

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUADALAJARA

Incorporada a la Universidad Nacional Autónoma de México

50
29

ESCUELA DE ADMINISTRACION, CONTABILIDA Y ECONOMIA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Estructura de Organización de una Pequeña Compañía Fletera

SEMINARIO DE INVESTIGACION

que para obtener el título de:

LICENCIADO EN ADMINISTRACION

presenta

MARIA CONSUELO RIVERA VILLAVICENCIO



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

ESTRUCTURA DE ORGANIZACION DE UNA PEQUERA COMPANIA FLETE-
RA.

I N D I C E G E N E R A L	PAG.
INTRODUCCION.	1
CAPITULO I.	
CONCEPTOS GENERALES.	
a).- DEFINICION DE ADMINISTRACION.	2
b).- CONCEPTO DEL SERVICIO PUBLICO.	3
CAPITULO II.	
COMPANIA FLETERA	
a).- CONCEPTO DE FLETE.	5
b).- ORIGEN DE LA COMPANIA FLETERA.	5
c).- OBJETIVO DE LA COMPANIA FLETERA	6
d).- TIPO DE FLETES Y LA CAPACIDAD DE UNIDADES AL SERVI CIO DEL FLETE.	7
e).- TIPOS DE MERCANCIA QUE SE MANEJAN Y SUS LUGARES DE CARGA.	9
f).- TEMPORADAS ALTAS Y BAJAS DEL SERVICIO FLETERO	11
g).- RUTAS EN LAS CUALES PRESTA SERVICIO LA COMPANIA FLETERA	13
h).- REGLAS DE APLICACION DE LA TARIFA GENERAL. (Ver apén dice).	
i).- SUCURSALES DE LAS COMPANIAS FLETERAS	14
CAPITULO III.	
REQUISITOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LA COMPANIA FLETE RA	15

ORGANIGRAMA DE UNA COMPAÑIA FLETERA	20
a).- DESCRIPCION DE PUESTOS	22
b).- DEPARTAMENTOS MAS IMPORTANTES O BASICOS PARA EL MANEJO DE FLETES	23
c).- FORMAS DE CONTROL QUE SE MANEJAN DENTRO DE LA COMPAÑIA FLETERA	24

CAPITULO IV.

LOS GASTOS DERIVADOS DE LA EXPLOTACION DEL SERVICIO DE FLETES, SU CONTROL Y VIGILANCIA	31
a).- ENTRADA Y SALIDA DE FLETES	33
b).- TIEMPO STANDAR DE ENTREGA DE MERCANCIAS	35
c).- GASTOS DE GASOLINA Y ACEITE	36
d).- GASTOS DE SALARIOS	37
e).- GASTOS DE CARGA Y DESCARGA	38
f).- GASTOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACION DE UNIDADES	39

CAPITULO V.

PROBLEMAS CON QUE SE ENFRENTA MAS FRECUENTEMENTE LA COMPAÑIA FLETERA Y SU SOLUCION ACTIVA	40
a).- DIFERENCIAS QUE EXISTEN ENTRE UNA COMPAÑIA FLETERA Y EL HOMBRE CAMION	41
CONCLUSIONES	43
BIBLIOGRAFIA	44

INTRODUCCION.

El ramo del transporte desempeña una función fundamental ya que su producción permite, por una parte, realizar el proceso productivo de los otros ramos de la Economía Nacional y por otra la realización social de la producción.

La característica principal del ramo del transporte radica en que a diferencia de los otros, no transforma materia prima, sino que traslada productos o personas, por tanto es necesario - analizar los recursos necesarios para esta traslación o lo que es lo mismo, analizar qué requiere esta actividad para llevar a cabo su producción, utilizando estos recursos racionalmente; esto permitirá elevar la eficiencia económica e influirá positivamente en el resto de los ramos, de ahí, la necesidad del análisis de todos los elementos que permiten la producción y reproducción constante de la actividad.

De aquí viene la inquietud por escudriñar las operaciones que realiza una Compañía Fletera en cuanto a las operaciones exclusivas del Flete; algunas de las Compañías dedicadas al servicio Fletero mencionan la importancia del transporte en México en cuanto a carga de productos, considerándose el termómetro de la Economía Nacional.

CAPITULO I

CONCEPTOS GENERALES.

DEFINICION DE ADMINISTRACION.

Tomando como base a George R. Terry, nos dice que la Administración se refiere a establecer y lograr objetivos. Es el principal medio del hombre para utilizar los recursos materiales y los talentos de la gente en la búsqueda y logro de los objetivos estipulados. En cierto grado, la Administración se encuentra en casi todas las actividades humanas ya sea en la Fábrica, la Oficina, la Escuela, la Banca, el Gobierno, las Fuerzas Armadas, la Iglesia, los Sindicatos Laborales el Hogar, un Hotel o un Hospital.

Para lograr un objetivo, existe inevitablemente el acopio de los Recursos básicos de que dispone el hombre: Hombres, Materiales, Máquinas, Métodos, Dinero y Mercado.

La Administración se define en varias formas, dependiendo del punto de vista, convicciones y comprensión del que la define, por ejemplo, algunos definen la Administración como "la fuerza que dirige un Negocio y que es reponsable de su éxito o fracaso". Otros afirman que "La Administración es el desempeño para concebir y lograr los resultados deseados por medio de los esfuerzos de un grupo, que consisten en la utilización del talento Humano y los Recursos". Todavía otros declaran que la Administración es sencillamente "lograr que se hagan las cosas mediante la gente en tanto que otros alegan que puede resumirse en "Pla--

neación y Ejecución". Todas estas definiciones tienen su mérito; señalan importantes aspectos de la Administración.

Pero Terry nos dice que la Administración es un Proceso - distintivo que consiste en Planear, Organizar, Ejecutar y Controlar, desempeñado para determinar y lograr los objetivos manifestados, mediante el uso de seres Humanos y de otros Recursos. -
(1)

CONCEPTO DEL SERVICIO PUBLICO.

En términos generales, toda prestación destinada a satisfacer una necesidad colectiva de interés general. Jurídicamente considerado, el servicio público deriva de la necesidad general, Administrativa o política, que la colectividad experimenta, ya sea en materia de Seguridad exterior, Seguridad interior, Sanidad, Transporte de personas o cosas, Comunicaciones, Agua potable, Energía etc. Las características primordiales de estas - - prestaciones públicas son:

- a).- La Regularidad.
- b).- La Continuidad.
- c).- La Uniformidad.
- d).- La Satisfacción del interés general.
- e).- La tasa o retribución justa y equitativa.

(1) George R. Terry, Principios de Administración, Compañía Editorial, Continental, S.A., Cuarta Impresión: Noviembre de 1980.

Los economistas ortodoxos consideran que sólo puede hablarse de servicio público cuando la iniciativa privada es incapaz de asegurar a la colectividad estos servicios, ya sea por la enorme cuantía de las inversiones, ya por la imposibilidad de asegurar un mínimo de rentabilidad a la Empresa.

En efectos no es condición inevitable que estos servicios sean provistos por el Estado; pueden prestarlos los particulares a base de Concesiones o Permisos otorgados por el Estado. (2)

(2) Diccionario Encilopédico Quillet.

CAPITULO II

COMPANIA FLETERA .

En la actualidad existen diferentes Compañías dedicadas a prestar el servicio público del Flete; es decir de transportar - una determinada carga de productos Agrícolas o del Campo y también productos Industriales.

Para desarrollar esta Investigación fue necesario consultar varias de las mismas, con la finalidad de captar la forma como están Organizadas y de ahí sacar una representativa para el estudio que realizo. Todas estas Compañías Fleteras están registradas en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, como Sociedades Anónimas de Capital Variable, cuyo Capital está compuesto por varios socios o Concesionarios ya sea por la aportación de Unidades que presten el servicio público del Flete o por Dinero en efectivo; siempre y cuando hayan sido aceptados por dicha Sociedad.

