UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

"ESTUDIO DE LOS ASPECTOS GENERALES DEL AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE CARGA EN MEXICO"

SEMINARIO DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS PRESENTAN:

BERUMEN GONZALEZ FRANCISCO JAVIER.
BERROCAL GUTIERREZ CLAUDIO.
BEGOÑA NIETO JORGE.
CAMACHO DIAZ MANUEL.
DAGDUG RUIZ LUIS MANUEL.
OLGUIN ARZATE JORGE.
SANCHEZ PEREZ HECTOR.
SALAS VELAZQUEZ JUAN.

MEXICO 1975.

Universidad Nacional Autónoma de México
UNAM
Biblioteca Central
Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

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.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

"ESTUDIO DE LOS ASPECTOS GENERALES DEL AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE CARGA EN MEXICO"

SEMINARIO DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS PRESENTAN:

BERUMEN GONZALEZ FRANCISCO JAVIER.
BERROCAL GUTIERREZ CLAUDIO.
BEGOÑA NIETO JORGE.
CAMACHO DIAZ MANUEL.
DAGDUG RUIZ LUIS MANUEL.
OLGUIN ARZATE JORGE.
SANCHEZ PEREZ HECTOR.
SALAS VELAZQUEZ JUAN.

MEXICO 1975.

AGRADECIMIENTO:

A NUESTRA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.

A NUESTRA FACULTAD Y SU PROFESORADO

A NUESTROS PADRES Y HERMANOS

Hacemos patente nuestro agradecimiento a todas aquellas personas del medio autotransportista y de la S.C.T. que hicieron posible la culminación del presente libro ; destacando por su colaboración las siguientes : Lic. Fernándo - Peláez, Ing. Fernándo de Garay, Lic. Augusto O. Mc. Swiney, Lic. Ramiro Aguirre, Lic. Héctor Cervantes de la Garza, Sr. Luis Ortega, Sr. Barrera.

Y agradecimiento en especial merecen, el Director del Seminario Lic. y M.B.A. José Antonio Echenique G. y Asesor Lic. Ezequiel Velázquez C., quienes con su capacidad, conocimientos y experiencia nos dieron la pauta para - el encauzamiento del mismo.

I N D I C E

		Página
	INTRODUCCION.....	1
1.	ANTECEDENTES.....	6
1.1.	Antecedentes Legal-Administrativos.	6
1.2.	Orígenes y Causas.....	10
1.3.	Principios Institucionales que Regulan el Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga.....	16
1.4.	Aspectos Generales.....	19
1.5.	Problemas Internos de la Empresa Autotransportista.....	20
1.6.	Problemas Externos de la Empresa Autotransportista.....	23
1.7.	Importancia del Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga...	25
1.8.	Importancia de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones...	26
2.	INDICADORES ECONOMICOS.....	34
2.1.	Capital Social Declarado en el Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga en México.....	34
2.1.1.	Generalidades e Importancia.....	34
2.1.2.	Conveniencia de Utilizar el Muestreo para la Estimación del Capital Social del Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga.....	40

Página

2.1.3.	Estimación de la Inversión en Capital Social Declarado.....	41
2.2.	Valor Estimado del Equipo Rodante...	56
2.2.1.	Generalidades e Importancia.....	56
2.2.2.	Clasificación del Equipo Rodante....	58
2.2.3.	Limitaciones.....	58
2.2.4.	Recopilación de Datos.....	60
2.2.5.	Estimación de la Inversión en Equipo Rodante.....	62
2.3.	Población Estimada que Depende Directamente del Autotransporte de - Servicio Público Federal de Carga...	79
2.3.1.	Aspectos Generales de Población....	79
2.3.2.	Características de la Población que Depende del Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga.....	81
2.3.3.	Estimación de la Población que Depende Directamente del Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga	88
2.4.	Aportaciones del Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga al Erario Público.....	91
2.4.1.	Relación Legal del Autotransporte y el Estado.....	92
2.4.2.	Aspectos Generales.....	92
2.4.3.	Cuadro Descriptivo del Régimen del Autotransporte 1975.....	95
2.4.4.	Apéndice del Cuadro Descriptivo del Régimen Fiscal del Autotransporte - 1975.....	100

