



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN

**Estudio de Factibilidad Económica Administrativa,
para la Creación de una Empresa de Transporte
Marítimo de Mercaderías para el Caribe**

Seminario de investigación administrativa que para
obtener el Título de Licenciado en administración,
presenta Mario López López.

Director: Lic. Francisco Velásquez Crespo

México D. F. 1979.



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 esta 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.

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD ECONOMICA
ADMINISTRATIVA PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE
MARITIMO DE MERCADERIAS PARA EL CARIBE.

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

La opción de estudiar el área de concentración "Promoción y Desarrollo de las organizaciones," dentro de la Licenciatura en Administración de la Facultad de Contaduría y Administración, fué un factor determinante para continuar con tan importante actividad, esto es en la elaboración de estudios para proyectos de inversión en nuevas Empresas o en la expansión de las ya existentes.

Posteriormente tuve la oportunidad de asistir a cursos de formulación y evaluación de proyectos y programas económicos, impartidos por especialistas de la materia por parte de la Organización de Estados Americanos y la Secretaría de Relaciones Exteriores.

La participación que tuve en el curso me permitió vislumbrar la idea de investigar y formular sobre el estudio de viabilidad Económica Administrativa para la creación de una Empresa de servicio de transporte marítimo de mercaderías, que venciera las distancias existentes entre los países de la zona del mar Caribe, en forma eficiente a bajos costos, sin que esta circunstancia negara la obtención de los ingresos para lograr el punto de equilibrio y un razonable margen de utilidad para la empresa.

Considero que la secuencia de la investigación y el trabajo desarrollado fué amplia y exhaustiva, sin presentarse problemas serios, en todo momento estuvieron al alcance las fuentes de información necesarias para el estudio de un proyecto de tal magnitud.

La limitación del presente estudio como se observará es resultado del tiempo que llevó la investigación, basada en cifras y series estadísticas libros y documentos, hasta el año 1976; dada la magnitud y alcance del proyecto no era posible conseguir material un poco más actualizado, pero como contrapartida favorable está la metodología y secuencia de las fases de investigación para un proyecto de esta naturaleza, en donde hubo absoluto apego al criterio objetivo y a la representatividad de las prestigias fuentes Internacionales de información, así como también en base de fundamentos técnico-prácticos.

Consecuentemente la iniciativa para poner en marcha un proyecto de esta magnitud será impulsada y promovida por la escasa actualización de algunas cifras ó parámetros y un estudio más profundo en materia de legislación de transporte mercante internacional.

A continuación se exponen los antecedentes al presente estudio que permitirán conocer la magnitud y enfoque de la investigación, enfatizando que los países que conforman la unidad ó sistema económico del Mar Caribe, necesitan de los servicios de transportación Marítima de Mercaderías y que satisfagan su demanda, dada su naturaleza Geo-económica.

Veinticuatro territorios constituyen este conglomerado geográfico donde afincan su planta 130 millones de seres humanos: Antigua, Barbados, Dominica, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Montserrat, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, St. Kitts, Nevis-Anguilla, Santa Lucía, San Vicente, Trinidad-Tobago y Venezuela.

Para los fines de la presente investigación cabe señalar que no afectó a la misma, la exclusión de la isla de Puerto Rico y otras islas mucho menores en comparación con las que han sido objeto de este estudio, esto se justifica en base al menor e insuficiente desarrollo económico relativo, o por que las estadísticas sobre estas islas eran incompletas, obsoletas y hasta cierto punto no confiables.

Estos veinticuatro territorios latinoamericanos ocupan un extensión de 4.9 millones de Kilómetros cuadrados, su enlace natural, el Mar Caribe o de las Antillas.

La población estimada para el año de 1975 constituye el 46.7% (1) de la población total de América Latina y la conformación geográfica en pleno corazón del continente determina una unidad Geo-económica llamada a desempeñar un papel de singular importancia en el desarrollo futuro de las economías de Latinoamérica.

En términos de producto, la cuenca del Caribe genera noventa y tres mil millones de Dólares (93,000 millones USA. DLS.) cantidad equivalente al 47.5% del producto generado por toda América Latina (2). La tasa de crecimiento del producto, alcanzó el 6% anual durante el período 1965-1973 (3) muy superior a la tasa promedio del resto de la América Latina.

Las importaciones de la región pasaron de cinco mil quinientos millones de dólares (5,500 millones) en el año de 1966 a ocho mil seiscientos millones de dólares (8,700 millones) en 1971 y a doce mil trescientos millones de dólares (12,300 millones) en el año 1973, lo que significa que el incremento fué de un promedio del 11% anual. No obstante, ese rapido crecimiento ha sido aprovechado en un 90% por los Estados Unidos de Norteamérica, Europa y Asia.

(1) Estadísticas básicas de los países de América Latina, Banco Interamericano de Desarrollo, BID - 1974, pag. 63.

Como contrapartida, las exportaciones globales durante el mismo período, únicamente han alcanzado una tasa del 5.6% anual, pasando de un total de 6,300 millones de U.S. dólares en 1966 a --- 12,600 millones de dólares en 1973.

El panorama adquiere relieves sorprendentes, cuando observamos que entre estos territorios confluentes al Caribe, el comercio escasamente alcanza un volumen de un 5.3% del total, si se exceptúan los países que constituyen el Mercado Común Centro-americano y los Estados miembros del CARICOM, cuyos términos de intercambio son -- más altos.

Veamos como ejemplo, algunos casos concretos: Colombia exporta a la zona únicamente el 3.7% de sus volúmenes totales (4), México llegó en 1973 al 4.8% de sus exportaciones totales (5). A Panamá llega procedente de la zona únicamente el 4% del total de sus importaciones (6). República Dominicana y Haití realizan su comercio en un 90% con países fuera del área (7).

La causa de esto es originada según estudios de expertos en el tráfico comercial en el Caribe, porque el transporte confiable no tiene itinerarios fijos dentro del Caribe y únicamente utiliza la región cuando sirve a sus propósitos como ruta de tránsito hacia el oriente, Estados Unidos y Europa.

Una realidad evidente. La cuenca del Caribe cuenta hoy en día con una amplia gama de productos, que pueden perfectamente constituir objeto de intercambio. Muchas de las economías, por otra parte, son complementarias y no competitivas.

-
- (2) Atlas World Bank International and Panamerican Copyright convention books, New York USA-1974, pag. 196.
 - (3) Estadísticas básicas de América Latina y el Caribe, B.I.D. 1973 pag. 342 y 346.
 - (4) Boletín Mensual Estadístico (Marzo), Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. D.A.N.E. Bogotá Colombia-1974 pag 59.
 - (5) Revista Comercio Exterior del Banco Nacional de Comercio Exterior B.N.C.E.
 - (6) Estadísticas Básicas de América Latina y el comercio B.I.D. -- 1975 pag. 289.
 - (7) Documento citado no. (6) pag. 160.

Un hecho claro y concreto que nos muestra el incremento económico de la zona en los últimos años: En 1973 la balanza comercial arrojó un saldo positivo. Las exportaciones alcanzaron un volumen total de doce mil seiscientos millones de dólares (12,600 millones) en tanto que las importaciones expresaron un incremento de 7.5% en el período 1972-1973, pero las exportaciones ascendieron un 16.3% en ese mismo período (8).

Durante el período 1966-1973 los 24 territorios del Caribe tomados en conjunto, exportaron anualmente un promedio del orden de los ocho mil cien millones de dólares (8,100 millones).

Esta cifra representa el 48% de las exportaciones totales de la América Latina en el mismo período. Los mismos países importaron un promedio de siete mil novecientos millones de dólares (7,900 millones), lo que representa el 47% de las importaciones totales de América Latina. Como que resulta sorprendente el potencial económico de los países de la cuenca del Caribe.

La alta tasa de crecimiento registrada en los sectores industriales, de construcción y servicios generales, comparada con el sector primario tradicional, acusa un crecimiento superior al 10% anual, lo que parece indicar una transformación estructural de dichas economías.

En el producto interno de casi todos los sectores del Caribe, se evidencia una participación cada vez mayor de los sectores secundario y terciario. Si observamos con detenimiento estos factores podremos obtener una visión más real y acertada del considerable potencial del mercado implícito. No solamente se está operando un incremento cuantitativo de la demanda de la población, sino que también una rápida diversificación de su composición debido principalmente a los cambios en los patrones de consumo y al incremento del poder adquisitivo en los sectores populares.

El potencial del mercado, sin embargo, no está determinado exclusivamente por el aumento del consumo, es quizá más representativa la demanda de insumos y bienes de producción, desde luego estos son elementos primarios en el proceso de industrialización y en el desarrollo de las infraestructuras básicas.

(8) Year Book of National Accounts Statistics, tomo I y II, Organización de las Naciones Unidas, ONU-1974 pag. 176 y 345.

Pues bien, este proceso se está operando en todos los territorios de la zona aunque a diferentes niveles de intensidad, y ello nos proporciona una medida adecuada de la evolución y de las proyecciones hacia el futuro que se está operando vertiginosamente - en el área en cuestión (9).

Por las razones expuestas anteriormente nos percatamos del futuro desarrollo económico de la zona, y es por esto que se plantea la necesidad de romper definitivamente un dique, para favorecer un aumento en los volúmenes del comercio intrazonal. La irregularidad y la deficiencia del transporte marítimo, que existe y que se describe en el capítulo respectivo, obstaculiza en grado - superlativo el intercambio comercial.

De estos razonamientos, se tratará de determinar sobre un base objetiva y con absoluto apego a elementos de juicio, producto de un análisis pragmático y científico, la factibilidad de una empresa que proporcione un servicio de transportación eficiente y - que por ende favorezca al desarrollo del mercado intrazonal.

(9) La integración económica de Centroamérica, de Alvaro Fernández Escalante, República de El Salvador C.A.-1976 pag. 93.

TITULO PRIMERO.

" ANALISIS ECONOMICO-TECNICO PARA LA OPERACION Y DESARROLLO DE LA EMPRESA "

CAPITULO I.

- 1.- Estudio de Mercado I.- Análisis de Datos Estadísticos para determinación de volúmenes de carga transportada en el área.
- 2.- Estudio de Mercado II.- Análisis de los cargamentos potenciales mediatos y futuros.

CAPITULO II.

- 1.- Infraestructura portuaria en el área
- 2.- Información sobre el mercado de buques y determinación de características de buques adecuados.
- 3.- Evaluación de los costos terminales portuarios.

CAPITULO III.

- 1.- Información sobre la oferta del servicio y Evaluación de rutas factibles.
- 2.- Estudio de tiempos e Itinerarios.

CAPITULO IV.

- 1.- Resultados proforma de la Simulación de viajes.
- 2.- Análisis de los resultados.
- 3.- Análisis de Sensibilidad a los Resultados.

1.- ANALISIS DE DATOS ESTADISTICOS PARA DETERMINACION
DE VOLUMENES DE CARGA TRANSPORTADA EN EL AREA.

(Estudio de Mercado I)

Para determinar el tipo, características y número de unidades en la operación inicial de la empresa, así como las rutas más aconsejables, se hacia indispensable establecer el parámetro principal del estudio el - - cual es, el volúmen de carga anual transportada entre los puertos del -- área.

Con tal propósito se analizaron las estadísticas, del " Anuario Estadístico Centroamericano de Comercio Exterior " elaborado por la - - - S.I.E.C.A. y el estudio intitulado " Ocean Transport in the Caribbean Community " (1), así como diversas estadísticas complementarias que se citan en la bibliografía.

Como resultado del análisis se llegó a la conclusión de que el volúmen de carga general que se transportó en un año- 1974 -ascendió a - - - 971,170 toneladas métricas. El estudio analítico de detalle en cuanto a las cargas transportadas entre los diferentes puertos del área, aparece debidamente cuantificado en el cuadro No 1.

Es importante indicar que, en los volúmenes de carga transportada - no se tomaron en consideración los productos a granel tales como petróleo y sus derivados, minerales y otros.

En cuanto se refiere al análisis discriminatorio de los productos - transportados, se pudo establecer una lista de mercaderías cuyos volúmenes se consideraron verdaderamente significantes; dicha lista contiene - además el valor del flete marítimo que prevalece en el área.

(1) E.C.L.A.. POS. 755/2.

CARGA TRANSPORTADA ANUALMENTE ENTRE LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE

CUADRO N°1

(TONELADAS METRICAS)
CARGA GENERAL

PAIS	IMPORTACION	BARBADOS	COLOMBIA		COSTA RICA	CUBA	GUATEMALA	GUYANA	HAITI	HONDURAS	JAMAICA	MEXICO		NICARAGUA	PANAMA	R. DOMINICANA	TRINIDAD Y TOBAGO	VENEZUELA		TOTAL
		BRIDGETOWN	BARANQUILLA	CARTAGENA	P. LIMON	LA HABANA	P. BARRIOS	GEORGETOWN	P. PRINCEPS	P. CORTES	KINGSTON	TAMPICO	VERACRUZ	MANAGUA	CRISTOBAL LAS VEGAS	P. DOMINICO	ESPAÑA	LA GUAIRA	P. CABELLO	
BARBADOS	BRIDGETOWN						6 000				2 770					1 001	6 317	1 47		88 100
COLOMBIA	BARANQUILLA				1 220		6 000		7 300	2 443	2 020	2 000	1 110	51 070	34 010	700	900	900	12 070	170 300
	CARTAGENA				1 000									4 000						
COSTA RICA	P. LIMON		600	707			1			11	7		30	12 000			1	30		10 000
CUBA	LA HABANA							10 700			2 007	4 070	101		140				10 000	20 000
GUATEMALA	P. BARRIOS		300		70					2 000			20	10 000	320			10		70 000
GUYANA	GEORGETOWN	10 000	2 700			4 000					23 700	700	2 000			1 000	40 000	6 000		100 000
HAITI	P. PRINCEPS																		1 000	1 000
HONDURAS	P. CORTES		2 000	4 000	1 700		2 000						300	6 000	1 000				1 000	20 700
JAMAICA	KINGSTON	30 110			1 200	6 000	2 100	10 100		2 000			30	1 000	6 000	7 000	20 000	10 700		120 000
MEXICO	TAMPICO		2 100			3	10	10	10						4 000	2 000			20 000	80 000
	VERACRUZ		11 700		1 000	2 000	10	100	207	970				800	1 310	2 700	20	10 000		80 000
NICARAGUA	MANAGUA		60		20 000		2 000			2 000	1 000	2 010			2 007				2 100	21 000
PANAMA	CRISTOBAL LAS VEGAS		2 000		2 070		300		7	70	10	2 000	770				3			10 000
R. DOMINICANA	P. DOMINICO	10 000		47 001			470	100	2 000	20	270		7	10	10 700		1 000		6 070	20 070
TRINIDAD Y TOBAGO	P. ESPAÑA	6 000			1 000		1 070	2 000	21 070	20 100			900	1 000	1 000		2 000			10 100
VENEZUELA	LA GUAIRA	170	1 007	1	100					1 000	1 000	2 000		770	1 000	20 000	20 000			20 000
	P. CABELLO	10 010	1 200	20	200					4 000	1 100	207		200	27 000	20 000	20 000			20 000
TOTAL		60 010	34 000	20 007	16 300	20 000	44 000	12 317	20 700	20 000	20 010	20 000	20 007	20 000	10 700	20 000	20 000	110 300	107 170	

FUENTES : ① DATOS PROPORCIONADOS EN CUESTIONARIO
② DATOS REUNIDOS TÉCNICAMENTE
③ ESTUDIO ECLA - CARIBE (ECLA | PDS P82)

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

COSTA RICA - NICARAGUA.

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETE (DLS.)
Productos Lácteos	55	87.00/P.M.
Alimento para animales	106	66.00/M.
Drogas Farmacéuticas	99	138.00/M.
Jabones y limpiadores	73	138.00/M.
Abonos y fertilizantes	1.486	46.00/P.
Insecticidas y fungicidas	51	78.00/P.
Llantas y neumáticos	58	219.00/P.M.
Cajas de cartón	100	64.50/M.
Papel higiénico	114	99.00/P.M.
Viguetas, vigas y angulares	243	72.00/P.M.
Planchas y láminas galvanizadas	683	48.00/P.
Tubos, cañerías y accesorios de hierro	63	87.00/P.M.
Alambre de púas	70	37.00/P.
Clavos, tuercas	71	51.00/P.
Cajas, botes y otros análogos	119	64.50/M.
Refrigeradores, congeladores mecánicos	51	57.00/M.
	<hr/>	
	3.442	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SUS PORCENTAJES.

TONELAJE	VALOR FLETE (Dólares)	PORCENTAJE
70	37.00	2.03%
1.486	46.00	43.17%
683	48.00	19.84%
71	51.00	2.06%
219	64.50	6.36%
51	57.00	1.48%
106	66.00	3.07%
243	72.00	7.05%
51	78.00	1.48%
118	87.00	3.42%
114	99.00	3.31%
172	138.00	4.09%
58	219.00	1.68%

RESUMEN

VALOR FLETE (Dólares)	PORCENTAJE
46.00	43%
48.00	20%
91.00	19%
84.00	10%
56.00	8%

NOTA: El valor indicado flete peso-medida se incrementó 1.5

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS.

COSTA RICA - COLOMBIA

MERCADERIA	TONELAJE ANUAL	VALOR FLETE (DLS.)
Abonos y fertilizantes	1,211	46.00/P.
Desperdicios de papel y papel usado	780	49.00/P.
	<hr/>	
	1,991	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SUS PORCENTAJES.

TONELAJE	VALOR FLETE (Dólares)	PORCENTAJE
1.211	46.00	60.82%
780	49.00	39.17%

R E S U M E N

VALOR FLETE (Dólares)	PORCENTAJE
46.00	60.82
49.00	39.22

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADA

COSTA RICA - PANAMA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETE DOLARES
Carne envasada herméticamente	57	63.00/P.M.
Café	89	73.50/P.M.
Desperdicio de Papel	548	37.00/P.
Piedras de construcción	56	30.00/P.
Abonos y Fertilizantes	2,615	46.00/P.
Planchas y láminas galvanizadas	184	48.00/P.
Tubos, cañerías y accesorios de acero	66	46.00/P.
Tapones metálicos etc.	107	66.00/M.
Pilas y baterías eléctricas	152	58.00/P.
	<u>3,874</u>	

CLASIFICACION TONELADAS CON VALOR DE FLETES Y SUS PORCENTAJES

TONELAJE	VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
56	30.00	1.44%
548	37.00	14.14%
2681	46.00	69.20%
184	48.00	4.74%
152	58.00	3.92%
57	63.00	1.47%
107	66.00	2.76%
89	73.50	2.29%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
46.00	69.2%
37.00	14.1%
48.00	4.7%
58.00	4.0%
66.00	2.7%
73.50	2.3%

NOTA: El valor indicado flete peso - medida se incrementó 1.5

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

COLOMBIA - JAMAICA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Harina	19	47.00/P.
Hidróxido de Sodio	106	47.00/P.
Productor Químicos	920	79.00/P.M.
Materiales Plásticos	108	76.00/P.M.
Libros	60	42.00/P.
Fibras sintéticas	70	76.00/P.M.
Vidrio	15	49.00/P.
Hilo	30	82.00/P.M.
T O T A L	1,328	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SUS PORCENTAJES

TONELAJE	VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
60	42.00	4.52%
125	47.00	9.41%
15	49.00	1.13%
178	76.00	13.40%
920	79.00	69.28%
30	82.00	2.26%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
79.00	69.3%
76.00	13.4%
47.00	9.4%
42.00	4.5%
82.00	2.3%

NOTA: El valor indicado flete Peso - Medida se incrementó 1.5

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

CUBA - JAMAICA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL	VALOR FLETE (DOLARES)
Asfalto en cuñetes	87	50.00/P.
	<hr/>	
	87	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SUS PORCENTAJES

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
87	50.00	100.00%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
50.00	100%

LISTA DE MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA

MEXICO - COLOMBIA.

	TOTAL ANUAL (TONS.)	VALOR FLETE (DOLARES)
Oxido y sulfato de sodio	9,087	46.00/P.
Colorantes	167	68.00/P.
Vidrio, botellas vidrio	1,351	76.50/P.M.
Automóviles	503	72.00/M.
Electrodos	979	51.00/P.
Litargirio y titanio	3,095	46.00/P.
Acetato de celulosa	143	54.00/P.
Productos industriales	3,267	72.00/P.
Conservas	85	102.00/P.M.
Productos agrícolas	202	91.50/P.M.
Estructuras	3,346	72.00/P.M.
Motores y maquinaria	141	72.00/P.M.
Libros	258	73.50/M.
	<hr/>	
	22,624	

CLASIFICACION TONEJALES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DLS)	PORCENTAJE
12,182	46.00	53.85%
979	51.00	4.33%
143	54.00	0.63%
167	68.00	0.74%
7,257	72.00	32.08%
258	73.50	1.14%
1,351	76.50	5.97%
202	91.50	0.89%
85	102.00	0.38%

RESUMEN

VALOR FLETE (DLS).	PORCENTAJE
46.00	54.0%
72.00	32.0%
76.50	6.0%
51.00	4.3%
78.00	3.7%

NOTA: El valor indicado flete tonelada medida se incrementó 1.5

LISTA DE MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA

	MEXICO	-	CUBA	
			TOTAL ANUAL	VALOR FLETE
			TONS.	DLS.
Productos químicos			321	88.00/P.
Productos Industriales			816	72.00/P.M.
Hilaza			1.540	73.50/M.
Tubería Cobra			358	52.00/P.
Tierra Diatomacea			312	46.00/P.
Garbanzo			1.580	52.00/P.
Automóviles			390	48.00/P.
Cacao			201	63.00/P.
			<u>5.518</u>	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (Dólares)	PORCENTAJE
312	46.00	5.65%
390	48.00	7.07%
1.938	52.00	35.12%
201	63.00	3.64%
816	72.00	14.79%
1.540	73.50	27.91%
321	88.00	5.82%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
52.00	35.1%
73.50	27.9%
72.00	14.8%
48.00	7.1%
88.00	5.8%
46.00	5.6%
63.00	3.6%

NOTA: El valor indicado flete tonelada - Medida se incrementó 1.5.

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

MEXICO - JAMAICA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONES.	VALOR FLETE (DOLARES)
Productos Alimenticios	25	87.00/P.M.
Café	5	46.00/P.
Marina	50	87.00/P.M.
Madera	12	46.00/M.
Productos quimicos	21	52.00/P.
Productos de cobre	410	72.00/P.M.
Textiles	31	66.00/P.
Vidrio	450	46.00/P.
TOTAL	1.004	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
467	46.00	46.51%
21	52.00	2.09%
31	66.00	3.09%
410	72.00	40.84%
75	87.00	7.47%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
46.00	46.5%
72.00	40.8%
87.00	7.5%
66.00	3.1%
52.00	2.1%

NOTA: El valor indicado flete Peso - Medida se incrementó 1.5

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADA
MEXICO - PANAMA

	TOTAL ANUAL (TONS.)	VALOR FLETE (DOLARES)
Pimienta	545	88.00/P.
Oxido de plomo	252	46.00/P.
Estructuras	1632	48.00/P.
Botellas de vidrio	1359	76.50/P.M
Colofonia	332	46.00/P.
Acetato de celulosa	80	54.00/P.
Ixtle	106	102.00 P.
Electrodos	82	51.00 P.
Algodón	208	56.00/P.
Tierra diatomacea	15	46.00/P.
Libros	21	73.50/M.
Vehículos	697	72.00/M.
Productos industriales	197	72.00/M.
	<hr/> 5,483	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE.

TONELAJE	VALOR FLETE (Dólares)	PORCENTAJE
599	46.00	10.84%
1632	48.00	29.53%
82	51.00	1.48%
80	54.00	1.45%
208	56.00	3.76%
894	72.00	16.18%
21	73.50	0.38%
1359	76.50	24.59%
545	88.00	9.86%
106	102.00	1.42%

RESUMEN

VALOR FLETE (DLS)	PORCENTAJE
48.00	30.0%
76.50	25.0%
72.00	16.0%
46.00	11.0%
88.00	10.0%
67.00	8.0%

NOTA: El valor indicado flete tonelada - medida se incrementó 1.5

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

MEXICO - REPUBLICA DOMINICANA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETES DOLARES
Botellas de vidrio	3,804	76.00/P.M.
Oxido de plomo	404	46.00/P.
Aparatos electricos	20	94.00/P.M.
Electrodos de carbón	100	51.00/P.
Ladrillos refractarios	599	53.00/P.
Cemento blanco	352	46.00/P.
Refacciones automóvil	37	48.00/P.
Colofonia	283	46.00/P.
Tierra diatomacea	204	46.00/P.
Henequen	68	58.00/P.
	<u>5,871</u>	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FELTES (DLS.)	PORCENTAJE
1,243	46.00	21.17%
37	48.00	0.63%
100	51.00	1.70%
599	53.00	10.20%
68	58.00	1.16%
3,804	76.00	64.79%
20	94.00	0.34%

R E S U M E N

VALOR FLETES (DLS.)	PORCENTAJE
76.00	64.8%
46.00	21.2%
53.00	10.2%
51.00	1.7%
58.00	1.2%
48.00	.6%

NOTA: El valor indicado flete Peso - Medida se incremento 1.5

LISTA DE MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA

MEXICO - VENEZUELA

	TOTAL ANUAL (TONS.)	VALOR FLETE (DOLARES)
Sulfato de Sodio y Plomo	23,279	46.00/P.
Fluoruro de amonio	27	58.00/P.
Botellas de vidrio	735	76.50/P.M.
Naranja / Toronja	780	120.00/M.
Productos industriales	4,779	72.00/P.M.
Aguarrás	60	66.00/P.
Electrodos de carbón	180	51.00/P.
Garbanzo	106	52.00/P.
Feldesfato con carbón activado	312	49.00/P.
Conservas	414	66.00/P.
Material eléctrico	114	94.50/P.M.
Polietileno	67	81.00/P.M.
Libros	278	73.50/M.
Motores	3,859	72.00/P.M.
Durmientes	2,400	46.00/P.

total 37,390

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
25,679	46.00	68.68%
312	49.00	0.83%
180	51.00	0.48%
106	52.00	0.28%
27	58.00	0.07%
474	66.00	1.27%
8,638	72.00	23.10%
278	73.50	.74%
735	76.50	1.96%
67	81.00	0.18%
114	94.50	0.30%
780	120.00	2.08%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
46.00	69.0%
72.00	31.0%

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

NICARAGUA - COSTA RICA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Productos lácteos	110	97.00/P.M.
Arroz	1.485	46.00/P.
Cereales sin moler	390	87.00/P.M.
Maíz sin moler	1.230	46.00/P.
Frijoles	1.983	51.00/P.
Semillas de algodón	4,620	41.00/P.
Desperdicios alimenticios	1,020	46.00/P.
Sal común sin refinar	1.241	52.00/P.M.
Sosa cáustica	526	69.00/P.M.
Triplay madera	427	69.00/M.
Cemento	358	46.00/P.
	<hr/> 13,390 <hr/>	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR FLETES Y SUS PORCENTAJES

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
4.620	41.00	34.50%
4.093	46.00	30.57%
1.983	51.00	14.81%
1.241	52.00	9.27%
953	69.00	7.12%
500	87.00	3.73%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
41.00	34.5%
46.00	30.6%
51.00	14.8%
52.00	9.3%
69.00	7.1%
87.00	3.7%

NOTA: El valor indicado flete tonelada - medida se incrementó 1.5.

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

NICARAGUA - JAMAICA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Tabaco	200	77.00/P.
Madera	1.000	57.00/M.
TOTAL	1.200	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
1.000	57.00	83.33%
200	77.00	16.66%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
57.00	83.0%
77.00	17.0%

NOTA: El valor indicado flete tonelada-medida se incrementó 1.5

LISTA DE MERCADERIAS SIGNIFICATIVAS EXPORTADAS

NICARAGUA - PANAMA

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Semilla de algodón	137	41.00/P.
Madera cepillada	1.765	69.00/M.
Algodón desmontado rama	58	58.00/P.
TOTAL	1.960	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR FLETES Y SUS PORCENTAJES

TONELAJE	VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
137	41.00	6.99%
1.765	69.00	90.05%
58	58.00	2.96%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
69.00	90.1%
41.00	7.0%
58.00	2.9%

NOTA: El valor indicado flete Peso-Medida se incrementó 1.5

LISTA MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA

VENEZUELA - COSTA RICA

PRODUCTO	TOTAL PERIODO TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Papel higiénico	285	68.00/P.
Negro de Humo	86	45.00/P.
Aluminio en Lingotes y cable	101	48.00/P.
	<hr/> 472	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE.

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
86	45.00	18.22%
101	48.00	21.40%
285	68.00	60.38%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
68.00	60.4%
48.00	21.4%
45.00	18.2%

LISTA MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA

VENEZUELA - COLOMBIA

PRODUCTO	TOTAL PERIODO (TONS)	VALOR FLETE (DOLARES)
Sulfato Aluminio	505	41.00/P.
Maquinaria con Accesorios y Repuestos	24	85.00/P.M.
Aluminio en Lingotes y Cable	183	53.00/P.
	<hr/> 712	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
505	41.00	70.93%
183	53.00	25.70%
24	85.00	3.37%

R E S U M E N .

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
41.00	71.0%
53.00	25.7%
85.00	3.3%

NOTA: El valor indicado flete tonelada-medida se incrementó 1.5

LISTA MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA

VENEZUELA - JAMAICA

PRODUCTO	TOTAL PERIODO TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Papel higiénico	67	77.00/P.
Aluminio en lingotes y cable	7	54.00/P.M.
Pastillas para tubos para crema	7	63.00/P.M.
	<hr/> 81	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE.

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
67	77.00	82.72%
7	54.00	8.64%
7	63.00	8.64%

R E S U M E N .

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
77.00	82.7%
54.00	8.6%
63.00	8.6%

NOTA: El valor indicado flete tonelada-medida se incrementó 1.5.

LISTA MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA.

VENEZUELA - MEXICO

PRODUCTO	TOTAL PERIODO TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Algodón	601	56.00/P.
Negro de Humo	28	60.00/P.
Jamón de pierna	28	73.50/P.M.
	<hr/> 657	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
601	56.00	91.48%
28	60.00	4.26%
28	73.50	4.26%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
56.00	91.4%
60.00	4.3%
73.50	4.3%

NOTA: El valor indicado flete tonelada-medida se incrementó 1.5

LISTA MERCADERIAS EXPORTADAS

VENEZUELA - PANAMA

PRODUCTO	TOTAL PERIODO TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Papel higiénico	111	64.00/P.
TOTAL	<hr/> 111	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE	PORCENTAJE
111	64.00	100%

R E S U M E N

VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
64.00	100%

LISTA MERCADERIA SIGNIFICATIVA EXPORTADA

VENEZUELA - REPUBLICA DOMINICANA

PRODUCTO	TOTAL PERIODO TONS.	VALOR FLETE (DOLARES)
Arros	4.081	38.00/P.
Papel higiénico	464	77.00/P.
Estructuras metálicas	461	99.00/P.M.
Caldo de Pollo	41	99.00/P.M.
Ladrillo refractario	200	35.00/P.
Campotas	32	108.00/P.M.
Rastras y partes	185	124.00/P.M.
Carburo de calcio	54	53.00/P.
Envases polietileno	30	49.00/M.

5,548

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DOLARES)	PORCENTAJE
200	35.00	3.60%
4.081	38.00	73.56%
30	49.00	0.54%
54	53.00	0.97%
464	77.00	8.36%
502	99.00	9.05%
32	108.00	0.58%
185	124.00	3.33%

R E S U M E N

VALOR FLETES (DOLARES)	PORCENTAJES
38.00	73.6%
99.00	9.1%
77.00	8.4%
35.00	3.6%
124.00	3.3%

NOTA.: El valor incluido flete tonelada-medida se incrementó 1.5.

LISTA DE MERCADERIAS EXPORTADAS

VENEZUELA - TRINIDAD TOBAGO

MERCADERIA	TOTAL ANUAL TONS.	VALOR FLETE (DOLARES).
Papel higiénico	556	77.00/P.
Negro de humo	408	52.00/P.
Aluminio en lingotes y cables	36	54.00/P.
Enlatados	42	72.00/P.
Granito	150	38.00/P.
Carbocil Metil Celulosa	41	52.00/P.
	<hr/> 1.233	

CLASIFICACION TONELAJES CON VALOR DE FLETES Y SU PORCENTAJE

TONELAJE	VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
150	38.00	12.17%
449	52.00	36.42%
36	54.00	2.92%
42	72.00	3.41%
556	77.00	45.09%

R E S U M E N .

VALOR FLETE (DLS.)	PORCENTAJE
77.00	45.1%
52.00	36.4%
38.00	12.2%
72.00	3.4%
54.00	2.9%

NOTA: El valor indicado flete peso-medida se incrementó 1.5

2.- ANALISIS DE CARGAMENTOS POTENCIALES MEDIATOS Y FUTUROS

(Estudio de Mercado II)

Si examinamos con detenimiento el texto de la introducción, podremos percatarnos de un hecho que pone en evidencia el tremendo potencial mediano y futuro del mercado intrazonal en la cuenca del Caribe. El simple planteamiento macro-económico de los volúmenes de importación y exportación de los veinticuatro territorios en conjunto que conforman la cuenca, nos indica que más de un 96% del intercambio se dirige y proviene de mercados localizados en Europa, los Estados Unidos y el Oriente.

Bastaría con profundizar un tanto, ejecutando una labor discriminativa de los productos objeto de intercambio para determinar -grosso modo- aquellas mercaderías con mercados accesibles en la región, que no constituyan productos tradicionales como banano, café, tabaco, azúcar, etc. y que fácilmente podrían complementarse recíprocamente las economías de los países en cuestión, sustituyendo en forma paulatina las importaciones extraregionales.

No ha escapado al criterio, que se trata de proposiciones especulativas pero, evidentemente existe un porcentaje indeterminado de productos - cuyo intercambio incidirá positivamente sobre los volúmenes actuales de carga, aumentando el potencial en competencia.

En todo caso, el análisis de factibilidad se ha hecho con base en los volúmenes reales desde el año 1966 hasta 1975 y tomando en consideración únicamente los términos de intercambio de 15 de los 24 territorios de la cuenca, por lo que cualquier incremento vendría a modificar positivamente los parámetros pre-establecidos.

Otro hecho digno de ser tomado en consideración es el notable aumento de la demanda de insumos y bienes de capital. Como lo señala la introducción, la alta tasa de crecimiento registrada en los sectores industria

les, de construcción y servicios generales, que acusa índices superiores al 10% anual, evidencia una transformación estructural que se está operando en las economías de estos países, por lo que los términos de intercambio no estarán en forma alguna sujetos a los sectores primarios tradicionales, en donde las economías han obedecido a patrones competitivos.

La participación cada vez mayor de los sectores secundario y terciario en el producto interno de casi todos los sectores del Caribe, nos demuestra un sensible incremento tanto cuantitativo como cualitativo que nos viene a demostrar la rápida diversificación de su composición.

El volumen de los embarques potenciales futuros no cae dentro de la órbita de los fenómenos que pueden ser determinados con mucha exactitud. Dependerá fundamentalmente de la acción económica convergente de los países en concurrencia, tanto como de la eficiencia y periodicidad de los servicios de transportación marítima. Pero si existe un fundamento objetivo que nos permite especular un tanto con resultados bastante halagüeños.

Aparte del tremendo potencial económico que se ha evidenciado en la última década, no es necesario hacer un gran esfuerzo para pronosticar con bastante certeza que una serie de actividades productivas, tanto en los sectores primarios como en los secundarios y terciarios, buscarán por su misma naturaleza la complementación económica.

Existen hechos concretos que hacen evidente la certeza de esta información. La existencia y consolidación de organizaciones regionales y subregionales constituyen una realidad.

La producción del banano, granos, café, etc. se han aglutinado al rededor de " Uniones de Exportadores ", que necesitan mercadear eficientemente y directamente los productos, por lo que es indispensable el servicio

de transportación que garantice realmente la afluencia de los productos a los mercados, puesto que no existen compañías de este servicio con itinerario que cubra la región caribeña. Y así en esta forma podría conseguirse una estabilización en los costos - precios, que permita una planeación a mediano y largo plazo.