CONCEPTO DEL FLETE.

Es el precio estipulado por el alquiler de la Unidad o de una parte de ella; es decir la Compañía Fletera se dedica a alquilar sus Unidades a diferentes Consignatorios que necesiten del transporte de sus materias primas por diferentes partes de la República, estipulándoles un precio o tarifa por tonelada - kilómetro, asegurándole al consignatorio el bienestar de su materia prima desde el punto de partida hasta que el consignatorio la reciba en buen estado y en el lugar fijado para su distribución y venta.

ORIGEN DE LA COMPANIA FLETERA.

Generalmente los antecedentes que se tienen de la Compañía son desde 1941; donde surgió la idea entre cuatro personas - que poseían la propiedad de 4 Unidades; es decir poseían 4 Camiones chicos de 7 toneladas cada uno, de asociarse con sus Unidades para dar un mejor servicio, tanto como para obtener más Capital y seguridad al sufrir un accidente en las Unidades.

En ese tiempo constituía verdaderamente una necesidad el transporte de Materias Primas por zonas cuyas carreteras eran - apenas de terracería y monte; venciendo estas dificultades el - servicio de Fletes fue creando una Organización mediante la Sociedad de Concesionarios y Permisionarios, haciéndose más grande y más fuerte en cuanto al servicio y a la calidad que se prestaba y se presta actualmente.

Hoy muchos de los socios que constituyeron la Compañía -- Fletera no se encuentran, pero dejaron la pauta a seguir y una - muy buena Organización en cuanto a la Compañía; que es tanto su crecimiento en la actualidad que cuenta con varias Sucursales en el País, proporcionando uno de los mejores servicios a puntos es estratégicos dentro de la República.

Las Unidades con que cuenta son de todo tipo de carros -- desde un Trailer Dina, Kenword, hasta carros Torton o de Carrocera; los Trailers pueden ser de Carrocera de 3 ejes y de Caja - refrigeradora con 2 ejes. Sus capacidades varían de 10 toneladas, 20 toneladas, 30 y 40 toneladas, haciendo una suma de 575 - Unidades prestando servicio público de Flete por la República Mexicana; es así como cumple con 44 años de servicio y de calidad al Consignatorio de una forma consecutiva ininterrumpida.

OBJETIVO DE LA COMPAÑIA FLETERA.

El principal objetivo que se implantó la Compañía Fletera

fue el de crear un Negocio próspero y eficiente, que fue creciendo conforme fueron creciendo las necesidades colectivas o de la sociedad como también las necesidades internas de la Empresa; como es el desplazamiento de Sucursales que vino a ser un objetivo principal el de ser una de las mejores Compañías Fleteras, que pudieran proporcionar su servicio de Fletes a todos los puntos - estratégicos donde se requiere del transporte de productos agrícolas, ganaderos e industriales.

Creando como ya se dijo, diferentes Sucursales que ha venido proporcionando un eficiente servicio como también han conectado la comunicación de varias ciudades difíciles de llegar a ella cumpliendo así uno de los tantos objetivos de la Empresa.

Hoy se dedica a mantener su prestigio dentro de un círculo de competencia fuerte, mejorando o estandarizando su servicio al público, responsabilizándose de toda la mercancía que es transportada por sus Unidades, hasta su destino.

TIPO DE FLETES Y LA CAPACIDAD DE UNIDADES AL SERVICIO DEL FLETE.

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte ha dividido el ramo del transporte en:

SERVICIO ESPECIALIZADO.- Que son aquellos servicios de transporte que se dedican al flete o transporte de una determinada carga o producto, y que no va a poder salirse de ese estandar; es decir siempre tiene que transportar el mismo producto.

SERVICIO DE CARGA REGULAR.- Es aquel servicio que se presta dentro de una determinada Ruta sin poder salir de ésta; pero que puede transportar cualquier tipo de productos ya sea productos del campo o industrializados, con la condición de no salir de su Ruta fija.

HOMBRE CAMION.- Es aquel propietario de un Camión que se dedica a explotarlo dando servicio de carga a cualquier parte de la República Mexicana sacando un permiso en la Secretaría de Comunicaciones y Transporte. Este servicio implica un desajuste en cuanto a la competencia de la Compañía Fletera que se encuentra integrada como una Sociedad Anónima de Capital Variable; con obligaciones y derechos, ya que sus precios o tarifas están bien determinadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte; mientras que el Hombre Camión al realizar un Flete lo va a transportar de acuerdo a como le paguen el flete; es decir la tonelada - kilómetro.

Muchas veces cuando ya realizó un flete para regresarse - no tiene la seguridad de transportar alguna mercancía, porque no pertenece a ninguna asociación, y lo que hace es llevar o traer un flete que le ofrecen, pagándosele muy por debajo de la tarifa impuesta a las Compañías Fleteras por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte; creando un problema de competencia y utilidades en menor proporción para las Compañías ya establecidas en el ramo del transporte, como una Sociedad.

Actualmente el Gobierno pretende formar una Asociación o una integración de todos estos servicios Hombre Camión, dentro de una Organización o Compañía, de manera que estén regidos por dicha Organización y se adapten estrictamente a los fletes que se les otorga, como también a las tarifas establecidas; protegiendo de esta manera a todas aquellas Compañías dedicadas al ramo Fletero.

CAPACIDAD DE UNIDADES AL SERVICIO DEL FLETE.

Como ya se mencionó anteriormente los vehículos con que cuenta la Compañía Fletera para garantizar el buen servicio de -

la misma; se selecciona entre las Unidades de 10 toneladas, 15 - toneladas, 20 toneladas, 30 y 40 toneladas.

Los vehículos con una capacidad de 40 toneladas son los - llamados Trailer que pueden ser de 3 ejes y 2 ejes; pudiendo tam- bién ser o estar constituidos por Caja cerrada, Caja refrigerado - ra y Carrocera de madera; sus marcas más prestigiadas son: - - Kenworth, Dina, Famsa, Ramírez.

Las Unidades con una capacidad de 15 toneladas son los -- Torton; pudiendo ser de la marca Dina, Famsa, Chevrolet, Ford.

TIPOS DE MERCANCIA QUE SE MANEJAN Y SUS LUGARES DE CARGA.

TIPOS DE MERCANCIA.

El tipo de mercancía que manejan las Compañías Fleteras - son de diversa índole; es decir existe una extensa gama de pro- ductos que son transportables a través de diferentes rutas a se- guir.

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte cada año emi - te un boletín, donde clasifica por el grado de importancia del - producto que se transporta, en cinco diferentes clases: que se - ría la Quinta, Cuarta, Tercera, Segunda y Primera.

A manera de visualizar cuáles son los productos que noso - tros vemos transportar con mayor frecuencia en las carreteras - por las diferentes Compañías Fleteras, diremos que los productos que se encuentran clasificados en Quinta clase son: el Azúcar, - que es transportado a todos los Estados de la República y que en

el Estado de Jalisco encontramos una buena producción de la misma; el Coco fresco que se carga en Tecomán y es transportado al Estado de Baja California Norte y parte de Sonora; Cemento para Construcción que es un producto que también es muy indispensable para las mayorías; los diferentes granos como Maíz, Frijol, Chicharo, Lenteja, Trigo, Habas, representan ser productos básicos nacionalmente y se transportan en Quinta clase a toda la República Mexicana. Otros productos como, las Naranjas, Papas, Zanahorias, Productos Lacteos, Gelatinas etc., también se encuentran clasificados en Quinta clase.

Los productos que se encuentran clasificados en Cuarta -- clase son: Los Chiles frescos, secos o preparados; Chocolates para mesa; frituras y botanas y otros productos similares, a base de papa, maíz, harina y cerdo; jugos de frutas o legumbres; Tabaco en rama, hojas sin labrar que es un producto que se cultiva mucho en el Estado de Nayarit.