Página

2.4.5. Total de Aportaciones al Erario Público por Concepto de Impuestos Directos e Indirectos 108

2.4.6. Análisis del Total de Aportaciones al Erario por Concepto de Impuestos Directos e Indirectos 110

2.4.7. Estimación de la Aportación por Concepto de Impuestos del Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga 112

2.4.8. Total de Aportaciones del Autotransporte de Servicio Público Federal de Carga 117

3. PROYECCIONES 118

4. CONCLUSIONES 134

4.1. Aspectos Generales 134

4.2. Indicadores Económicos 145

4.3. Sugerencias en Materia de Transportes 150

BIBLIOGRAFIA 157

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

En este mundo de constantes cambios, algunas veces dinámico y otras lento con la participación del hombre como instrumento acelerador o retardatario, en cuanto a la transformación social, surge la administración como ciencia, desde sus aspectos primarios cuando se presenta la necesidad de trabajo - colectivo para hacer frente a las inclemencias que presenta la- naturaleza, hasta llegar de una forma incipiente a la administración científica con la división del trabajo, que va a permitir- un aprovechamiento cada vez más óptimo de los recursos em--- pleados y que necesariamente obliga a un análisis y sistematización de conocimientos y experiencias, bases fundametales para la creación de una ciencia social.

De esta manera, la administración formará parte - imprescindible en el desarrollo de cualquier organización, y en este caso específico que nos ocupa del A.S.P.F.C. 1/.

En el presente estudio se tratará de ubicar y deli - near sus aspectos más importantes en la República Mexicana, - dentro de un marco administrativo, social y económico. No - hay duda alguna que los servicios prestados al mover mercan - cías, personas e ideas, de un lugar a otro, son verdaderas for - mas de producción . Las mercancías que se mueven de lugares de excedentes a lugares de carencia generalmente aumentan su valor con este movimiento, y en estos casos como en otros, las actividades que aumentan el valor de las mercancías pueden - identificarse dentro de la administración , como formas de pro - ducción.

Dentro de esta movilidad, las naciones del mundo se clasifican en 2 grandes grupos, en función al desarrollo de los transportes comparado con países industrializados : las na -

1/ Durante todo el estudio, las siglas (A.S.P.F.C.), estarán - referidas al Autotransporte de Servicio Público Federal de - Carga.

ciones que tienen movilidad y las que no la tienen (este último el caso nuestro).

En nuestro capítulo I, delineamos en forma cronológica el proceso de estructuración organizada del A.S.P.-F.C. en los que debido a la complejidad técnica y de interacciones accidentales humanas, así como de un sinnúmero de intereses particulares, que hacen del mismo en sus inicios, una actividad caótica. Se analiza la actuación del gobierno en la solución del problema, y cómo va marcando y encauzando al autotransportista dentro de una organización.

Posteriormente tratamos el cuerpo principal que resalta la estimación de "algunos" de los indicadores económicos relacionados con el A.S.P.F.C.; y que, para su mejor comprensión, los dividimos en 4 partes:

En su primera parte, se trata lo relativo a capital social, patrimonio y patrimonio social. Dándose la estima

ción del capital social declarado, haciendo notar que el capital social, no es representativo de la inversión total, como lo es - el patrimonio social.

En su segunda parte se comenta la importancia -- del equipo rodante empleado y el grado de dificultad que presenta el cálculo para la estimación de la inversión en el mismo, - así como el monto que representa.

En su tercera parte se hace un análisis de la población, así como sus características económicas, políticas y - sociales. Además la determinación de la población que depende directamente.

En su cuarta parte examinamos las categorías -- más importantes de las fuentes de tributación que lo gravan, - incluyendo algunas observaciones respecto de las variantes de cada una de ellas, señalando todas las especificaciones para - su pago, así como las diferentes cantidades que por dichos con

ceptos percibe el Estado.

En el capítulo 3 se analizan los rubros que más - afectan al autotransporte con sus proyecciones a 1982 y un -- breve análisis de ellos.

En el tema final hacemos referencia de los aspectos más importantes del estudio, relacionados con los renglones económicos más ligados al autotransporte y a continuación se dan algunas sugerencias.