Con miras a ilustrar el probable comportamiento del transporte marítimo de carga general entre puertos de países del área se incluye como anexo el cuadro N°dos, que muestra la tendencia de crecimiento del volumen de carga para los años 1976-1977 con base a la información disponible de los años 1969-1975. Dicho crecimiento es del orden del 4.5% anual, no obstante que la proyección está afectada por la influencia negativa del período de recesión que se experimentó a finales de 1974.

PROTECCION DE CANJA GENERAL,
SEGUN PAISES POR AROS,
PAISES RIBERENOS DEL AREA DEL CARIBE

CUADRO 2.

PAIS EXPORT	IMP.	Barbados	Colombia	C. Rica	Cuba	Guatemala	Guyana	Haití	Honduras	Jamaica	México	Nicaragua	Panamá	R. Dominic.	Trinid. Tobago	Venezuela	TOTAL
Barbados 1974							6 658			8 776				1 261	6 317	147	23 159
76							7 600			10 548				1 329	7 329	203	27 067
77							8 071			11 434				1 450	7 835	231	29 021
Colombia 1974				3 178		9 000		7 300	2 443	9 428	4 943	118	55 918	64 122	700	15 160	172 310
76				3 720		11 442		8 926	2 193	11 450	5 685	253	73 402	80 142	700	16 493	214 406
77				3 991		12 663		9 739	2 318	12 461	6 056	318	82 144	88 152	605	17 162	235 609
C. Rica 1974		1 377				1		11		7	50	13 000		4	1	90	14 541
76		1 631				-		-		400	216	-		100	50	588	2 985
77		1 758				-		-		1 200	226	-		200	100	882	4 366
Cuba 1974							12 758			6 657	5 065		143			10 000	34 623
76							14 034			7 323	5 571		172			11 000	38 100
77							14 672			7 656	5 824		186		100	11 500	39 886
Guatemala 1974			250	78					9 200		25	10 000	320			13	19 886
76			312	104					6 310		50	5 000	501			50	12 327
77			343	117					4 865		50	2 500	682			100	8 657
Guyana 1974	16 630	2 700			4 222					23 736	2 785			1 991	48 493	8 925	109 482
76	21 352	2 970			4 898					31 256	3 119			2 309	49 609	8 184	123 697
77	23 713	3 105			5 236					35 284	3 286			2 468	50 167	8 554	131 813
Haití 1974																1 544	1 547
76																1 852	1 852
77																2 006	2 006
Honduras 1974		7 000		1 706		2 800					355	6 000	1 600			1 334	20 795
76		7 918		1 536		2 240					461	5 000	1 962			1 200	20 317
77		8 377		1 451		1 960					514	4 500	2 143			1 133	20 078
Jamaica 1974	38 116		1 250		6 643	2 122	19 156	5 089			54	1 205	6 629	7 004	30 932	19 793	137 993
76	48 012		1 066		5 067	1 854	21 452	4 229			1 489	1 489	6 497	5 464	34 026	17 473	146 807
77	52 960		974		4 279	1 720	22 600	3 799			240	1 631	6 431	4 694	35 573	16 313	151 214
México 1974		24 912	1 638	5 534		22		160	267	979		939	5 942	9 042	51	38 938	88 424
76		32 024	2 252	6 530		50		600	369	1 259		1 271	7 822	12 304	123	43 764	108 368
77		36 147	2 559	7 028		64		820	420	1 399		1 437	8 762	13 935	159	46 177	118 907
Nicaragua 1974		65	26 420			6 200			4 000	1 205	7 216		3 077			3 146	51 329
76		130				3 100			2 000	1 493	7 938		3 705			4 136	22 502
77		162				1 550			1 000	1 637	8 299		4 019			4 631	21 298
Panamá 1974		6 800		5 070		330		7	78	14	3 839	2			3	506	16 649
76		8 164		5 942		426		28	176	42	4 453				-	608	19 839
77		8 864		6 378		474		56	225	63	4 760				-	659	21 461
Rep. Domi. 1974	23	47 801				479	154	9 850	20	278	7	15	18 701		480	6 070	83 878
76	73	54 297				671	230	7 978	40	358	61	45	21 505		396	7 424	93 078
77	98	57 545				767	268	7 042	50	398	88	60	22 907		354	8 101	97 678
Trini. Tob. 1974	6 356		11 883			1 579	5 859		31 676	29 136	493	1 308	1 641	7 535		10 918	108 384
76	7 772		12 967			1 725	6 541		34 844	32 366	591	1 336	1 927	7 507		10 326	117 902
77	8 480		13 509			1 798	6 882		36 428	33 981	542	1 350	2 070	7 493		10 030	122 563
Venezuela 1974	19 785	3 185		624						5 072	3 984		1 663	2 7825	25 982	88 120	
76	23 259	3 485		804						5 752	5 376		1 527	29 123	22 554	91 880	
77	24 996	3 635		894						6 092	6 072		1 459	30 421	20 840	94 409	
TOTAL 1974	80 910	94 090	51 847	16 399	22 533	44 585	17 317	52 784	85 288	28 819	32 587	95 634	118 784	112 959	116 584	971 120	
76	100 931	110 931	28 391	16 495	21 508	49 857	17 532	50 161	102 247	33 699	14 394	119 020	138 336	114 787	123 301	1 041 127	
77	110 247	119 918	29 873	16 543	20 996	52 493	17 657	49 105	111 605	35 957	11 796	130 803	148 813	115 633	127 479	1 098 918	

CAPITULO II

1.- INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL AREA

La infraestructura física es un factor determinante en las características básicas de una empresa de transporte. Así como el sistema vial determina el tipo de vehículos de tierra que deban utilizarse en el servicio, para lograr una operación económica y eficiente, las rutas marítimas están condicionadas por las características de las instalaciones portuarias que constituyen elemento determinante en cuanto a la selección de los buques que habrán de utilizar sus servicios.

Es necesario contar con una serie de informaciones vitales que permitan a la empresa objetivizar la estructura del circuito al que se pretende servir de enlace: El calado de los puertos, El sistema de administración portuaria, El régimen de almacenamiento, características de las terminales, facilidades de atraque, servicios de carga y descarga, potencial de obra de mano, etc.

Con ese propósito se elaboraron cuatro cuadros que facilitan la Evaluación del problema y los cuales aparecen en este capítulo con los números 3, 4, 5 y 6.

REGIMEN DE OPERACION PORTUARIA

CUADRO N.º 3

PAIS	PUERTO	ENTIDAD OPERADORA	ADMINISTRACION PORTUARIA	ADMINISTRACION DE ALMACENAMIENTO	REGIMEN DE ALMACENAMIENTO	AUTORIDAD MARITIMA
BARBADOS	BRIDGETOWN	Port. Department Port. Manager	Port. Department Port. Manager	Aduana	Fiscal	Port. Manager
COLOMBIA	BARRANQUILLA CARTAGENA SANTA MARTA	Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos)	Colpuertos	Autoridad Portuaria	Zona Fiscal	Cap. de Puerto
COSTA RICA	LIMON	Junta Administ. para Des. de la Vert. Atlántica.	JAPDEVA	Autoridad Portuaria	Zona Fiscal	Cap. de Puerto
CUBA	LA HABANA SANTIAGO CIENFUEGOS	Terminal Mambisa	Terminal Mambisa	Autoridad Portuaria	Zona Fiscal	Cap. de Puerto
GUATEMALA	PTO. MARIOS STO. TOMAS DE CASTILLA	Ferrocarriles de Guatemala Empresa Portuaria Mal. Ste. Tomás de Castilla	Empresa Portuaria Mal. Ste. Tomás de Castilla	Empresa Portuaria Mal. Ste. Tomás de Castilla	Zona Libre	Cap. de Puerto
GRENADA	St. GEORGE	Naving Companies	Port & Marine Dept. of Grenada Government	Aduana	Zona Fiscal	Harbour Master
GUYANA	GEORGETOWN	Booths Shipping	Transport and Harbour Department	Aduana	Zona Fiscal	Harbour Master
HAITI	PORT-AU-PRINCE			Aduana	Zona Fiscal	Cap. de Puerto
HONDURAS	PTO. CORTES	Emp. Mal. Portuaria	Emp. Mal. Portuaria	Emp. Mal. Portuaria	Zona Fiscal	Cap. de Puerto
JAMAICA	KINGSTON	The Shipping Ass. of Jamaica	Port Authority of Jamaica	Kingston's wharves Ltd. Western Terminals Ltd.	Zona Libre Zona Fiscalizada	Harbour Master Office
JAMAICA	MONTGO BAY	The Shipping Ass. of Jamaica		Montego Wharves Ltd.	Zona Libre	Harbour Master
MEXICO	TAMPICO VERACRUZ COATEACALCOS	Granic Unido de Aliajedores S.C.L. Servicios Portua- rios de Veracruz Servicios Portua- rios del Istmo S.A.	Superintendencia Gral. de Operación Portuaria " " " "	Granic Unido de Ali- jedores S.C.L. Servicios Portuarios de Veracruz S.A. Servicios Portuarios del Istmo S.A.	Zona Franca Zona Franca Zona Franca	Cap. de Puerto Cap. de Puerto Cap. de Puerto
NICARAGUA	BLUEFIELDS		Autoridad Portuaria de Bluefields			
PANAMA	CRISTOBAL MINAS	Panama Railroad Panama Canal Co. Refinería Pana- má, S.A.	Marine Bureau Autoridad Portuaria Nacional	Panama Canal Co. Refinería Panamá Co.	Zona Libre Zona Fiscal	Port. Capt. Cap. de Pto.
STO. DOMINGO	REP. DOMINICANA	Commander of the Port and Customs	Commander of the Port and Customs	Commander of the Port and Customs	Zona Fiscal	Cap. de Pto.
TRINIDAD Y TOBAGO	PTO. ESPARA		Autoridad Portuaria			Cap. de Pto.
VENEZUELA	LA GUAIRA PTO. CABELLO MARACAIBO	Servicios Portua- rios de Venezuela (Min. de Hcda.) " " " "	Servicios Portuarios de Venezuela " " " "	Servicios Portuarios de Venezuela " " " "	Zona Fiscal " " " "	Cap. de Pto. " " " "

INSTALACIONES PORTUARIAS ESPECIALES CARACTERISTICAS

PAIS	PUERTO	CANAL DE NAVEGACION		DISEÑO DE MAQUINAS		MUELLES																				FACILIDADES PARA ALMACENAJE																		REGIMEN DE OPERACION						
																										BODEGAS			COBERTIZOS			PATIOS			DEPOSITOS ESPECIALIZADOS															
																																			MINERAL			COMBUST.			MIELES				FRIGORIFICOS			OTROS		
																										AREA	VOLUMEN	FECC	AREA	VOLUMEN	FECC	AREA	VOLUMEN	FECC	AREA	VOLUMEN	FECC	AREA	VOLUMEN	FECC	AREA	VOLUMEN	FECC		AREA	VOLUMEN	FECC	AREA	VOLUMEN	FECC
BARBADOS	Bridgetown																																											ESTRATA						
		800	10,100	10,000																																														
		800	10,100	10,000																																														
		800	10,100	10,000																																														
COLOMBIA	Barranquilla																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
COLOMBIA	Cartagena																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
COLOMBIA	Medellin																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
COSTA RICA	Limon																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
CUBA	Cienfuegos																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
CUBA	Santiago de Cuba																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
CUBA	La Habana																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
GUATEMALA	Pta. Barrios																																																	
		100	1,100	1,100																																														
GUAYAMA	Bridgetown																																																	
		100	1,100	1,100																																														
HONDURAS	Pta. Cerros																																																	
		100	1,100	1,100																																														
JAMAICA	Kingston																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
MEXICO	Tampico																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
MEXICO	Veracruz																																																	
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
		100	1,100	1,100																																														
Rep. Dominicana	San Domingo																																																	
		100	1,100	1,100																																														
VENEZUELA	La Guaira																																																	
		100	1,100	1,100																																														
VENEZUELA	Pta. Cabello																																																	
		100	1,100	1,100																																														

PAIS	PUERTO	EQUIPO DE MANIOBRAS												POTENCIAL MANO DE ORA (NÚMRO TRABAJADORES)	CARGA GENERAL TON/SEMANA	NÚMRO ESPECIALES DE TRABAJO	MÓDULO DE TRABAJO		GRANELES		
		MONTACARRIAS		TRACTOR DE ARRASTRE		GRUAS		GRUA CONTENEDOR		GRUPO MOVIMIENTO HORIZONTAL CONTENEDORES		PLATAFORMAS					OTROS		GENERAL	SOLIDOS	LIQUIDOS
		NÚMERO	CAPACIDAD	NÚMERO	CAPACIDAD	NÚMERO	CAPACIDAD	NÚMERO	CAPACIDAD	NÚMERO	CAPACIDAD	NÚMERO	CAPACIDAD				NÚMERO	CAPACIDAD			
BARRAGÓN	BRIDGETON																				
COLOMBIA	BARRANILLA	70	100 - 200 Ton	40	50 Ton	6	2 - 10 - 30	100	100			50	1000 - 1000 Ton	100 Ton	1000 - 1000 Ton	GENERAL + 0	0	0	0	0	
	CARTAGENA	40	50 - 100 Ton	50	50 Ton	6	30 - 30	100	100			10	50 Ton	100 Ton	1000 - 1000 Ton	GENERAL + 0	0	0	0	0	
	STA. MARTA	60	50 - 100 Ton	10	50 Ton	7	30 - 100	100	100			10	50 Ton	100 Ton	1000 - 1000 Ton	GENERAL + 0	0	0	0	0	
COLOMBIA	PTA. LISBOA															4	0	0	0	0	
CUBA	LA HABANA	10					40	0 - 30 Ton								10	0	0	0	0	
	SANTIAGO	10		7			10	0 - 10 Ton			0					10	0	0	0	0	
	CIEN FUEBOS	10					4	50 - 100 Ton								10	0	0	0	0	
GUAYMALA	PTA. BARRIOS																				
	Sta. Teresa de Castilla	10	0 - 10 Ton	10	0 Ton	2	0 - 10 Ton	100 Ton	100 Ton												
GRANADA	BAJOS GORRIS																				
GUAYMALA	BRIDGETON	10	100 - 200 Ton					0 - 10 Ton								0	0	0	0	0	
HAITI	PORT PRINCE																				
HONDURAS	PTA. CORTES	10	100 Ton	0	10 Ton	0		100 Ton	100 Ton			7	100 Ton								
JAMAICA	BRIDGETON															0	0	0	0	0	
	SANTO DOMINGO																				
MEXICO	TAMPICO	40	2 - 10 Ton	40	3 - 0 Ton	10	0 - 20 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	100	2 - 10 Ton	2	1000 Ton	0	0	0	0	0	
	VERACRUZ	100	2 - 10 Ton	20	2 - 0 Ton	20	0 - 20 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	200	1000 Ton	2	1000 Ton	0	0	0	0	0	
	CONFIDENCIAL	20	0 - 0 Ton	10	1 - 10 Ton	1	0 - 20 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	100	1000 Ton	2	1000 Ton	0	0	0	0	0	
NICARAGUA	PTA. CARAZAS															0	0	0	0	0	
	PTA. ELAVIELO															0	0	0	0	0	
PANAMA	CRISTOBAL C.B.															0	0	0	0	0	
Rep. Dominicana	PTA. DOMINGO	0	0 - 10 Ton	0								100				0	0	0	0	0	
TRINIDAD Y TOBAGO	PTA. ESPAÑA															0	0	0	0	0	
VENEZUELA	LA GUAYRA	100	1000 - 1000 Ton	70	1000 - 1000 Ton	10	1000 - 1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	100	1000 Ton	2	1000 Ton	0	0	0	0	0	
	PTA. CABELLO	10	1000 - 1000 Ton	10	1000 - 1000 Ton	10	1000 - 1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	1000 Ton	100	1000 Ton	2	1000 Ton	0	0	0	0	0	

FACILIDADES PORTUARIAS DE EQUIPO
PERSONAL Y VELOCIDADES DE
MANEJO DE CARGA

2.- INFORMACION SOBRE MERCADO DE BUQUES Y DETERMINACION DE
CARACTERISTICAS DE BUQUES ADECUADOS.

Con el propósito de complementar la evaluación económica de las rutas factibles, se hacía necesario contar con elementos de juicio respecto a costos por concepto de alquiler de embarcaciones, por lo que se llevó a cabo un muestreo de ofertas en el mercado.

Dichas ofertas -no definitivas- tanto para renta como para adquisición de buques, requerirán un análisis exhaustivo y completo sobre la base de propuestas firmes, dada la compleja variación de los precios en función del producto ofrecido y las fluctuaciones del mercado.

No obstante, partiendo de las principales limitaciones físicas impuestas por las condiciones portuarias, tales como promedio de profundidades en los canales de navegación, porcentajes estimados de carga captable, -- factores de estiba, distancias entre los puertos de las rutas recomendadas, etc., se logró la implementación de un cuadro que resume las principales características de los buques que habrían de operar dentro de las posibles rutas seleccionadas al efecto (cuadro No 7).

Para la determinación del peso muerto de las embarcaciones seleccionadas como ideales para operar en las rutas recomendadas, se consideró -- que la mayor cantidad de carga, en cada una de las rutas, equivaldría a -- la suma del 70% del peso muerto neto, más el peso del combustible agua, -- provisiones y refacciones.

Se estimó asimismo, que la maquina principal deberá ser tipo "diesel" que consuma combustible denominado " Marine Diesel Oil ".

Se estimó una velocidad de servicio de 14 nudos, con base en el análisis de las rutas seleccionadas.

CUADRO 7.

ESTIMACION DE CARACTERISTICAS PRINCIPALES DE BUQUES PARA OPERAR EN RUTAS FACTIBLES

RUTA	ESLORA TOTAL EN PIES Y EN METROS		MANGA EN PIES Y EN METROS		CALADO DE VERANO EN PIES Y EN METROS		TOWELAJE DE PESO MUERTO T.D.M. EN TON.METR.	TOWELADA DE REGISTRO BRU TO EN TONS. DE ABOQUE	TONS. DE RE- GISTRO NETO TONS. DE AR- QUEO.	CAPACIDAD DE BODEGA EN PIES CUBICOS		NUMERO DE BODEGAS.	ENTREPUESTOS	MANIOBRAS DE CARGA	TIPO DE MAQUINA	POTENCIA DE MAQUINA B.H.P.	VELOCIDAD DE SERVICIO EN NUDOS	CONSUMO DIARIO DE COMBUSTIBLE EN TONS.METRICAS DE MARINE DIESEL OIL	
	SACOS	GRANOS	NAVEGANDO	EN PUERTO															
1	319' 97,23m	44' 13,41m	17' 5,18m	2 700	1 800	970	162 000	170 000	4	1	5	Motor Diesel	2 400	14	9	1			
2	230' 70,10m	37' 11,28m	15' 4,57m	1 300	1 000	600	78 000	81 900	4	1	5	Motor Diesel	1 200	14	7	0.5			
3	351' 106,98m	48' 14,63m	19' 5,79m	3 800	2 400	1 250	228 000	239 400	4	1-2	5-6	Motor Diesel	3 000	14	11.5	1			
3A	238' 72,54m	36' 10,97m	17' 5,18m	2 000	1 300	800	120 000	126 000	4	1	5	Motor Diesel	1 800	14	7.5	1			
4	320' 97,54m	44' 13,41m	18' 5,49m	3 100	2 200	1 100	186 000	195 300	4	1-2	5	Motor Diesel	2 600	14	8	1			

DATOS SOBRE MERCADO DE BUQUES.

I.- OLYMPIMAR, S. A.

Representaciones Marítimas, apartado postal No. 5622 de San José, Costa Rica. Ofreció dos embarcaciones para renta de las siguientes características:

EMBARCACION	1.-
Eslora Total	114.30 metros
Manga	15.40 metros
Puntal	9.70 metros
Tonelaje Peso Muerto	4,440 tons. métricas
Tonelaje Registro Bruto	2,883 tons. arqueo
Tonejale neto	1,295 tons. arqueo
N° de bodegas	5
N° de maniobras	10
Pluma real	1 de 30 tons.
Máquina principal	Motor Diesel
Potencia	3.600 B.H.P.
Velocidad	14 nudos
Consumo combustible	13 tons. IFO/200 y 1 ton. Marine Diesel Oil.

EMBARCACION	2.-
Eslora total	374' - 10"
Manga	50" - 06"
Calado verano	23' - 07"
Tonelaje peso muerto	4,625 tons. métricas
Tonelaje Registro Bruto	2,770 tons. arqueo
Tonelaje neto	1,374 tons.
N° de bodegas	5
N° de maniobras	10
Pluma real	1 de 25 tons.

Máquina principal	Motor Diesel
Potencia	3,600 B.H.P.
Velocidad	14 nudos
Consumo	13 tons. IFO/400 y 1 ton. Marine Diesel Oil.

No dió cuotas de alquiler indicando que las mismas se darían en las - fechas en que se iniciaran negociaciones para tal fin.

II.- S. TSUKURIMICH.

Corresponsal de NISSHO-IWAI-CO, LTD -4-5, Akasaka 2- Chome Mina-
to-Ku, Tokyo.

A.- Propuso para venta la siguiente nave:

Embarc: AKINO MARU

Vendedor: FUJI STEAMSHIP CO, LTD.

Fecha construcción: Marzo 1975

Tonelaje Peso Muerto	3,159 tons. inglesas
Tonelaje Registro bruto	1,253 tons. arqueo
Tonelaje neto	761 tons. arqueo
Eslora total	83.50 metros
Manga	73.00 metros
Calado verano	5.65 metros
N° de bodegas	2
N° maniobras	3 de 10 tons.
Máquina principal	Motor Diesel "ALCASAKA"
Potencia	2,000 B.H.P.
Velocidad	13.27 nudos
Consumo	6 tons. IFO 170/180 0.5 tons. Marine Dieses Oil
Idea Precio	1,533,000.00 Dls. U.S.A.

B.- Propuso para renta las naves siguientes:

1 buque de Bandera Austriaca

Año construcción	1970
Tonelaje peso muerto	4,400 tons. inglesas
N° de bodegas	2
N° de maniobras	4
Capacidad cúbica	231,900 pies ³ fardos 246,000 pies ³ granos
Consumo combustible	15 tons. IFO/200 y 1 ton. Marine Diesel Oil diarias.
Velocidad	14.5 nudos
Precio	3,340 Dls. U.S.A. diarios 0.76 dls. por ton. peso muerto.

3 buques de bandera rusa

Año construcción	1964
Eslora total	105.9 metros
Manga	14.6 metros
Calado verano	6.7 metros
Tonelaje Peso Muerto	3,500 tons. inglesas
Tonelaje Reg. Bruto	3,228 tons. arqueo
Tonelaje neto	1,526 tons. arqueo
N° de bodegas	4
Velocidad	13.5 nudos
Consumo combustible	12.5 tons. IFO/350 Dls. 947.7 diarios, igual a 0.27 dls. por ton. peso muerto.

III.- II. CLARKSON & CO, LTD.
52 Bishopsgate, London EC2PAD.-

Para renta un buque de las siguientes características:

Eslora total	108 metros
Manga	14.49 metros
Ton. Peso Muerto	3,370 tons. inglesas
Capacidad cúbica	234,000 pies cúbicos fardos
Nº bodegas	4
Nº maniobras	8
Máquina principal	Motor Diesel
Velocidad	12 nudos
Consumo combustible	8.5 tons Marine Diesel Oil diarias.
Precio renta:	Dls. 1,850 diarios igual a Dls. 0.55 por ton. Peso Muerto.

IV.- MICHAEL D.W. Mc CANN M.B.E.

A.- De Energy Applications Ltd. de Londres.-

Para renta un buque de 4,500 tons Peso Muerto, 14 nudos a Dls.
2,000.00 diarios, igual a 0.44 por T.D.W.

B.- De Brandts Ltd. de Londres.-

Para renta, buques a Dls. 0.55 por tonelada peso Muerto.

NOTAS:

No se proporcionaron ~~n/a características~~ de los buques por tratarse de propuestas no definitivas.

Para el estudio, se consideró como renta diaria para buques alquilados, la cuota de Dólares U.S. 0.60 por tonelada de Peso -- Muerto.

3- EVALUACION DE LOS COSTOS TERMINALES PORTUARIOS

Bajo la denominación de " Gastos terminal y costos terminales portuarios ", se identifica la serie de erogaciones que - presupone para el buque la entrada al puerto y las maniobras operacionales de carga y descarga de las mercaderías transportadas.

Esta serie de erogaciones se subdivide en dos rengiones:

- a.- Gastos de Puerto, y
- b.- Gastos de la carga.

a.- GASTOS DE PUERTO.

Para la obtención de los valores correspondientes a los gastos de puerto, se requirió una serie de análisis de informaciones procedentes de fuentes distintas, por lo que fue necesario el manejo de las diferentes variables que inciden en los valores, así como su actualización.

Con objeto de simplificar la evaluación de los diversos costos, los datos se aplicaron estrictamente a las embarcaciones recomendadas. De esta manera se logró determinar un costo único para el arribo del barco - al puerto, y otro como producto del número de días en puerto, incluyendo en algunos casos, aquellos que se derivan del volumen de las toneladas manejadas. Para la indicación de cifras se adoptó el patrón medida de U.S. dólares.

b.- GASTOS DE LA CARGA

En el renglón correspondiente a " Gastos de la Carga ", el factor determinante está constituido por los costos en el manejo de la misma, los cuales se obtuvieron del estudio de la COMISION ECONOMICA PARA LA AMERICA LATINA- CEPAL -, " OCEAN TRANSPORT IN THE CARIBBEAN COMMUNITY" y de informaciones sobre liquidaciones reales de gastos de buques.

De esta manera se logró el establecimiento de factores de actualización que posteriormente se complementaron con datos extraídos del libro intitulado " Ports of the World ".

En algunos puertos se detectaron sistemas de trabajo que comprendían turnos ordinarios y turnos extraordinarios, por lo que en estos casos se aplicó, a las tarifas ordinarias, un recargo del 30%. En el caso particular de los puertos de Colombia, el recargo se elevó a un 90% de acuerdo a la necesidad que ameritó el caso. Con esta fórmula se logró englobar en un solo valor los costos correspondientes al trabajo de turno ordinario y de turno extraordinario.

Dada la circunstancia de que algunos puertos aplican sus tarifas con base en los datos asentados en los manifiestos de carga, se procedió a un nuevo ajuste con un factor de 1.5 con base en nota del estudio de ECLA. - Este ajuste se hizo en aquellos casos en que la información de tonelaje - provenía del manifiesto de carga, cobrándose a juicio de la entidad por peso ó por volúmen.

Para los conceptos secundarios de costos analizados, tales como porcentajes por concepto de manipulación de carga, se tomaron en consideración las informaciones de las fuentes arriba citadas.

Los resultados obtenidos se aplicaron al tipo de embarcación recomendada, sobre la base del tonelaje manipulado, arribo al puerto, y días de operación. Todas las cifras se indicaron en U.S. dólares.

El cuadro N°8 en su primera parte, muestra la información correspondiente a los derechos portuarios. En su segunda parte el cuadro señala los aspectos relativos a carga, descarga y costos de maniobra.

El siguiente ejercicio práctico facilita la comprensión y el uso del cuadro p_{re}citado.

GASTOS TERMINAL (EN DOLARES)

Table with 21 columns for ports (BALBOA, COLON, SAN PEDRO DE MACORIS, etc.) and rows for various categories like 'GASTOS DEL BUQUE', 'GASTOS DE LA CARGA', and 'GASTOS DE LA CARRA'. Includes a 'PUERTO' column and a 'PUERTO' column.

RESUMEN GASTOS: Summary table with 19 columns for different ports and rows for 'GASTOS DEL BUQUE', 'GASTOS DE LA CARGA', and 'GASTOS DE LA CARRA'.

Detailed 'GASTOS DE LA CARRA' table with 21 columns for ports and rows for various cargo-related categories such as 'GASTOS DE LA CARRA', 'GASTOS DE LA CARRA', 'GASTOS DE LA CARRA', etc.

RESUMEN DE GASTOS: Summary table with 19 columns for different ports and rows for 'GASTOS DEL BUQUE', 'GASTOS DE LA CARGA', and 'GASTOS DE LA CARRA'.

- Legend for symbols: 1) DATOS RECONSTRUIDOS Y O / LIDERADO POR... 2) DATOS POR ANALISIS... 3) DATOS CORREGIDOS... 4) DATOS CORREGIDOS... 5) DATOS CORREGIDOS... 6) DATOS CORREGIDOS...

PUERTO

Carga (Exportación)
Descarga (Importación)
Días de operación

PUERTO ESPAÑA, TRINIDAD-TOBAGO.

397 tons.
834 tons.
9 días

GASTOS PUERTO

Unico = \$ 724.95

GASTOS DE LA CARGA

Descarga 834 tons. x \$ 17.79 = \$ 14,836.86
Carga 397 tons. x \$ 12.79 = \$ 7,062.63
Puerto = \$ 100.00
Días 9 x \$120.00 = \$ 1,080.00
\$ 23,079.49

Costo total en terminal = \$ 724.95 + 23,079.49 = \$ 23,804.44

Costo Promedio en terminal = \$ 23,804.44 / 1231 tons. = \$ 19.34 por ton.

Es conveniente hacer notar que los planteamientos teóricos del cuadro se vieron confirmados con el resultado bastante certero de su aplicación - a ejercicios de casos reales. Por lo que cabe señalar que el cuadro cuenta con información muy valiosas. De mantenerse actualizado en lo futuro - puede constituir un instrumento de gran utilidad para la empresa.

CAPITULO III

1.- INFORMACION SOBRE LA OFERTA DEL SERVICIO Y EVALUACION DE RUTAS FACTIBLES

En el proceso selectivo de las rutas factibles, se utilizó como uno de los elementos de información el estudio analítico del señor Jules Dekock consultor de la Comisión Económica para la América Latina, intitulado - - " OCEAN TRANSPORT IN THE CARIBBEAN COMMUNITY ", publicado por ECLA. Además de la resolución 2626 (XXV), de 24-X-1970 " Estrategia Internacional de Desarrollo " P.53, Naciones Unidas, Asamblea General y, UNCTAD, Establish - - ment or expansion of merchant marines in developing countries, TD/26/ Rev. 1, 1968.

Estos documentos a los que se hace referencia vienen a ratificar una premisa de vital importancia de que el servicio de transporte marítimo en el área del Caribe, está cubierto sólo parcialmente por algunas empresas - cuyas líneas ofrecen su servicio desde y hacia los países situados fuera - del área y, que eventualmente lo hacen entre puertos de los países ribereños que quedan dentro de sus rutas.

Por lo que un servicio de esta naturaleza no satisface las necesidades de los usuarios localizados en estos países, como quiera que las líneas arriba mencionadas no incluyen un servicio regular a sus puertos dentro de sus itinerarios, y consecuentemente:

Esta circunstancia dificulta el comercio y su incremento, entre los países de la región.

EL PANORAMA QUE PRESENTA EL SECTOR DE OPERTAS ACTUALES EN LO QUE SE REFIE
RE AL TRANSPORTE MARITIMO EN LA CUENCA DEL CARIBE, SE CONFORMA DE LA SI -
GUIENTE MANERA:*

SERVICIOS MARITIMOS QUE ATIENDEN LOS PUERTOS DE
COSTA RICA

EUROCARIBE

Hapag Lloyd (Alemania)
French Line (Francia)
Horn Line (Alemania)

Servicio Quincenal
Norte Europa-Limón
(JOINT SERVICE)

AGENTES

Ambos Mares Ltda. y
Becker and Brammer

ARMASAL LINE (El Salvador)

Golfo USA-Pto. Limón,
cada 15 días.

AGENTES

Naviera Centroamericana S.A.

DELTA LINE (USA)

Golfo USA-Costa Este
de América Central-Limón
cada 15 días.

AGENTES

Felipe Alvarado y Cía.

FLOTA MERCANTE GRANCO-
LOMBIANA S.A. (COLOMBIA
y Ecuador)

Costa Este USA-Limón

AGENTES

Interoceanica S. A.

*Se da una relación de las líneas mas significativas, con especificación
de sus agentes, en los países del área.

COLSA (Bélgica)

Norte Europa-Limón
cada 30 días.

NORDANA LINE (Dinamarca)

Mediterraneo-Rep. Dominicana
Venezuela-Limón,
cada 30 días.

AGENTES

Representaciones Marítimas S. A.

LLOYD BRASILEIRO (Brasil)

Brasil-Argentina-Limón
Vía Venezuela-Colombia
e Islas del Caribe, cada
30 días.

AGENTES

Agencias Unidas S. A. (AUSA)

NANACO LINE

(Space Charter RORO
bandera Noruega)

Miami-Limón-Miami, cada
10 días

NAVENAL (Colombia)

Servicio mensual Colombia-
Jamaica-Rep. Dominicana -
Panamá-Honduras-Guatemala.

AGENTES

Felipe Alvarado y Cía.

NOPAL CARIB LINE (Noruega)

Servicio Rollon-Rolloff
México-Panamá-Colombia-
Venezuela-Jamaica-
Guadalupe-Tinidad
Honduras-Guatemala, cada
10 días.

AGENTES

Agencias Marítimas y
Comerciales.

SERVICIOS NAVIEROS QUE ATIENDEN PUERTOS

DE GUATEMALA-RUTAS-FRECUENCIA

EMPRESA HONDUREÑA DE VAPORES
(Bandera hondureña)

Servicio Frigorífico desde Puerto Barrios, Puerto Cortés, Golfo USA y costa Este de USA, regreso con carga general, frecuencia semanal.

AGENTE

United Brands Co.

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
(Argentina)

Dos servicios opcionales, por el Atlántico y otro por el Pacífico, desde Argentina y Brasil, Chile, Perú, Ecuador Colombia, destinos Golfo USA y Costa Pacífico USA.

PHILLIPINE LINE (Filipinas)

Servicio charter en conjunción.

JAPAN LINE (Japón)

NAVIMEX (México).

MARINE EXPRES LINE (Varias)

Transporte de containers frigoríficos y furgones desde Puerto Barrios a Nueva Orleans.

AGENTE

Transmares S.A.

MEXICAN LINE (México)

Sto. Tomás-Puerto Barrios-Belice Halifax-Nueva York, cada 15 días

DELTA LINE (Estados Unidos)

Santo Tomás y Puerto Barrios, Golfo USA, Aruba, Curacao, Jamaica, Rep. Dominicana, México Sto. Domingo, Maracaibo, Norte Brasil, cada 15 días.

MANENIC LINE (Nicaragua)

Golfo USA y Costa Este destino
Pacífico de Centroamérica, cada
21 días.

AGENTE

Ricardo Quesada Quiñones y Cía.

LLOYD REAL HOLANDESA KISM
(Holanda)

Santo Tomás de Castilla desti-
no Bilbao y Norte de Europa,
cada 15 días.

NOPAL CARIB LINE (Noruega)

Rollon-Rolloff desde México-
Centroamérica-Panamá-Venezue-
la-Jamaica-Colombia-Trinidad-
Sto. Domingo-Aruba-Martinica
Guadalupe.

JAPAN LINE (Japón)

Servicio conjunto, Trinidad-
Venezuela-Colombia-Panamá -
San José-Buenaventura-Acapul-
co-Japón-Hong Kong.

AGENTE

Cía. Holandesa de Vapores S.A.

FLOTA MERCANTE CENTROAMERICANA
S.A. FLOMERCA, (Guatemala)

Golfo y Costa Este USA, Sto.
Tomás-Puerto Barrios servi-
cio quincenal.

AGENTE

José Luis Alvarado.

LÍNEAS NAVIERAS QUE ATIENDEN PUERTOS

DE HONDURAS

MEXICAN LINE (México)

Golfo y Costa Este USA-México-Guatemala-Belize, quincenal.

NAVENAL (Colombia)

Colombia-Venezuela-Caribe-Guatemala, mensual.

DELTA LINE INC. (USA)

Golfo USA-Costa Rica-Guatemala y conexiones trasbordos con América del Sur, vía Nueva Orleans, quincenal.

AGENTE

A. Villafranca R.

CIA. REAL HOLANDESA DE VAPORES K.N.S.M.,
(bandera holandesa)

Servicio quincenal al Norte de Europa vía Sto. Tomás y La Ceiba; un servicio mensual a la Costa Este USA vía Limón y Santo Tomás.

AGENTE

Marítima del Norte.

TRANSATLANTICA ESPAÑOLA
(bandera española)

Mediterráneo y Atlántico de España vía Santo Tomás de - Castilla, servicio mensual.