En Tercera clase encontramos todo tipo de Frutas frescas, como serían el Melón, Manzanas, Papayas, Piñas, Uvas y Plátanos que estos últimos son transportados del Sur y Centro de la República hacia el Norte, especialmente Baja California Norte y Sonora. Otros productos que tienen esta clase son los Huevos, Galletas y Legumbres frescas.

En Segunda clase se encuentran aquellos productos delicados en su transportación como serían: los Mariscos y Pescados frescos, congelados o refrigerados; el Mezcal, Tequila, Vino de Mesa, Bebidas alcohólicas y otras no especificadas.

En Primera clase están clasificadas por el riesgo que tiene el transportarlas, las Alfombras, Tapetes, Gobelinos y Tapices de lana, Seda y Pelos finos; también se encuentran los Anima

les vivos, no destinados a la alimentación, Aves de corral vivas; Cristalería fina, Explosivos: Dinamita, pólvora, detonaciones, - fulminantes; Instrumentos Musicales y sus partes; Llanes para - Aviones, Tractores Agrícolas y Equipo de Contrucción.

(Ver demás productos en Apéndice).

LUGARES DE CARGA.

La oficina coordinadora Casimiro Castillo, que junto con la Terminal Rural de Autlán, y relacionada ambas con la Central de Servicios de Carga de Jalisco; se encargan de distribuir los productos de la Región según la temporada a todos los permisiona- rios o concesionarios de la región costera Casimiro Castillo, co- mo la de Autlán, si estos no alcanzan a cubrir la demanda del -- producto por escasos o con sus Unidades; estas oficinas, se po- nen en contacto con la Central de servicio de carga dándole da- tos de la demanda insatisfecha y del número de Unidades que se - requieren todavía. Pasando esta a repartirla entre todas las -- Compañías Fleteras que se encuentran afiliadas a la misma.

TEMPORADAS ALTAS Y BAJAS DEL SERVICIO FLETERO.

El ramo fletero está muy relacionado con las altas y ba- jas del Turismo; porque de ello va a depender la demanda que se requiera de ciertos productos, en determinado lugar que tenga un gran número de turista.

Todo esto determina la temporada alta de Flete que vienen siendo los meses de Semana Santa y Navidad, que como se sabe son los meses en que el turismo Nacional como Internacional visitan

TABLA DE CUOTAS DE LA TARIFA GENERAL PARA EL SERVICIO PUNTO
 AUTOTRANSPORTE DE CARGA REGULAR DE CATEGORIA Y/L PESAJES
 CUOTAS POR TONELAJE A LA DISTANCIA
 (PESAJE)



KMS.	1A. CLASE	2A. CLASE	3A. CLASE	4A. CLASE	5A. CLASE T.
20	5111.	2317.	2330.	2073.	2067.
30	2213.	2135.	2131.	2133.	2125.
40	2125.	2121.	2125.	2121.	2119.
40	2417.	2351.	2272.	2267.	2248.
50	2310.	2449.	2364.	2332.	2333.
60	2021.	2537.	2435.	2327.	2302.
70	2724.	2623.	2503.	2462.	2421.
80	2325.	2713.	2576.	2526.	2400.
90	2723.	2311.	2647.	2591.	2339.
100	2930.	2839.	2718.	2656.	2578.
110	3132.	2377.	2789.	2729.	2657.
120	3234.	3025.	2860.	2793.	2719.
130	3336.	3131.	2931.	2858.	2779.
140	3433.	3242.	3002.	2914.	2834.
150	3541.	3122.	3073.	2970.	2912.
160	3643.	3417.	3144.	3044.	2951.
170	3745.	3525.	3215.	3119.	3010.
180	3847.	3573.	3286.	3173.	3061.
190	3747.	3671.	3357.	3238.	3128.
200	4231.	3773.	3428.	3303.	3187.
210	4154.	3875.	3499.	3357.	3246.
220	4256.	3745.	3570.	3422.	3305.
230	4353.	4313.	3641.	3477.	3364.
240	4460.	4121.	3712.	3531.	3423.
250	4562.	4231.	3783.	3620.	3481.
260	4664.	4217.	3854.	3671.	3542.
270	4756.	4325.	3925.	3736.	3597.
280	4867.	4473.	3996.	3820.	3651.
290	4971.	4561.	4067.	3885.	3717.
300	5073.	4449.	4138.	3950.	3776.
310	5175.	4537.	4209.	4014.	3838.
320	5277.	4325.	4280.	4077.	3874.
330	5379.	4313.	4351.	4144.	3953.
340	5481.	4551.	4422.	4203.	4012.
350	5534.	5017.	4493.	4273.	4071.
360	5636.	5177.	4564.	4338.	4130.
370	5738.	5275.	4635.	4403.	4177.
380	5790.	5353.	4706.	4467.	4248.
390	5792.	5441.	4777.	4532.	4307.
400	5794.	5529.	4848.	4597.	4368.
410	6176.	5617.	4919.	4661.	4424.
420	6278.	5715.	4990.	4726.	4471.
430	6402.	5783.	5061.	4791.	4542.
440	6503.	5811.	5132.	4855.	4601.
450	6605.	5777.	5203.	4920.	4660.
460	6707.	6357.	5274.	4985.	4714.
470	6807.	6143.	5345.	5050.	4773.
480	6921.	6213.	5416.	5124.	4837.
490	7013.	6321.	5487.	5177.	4896.
500	7120.	6477.	5558.	5244.	4959.

la República Mexicana, teniendo como consecuencia que estar a la altura de la demanda, ofreciendo para ello nuestros mejores servicios. Teniendo que recurrir al transporte de muchos productos tanto de paquetería, como de productos industriales y productos del campo.

Las temporadas bajas en el ramo del transporte son las de tiempo de lluvias, como son los meses de Agosto y Septiembre; debido a que en primer lugar las mercancías al transportarse corren mayor riesgo de no llegar a su destino por el mal tiempo y el tipo de carreteras con que se cuenta. En segundo lugar que es el tiempo en que los productos del campo no se siembran o no se levanta la cosecha. Como también no hay una demanda de determinados productos en los lugares que saben tener dicha demanda - debido a la falta de turismo o afluencia del turismo.

RUTAS EN LAS CUALES PRESTA SERVICIO LA COMPAÑIA FLETERA.

Hay que distinguir que dentro de las Compañías Fleteras, algunas se han desarrollado en un grado mayor que otras, para ello es lógico que sus rutas varíen de acuerdo al tamaño de la Empresa.

Tomando en consideración lo anterior se expone tanto las rutas de una Compañía grande como la de una Compañía pequeña.

Transportes " Julián de Obregón " S.A. de C.V., se considera una de las Compañías con mayor crecimiento dentro de la República Mexicana; su Matriz se localiza en la Ciudad de León Guanajuato, teniendo como rutas a prestar servicio:

México - Querétaro - Celaya - Irapuato - León - Guadalajara - -

San Luis Potosí - Monterrey - Tepic - Mazatlán - La Paz - Culiacán - Los Mochis - Cd. Obregón - Guaymas - Hermosillo - Mexicali - Tijuana - Ensenada - Toluca - Manzanillo - Lázaro Cárdenas - - - Apatzingán - Nuevo Laredo - Matamoros - Reynosa - Tampico - Puebla - Veracruz - Minatitlán - Coatzacoalcos - Villahermosa - y - Mérida.

Una Compañía, como lo es Transportes " Sánchez Barcelata, S.A. de C.V. ", realiza Fletes de Guadalajara - Compostela, - - Las Varas, - Bucerfas Nayarit, como también a la Peñita de Jalisco y su principal ruta la considera de Guadalajara a Puerto - Vallarta y viceversa.

SUCURSALES DE LAS COMPAÑIAS FLETERAS.