1. ANTECEDENTES.

1.1. ANTECEDENTES LEGAL-ADMINISTRATIVOS.

Es evidente que la administración desempeña un papel importante en el fomento del progreso, aunque un análisis más sofisticado indica, sin embargo, que la racionalidad en la toma de decisiones no siempre implica necesariamente un aumento de las ganancias, pero sí la satisfacción de haber realizado un servicio; tal es el caso de actividades que van desde re

cibir un crédito, hasta los servicios prestados a la comunidad por las instituciones gubernamentales responsables de su realización, caso concreto es el del A.S.P.F.C., que es el que nos ocupa en el actual estudio.

Para determinar su problemática, no ha sido posible una mejor ubicación en la actualidad debido a los años en que estuvo sumergida en el caos, como también a factores extraños a su desarrollo, la falta de un verdadero encauzamiento organizacional y la no aplicación de una administración más profunda y eficaz por parte de los mismos interesados (autotrasportistas) y que, dada su importancia, el Estado tuvo que intervenir a través de la secretaría asignada para tal efecto (S.C.T.), 2/ siendo una labor ardua para ésta el establecimiento de medidas tendientes a mejorar la actuación de este servicio ya dentro de una administración más adecuada.

Así vemos que el 31 de agosto de 1931 se promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicaciones y Medios de Trans-

2/ S.C.T. siglas que corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

porte. Su articulado esencial reseña los principales aspectos de las concesiones sobre Vías Generales de Comunicación y -- Explotación de las mismas: Caminos y Puentes, Explotación de Ferrocarriles, Transportes Marítimos, Fluviales, Comunica -- ciones Aéreas, Comunicaciones Eléctricas y Comunicaciones Postales. En este ordenamiento legal no se establecían aún — las funciones de administración, relativas a la vigilancia y -- control del autotransporte y a la aplicación de tarifas. Estas - funciones administrativas no se llevaban a cabo, en parte, a - que la administración se encontraba en sus albores en aque-- lla época y por otro lado, la poca divulgación de dicha técnica, aunado todo ello a la falta de profesionistas como es de esperar se, ya que no existía institución, escuela o facultad que im — partiese la carrera de administración y la complejidad del me - dio ambiente, en el cual operaba la actividad del autotranspor- te. Era esta por lo tanto, una meta pluralista, es decir, su -- ministrar servicios y utilidades a los propietarios y satisfacer- al mismo tiempo las necesidades de la gente a través del pro- - greso social del transporte.

El 28 de septiembre de 1932 se publicó una nueva Ley - sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte,

que estuvo en vigor hasta el 19 de febrero de 1940, fecha en -- que apareció la Ley Vigente, donde ya se hace referencia al autotransporte terrestre, reformada el 31 de septiembre de 1947, la cual sustituye los antiguos permisos de ruta por concesiones.

Llega el momento en que se hace patente una administración de dicha actividad (transporte) y para reactivar una mejor actuación, el gobierno expidió el 1° de enero de 1947, el -- Reglamento de la Ley del 7 de Diciembre de 1946, sobre Secretarías y Departamentos de Estados y el 1° de enero de 1959 entró en vigor la nueva Ley en esta materia, que confiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre otras funciones las de otorgar permisos y concesiones para establecer y - operar servicios de transportación aérea, ferroviaria y por carretera en caminos nacionales, vigilar su funcionamiento y - operación y fijar las tarifas correspondientes 3/, llegando con ello el Estado a una etapa más avanzada en la organización y - coordinación de normas tendientes a darle mejor estructura-- ción con sentido realista, e ir sentando bases responsables al

3/ Art. 10 fracción XII (Ley de Secretarías y Departamentos - de Estados). Art. 3°.- disposiciones generales, capítulo II, juridicción (Ley de Vías Generales de Comunicación).

autotrasportista, encuadrándolo en la tarea en que se ha comprometido.

1.2. ORIGENES Y CAUSAS.

Durante la segunda guerra mundial, el Ejecutivo Federal dictó un acuerdo mediante el cual, tanto personas físicas como morales, podían explotar el servicio de carga sin el permiso correspondiente (actividad de libre tránsito), por insuficiencia de los transportes clásicos "Marítimos y Ferrocarriles Nacionales", y por la premura de artículos y materias primas utilizadas en dicha contienda bélica. Aquí empieza a detectarse la falta de una visión más amplia del problema, como también la falta de una audaz filosofía administrativa, acorde con el momento y que pudiera sentar un precedente para en el futuro desarrollar auténticamente una plena administración en el campo de servicio, del que se nutre una infinidad de actividades productoras del país y que son las encauzadoras del desarrollo.