AMARGIA LINE (Guatemala)

Golfo USA vía Sto. Tomás
Puerto Barrios, cada 3
semanas.

FLOMERCA LINE (Guatemala)

Golfo USA vía Santo Tomás -
Puerto Barrios- servicio
quincenal.

LINEAS AGROMAR (Colombia)

Servicio irregular transpor-
te madera al Río de la Plata

AGENTE

Naviera Internacional.

NOPAL CARIB LINES (Noruega)

Rollon Rolloff y containers
con Santo Tomás, Las Minas,
Barranquilla, Aruba, Curacao
Martinica, Guadalupe, San Juan,
Sto. Domingo, Jamaica, Belize.
cada 10 días.

NAVIMES (México).

Irregular.

AGENTE

Representaciones Navieras

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

ELMA (bandera argentina)

Servicio irregular desde Argen-
tina con carga general y para -
Argentina y Uruguay con madera
de pino.

HAPAG LLOYD AG. (bandera alemana)

Atlántico Puerto Limón, Sto.
Tomás y Puerto Cortés destino
Rotterdam, Amsterdam, Bremen,
Hamburgo.

AGENTE

Naviera Europea.

HARRISON LINE (bandera inglesa)

Puerto Cortés, Santo Tomás,
Belize, Colombia, Jamaica,
Liverpool, servicio mensual.

AGENTE

Tela Rail Road Co.

MARINE EXPRESS LINE
(banderas varias)

Puerto Barrios, Puerto Cor-
tés, Nueva Orleans, servicio
quincenal.

CONTINENTAL LINES (COLSA)
(bandera belga)

Hamburgo, Bremen, Rotterdam,
Amberes, destino Sto. Tomás,
Puerto Barrios, Puerto Cortés,
y Puerto Limón. mensual.

BLATIC SHIPPING CO.
(bandera soviética)

Sto. Tomás. Puerto Cortés,
Puerto Limón, Norte Europa y
Leningrado, servicio mensual.

WESTINDIES SHIPPING CO.
(bandera jamaicana).

Jamaica, Guyana, Vía British
and exbritish Eastern Cari-
bean.

AGENTES

Terminales de Cortés.

El análisis cuidadoso de los volúmenes de carga transportada entre los diferentes puertos del área, implementó el análisis correspondiente a las rutas consideradas como "factibles". Dichas rutas fueron posteriormente evaluadas mediante el método de "simulación de viajes", el cual proporciona los elementos de juicio más lógicos para lograr una aproximación más certera a las condiciones reales de la operación.

Para el proceso selectivo de las rutas factibles, se tomó en consideración la circunstancia de que éstas deben incorporar un número mayor de puertos del circuito, desde luego, dentro de un marco de una periodicidad inicial razonable, esto es tratando de mantener un equilibrio entre estos dos factores opuestos, pero complementarios y, así alcanzar la optimización de beneficios para la empresa.

Los resultados obtenidos figuran en el cuerpo del análisis independiente de cada una de las rutas seleccionadas.

RUTA 1

1.- Transporta carga entre los puertos de:

TAMPICO	VERACRUZ.
VERACRUZ	CARTAGENA
CARTAGENA	BARRANQUILLA
BARRANQUILLA	PUERTO CABELLO
PUERTO CABELLO	LA GUAIRA
LA GUAIRA	SANTO DOMINGO
SANTO DOMINGO	KINGSTON
KINGSTON	LA HABANA
LA HABANA	TAMPICO.

2.- Duración viaje redondo: 40 días.

3.- Captación de carga: Se calculó como captación de carga el 20% de la carga transportada anualmente entre los puertos de la ruta (cuadro - No. 1. Cap. I Inciso 1).

4.- El 20% de la captación de carga se dividió entre 18 para conocer que carga se podría operar en cada puerto de la ruta, cada 20 días.

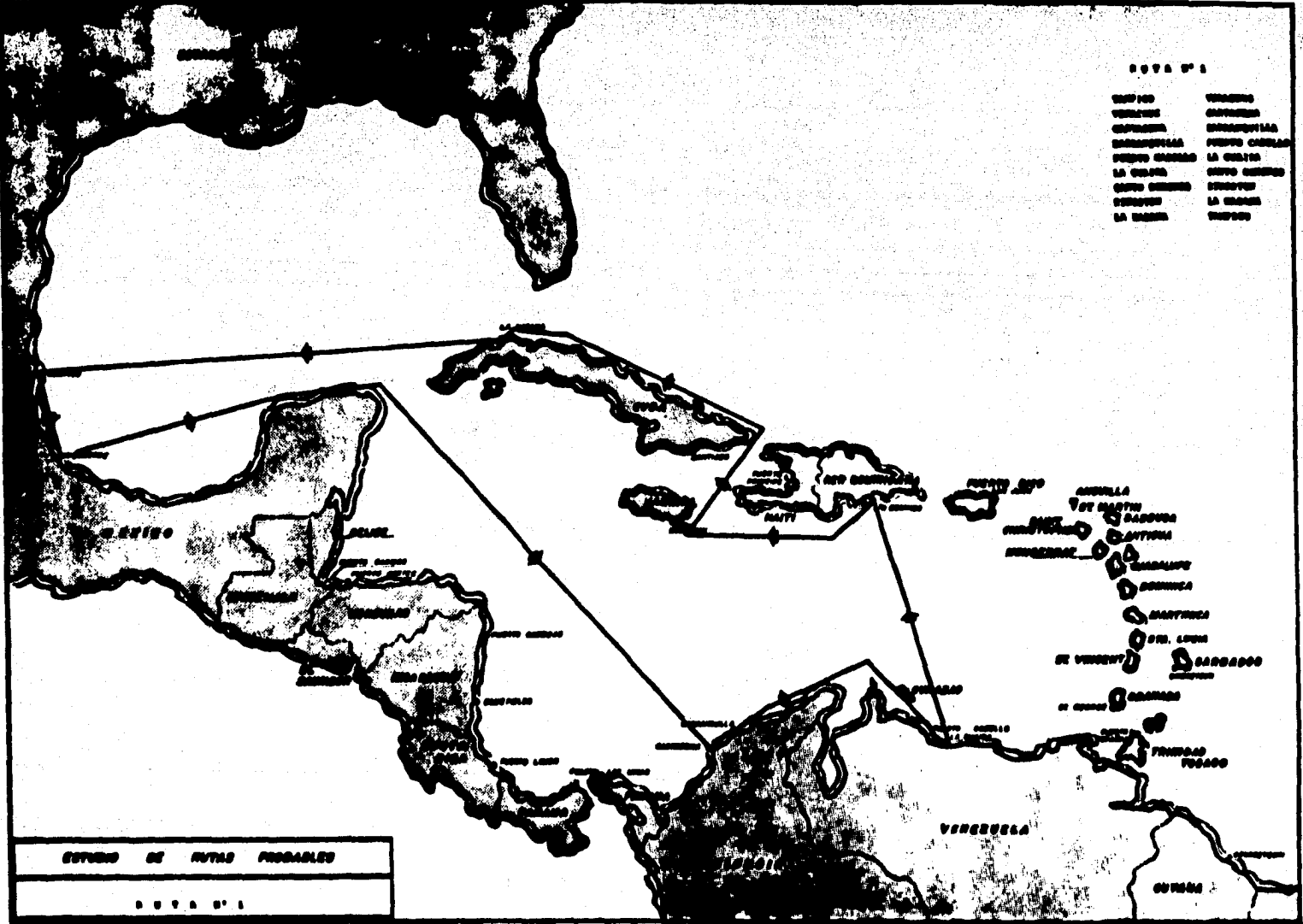
5.- Para operar esta ruta tocando los puertos cada 20 días, se requerirán dos embarcaciones de las siguientes características aproximadas:

Eslora total	319' - 97.23 m.
Manga	44' - 13.41 m.
Calado verano	17' - 5.18 m.
Tonelaje Peso Muerto (C.D.W.)	2,700 tons. métricas
Tonelaje Registro Bruto.	1,800 tons. arqueo
Tonelaje Neto.	970 tons. arqueo.
Capacidad útica sacos	162,000 pies ³

Capacidad cúbica granos	170,000 pies ³
N°de bodegas	4 - 5
N°entre puentes	1
N°Maniobras carga	5
Maquinaria	Motor Diesel
Potencia	2,400 B.H.A.
Velocidad crucero	14 nudos
Consumo diario combustible	9 tons. Marine Diesel Oil. navegando y 1 ton. Marine Diesel Oil Puerto.

FOVA N° 1

ESTADO	VENECIA
VENECIA	ANTONINA
ANTONINA	ANTONINA
ANTONINA	PIERRE CHERRY
PIERRE CHERRY	LA CHRYL
LA CHRYL	ESTADO VENECIA
ESTADO VENECIA	ESTADO
ESTADO	LA CHRYL
LA CHRYL	VENECIA



ESTADO DE NOTAS PROBABLES

FOVA N° 1

ruta 2

1.- Transporta carga entre los puertos.

VERACRUZ	LA HABANA
LA HABANA	KINGSTON
KINGSTON	LA GUAIRA
LA GUAIRA	BARRANQUILLA
BARRANQUILLA	CRISTOBAL C.
CRISTOBAL C.	PUERTO LIMON
PUERTO LIMON	BLUEFIELDS
BLUEFIELDS	VERACRUZ.

2.- Duración viaje redondo 37 días

3.- Captación de carga: Se calculó como captación de carga el 20% de la carga transportada anualmente entre los puertos de la ruta. (cuadro N°1). (Cap. 1 Inciso 1).

4.- El 20% de captación de carga se dividió entre 18 para conocer qué carga se podría operar en cada puerto de la ruta, cada 20 días.

5.- Para operar esta ruta tocando los puertos cada 18 1/2 días, se requerirán 2 buques de las siguientes características aproximadas.

Eslora total	230' - 70.10 m.
Manga	37' - 11.28 m.
Calado verano	15' - 4.57 m.
Tons. Peso Muerto (T.D.W.)	1.300 tons. métricas.
Tons. Registro Bruto	1.000 Tons. arqueo
Ton. Neto	600 tons. arqueo
Capacidad cúbica sacos	78.000 pies cúbicos.
Capacidad cúbica granos	81.900 pies cúbicos.
N°de bodegas	4
N°de Entrepuentes	1
N°Maniobras carga	5

Maquinaria

Potencia

Velocidad crucero

Consumo diario combustible.

Motor Diesel

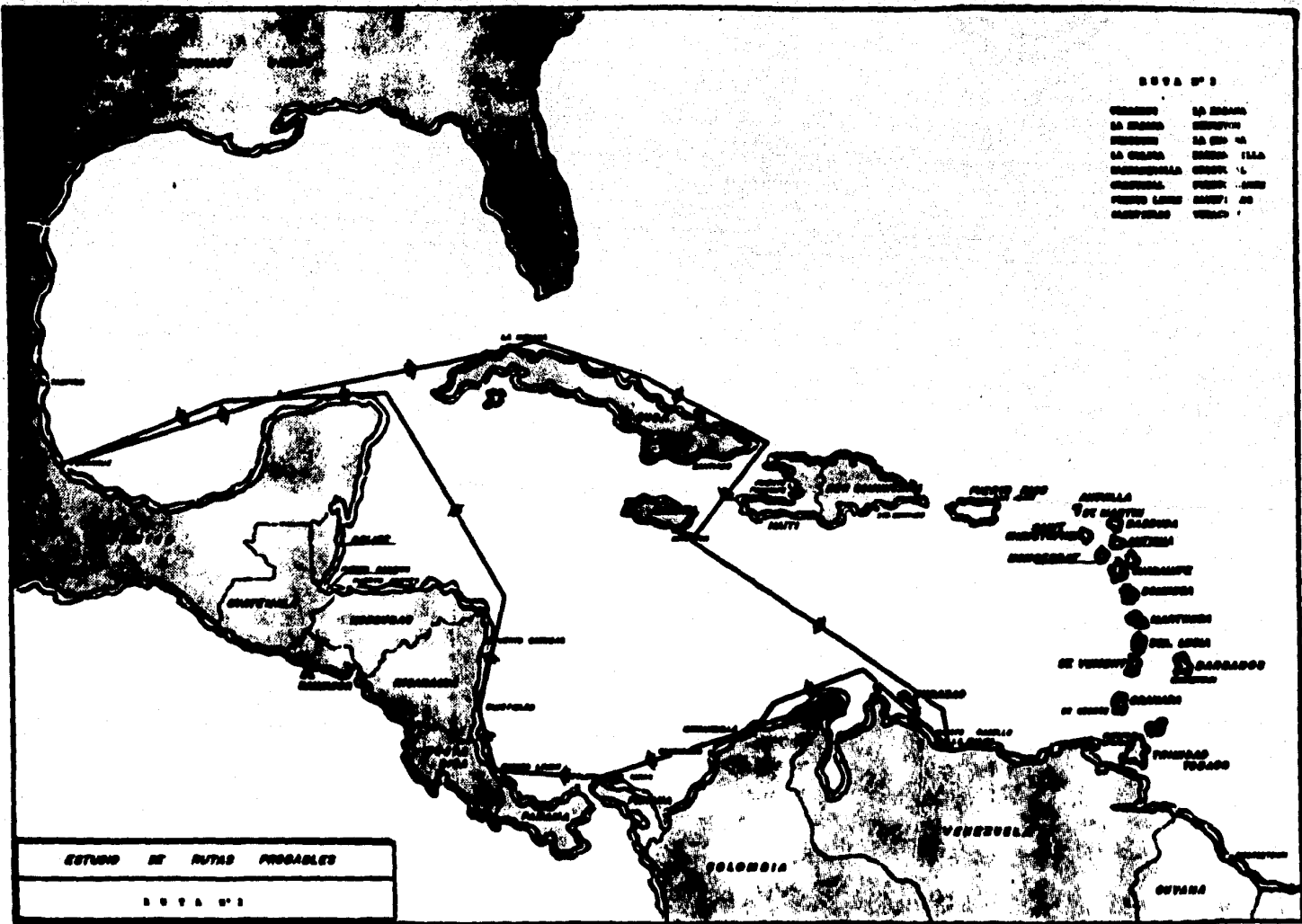
1.200 B.H.P.

14 nudos

**7 tons. Marine Diesel Oil
navegando 1/2 ton. Marine
Diesel Oil puerto.**

BOVA Nº 1

VERDE	LA ESCALA
LA ESCALA	LA ESCALA
LA ESCALA	LA ESCALA
LA ESCALA	LA ESCALA
LA ESCALA	LA ESCALA
LA ESCALA	LA ESCALA
LA ESCALA	LA ESCALA
LA ESCALA	LA ESCALA



ESTUDIO DE RUTAS PROBABLES

BOVA Nº 1

ruta 3.

1.- Transporta carga de los puertos de:

TAMPICO	VERACRUZ.
VERACRUZ	LA HABANA
LA HABANA	KINGSTON
KINGSTON	LA GUAIRA
LA GUAIRA	PUERTO CABELLO
PUERTO CABELLO	BARRANQUILLA.
BARRANQUILLA	CARTAGENA
CARTAGENA	CRITOBAL
CRITOBAL	PUERTO LIMON
PUERTO LIMON	BLUEFIELDS
BLUEFIELDS	TAMPICO.

2.- Duración viaje redondo: 72 días

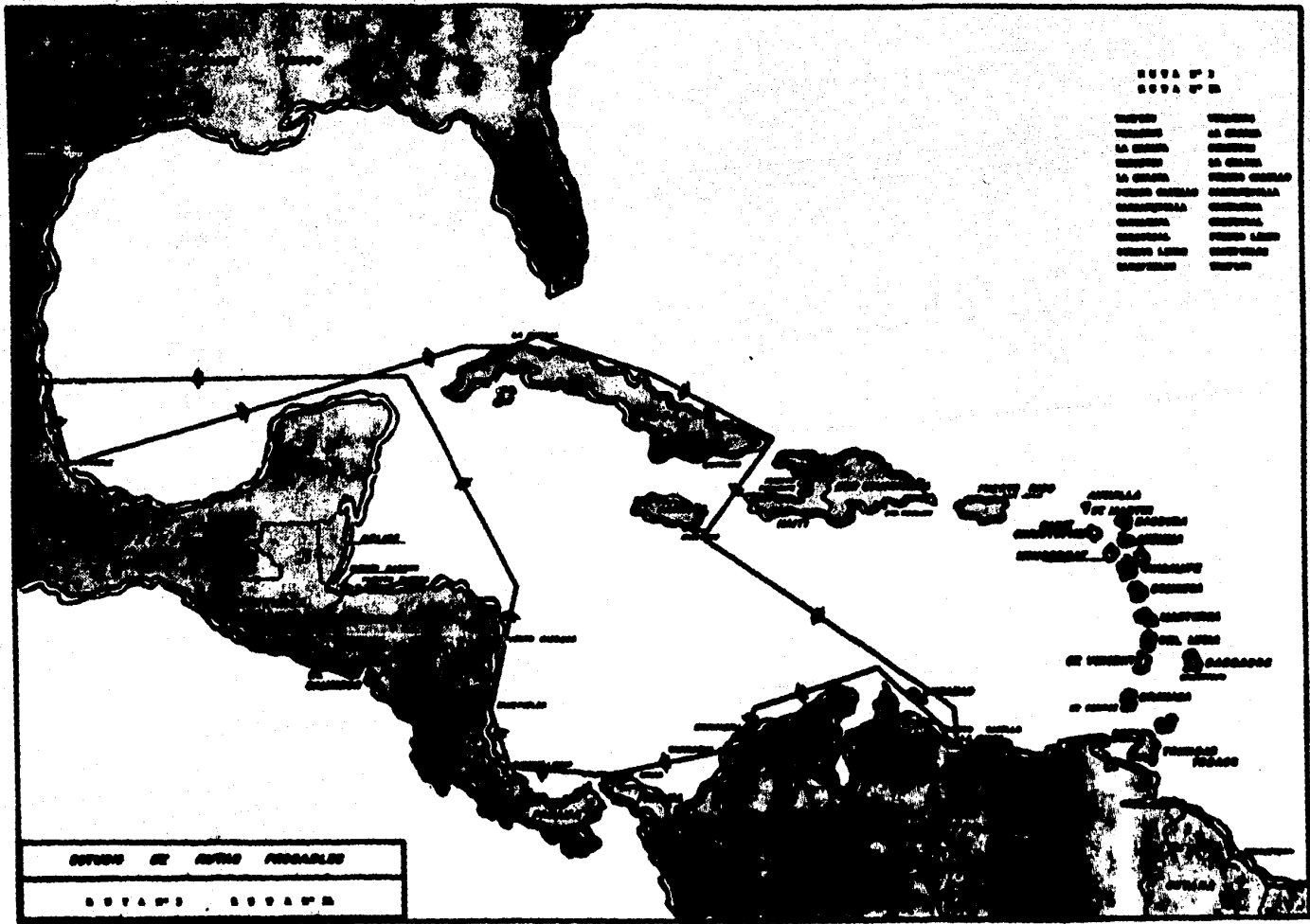
3.- Captación de carga: Se calculó como captación de carga el 20% de la carga transportada anualmente entre los puertos de la ruta (cuadro N° 1). (Cap. I Inciso 1)

4.- El 20% de captación de carga se dividió entre 18 para conocer qué carga se podría operar en cada puerto de la ruta cada 45 días.

5.- Para operar esta ruta tocando los puertos cada 36 días, se requerirán 2 buques de las siguientes características:

Eslora total	351' - 106.98 m.
Manga	48' - 14.63 m.
Calado verano	19' - 5.79 m.
Ton. Peso Muerto (T.D.W.)	3.800 tons. métricas
Ton. Registro Bruto	2.400 Tons. arqueo.
Ton. Neto	1.250 tons. arqueo
Capacidad cúbica sacos	228.000 pies cúbicos
Capacidad cúbica granos	239.400 pies cúbicos

N° de bodegas	4
Entre puentes	1
N° maniobras carga	5-6
Maquinaria	Motor Diesel
Potencia	3.000 B.H.P.
Velocidad crucero	14 nudos.
Consumo diario combusti<u>ble</u>.	11 1/2 Tons. Marine Diesel
	Oil Navegando 1 Ton. Marine
	Diesel Oil puerto.



RUTA 3A

1.- Transporta carga entre los puertos de:

TAMPICO	VERACRUZ.
VERACRUZ	LA HABANA
LA HABANA	KINGSTON
KINGSTON	LA GUAIRA
LA GUAIRA	PUERTO CABELLO
PUERTO CABELLO	BARRANQUILLA
BARRANQUILLA	CARTAGENA
CARTAGENA	CRISTOBAL
CRISTOBAL	PUERTO LIMON
PUERTO LIMON	BLUEFIELDS
BLUEFIELDS	TAMPICO.

2.- Duración viaje redondo: 44 días

3.- Captación de carga: Se calculó como captación de carga el 20% de la carga transportada anualmente entre los puertos de la ruta (cuatro N° 1). (Cap. I inciso 1).

4.- El 20% de captación de carga se dividió entre 18 para conocer qué car ga podría operar en cada puerto de la ruta, cada 20 días.

5.- Para operar esta ruta, tocando los puertos cada 22 días, se requerirán 2 embarcaciones de las características siguientes aproximadas:

Eslora total	238' - 72.54 m.
Manga	36' - 10.97 m.
Calado verano	17' - 5.18 m.
Tons. Peso Muerto (T.D.W.)	2.000 tons. métricas
Ton. Registro Bruto	1.300 Tons. arqueo
Ton. Neto	800 Tons. arqueo
Capacidad cúbica fardos	120.000 pies cúbicos.

Capacidad cúbica granos	126.000 pies cúbicos
N°bodegas	4
N°Entre puentes	1
N°Maniobras carga	4
Maquinaria	Motor Diesel
Potencia	1.800 B.H.P.
Velocidad crucero	14 nudos
Consumo diario de combustible	7.5 Ton. Marine Diesel Oil navegando 1 Ton. M.D.O. -- puerto.

RUTA 4

1.- Transporta carga entre los puertos de:

PUERTO CABELLO	BARRANQUILLA
BARRANQUILLA	KINGSTON
KINGSTON	SANTO DOMINGO
SANTO DOMINGO	BRIDGETOWN
BRIDGETOWN	GEORGETOWN
GEORGETOWN	PUERTO ESPAÑA
PUERTO ESPAÑA	PUERTO CABELLO

2.- Duración viaje redondo: 46 días

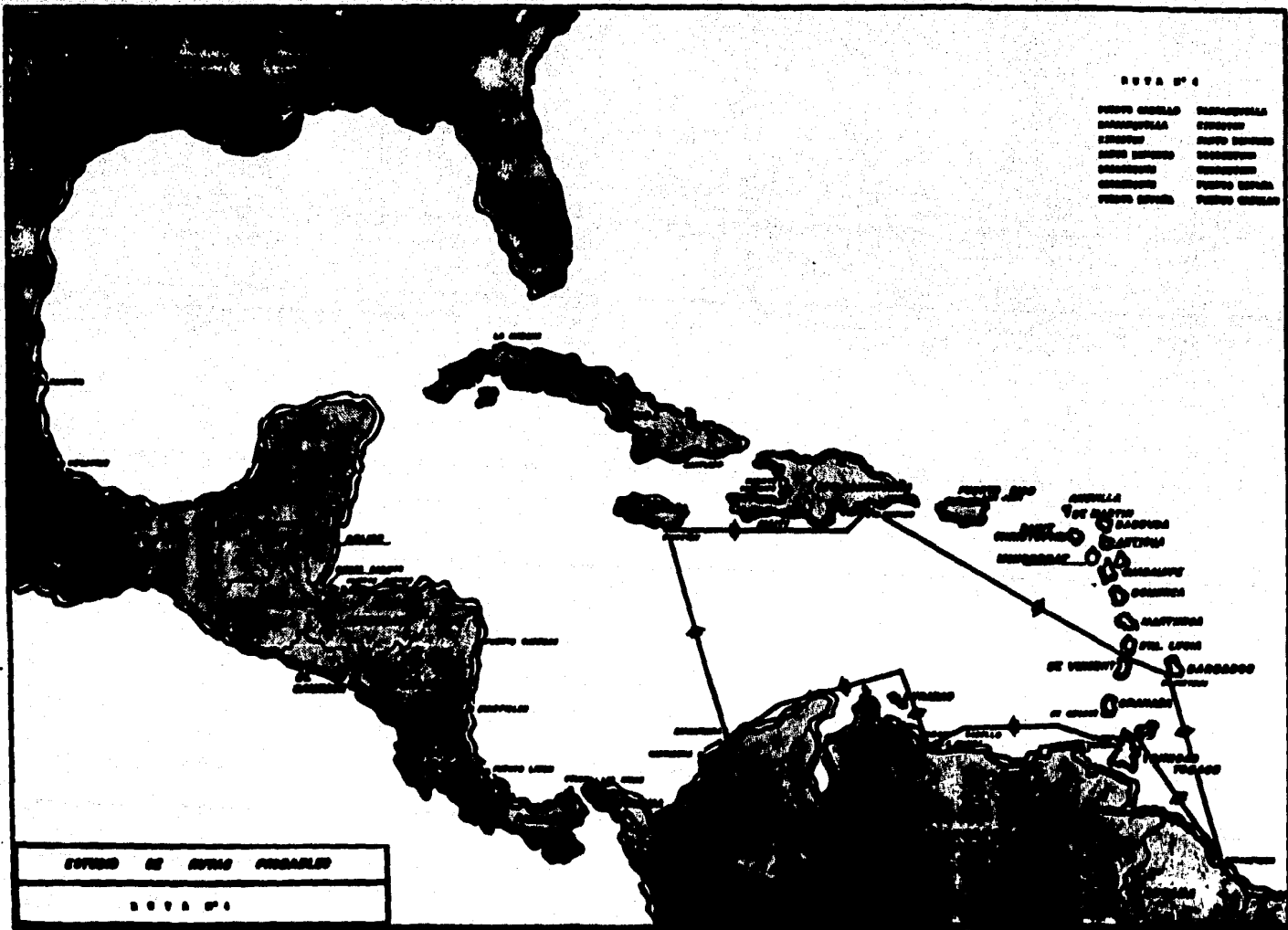
3.- Captación de carga: Se calculó como captación de carga el 15% de la -- carga transportada anualmente entre los puertos de la ruta (C.Nº1 Cap-I, I.1). En esta ruta únicamente se tomó el 15% en razón de que la misma está siendo servida por W.I.S.C.O.

4.- El 15% de captación de carga se dividió entre 18 para conocer qué carga se podría operar en cada puerto de la ruta, cada 20 días.

5.- Para operar esta ruta tocando los puertos cada 23 días se requerirán 2 buques de las siguientes características aproximadas.

Eslora total	320' - 97.54 m.
Manga	44' - 13.41 m.
Calado verano	18' - 5.49 m.
Tons. Peso Muerto (T.D.W.)	3.100 Tons. Mátricas
Ton. Registro bruto	2.200 Tons. Arqueo
Ton. Neto	1.100 Tons. Arqueo
Capacidad cúbica sacos	186.000 pies cúbicos
Capacidad cúbica granos	195.300 pies cúbicos
Nº de bodegas	4

N°de maniobras	5
Maquinaria	Motor Diesel
Potencia	2.600 B.H.P.
Velocidad crucero	14 nudos.
Consumo diario combustible	8 tons. Marine Diesel Oil navegando, 1 Ton. Marine Diesel Oil puerto.



NOVA 1961

- | | |
|---------|---------|
| KAUAI | MAUI |
| MOLOKAI | HAWAII |
| NIHOA | KAUAI |
| OAHU | MOLOKAI |
| MAUI | HAWAII |
| KAUAI | MAUI |
| HAWAII | KAUAI |
| MAUI | HAWAII |

LISTING OF HAWAIIAN ISLANDS

NOVA 1961

2.- ESTUDIO DE TIEMPOS

En el desarrollo técnico de los viajes, conforme al método de "Simulación", se consideraron factores prefijados para la navegación del buque, su arribo a puerto, y operación de los mismos.

Los tiempos de navegación fueron considerados de acuerdo con la velocidad del buque, aplicándose un factor de tolerancia en función de los vientos reinantes, las corrientes y marejadas, dentro del área de navegación.

Los tiempos de tolerancia fueron aplicados igualmente para los arribos a puerto, en cuanto a la espera y embarque del piloto, los movimientos en el canal de entrada, dársena de maniobras y área de fondeo. Se incluyó además el tiempo estimado para el cumplimiento de las visitas reglamentarias de autoridades que permitan considerar al buque, en situación "a libre plática". La "Simulación" concluye con el buque debidamente atracado al muelle asignado al efecto.

En cuanto a las Maniobras Operacionales, se tomó en consideración la costumbre establecida por las organizaciones de maniobristas, en lo que se refiere a tiempos perdidos tales como nombramiento y embarque de gente, iniciación del arreglo de maniobras para carga y descarga, apertura y cierre de escotillas, movimientos adicionales para implementar la estiba y desestiba de la carga, interrupción para alimentación del personal, etc.

La compensación de tiempo de trabajo fue estimada, conforme a la costumbre y a la legislación laboral contenida en los respectivos reglamentos tarifarios. De esta manera, se consideraron como tiempos perdidos naturales, los arreglos de maniobras, apertura de escotillas, refrigerios, alimentos, y suspensión e iniciación de trabajos por cambios de horarios, de ordinarios a extraordinarios, conforme a las distintas reglamentaciones tarifarias.

Para simplificar el estudio, se eligieron dos rutas como elementos sujetos de análisis. Estas dos rutas corresponden a las numeradas como 1 y 3.

La metodología del desarrollo de los viajes, incluye un registro de carga (teórico), y planes de estiba acordes con el tipo de buque recomendado en cada ruta, como documentos de trabajo.

El procedimiento indicado permitió la aplicación de los datos estimados, en una secuencia real, corroborándose la factibilidad de operación de las rutas recomendadas.

En cuadros siguientes se muestra la metodología empleada al efecto.

ITINERARIOS.

Con objeto de asignar un número de buques, cuya capacidad agregada -- responda a las necesidades de los usuarios del transporte, al comenzar la operación de la empresa, los itinerarios deberán establecerse antes de iniciar los viajes de ensayo.

En el cuadro Resumen de Resultados de Viaje, podrá observarse que el número de escalas varía en las distintas rutas, desde luego que las escalas están directamente relacionadas con los volúmenes de carga que genera al puerto, entre dos salidas consecutivas. El mismo criterio priva al establecer el sentido de la rotación del viaje.

La conveniencia en cuanto a la mayor frecuencia de los itinerarios está directamente afectada por la circunstancia de que un intervalo muy corto entre dos salidas consecutivas, incrementa los costos proporcionales, en virtud de que el aumento de la carga disponible no es una respuesta inmediata al establecimiento de un servicio más frecuente.

Sólo se justificaría una mayor frecuencia en los itinerarios, en el caso de que los volúmenes de carga disponibles permanezcan constantes al arribo de los buques, desde luego que esta circunstancia aumentaría la posibilidad de una mayor captación.

Resultaría un tanto aventurado predecir cual de las dos eventualidades se cumplirá. El estudio a posterior de los resultados que se obtengan en los viajes de ensayo, será el que establezca la condición que habrá de prevalecer en las operaciones de la Empresa. En el análisis de sensibilidad está contemplada la posibilidad de una disminución en los ingresos, como consecuencia de una reducción en los volúmenes de carga, como respuesta a un acortamiento en el período entre salidas consecutivas.

RUTA EXPRESA N°UNO

REGISTRO DE CARGA

PUERTOS:	MILLAS	HR. NAV.	TONELAJES	ESTADIA
1.- <u>TAMPICO A:</u>				3
Barranquilla			146	
Puerto Cabello			259	
Sto. Domingo			70	
2.- <u>VERACRUZ A:</u>	218	16		2 1/2
Cartagena			131	
La Guaira			174	
Sto. Domingo			31	
Kingston			11	
3.- <u>CARTAGENA A:</u>	1510	108		1
Pto. Cabello			5	
La Guaira			2	
Sto. Domingo			1	
Kingston			4	
Veracruz			21	
4.- <u>BARRANQUILLA A:</u>	80	6		3 1/2
Pto. Cabello			155	
La Guaira			7	
Sto. Domingo			711	
Kingston			100	
Tampico			34	
5.- <u>PTO. CABELLO A:</u>	470	34		3
Sto. Domingo			302	
Kingston			46	
Tampico			13	
Veracruz			6	

PUERTOS:	MILLAS	HR. NAV.	TONELAJES	ESTADIA
6.- <u>LA GUAIRA A:</u>	105	8		2
Sto. Domingo			7	
Kingston			10	
Tampico			3	
Veracruz			23	5
7.- <u>STO. DOMINGO A:</u>	502	36		
Kingston			3	
Veracruz			1	
8.- <u>KINGSTON A:</u>	430	31		1
La Habana			74	
Veracruz			2	
9.- <u>LA HABANA A:</u>	762	55		1
Tampico			54	
Veracruz			2	
10.- <u>TAMPICO A:</u>	864	62		
Veracruz				
		FIN DE VIAJE		
		356 horas	22 días	

RUTA NUMERO 1

LISTA DE CARGA POR BODEGAS

<u>ORDEN</u>	<u>BODEGA</u>	<u>LUGAR DE ESTIBA</u>	<u>TONS</u>	<u>DESTINO</u>
1.	1.	Bodega baja toda plan y plan	130	Pto. Cabello, Ven.,
2.	3.	Bodega baja toda plan y plan	129	Pto. Cabello, Ven.,
3.	3.	Entrepuesto amuradas proa a popa	70	Sto. Domingo, R.D.
4.	5.	Bodega baja toda plan y plan	146	Barranquilla, Col.,
			TOTAL:	
			475	
				VERACRUZ, VER.,A:-
1.	2.	Bodega baja toda plan y plan	174	La Guaira, Ver.,
2.	4.	Bodega baja toda plan y plan	131	Cartagena, Col.,
3.	4.	Entrepuesto proa babor a estribor	31	Sto. Domingo, R.D.
4.	4.	Entrepuesto popa babor a estribor	11	Kingston, Jamaica.
			TOTAL:	
			341	
				CARTAGENA, COL.,A:-
1.	1.	Bodega baja a popa	5	Pto. Cabello, Ven.,
2.	1.	Entrepuesto popa babor a estri- bor.	21	Veracruz, Ver.,
3.	2.	Entrepuesto proa a babor	2	La Guaira, Ven.,
4.	2.	Entrepuesto popa estribor	1	Sto. Domingo, R.D.
5.	4.	Entrepuesto popa amura babor	4	Kingston, Jamaica
			TOTAL:	
			33	

<u>ORDEN</u>	<u>BODEGA</u>	<u>LUGAR DE ESTIBA</u>	<u>TONS</u>	<u>DESTINO</u>
				BARRANQUILLA, COL.,A:-
1.	1.	Bodega baja toda plan y plan	155	Pto. Cabello, Ven.,
2.	1.	Entrepunte proa y amura babor-estribor	100	Kingston, Jamaica.,
3.	2.	Entrepunte proa amura babor	7	La Guaira, Ven.,
4.	2.	Entrepunte popa y proa estribor.	150	Sto. Domingo, R.D.-
5.	4.	Bodega baja, toda plan y plan	300	Sto. Domingo, R.D.-
6.	5.	Bodega baja, toda plan y plan	200	Sto. Domingo, R.D.-
7.	5.	Entrepunte, proa babor-A estribor.	61	Sto. Domingo, R.D.-
8.	5.	Entrepunte popa babor-A estribor.	34	Tampico, Tamps.,
		TOTAL:	1007	

				PTO. CABELLO, VEN.,
1.	1.	Bodega baja, toda plan y plan	152	Sto. Domingo, R.D.
2.	1.	Entrepunte popa amura babor	6	Veracruz, Ver.,
3.	3.	Bodega baja toda plan y plan	150	Sto. Domingo, R.D.
4.	5.	Entrepunte popa amuras babor estribor	13	Tampico, Tamps.,
5.	4.	Entrepunte centro amuras babor-estribor	46	Kingston, Jamaica.
		TOTAL:	367	

<u>ORDEN</u>	<u>BODEGA</u>	<u>LUGAR DE ESTIBA</u>	<u>TONS</u>	<u>DESTINO</u>
LA GUAIRA A:-				
1.	1.	Entrepunte popa amurada estribor	10	Kingston, Jamaica
2.	2.	Bodega baja proa	23	Veracruz, Ver.,
3.	2.	Entrepunte proa babor	7	Sto. Domingo R.D.
4.	5.	Entrepunte amurada cen- tro estribor.	3	Tampico, Tamps.,
TOTAL:			43	
STO. DOMINGO, R.D. A:-				
1.	4.	Entrepunte proa amura estribor	1	Veracruz, Ver.,
2.	4.	Entrepunte proa amura babor	3	Kingston, Jamaica,
TOTAL:			4	
KINGSTON JAMAICA A:-				
1.	4.	Bodega baja toda plan y plan	74	La Habana, Cuba.,
2.	4.	Entrepunte proa amura babor	2	Veracruz, Ver.,
TOTAL:			76	
LA HABANA, CUBA A:-				
1.	4.	Entrepunte proa centro	2	Veracruz, Ver.,
2.	5.	Bodega baja toda plan y plan	54	Tampico, Tamps.
TOTAL:			56	

RUTA N°3

REGISTRO DE CARGA

PUERTOS	MILLAS	H. NAV.	TONS	ESTADIAS
1.- <u>TAMPICO A:</u>				2 1/2
Barranquilla			328	
Pto. Cabello			582	
2.- <u>VERACRUZ A:</u>	218	16		3 1/2
Kingston			24	
La Guaira			391	
Cartagena			295	
La Habana			138	
3.- <u>LA HABANA A:</u>	814	58		1 1/2
Georgetown Via				
Kingston			319	
Kingston			166	
4.- <u>KINGSTON A:</u>	762	55		3 1/2
Pto. Limón			31	
Bluefields			30	
Cristobal			166	
La Guaira			495	
5.- <u>LA GUAIRA A:</u>	732	52		3
Barranquilla			46	
Cristobal			19	
Pto. Limón			3	
Tampico			5	
Veracruz			51	

<u>PUERTO</u>	<u>MILLAS</u>	<u>H. NAV.</u>	<u>TONS.</u>	<u>ESTADIA</u>
6.- <u>PUERTO CABELLO</u>	105	8		2 1/2
Barranquilla			32	
Cristobal			22	
Puerto Limon			13	
Tampico			30	
Veracruz			14	
7.- <u>BARRANQUILLA A:</u>	470	33		3
Cristobal			1296	
Limon			33	
Bluefields			3	
8.- <u>CARTAGENA A:</u>	80	6		3
Cristobal			101	
Puerto Limón			46	
9.- <u>CRISTOBAL A:</u>	281	20		3 1/2
Puerto Limón			127	
Tampico			77	
Veracruz			19	
10.- <u>PTO. LIMON A:</u>	190	14		6
Bluefields			325	
11.- <u>BLUEFIELDS A:</u>	135	10		10
Tampico			180	
12.- <u>TAMPICO A:</u>	1345	96 fin de viaje		
Veracruz		368 horas - 42 días		
		15 días 8 horas		
		<u>42</u> días estadía		
		57 días 8 horas total		

RUTA NUMERO 3

LISTA DE CARGA POR BODEGAS

TAMPICO TAMPS.