Las Sucursales son una especie de oficina que puede controlar la llegada y salida de las unidades fuera de la Matriz - que los dirige; para ello se hicieron indispensable, dependiendo del crecimiento de la Compañía Transporte " Julián de Obregón " cuenta con varias Sucursales, teniendo una Sucursal en la Ciudad de Guadalajara que ha ido extendiéndose hasta formar un establecimiento grande; en donde se controla todo lo operativo como lo administrativo, relacionado con la demanda que tenga el Estado - de Jalisco.

En tanto que Transportes " Sánchez Barcelata ", S.A. de - C.V., cuenta con una Sucursal que es Puerto Vallarta; contando - en ese lugar con un almacén donde pueden llegar las Unidades a - reportar su llegada y regresar a Guadalajara.

CAPITULO III

REQUISITOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LA COMPAÑIA FLETERA.

La Compañía Fletera de S.A. de C.V., se encuentra constituida de la misma forma como se registran todas las Empresas; de acuerdo con la Ley sobre Comunicaciones y Transporte; los requisitos que tiene que presentar esta Empresa para que su constitución sea legal en el mercado son los siguientes:

Artículo 10:

Para el otorgamiento de la concesión de transporte público de carga requiere:

- 1.- La presentación de una solicitud que deberá contener los siguientes datos:
 - a).- Nombre o razón social y domicilio del solicitante, --- quien deberá ser mexicano por nacimiento si se trata de persona física, y domicilio en el Distrito Federal.
 - b).- Si el solicitante es una Sociedad Civil, o Mercantil, deberá comprobar por medio de su Escritura Constitutiva que está integrada en su totalidad por mexicanos - por nacimiento y constituida conforme a las Leyes del país, así como acreditar la personalidad de su representante legal.
 - c).- Cuando se trata de entidades públicas, descentralizadas o paraestatales, deberá presentar copia de la Ley,

decreto o acuerdo que las creó.

d).- Tratándose de entidades públicas, bastará su existencia legal.

e).- La clase del servicio que se solicita prestar.

f).- Las características del o los vehículos, con sujeción a los requisitos que fijen los ordenamientos legales respectivos, según el tipo de transporte para el que se solicita la concesión indicando el lugar de su encierro en el Distrito Federal.

11.- Comprobar a satisfacción del Departamento del Distrito Federal la capacidad económica para la correcta prestación del servicio.

111.- Constituir Depósito en efectivo en la Tesorería del Departamento del Distrito Federal, de un 5% del valor de cada vehículo que se pretenda poner en servicio. Este depósito servirá para garantizar la continuidad de la tramitación, será devuelto al interesado al dictarse resolución definitiva, y en caso de que el trámite se suspenda por un término mayor de 90 días, por causas imputables al solicitante, este depósito pasará al patrimonio del Departamento del Distrito Federal.

IV.- Acreditar la propiedad de los vehículos destinados al servicio.

V.- Comprobar, en caso de Sociedades por Acciones que éstas son nominativas, que el Capital suscrito y pagado en los térmi-

nos de la Ley de la materia, por ciudadanos mexicanos de nacimiento, y que los estatutos contienen prescripciones y que eviten el acaparamiento de Acciones en beneficio de una o más personas.

Artículo 11:

En el título de la concesión se especificará:

- a).- El número y características de las unidades autorizadas.
- b).- El tipo de carga permitida por cada Unidad.
- c).- Las condiciones a que se sujetará las prestaciones del servicio.
- d).- Las demás autorizaciones necesarias conforme a las disposiciones legales aplicables.
- e).- La designación del beneficiario de la concesión para el caso de fallecimiento del concesionario.

Artículo 13:

Otorgada la concesión, el concesionario deberá presentar a la Dirección General de Policía y Tránsito del Departamento -- del Distrito Federal, dentro del término que se fije en la misma, el o los vehículos que se destinarán al servicio, para su -- inspección a fin de acreditar que reúnen los requisitos exigidos para la prestación del mismo.

Así mismo, deberá presentar en su caso, las autoridades - que exijan otros ordenamientos legales aplicables.

Satisfechos estos requisitos, la misma Dirección inscribirá los vehículos y expedirá la documentación necesaria para que operen en el Distrito Federal.

DEL TRANSPORTE PARTICULAR DE CARGA.

Artículo 26:

Para efectuar el servicio particular de carga en el Distrito Federal, se requiere permiso del Departamento del Distrito Federal, el cual será otorgado por la Dirección General de Policía y Tránsito de conformidad con las siguientes prevenciones.

- I.- Cada permiso amparará un sólo vehículo.
- II.- Cumplir con los requisitos que señalan los incisos I y II - del artículo 10.
- III.- Pagar los derechos correspondientes a la expedición del -- permiso.

Satisfechos los requisitos anteriores, el solicitante deberá presentar en la propia dirección del vehículo para el servicio que se propone prestar a fin de que comprobado que satisface las condiciones que impongan las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables, se inscriba en el Registro respectivo y - se expida el permiso y la documentación necesaria para circular.

Ambos serán prestados con apego a las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, y a los términos de la conexión o permiso.

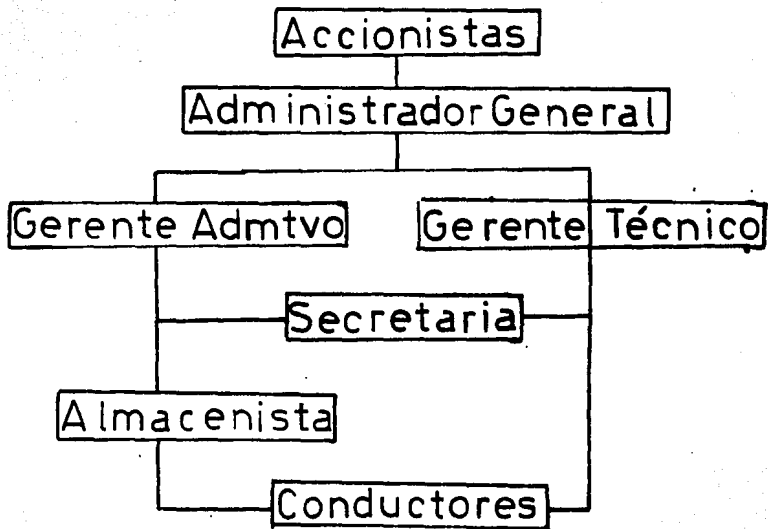
Se ha mencionado todos aquellos reglamentos que tienen -- que respetar tanto el servicio público de carga como el transporte particular de carga; y es necesario definir cada uno de ellos.

SERVICIO PUBLICO DE CARGA.- Es el que se presta para transportar carga de propiedad de terceros, mediante el pago de cuotas autorizadas. Para prestar este servicio público se requiere concesión del Departamento del Distrito Federal.

SERVICIO DE TRANSPORTE PARTICULAR DE CARGA.- Es el que se presta para satisfacer necesidades del permisionario conexas a su actividad y sin estipendio por concepto del flete. Para efectuar este tipo de transporte se requiere permiso del Departamento del Distrito Federal (3).

(3) Ley sobre Comunicaciones y Transporte.

ORGANIGRAMA DE UNA COMPAÑIA FLETERA.



DESCRIPCION DE PUESTOS.

ACCIONISTAS: Son las personas que aportan ya sea Unidades móviles o capital a la Empresa, por lo consiguiente son los que toman las decisiones de cambio de Capital o Aumento del mismo; se encargan de movilizar créditos para la Compañía si es que trabajan con ellos o si no solamente cuidan de tener el suficiente Capital como también de Unidades para la prestación del servicio - Fletero.

ADMINISTRADOR UNICO GENERAL.- Está a cargo de las decisiones importantes que se lleven a cabo dentro de la oficina, como la de supervisar que los otros puestos estén realizando sus funciones de la mejor manera.