El autotrasporte deja pasar la oportunidad de sentar los cimientos de una buena estructura, debido a la premura y presión del exterior, reflejadas éstas en las relaciones comerciales que sostenía nuestro país con otros y así, en 1947,- se derogó el acuerdo dictado por el Ejecutivo Federal, quedando al margen más de dos mil vehículos que circulaban sin ninguna autorización. Dicho problema se agravó por falta de medidas adecuadas para su control y regularización legal e impositiva de dichas unidades, llegando al grado de considerarse — irresoluble al crearse características parasitarias.

En 1948, a principios de este año, todavía se agravó más dicho problema al cambiarse el concepto de permisos - por concesiones, surgiendo anomalías en la situación de los - prestatarios de dichos servicios. Estos recurrieron a juicios - de amparo, como medio para eludir las disposiciones establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de- Transporte, explotando este procedimiento por no contar con - la debida concesión. Esta práctica dió origen a una situación- indeterminada sobre las autoridades correspondientes.

Desde el punto de vista legal, la situación del transporte de carga era verdaderamente caótica, toda vez que el servicio se proporcionaba en su mayor parte apoyado en suspensiones otorgadas en los juicios de amparo 4/ promovidos por los propietarios de las unidades, haciéndose prácticamente imposible la regulación de la operación y del control tarifario. Esta situación fue aprovechada por ciertos organismos llamados documentadoras 5/ y "Coyotes"; ejemplo: promoviendo una acción de coyotaje, en la que vendían formas en blanco que proveían de "suspenciones" a dichos transportistas, gozando por lo tanto de una situación de exención de impuestos de todo tipo en forma ilegal. Estos prestatarios se convirtieron en nómadas, es decir, no tenían ruta fija, terminales, seguros de carga, tarifas, itinerarios, etc. En el aspecto social, no firmaban contratos colectivos de trabajo con sus trabajadores, como lo establece la Ley respectiva 6/. Por lo tanto, las auto

4/ Juicios de Amparo promovidos en base al Art. 4° Constitucional de las garantías individuales.

5/ Documentadoras.- Seudo-empresas de transporte que no reunían los requisitos legales para explotar ese servicio.

6/ Art. 20 y 24, Título Segundo, Relaciones Individuales de Trabajo, Capítulo I, Disposiciones Generales (Ley Federal del Trabajo.- Art. 256, Capítulo VI, Trabajo de Autotransportes (Ley Federal del Trabajo).

ridades administrativas (a partir de 1955) se vieron obligadas a omitir la declaración de necesidades (anual) en la explotación de caminos, dando origen al aumento de unidades con expedición de permisos emergentes, uno de tantos factores que aumentó el problema.

En 1950 la situación, tanto industrial como la explosión demográfica, así como el incremento de obras de infraestructura (carreteras, puentes, irrigación, etc.), aumenta la demanda del autotransporte en todos sus renglones, haciendo aumentar el valor de la producción industrial, así como la rápida formación de nuevas zonas de concentración económica, creando un desequilibrio entre la oferta y la demanda de los servicios de transportes y comunicaciones que difícilmente pueden desarrollarse en la misma proporción y con igual velocidad que los núcleos humanos que generan la demanda.

De 1950 a 1969 se incrementó esta actividad debido a una red de caminos y a la demanda de dichos servicios, aumentándose el problema ahora en forma cuantitativa, tomando en cuenta sus costos, número de unidades, oferta de servi---

cios, volúmenes de carga transportada, clase de equipo, distribución territorial, etc.

En 1971, se inició el estudio de este gran problema. Para el efecto, el Señor Presidente de la República nombró una comisión, levantándose el "Inventario Nacional del Autotransporte de Carga", con el fin de obtener información confiable y detectar con su estudio errores y dar soluciones adecuadas, llevándose a cabo dicha función a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las decisiones para solucionar este problema se tomaron desde los primeros meses de la actual administración, habiéndose comenzado por realizar el Inventario del Autotransporte de Carga para conocer su situación real y proceder a su regularización jurídica; para alcanzar el objetivo señalado se utilizó una cédula censal para captar la información requerida por la S.C.T. Como consecuencia de esta información, se otorgaron autorizaciones para cuatro diferentes clases de servicio, teniendo como base la no limitación de la naturaleza pro

pia del medio expresado por sus características fundamentales, que son la velocidad y la capacidad de formación de red que -- permiten movimientos directos y rápidos, así como la estabili - dad de las tarifas, la seguridad de la oferta y la del transporte- mismo.