<u>ORDEN</u>	<u>BODEGA</u>	<u>LUGAR DE ESTIBA</u>	<u>TONS</u>	<u>DESTINO</u>
1.	1.	Bodega baja mitad hacia proa	245	Pto. Cabello, Ven.
2.	1.	Bodega baja mitad hacia popa	180	Barranquilla, Col.
1.	2.	Bodega baja mitad hacia popa	85	Barranquilla, Col.
1.	3.	Entrepunte mitad hacia popa	112	Pto. Cabello, Ven.
1.	4.	Bodega baja mitad hacia popa	63	Barranquilla, Col.
1.	5.	Bodega baja toda plan y plan	225	Pto. Cabello, Ven.

TOTAL: 910

VERACRUZ, VER. A:-

1.	2.	Bodega baja mitad hacia proa	24	Kingston, Jamaica
2.	2.	Entrepunte hacia proa	75	Cartagena, Col.,
3.	3.	Bodega baja toda plan y plan	145	Cartagena, Col.
4.	3.	Entrepunte hacia proa	138	La Habana, Cuba.
5.	4.	Bodega baja mitad hacia proa	135	La Guaira, Ver.
6.	4.	Entrepunte hacia popa	75	Cartagena, Col.
7.	5.	Bodega baja toda plan y plan	160	La Guaira.
8.	5.	Entrepunte hacia popa	96	La Guaira.

TOTAL: 848

LA HABANA A:-

1.	1.	Entrepunte hacia proa	98	Kingston, Jamaica.
2.	2.	Bodega baja toda plan y plan	175	Kingston, Jamaica.
3.	3.	Bodega baja toda plan y plan	106	Kingston, Jamaica.
4.	4.	Bodega baja toda plan y plan	106	Kingston, Jamaica.

TOTAL: 485

<u>ORDEN</u>	<u>BODEGA</u>	<u>LUGAR DE ESTIBA</u>	<u>TONS</u>	<u>DESTINO</u>
1.	1.	Entrepunte a proa	30	KINGSTON JAMAICA A:-
2.	1.	Entrepunte a popa	31	Bluefields, Nic.
3.	2.	Bodega baja mitad hacia proa	75	Pto. Limón C.R.
4.	2.	Bodega baja mitad hacia popa	60	La Guaira.
5.	3.	Bodega baja toda plan y plan	180	La Guaira.
6.	3.	Entrepuerta hacia proa	66	La Guaira.
7.	4.	Bodega baja toda plan y plan	180	Cristobal, Z.C.
8.	2.	Bodega baja mitad hacia proa	100	La Guaira Z.C.
				Cristobal Z.C.

TOTAL: 722

1.	1.	Entrepunte a popa a babor	3	LA GUAIRA, VEN. A:-
2.	2.	Entrepunte al centro babor y estribor	19	Pto. Limón C.R.
3.	5.	Entrepunte a proa babor a estribor	51	Cristobal Z.C
4.	5.	Entrepunte a popa	5	Veracruz, Ver.
5.	2.	Entrepunte a popa a babor a estribor	46	Tampico, Tamps.

TOTAL: 124

LA GUAIRA, VEN. A:-

Pto. Limón C.R.

Cristobal Z.C

Veracruz, Ver.

Tampico, Tamps.

Barranquilla, Col.

ORDEN	BODEGA	LUGAR DE ESTIBA	TONS	DESTINO
				PTO. CABELLO, VEN. A:-
1.	1.	Entrepunte a popa	13	Pto. Limón C.R.
2.	4.	Entrepunte a proa babor a estribor	32	Barranquilla, Col.
3.	5.	Bodega baja a popa	22	Cristobal Z.C.
4.	5.	Entrepunte a proa estribor	14	Veracruz, Ver.
5.	5.	Entrepunte a popa babor	30	Tampico, Tamps.
		TOTAL:	111	

				BARRANQUILLA, COL. A:-
1.	1.	Bodega baja toda plan y plan	315	Cristobal Z.C.
2.	1.	Entrepunte a popa estribor	33	Pto. Limón C.R.
3.	2.	Bodega baja mitad hacia popa	210	Cristobal Z.C.
4.	2.	Entrepunte hacia popa una secc. escotilla	150	Cristobal Z.C.
5.	3.	Entrepunte a popa babor a estribor	56	Cristobal Z.C.
6.	4.	Bodega baja toda plan y plan	235	Cristobal Z.C.
7.	4.	Entrepunte a proa dos secc. escotilla	115	Cristobal Z.C.
8.	5.	Bodega baja toda plan y plan	215	Cristobal Z.C.
9.	1.	Entrepunte proa estribor	3	Bluefields, Nic.
		TOTAL:	1332	

<u>ORDEN</u>	<u>BODEGA</u>	<u>LUGAR DE ESTIBA</u>	<u>TONS.</u>	<u>DESTINO</u>
CARTAGENA, COL. A:-				
1.	3.	Bodega toda plan y plan	101	Cristobal Z.C
2.	4.	Entrepunte a popa babor a estribor	46	Pto. Limón C.R.
TOTAL:			147	
CRISTOBAL Z.C A:-				
1.	3.	Entrepunte a proa babor a estribor	127	Pto. Limón C.R.
2.	4.	Entrepunte a proa babor a estribor	77	Tampico, Tamps.
3.	5.	Entrepunte al centro babor	19	Veracruz, Ver.
TOTAL:			223	
PTO. LIMON C.R. A:-				
1.	2.	Bodega baja toda plan y plan	175	Bluefields, Nic.
2.	3.	Bodega baja toda plan y plan	150	Bluefields, Nic.
TOTAL:			325	
BLUEFIELDS, C.R. A:-				
1.	1.	Bodega baja toda plan y plan	100	Tampico, Tamps.
2.	3.	Bodega baja toda plan y plan	80	Tampico, Tamps.
TOTAL:			180	
MOVIMIENTO TOTAL.				

CAPITULO IV

1.- RESULTADOS PROFORMA DE LA SIMULACION DE VIAJES

El método de " Simulación de viajes " que permitió estimar el grado de rentabilidad que proporciona cada una de las rutas recomendadas como factibles, requirió la consideración de cuadros y el análisis de los capítulos anteriores.

El Cuadro N°8 (cap. II) presenta los costos en las terminales portuarias. De la lista de mercaderías significantes se determinó el promedio de fletes y su porcentaje de aplicación a los precios, para cada país.

El cuadro N°9 de este capítulo sintetiza los recargos a los fletes.

Se tomaron además en consideración, las conclusiones referentes a las características de los buques recomendados para cada una de las rutas consideradas como factibles.

Para efectos del estudio, se aplicaron las tarifas de fletes vigentes en el período 1975, a las cantidades de carga general susceptibles de ser captadas por la empresa. Complementariamente a la " Simulación de viajes " se hizo un análisis de sensibilidad que facilitará el estudio de las posibles modificaciones que sufrirían los resultados económicos del viaje, al hacer variar-dentro de un rango determinado- los parámetros más significativos. (cap. IV).

Para determinar el volumen de ingresos se estimó que la empresa podría captar aproximadamente el 20% de la carga transportada por mar dentro de -- las rutas Nos. 1, 2, 3 y 3A, analizadas como factibles.

La selección de este porcentaje se concluyó en base a los sólidos argumentos expuestos a través de los capítulos anteriores, principalmente en -- los que tratan sobre la carga desplazada en el área, el potencial de carga-e intercambio comercial, los índices de crecimiento en los sectores productivos y de consumo, la inexistencia de un servicio adecuado a las necesidades de transportación, estos factores y la aceptación de agencias de repre-

sentación que cuentan con el fuerte argumento de un servicio regular, con salida de puerto cada 20 días, son suficientes razones que justifican dicho porcentaje de captación.

En el caso de la ruta N°4, se estimó aproximadamente un porcentaje de captación del 15%, dado que dicha ruta incluye algunos puertos que ya están siendo atendidos en forma regular por WISCO (West Indies Shipping Co.).

Al monto de los ingresos que se obtuvo con la aplicación de dicha tarifa de fletes, se agregó el correspondiente a los recargos aplicables en el tráfico marítimo del área.

Para determinar el monto de los egresos, se consideró en primer lugar el costo de fletamiento de la embarcación. Dicho costo se estimó sobre la base de 0.60 de dólar por tonelada de peso muerto, suma que corresponde a las informaciones recibidas de representantes y firmas especializadas, las cuales se mencionaron en el capítulo II, inciso 2. Como es de esperar, -- los costos de fletamiento variarán tanto en cuanto varíen los precios en el mercado de buques a la fecha en que se hagan las negociaciones previas a la firma de los respectivos contratos.

Los costos de administración se estimaron sobre la base del organigrama y anexos propuestos en el capítulo V, inciso 1, cubriendo un mínimo de los cargos indicados en el mismo. Por lo que el número de personal necesario, para la administración y operación de la empresa, variará en sentido ascendente según las diversas etapas del desarrollo de la misma. Se complementaron tres etapas dentro del proceso evolutivo que se explican en los anexos A. B. C. del capítulo arriba citado.

Para determinar el costo de los seguros, solamente se tomó en consideración la cobertura por exceso de responsabilidad civil, que contrae la Empresa como transportista, desde luego que en el caso de buques fletados, -- las primas por concepto de seguro de averías y pérdida total, son usualmente cubiertas por el armador.

La prima anual se calculó sobre la base de 1.50 dólar anual, por tonelada de peso muerto.

Para las rutas números 1, 2,3 y 3A, el costo del combustible se calculó con base en los precios que cotizó " Petroleos Mexicanos ", para el diesel - que suministra en Tampico y Veracruz.

Para las estimaciones referentes a costos de combustible no se tomó en cuenta el de tipo intermedio (IFO), en consideración a que generalmente los motores de los buques del tonelaje recomendado para cubrir esas rutas - - - (1,300 a 3,800 toneladas de peso muerto) no consumen esta clase de combustible.

Dada la circunstancia de que la ruta N°4 no tiene prevista escala en puerto mexicano, las embarcaciones se verían precisadas a tomar combustible en Kingston, Jamaica, por lo que la mencionada ruta arroja un déficit casi proporcional al monto de la diferencia existente entre los precios del combustible en dicho país y los precios que prevalecen en México.

Tanto los egresos correspondientes a costos portuarios que se relacionan con la entrada, atraque y salida del buque, como los costos correspondientes a las operaciones de carga y descarga, se determinaron por medio de cálculos estimativos sobre la base de las tarifas portuarias presentadas en el capítulo II. Los resultados se sometieron a un ejercicio comparativo con cuentas de viajes reales. En términos generales no se encontraron desviaciones significativas.

Con base en las prácticas y costumbres establecidas, se estimó una suma global de tres mil dólares por viaje, por concepto de limpieza y preparación de las bodegas.

Sobre las mismas bases enunciadas, se consideró la cantidad de setenta y cinco dólares por puerto, para la atención a las autoridades y, 4.50 dólares por día como bonificación al capitán del buque fletado.

La comisión de los agentes se estimó considerando el 7.5% sobre los ingresos generados por fletes netos, desglosado de la siguiente forma: 5% por concepto de carga de exportación y 2.5% fletes netos correspondientes a carga de importación.

Para hacer frente a eventuales reclamaciones de los usuarios, por daños en sus mercaderías, se calculó una reserva equivalente al 1% de los fletes netos.

Para determinar el número de viajes, se consideró que el buque navegaría los doce meses del año, desde luego que se trata de buques fletados. De acuerdo con lo establecido en el contrato de fletamento, el armador deberá programar sus períodos de reparación y mantenimiento de manera tal que no afecte el cumplimiento de los itinerarios regulares establecidos por la Empresa.

El cuadro N 10 nos muestra los gastos por elementos en relación con el total del egreso. Las discrepancias entre los porcentajes de la misma partida, en las diferentes rutas, obedecen a la diferente duración de las mismas, y a los distintos tonelajes de las unidades recomendadas para el servicio individual de cada una de ellas.

CUADRO. 9.

RECARGOS A FLETES

(U.S. DOLARES)

PAIS	PUERTO	BARBADOS		COLOMBIA				COSTA - RICA		CUBA		GUYANA		JAMAICA				MEXICO				NICARAGUA		PANAMA		REPUBLICA DOMINICANA				TRINIDAD TOBAGO				VENEZUELA				
		BRIDGETOWN		BARRANQUILLA		CARTAGENA		PTO LACON		LA HABANA		GEORGE-TOWN		KINGSTON		TAMPICO		VERACRUZ		BLUEFIELDS		CRISTOBAL		STO. DOMINGO		PTO. ESPAÑA		LA GUAIRA		PTO. CABELLO		LA GUAIRA		PTO. CABELLO				
		1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2			
BARBADOS	BRIDGETOWN	1										15.50	11.50																									
		2										6.50	7.50																									
COLOMBIA	BARRANQUILLA	1					11.50					19.00	15.00	25.00	11.50	12.50	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	
		2										7.50									6.00	11.00	7.00															
COLOMBIA	CARTAGENA	1					4.50					11.50			15.00						6.00	11.00	7.00															
		2										7.50											7.00															
COSTA - RICA	PUERTO LIMON	1													15.00					4.00																		
CUBA	LA HABANA	1											11.50		5.00	15.00																						
		2											7.50																									
GUYANA	GEORGE-TOWN	1				14.50							11.50																									
		2											7.50																									
JAMAICA	KINGSTON	1	11.50				4.00	4.00	15.50						15.00						4.00	5.00	11.00	15.00	15.00													
		2	7.50									5.50											7.00	9.50	9.50													
MEXICO	TAMPICO	1																																			15.00	
		2																																				
MEXICO	VERACRUZ	1							15.00						25.50																							
		2													7.50																							
NICARAGUA	BLUEFIELDS	1																																				
		2														7.50																						
PANAMA	CRISTOBAL	1							9.00								14.00	20.00																				
		2																																				
Rep DOMINICANA	STO. DOMINGO	1	17.50				20.00						18.25	17.50			21.00																					
		2	13.50			6.00								14.50	13.50			6.00																			6.00	
TRINIDAD TOBAGO	PUERTO ESPAÑA	1																																				
		2																																				
VENEZUELA	LA GUAIRA	1							8.00						15.00	15.00	15.00																					
		2													7.50																							
VENEZUELA	PTO. CABELLO	1	15.50						8.00																													
		2	7.50																																			

1) RECARGO DEBIDO A CONESTIONAMIENTO, ALTOS COSTOS PORTUARIOS Y COMBUSTIBLE (\$ 4.00 U.S. D.L.S.) POR TONELAJE.
 2) RECARGO L.S.S. (LANDING STORAGE DELIVERY CHARGE) Y ARRIBO EN STO. DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA POR TONELAJE.

C U A D R O N° 10

COMPOSICION PORCENTUAL DE LOS GASTOS POR ELEMENTOS

EN RELACION CON EL TOTAL DE EGRESO

	RUTA N° 1		RUTA N° 2		RUTA N° 3		RUTA N° 3-A		RUTA N° 4	
	VALOR ABSOLUTO	VALOR RELATIVO	VALOR ABSOLUTO	VALOR RELATIVO	VALOR ABSOLUTO	VALOR RELATIVO	VALOR ABSOLUTO	VALOR RELATIVO	VALOR ABSOLUTO	VALOR RELATIVO
TOTAL DE EGRESO	153,532	100.00%	108,128	100.00%	369,604	100.00%	163,758	100.00%	219,185	100.00%
RENTA DEL BUQUE	64,800	42.2 %	28,860	26.7 %	164,160	44.4 %	52,800	32.2 %	85,560	39.0 %
ADMINISTRACION	13,306	8.7 %	12,308	11.4 %	23,952	6.5 %	14,637	8.9 %	15,302	7.0 %
COMBUSTIBLE	6,046	5.2 %	6,085	5.6%	12,070	3.3 %	7,845	4.8 %	13,463	6.1 %
PORTUARIOS	9,722	6.3 %	10,459	9.7 %	18,798	5.1 %	14,574	8.9 %	8,367	3.8 %
POR MANEJO DE CARGA	42,530	27.7 %	38,766	35.9 %	18,741	32.1 %	57,422	35.2 %	76,098	34.7 %
COMISIONES A LOS AGENTES	9,555	6.2 %	6,782	6.3 %	23,479	6.4 %	10,672	6.5 %	14,186	6.5 %
OTROS (LIMPIEZA, ATENCION, BONIFICACION, ETC.)	5,573	3.7 %	4,868	4.4 %	8,314	2.2 %	5,808	3.6 %	6,209	2.9 %

RESUMEN DE VALORES EN U.S. DLLS. CONSI-
DERADOS EN LA SIMULACION DE VIAJES.

1.- Renta buque diaria	0.60 x ton. Peso Muerto
2.- Administración	332.66 diarios
3.- Seguro responsabilidad civil	1.50 x ton. Peso Muerto prima anual
4.- Combustible Marine Diesel Oil	Ruta 1 - 160 ton. a 50.29 c/u Ruta 2 - 110 ton. a 50.29 c/u Ruta 3 - 240 ton. a 50.29 c/u Ruta 3A- 146 ton. a 50.29 c/u Ruta 4 - 116 ton. a 116.06 c/u
5.- Limpieza Bodegas	3.000 por viaje redondo
6.- Atención autoridades	75.00 en cada puerto
7.- Bonificación capitán	4.50 por día
8.- Portuarios	Tomado de cuadros gastos terminal
9.- Por manejo carga	Tomado de cuadros gastos terminal
10.- Comisiones agentes	7.5% sobre fletes netos tomados de cuadros de ingresos por fletes.
11.- Reserva para reclamaciones de los usuarios	1% sobre fletes netos tomados de cuadros de ingresos por fletes.

RESULTADOS PROFORMA DEL VIAJE RUTA N° 1

V A L O R
(En U. S. Dls.)

A.- INGRESO POR FLETES Y RECARGOS		\$ 157.667
B.- <u>EGRESOS</u>		
1.- RENTA DEL BUQUE	\$ 64.800	
2.- ADMINISTRACION	13.306	
3.- SEGURO POR RESPONSABILIDAD CIVIL.....	444	
4.- COMBUSTIBLE		
INTERMEDIANTE FUEL OIL (IFO).....		
MARINE DIESEL OIL (MDO)	8.046	
5.- LIMPIEZA DE BODEGAS	3.000	
6.- ATENCION A LAS AUTORIDADES.....	675	
7.- BONIFICACION AL CAPITAN	180	
8.- PORTUARIOS	9.722	
9.- POR MANEJO DE CARGA	42.530	
10.- COMISIONES A LOS AGENTES.....	9.555	
11.- RESERVA PARA RECLAMACIONES DE LOS USUA RIOS	1.274	
T O T A L		<hr/> \$ 153.532 <hr/>
UTILIDAD (PERDIDA)		<hr/> \$ 4.135 <hr/>

RUTA 1
INGRESOS POR FLETES
(Valor en U.S. Dlls.)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)			
PUERTO ORIGEN	PUERTO DESTINO	TONS.	%	\$ FLETE	PARCIAL FLETE NETO	FLETE NETO (1)x(2)x(3)	TOTAL FLETE NETO	RECARGO UNITA RIO/TON	RECARGO TOTAL	CARGO UNITARIO TONS L.S.D.*	CARGO TOTAL L.S.D.* (1)x(9)	TOTAL FLETE NETO - CON RECAR GO MENOS L.S.D.*	
TAMPICO MEXICO	BARRANQ.	146	53	46	3559.48				2774.00	----	----		
		14	59	72	1410.36	8438.80	1900					11212.80	
	PTO.CAB.	259	69	46	8220.66				3367.00	----	----		
		31	72	72	5780.88	14001.54	1300						17368.54
		14	58	46	676.70					1148.00	740	518.00	
STO.DOM.	70	21	46	568.40									
	65	76	76	3458.00	4702.60	1640	27142.94		789.00		518.00	5332.60	
												33913.94	
VERACRUZ MEXICO	CARTAGENA	131	53	46	3193.78				1965.00	----	----		
		14	59	72	1265.46	7571.80	1500					9536.80	
		33	72	72	3112.56	9406.44	1900		3306.00	----	----	12712.44	
	LA GUAIRA	174	69	46	3527.76								
		31	72	72	3883.68					694.40	740	229.40	
	STO.DOM.	31	21	46	299.46								
		14	58	46	251.72	2082.58	2240						2547.58
46		76	76	1531.40									
13		68	46	232.76									
KINGSTON	11	46	46	232.76					247.50	750	82.50		
	41	72	72	324.72	654.72	2250	19715.54		6212.90		311.90	819.72	
												25616.54	
CARTAGENA COLOMBIA	PTO.CAB.	5	100	47	235.00	235.00		800	40.00	----	----	275.00	
		2	100	47	94.00	94.00		800	16.00	----	----	110.00	
	LA GUAIRA	1	100	45	45.00	45.00		1140	11.40	740	7.40	49.00	
		4	100	73	292.00	292.00		1150	46.00	750	30.00	308.00	
	VERACRUZ	21	53	46	511.98					315.00	----	----	1528.80
14		69	72	202.86									
	33	72	72	498.96	1213.80	1500	1879.80		428.40		37.40	2270.80	
BARRANQ. COLOMBIA	PTO.CAB.	155	100	47	7285.00	7285.00		1550	2402.50	----	----	9687.50	
		7	100	47	325.00	325.00		1530	108.50	----	----	437.50	
	LA GUAIRA	711	100	45	31987.00	31995.00		1890	13437.90	740	5261.40	40171.50	
		100	18	51	918.00					750			
	KINGSTON	13	76	76	988.00								
		69	79	79	5451.00	7357.00	1900		1900.00		750.00	8507.00	
		34	53	46	828.92					561.00	----	----	
TAMPICO	14	69	72	328.44									
	33	72	72	807.84	1965.20	1650	48931.20		18409.90	740	6011.40	2526.20	
									4650.08		2234.80	61329.70	
PTO.CAB. VENEZUELA	STO.DOM.	302	74	38	8492.24								
		9	74	74	2011.32	15021.48	1540					17436.76	
	KINGSTON	46	8	88	4517.92					713.00	750	345.00	
		8	54	54	198.72								
	TAMPICO	13	83	77	2939.86	3399.40	1550						3767.40
9		56	56	862.48					403.00	----	----		
VERACRUZ	6	67	78.39	740.87				1300				1143.87	
	100	57	342.00	342.00	19503.75	1900		114.00	----	----	456.00		
								5880.08		2579.80	22804.03		
LA GUAIRA	STO.DOM.	7	100	50	350.00	350.00		1540	107.80	740	51.80	406.00	
		10	100	74	740.00	740.00		1550	155.00	250	75.00	820.00	
	KINGSTON	3	100	57	171.00	171.00	1300		39.00	----	----	210.00	
		23	91	56	1172.08				437.00	----	----		
	9	67	138.69	1310.77	2571.77	1900		738.80		126.80	1747.77		
												3183.77	
STO.DOM REP.DOM.	KINGSTON	3	100	45	135.00	135.00		1750	52.50	1350	40.50	147.00	
		1	100	67	67.00	67.00	202.00	2100	21.00	600	6.00	82.00	
								73.50		46.50	229.00		
KINGSTON JAMAICA	LA HABANA	74	100	50	3700.00	3700.00		400	296.00	----	----	3996.00	
		4	100	59	236.00	236.00	1936.00	1500	60.00	----	----	296.00	
								356.00	----	----	4292.00		
LA HABANA CUBA	TAMPICO	54	35	52	982.80			400	486.00	----	----	3871.26	
		37	65	65	1298.70								
	VERACRUZ	28	73	73	1103.76	3385.26							
		2	100	63	126.00	126.00	3511.26	1500	30.00	----	----	156.00	
								316.00			4027.26		
T O T A L							127394.26		39904.58		9631.80	157667.04	

* L.S.D. = Landing Storage Delivery Charge.

NOTA - 1
 EGRESOS POR GASTOS TERMINAL
 (VALOR EN U.S. DOLLS)

P U E R T O S	DISTAN- CIA MILLAS	TIEMPO DE NA- VEGACION HORAS	PERMA- NENCIA EN PTO. DIAS	CANTIDAD DESCARG. TONS. METR.	CANTIDAD CARGADA TONS. METR.	TOTAL CARGA OPERADA TONS.METR.	GASTOS PORTUA- RIOS EN U.S.\$	GASTOS CARGA U.S.\$	TOTAL GASTOS TERMI- NAL US\$	PROME- DIO TONS US\$	TONS A BORDO BARPE
(1) TAMPICO -VERACRUZ BARRANQUILLA 146- PTO. CABELLO 259-STO. DOMIN- GO 70.	218	16	1	0	475	475	1176.21	2673.01	3849.22	8.10	475
(2) VERACRUZ-CARTAGENA CARTAGENA 131 LA GUAIRA 174-STO.DOMINGO 31 KINGSTON 11	1510	108	2	0	347	347	1190.39	3350.41	4540.80	13.09	822
(3) CARTAGENA-BARRANQUILLA P.CABELLO 5-LA GUAIRA 2 STO.DOMINGO 1, KINGSTON 4, VERACRUZ 21	80	6	1	131	33	164	969.22	2835.62	3804.84	23.20	724
(4) BARRANQUILLA-PTO.CABELLO PTO.CABELLO 155 LA GUAIRA 7, STO.DOMINGO 711, KINGSTON 100 TAMPICO 34	470	34	3	146	1007	1153	1312.22	9473.26	10785.48	9.35	1585
(5) PTO.CABELLO-LA GUAIRA STO.DOMINGO 302- KING- STON 46, TAMPICO 13, VERACRUZ 6.	105	8	3	419	367	786	433.48	4422.75	4856.23	6.18	1533
(6) LA GUAIRA-STO.DOMINGO STO.DOMINGO 7, KING- STON 10, TAMPICO 3, VE- RACRUZ 23.	502	36	1	183	43	226	432.96	2305.56	2738.52	12.12	1393
(7) STO.DOMINGO-KINGSTON KINGSTON 3, VERACRUZ 1	430	31	5	1122	4	1126	1049.00	10520.74	11569.74	10.27	275
(8) KINGSTON-LA HABANA LA HABANA 74 VERACRUZ 4	762	54	1	174	78	252	1192.58	4128.06	5320.64	21.11	179
(9) LA HABANA-TAMPICO TAMPICO 54 VERACRUZ 2	864	62	1	74	56	130	1844.32	1981.80	3796.12	29.20	161
(10) TAMPICO-VERACRUZ VERACRUZ (I)			1 1/2	104 57	0 0	104 57	121.92 (I) 306.09	562.59 306.09	684.51 306.09	6.58 5.37	57 0
	4941	355	19.1/2	2410	2410	4820	9722.30	42529.89	52252.19		

$$15 + [20 + (0.25 \times 20)] = 40 \text{ DIAS}$$

(I) NO SE CONSIDERAN GASTOS DE PUERTO POR CORRESPONDER AL SIGUIENTE VIAJE.

RESULTADO PROFORMA DEL VIAJE RUTA N° 2

	<u>V A L O R</u>
	<u>(En U. S. Dlls.)</u>
A.- INGRESO POR FLETES Y RECARGOS	\$ 110.074
B.- <u>EGRESOS</u>	
1.- RENTA DEL BUQUE	\$ 28.860
2.- ADMINISTRACION	12.308
3.- SEGURO POR RESPONSABILIDAD CIVIL	198
4.- COMBUSTIBLE	
INTERMEDIANTE FUEL OIL (IFO).....	
MARINE DIESEL OIL (MDO)	6.085
5.- LIMPIEZA DE BODEGAS	3.000
6.- ATENCION A LAS AUTORIDADES	600
7.- BONIFICACION AL CAPITAN	166
8.- PORTUARIOS	10.459
9.- POR MANEJO DE CARGA	38.766
10.- COMISIONES A LOS AGENTES	6.782
11.- RESERVA PARA RECLAMACIONES DE LOS USUARIOS	904
 T O T A L	 \$ 108.128
 UTILIDAD (PERDIDA)	 \$ 1.946

I N G R E S O S P O R F L E T E S

(Valor en U.S. Dls.)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)		
PUERTO ORIGEN	PUERTO DESTINO	TONS.	¢	\$ FLETE	PARCIAL FLETE NETO	FLETE NETO (1) x (2) x (3)	RECARGO UNITA RIO/TON	RECARGO TOTAL (1) x (7)	CARGO UNITARIO TONS L.S.D.*	CARGO TOTAL L.S.D.* (1) x (9)	TOTAL FLE TE NETO - CON RECAR GO MENOS L.S.D.*	
VERACRUZ MEXICO	LA HABANA	61	35	52	1110.20							
		37	65		1467.05							
		28	73		1246.84	3824.09		15.00	915.00		4739.09	
	KINGSTON	11	46	46	232.76							
		13	68		97.24							
		41	72		324.72	654.72		22.50	247.50	7.50	82.50	819.72
	LA GUAIRA	174	69	46	5522.76							
		31	72		3883.68	9406.44	13885.25	19.00	3306.00		82.50	12712.44
									4468.50			18271.25
	LA HABANA	KINGSTON	74	100	50	3700.00	3700.00	11.50	851.00	7.50	555.00	3996.00
						3700.00		851.00		555.00	3996.00	
KINGSTON JAMAICA	LA GUAIRA	220	8	54	950.40							
		9	63		1247.40							
		83	77		14050.20	16258.00	8.00	1760.00			18018.00	
	CRISTOBAL PTO. LIMON	74	100	59	4365.00	4365.00	9.00	666.00				
		14	100	59	826.00	826.00	4.00	56.00				
BLUEFIELDS	13	100	59	767.00	767.00	4.00	52.00					
						22217.00		2534.00			24751.00	
LA GUAIRA VENEZUELA	BARRANQ.	21	70	41	602.70							
		25	53		278.25							
		5	85		89.25	970.20	18.00	378.00			1348.20	
	CRISTOBAL PTO. LIMON	9	100	64	576.00	576.00	13.00	117.00				
		1	100	60	60.00	60.00	8.00	8.00				
	VERACRUZ	23	91	56	1172.08		19.00	437.00			68.00	
			9	67	138.69	1310.77						
						2916.97		940.00			1747.77	
											3856.97	
BARRANQ. COLOMBIA	CRISTOBAL PTO. LIMON	576	100	58	33408.00	33408.00	16.50	9540.00			42912.00	
		15	61	46	420.90							
	BLUEFIELDS	1	100	58	286.65	707.55	11.50	172.50			880.05	
		21	53	46	58.00	58.00	11.50	11.50			69.50	
	VERACRUZ	21	14	69	511.98							
			33	72	202.86	498.96	1213.80	22.50	472.50			
						35387.35		10160.50			1686.30	
											45547.85	
CRISTOBAL PANAMA	PTO. LIMON	56	14	37	290.08							
		69	46		1777.44							
		17	52		495.04	2562.56	9.00	504.00			3066.56	
	VERACRUZ	9	30	48	129.60							
		45	68		275.40							
		25	76	171.00	576.00	3138.56	20.00	180.00				
								684.00			756.00	
											3822.56	
PTO. LIMON COSTA RICA	BLUEFIELDS	144	43	46	2848.32			576.00				
		20	48		1382.40							
		37	77		4302.56	8333.28	4.00	576.00			8909.28	
	VERACRUZ	1	100	67	67.00	67.00	15.00	15.00			82.00	
						8400.28		591.00			8991.28	
BLUEFIELDS NICARAGUA	KINGSTON	13	83	57	615.03							
		17	77		170.17	785.20	11.50	149.50	7.50	97.50	837.20	
						785.20		149.50			837.20	
T O T A L						90430.61		20378.50		735.00	110074.11	

* L.S.D. = Landing Storage Delivery Charge.

RUTA - 2
EGRESOS POR GASTOS TERMINAL
(VALOR EN U.S. DOLLS)

P U E R T O S	DISTAN- CIA MILLAS	TIEMPO DE NAVE- CION HORAS	PERMA- NENCIA EN PTO. DIAS	CANTIDAD DESCARG. KILO TONS.	CANTIDAD CARGADA KILO TONS.	TOTAL CARGA OPERADA KILO TON.	GASTOS PORTUA- RIOS BU- QUE US\$	GASTOS CARGA U.S.\$	TOTAL GASTOS TERMI- NAL US\$	PROME- DIO TONS. U.S.\$	TONS A BORDO ZARPE
1- VERACRUZ - LA HABANA LA HABANA 61 KINGSTON 11 LA GUAIRA 174	814	58	1	0	246	246	1068.47	2559.53	3628.00	14.75	246
2- LA HABANA - KINGSTON KINGSTON 74	762	54	1	61	74	135	1844.32	2000.50	3844.82	28.48	259
3- KINGSTON - LA GUAIRA LA GUAIRA 220 CRISTOBAL 74 PTO LIMON 14 BLUEFIELDS 13	732	52	2	85	321	406	1593.59	6537.30	8130.89	20.03	495
4- LA GUAIRA - BARRANQUILLA BARRANQUILLA 21 CRISTOBAL 9 PTO LIMON 1 VERACRUZ 23	531	38	2	394	54	448	525.43	4134.12	4659.55	10.40	155
5- BARRANQUILLA - CRISTOBAL CRISTOBAL 576 PTO LIMON 15 BLUEFIELDS 1 VERACRUZ 21	336	24	3	21	613	634	1312.22	5537.78	6850.00	10.80	747
6- CRISTOBAL - PTO LIMON PTO LIMON 56 VERACRUZ 9	190	14	3	659	65	724	1597.32	12829.52	14426.84	19.93	227
7- PTO LIMON - BLUEFIELDS BLUEFIELDS 144 VERACRUZ 1	135	10	3	86	145	231	1284.70	2959.17	4243.87	18.37	286
8- BLUEFIELDS - VERACRUZ KINGSTON 13	1237	88	2	158	13	171	1181.82	1709.27	2891.09	16.91	141
9- VERACRUZ			1	54		54	(II)	289.98	289.98	5.37	13(I)
	4737	338	18	1518 13 1531	1531	3049	10407.87 51.09 10458.96	38557.17 209.30 38766.47	48965.04 260.39 49225.43		

$$14.08 + \left[18 + (0.25 \times 18) \right] = 36.58 \approx 37 \text{ Días.}$$

- I.- QUEDAN A BORDO 13 TONS. PARA
DESCARGUE EN KINGSTON EN EL
SIGUIENTE VIAJE.
- II.- NO SE CONSIDERAN GASTOS DE -
PUERTO POR CORRESPONDER AL -
SIGUIENTE VIAJE.