GERENTE TECNICO.- A esta persona cada 15 días, el chofer le reporta el estado del vehiculo el cual revisa personalmente dirigiéndose a verificar las fallas que le estén reportando; se encarga de mandar al taller la Unidad. Dependiendo de la falla de la Unidad va a ser el taller que se le asigne. Consigue las refacciones a su mejor precio, dirigiéndose a diferentes refaccionarias o también, se pone en contacto con la Central de Servicio de Carga, que junto con la Cámara de Transporte se encargan de comprar dólares preferenciales a las Compañías Fleteras y así la Cámara de Transporte compra con estos dólares las refacciones que se necesitan importar.

GERENTE ADMINISTRATIVO.- Se encarga de hacer liquidaciones a los choferes, contesta el teléfono, llevar las cuentas al Banco, atiende a los Clientes, está al tanto de los choferes, hace pagos a acreedores de refacciones, lleva un Control de las Gafas por cobrar, paga cada mes el Seguro Social; coordina los viajes de los camiones; es decir saber dónde se encuentra la Unidad y -

cuando regresa la Unidad para buscar la carga; lleva un Rol de Clientes.

En cuanto a la carga si son pequeñas proporciones se guardan en el Almacén; si pasan más de 3 toneladas se encarga de mandar la Unidad a recoger dicha mercancía.

SECRETARIA.- Se encarga de la documentación de carga por medio de una Micro-Computadora donde se registra la Captura de clientes, Lista de clientes, Captura de clases, Captura de conceptos, Captura y Emisión de guías, Captura, embarcadas y consulta, Reportes de embarques.

ALMACENISTA.- Es el encargado de recibirle la mercancía al Cliente, como también de entregar la misma al chofer de la Unidad, llenando una Orden de embarque; es el que calcula el peso de la mercancía; cuida que la mercancía vaya bien acomodada de acuerdo a la Naturaleza de la mercancía; como también que esa mercancía salga en el mismo día que se recibe la mercancía.

OPERADOR.- Recibe del almacenista la mercancía; conduce el vehículo a su destino, entrega la mercancía al cliente, cobra el flete, detecta las fallas que tenga el vehículo y reporta estas fallas a la oficina Central.

DEPARTAMENTOS MAS IMPORTANTES O BASICOS PARA EL MANEJO DE FLETES.

Se puede decir con razón que todos los puestos o Departamentos son importantes para el buen funcionamiento de una Compañía Fletera, pero se considera que uno de los Departamentos básicos viene siendo el Almacén, ya que de aquí depende la emisión de la mercancía como también la buena colocación de la misma, así como su verificación; otro de los Departamentos importantes es manejar la Micro-Computadora diestramente de manera de tener bien checada la documentación de la Carga.

FORMAS DE CONTROL QUE SE MANEJAN DENTRO DE LA COMPAÑIA.

REVISION DEL MES _____ DEL CONDON No. _____
 PLACAS _____ MARCA _____ MODELO _____
 MEDIDA POR _____

	BIBI	PAL	OBSERVACIONES
MOTOR	_____	_____	_____
NIVEL DE ACEITE	_____	_____	_____
RADIADOR	_____	_____	_____
BANDAS	_____	_____	_____
PARELLONS	_____	_____	_____
SOPORTES	_____	_____	_____
ACEITE Y	_____	_____	_____
FUGAS	_____	_____	_____
CLUCHA	_____	_____	_____
DIRECCION	_____	_____	_____
TRANSMISION	_____	_____	_____
NIVEL ACEITE	_____	_____	_____
DIFERENCIALES	_____	_____	_____
CRUCETAS	_____	_____	_____
MUELLES	_____	_____	_____
PERCHAS	_____	_____	_____
TIRANTES	_____	_____	_____
5a. RUEDA	_____	_____	_____
ALTERROCK	_____	_____	_____
LIZ ALTA	_____	_____	_____
LIZ BAJA	_____	_____	_____
ZOPELINES	_____	_____	_____
PLATONES	_____	_____	_____
DIRECCIONALES	_____	_____	_____
STOP	_____	_____	_____
BATERIAS	_____	_____	_____
AGUA	_____	_____	_____
TERMINALES	_____	_____	_____
CABLES	_____	_____	_____
FRENOS	_____	_____	_____
FUGAS DE AIRE	_____	_____	_____
VALVULAS	_____	_____	_____
CORNETAS	_____	_____	_____
INSTRUMENTOS	_____	_____	_____
VIDRIOS	_____	_____	_____

FORMA DE MANTENIMIENTO DEL VEHICULO.

	SECCION	VAL.	OBSERVACIONES
VIBRACION	_____	_____	_____
TAPICERIA	_____	_____	_____
CARRROCERIA	_____	_____	_____
ARCOS	_____	_____	_____
CABALLETES	_____	_____	_____
LLANTAS	_____	_____	_____
PIÑES	_____	_____	_____
BULBOS	_____	_____	_____
TORNILLOS	_____	_____	_____
PATINOS	_____	_____	_____
OTRO	_____	_____	_____
REPARACIONES	_____	_____	_____
PROPIEDAD DEL	_____	_____	_____
SE EN EL CREDITO RESERVA	_____	_____	_____

FORMA DE MANTENIMIENTO DEL VEHICULO.

TRANSPORTES

S. A. DE G. V.

SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE CARGA REGULAR
FRESNO No. 1620 COL. DEL FRESNO TELS. 12 34 64 12 35 26
GUADALAJARA, JAL.

ORDEN DE EMBARQUE

Fecha a de de 196.....

Remitente:

Domicilio

Destino

Destinatario:

Domicilio

Valor \$..... Concepto

Fracción No. Clase

No. de Bultos	Bultos Clase	Contienen.

Observaciones:

Peso K..... Peso Estimado K.....

FIRMA

Transportes

, S. A. de C. V.

INFORME

Guadalajara, a Puerto Vallarta, Jal.

NO 10251

camilla do

Camión No. 109 Placa No. 385 DM Que conduce ELLEN PEREZ de Guadalupe PTO. VTA. JAL. el día 8 de MARZO de 198 85

REMITENTE	DESTINATARIO	CUIA NO.	DESTINO	NUMERO	CONTENIDO	V A L O R	SEGURO	MERECIDAS	C. A. D.	O. LINEAS	PLETE	PLETE	PLETE TOTAL
											PRIMARIO	COMPLEMENTARIO	
INDEPENDIENS	MEXICO	246109	PTO. VALLART	2	PAPALERIA	154,812	0	152	232	0	0	0	3,064.00
OROSCO TRES. Y CIA.	J. POC. BARRON O.	246107	PTO. VALLART	6	PAPALERIA	82,233.00	183.00	124.00	191.00	0.00	0.00	930.00	1,420.00
GENERAL PAINE CO.	ALFONSO SANCHEZ R.	246108	PTO. VALLART	25	PIPIPERA	100,000.00	350.00	439.00	313.00	0.00	0.00	1303.00	4,420.00
LOHAY Y CORTESAS AMERA	FRANCISCO SOTOLO	246110	PTO. VALLART	7	LONIA	200,000.00	700.00	164.00	294.00	0.00	0.00	1231.00	2,300.00
LEONARDO GARCIA V.	MURDO VALLARTA S. A. DE	246139	PTO. VALLART	3	PIPIPERA	100,000.00	630.00	687.00	0.00	0.00	3530.00	0.00	4,770.00
ELMI S.A.	TALLES DE LA FUENTE	246138	PTO. VALLART	6	1 PIPIPERA	22,044.00	80.00	0.00	130.00	0.00	0.00	300.00	720.00
PRAPER S.A.	MERCANTIL DE PIEDRAS	246139	PTO. VALLART	11	PIPIPERA	204,625.00	996.00	287.00	313.00	0.00	0.00	2150.00	3,770.00
CIA. BRUNN WILLIAMS	CIA. BRUNN WILLIAMS	246150	PTO. VALLART	6	PIPIPERA	N.D.	0.00	106.00	191.00	0.00	0.00	797.00	1,004.00
OROSCO FERRANDEZ	J. JERUS GRAYILLA	246151	PTO. VALLART	6	1 PAPALERIA	33,019.95	116.00	86.00	157.00	0.00	0.00	649.00	1,004.00
PAPALERIA LA ECONOMICA	ALICIA ABRELA DE N.	246150	PTO. VALLART	46	PAPALERIA	700,000.00	2430.00	611.00	603.00	0.00	0.00	6086.00	8,000.00
FRUCCIOSO ROPEL S.A.	POLIMARIS VALLARTA	246157	PTO. VALLART	2	PRO. GUERRERO	320,000.00	1164.00	312.00	313.00	0.00	0.00	2345.00	4,104.00
RUBIN MAGALLANES	BRUNNIN MEDINA	246158	PTO. VALLART	3	CLAVES	30,000.00	175.00	86.00	157.00	0.00	0.00	649.00	1,007.00
RED ORAHEC	SUITES EL PESCADOR	246162	PTO. VALLART	2	PAPALERIA	N.D.	0.00	99.00	157.00	0.00	0.00	742.00	999.00
LA NUEVA PERLA	MATRO PORA	246163	PTO. VALLART	2	TELAS	206,782.35	899.00	136.00	232.00	0.00	0.00	1016.00	2,283.00
QUINCA VARI	PIPERA, TALLERES DE LA	246167	PTO. VALLART	12	PIPIPERA	89,304.00	103.00	131.00	232.00	0.00	0.00	1134.00	1,620.00
U.S. SAUTARY DE MEXIC	NOVELES Y RESTAURANTE	246172	PTO. VALLART	3	PRO. GUERRERO	44,674.00	156.00	106.00	191.00	0.00	0.00	797.00	1,220.00
VALLARTA INTERNACIONAL	HOTEL SIGMUNDUS SILES	246102	PTO. VALLART	6	1 EL GUERRERO	1,300,000.00	4550.00	703.00	1403.00	0.00	0.00	5277.00	11,933.00
CIA. JACONERA LA NOOR	HOTEL ROSADA VALLARTA	245104	PTO. VALLART	15	JACON	60,975.00	211.00	136.00	232.00	0.00	0.00	1024.00	1,603.00
CHIPS SELECTAS S. A. D	JOSE GUADALUPE PITHAYO	245105	PTO. VALLART	4	PIPIPERA	213,943.47	749.00	124.00	191.00	0.00	0.00	930.00	1,904.00
CHAS SELECTAS S. A. DE	JOSE ISABEL NAVARRO	245187	PTO. VALLART	3	PIPIPERA	129,170.09	452.00	99.00	157.00	0.00	0.00	743.00	1,451.00
AMOGOS DALMEIDA DE ME	FRIO. LUIS BARTIER ORT	246180	PTO. VALLART	77	AMOGOS	N.D.	0.00	1131.00	1403.00	0.00	0.00	8490.00	11,032.00
KISHO	CONCEPCION VILLARROY	246180	PTO. VALLART	18	MERCERIA	N.D.	0.00	1595.00	2097.00	0.00	0.00	11997.00	15,679.00
MAXIMO CAROL S. A.	RECONQUISTADO S. A.	246193	PTO. VALLART	0	2 MAR. BLACT	133,726.75	468.00	86.00	157.00	0.00	0.00	649.00	1,360.00
HEISA	ESTRO VALLARTA	247458	PTO. VALLART	22	MAR. BLACT	949,025.00	3222.00	859.00	493.00	0.00	0.00	6450.00	11,124.00
KISHO	SECTOR ANARDE	247467	PTO. VALLART	16	ALMORZOS	15,000.00	53.00	209.00	294.00	0.00	0.00	1564.00	2,119.00
J. LUIS MUNDO R.	EMBITO SANTANA A.	247362	PTO. VALLART	1	SEACC.	N.D.	0.00	0.00	130.00	0.00	0.00	580.00	630.00
OLAVARRIETA RODRIGUEZ	FRANCISCO GONZALEZ BARRO	247374	PTO. VALLART	2	VITRINA	600,000.00	2100.00	814.00	0.00	0.00	6110.00	9,022.00	
MEXILIERIAS BOYHA	JOSEFINA CAMACHO ROBLE	247372	PTO. VALLART	0	22 MUEBLES	165,301.00	570.00	904.00	493.00	0.00	0.00	6802.00	8,770.00
R E A C S A	PROFOTORA TURISTICA ME	247375	PTO. VALLART	1	MOYOR	69,702.65	244.00	0.00	130.00	0.00	0.00	500.00	574.00
CONPARE S. S. DE C. V.	PROFOTORA TURISTICA ME	247376	PTO. VALLART	1	FURTEA	221,950.00	777.00	156.00	231.00	0.00	0.00	1429.00	2,594.00
ING. CAOTIKERS	ESTEL PLAYA LOS ARCOS	247594	PTO. VALLART	3	PAPALERIA	150,000.00	525.00	106.00	191.00	0.00	0.00	797.00	1,619.00

PAPALERIA LEXO I.A.C

RODRIG 247505 PTO. VALLART 8 P
 104,627.50 370.00 143.00 232.00 0.
 00 1075.00 1,820.00
 MIGUEL MARTINEZ JORGE MARTINEZ S.

CAPITULO IV.

LOS GASTOS DERIVADOS DE LA EXPLOTACION DEL SERVICIO DE FLETES, -
SU CONTROL Y VIGILANCIA.

El proceso de transporte comienza con la Carga y concluye con la descarga, por tanto el proceso está compuesto a tres momentos que forman la unidad: Carga - Transporte- Descarga.

En el segundo momento es donde se producen las unidades - del proceso, las toneladas kilómetros (t-km) pero si no se llevan a cabo los otros dos momentos es imposible realizar el mismo y continuar el proceso de reproducción, por tanto el Gasto abarcará la unidad con sus tres momentos.

El momento inicial y terminal pueden o no ser asumidos - por las Empresas de Transporte, pero son parte del proceso y hay que analizarlos en el Gasto.

En la Carga y Descarga los Gastos estarán determinados - por el tipo de carga y el grado de mecanización de los medios -- disponibles en lo que influirá directamente el salario de los -- obreros.

En el momento de traslación un elemento significativo es el salario del obrero que hace posible la vinculación de los medios y el objeto de trabajo, o sea, de los equipos y la carga, - por tanto es necesario analizarlo independientemente de los que varían o se mantienen constantes en el proceso.

Debe tenerse en cuenta también, que en la fase o momento de traslación, el estado de las Vías por donde se desplazan los medios, conducirán a un aumento de disminución de los Gastos de

Transportación, de ahí la necesidad de analizar los mismos específicamente.

Analizando lo planteado se puede decir que los Gastos de Transporte abarcan los aspectos que resumen en la siguiente fórmula de Gastos totales del proceso,

$$G_t = G_c + G_v + G_s + G_{cd} + G_{mv}$$

GASTOS DE TRANSPORTACION.

DONDE:

G_c = Gastos Constantes por intervalo de producción. No dependen del recorrido del equipo; se produce en intervalos de tiempo y producción, expresándose en días y abarcando los Gastos Administrativos, Impuestos, Depreciaciones de medios básicos, excluyendo los equipos, etcétera.

G_v = Gastos Variables por Unidad producida abarcará aquellos Gastos que dependen del movimiento del Equipo y se expresan -- por kilómetro recorrido, entre ellos se puede señalar el -- combustible, lubricantes, neumáticos, operaciones en tráfico, tanto en la Unidad como en la línea, desgaste de piezas, etcétera.