RUTA 2

INGRESOS POR FLETES

(Valor en U.S. Dlls.)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
PUERTO ORIGEN	PUERTO DESTINO	TONS.	¢	PARCIAL FLETE NETO	FLETE NETO (1)x(2)x(3)	TOTAL FLETE NETO	RECARGO UNITA RIO/TON	RECARGO TOTAL (1)x(7)	CARGO UNITARIO TONS L.S.D.*	CARGO TOTAL L.S.D.*	TOTAL FLETE NETO CON RECARGO MENOS L.S.D.*	
VERACRUZ MEXICO	LA HABANA	61	35	52	1110.20							
			37	65	1467.05							
			28	73	1246.84	3824.09		15.00	915.00			4739.09
	KINGSTON	11	46	46	232.76							
			13	68	97.24							
			41	72	324.72	654.72		22.50	247.50	7.50	82.50	819.72
LA GUAIRA	174	69	46	5522.76								
		31	72	3883.68	9406.44		19.00	3306.00			12712.44	
						13885.25		4468.50		82.50	18271.25	
LA HABANA	KINGSTON	74	100	50	3700.00	3700.00	11.50	851.00	7.50	555.00	3996.00	
								851.00		555.00	3996.00	
KINGSTON JAMAICA	LA GUAIRA	220	8	54	950.40							
			9	63	1247.40							
			83	77	14060.20	16258.00	8.00	1760.00			18018.00	
CRISTOBAL PTO. LIMON BLUEFIELDS	74	100	59	4366.00	4366.00	9.00	666.00				5032.00	
	14	100	59	826.00	826.00	4.00	56.00				882.00	
	13	100	59	767.00	767.00	4.00	53.00				810.00	
					22217.00			2534.00				
LA GUAIRA VENEZUELA	BARRANQ.	21	70	41	602.70							
			25	53	278.25							
			5	85	89.25	970.20	18.00	378.00			1348.20	
CRISTOBAL PTO. LIMON	9	100	64	576.00	576.00	13.00	117.00				693.00	
	1	100	60	60.00	60.00	8.00	8.00				68.00	
	23	91	56	1172.08		19.00	437.00					
9				67	138.69	1310.77					1747.77	
					2916.97			940.00			3856.97	
BARRANQ. COLOMBIA	CRISTOBAL PTO. LIMON	576	100	58	33408.00	33408.00	16.50	9540.00			42912.00	
		15	61	46	420.90							
			39	49	286.65	707.55	11.50	172.50			880.05	
BLUEFIELDS VERACRUZ	1	100	58	58.00	58.00	11.50	11.50				69.50	
	21	53	46	511.98								
				14	69	202.86		22.50	472.50			
	33	72	498.96	1213.80						1686.30		
					35387.35			10160.50			45547.85	
CRISTOBAL PANAMA	PTO. LIMON	56	14	37	290.08							
			69	46	1777.44							
			17	52	495.04	2562.56	9.00	504.00			3066.56	
VERACRUZ	9	30	48		129.60							
		45	68		275.40							
		25	76	171.00	576.00							
								20.00	180.00			756.00
					3138.56			684.00		3822.56		
PTO. LIMON COSTA RICA	BLUEFIELDS	144	43	46	2848.32			576.00				
			20	48	1382.40							
			37	77	4102.56	8333.28	4.00	576.00			8909.28	
VERACRUZ	1	100	67	67.00	67.00		15.00	15.00			82.00	
												8991.28
					8400.28			591.00				
BLUEFIELDS NICARAGUA	KINGSTON	13	83	57	615.03							
			17	77	170.17	785.20						
							11.50	149.50	7.50	97.50	837.20	
						785.20		149.50		97.50	837.20	
T O T A L						90430.61		20378.50		735.00	110074.11	

* L.S.D. = Landing Storage Delivery Charge.

RUTA - 2
EGRESOS POR GASTOS TERMINAL
(VALOR EN U.S. DOLLS)

P U E R T O S	DISTAN- CIA MILLAS	TIEMPO DE NAVE- CION HORAS	PERMA- NENCIA EN PTO. DIAS	CANTIDAD DESCARG. KILO TONS.	CANTIDAD CARGADA KILO TONS.	TOTAL CARGA OPERADA KILO TON.	GASTOS PORTUA- RIOS BU- QUE US\$	GASTOS CARGA U.S.\$	TOTAL GASTOS TERMI- NAL US\$	PROME- DIO TONS. U.S.\$	TONS A BORDO ZARPE
1- VERACRUZ - LA HABANA LA HABANA 61 KINGSTON 11 LA GUAIRA 174	814	58	1	0	246	246	1068.47	2559.53	3628.00	14.75	246
2- LA HABANA - KINGSTON KINGSTON 74	762	54	1	61	74	135	1844.32	2000.50	3844.82	28.48	259
3- KINGSTON - LA GUAIRA LA GUAIRA 220 CRSITOBAL 74 PTO LIMON 14 BLUEFIELDS 13	732	52	2	85	321	406	1593.59	6537.30	8130.89	20.03	495
4- LA GUAIRA - BARRANQUILLA BARRANQUILLA 21 CRISTOBAL 9 PTO LIMON 1 VERACRUZ 23	531	38	2	394	54	448	525.43	4134.12	4659.55	10.40	155
5- BARRANQUILLA - CRISTOBAL CRISTOBAL 576 PTO LIMON 15 BLUEFIELDS 1 VERACRUZ 21	336	24	3	21	613	634	1312.22	5537.78	6850.00	10.80	747
6- CRISTOBAL - PTO LIMON PTO LIMON 56 VERACRUZ 9	190	14	3	659	65	724	1597.32	12829.52	14426.84	19.93	227
7- PTO LIMON - BLUEFIELDS BLUEFIELDS 144 VERACRUZ 1	135	10	3	86	145	231	1284.70	2959.17	4243.87	18.37	286
8- BLUEFIELDS - VERACRUZ KINGSTON 13	1237	88	2	158	13	171	1181.82	1709.27	2891.09	16.91	141
9- VERACRUZ			1	54		54	(II)	289.98	289.98	5.37	13(I)
	4737	338	18	1518 13 1531	1531	3049	10407.87 51.09 10458.96	38557.17 209.30 38766.47	48965.04 260.39 49225.43		

$$14.08 + \left[18 + (0.25 \times 18) \right] = 36.58 \approx 37 \text{ Días.}$$

I.- QUEDAN A BORDO 13 TONS. PARA
DESCARGUE EN KINGSTON EN EL
SIGUIENTE VIAJE.

II.- NO SE CONSIDERAN GASTOS DE -
PUERTO POR CORRESPONDER AL -
SIGUIENTE VIAJE.

RESULTADO PROFORMA DEL VIAJE RUTA N°3

V A L O R

(En U. S. DLLS.)

A.- INGRESO POR FLETES Y RECARGOS		\$ 380.934
B.- <u>EGRESOS</u>		
1.- RENTA DEL BUQUE	\$ 164.160	
2.- ADMINISTRACION	23.952	
3.- SEGURO POR RESPONSABILIDAD CIVIL ...	1.125	
4.- COMBUSTIBLE		
INTERMEDIANTE FUEL OIL (IFO)		
MARINE DIESEL OIL (MDO).....	12.070	
5.- LIMPIEZA DE BODEGAS	3.000	
6.- ATENCION A LAS AUTORIDADES	825	
7.- BONIFICACION AL CAPITAN	324	
8.- PORTUARIOS	18.798	
9.- POR MANEJO DE CARGA	118.741	
10.- COMISIONES A LOS AGENTES	23.479	
11.- RESERVA PARA RECLAMACIONES DE LOS USUARIOS	3.130	
TO T A L		\$ 369.604
UTILIDAD (PERDIDA)		\$ 11.330

RUTA 3

INGRESOS POR FLETES

(Valor en U.S. Dlls.)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
PUERTO ORIGEN	PUERTO DESTINO	TONS.	%	\$ PARCIAL FLETE NETO	FLETE NETO	TOTAL FLETE NETO	RECARGO UNITA RIO/TON	RECARGO TOTAL	CARGO UNIFARIO TONS	CARGO TOTAL L.S.D.#	TOTAL P/LM TE NETO - CON RECAR GO MENOS L.S.D.*
					(1)x(2)x(3)			(1)x(7)	L.S.D.#	(1)x(9)	
TAMPICO MEXICO	BARRANQ.	328	53	46	7996.64		19.00			----	
			14	69	3168.48	18958.40					25190.40
	PTO.CAB.	582	69	46	18472.68		13.00	6232.00		----	
			31	72	12990.24	31462.92	50421.32	7566.00			39028.92
								13798.00			64219.32
VERACRUZ MEXICO	KINGSTON	24	46	68	507.84						
			13	66	212.16	1428.48		22.50	540.00	7.50	180.00
	LA GUAIRA	391	69	46	708.49		19.00	7429.00		----	28566.46
			31	72	12410.34	21137.46					
	CARTAGENA	295	53	46	7192.10					----	
			14	69	2849.70	17051.00		15.00	4425.00		----
	LA HABANA	138	33	72	7009.20						
			35	52	2511.60		15.00	2070.00			10721.22
			37	65	3318.90	48268.16		14464.00		180.00	62552.16
			28	73	2820.72						
LA HABANA CUBA	KINGSTON (166+319 Transbordo)	485	100	50	24250.00	24250.00	11.50	5577.50	7.50	3637.50	26190.00
						24250.00		5577.50		3637.50	26190.00
KINGSTON JAMAICA	PTO.LIMON	31	100	59	1829.00	1829.00	4.00	124.00		----	1953.00
	BLUEFIELDS	30	83	57	1419.30					----	
	CRISTOBAL	166	100	59	9794.00	1812.00	4.00	120.00		----	1932.00
	LA GUAIRA	495	8	54	2138.40	9794.00	9.00	1494.00		----	11288.00
			9	63	2806.65					----	
			83	77	31635.45	36580.50	8.00	3960.00		----	40540.50
LA GUAIRA VENEZUELA	BARRANQ.	46	70	41	1320.20			5698.00		----	55713.50
			25	53	609.50					----	
			5	85	195.50	2125.20	18.00	828.00		----	2953.20
	CRISTOBAL	19	100	64	1216.00	1216.00	13.00	247.00		----	1463.00
	PTO.LIMON	3	100	60	180.00	180.00	8.00	24.00		----	204.00
	TAMPICO	5	100	57	285.00	285.00	13.00	65.00		----	350.00
	VERACRUZ	51	91	56	2598.96					----	
			9	67	307.53	2906.49	19.00	969.00		----	3875.49
						6712.69		2133.00		----	8845.69
PTO.CAB. VENEZUELA	BARRANQ.	32	70	41	918.40					----	
			25	53	424.00					----	
			5	85	136.00	1478.40	18.00	576.00		----	2054.40
	CRISTOBAL	22	100	64	1408.00	1408.00	13.00	286.00		----	1694.00
	PTO.LIMON	13	18	45	105.30					----	
			21	48	131.04					----	
			61	68	539.24	775.58	8.00	104.00		----	879.58
	TAMPICO	30	91	56	1528.80					----	
			9	67	180.90	1709.70	13.00	390.00		----	2099.70
	VERACRUZ	14	91	56	713.44					----	
			9	67	84.42	797.86	19.00	266.00		----	1063.86
						6169.54		1622.00		----	7791.54
BARRANQ. COLOMBIA	CRISTOBAL	1296	100	58	75168.00	75168.00	16.50	21384.00		----	96552.00
	PTO.LIMON	33	61	46	925.98					----	
			39	49	630.63	1556.61	11.50	379.50		----	1936.11
	BLUEFIELDS	3	100	58	174.00	174.00	11.50	34.50		----	208.50
						76898.61		21798.00		----	98696.61
CARTAGENA COLOMBIA	CRISTOBAL	101	100	58	5858.00	5858.00	9.00	909.00		----	6767.00
	PTO.LIMON	46	61	46	1290.76		4.00			----	
			39	49	879.06	2169.82		184.00		----	2353.82
						8027.82		1093.00		----	9120.82
CRISTOBAL PANAMA	PTO.LIMON	127	14	37	657.86					----	
			69	46	4030.98					----	
			17	52	1122.68	5811.52	9.00	1143.00		----	6954.52
	TAMPICO	77	30	48	1108.80					----	
			45	68	2356.20	4928.00				----	
			25	76	1463.00		14.00	1078.00		----	6006.00
	VERACRUZ	19	30	48	273.60					----	
			45	68	581.40		20.00	380.00		----	1596.00
			25	76	361.00	1216.00		2601.00		----	14556.52
						11955.52					
PTO.LIMON COSTA RICA	BLUEFIELDS	325	43	46	6428.50					----	
			20	48	3120.00					----	
			37	77	9259.25	18807.75	4.00	1300.00		----	20107.75
						18807.75		1300.00		----	
BLUEFIELD# NICARAGUA	TAMPICO	100	100	64	11520.00	11520.00	9.00	1620.00		----	13140.00
						11520.00		1620.00		----	13140.00
T O T A L						313046.91		71704.50		3817.50	380933.91

* L.S.D. = Landing Storage Delivery Charge.

RUTA - 3
EGRESOS POR GASTOS TERMINAL
(VALOR EN U.S. DOLLS)

PUERTOS	DISTAN- CIA MILLAS	TIEMPO DE NAVE- GACION HORAS	PERMA- NENCIA EN PTO. DIAS	CANTIDAD DESCARG. KILO TONS.	CANTIDAD CARGADA KILO TONS.	TOTAL CARGA OPERADA KILO TON.	GASTOS PORTUA- RIOS BU- QUE US\$	GASTOS CARGA U S. \$	TOTAL GASTOS TERMI- NAL US\$	PROME DIO TONS. U.S. \$	TONS A BORDO ZARPE
TAMPICO - VERACRUZ BARRANQUILLA 328 PTO. CABELLO 582	218	16	3	0	910	910	1420.05	4483.73	5903.78	6.49	910
- VERACRUZ - LA HABANA KINGSTON 24 LA GUAIRA 391 CARTAGENA 295 LA HABANA 138	814	58	4	0	848	848	1434.23	6537.80	7972.03	9.40	1758
- LA HABANA - (I) Kingston GEORGETOWN-VIA KINGSTON 319 KINGSTON 166	762	54	2	138	485	623	2012.80	8503.16	10515.96	16.88	2105
- KINGSTON - LA GUAIRA PTO. LIMON 31 BLUEFIELDS 30 CRISTOBAL 166 LA GUAIRA 495	732	52	6	509	722	1231	3197.63	19321.60	22519.43	18.29	2318
- LA GUAIRA-PTO CABELLO BARRANQUILLA 46 CRISTOBAL 19 PTO. LIMON 3 TAMPICO 5 VERACRUZ 51	105	8	4	886	124	1010	756.57	8536.22	9291.79	9.20	1556
- PTO CABELLO - BARRANQUILLA BARRANQUILLA 32 CRISTOBAL 22 PTO. LIMON 13 TAMPICO 30 VERACRUZ 14	470	34	3	582	111	693	433.48	4675.29	5108.77	7.37	1085
- BARRANQUILLA - CARTAGENA CRISTOBAL 1296 PTO. LIMON 33 BLUEFIELDS 3	80	6	5	406	1332	1738	1540.22	14998.58	16538.80	9.52	2011
- CARTAGENA - CRISTOBAL CRISTOBAL 101 PTO. LIMON 46	281	20	2	295	149	442	1198.22	5702.03	6009.25	15.61	1863
- CRISTOBAL - PTO LIMON PTO. LIMON 127 TAMPICO 77 VERACRUZ 19	190	14	4	1604	223	1827	1781.76	31222.96	33004.72	18.06	482
- PTO LIMON - BLUEFIELDS BLUEFIELDS 325	135	10	5	253	325	578	1500.36	7052.71	8553.07	14.80	554
BLUEFIELDS - TAMPICO	1345	96	5	358	180	538	2224.53	4887.72	7112.25	13.22	376
TAMPICO											
TAMPICO VERACRUZ	218	16	1	292	0	292	1176.21	2120.35	3296.56	11.29	84
VERACRUZ			1	84	0	84	121.92	669.59	821.51	9.78	0
							(II)				
	5350	384	45	5407	5407	10814	18797.98	118740.94	137538.92		

$$16 + (45 + (0.25 \times 45)) = 72.25 \approx 72 \text{ DIAS}$$

NOTAS: (I) SI EL BUQUE ES DE SERVICIO REGULAR TIENE PRIORIDAD DE ATRAQUE /

(II) NO SE CONSIDERAN GASTOS DE PUERTO COMPLETOS POR PRORRATEARLOS CON EL SIGUIENTE VIAJE

RESULTADO PROFORMA DEL VIAJE RUTA N° 3-A

V A L O R

(En U. S. Dlls.)

A.- INGRESO POR FLETES Y RECARGOS		\$ 173.085
B.- <u>EGRESOS</u>		
1.- RENTA DEL BUQUE	\$ 52.800	
2.- ADMINISTRACION	14.637	
3.- SEGURO POR RESPONSABILIDAD CIVIL....	362	
4.- COMBUSTIBLE		
INTERMEDIATE FUEL OIL (IFO).....		
MARINE DIESEL OIL (MDO).....	7.845	
5.- LIMPIEZA DE BODEGAS	3.000	
6.- ATENCION A LAS AUTORIDADES	825	
7.- BONIFICACION AL CAPITAN	198	
8.- PORTUARIOS	14.574	
9.- POR MANEJO DE CARGA	57.422	
10.- COMISIONES A LOS AGENTES	10.672	
11.- RESERVA PARA RECLAMACIONES DE LOS USUARIOS	1.423	
 T O T A L		<hr/> \$ 163.758
 UTILIDAD (PERDIDA)		<hr/> \$ 9.327 <hr/>

RUTA 3 A
EGRESOS POR GASTOS TERMINAL
(VALOR EN U.S. DOLLS)

PUERTOS	DISTAN- CIA MILLAS	TIEMPO DE NAVE- GACION HORAS	PERMA- NENCIA EN PTO. DIAS	CANTIDAD DESCARG. TONS. MET.	CANTIDAD CARGADA TONS. MET.	TOTAL CARGA OPERADA TONS.MET.	GASTOS PORTUA- RIOS BU- QUE US\$	GASTOS CARGA U.S.\$	TOTAL GASTOS TERMI- NAL US\$	PROME- DIO TONS. U.S.\$	TONS A BORDE ZARPE
1- TAMPICO - VERACRUZ PARA PTO CABELLO 259 TONS BARRANQUILLA 146	218	16	1	0	45	05	1176.21	2461.61	3637.82	8.98	405
2- VERACRUZ - LA HABANA LA HABANA 61 KINGSTON 11 LA GUAIRA 174 CARTAGENA 131	814	58	2	0	377	377	1190.39	3511.51	4701.90	12.47	782
3- LA HABANA- KINGSTON kingston 74 GEORGETOWN (VIA KINGSTON) 142	762	54	1	61	216	277	1844.32	3863.54	5707.86	20.61	937
4- KINGSTON - LA GUAIRA LA GUAIRA 220 CRISTOBAL 74 PTO LIMON 14 BLUEFIELDS 13	732	52	1 1/2	227	321	548	1593.59	8675.02	10269.41	18.74	1031
5- LA GUAIRA - PTO CABELLO BARRANQUILLA 21 CRISTOBAL 9 PTO LIMON 1 TAMPICO 2 VERACRUZ 23	105	8	2	394	56	450	526.13	4140.94	4667.07	10.37	693
6- PTO CABELLO - BARRANQUILLA BARRANQUILLA 14 CRISTOBAL 10 PTO LIMON 6 TAMPICO 13	470	34	2	259	49	308	433.48	2440.23	2873.71	9.33	483
7- BARRANQUILLA - CARTAGENA CRISTOBAL 576 PTO LIMON 15 BLUEFIELDS 1	80	6	2	181	592	773	1198.22	71017.74	8305.96	10.75	894
8- CARTAGENA - CRISTOBAL CRISTOBAL 45 PTO LIMON 21 VERACRUZ 21 TAMPICO 34	281	20	1	131	121	252	969.22	3382.10	4351.32	17.27	884
9- CRISTOBAL - PTO LIMON PTO LIMON 56 TAMPICO 34 VERACRUZ 9	190	14	2	714	99	813	1412.88	14080.24	15493.12	19.06	269
10- PTO LIMON - BLUEFIELDS BLUEFIELDS 144	135	10	2	113	144	257	1176.87	3254.53	4431.40	17.24	300
11- BLUEFIELDS - TAMPICO TAMPICO 80	1345	96	4	158	80	238	1876.96	2456.43	4333.39	18.21	222
12- TAMPICO -VERACRUZ	218	16	1	163	0	163	1176.21	1730.77	2906.98	17.84	59
13- VERACRUZ			1/2	59	0	59	(I)	316.93	316.83	5.37	0
	5390	384	22	2460	2460	4920	14574.48	57422.29	71996.77		
		16 DIAS	DIAS								

(I) NO SE CONSIDERAN GASTOS DE PUERTO POR CORRESPONDER AL SIGUIENTE VIAJE

$$16 + [22 + (0.25 \times 22)] = 43 \frac{1}{2} \approx 44 \text{ DIAS}$$

RUTA 3A

INGRESOS POR FLETES

(Valor en U.S. Dlls.)

PUERTO ORIGEN	PUERTO DESTINO	(1) TONS.	(2) %	(3) \$ FLETE	(4) PARCIAL FLETE NETO	(5) FLETE NETO		(7) RECARGO UNITARIO/TON	(8) RECARGO TOTAL	(9) CARGO UNITARIO TONS L.S.D.*	(10) CARGO TOTAL L.S.D.*	(11) TOTAL FLETE NETO - CON RECARGO MENOS L.S.D.*
						(1)x(2)x(3)	(6) TOTAL FLETE NETO					
TAMPICO MEXICO	PTO. CAB.	259	69	46	8220.66							
		31	72	46	5780.88	14001.54		13.00	3367.00			17368.54
	BARRANQ.	146	53	46	3559.48							
		14	69	46	1410.36							
		33	72	3468.96	8438.80	22440.34	19.00	2774.00	6141.00			11212.80
VERACRUZ	LA HABANA	61	35	52	1110.20							
		37	65	46	1467.05							
		28	73	46	1246.84	3824.09	15.00	915.00				4739.09
	KINGSTON	11	46	46	232.76							
		13	68	46	97.24							
	LA GUAIRA	174	41	72	324.72	654.72		22.50	247.50	7.50	82.50	819.72
CARTAGENA	131	69	46	3522.76								
	31	72	46	3883.68	9406.44	19.00	3306.00					
	14	69	46	3193.78								
		33	72	3112.56	7571.80	21457.05	15.00	1965.00	6433.50		82.50	9536.80
LA HABANA CUBA	KINGSTON (74+142 TRASBORDO)	216	100	50	10800.00	10800.00	10800.00	11.50	2484.00	7.50	1620.00	11664.00
KINGSTON JAMAICA	LA GUAIRA	220	8	54	950.40							
		8	63	46	1247.40							
	CRISTOBAL PTO. LIMON	74	100	59	14060.20	16258.00		8.00	1760.00			18018.00
		14	100	59	826.00	4365.00		4.00	666.00			5032.00
BLUEFIELDS	13	83	57	615.03	826.00		4.00	56.00				
	17	77	46	170.17	785.20	22235.20	4.00	52.00				
								2534.00				837.20
												24769.20
LA GUAIRA VENEZUELA	BARRANQ.	21	70	41	602.70							
		25	53	46	278.25							
	CRISTOBAL PTO. LIMON	9	100	64	576.00	970.20		18.00	378.00			1348.20
		1	100	60	60.00	576.00		13.00	117.00			693.00
	TAMPICO	2	100	57	114.00	60.00		8.00	8.00			68.00
		21	91	56	1070.16	114.00		13.00	26.00			140.00
		9	67	126.63	1196.79	2916.99	19.00	399.00	928.00			1595.79
												3844.99
PTO. CAB. VENEZUELA	BARRANQ.	14	70	41	401.80							
		25	53	46	185.50							
	CRISTOBAL PTO. LIMON	10	100	64	640.00	646.80		18.00	252.00			898.80
		6	100	60	360.00	640.00		13.00	130.00			770.00
	VERACRUZ	6	100	57	342.00	360.00		8.00	48.00			408.00
		13	91	56	662.48	342.00		19.00	114.00			456.00
		9	67	78.39	740.87	2729.67	13.00	169.00	713.00			909.87
												3442.67
BARRANQ. COLOMBIA	CRISTOBAL PTO. LIMON	576	100	58	33408.00	33408.00		16.50	9504.00			42912.00
		15	61	46	420.90							
	BLUEFIELDS	1	100	58	58.00	707.55		11.50	172.50			880.05
					58.00	34173.55	11.50	11.50	9688.00			69.50
												43861.55
CARTAGENA COLOMBIA	CRISTOBAL PTO. LIMON	45	100	58	2610.00	2610.00		9.00	405.00			3015.00
		21	61	46	589.26							
	VERACRUZ	21	53	46	401.31	990.57		4.00	84.00			1074.57
		14	69	46	511.98							
	TAMPICO	34	33	72	498.96	1213.80		15.00	315.00			1528.80
		34	53	46	828.92							
		33	72	328.44	1965.20	6779.57	9.00	306.00	1110.00			2271.20
												7889.57
CRISTOBAL PANAMA	PTO. LIMON	56	14	37	290.08							
		69	46	46	1777.44							
	TAMPICO	34	17	52	495.04	2562.56		9.00	504.00			3066.56
		45	68	46	489.60							
	VERACRUZ	9	30	48	1040.40	2176.00		14.00	476.00			2652.00
		45	68	46	646.00							
		25	76	129.60	576.00	5314.56	20.00	180.00	1160.00			756.00
												6474.56
PTO. LIMON COSTA RICA	BLUEFIELDS	144	43	46	2848.32							
		20	48	46	1382.40							
		37	77	46	4102.56	8333.28	8333.28	4.00	576.00			8909.28
								576.00			8909.28	
BLURFIELDS	TAMPICO	80	100	64	5120.00	5120.00		9.00	720.00			5840.00
									720.00			5840.00
T O T A L								142300.21	32487.50	1702.50	173085.21	

1mm. L.S.D. = Landing Storage Delivery Charge.

RESULTADO PROFORMA DEL VIAJE RUTA N° 4

V A L O R

(En U. S. Dlls.)

A.- INGRESO POR FLETES Y RECARGOS \$ 212.156

B.- EGRESOS

1.- RENTA DEL BUQUE \$ 85.560

2.- ADMINISTRACION 15.302

3.- SEGURO POR RESPONSABILIDAD CIVIL ... 586

4.- COMBUSTIBLE

INTERMEDIATE FUEL OIL (IFO)

MARINE DIESEL OIL (MDO)..... 13.463

5.- LIMPIEZA DE BODEGAS 3.000

6.- ATENCION A LAS AUTORIDADES 525

7.- BONIFICACION AL CAPITAN 207

8.- PORTUARIOS 8.367

9.- POR MANEJO DE CARGA 76.098

10.- COMISIONES A LOS AGENTES 14.186

11.- RESERVA PARA RECLAMACIONES DE LOS
USUARIOS 1,891.

T O T A L

\$ 219.185

UTILIDAD (PERDIDA)

(\$ 7.029)

R U T A 4
I N G R E S O S P O R F L E T E S
(Valor en U.S. Dollars.)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
PUERTO ORIGEN	PUERTO DESTINO	TONS.	¢	¢ PARCIAL FLETE	FLETE NETO (1)x(2)x(3)	TOTAL FLETE NETO	RECARGO UNITARIO TONELADA	RECARGO TOTAL FLETE (1)x(7)	CARGO UNITARIO TONS. L.S.D.*	CARGO TOTAL L.S.D.*	TOTAL FLETE NETO CON RECARGO MENOS L.S.D.*	
PTO. CAB. VENEZUELA	BARRANQ.	11	70	41	315.70							
		25	53		145.75							
		5	85		46.75	508.20	18.00	198.00	----		706.20	
	KINGSTON	35	8	54	151.20							
		9	63		198.45							
		83	77		2236.85	2586.50	15.50	542.50	7.50	262.50	2866.50	
	STO. DOMING.	227	74	38	6387.24							
		9	74		1511.82							
		17	88		3395.92	11290.98	15.40	3495.80	7.40	1679.80	13106.98	
	BRIDGETOWN	163	100	70	11410.00	11410.00	15.50	2526.50	7.50	1222.50	12714.00	
P. ESPARA		109	19	58	1201.18							
		36	60		2354.40							
		45	77	3776.85	7332.43	19.50	1907.50	9.50	1035.50	8204.43		
						33128.11		8670.30		4200.30	37598.11	
BARRANQ. COLOMBIA	KINGSTON	75	18	51	688.50							
		13	76		741.00							
		69	79		4088.25	5517.75	19.00	1425.00	7.50	562.50	6380.25	
	S. DOMINGO	533	100	45	23985.00	23985.00	18.90	10073.70	7.40	3944.20	30114.50	
		P. ESPARA	6	100	60	360.00	360.00	21.00	126.00	9.50	57.00	429.00
						29862.75		11624.70		4563.70	36923.75	
KINGSTON JAMAICA	S. DOMINGO	58	100	45	2610.00	2610.00	11.40	661.20	7.40	429.20	2842.00	
		BRIDGETOWN	318	100	58	18444.00	18444.00	11.50	3657.00	7.50	2385.00	19716.00
	GEORGETOWN	160	100	58	9280.00	9280.00	12.25	1960.00	8.25	1320.00	9920.00	
	P. ESPARA	258	100	58	14964.00	14964.00	13.50	3483.00	9.50	2451.00	15996.00	
							45298.00		9761.20		6585.20	48474.00
S. DOMINGO REP. DOMIN.	BRIDGETOWN	1	100	58	58.00	58.00	17.50	17.50	13.50	13.50	62.00	
		GEORGETOWN	1	100	58	58.00	58.00	18.25	18.25	14.25	14.25	62.00
		P. ESPARA	4	100	58	232.00	232.00	19.50	78.00	15.50	62.00	248.00
	P. CABELLO	25	74	38	703.00							
		9	74		166.50							
		17	88		374.00	1243.50	14.00	350.00	6.00	150.00	1443.50	
	BARRANQ.	192	100	45	8640.00	8640.00	20.00	3840.00	6.00	1152.00	11328.00	
						10231.50		4303.75		1391.75	13143.50	
BRIDGETOWN BARBADOS	GOERGETOWN	55	100	58	3190.00	3190.00	12.25	673.75	8.25	453.75	3410.00	
	P. ESPARA	53	100	58	3074.00	3074.00	13.50	715.50	9.50	503.50	3286.00	
	KINGSTON	73	100	58	4234.00	4234.00	11.50	839.50	7.50	547.50	4526.00	
						10498.00		2228.75		1504.75	11222.00	
GEORGETOWN GUYANA	P. ESPARA	404	100	58	23432.00	23432.00	13.50	5454.00	9.50	3838.00	25048.00	
	BARRANQ.	22	100	58	1276.00	1276.00	14.00	308.00	----	----	1584.00	
	KINGSTON	198	100	58	11484.00	11484.00	11.50	2277.00	7.50	1485.00	12276.00	
						36192.00		8039.00		5323.00	38908.00	
P. ESPARA TRINIDAD T.	P. CABELLO	91	19	58	1002.82							
		36	62		2031.12							
		45	77		3153.15	6187.09	8.00	728.00	----	----	6915.09	
	KINGSTON	243	100	58	14094.00	14094.00	11.50	2794.50	7.50	1822.50	15066.00	
S. DOMINGO	63	100	58	3654.00	3654.00	11.40	718.20	7.40	466.80	3906.00		
						23935.09		4240.70		2288.20	25887.09	
T O T A L												
						189145.45		48868.40		25857.40	212156.45	

* L.S.D = Landing Storage Delivery Charge.

NOTA - 4
EGRESOS POR GASTOS TERMINAL
(VALOR EN U.S. DOLLS)

P U E R T O S	DISTAN- CIA MILLAS	TIEMPO DE NA- VEGACION HORAS	PERMA- NENCIA EN PTO. DIAS	CANTIDAD DESCARG. TONS. MET.	CANTIDAD CARGADA TONS. MET.	TOTAL CARGA OPERADA TONS.MET.	GASTOS PORTUA- RIOS BU QUE US\$	GASTOS CARGA U.S.\$	TOTAL GASTOS TERMI- NAL US\$	PROME- DIO TONS. US\$	TONS A BORDO ZARPE
(1) PTO. CABELLO-BARRANQUILLA BARRANQUILLA 11-KINGSTON 35 STO.DOMINGO 227 BRIDG. 163 PTO.ESPAÑA 109	470	34	2	0	545	545	433.48	2302.37	2735.85	5.02	545
(2) BARRANQUILLA-KINGSTON KINGSTON 75-STO.DOMINGO 533 PTO. ESPAÑA 6	442	32	2	11	614	625	1198.22	5219.66	6417.88	10.27	1148
(3) KINGSTON - STO. DOMINGO STO.DOMINGO 58-BRIDG. 318 GEORGETOWN 160-PTO.ESPAÑA 258	430	31	3	110	794	904	1994.60	14127.18	16121.78	17.83	1832
(4) STO.DOMINGO-BRIDGETOWN BRIDG. 1 - GEORG. 1 PTO.ESPAÑA 4-PTO.CABELLO 25 BARRANQUILLA 192	685	49	5	818	223	1041	1025.20	9648.24	10673.44	10.25	1237
(5) BRIDGETOWN-GEORGETOWN GEORG. 55-PTO.ESPAÑA 53 KINGSTON 73	389	28	3	482	181	663	246.99	6344.40	6591.39	9.94	936
(6) GEORG. - PTO. ESPAÑA PTO.ESPAÑA 404-BARRANQ.22 KINGSTON 198	376	27	4	216	624	840	1139.88	4208.80	5348.68	6.37	1344
(7) PTO.ESPAÑA-PTO. CABELLO PTO.CABELLO 91 - KINGST. 243 STO. DOMINGO 63	395	28	9	834	397	1231	724.95	23079.49	23804.44	19.34	907
(8) PTO. CABELLO			1	116	0	116	I	763.38	763.38	6.58	791
T O T A L E S	3187	229	29	2587	3378	5965	6763.32	65693.52	72456.84		
CARGA QUE QUEDA A BORDO				<u>791</u>		<u>791</u>	<u>1603.42</u>	<u>10404.73</u>	<u>12008.15</u>		
G R A N T O T A L				<u>3378</u>		<u>6756</u>			<u>84464.99</u>		

$$9.5 + [29 + (0.25 \times 29)] = 45.75 \approx 46 \text{ DIAS.}$$

NOTA: Para descargue en el siguiente viaje quedan a bordo 791 Tons.
Así: Barranquilla 214 Tons.
Kingston 514 Tons.
Sto. Domingo 63 Tons.

I No se consideran gastos de puerto por corresponder al siguiente viaje

CUADRO DE FLETES Y SUS PORCENTAJES DE APLICACION A LA MERCADERIA TRANSPORTADA EN EL AREA DEL CARIBE.

(EN U. S. \$)

PAIS	BARBADOS		COLOMBIA		COSTA RICA		CUBA		GUYANA		JAMAICA		MEXICO		NICARAGUA		PANAMA		REP. DOMINICANA		TRINIDAD TOBAGO		VENEZUELA			
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%		
BARBADOS																										
			56.00						56.00	56.00										56.00	56.00					
COLOMBIA					46.00	41					51.00	18	46.00	23												
					49.00	39					78.00	13	69.00	14												
			56.00						56.00	75.00			56.00	33	56.00	56.00	56.00	45.00		60.00	60.00			47.00		
COSTA RICA			46.00	61											46.00	43	37.00	14						46.00	18	
			46.00	36											46.00	20	46.00	69						46.00	21	
															77.00	37	52.00	17						64.00	61	
			47.00								59.00		67.00		56.00		46.00							60.00		
CUBA											90.00	100	52.00	33												
											88.00	37														
											50.00		63.00													
GUYANA																										
			56.00	56.00							56.00									56.00	56.00					
JAMAICA							90.00	100					46.00	48	37.00	83								54.00	9	
													66.00	13	77.00	11								63.00	9	
													72.00	41										77.00	83	
			56.00	75.00	59.00	50.00	56.00	56.00	56.00		59.00		59.00		60.00	59.00	45.00	56.00	45.00	56.00	56.00			74.00		
MEXICO			46.00	83			52.00	35			46.00	48					46.00	30	46.00	21				46.00	6.9	
			66.00	14			66.00	37			66.00	13					66.00	45	56.00	14				72.00	31	
			78.00	33			73.00	36			72.00	41					76.00	23	76.00	65						
			59.00		67.00	63.00					59.00				64.00	64.00	67.00								54.00	
NICARAGUA					41.00	34					37.00	83					41.00	7								
					46.00	31					77.00	17					56.00	3								
					66.00	55											66.00	50								
			56.00	51.00							60.00	64.00			67.00											
PANAMA					37.00	14							46.00	30	41.00	7								64.00	50	
					46.00	80							66.00	45	56.00	3										
					66.00	17							76.00	25	66.00	10										
			56.00	46.00							59.00	64.00	67.00												64.00	
REP. DOMINICANA													46.00	21											36.00	14
													56.00	14											42.00	31
													76.00	63											66.00	17
			56.00	46.00					56.00	46.00	67.00														56.00	50.00
TRINIDAD TOBAGO																									56.00	14
																									62.00	36
																									77.00	45
			56.00	60.00					56.00	56.00																69.00
VENEZUELA			41.00	70	45.00	18					54.00	8	66.00	91			64.00	100	66.00	74	66.00	18				
			73.00	25	46.00	81					63.00	9	67.00	9					74.00	9	63.00	36				
			66.00	8	66.00	61					77.00	63							66.00	17	77.00	45				
			70.00	46.00	60.00						74.00	57.00					64.00	50.00	69.00							

LEYENDA

1	2
①	②
③	

- ① VALOR DEL FLETE (U. S. \$)
- ② EL PORCENTAJE DE MERCADERIA AL CUAL SE APLICA EL FLETE
- ③ FLETE PROMEDIO POR TONELAJE CONSIDERANDO 1000 TONS APLICANDO LOS VALORES DE FLETES (U. S. \$) Y SUS PORCENTAJES DE INCIDENCIA

NOTA: LOS VALORES DE LOS FLETES FUERON LOS QUE SE PUEDIERON OBTENER PARA EL AREA Y NO INCLUYEN REARGUOS. EL FLETE NETO PROMEDIO DEBE CONSIDERARSE SOLO REPRESENTATIVO CON LOS DATOS AL MOMENTO DEL ESTUDIO, YA QUE LOS CAMBIOS EN TIPOS DE MERCADERIA Y SU INCIDENCIA DE FLETE VARIAN CONSTANTEMENTE.

2.- ANALISIS DE RESULTADOS.

Al observar el cuadro resumen No. 11 podrá apreciarse que de las variantes de rutas planteadas se han escogido las numeradas como 1, 3-A y 4.

Esta selección surgió como resultado de una depuración del análisis de 10 variantes iniciales, deshechándose cinco de ellas a priori, desde luego que no garantizaban el mínimo de cargas a transportar, entre los puertos contemplados. Por esta circunstancia se consideró que dichas variantes no respondían al objetivo por no producir utilidades racionales, lo que las hacían antieconómicas - por el alto índice de sus costos. (Ver Cap. IV inciso 1).

Al proceder al análisis minucioso del mencionado Cuadro surgen las siguientes consideraciones:

RUTA 1.-

Como puede observarse en el Mapa (Cap. III I.1) ésta ruta cubre geográficamente los puertos situados en el área occidental y Sur del Caribe, incluyen - do a Santo Domingo (Ver cuadro No. 14 Cap. IV I. 2). Dichos puertos son los que pronostican mayores posibilidades en cuanto captación de cargas se refiere.

La ruta ofrece un número considerable de viajes (18) al año, y una frecuencia aceptable en los puertos de escala, sobre la base de dos unidades. Se establece de esta manera un servicio regular que responde a las características del comercio intrazonal.

Tomando como base el tonelaje transportado en cada viaje (2.410 tons.) se puede estimar un total anual de captación de 43.380 tons. para ambos buques. En términos de valor, del cálculo de ingresos-egresos se deriva un resultado -- positivo que asciende a la suma de US\$ 74,430.00, lo que representa un 2.7% de utilidades líquidas.

La ruta en cuestión toca casi los mismos puertos considerados en las -- Nos. 2 y 3 (Ver cuadro 14 I.2) pero con una operación de sentido inverso. Ver mapas (Cap. III inciso 1) a lo anterior puede agregarse el bajo costo por tonelada, ver cuadro No. 13 I.2 en términos comparativos con los costos que arrojan las rutas 2 y 3, no obstante que el ingreso por tonelada de esta ruta - es menor al de las anteriormente citadas. Efectivamente su ingreso por uni-

RESUMEN RESULTADO DE VIAJE

RUTAS	Número de viajes al año con 2 buques	Toneladas totales transportadas por viaje (ton 1000 kg) (1 buque)	Duración de cada viaje (días) (1 buque)	Egresos por gastos terminal (U.S. dls.) (un buque)	Costo buque agencia y Administración (U.S. dls. (1 buque)	Ingresos por fletes U.S. dls. (un buque)	Resultado de viaje Ganancia (Pérdida) (1 buque)	Resultado anual Ganancia (Pérdida) (dos buques)
<u>RUTA 1 *</u> Tampico, Veracruz, Cartagena, Barranquilla, Pto Cabello, La Guaira Sto Domingo, Kingston La Habana, Tampico	18	2410	40	52,252	101,280	157,667	4,135	74,430
<u>RUTA 2)</u> Veracruz, La Habana Kingston, La Guaira Barranquilla, Cristobal Pto Limón, Bluefields Veracruz.	18	1531	37	49,225	58,903	110,074	1,946	35,028
<u>RUTA 3)</u> Tampico, Veracruz, La Habana, Kingston, La Guaira, Pto. Cabello Barranquilla, Cartagena Cristobal, Pto Limón, Bluefields, Tampico.	10	5407	72	137,539	232,065	380,934	11,330	113,300
<u>RUTA 3A *</u> Tampico, Veracruz, La Habana, Kingston, La Guaira, Puerto Cabello Barranquilla, Cartagena Cristobal, Pto Limón, Bluefields, Tampico.	16	2460	44	71,996	91,762	173,085	9,327	149,232
<u>RUTA 4 *</u> Puerto Cabello, Barranquilla, Kingston, Santo Domingo, Bridgetown, Georgetown, Puerto España, Puerto Cabello.	16	3378	46	84,465	134,720	212,156	(7,029)	(112,464)

NOTA: Para los puertos comprendidos en las rutas 1, 2, 3, y 3A se consideró 20% de captación de carga y para la ruta 4 el 15 %.

*: Rutas recomendadas.

dad de costo es considerablemente superior al de la 2 e igual al de la 3, teniendo esta última la desventaja de una prolongada duración de viaje (72 días) por lo que únicamente podría efectuar con las dos unidades diez viajes por año.

El indicador ganancia por unidad de costo, nos señala cifras superiores a las de la ruta 2 y ligeramente menores que las de la 3.

Estos elementos de juicio en conjunto, parecen indicar que esta Ruta es la más recomendable en relación con las comparables a la misma.

RUTA 2

Esta ruta toca un puerto de cada país, por lo que es comparable a las numeradas como 3 y 3-A (Ver cuadro No. 14 I.2). Sigue el mismo sentido que éstas y cubre, como ya fue indicado, los puertos de la zona Occidental y Sur -- del Caribe. Tiene sin embargo los siguientes inconvenientes:

a) Transporta menos tonelaje de carga (21.558 tons.) que las rutas comparadas con la misma, dando un resultado positivo anual de US\$ 35.028.00, lo que corresponde a un 1.2% de utilidad líquida.

b) Su costo por tonelada (US\$ 70.63) es sensiblemente mayor que las variantes de otras rutas analizadas. No obstante que su ingreso por tonelada (US\$ 71.90) es superior al de las otras, los indicadores de ingreso y ganancia por unidad de costo (1.02 y 0.018 respectivamente) resultan inferiores.

Por las razones arriba apuntadas, se considera que esta no es una ruta -- recomendable.

RUTA 3

Esta ruta es similar a la 3-A pero muestra una mayor captación de cargas por puerto. La razón es la menor frecuencia de sus itinerarios, de donde se deriva una menor rotación en el año (10 viajes con dos unidades). Considerada en este sentido es muy inferior al resto de las rutas analizadas.

Las circunstancias señaladas determinan mayores egresos, tanto en lo que se refiere a los gastos terminal como a costos de fletamento -- por ser buques

de mayor tonelaje.

A pesar de transportar mayor tonelaje que la ruta 3-A, su costo por tonelada (US\$ 68.36) es superior al de ésta, y a pesar de que su ingreso por tonelada (US\$ 70.45) es ligeramente superior, sus indicadores de ingreso y ganancia por unidad de costo (1.03 y 0.031 respectivamente) resultan inferiores.

Esas razones determinaron a considerar dicha Ruta como no recomendable.

RUTA 3A

La ruta numerada como 3-A, toca mayor cantidad de puertos que la ruta 2. En algunos casos cubre hasta dos puertos en un mismo país, lo que determina su diferencia con la Ruta 3 anteriormente señalada.

Esta versión resulta desde luego, más recomendable, porque elimina en gran parte las razones negativas que motivaron la exclusión de la Ruta 3.

RUTA 4

Como puede apreciarse en el cuadro Resumen, esta ruta pronostica resultados negativos en su operación. Las razones son varias: En primer término los altos costos en los gastos de terminal y la circunstancia de que es esta la única ruta que se ve obligada a tomar combustible en puertos no mexicanos (Kingston, Jamaica), cuyo precio, tomado como base de cálculo, resulta 130.8% superior al ofrecido por México. (US\$ 116.06 contra US\$ 50.29)..

Son otras las razones que motivaron para considerar como recomendable la Ruta 4. Esta ruta enlaza los puertos situados en la zona oriental y Sur del Caribe, garantizando de esta manera el comercio entre estos países, y con el fin de brindar un servicio de complementación y penetración comercial.

CUADRO N° 12 I.2

A continuación se expone el consolidado de los resultados a obtener por las rutas recomendadas.

RESUMEN DE INGRESOS, GASTOS Y RESULTADOS

POR RUTAS Y TOTAL

(EN U.S.DLLS)

<u>RUTA</u>	<u>INGRESO</u>	<u>EGRESO</u>	<u>RESULTADO</u> <u>GANANCIA</u> <u>(PERDIDA)</u>
RUTA 1	2'838,006	2'763,576	74,430
RUTA 3A	2'769,360	2'620,128	149,232
RUTA 4	<u>3'394,496</u>	<u>3'506,960</u>	<u>(112,464)</u>
TOTALES	<u>9'001,852</u>	<u>8'890,664</u>	<u>111,198</u>

Como se observa el total del ingreso asciende a \$ 9'001,852 - producto de los fletes a cobrar. El monto de las erogaciones asciende a \$ 8'890,664. lo cual representa aproximadamente el 98.8% de los ingresos. La diferencia de 1.2% es el resultado positivo - esperado en el ejercicio anual de la Empresa.

CUADRO N°14 I.2

RESULTADO DE VIAJES

RELACION DE PUERTOS A TOCAR EN CADA RUTA

PUERTOS	RUTA 1	RUTA 2	RUTA 3	RUTA 3A	RUTA 4
1 TAMPICO	x		x	x	
2 VERACRUZ	x	x	x	x	
3 LA HABANA	x	x	x	x	
4 KINGSTON	x	x	x	x	x
5 LA GUAIRA	x	x	x	x	
6 PUERTO CABELLO	x		x	x	x
7 BARANQUILLA	x	x	x	x	x
8 CARTAGENA	x		x	x	
9 CRISTOBAL		x	x	x	
10 BRIDGETOWN					x
11 GEORGETOWN					x
12 PUERTO LIMON		x	x	x	
13 BLUEFIELDS		x	x	x	
14 SANTO DOMINGO	x				x
15 PUERTO ESPAÑA					x

CUADRO N°13 1.2

RESULTADO DE VIAJES
INDICADORES ECONOMICOS

<u>RUTAS</u>	<u>TONELAJE</u> <u>ANUAL *</u> <u>(Ton. 1000 kgs)</u>	<u>COSTO</u> <u>TONELADA</u> <u>(US. Dls.)</u>	<u>INGRESO</u> <u>TONELADA</u> <u>(US. Dls.)</u>	<u>INGRESO</u> <u>COSTO</u> <u>(I/C)</u>	<u>GANANCIA</u> <u>COSTO</u> <u>(G/C)</u>
1	43,380	63.71	65.42	1.03	0.027
2	21,558	70.63	71.90	1.02	0.018
3	54,070	68.36	70.45	1.03	0.031
3A	39,360	66.57	70.36	1.06	0.057
4	54,048	64.89	62.80	0.97	(0.032)

OBSERVACION:

* El tonelaje anual está calculado para dos buques en cada ruta, el resto de los indicadores se refiere a un sólo buque.

3.- ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD A LOS RESULTADOS.

Considerando como valores centrales los ingresos y egresos mencionados en los cuadros de resultados de viaje, obtenidos por medio de la simulación operativa de los buques en las condiciones mencionadas en el Capítulo IV inciso 2, se efectuó un análisis de sensibilidad para determinar el grado en que son afectados los resultados del viaje, al variar hacia arriba y hacia abajo del valor central, dentro de límites considerados razonables.

3.1.- ANTECEDENTES GENERALES DEL ESTUDIO

La elaboración de este análisis se hizo con base a estudios de mercado de carga, datos y coeficientes técnicos mencionados a través de los capítulos anteriores.

Lógicamente, la certeza de los resultados de este estudio es función de la exactitud con que se hayan calculado los datos, valores e hipótesis considerados en el trabajo. Dichos supuestos están naturalmente sujetos a algún margen de variación, en función de los cambios de los numerosos componentes de costos, y de mercado, tales como pueden ser la renta de los barcos, el precio de los fletes, el costo del combustible, las tarifas portuarias, el costo del manejo de carga en diferentes sitios, etc.

Tales variaciones serán aplicadas a los resultados de la operación, en diferentes grados de intensidad. Un cambio de los fletes, por ejemplo, produce efectos de mucho mayor importancia, en los resultados de la operación, que una variación de valor relativo equivalente, en el precio del combustible.

Interesa a la futura empresa, por lo tanto, tener una idea de la magnitud de operación del negocio, en diferentes hipótesis de cambios en los datos y supuestos asumidos en el estudio.

3.2.- NATURALEZA Y ALCANCE DEL ESTUDIO DE ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

A través del análisis de sensibilidad, se podrá conocer y analizar el comportamiento de la variación de los resultados, en función de dife -

rentes hipótesis de trabajo de la empresa.

Para este fin, deberán identificarse cuáles son los parámetros más importantes y construir modelos gráficos o nomogramas, que nos permitirán conocer la influencia en los resultados finales de cualquier conjunto de hipótesis asumidas.

Se ha trabajado con el método gráfico de acuerdo a las necesidades y enfoque del presente estudio, así como también a las limitaciones de costo y accesibilidad a equipo especializado en computación, y que esta elección no signifique que el método gráfico sea inapropiado e inseguro.

Cabe mencionar que un recurso mucho más complejo y costoso para profundizar sobre la mencionada influencia de los parámetros a los resultados es a través de un programa para computadora y con el auxilio de modelos matemáticos. Esta opción permite analizar infinitas posibilidades de resultados operacionales, en función de distintas hipótesis que se deseen considerar.

Para ejemplificar, si un experto en operación de barcos encuentra que debe variar la hipótesis de consumo de combustible por viaje, si al mismo tiempo cambian las tarifas portuarias de los puertos visitados; y a la vez se modifican los valores de renta de los barcos, los resultados derivados de la incidencia simultánea de tales cambios, pueden ser determinados de inmediato por medio de dicho programa.

Entre los resultados de operación a evaluar, está la utilidad por viaje y el punto de equilibrio económico.

3.3.- PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS

El presupuesto básico de ingresos y gastos, dentro de los mejores elementos de juicio que pudo obtener la Empresa Naviera, para las diferentes rutas, está señalado en el cuadro N°16 de este inciso.

La forma de calcular cada uno de los rubros de ingresos y gastos, así como de los resultados por viaje y anuales, están indicados en dicho cuadro.

CUADRO N° 16

PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS PARA DIFERENTES RUTAS

(En USDlls)

EXPRESION		RUTA 1	RUTA 2	RUTA 3	RUTA 3A	RUTA 4
A	Ingresos por fletes y recargos (K).(FL)	157 667	110 074	380 934	173 085	212 156
B.1	Renta buque (RB)(DWT)(D)	64 800	28 860	164 160	52 800	85 560
B.2	Administración (B2)	13 306	12 308	23 952	14 637	15 302
B.3	Seguro por Responsb.Civil (TSA)(DWT)(D)/365	444	198	1 124	362	586
B.4	Combustible (CPV).(PC)	8 046	6 085	12 070	7 845	13 463
B.5	Limpieza de bodegas (B5)	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
B.6	Atención autoridades (NP)(AAP)	675	600	825	825	525
B.7	Bonificación Capitán (BC).(D)	180	166	324	198	207
B.8	Gastos Portuarios (B8)	9 722	10 459	18 798	14 574	8 367
B.9	Manejo Carga 2(K).(MC)	42 530	38 766	118 741	57 422	76 098
B.10	Comisión agentes 0,075(K)(FN)	9 555	6 783	23 480	10 672	14 185
B.11	Reserva reclamos 0,010(K)(FN)	1 274	904	3 130	1 423	1 891
B	Gastos Totales B= B	153 532	108 129	369 604	163 758	219 184
UV	Utilidad Viaje =A-B	4 135	1 945	11 330	9 327	-7 028
(D)	Días de viaje redondo D	40	37	72	44	46
(N)	Número de viajes al año 365/D	9	9	5	8	8
UA	Utilidad anual (UV).(N)	37 215	17 505	56 650	74 616	-56 224
RI	Rentabilidad #/ ingresos UV/A	0.0262	0.0177	0.0297	0.0539	- 0.0330
RG	Rentabilidad #/ gastos UV/B	0.0269	0.0180	0.0307	0.0569	- 0.0320

(Nota General): Para todos los cuadros las diferencias en las cifras obedecen a errores de aproximación.

CUADRO N° 17

**LISTA DE PARAMETROS Y SUS VALORES CENTRALES PARA
DIFERENTES RUTAS**

			Valores Centrales				
CODIGO	PARAMETRO	Unidad Medida	RUTA 1	RUTA 2	RUTA 3	RUTA 3A	RUTA 4
(DWT)	Tonelaje de peso muerto	TM	2 700	1 300	3 800	2 000	100
(D)	Días de viaje redondo de la ruta	días	40	37	72	44	46
(N)	Número de Viajes al año	viaje	9	9	5	8	8
(K)	Tonelaje de carga movilizada en una ruta	TM	2 410	1 531	5 407	2 460	3 378
(FL)	Flete aplicado por TM carga	\$	65.422	71.897	70.452	70.36	62.8052
(RB)	Renta por TM de peso muerto	\$	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60
(B2)	Gastos de administración imputables a un viaje	\$	13 306	12 308	23 952	14 637	15 302
(TSA)	Tarifa de seguro por TM de peso muerto al año	\$	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
(CPV)	TM de combustible utilizado por viaje	TM	160	121	240	156	116
(PC)	Precio por TM de combustible	\$	50.29	50.29	50.29	50.29	116.06
(B5)	Limpieza de bodegas por viaje	\$	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
(NP)	Número de puertos atendidos	N°	9	8	11	11	7
(AAP)	Costo atención autoridades por puerto	\$	75	75	75	75	75
(BC)	Bonificación diaria al capitán	\$	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
(B8)	Suma de los gastos portuarios en esta ruta	\$	9 722	10 459	18 798	14 574	8 367
(MC)	Costo promedio por TM de carga manejada	\$	8.8237	12.6604	10.9803	11.712	11.2638
(FN)	Flete neto por TM (para fines de cálculos de comisión del agente)	\$	52.86	59.07	57.90	57.85	55.90

3.4.- PARAMETROS UTILIZADOS

Los parámetros que se han identificado y seleccionado para el presente análisis de sensibilidad, corresponden a la lista presentada en el cuadro N°17 de este inciso.

El mismo cuadro N°17 señala las unidades de medida adoptadas para cada uno de los parámetros, y los valores " Centrales " que fueron estimados en los estudios realizados para la Empresa.

Nótese que para cada ruta se han seleccionado un total de 17 parámetros, algunos de los cuales son equivalentes para las cinco rutas consideradas.

3.5.- NOMOGRAMA DEL RESULTADO (UTILIDAD O PERDIDA POR VIAJE) para la Ruta 1. (cuadro I)

Una forma rápida y sencilla de formarse una idea aproximada de los resultados, es expresar por medio de un diagrama de puntos alineados (o Nomograma) uno o más resultados de operación, en función de algunos parámetros seleccionados. Se ha incluido un nomograma de este tipo al presente Análisis de Sensibilidad, correspondiente a la Ruta N°1.

Esta presentación se ha hecho básicamente a manera de ejemplo y podrá prepararse en forma más completa y elaborada tanto para esta ruta como para las otras, según los parámetros que se deseen manejar de acuerdo a las hipótesis asumidas, y a las observaciones del punto N°3.2 .

El Nomograma presentado permite la determinación gráfica aproximada de las utilidades (o pérdidas por viaje en la Ruta N°1.), en función de diferentes valores atribuidos a los siguientes parámetros:

- (DWT) = Tonelaje de peso muerto del barco arrendado
- (K) = Tonelaje de carga efectivamente transportada
- (FL) = Flete promedio total cobrado por TM de carga transportada.
- (RB) = Renta diaria del buque, en US\$ por TM de peso muerto

Nótese que el "rango" atribuido a los parámetros referidos fue bastante amplio:

- (DWT) = Se han considerado tonelajes de peso muerto en el rango de 1500 a 3500 TM
- (K) = Se han considerado cargas transportadas en el rango de 1500 a 3000 TM
- (FL) = Se han considerado fletes promedios desde \$50 a \$80 -- por TM
- (RB) = Se han considerado rentas del barco desde \$0.40 hasta \$0.80 por TM de peso muerto al día.

Los rangos antes referidos han resultado en su mayoría, de los valores señalados.

Observese sin embargo, que el análisis de los resultados en función de variaciones tan amplias en los valores "centrales", implica que los resultados finales también presentan un rango de valores sumamente amplio. En nuestro caso, el rango correspondiente al resultado operativo por viaje varió entre una utilidad por viaje de US\$80.000 a una pérdida por viaje de US\$40.000; es evidente que esos valores extremos son absurdos.

El valor "centrado" del resultado por viaje en la Ruta N°1, de acuerdo con lo presupuestado, fue del orden de US\$ 4.000.

La utilización de rangos muy amplios implica una considerable pérdida de precisión en los resultados. Si se desea una mejor aproximación del proceso gráfico, habría que limitar apreciablemente el rango de variación asumido para c/u de los parámetros. Vale la pena recordar que el Análisis de Sensibilidad expresado por medio de un Nomograma, representa un instrumento extremadamente útil, rápido y flexible. Es necesario tener en cuenta sin embargo, la limitación resultante de la imprecisión del método gráfico. Su utilización permite formarse una idea del orden de magnitud de los resultados, en función de diferentes valores de los parámetros.

Nótese así mismo, que a través del Nomograma aquí presentado se ha considerado apenas un resultado (utilidad o pérdida por viaje), en función de 4 parámetros (K, DWT, FL, y RB).

Se asume que los demás parámetros considerados en el análisis, no sufrieron modificación y corresponden a los valores "centrales calculados".

Es posible ampliar el Nomograma, incluyendo la variación de otros parámetros (días de viaje, por ejemplo), pero la introducción de parámetros adicionales inevitablemente complica el Nomograma y disminuye la precisión obtenida.

NOMOGRAMA PARA LA RUTA 1

(Ver también observaciones en el informe)

Este diagrama permite un cálculo rápido aproximado de las utilidades - por viaje, y punto de equilibrio en función de:

- Tonelaje de peso muerto (DWT)
- Carga transportada (K)
- Flete promedio total recibido, por TM (FL)
- Renta del buque, por TM de peso muerto al día (RB)

Supuestos Basicos.

Este diagrama se aplica a la Ruta N°1

Días de viaje redondo: 40 días

Número de puertos atendidos: 9

Valor neto del flete (FN): $(FN)=80\% (FL)$

en que (FL), es el flete total por TM

Se asumen también los demás valores "centrales" presupuestados para la Ruta N° 1 .

FORMA DE UTILIZAR EL NOMOGRAMA

- 1) Trazar una recta uniendo los valores elegidos para (K) y (FL). Prolongar esta recta hasta que corte la línea auxiliar (A) en el punto (1).
- 2) Trazar una recta uniendo los valores elegidos para (DTW) y (RB). Prolongar esta recta hasta que corte la línea auxiliar (B), en el punto (2).

3) Unir los puntos (1) y (2), determinando así un punto (3) en la línea (UV) .

Este punto (3) determina el valor aproximado de la utilidad por viaje, en la Ruta N°1.

**APARTIR DE
ESTA PAG.**

**FACLA DE
ORIGEN.**

NOMOGRAMA PARA RUTA Nº 1

CARGA TRANSPORTADA
POR VIA Y
(T.M.)

LINEA AUXILIAR B
(LINEAR DE DWT)

LINEA AUXILIAR A
(LINEAR KY y FL)

3000
2400
2000
1400
(K)

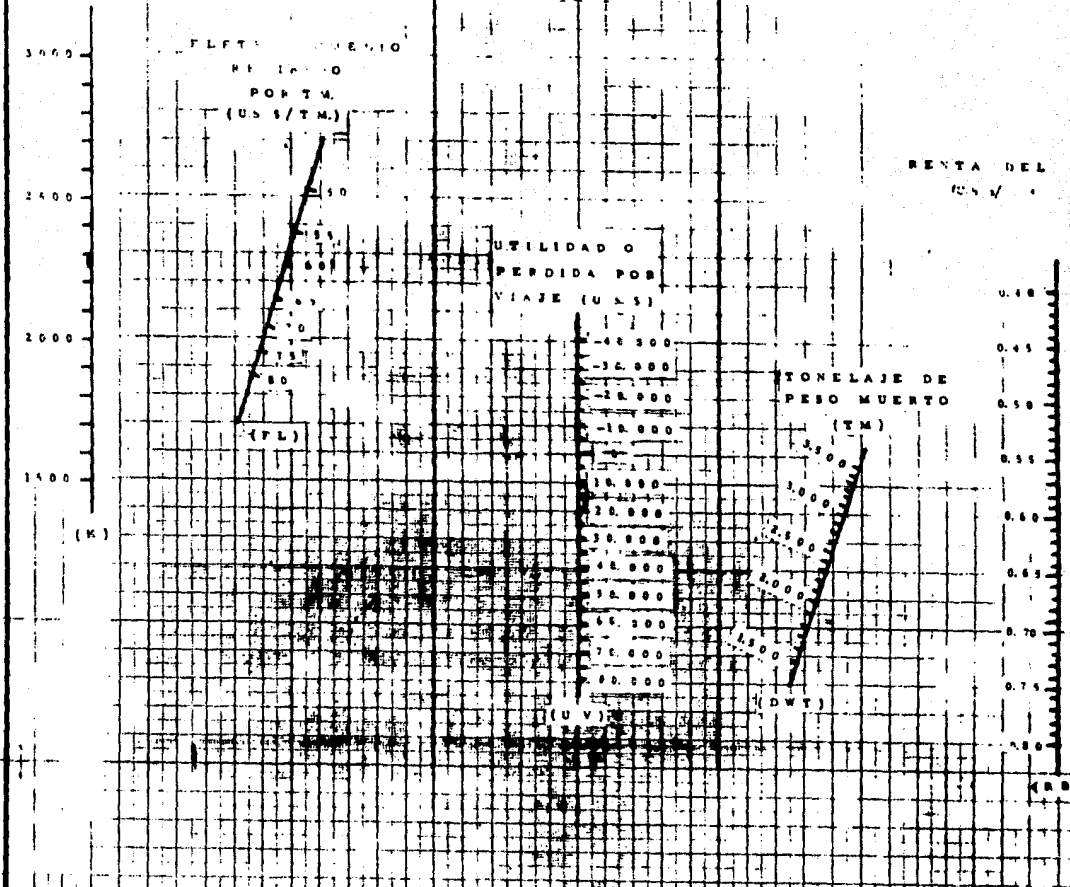
FLETA MENSUAL
RENTA POR T.M.
(US \$ / T.M.)

UTILIDAD O
PERDIDA POR
VIAJE (U.S.)

RENTA DEL
(US \$)

TONELAJE DE
PESO MUERTO
(TM)

0.40
0.45
0.50
0.55
0.60
0.65
0.70
0.75
0.80
(DWT)



TITULO SEGUNDO.

" ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DE LA EMPRESA ".

CAPITULO V.

- 1.- Estructura Administrativa de la Empresa.**
- 2.- Proyecto del Reglamento Orgánico - Operativo.**
- 3.- Agencias y Sucursales.**

1.- ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DE LA EMPRESA .

Con el propósito de fundamentar la implementación administrativa de la empresa, se elaboró un marco de referencia, aportando elementos de juicio - tendientes a facilitar la elaboración del Proyecto de Reglamento Orgánico. El marco de referencia se planteó en la siguiente forma:

A.- OBJETIVO PRINCIPAL.

Prestar un servicio de transporte marítimo confiable, eficiente y seguro en el mar Caribe ó de las Antillas.

B.- ORGANOS QUE CONTEMPLAN LOS ESTATUTOS:

- 1.- Asamblea General de Accionistas
- 2.- Consejo de Administracion
- 3.- Consejo de Vigilancia
- 4.- Gerencia General
- 5.- Estructura Administrativa (Departamentalización).

C.- AREAS ESPECIFICAS QUE DEBE CUBRIR LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA.

- 1.- Area de Atención Comercial de la Empresa
- 2.- Area de Control Operacional de Buques
- 3.- Area de Control Económico-Financiero de la Empresa
- 4.- Area Administrativa y de Personal
- 5.- Area de Asistencia legal y Técnica
- 6.- Area de Sucursales ó Agencias Foráneas.

D.- ORGANOS QUE DEBEN CUBRIR LAS AREAS ESPECIFICAS.

- 1.- Gerencia Comercial
- 2.- Gerencia de Operaciones de buques
- 3.- Gerencia de Finanzas y Economía
- 4.- Gerencia Administrativa
- 5.- Asesoría General
- 6.- Sucursales y Agencias Foráneas.

E.- OBJETIVOS BASICOS DE LOS ORGANOS QUE CONFORMAN LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA.

1.- Gerencia Comercial.

- 1.1 Incrementar la contratación de fletes mediante la constante exploración del mercado existente y su proyección futura.
- 1.2 Mantener una información actualizada sobre la rentabilidad de los fletes establecidos, en base a los sistemas operativos de la empresa, que permitan resultados acordes con la política señalada por la Gerencia General como órgano interpretativo de la Asamblea General de Accionistas.

- 1.3 Atender lo inherente a contrataciones de flete y condiciones para su cumplimiento de acuerdo a los sistemas de la empresa -
- 1.4 Mantener una estrecha vinculación con los procedimientos y medios operativos de la empresa a fin de encauzar su actuación dentro de la realidad presente o planeación futura de los servicios que ofrezca la empresa.

2.- Gerencia de Operaciones.

- 2.1 Hacer cumplir los fines de la Sociedad en forma de ejecución material y física del porteamineto de bienes conforme a los términos de los contratos otorgados entre los usuarios de los servicios del buque o de la Empresa Naviera.
- 2.2 Lograr el funcionamiento adecuado y eficiente de las embarcaciones bajo contrato o propiedad de la empresa.
- 2.3 Atender la diaria situación de los buques de la empresa y en los puertos que se desenvuelva, manteniendo eficientes sistemas de comunicaciones.

3.- Gerencia de Economía y Finanzas.

- 3.1 Establecer los controles técnicos adecuados que permitan a la empresa mantenerse dentro de los planes económico-financieros indicados por la Asamblea General de Accionistas
- 3.2 Que la Gerencia General se encuentre debidamente informada de los acontecimientos Económico-Financieros que se presenten en la compañía, mediante la elaboración de herramientas y técnicas financieras.
- 3.3 Que la Gerencia General cuente con información sobre tendencias económicas de la empresa, y en base a esta tome decisiones.
- 3.4 Mantener el adecuado control contable Administrativo para el cumplimiento de las aclaraciones presentadas y compromisos derivados de las mismas.

4.- Gerencia Administrativa y de Personal.

- 4.1 Hacer cumplir los objetivos de la empresa en la ejecución de políticas administrativas, relativas a la actividad laboral.
- 4.2 Seleccionar, reclutar, capacitar y controlar al personal de la empresa.
- 4.3 Implantar sistemas métodos y técnicas administrativas para el funcionamiento coordinado de la estructura administrativa.
- 4.4 Contratar servicios adecuados para la salud, higiene y seguridad Social y al personal.
- 4.5 Desarrollar los servicios administrativos de la empresa tanto en la adquisición como la manutención en buenas condiciones de los bienes muebles e inmuebles.

5.- Asesoría General.

- 5.1 Emitir juicios calificados que permitan encauzar las acciones - de la empresa hacia resultados sanos acordes con las políticas establecidas por el gerente general como órgano interpretativo de la Asamblea General de Accionistas.
- 5.2 Contar con un elemento de acción determinada para representar intereses de la empresa cuando el caso lo requiera y se le otorguen los poderes correspondientes.

6.- Sucursales y/o Agencias Foráneas.

- 6.1 Representación de los intereses de la empresa fuera de su oficina matriz o central.
- 6.2 Contar con información directa de las condiciones del área donde se desarrollan las actividades de la empresa.
- 6.3 Constituir medios de promoción directa en el área de desarrollo.

CONSIDERACIONES CONEXAS AL MARCO DE REFERENCIA.

I.- Planeación de la Estructuración.

El problema básico al diseñar una organización, es el de establecer concretamente la división práctica de las tareas y funciones, previendo con toda anticipación la posibilidad de desarrollo de la Empresa, buscando el equilibrio orgánico de la misma, a fin de evitar reestructuraciones integrales al efectuarse los planes de expansión de la organización.

II.- Estructuración Tipo Departamental.

Es conveniente en Empresas de esta naturaleza, cuya operación va más allá de las fronteras de un país, establecer una organización del tipo departamental con coordinación interna donde la división del trabajo sea efectiva, de modo que en cualquier momento y con motivo de cualquier operación, cada departamento entienda de los asuntos o de la parte de los mismos que le concierne tomando en cuenta la finalidad de cada uno de ellos en la empresa, acorde con las áreas en que se encuentran ubicadas.

III.- Relativas a las Agencias y Sucursales.

En el plano de las sucursales y agencias foráneas, por estar geográficamente descentralizadas, se estima, precisen una delimitación de facultades de responsabilidad y dirección, para que exista una mayor agilitación en la toma de decisiones.

La representación de los intereses de la empresa fuera de su matriz o central es asumida por empresas independientes locales, las cuales se encuentran con aquella, en relación de consignación o de agencia, o bien por sucursales; el gerente de cada una de las cuales habrá de disponer del apoderamiento suficiente que le sea conferido por el presidente del consejo de administración o por el gerente general, según sean las facultades que a cada uno de los citados elementos directivos de la empresa le sean otorgados.