G_s = Gastos de Salarios, Incluye el Gasto consumido en el proceso para la remuneración del personal que traslada la carga y el que labora en tráfico. Este gasto es significativo ya que en el proceso de transporte independientemente del desarrollo técnico que pueda tener la actividad, el hombre es determinante dado que es el que mueve la carga y de su productividad, dependerá la eficiencia del proceso, de ahí la

importancia de emplear un adecuado Sistema de Salarios. Se expresa en producción en el tiempo.

G_{cd} = Gastos de Carga y Descarga.

Abarca todos los gastos que conducen los momentos de carga y descarga, desde el salario de los Obreros hasta el mantenimiento de los equipos, el consumo de energía y combustible, los gastos Administrativos, etc. Su expresión de cálculo está relacionada con las toneladas de carga manipuladas.

G_{mv} = Gastos de Mantenimiento y Reparación de Vías.

Están relacionados estos gastos, con los gastos de reparaciones y mantenimientos de las Vías, calculándose por cada tonelada kilómetro producida.

La carga conducirá a la utilización de determinados equipos de traslación y manipulación, lo que generará Gastos que desde el punto de vista dinámico dependen del volumen de la carga y su tipo, los que a su vez determinaron los Salarios pagados y los insumos para su movimiento, por lo que la carga con sus características será una dependencia directa para el cálculo de los Gastos.

El tiempo hará que el proceso se encarezca o viceversa, - dado que determinará la utilización de los medios, el cumplimiento de los planes, el salario pagado al personal y las toneladas kilómetros producidos. (4).

ENTRADA Y SALIDA DE FLETES.

SALIDA:

(4) Gladis M. Gots Tutusaus. Algunas consideraciones acerca del gasto en el ramo del transporte.

La forma como controlan las Compañías Fleteras sus salidas de las Unidades con mercancía, es mediante la coordinación del almacenista y el Gerente Administrativo; es decir el Gerente Administrativo le pasa un informe junto con la Guía, al Almacenista, donde se especifica la persona o personas que envían sus mercancías; los destinatarios a quien va dirigida la mercancía; el número de guía o el número de cada una de las guías que se envían; el destino de la mercancía, el número de bultos, contenido, el valor de la mercancía transportada, que para ello la Compañía Fletera tiene una Póliza de Seguros para asegurar el valor de la mercancía transportada en sus Unidades en caso de algún accidente y dicha mercancía sea perjudicada; como también se especifica el valor del flete a cobrar en dicho informe.

La Guía lleva un número especial en su lado derecho que está controlado por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte; lo cual les sirve para controlar el número de envíos que se realicen ya que la numeración es progresiva. Esta Guía contiene datos como el origen, remitente, domicilio, donde se recogerá la mercancía, destino, destinatario, domicilio, se entregará en: - cuota por tonelada, clase, valor declarado, bultos, peso, flete, seguro, recolección, maniobras, la persona que conduce, observaciones, firma del destinatario, total del flete.

Estas dos formas se le entregan al almacenista para que verifique la mercancía que tiene y que va enviar; haciendo él -- una Orden de Embarque donde especifica lo anterior firmándola -- dándole el visto bueno, y es el que entregará al conductor estas tres formas: el Informe, la Guía y la Orden de Embarque, para -- que tenga los comprobantes de la mercancía que transporta y conozca el lugar y el Cliente a quien va a entregar la mercancía.

ENTRADA:

El Control que tienen las Compañías Fleteras de saber si la Unidad o Vehículo que se mandó llegó a su destino cumpliendo con todas las entregas que llevaba especificadas en la Gufa, es mediante una forma de liquidación donde se especificará la fecha en que el conductor hace entrega de la mercancía, el número del carro, el número del Informe que lleva, el Valor del Informe, -- Aportación Gastos, las Gufas pagadas junto con el número de cada una de dichas Gufas; las Gufas a cobrar en Guadalajara con su número como también las Gufas o cobrar en el lugar donde se mandó la mercancía; Gufa de bultos dejados en oficina, entrega de cheques, especificado por cual flete se pagó con cheque y el número del cheque; la entrega en efectivo, los gastos que se hicieron en el trayecto especificado cuáles; dando las sumas iguales; firma de quien entregó como también de quien recibió.

Esta liquidación el conductor la tiene que entregar junto con la copia del informe, gufa y orden de embarque firmadas por las respectivas personas a la Oficina Central, cuando regrese -- del viaje. Informando así al Gerente Administrativo la realización satisfactoria del Flete.

TIEMPO STANDAR DE ENTREGA DE MERCANCIAS.

El tiempo que dure un vehículo en realizar el viaje para entregar el flete va a depender mucho del tipo de mercancía que se transporte, como también de la distancia que tenga que recorrer el vehículo para transportarla y llevarla a su destino.

Se puede dar algunos ejemplos del tiempo clasificando la mercancía y el lugar:

Si el flete va destinado de Guadalajara, a Puerto Vallarta, con una mercancía de paquetería, por lo regular este camión ya sea Trailer o Torton saldrá cargado de la Compañía Fletera a las 8:00 P.M. llegando a Puerto Vallarta después de haber conducido el vehículo toda la noche a las 9:00 A.M. del día siguiente; por lo consiguiente este flete se realiza en 13 horas desde su salida a su llegada.

Ahora tomando como ejemplo un flete que se realizó de -- Guadalajara a Tijuana, llevando mercancía delicada como lo son todo tipo de verduras, se hace aproximadamente en dos días siendo 48 horas de conducir para realizar el viaje.

Y así sucesivamente el tiempo standar que colocan las -- Compañías a los conductores para la entrega de la mercancía depende de las condiciones en que se encuentre la Unidad; la mercancía que lleve y; los kilómetros que tiene que recorrer.

GASTOS DE GASOLINA Y ACEITE.

Este gasto va a tener una relación muy estrecha con el -- tipo de Unidad y los kilómetros que tiene que recorrer dicha -- Unidad.

La forma como manejan este gasto las Compañías Fleteras es proporcionándoles un depósito fijo a los conductores de sus vehículos, determinado por el tipo de Unidad que manejen ya sea Trailer o Torton; que siempre va a ser mayor el gasto de un Camión Trailer que el gasto de un Torton de redilas.

Este depósito se hace considerando el precio del litro -- de la gasolina y los kilómetros que se tienen que recorrer; te-

niendo una visión generalizada de lo que consume la Unidad por viaje o flete; teniendo que comprobar el conductor por medio de notas de remisión sus gastos calculados, como también los gastos extras que realice y no entren dentro del depósito especificado.

El Administrador Único General está al tanto de las altas que sufra la Gasolina y Aceite para verificar el depósito - que se tiene y el aumento que le debe de dar al conductor, evitando así ser burlado por su empleado.

Este gasto es muy difícil de controlar debido a que es - muy factible que el conductor falsifique las notas de remisión y gaste en aceite barato para quedarse con algo del depósito -- que se le entrega.

Después de cada viaje o flete, ya que el conductor rindió cuentas, se le hace entrega del reembolso del depósito nuevamente y pueda volver a trabajar.

Este gasto el Administrador Único, junto con el Gerente Administrativo, lo manejan mediante la visión y experiencia que tienen del negocio de fletes.

GASTOS DE SALARIOS.

Indiscutiblemente que el personal que labora en estas -- Compañías se considera importante por la función que realizan, - por eso se estima conveniente tratar al personal de la mejor manera proporcionándole un sueldo que vaya de acuerdo al trabajo que desempeña.

Las Compañías Fleteras determinan a los conductores de - las unidades un sueldo que radica en un porcentaje del valor --

del flete que se tiene que transportar y por lo consiguiente cobrar.

Este porcentaje varía de acuerdo a la magnitud de las Compañías Fleteras, que vienen siendo: el 15% del valor total del flete, 20% y 30%; estos porcentajes no incluyen el gasto que tienen que hacer los conductores en comidas; es decir el conductor paga de su sueldo sus comidas que realicen durante el viaje.