El establecimiento de representaciones, sucursales y subsidiarias dependerá del volumen de actividad y operaciones y de la importancia de las mismas en determinadas sub-áreas o países.

IV.- Relativas a la Asesoría General

La asesoría no constituye una actividad ejecutiva, sino complementaria o coadyuvante de la que manifiesten los diferentes órganos de la empresa.

Comprende dos áreas de funciones:

- A.- Asesoría Jurídica
- B.- Asesoría Técnica.

IV A.-Asesoría Jurídica: se desarrolla en función de la estructura administrativa, distinguiéndose dos tipos de actividades.

A.1 Asesoramiento a la dirección de la empresa (Consejo de Administración y Gerente General).

A.1.1. Coordinación en la preparación de las juntas de accionistas.

A.1.2. Coordinación en la preparación de las juntas del Consejo de Administración.

A.1.3. Estudio de problemas de carácter fiscal cuando el consejo de administración como órgano interpretativo de la voluntad de la Asamblea General de Accionistas, estime oportuna la adopción de medidas determinadas de política comercial.

A.1.4. Cooperación con la Gerencia o Departamento abocado a llevar la preparación del balance y de la liquidación de cuentas al cierre del ejercicio, como operación contable previa a la determinación del dividendo que haya de repartir a los accionistas.

A.2 Asesoramiento a las Gerencias y Departamentos de la Compañía Naviera

A.2.1. Operaciones y preparación de pólizas y documentos-tipo, para diversas modalidades de explotación de buques y prestación de los servicios de la Empresa.

A.2.2. Supervisar y aconsejar las relaciones con las compañías aseguradoras que cubran los riesgos de los daños que recargan en buques propios así como los de responsabilidad civil en el desempeño de servicios propios de la empresa.

A.2.3. Atención de reclamaciones que no prosperen o aquellas que aboquen a un estudio contencioso.

IV B.- Asesoría Técnica: Se desarrolla en función de las actividades Gerenciales o Departamentales que determina una decisión Especializada de carácter técnico operativo o económico a elegir por el área ejecutiva de la empresa.

La asesoría técnica no constituye una actividad ejecutiva, sino de carácter analítico, complementario o coadyuvante de la que manifiestan los diferentes órganos de la empresa.

Algunos puntos sujetos a discusión en cuanto a la tarea de la asesoría técnica.

- B.1. Orientar a la empresa en cuanto a su adecuada coordinación orgánica para lograr un buen funcionamiento toda vez que las funciones de los distintos órganos, son complementarias en las actividades propias de este tipo de Empresas.
- B.2. Analizar los procedimientos operativos en general de la empresa y sus resultados económicos, a fin de aportar juicios certeros al Área Directiva, que permitan orientar el desarrollo de la empresa hacia metas acordes con la política establecida por la -- asamblea general de accionistas.
- B.3. Constituirse en órgano de consulta por parte del Área Directiva en la adopción de planes de adquisición de unidades nuevas ac -- tuando por mandato expreso como entidad verificadora de especificaciones y clasificación de buques.

V.- Relativos a Servicios Generales.

Existen una variedad de actividades que pueden ser catalogadas como - servicios necesarios al buen funcionamiento de cualquier organización no importa cual sea su objetivo.

Actividades que se pueden considerar dentro de los servicios genera - les:

- 1.- Servicios Administrativos en general de la compañía que abarque - la función de control de movimiento del personal.
- 2.- Servicios de Intendencia: Atención de servicios de mantenimiento y conservación de las instalaciones propias o alquiladas, abastecimiento de equipo y material para oficinas, así como de papelería especializada como ordinaria.
- 3.- Servicios de comunicación: mensajeros, telex, servicios telefónicos, intercomunicaciones por radio, transporte de personal, etc.
- 4.- Servicios de atención a personal foráneo.

VI.- Relacionadas al aspecto de Seguros con la Empresa.

La actividad de las Compañías de Seguros y la Empresa Naviera, puede sintetizarse en los siguientes puntos:

- 1.- Otorgamiento de pólizas correspondientes al seguro de los buques de la flota de la Empresa.
- 2.- Seguro de riesgo a las tripulaciones en la medida en que este - - riesgo no sea asumido por los centros de Previsión Social del Estado.
- 3.- Seguro a póliza abierta para cubrir las responsabilidades civiles que a la Empresa Naviera incumben en relación con obligaciones -- contraídas con terceros como empresa porteadora
- 4.- Otorgamiento de pólizas por responsabilidades del fletador en ca so de buques alquilados.
- 5.- Servicio de protección e indemnización para cubrir los servicios legales requeribles en caso de buques alquilados.
- 6.- Seguros de beneficios para las instalaciones fijas de la empresa que no quedaran afectadas por pólizas relativas a la flota.

Tomando como base los conceptos y premisas anteriores se propone un organigrama estructurado con las siguientes Gerencias, Subgerencias y Departamentos: En el nivel jerarquico superior la Gerencia General y en igual nivel la Secretaría Jurídica; Adscritos a la Gerencia de Operaciones, la Subgerencia de Operaciones, El Departamento de Operación y Fletamento y el Departamento Técnico; a la Gerencia Comercial, la Subgerencia Comercial, el Departamento de Tarifas y Fletes y el Departamento de Contratos, Seguros y Reclamaciones; a la Gerencia de Economía y Finanzas, la Subgerencia de Economía y Finanzas, el Departamento de Contaduría y el Departamento de Investigación y Desarrollo; Y a la Gerencia Administrativa, la Subgerencia Administrativa, el Departamento de Servicios Generales y el Departamento de Personal.

La adopción del organigrama se hizo teniendo en consideración que éste describe con bastante certeza las características de la empresa en pleno desarrollo.

Esta parte se complementa con tres anexos, A, B, C. que se encuentran al final de este capítulo, en los anexos se considera el costo y el número de personal necesario para la operación de la empresa según la fase de desarrollo.

2.- PROYECTO DE REGLAMENTO ORGANICO - OPERATIVO.

Teniendo en consideración los elementos de juicio enunciados en el inciso anterior, se optó finalmente por elaborar el proyecto del reglamento operativo partiendo de la estructura típicamente empresarial marítima desde el nivel de la Gerencia General hasta los niveles subalternos.

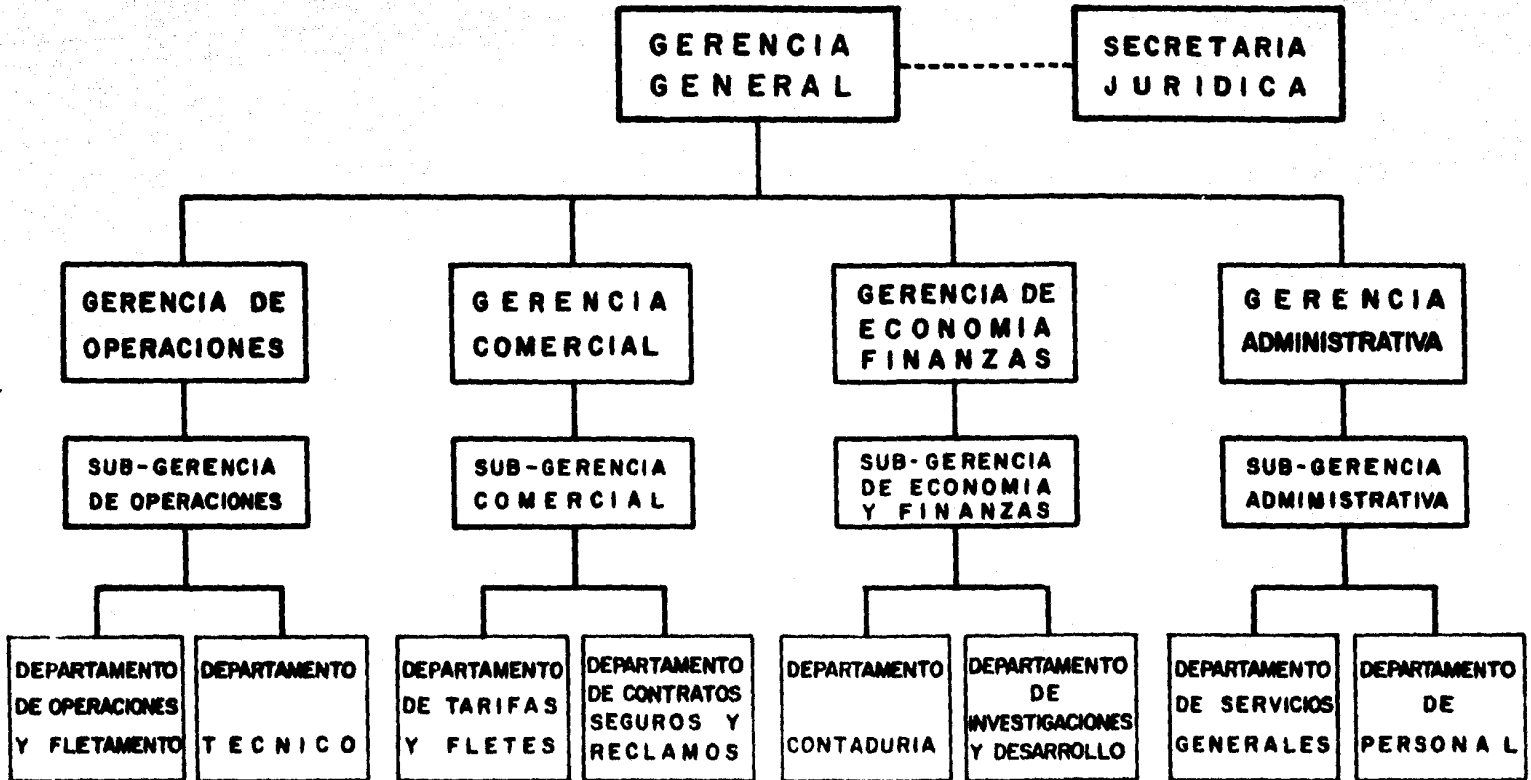
Sobre la base de las funciones, facultades, deberes y atribuciones que los estatutos conceden al Gerente General, se le otorgó también la facultad de preparar posibles ampliaciones o modificaciones al proyecto en cuestión.

Previendo la circunstancia de que el mencionado marco estatutario no considerará ciertas funciones, facultades o deberes cuya ausencia podría entorpecer el funcionamiento futuro de la empresa se ha recomendado la creación de cuatro Gerencias Subalternas: Comercial de Operaciones, de Economía Finanzas y de Administración, considerando la suplencia temporal u ocasional al nivel de la Gerencia General. Se ha recomendado asimismo la creación de cuatro Sub-gerencias adscritas, respectivamente a las Gerencias arriba indicadas.

Debido a la naturaleza del proyecto se procuró estructurar un mecanismo administrativo proyectado hacia el futuro, por lo que en los inicios de la empresa habrá de estructurarse sobre la base de un mecanismo más simplificado, quedando algunos departamentos para ser ocupados cuando las necesidades de operatividad así lo requieran.

Respecto al cargo de Secretario Jurídico, dadas las características -- del mismo, se consideró conveniente que su nombramiento y remoción sea facultad exclusiva del consejo administrativo, desde luego que el proyecto de reglamento le concede la calidad de apoderado general en su materia.

ORGANIGRAMA RECOMENDADO



PROYECTO DE REGLAMENTO ORGANICO - OPERATIVO.

CAPITULO I. - DEL GERENTE GENERAL.

Artículo 1.- El Gerente General será designado y removido libremente por el Consejo de Administración de la sociedad.

Artículo 2.- Son funciones, facultades, deberes y atribuciones del Gerente General:

- I. Dirigir la empresa de conformidad con los Estatutos de la Sociedad así como con los acuerdos de la Asamblea General y del Consejo de Administración de la misma.
- II. Formular y presentar anualmente al Consejo de Administración los programas de inversión y trabajo, así como los presupuestos de ingresos y egresos correspondientes.
- III. Formular y presentar al Consejo de Administración los estados financieros mensuales y los demás informes que aquél determine.
- IV. Rendir los informes que le sean solicitados por el Consejo de Vigilancia de la Sociedad.
- V. Proponer al Consejo de Administración el Reglamento Orgánico y las reformas que procedan al mismo; establecer los métodos y sistemas adecuados para regir las actividades de la Empresa, de acuerdo con los criterios y políticas generales fijados por el Consejo de Administración y dictar las medidas pertinentes para la buena marcha de la sociedad.
- VI. Celebrar los actos y contratos necesarios para el buen funcionamiento de la sociedad conforme a los programas y presupuestos aprobados por el Consejo de Administración y someter a éste los casos no previstos en aquéllos o que por su importancia lo ameriten.
- VII. Concurrir a las sesiones del Consejo de Administración con voz pero sin voto.
- VIII. Administrar los negocios, bienes de la sociedad y firmar los documentos que requiera esa administración.
- IX. Nombrar, ascender, trasladar, separar o remover al personal de la empresa, salvo a los gerentes y a los subgerentes, a quienes designa y remueve el Consejo de Administración.

X. Representar legalmente a la sociedad, judicial y extrajudicialmente, con facultades de apoderado generalísimo. Dicha representación comprenderá también el ejercicio de amplios poderes para litigios, reclamaciones, actos de administración y de dominio; así como para otorgar y suscribir títulos de crédito, con todas las facultades generales y las que requieren cláusula especial, conforme a la ley, inclusive para conferir mandatos, sustituirlos parcial o totalmente, revocarlos y reservarse el ejercicio directo de los poderes.

El Consejo de Administración determinará concretamente los bienes de Activo Fijo cuya disposición requiera el previo acuerdo del mismo, así como los casos específicos que por su importancia ameriten aprobación expresa, entre los que quedan incluidos: vender, hipotecar, o en cualquier otra forma disponer o gravar los buques y los bienes inmuebles de la Sociedad.

- XI. Exigir el más estricto cumplimiento de las funciones al personal subordinado y tomar cuantas medidas resulten necesarias a tal fin.
- XII. Cumplir y hacer cumplir los estatutos de la sociedad y el presente reglamento.
- XIII. Todas las demás que los Estatutos, el Consejo de Administración y el presente Reglamento le señalen.

Artículo 3.- En caso de ausencia temporal u ocasional del Gerente General será sustituido en todas sus funciones, facultades, deberes y atribuciones, por el Gerente de Operaciones, el Gerente Comercial, el Gerente de Economía y el Gerente Administrativo, en el orden indicado.

CAPITULO II. - DE LOS GERENTES, SUBGERENTES, JESES DE DEPARTAMENTO Y SECRETARIO JURIDICO EN GENERAL.

Artículo 4.- Los gerentes y el secretario jurídico gozarán en el desempeño de sus funciones, de las facultades de un apoderado general, tal y como se las conceda el Consejo de Administración de la Empresa.

Artículo 5.- Los gerentes, subgerentes, y el secretario jurídico, así como el personal de la Empresa, deberán ser nacionales

Artículo 6.- Los gerentes deberán reunir las siguientes condiciones:

- I. Tener cuando menos cinco años de experiencia en la materia de que se trate.
- II. Reconocida solvencia moral.
- III. Caucionar su manejo en los términos que acuerde el Consejo de Administración.
- IV. Todas las demás que les exija el Consejo de Administración.

Artículo 7.- Los subgerentes requerirán las mismas condiciones que las de los gerentes, salvo el tiempo de experiencia en la materia de que se trate, exigiéndoselos, cuando menos, dos años de experiencia.

Artículo 8.- El Secretario Jurídico deberá reunir las siguientes condiciones:

- I. Tener, cuando menos, cinco años de experiencia en el ejercicio de profesión como abogado y práctica en materia administrativa y marítima.
- II. Reconocida solvencia moral.
- III. Todas las demás que le exija el Consejo de Administración.

Artículo 9.- Los subgerentes asistirán en sus funciones, facultades, deberes y atribuciones al gerente respectivo y le sustituirán en sus ausencias temporales u ocasionales.

Artículo 10.- Los Jefes de Departamento dependerán directamente del Subgerente respectivo.

Artículo 11.- Habrá tantos departamentos como sean necesarios para la operación comercial de la Empresa.

CAPITULO III. - DEL GERENTE DE OPERACIONES.

Artículo 12.- Serán funciones, facultades, deberes y atribuciones del Gerente de Operaciones las siguientes:

- I. Cumplir y hacer cumplir los lineamientos emitidos por la Gerencia General en cuanto a la explotación de las embarcaciones y otros medios de transporte a disposición de la Empresa.
- II. Dirigir la operación de las embarcaciones y otros medios de transporte a disposición de la Empresa en forma racional y eficiente.
- III. Controlar y supervisar las operaciones y posiciones diarias de los buques, manteniendo estrecha y eficiente comunicación con los mismos y con los puertos en que se encuentran.

- IV. Establecer las coordinaciones necesarias con todos aquellos que deban prestar servicios al buque, a fin de que se realicen las actividades que les correspondan con la mayor eficiencia y dentro de los términos estipulados en los correspondientes contratos.
- V. Orientar, dirigir y controlar todas las actividades relacionadas -- con el adecuado mantenimiento de las embarcaciones y otros medios -- de transporte, propiedad de la Empresa.
- VI. Instruir oportunamente al Departamento Técnico sobre los acontecimientos importantes en los buques, ya sea en la mar o en puerto, -- que requieran la intervención de la propia dependencia con el fin -- de que se tomen las medidas pertinentes.
- VII. Dirigir, coordinar, supervisar y controlar las actividades del personal adscrito al mismo.
- VIII. Programar y efectuar inspecciones periódicas a los buques, incluyendo los equipos e implementos de seguridad.
- IX. Solicitar, de acuerdo al resultado de las inspecciones antes citadas, los materiales y/o la reposición inmediata cuando el caso así lo requiera, verificando posteriormente el cumplimiento de las recomendaciones resultantes de la inspección.
- X. Participar en las contrataciones de locación y fletamento de buques en coordinación con la Gerencia Comercial.
- XI. Formular los programas de inspección, mantenimiento y reparación de los buques de la flota, en base a las instrucciones y reglamentos -- de la buena práctica marinera de las sociedades clasificadoras y de los convenios internacionales respectivos.
- XII. Establecer, controlar y supervisar los procedimientos técnicos de inspección, mantenimiento y reparación de los buques, acorde a las normas y especificaciones aceptadas y aprobadas por la Gerencia General.
- XIII. Coordinar sus actividades y cooperar con los demás gerentes y subgerentes de la Empresa, en cuestiones de interés mutuo según las políticas señaladas por la Gerencia General.
- XIV. Todas las demás que el Consejo de Administración, el presente Reglamento y la Gerencia General le señalen.

Artículo 13.- De la Gerencia de Operaciones dependerán la Subgerencia de Operaciones y sus respectivos departamentos.

CAPITULO IV. - DEL GERENTE COMERCIAL.

Artículo 14.- Serán funciones, facultades, deberes y atribuciones del Gerente Comercial, las siguientes:

- I. Dirigir y supervisar los estudios de mercado zonal y extrazonal para conocer las perspectivas de movimiento de carga, promover, negociar y cerrar las contrataciones de carga con los embarcadores y/o agentes en los diferentes puertos, y en base al resultado de esta gestión, coordinar con la Gerencia de Operaciones los itinerarios y planes operativos que regulen el movimiento de la flota; y de acuerdo con las investigaciones de mercado y sus proyecciones, incrementar la contratación de fletes.
- II. Dirigir y supervisar las contrataciones de los servicios de carácter comercial requeridos por la Empresa, así como de las pólizas de seguro de casco, maquinaria y responsabilidad contra terceros, en los términos más convenientes que sea posible obtener, coordinando las mismas con la Gerencia de Operaciones.
- III. Asesorar a la Gerencia de Operaciones en los aspectos que le competen en cuanto a la contratación en la compra y /o fletamento y locación de buques.
- IV. Conocer, resolver y decidir los asuntos relacionados con la contratación de cargas, servicios de agencias generales, de puertos y otros, estableciendo las coordinaciones necesarias con la Gerencia de Operaciones y otras gerencias que así lo requieran, con el fin de obtener los mejores resultados.
- V. Conocer y resolver los asuntos de carácter comercial con todos los usuarios, aprobando los pagos que sean de su competencia.
- VI. Atender las cuestiones relativas a las reclamaciones de los propietarios de las cargas que transporte la Empresa, conjuntamente con la Secretaría Jurídica.
- VII. Atender todo lo relacionado con tarifas de fletes, conferencias marítimas, acuerdos con otras empresas navieras, consejos de usuarios y otros.

- VIII. Analizar y aprobar proposiciones sobre el perfeccionamiento de la documentación en uso por la Gerencia Comercial.
- IX. Cumplir y hacer cumplir los lineamientos emitidos por la Gerencia General en cuanto a las cuestiones comerciales se refieran.
- X. Dirigir, coordinar, supervisar y controlar las actividades del personal adscrito al mismo.
- XI. Analizar y evaluar los volúmenes de carga transportada, de acuerdo a los planes establecidos.
- XII. Coordinar sus actividades y cooperar con los demás gerentes y subgerentes de la Empresa, en cuestiones de interés mutuo, según las políticas señaladas por la Gerencia General.
- XIII. Todas las demás que el Consejo de Administración, el presente Reglamento y la Gerencia General le señalen.

Artículo 15.- De la Gerencia Comercial dependerán la Subgerencia Comercial y sus respectivos Departamentos.

CAPITULO V. - DEL GERENTE DE ECONOMIA Y FINANZAS.

Artículo 16.- Serán funciones, facultades, deberes y atribuciones del Gerente de Economía y Finanzas, las siguientes:

- I. Elaborar, controlar y analizar los planes económico-financieros de la Empresa en todos sus renglones, tomando como base la política dictada al respecto por el Consejo de Administración.
- II. Emitir los informes necesarios en relación con el cumplimiento de los planes arriba mencionados.
- III. Atender las cuestiones financieras necesarias para la consecución de los objetivos de la Empresa.
- IV. Procesar y analizar los modelos estadísticos que resulten necesarios elaborando acorde con ello, los cuadros, informes, boletines y gráficos que correspondan.
- V. Dirigir las actividades estadísticas en armonía con los principios de la contabilidad y la planificación.
- VI. Sugerir los modelos y sus correspondientes instrucciones, cuadros de información, así como su periodicidad, punto de emisión y destino, que deben ser establecidos por las diversas gerencias para el normal desarrollo de sus actividades, aprobándolos una vez analizados por éstas.

- VII. Mantener un control de auditoría interna que permita conocer el desarrollo de las actividades contables, comerciales y financieras de la Empresa.
- VIII. Analizar y evaluar las investigaciones realizadas por las distintas gerencias para determinar su factibilidad económica y a su vez realizar análisis y evaluaciones económicas sobre los aspectos que estime pertinente.
- IX. Todas las demás que el Consejo de Administración, el presente Reglamento y la Gerencia General le señalen.

Artículo 17.- De la Gerencia de Economía dependerán la Subgerencia de Economía y Finanzas con sus respectivos Departamentos.

CAPITULO VI.- DEL GERENTE ADMINISTRATIVO.

Artículo 18.- Serán funciones, facultades, deberes y atribuciones del Gerente Administrativo, las siguientes:

- I. Implementar la administración de las distintas actividades económicas de la Empresa, elaborando los estados o informes correspondientes.
- II. Realizar y controlar los pagos que se deriven de las obligaciones contraídas por la empresa, de acuerdo con las instrucciones que reciba al respecto.
- III. Gestionar y controlar los cobros de todas aquellas cantidades que le sean adeudadas a la empresa.
- IV. Garantizar la correcta confección de las nóminas.
- V. Confeccionar la facturación de todos los servicios que presta la Empresa.
- VI. Tramitar las órdenes de movimientos monetarios nacionales e internacionales, para el cumplimiento de las obligaciones financieras de la Empresa.
- VII. Contratar el personal idóneo que asegure la buena marcha de la Empresa y la adecuada explotación de los buques y otras embarcaciones de la misma, en coordinación con las Gerencias y la Secretaría Jurídica.
- VIII. Tomando en consideración el numeral anterior, tramitar el nombramiento, promoción, traslado y separación del personal de la Empresa.
- IX. Atender todas las actividades concernientes al enrole y desenrole de oficiales y tripulantes.
- X. Velar por el cumplimiento de las disposiciones de la empresa, relativas a la actividad laboral, controlando la aplicación de la legislación del trabajo correspondiente, y en caso de reclamaciones de este carácter.

ter, atenderlas debidamente.

- XI. Elaborar proposiciones de normas técnicas de rendimiento que regulen y mejoren las labores en las distintas actividades de la Empresa, dirigiendo y controlando la implantación de normas adecuadas.
- XII. Vigilar el cumplimiento de las normas de trabajo y su resultado.
- XIII. Coordinar con la Gerencia de Economía la confección del presupuesto de salarios.
- XIV. Mantener el local de la Empresa en condiciones óptimas de limpieza, ventilación e iluminación y el orden necesario para su debido funcionamiento.
- XV. Adquirir y mantener el mobiliario, materiales y equipos de oficina y transporte que se requieran para la ejecución del trabajo de la Empresa.
- XVI. Procurar la obtención de un eficiente servicio de comunicación por todos los medios, así como la reproducción de documentos.
- XVII. Atender debidamente a los visitantes que reciba la Empresa y tramitar los traslados y movimientos de personal en función de sus actividades.
- XVIII. Garantizar el servicio de transporte requerido para la realización de las actividades de la Empresa.
- XIX. Todas las demás que el Consejo de Administración y el presente Reglamento y la Gerencia General le señalen.

Artículo 19.- De la Gerencia Administrativa dependerán la Subgerencia Administrativa y sus respectivos departamentos.

CAPITULO VII. - DE LA SECRETARIA JURIDICA.

Artículo 20.- Con el propósito de asesorar al Gerente General en las cuestiones de índole jurídica nacional e internacional que interesen a la Empresa, se establece la Secretaría Jurídica.

Artículo 21.- Son funciones, facultades, deberes y atribuciones del Secretario Jurídico, las siguientes:

- I. Asesorar en la preparación de los informes de la Empresa al Gerente General y a los demás gerentes de la misma.
- II. Mantener informada permanentemente a la Gerencia General en relación con circunstancias de política económica y jurídica tanto del área del Caribe, como de otras zonas de influencia que incidan en las actividades comerciales de la Empresa.

- III. Asesorar a la Empresa en la elaboración y preparación de los diferentes contratos que ésta celebre.
- IV. Representar a la Empresa en los asuntos judiciales y extrajudiciales, como actora o como demandada, o en cualquier otro concepto, de acuerdo con el poder concedido por el Consejo de Administración para estos casos.
- V. Mantener un conocimiento actualizado de las distintas Leyes, Reglamentos y demás disposiciones jurídicas de los países dentro del área, así como de los Convenios Internacionales que inciden en la operación de la Empresa, orientando a la Gerencia General a estos fines.
- VI. Llevar y mantener una biblioteca completa y actualizada de carácter económico y jurídico marítimo.
- VII. Llevar un registro de las distintas disposiciones administrativas que dicte la Empresa.
- VIII. Todas las demás que el Consejo de Administración, el presente Reglamento y el Gerente General le señalen.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

- PRIMERA: Este reglamento entrará en vigor el día de su aprobación por el Consejo de Administración.
- SEGUNDA: El Reglamento podrá ser modificado cuantas veces lo considere necesario el Gerente General, previa aprobación del Consejo de Administración de la Empresa.

3.-AGENCIAS Y SUCURSALES

Se tomó en consideración que la Empresa al estar en la fase inicial de desarrollo, no tendría justificación para el establecimiento de una red de sucursales, dado que esto elevaría notablemente los costos de operación y administrativos de la empresa. Esta circunstancia podría obviarse si se opera mediante contratos de agenciamiento con empresas o instituciones dedicadas a la representación en tráfico marítimo, siempre que llenen los siguientes requisitos.

- A.- Que gocen de prestigio profesional y se distinguan por el manejo honrado y justo de los negocios encomendados.
- B.- Que, cuando ello fuera posible, no tengan entre sus representados a líneas extrazonales, o que toquen puertos de los señalados en los itinerarios de la Empresa.
- C.- Que estén constituidas preferentemente por mayoría de capitales nacionales del país en que estén establecidas.
- D.- La contratación de servicios deberá hacerse con Agentes Generales y Agentes de Puerto, cuya agilidad comercial garantice la obtención de los volúmenes de carga que se hayan previsto para los buques en cada una de sus escalas.

En cuanto al establecimiento de Sucursales y representantes para el futuro, se recomienda que sea el propio Consejo de Administración el que, previa consulta de la Gerencia General, determine la oportunidad y las condiciones en que habrán de operar.

A continuación se presentan los proyectos de contratos de agenciamiento que convienen mas a los fines de la Empresa Naviera.

CONTRATO DE AGENCIAMIENTO GENERAL

ENTRE

LA EMPRESA NAVIERA

Y

.....

La Empresa Naviera, Sociedad Mercantil Legalmente Constituida y Domiciliada en representada por
....., que en adelante y para los efectos de este Contrato se denominará " LA COMPANIA ", por una parte y por la otra,; sociedad mercantil legalmente constituida y domiciliada en y que para los efectos de este Contrato se denominará " EL AGENTE ", representada por, en su carácter de se ha convenido en celebrar un Contrato de naturaleza mercantil, según las siguientes cláusulas:

PRIMERA.-

" LA COMPANIA " nombra a " EL AGENTE ", para que como tal ejerza su representación y atienda en los puertos de a todos — los buques de " LA COMPANIA ", ya sean de su propiedad, arrendados, administrados o de otra manera controlados por ella.

SEGUNDA.-

" EL AGENTE " acepta dicho nombramiento y se compromete a:

- a) Atender fielmente, con la debida puntualidad y la mejor voluntad, la recepción y entrega de los cargamentos conforme a los usos y costumbres — del puerto, recepción y despacho de los buques, arreglos para estiba y — muelles, y en general, a cumplir todos los deberes que se le exigen a — cualquier agente, procediendo siempre de acuerdo con las instrucciones y ordenes que le sean impartidas por " LA COMPANIA ".

- b) Prestar su asistencia a los buques en cuanto al suministro de combusti — ble, agua y provisiones, vigilar las reparaciones de emergencia y otros — asuntos similares, de acuerdo con las instrucciones que al respecto le — comunique " LA COMPANIA.

c) Expedir los conocimientos de embarque a los respectivos embarcadores y los boletos a los pasajeros, conforme a los formularios correspondientes de " LA COMPANIA ", que esta se compromete a suministrar a " EL AGENTE". También elaborara los manifiestos y otros documentos que se relacionen con los cargamentos.

En aquellos casos en que fueran impuestas multas causadas por negligencias de " EL AGENTE " en la elaboración de los mismos, este reembolsará a " LA COMPANIA " las cantidades correspondientes.

d) Serán por cuenta de "EL AGENTE" , todos los gastos, por concepto de comunicaciones, propaganda rutinaria, viajes y atenciones necesarias para la consecución de la carga, dentro del área de su jurisdicción. Las comunicaciones de larga distancia en relación a las actividades de " LA COMPANIA " fuera del área de su jurisdicción, serán por cuenta de ésta. Asimismo serán por cuenta de " LA COMPANIA " los gastos por concepto de atenciones y/o propaganda especiales previamente autorizados por ella.

TERCERA.-

Como compensación por los servicios mencionados, " LA COMPANIA " pagará a -- " EL AGENTE " las comisiones que se especifican en el anexo " A " del presente contrato, el cual forma parte integrante del mismo.

CUARTA.-

Por las comisiones arriba indicadas. " EL AGENTE " conviene en prestar los siguientes servicios, los cuales se enumeran a titulo meramente enunciativo y no taxativo:

a) Servicios de Buques:

Asistir al servicio de buques de acuerdo con la práctica usual, incluyendo entrada y despacho de Aduana, anclaje, arreglos para facilidades de ataque y desatque, de acuerdo con las tarifas oficiales y usuales existentes en el respectivo puerto, o tarifas aceptadas previamente por " LA COMPANIA ".

b) Supervisión de Operaciones de Muelles:

" EL AGENTE " conviene en mantener por su propia cuenta, personal responsable y suficiente en los puertos de su jurisdicción con el objeto de dirigir, controlar e inspeccionar todas las operaciones de carga, -descarga y de terminal. " EL AGENTE " deberá conformar y darle su -- aprobación por escrito a todos los pagos por concepto de trabajos ejecutados con motivo de las operaciones antes mencionadas, sin cuyo requisito " LA COMPANIA " no dará curso a los comprobantes respectivos, los cuales se reserva examinar y conformar u objetar mediante el reparo correspondiente.

c) Reparación de Buques y Proveeduría:

En conformidad con las instrucciones que reciba de " LA COMPANIA " -- contratar, facilitar e informar sobre las reparaciones de los buques- y asistir a la compra de provisiones y materiales para éstos.

d) Documentación:

Elaborar todos los documentos y/o formularios, conocimientos de embarque, relacionados con la recepción, entrada aduanal, despacho y manejo de toda la carga contratada para su transporte en buques propiedad- u operados por " LA COMPANIA " y actual conforme a las leyes, regla -mentos y demás normas aplicables en u otros países del exterior, según fuera el caso, todo en conformidad con las -- instrucciones que le sean dadas por " LA COMPANIA ".

e) Reclamos en relación a las Mercancías:

" EL AGENTE " se obliga a informar e investigar y tramitar en beneficio de " LA COMPANIA " todos los reclamos que puedan resultar en su -jurisdicción, en relación a las mercancías, como consecuencia de cualesquiera de las operaciones de " LA COMPANIA " y suministrar toda la documentación e información correspondiente en conformidad con las -- instrucciones que al efecto imparta " LA COMPANIA ".

QUINTA.-

" EL AGENTE " pondrá todo su interés en emplear personal suficiente e idóneo para atender los asuntos de " LA COMPANIA " y también será su obligación informar permanentemente a este respecto todos los asuntos de interés en relación con el servicio, tales como movimiento de buques, operaciones portuarias, actividades de la competencia, conflictos laborales, etc.

SEXTA.-

El personal que " EL AGENTE " contrate para prestar sus servicios en la ejecución y aplicación de este Contrato, estará a cargo exclusivo de " EL AGENTE ", quien pagará los salarios, seguro social, indemnizaciones, riesgos de trabajo, sobretiempo y demás gastos que dicho personal ocasione. En consecuencia, " EL AGENTE " asume por su propia cuenta y riesgo exclusivo, el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos, contratos individuales y colectivos, que rijan las relaciones laborales.

PARAGRAFO:

" LA COMPANIA " cubrirá los costos reales en que incurra " EL AGENTE " -- por la designación de su personal a la supervisión de la carga y/o descarga de los buques operados por " LA COMPANIA "

Este pago lo hará " LA COMPANIA " previa presentación de los comprobantes respectivos.

Aparte Unico:

Se exceptúa el personal que " EL AGENTE " contrate por cuenta de " LA COMPANIA ", previa autorización dada por ésta, en cuyo caso la obligación correspondiente será por cuenta de " LA COMPANIA ".

SEPTIMA.-

Envío de Relaciones de Gastos e Ingresos:

" EL AGENTE " se compromete a enviar las relaciones de gastos de cada buque, con la periodicidad que indique " LA COMPANIA ", haciendo constar -- siempre claramente el nombre del buque y el número del viaje al cual se -- refiere, " LA COMPANIA " reconocerá solamente los gastos que sean propios de la escala y operación del buque, de acuerdo con la letra del presente contrato y que sean comprobados mediante los correspondientes recibos.

Igualmente se compromete a enviar a " LA COMPANIA ", con la periodicidad que se establezca y por separado, La relación de ingresos de cada buque.- Las relaciones de gastos y las de ingresos deberán ser elaboradas según las instrucciones que al respecto imparta " LA COMPANIA " y usando siempre los formularios suministrados por ésta.

OCTAVA.-

" EL AGENTE " se compromete a prestar asistencia a " LA COMPANIA " y al Capitán o a quien haga sus veces, en todas las tramitaciones que tengan que efectuar ante Tribunales, Aduanas, Capitanías de Puerto, Inspectorías o Comisionadurías del Trabajo, muy especialmente en los casos de protestas y experticias por abordaje, echazón, arribadas forzosas, recepción o entrega de carga y en general averías. Tanto en el barco como en el cargamento. Así como cuando se trate de embarco o desembarco de tripulantes. - Asimismo, apelar y tramitar las sanciones administrativas que al Capitán o a " LA COMPANIA " les puedan ser impuestas por las Autoridades en los puertos bajo su jurisdicción.