El conductor cuenta con las prestaciones dentro de la Compañía de tener un Seguro Social contra todas las enfermedades o accidentes posibles que pueda sufrir dicho conductor; este seguro es una cuota que mensualmente paga la Compañía a los trabajadores.

Considerando para la Compañía como uno de los gastos fuertes que tiene que realizar.

Los gastos del almacenista, secretaria, Gerente Técnico, Gerente Administrativo, Gerente Unico; se encuentran fijados ya de acuerdo a la ley y a los aumentos que sucedan cada año.

GASTOS DE CARGA Y DESCARGA

Estos gastos pueden ser absorbidos por la Compañía Fletera en algunas ocasiones y en otra el usuario o consignatario absorbe este gasto.

Especificando lo anterior la Compañía lo maneja de la siguiente manera: cuando el camión se carga dentro de la Compañía regularmente el Administrador, paga a los cargadores por cargar la mercancía en la Unidad correspondiente; cuando el vehículo -- llega a su destino y tiene que descargar regularmente lo hacen -

cargadores controlados por el Sindicato y también la Compañía absorbe dicho gasto debido a que la mercancía que se maneja son varios.

Cuando un Trailer es cargado con una sola mercancía de un solo consignatario o usuario, éste absorbe el gasto de carga y - descarga; primero paga la Compañía los gastos, reembolsándole -- después el usuario a la Compañía los gastos sufridos o absorvidos.

GASTOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACION DE UNIDADES.

La Compañía Fletera considera que estos gastos también -- son de importancia para los accionistas debido a que el mantenimiento de las Unidades debe ser constante y efectivo ya que en cada flete realizado se tiene que revisar el estado en que se encuentra la Unidad. Las fallas más frecuentes que se detectan -- son las descomposturas del clutch, velocidades del diferencial, balatas y las llantas que actualmente tienen un precio elevado y que se consideran de mucha importancia darles el mantenimiento - adecuado para el mejor rendimiento de la Unidad.

Cuando alguna de las Unidades sufre alguna falla de mayor importancia por accidente o falla del motor, esto recae en un -- gasto fuerte que la Compañía tiene que afrontar.

Ellos dividen este tipo de reparaciones en reparación general del motor, que no tienen precisado el valor de la misma -- por el constante cambio que sufren las refacciones, pero tienen el conocimiento que es la más costosa; y la media reparación que le llaman así a reparar la mitad de la máquina, teniendo de esta reparación un costo determinado dependiendo de las altas o bajas que sufran las refacciones.

CAPITULO V.

PROBLEMAS CON QUE SE ENFRENTA MAS FRECUENTEMENTE LA COMPANIA FLETERA Y SU SOLUCION ACTIVA.

Es lógico que una Empresa dedicada al ramo del transporte tenga frecuentes problemas para realizar con éxito el servicio - que está prestando al usuario por ello analizamos los problemas con que ellos se encuentran:

- a).- En primer término la Compañía tiene problemas en cuanto a - la carga y descarga de la mercancía; debido al acomodo que se le debe de dar por los cargadores y también a la entrega de esta mercancía pueden surgir confusiones de entregarla a distintos consignatarios, viniendo los errores de a quienes cobrar dicha mercancía; este error se comete por el conductor de la Unidad que no está al tanto de la mercancía que - se descarga y en donde.
- b).- Otro de los grandes problemas con que se enfrenta la Compañía son las descomposturas de ponchadas etcétera; que llega a tener en el camino, obstaculizando llevar el mismo tiempo standar para la entrega de la mercancía.
- c).- El más grave son los accidentes sufridos en carreteras donde se pierde la mercancía y se pierde parte del valor de la Unidad, con riesgo muy grande de que el conductor pierda la vida.
- d).- Un problema que se tiene que resolver inmediatamente es el mantenimiento diario de las Unidades.

La solución activa de todos estos problemas se va dando

conforme la marcha; es decir conforme se presente el caso es -- cuando se le da la agilización a trámites, chequeos de toda índole y sacar adelante el error cometido o la falla que se haya tenido.

Para cuando se pierde la mercancía que se transporta, la Compañía ya tiene establecido un Seguro contra estos siniestros donde pasa a pagar los daños la Compañía de SEGUROS.

Al sufrir una descompostura general en el motor del camión, se lleva al taller pagando los Accionistas por partes iguales el total de la descompostura del mismo.

DIFERENCIAS QUE EXISTEN ENTRE UNA COMPAÑIA FLETERA Y EL HOMBRE - CAMION.

Las Compañías Fleteras distinguen grandes diferencias que existen con relación a los Hombre Camión.

Se ven éstas girando alrededor de las responsabilidades - que afrontan uno y otro.

Mientras que la Compañía Fletera al establecerse como tal, adquiere responsabilidades y derechos; dentro de sus responsabilidades se encuentran las de cumplir con las bases especiales de tributación, tener la supervisión constante de la Secretaría del Trabajo que es con la que más problemas tienen, ya que les buscan trabas dentro del desempeño de las actividades y la forma como se encuentran colocadas sus medidas de seguridad para con los empleados; también tiene que pagar aguinaldos, sueldos, dar vacaciones a sus empleados, como también tener un Seguro del valor de la mercancía que transporta y un Seguro Social para los em---

pleados.

Sus derechos son los de prestar el servicio del transporte o flete, ya sea de un servicio especializado o bien servicio de Carga Regular.

El Hombre Camión, tiene ventajas y desventajas con relación a una Compañía Fletera ya establecida; primeramente el Hombre Camión sólo paga impuestos federales cuando realiza el canje de placas, evitando así una serie de responsabilidades que tienen las Compañías Fleteras; trabaja de acuerdo a las utilidades que quiera ganar y descansa cuando quiere.

Su desventaja grande es cuando llega a sufrir un siniestro por carretera, donde la Unidad quede totalmente destruida es muy difícil que se recupere de la pérdida de su herramienta de trabajo que es la Unidad de Transporte.

C O N C L U S I O N

La importancia de desarrollar este tema para el Licenciado en Administración estriba en el nivel de importancia en que se encuentran las Compañías Fleteras en la actualidad, algunas de ellas han alcanzado un gran desarrollo en toda la República y se consideran como el termómetro de la Economía Nacional.

Es por eso que al estructurar la Organización de dichas Empresas se requiere de los conocimientos del Licenciado en Administración, si queremos que dicha Compañía realmente se organice de una manera satisfactoria, tanto internamente como también tomando en cuenta los factores externos a la Compañía Fletera, que en determinado momento puede tomar un giro drástico.

Su enfoque se llevará a cabo por medio de estudios dentro de la Compañía o Investigaciones de lo que se encuentra en óptimas condiciones y de lo que es necesario llevar a cambios favorables para la misma.

La función del Licenciado en Administración será la de conocer el momento adecuado para implantar un cambio favorable a la Empresa y de llevar la Administración de la misma; así como el de tratar con el personal que labora en dicha Empresa.

B I B L I O G R A F I A

GEORGE R. TERRY.
PRINCIPIOS DE ADMINISTRACION
COMPANIA EDITORIAL, CONTINENTAL, S.A.
CUARTA IMPRESION: NOVIEMBRE DE 1980 (1)

DICCIONARIO ENCICLOPEDICO QUILLET. (2)

LEY SOBRE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE (3)

GLADIS M. COTS TUTUSAUS.
ALGUNAS CONSIDERACIONES ACERCA DEL GASTO EN
EL RAMO DEL TRANSPORTE (4)

COLABORACION DE :

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE
DEPARTAMENTO DE TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS
CONEXOS.

DEPARTAMENTO DE DELEGACION AUTOTRANSPORTE FEDERAL
TRANSPORTES "JULIAN DE OBREGON", S.A. DE C.V.
TRANSPORTES "SANCHEZ BARCELATA", S.A. DE C.V.