Es entendido expresamente que " LA COMPANIA " en ningún caso asumirá responsabilidad alguna por hecho u omisiones de " EL AGENTE " cuando éste haya actuado contrariando las estipulaciones de este Contrato y/o las instrucciones establecidas o que le hayan sido impartidas, en cuyo caso la responsabilidad corresponde a " EL AGENTE ".

NOVENA.-

Procedimientos Financieros:

Todo lo referente a depósitos, remesas, anticipos y reposiciones de fondos de trabajo, será objeto de convenimiento separado entre " LA COMPANIA " y " EL AGENTE ".

DECIMA.-

" LA COMPANIA " se reserva el derecho de supervisar, en cualquier momento y en la forma que crea más conveniente, todas las operaciones y actividades que en virtud de este Contrato realice " EL AGENTE " y tendrá asimismo el derecho de examinar los comprobantes relacionados con el negocio a que este Contrato se refiere.

DECIMA PRIMERA.-

" EL AGENTE " se compromete a observar y cumplir todas las reglamentaciones impuestas por la Conferencias de las cuales sea parte " LA COMPANIA " aplicables en el tráfico o tráficos atendidos por " EL AGENTE " bajo los términos de este Contrato.

DECIMA SEGUNDA.-

" EL AGENTE " no podrá ofrecer garantías, efectuar rebajas o conceder plazos para el pago de fletes u otros créditos, ni reconocer comisiones o -- ejecutar acto alguno, contrario a las instrucciones que haya recibido o a los intereses de la Empresa agenciada.

DECIMA TERCERA.-

" EL AGENTE " no podrá aceptar el agenciamiento de Empresas que compitan directamente con " LA COMPANIA ", sin el previo consentimiento de ésta da do por escrito.

DECIMA CUARTA.-

" EL AGENTE " se obliga a efectuar las cobranzas de aquellos fletes provenientes de embarques de exportación, así como también por concepto de pasajes. Respecto a los fletes de importación, efectuará las cobranzas de - aquellos que deban ser pagados en los puertos de su agenciamiento.

DECIMA QUINTA.-

" EL AGENTE " no podrá, sin el previo consentimiento de " LA COMPANIA " - dado por escrito, ceder o traspasar este Contrato o parte de él a perso - nas, firmas o empresa alguna, tampoco efecutar convenio o trato alguno - por el cual los servicios que se ha comprometido a prestar sean ejecuta - dos por cualquier otra persona, firma o empresa actuando o no como Agente.

DECIMA SEXTA.-

Reserva:

" EL AGENTE " se obliga a mantener la mas estricta reserva en los negocios de " LA COMPANIA " y no permitir que se utilicen los documentos y datos -- que obren en su poder en provecho de compañías competidoras o de terceros, o en perjuicio de las personas que hayan contratado con " LA COMPANIA ". Todos los libros, informes, documentos originales o duplicados, instrucciones generales o confidenciales y, en general todos los archivos que reposan en la Agencia, cualquiera que sea la epoca a que se refieran, son -- propiedad exclusiva de " LA COMPANIA " y tienen el carácter de reservados y confidenciales.

Asímismo, bajo las sanciones legales pertinentes, " EL AGENTE " no usará -- para sí las informaciones de " LA COMPANIA ", ni retirará los documentos -- relacionados con el negocio de transporte marítimo o con la clientela de -- la Empresa el día en que, por cualquier motivo, termine el presente contrato.

DECIMA SEPTIMA.-

Este Contrato se celebrará por término indefinido y podrá ser terminado en cualquier tiempo y por cualesquiera de las partes mediante aviso o notificación dado por escrito a la otra parte con noventa (90) días de anticipación.

DECIMA OCTAVA.-

La rescisión del presente Contrato, por cualquier causa, no relevará a -- " EL AGENTE " o a " LA COMPANIA " de sus respectivas responsabilidades estipuladas en este Contrato, hasta tanto no se obtenga el finiquito correspondiente.

DECIMA NOVENA.-

Las dudas y controversias de cualquier naturaleza que puedan suscitarse sobre este Contrato y que no llegaren a ser resueltas amigablemente por las partes contratantes, por ningún motivo ni causa podrán dar origen a reclamaciones extranjeras y seran decididas por los tribunales competentes de .
..... escogida como domicilio especial y único a todos los -- efectos derivados del presente Contrato.

Así lo otorgamos y firmamos en dos (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en

ANEXO " A "

COMISIONES DE AGENCIAMIENTO

Buques de Línea

Carga Local

1	<u>Comisión de Salida sobre flete Neto</u>	
	- Carga General solicitada y cargada por " EL AGENTE "	X
	- Carga General solicitada por "LA COMPANIA " u otra entidad y cargada por " EL AGENTE " .	X
	- Carga Homogénea en lotes de 1000 F T o más cargada	X
	- Carga a Granel - seca, cargada	X
	- Carga a Granel - líquida, cargada	X
11	<u>Comisión de Entrada sobre Flete Neto</u>	
	- Carga General descargada	X
	- Carga homogénea en lotes de 100 F T o más . descargada	X
	- Carga de Planta contratada	X
	- Carga a Granel, seca o líquida, descargada.	X

NOTA: En caso de que la comisión total por buque-puerto sea menos de U.S. \$ le será reconocido al Agente un monto mínimo de U.S.\$..... por buque-puerto.

Definición:

" FLETE NETO ", usado en este acuerdo significa el flete cobrado a los embarcadores o consignatarios, pre y post flete, impuestos o cualquier otro renglon cobrado de los embarcadores o consignatarios, pero no retenido por el propietario del buque como flete propiamente dicho.

III " BUQUES TRAMPS ", cargados en parte o totalmente de carga homogénea, (principalmente hierro y productos de acero) o carga a granel, de un embarcador para un consignatario por puerto.

1) Cargando o descargando, por buque - por puerto US\$ por los primeros días y US\$..... por cada día o parte de día adicional.

2) Cargando y descargando combinadamente, por buque-por puerto, US\$....., por los primeros días y US\$..... por cada día o parte de día adicional.

IV " NO CARGO ", serán clasificados como Toques de Emergencia, por combustible, provisiones, reparaciones, diques, enfermedades de la tripulación, etc., US\$..... por toque.

" ATENCIONES A LA TRIPULACION "

- Hospitalización	U.S.\$.... por hombre
- Pérdida del buque	U.S.\$.... por hombre
- Por atención en caso de enfermedad	U.S.\$.... por hombre

V TRANSBORDOS.

(Carga de Salida)

(Carga de Entrada)

CONTRATO DE AGENCIAMIENTO DE PUERTO

ENTRE

Entre la, Sociedad mercantil legalmente -
constituida y domiciliada en representada por ..
..... que en adelante y para los-
efectos de este Contrato se denominará " LOS AGENTES GENERALES ", por una
parte; y por la otra,..... Sociedad mercan -
til legalmente constituida y domiciliada en que para los efec
tos de este Contrato, se denominará " LOS AGENTES DE PUERTO ", representa
da porse -
ha convenido en celebrar un contrato de Agenciamiento de Puerto, según --
las Cláusulas siguientes:

PRIMERA...... en su caracter-
de Agente Generales en de la Empresa Naviera en adelante -
denominada " LOS AGENCIADOS ", nombra a " LOS AGENTES DE PUERTO, para que
como tales atiendan en los puertos de a todos los buques de -
" LOS AGENCIADOS ", ya sean los de su propiedad, los arrendados, adminis-
trados o de otra manera controlados por éstos.

SEGUNDA. - a) " LOS AGENTES DE PUERTO " aceptan dicho nombramiento y se comprometen a atender fielmente, con la debida puntualidad y la mejor voluntad, la recepción y entrega de los cargamentos conforme a los usos y -- costumbres del puerto; recepción y despacho de los buques; arreglos para -- la estiba y muelles; y en general a cumplir todos los deberes que se le -- exigen a cualquier Agencia de Puerto, procediendo siempre de acuerdo con -- las instrucciones y órdenes que les sean impartidas por " LOS AGENTES GE -- NERALES " .-----

b) " LOS AGENTES DE PUERTO " prestarán su asistencia a los -- buques en cuanto al suministro de combustible, agua y provisiones, vigila -- rán las reparaciones de emergencia y otros asuntos similares, de acuerdo -- con las instrucciones que al respecto les comuniquen " LOS AGENTES GENERA -- LES " .-----

c) " LOS AGENTES DE PUERTO " expedirán los conocimientos de embarque a los respectivos embarcadores y los boletos a los pasajeros, con -- forme a los formularios correspondientes de " LOS AGENCIADOS ". También e -- laborarán los manifiestos y otros documentos que se relacionen con los car -- gamentos. En aquellos casos en que fueran impuestas multas causadas por -- negligencias de " LOS AGENTES DE PUERTO " en la elaboración de los mismos, -- éstos reembolsarán a " LOS AGENTES GENERALES " las cantidades correspondien -- tes. -----

TERCERA .- Como compensación por los servicios mencionados. " LOS AGEN -- TES GENERALES " pagarán a " LOS AGENTES DE PUERTO " las comisiones que se -- especifican en el Anexo " B" del presente contrato, el cual forma parte -- integrante del mismo .-----

CUARTA .- Por las comisiones arriba indicadas, " LOS AGENTES DE PUERTO" -- convienen en prestar los siguientes servicios, los cuales se enumeran a -- título meramente enunciativo y no taxativo:

a) Servicios de Buques.- Asistir al servicio de buques de -- acuerdo con la práctica usual, incluyendo entrada y despacho de aduana, - anclaje, arreglo para facilidades de atraque y desatraque, de acuerdo con las tarifas oficiales y usuales existentes en el respectivo puerto, o tarif as aceptadas previamente por " LOS AGENTES GENERALES ".

b) Supervisión de Operaciones de Muelle.- " LOS AGENTES DE - PUERTO " convienen en mantener por su propia cuenta. personal responsable- y suficiente en los puertos de su jurisdicción, con el objeto de dirigir, controlar e inspeccionar las operaciones de carga, descarga, de terminal - y de confrontación. " LOS AGENTES DE PUERTO " deberán conformar y darle - su aprobación por escrito a todos los pagos por concepto de trabajos ejecu- tados con motivo de las operaciones antes mencionadas, sin cuyo requisito- " LOS AGENTES GENERALES " no darán curso a los comprobantes respectivos, = los cuales se reservan examinar y conformar u objetar mediante el reparo - correspondiente -----

c) Reparación de Buques y Proveeduría.- En conformidad con las instrucciones que reciban de " LOS AGENTES GENERALES ", contratar, fa- cilitar e informar sobre las reparaciones de los buques y asistir a la com pra de provisiones y materiales para éstos. -----

d) Documentación.- Elaborar todos los documentos necesarios, formularios, conocimientos y otros relacionados con la recepción, entrada- aduanal, despacho y manejo de toda la carga contratada para su transporte- en buques propiedad y operados por " LOS AGENCIADOS " y actuar conforme a las leyes, reglamentos y demás normas aplicables en..... y en los países del exterior, según fuere el caso, todo en conformidad con las instruccio- nes que les sean dadas por " LOS AGENTES GENERALES " -----

e) Reclamos en relación a las mercancías.- " LOS AGENTES DE- PUERTO " se obligan a informar e investigar y tramitar en beneficio de - - " LOS AGENCIADOS " todos los reclamos que puedan resultar en su jurisdic- ción, en relación a las mercancías, como consecuencia de cualquiera de las operaciones de " LOS AGENCIADOS " y su-ministrar toda la documentación e-

información correspondiente en conformidad con las instrucciones que al --
efecto impartan " LOS AGENTES GENERALES " -----

QUINTA.- " LOS AGENTES DE PUERTO " pondrán todo su interés en emplear personal suficiente e idóneo para atender los asuntos de " LOS AGENCIADOS" y también será su obligación informar permanentemente a " LOS AGENTES GENERALES " respecto a todos los asuntos de interés en relación con el servicio, tales como movimiento de buques operaciones portuarias, conflictos laborales, etc. -----

SEXTA.- El personal que " LOS AGENTES DE PUERTO " contrate para prestar sus servicios en la ejecución y aplicación de este Contrato estará a cargo exclusivo de " LOS AGENTES DE PUERTO ", quienes pagarán los salarios seguro social, indemnizaciones, riesgos de trabajo, sobretiempo y demás -- gastos que dicho personal ocasione. En consecuencia, " LOS AGENTES DE PUERTO " asumen por su cuenta y riesgo exclusivo, el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos, contratos individuales y colectivos, que rijan las relaciones laborales . -----

Aparte Unico.- Se exceptúa el personal que " LOS AGENTES DE PUERTO " contraten por cuenta de " LOS AGENTES GENERALES ", previa autorización por éstos, en cuyo caso las obligaciones correspondientes serán por cuenta de " LOS AGENTES GENERALES ". -----

SEPTIMA.- Envío de Relaciones de Gastos e Ingresos.- " LOS AGENTES DE PUERTO " se comprometen a enviar las relaciones de gastos de cada buque con la periodicidad que indiquen " LOS AGENTES GENERALES ", haciendo constar siempre claramente el nombre del buque y el número del viaje al cual se refiere. " LOS AGENTES GENERALES " reconocerán solamente los gastos que sean propios de la escala y operación del buque, de acuerdo con el espíritu y la letra del presente contrato y que sean comprobados mediante los correspondientes recibos. Igualmente se comprometen a enviar a " LOS AGENTES GENERALES ", con la periodicidad que se establezca y por separado, la relación de ingresos de cada buque. Las relaciones de gastos y las de ingresos deberán ser elaboradas según las instrucciones que al respecto impartan --

" LOS AGENTES GENERALES " y usando siempre los formularios suministrados -
por éstos. -----

OCTAVA.- " LOS AGENTES DE PUERTO " se comprometen a prestar asisten -
cia a " LOS AGENCIADOS " y al Capitán o a quien haga sus veces en todas las
tramitaciones que tengan que efectuar ante Tribunales, Aduanas, Capitanías
de Puerto, Inspectorías o Comisionadurías del Trabajo, muy especialmente -
en los casos de protesta y experticias por abordaje, echazón, arribadas for
zosas, recepción o entrega de carga y en general averías, tanto en el bar-
co como en el cargamento, Así como cuando se trate de embarco o desembarco
de tripulantes, Asimismo, apelar y tramitar las sanciones administrativas-
que al Capitan o a " LOS AGENCIADOS " les puedan ser impuestas por las au-
toridades en los puertos bajo su jurisdicción. Es pacto expreso que " LOS-
AGENCIADOS " ni " LOS AGENTES GENERALES " en ningún caso asumirán respon-
sabilidades alguna por hecho u omisiones de " LOS AGENTES DE PUERTO " cuan-
do éstos hayan actuado contrariando las estipulaciones de este Contrato y-
las instrucciones establecidas o que les hayan sido impartidas, en cuyo ca-
so la responsabilidad corresponde a " LOS AGENTES DE PUERTO " -----

NOVENA.- Procedimiento Financiero.- Todo lo referente a depósitos, re-
mesas, anticipos y reposición de fondos de trabajo, etc., será objeto de -
convenimiento separado entre " LOS AGENTES GENERALES " y " LOS AGENTES DE
PUERTO " .

DECIMA.- " LOS AGENTES GENERALES " se reservan el derecho de supervi-
sar, en cualquier momento y en la forma que crean más conveniente, todas -
las operaciones y actividades que en virtud de este Contrato realicen " LOS
AGENTES DE PUERTO " y tendrán asimismo el derecho de examinar los documen-
tos probatorios, comprobantes de cobros, gastos y demás renglones relacio-
nados con el negocio a que este Contrato se refiere. -----

DECIMA PRIMERA .- " LOS AGENTES DE PUERTO " se comprometen a observar y
cumplir todas las reglamentaciones impuestas por las conferencias de las -
cuales sean parte " LOS AGENCIADOS ", aplicables en el tráfico atendido --
por " LOS AGENTES DE PUERTO " bajo los términos de este Contrato. -----

DECIMA SEGUNDA.- " LOS AGENTES DE PUERTO " no podrán aceptar el agencia-
miento de empresas que compitan con " LOS AGENCIADOS " .

Sin el previo consentimiento de éstos, dado por escrito y por intermedio de " LOS AGENTES GENERALES ". -----

DECIMA TERCERA.- " LOS AGENTES DE PUERTO " se obligan a efectuar las cobranzas de aquellos fletes provenientes de embarques de exportación, así como también por concepto de pasajes. Respecto de los fletes de importación efectuarán las cobranzas de aquellos que deban ser pagados en los puertos de su agenciamiento.

DECIMA CUARTA.- " LOS AGENTES DE PUERTO " no podrán, sin el previo consentimiento de " LOS AGENTES GENERALES ", dado por escrito, ceder ó traspasar este Contrato o parte de él a personas, firmas o empresa alguna, no tampoco efectuar convenio o trato alguno por el cual los servicios que se han comprometido a prestar sean ejecutados por cualquier otra persona, firma ó empresa, actuando ó no como Agentes. -----

DECIMA QUINTA.- Este Contrato se celebra por término indefinido y podrá ser terminado en cualquier tiempo y por cualquiera de las partes mediante aviso o notificación dado por escrito a la otra parte con un (1) año de anticipación, Sin embargo, en caso de que los " AGENTES GENERALES " y los " AGENCIADOS ", es decir, y la Empresa Naviera den por terminado por cualquier causa el Contrato de Agenciamiento General que tienen celebrado, el presente Contrato quedará terminado en la misma fecha.

DECIMA SEXTA.- La rescisión del presente Contrato, por cualquier causa no relevará a " LOS AGENTES DE PUERTO " de su responsabilidad ante " LOS AGENTES GENERALES " hasta tanto no obtengan de éstos el finiquito correspondiente. -----

Así lo otorgamos y firmamos en dos (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en

ANEXO " B "

COMISIONES

1 SERVICIO DE LINEA

A) Comisión de Entrada sobre Flete Neto

- | | |
|------------------------------|---|
| 1) Carga General descargada | X |
| 2) Carga a granel descargada | X |

B) Comisión de Salida sobre Flete Neto

- | | |
|---|---|
| 1) Carga General obtenida y cargada por " LOS AGENTES DE PUERTO " | X |
| 2) Carga general obtenida por terceros y cargada por " LOS AGENTES DE PUERTO " | X |
| 3) Carga general obtenida por " LOS AGENTES DE PUERTO " pero cargada en puertos fuera de su jurisdicción o en buques del Servicio no agenciados por ellos | X |
| 4) Carga a granel obtenida y cargada por " LOS AGENTES DE PUERTO " | X |
| 5) Carga a granel obtenida por terceros - y cargada por " LOS AGENTES DE PUERTO " | X |
| 6) Carga a granel obtenida por "LOS AGENTES DE PUERTO" y cargada en puertos fuera de su jurisdicción o en buques del Servicio no agenciados por ellos | X |

C) Comisión por Transbordos

Carga general transbordada

sobre
X Flete neto
corrido.-

D) Unico

Cuando el monto total de la Comisión a pagar al " AGENTE DE PUERTO " sea inferior a US \$ el " AGENTE GENERAL " le reconocerá un mínimo - de US \$ por puerto.

Definición:

1) Servicio: Se refiere al servicio
.....
.....

2) Flete Neto:

Flete Neto significa el monto cobrado de embarcaciones o consignatarios menos los renglones de recargos, Pre y/o Post Flete impuestos y cualquier otro renglón cobrado de los embarcadores o consignatarios - pero no retenido por "LOS AGENCIADOS" como flete propiamente dicho. Los recargos por carga pesada y/o extralarga se consi derán para estos efectos como flete.

3) Carga a granel:
A) Carga sin embalar, suelta, independien te del tonelaje.
B) Lotes de carga homogénea de 1.000 tons. flete o más en cualquier buque, de un - solo embarcador para un solo importador en cada puerto.

II.- BUQUES DE SERVICIO OCASIONAL (TRAMPS)

- A) Cargando o descargando, en condiciones libre de carga y/o descarga (Fi & Fo) US \$
por buque y puerto.
- B) Descargando y después cargando, bajo las mismas condiciones del literal A) que precede US \$
por buque y puerto.

C) Como agentes de los Armadores Únicamente

Mitad de las comisiones A) o B)

SIN CARGA

En caso de toques para tomar combustible,
provisiones, reparaciones, enfermedades de tripulantes
o cualquier otra causa.

US \$

ANEXO A

PRIMERA ETAPA DE OPERACION

a) COSTO MENSUAL DEL PERSONAL ADMINISTRATIVO PARA UN PERIODO INICIAL DE UN AÑO OPERANDO CON CUATRO BUQUES RENTADOS.

	Costo Unitario <u>(DlIs.)</u>	Costo Departamental <u>(DlIs.)</u>
1 Gerente General	3000	
1 Secretaria Bilingue	<u>475</u>	3475
1 Gerente de Operaciones	2250	
1 Secretaria Bilingue	475	
1 Jefe Depto. Operaciones	<u>1750</u>	4475
1 Gerente Comercial	2250	
1 Secretaria Bilingue	450	
1 Sub-Gerente Comercial	2000	
1 Jefe Dpto. Tarifas Fletes	<u>1750</u>	6450
1 Jefe Dpto. Finanzas	<u>1750</u>	1750
1 Jefe Dpto. Servicios Generales	1750	
1 Oficinista Taquimecanógrafa	300	
1 Aydte. Serv. Generales (Contador)	1500	
1 Aydte. Serv. Generales (Cajero)	1350	
1 Oficinista Taquimecanógrafa	300	
1 Telefonista / Recepcionista	300	
1 Conserje	150	
1 Mensajero	200	
2 Pool Oficinis. Taquimecanog.	<u>600</u>	6450
1 Asesor Legal (Secretario)	2250	
<u>1</u> Secretaria Bilingue	<u>450</u>	2700
22		
Costo Total (DlIs.)		25300
20% vacaciones y prestaciones	21600	4320
38.27% vacaciones y prestaciones		
S/ 3700		<u>1416</u>
		31036

ANEXO - A

b) COSTO MENSUAL DE ADMINISTRACION PARA EL PERIODO INICIAL DE UN AÑO INCLUYENDO SALARIOS, OPERACION, DE RENTA, TELEFONO, ETC.

	<u>SUB-TOTAL</u>	<u>TOTAL</u>
Sueldo y Préstaciones de 22 personas	31,036	
Renta Local	1,500	
Comunicaciones		
Teléfono, telex, telegrama	2,000	
Viáticos y gastos de funcionarios	2,000	
Gastos de Representación de funcionarios	750	
Transportes Locales	200	
Depreciación Equipo de Oficina		
0.8% sobre Dlls. 50,000	400	
Gastos de Publicidad	<u>2,000</u>	
	39,886	39,886

ANEXO - B

SEGUNDA ETAPA DE OPERACION

a) COSTO MENSUAL DEL PERSONAL ADMINISTRATIVO PARA UN PERIODO INICIAL DE UN AÑO OPERANDO CON SEIS BUQUES RENTADOS.

	Costo Unitario (Dls.)	Costo Departamental (Dls.)
1 Gerente General	3,000	
1 Secretaria Bilingue	475	3,475
1 Gerente de Operaciones	2,250	
1 Secretaria Bilingue	475	
1 Sub-Gerente de Operaciones	2,000	
1 Secretaria	325	
1 Jefe Dpto. Operaciones	1,750	
1 Jefe Dpto. Técnico	1,750	8,550
1 Gerente Comercial	2,250	
1 Secretaria Bilingue	450	
1 Sub-Gerente Comercial	2,000	
1 Secretaria	325	
1 Jefe Dpto. Tarifas fletes	1,750	
1 Jefe Dpto. Cont. Seg. Recl.	1,750	8,525
1 Gerente de Economía	2,250	
1 Secretaria Bilingue	450	
1 Ayudante Estadísticas	1,500	
1 Jefe Dpto. Finanzas	1,750	5,950
1 Gerente Administrativo	2,250	
1 Secretaria Bilingue	450	
1 Jefe Dpto. Servicios Generales	1,750	
1 Oficinista Taquimecanógrafa	300	
1 Aydte. Serv. Grales (contador)	1,500	
1 Aydte. Serv. Grales (cajero)	1,350	

1	Oficinista Taquimecanógrafa	300	
1	Telefonista/Repcionista	300	
1	Conserje	150	
1	Mensajero	200	
3	Pool oficinistas taquimecanógrafas	<u>900</u>	9,450
1	Aesor Legal (Secretario)	2,250	
<u>1</u>	Secretaria Bilingue	<u>450</u>	2,700
33	Personas		

Costo Total (Dlrs.)	38,650
20% vacaciones y prestaciones 33,100	6,620
38.27% vacaciones y prestaciones	
S/5,550.00	<u>2,124</u>
	47,394

ANEXO - B

b) COSTO MENSUAL DE ADMINISTRACION PARA UN PERIODO INICIAL DE UN AÑO -
INCLUYENDO SALARIOS, PRESTACIONES, RENTA, TELEFONO, ETC.

	<u>SUB-TOTAL</u>	<u>TOTAL</u>
SUELDOS Y PRESTACIONES DE 33 PERSONAS	47,394	
RENTA LOCAL	2,500	
COMUNICACIONES Teléfono, telex, telegrama	2,500	
VIATICOS Y GASTOS DE FUNCIONARIOS	3,000	
GASTOS DE REPRESENTACION DE FUN- CIONARIOS	1,000	
TRANSPORTES LOCALES	200	
DEPRECIACION EQUIPO DE OFICINA, 0.8% SIBRE \$11s. 160,000	1,280	
GASTOS DE PUBLICIDAD	<u>2,000</u>	
		<u>59,879</u> *****

ANEXO - C

COSTO MENSUAL DEL PERSONAL ADMINISTRATIVO PARA OPERACION DE UNA ETAPA POSTERIOR DE DESARROLLO CON BUQUES PROPIOS Y RENTADOS.

<u>I.- PUESTO</u>	<u>SALARIO MENSUAL</u> <u>U.S. DOLARES</u>
1.- Gerente General	3,000.00
2.- Gerente de Operaciones	2,250.00
3.- Gerente Comercial	2,250.00
4.- Gerente Administrativo	2,250.00
5.- Gerente de Economía	2,250.00
6.- Subgerente de Operaciones	2,000.00
7.- Subgerente Comercial	2,000.00
8.- Subgerente Administrativo	2,000.00
9.- Subgerente de Economía	2,000.00
10.- Asesor Legal (Secretario)	2,250.00
11.- Jefe Departamento de Operaciones y Fletam.	1,750.00
12.- Jefe Departamento Técnico	1,750.00
13.- Jefe Departamento de tarifas y fletes	1,750.00
14.- Jefe Dpto. de Contratos, Seguros, Reclamos.	1,750.00
15.- Jefe Departamento de Servicios Generales	1,750.00
16.- Jefe Departamento de Personal	1,750.00
17.- Jefe Departamento de Finanzas	1,750.00
18.- Jefe Dpto. Investigaciones y Desarrollo	1,750.00
19.- Inspector Técnico de Cubierta	1,600.00
20.- Inspector Técnico de Máquinas	1,600.00
21.- 2 Aydtes técnicos de Operaciones 1.500 c/u.	3,000.00
22.- Aydte Técnico de Tarifas y Fletes	1,500.00
23.- Aydte Técnico de contratos, seg., reclamos	1,500.00
24.- Aydte Técnico serv. Gnrles (CONTADOR).	1,500.00
25.- Aydte Técnico Serv. Gnrles (CAJERO)	1,350.00

26.- Ayudante Técnico de Personal	1,500.00
27.- Ayudante Técnico de finanzas	1,500.00
28.- Ayuda Técnico de Investig. y Desarrollo	1,500.00
29.- Secret. Ejecutiva de la Gerencia General	475.00
30.- Secret. Bilingue de la Gerencia de Operac.	450.00
31.- Secret. Bilingue de la Gerencia Comercial	450.00
32.- Secret. Bilingue de la Gerencia Administrativa	450.00
33.- Secret. Bilingue de la Gerencia Economía	450.00
34.- Secret. Bilingue del Asesor Legal (Secret).	450.00
35.- Secret. Taquimecanóg. Subgeren. Operac.	325.00
36.- Secret. Taquimecanóg. -Subgeren. Comer.	325.00
37.- Secret. Taquimecanóg. -Subgeren. Administr.	325.00
38.- Secret. Taquimecanóg. -Subgeren. Economía	325.00
39.- Oficin. Taquimecanóg. -Jefat. de Operac.	300.00
40.- Oficin. Taquimecanóg. -Jefat. Técnica	300.00
41.- Oficin. Taquimecanóg. -Jefat. Tarifas, Felt.	300.00
42.- Oficin. Taquimecanóg. -Jefat. de Contratos, Seguros y Reclamos	300.00
43.- Oficin. Taquimecanóg. -Jefat. Serv. Generales	300.00
44.- Oficin. Taquimecanóg. -Jefat. Personal	300.00
45.- Oficin. Taquimecanóg. -Jefat. Finanzas	300.00
46.- Oficin. Taquimecanóg. -Investig. y Desarr.	300.00
47.- Encargado de Biblioteca y Hemeroteca	600.00
48.- Jefe de archivo	500.00
49.- Ayudante de archivo	350.00
50.- Chofer	275.00
51.- Chofer	275.00
52.- Telefonista Bilingue	300.00
53.- Conserje	150.00
54.- Conserje	150.00
55.- Mensajero	200.00

S U M A

62,025.00

II. 20% vacaciones y prestaciones sobre U.S. \$ 52,800.00 Salario de personal directivo	10,500.00
III. 38.27% vacaciones y prestaciones sobre U.S. \$ 9,225.00 salario personal subalterno	<u>3,530.41</u>
TOTAL SALARIOS MENSUALES PERSONAL	76,115.41
IV. Renta Local	2,500.00
V. Comunicación: Teléfonos, telex, radiogramas	3,000.00
VI. Viáticos y gastos de funcionarios	3,500.00
VII. Gastos de representación de funcionarios	1,000.00
VIII. Gasolina y gastos de vehículos	500.00
IX. Depreciación equipo de oficina 0.8% sobre \$ 200,000.00	1,600.00
X. Gastos de Publicidad	<u>2,000.00</u>
Total costo mensual de administración	<u>90,215.41</u> *****

TITULO TERCERO

" CONCLUSION "

CAPITULO VI.

- 1.- Conclusiones y Recomendaciones.
- 2.- Bibliografía y Documentos.
- 3.- Índice.

1.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En cuanto a las conclusiones, el propio contenido de estudio nos conduce inobjetablemente hacia la aceptación de la viabilidad y factibilidad de una empresa de tal magnitud.

En cada uno de los temas procuré profundizar lo suficiente y obtener resultados concretos, objeto de análisis, sin que los resultados se vean afectados por variaciones verdaderamente sensibles.

Es probable que en la fase de iniciación de operaciones se presente una situación de déficit, pero en realidad se ha planteado en términos de viabilidad económica y se sobreentiende que los períodos iniciales que requieren fuertes inversiones no pueden generar una rentabilidad inmediata.

Las recomendaciones están resumidas de la siguiente manera:

- 1.- Que en el área de competencia legal se analicen con mayor profundidad, las normas vigentes del Derecho Internacional Privado y en particular el Derecho Marítimo Mercante, para tener completo el marco jurídico de la Empresa.
- 2.- Que la estructura administrativa, partiendo de la Gerencia General, - en sentido descendente, se implante de acuerdo con los lineamientos del organigrama presentado, ajustando sus mecanismos a las necesidades impuestas por las distintas etapas de desarrollo de la empresa.
- 3.- Que en materia de Agencias y Sucursales, la empresa opere mediante contratos de agencia con empresas o instituciones dedicadas al tráfico marítimo, que llenen los requisitos estipulados en el inciso dedicado a tal tema.
- 4.- Que la empresa continúe recabando informaciones estadísticas similares a las que se utilizaron en el presente estudio y que la Gerencia General procure la actualización de dichas informaciones para la proyección de los estudios económicos futuros.

- 5.- Que la empresa inicie sus actividades navieras sobre la base de la ruta 3-A, la cual hace escalas en los once puertos mas productivos según la evaluación de resultados y con una frecuencia aproximada de 22 días.
- 6.- Que la ruta 4 opere con el propósito de brindar un servicio de verdadera complementación e introducción comercial entre los puertos del sector oriental de la cuenca del Caribe, a pesar de los pronósticos -- deficitarios que se refieren a esta ruta.
- 7.- Que en consideración a la conveniencia de enjugar ese posible déficit se estudie la posibilidad de hacer un arreglo de operaciones con WISCO (West Indies Shipping Co.) para explotar la ruta de tal manera que -- ambas empresas se complementen y se sirvan recíprocamente como alim
tadoras.
- 8.- Que la Empresa comience sus actividades con buques tomados en fleta --
mento, a fin de ensayar las rutas propuestas.

El resumen de recomendaciones que se derivan del estudio de factibilidad, es únicamente una guía que pretende una jerarquización de los pasos a seguir.

El estudio adolece posiblemente de pequeñas deficiencias de forma, - pero estoy seguro que ésto no afecta a la plena validez de sus conclusiones, y por consiguiente a la factibilidad positiva de la empresa.

2.- BIBLIOGRAFIA Y DOCUMENTOS

- (1) Estadísticas Básicas de los países de América Latina, del Banco Interamericano de Desarrollo, BID-1974.
- (2) Atlas World Bank, International and Panamerican Copyright Convention Books, New York USA-1974.
- (3) Estadísticas Básicas de América Latina y el Caribe, BID-1973.
- (4) Boletín Mensual Estadístico (Marzo), Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE, Bogotá Colombia-1974.
- (5) Revista Comercio Exterior, del Banco Nacional de Comercio Exterior BNCE, México-1973.
- (6) Estadísticas Básicas de América Latina y el Comercio, BID- 1975.
- (7) Year Book of National Accounts. Statistics, Tomos I y II, Organización de las Naciones Unidas, ONU-1974.
- (8) La integración Económica de Centroamérica, de Alvaro Fernández Escalante, República de El Salvador C.A.-1976.
- (9) Anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana México -1974.
- (10) Direction of Trade (Directorio de Comercio), Fondo Monetario Internacional. FMI, New York USA-1974.
- (11) Anuario Estadístico de América Latina, de la Comisión Económica para América Latina CEPAL, Organización de Naciones Unidas ONU, Santiago de Chile-1974/75.

- (12) Establishment or expansion of merchant marines in Developing Countries TD/26, United Nations Conference of Trade and Development UNCTAD, - - ONU-1976.
- (13) Ocean Transport in the Caribbean Community. Pos /75/72. by Economic Comisión Latin America ECLA-1975.
- (14) Coyuntura y Perspectivas del Transporte Marítimo en la Comunidad del - Caribe, E/CEPAL/1003, Comisión Económica para América Latina. ONU.
- (15) Estrategia Internacional de Desarrollo, resolución 2626 (XXV) de la Asamblea General, Naciones Unidas, ONU-1970
- (16) Annual Report, Lloyd's Register of Shipping, London-1973.

3.- INDICE

PAGINA

INTRODUCCION

1

TITULO PRIMERO

"ANALISIS ECONOMICO-TECNICO PARA LA OPERACION Y DESARROLLO DE LA EMPRESA"

CAPITULO I

- 1.- Estudio de Mercado I.- Análisis de datos estadísticos para determinación de volúmenes de carga transportada en el área. 7
- 2.- Estudio de Mercado II.- Análisis de los cargamentos potenciales mediatos y futuros. 29

CAPITULO II

- 1.- Infraestructura portuaria en el área 32
- 2.- Información sobre el mercado de buques y determinación de características de buques adecuados. 33
- 3.- Evaluación de los costos terminales portuarios. 38

CAPITULO III

- 1.- Información sobre la oferta del servicio y Evaluación de rutas factibles. 41
- 2.- Estudio de Tiempos e Itinerarios. 60

CAPITULO IV

- 1.- Resultados Proforma de la Simulación de Viajes 73
- 2.- Análisis de los resultados. 83
- 3.- Análisis de sensibilidad a los resultados. 86

TITULO SEGUNDO.

" ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DE LA EMPRESA "

CAPITULO V

- 1.- Estructura Administrativa de la Empresa. 93
- 2.- Proyecto del Reglamento Orgánico-Operativo 99
- 3.- Agencias y Sucursales. 109

TITULO TERCERO.

" CONCLUSION "

CAPITULO VI

- 1.- Conclusiones y recomendaciones. 137
- 2.- Bibliografía y documentos. 139
- 3.- Indice. 141