De lo anterior, se acordaron los siguientes pun - tos:

1.- Pesos y dimensiones autorizados.

2.- Rutas fijas autorizadas.

3.- Formación de sociedades para la explotación - del servicio en forma organizada, estando -- apoyada por la Cámara Nacional de Transpor - tes y comunicaciones y de la Alianza de Ca -- mioneros de la República Mexicana.

Objetivo.- Es el de regularizar el Autotransporte- de carga en la República Mexicana, en sus aspectos:

a) Legales;

b) Económicos;

c) Servicios y

d) Sociales.

Bases estas para expansión en los principales sectores de desarrollo de la actividad económica del país.

1.3. PRINCIPIOS INSTITUCIONALES QUE REGULAN EL A. S.P.F.C.

La Ley de Vías Generales de Comunicación mantiene, - para efectos de regulación institucional del A.S.P.F.C., algunos de los siguientes principios:

a). El de la concesión o el permiso necesario para la presta -- ción del servicio de acuerdo con el volumen de la demanda y de sus variaciones temporales. Concesión que puede ser

transferible en los casos y bajo las condiciones que señala la Ley de Vías Generales de Comunicación 7 / ; pero cuya cesión de derechos bajo ningún concepto puede ser fraccional.

b) El del establecimiento de normas para el desplazamiento espacial de acuerdo con las características cuantitativas y cualitativas de la demanda de transporte regional. Así tenemos:

- Transporte con rutas fijas.
- Transporte sin determinación de rutas.

c) El de la limitación cuantitativa de la propiedad de medios para ejecutar el acto de transporte 8 /

d) El de la obligación de constituir sociedades entre los con-

7 / Art. 156 ; capítulo II ; Explotación de Caminos.
8 / Art. 152 ; fracción IV ; capítulo II Explotación de Caminos.

cesionarios de ruta que presten servicios semejantes, como condición previa al ejercicio del derecho de la concesion 9/.

e) El de la discriminación necesaria de las nacionalidades ajenas a la mexicana para el otorgamiento de concesiones o permisos 10/ .

f) El de la prioridad para el otorgamiento de concesiones en función del arraigo espacial y a la actividad como servicio comercial regular 11/ .

g) El de la caducidad de la concesión de la ruta para el servicio 12/ .

Y en el aspecto operativo del autotransporte :

9/ Art. 152; fracción III; capítulo II Explotación de Caminos
10/ Art. 152; fracción I; capítulo II Explotación de Caminos.
11/ Art. 152; fracción V; capítulo II Explotación de Caminos.
12/ Art. 154 y 163; capítulo II Explotación de Caminos.

h) El del acarreo indiscriminado de productos, salvo en los - casos de especialización del autotransporte que contempla la ley.

i) El de los planos de tráfico necesario para la eficiente prestación de servicios (afinidad del medio a los productos--- transportados, velocidades comerciales, precios, manio-- bras, entregas de punto a punto, etc.)

j) Y el de la obligatoriedad de las empresas, individuos o sociedades de mantener informado en detalle del estado so - bre sus actividades para fines de planeación y de revisión de medidas institucionales 13/.

1.4. ASPECTOS GENERALES.

El desarrollo del Autotransporte de Carga, ha sido y -

13/ Art. 157; fracción IX; capítulo II Explotación de Caminos.

será el contacto directo entre las zonas de producción y las zonas de consumo, ya que es el medio más adecuado debido a las características geográficas del país, así como su fácilidad de maniobra y manejo y en el menor costo de operación.

Los problemas generales de este servicio son la satisfacción de una demanda cada vez más creciente que afronta además de los inherentes al desenvolvimiento de su propia organización, pues es un factor importante para el desarrollo económico y social, integrador de los sectores industrial, agropecuario, etc., por lo que se deben determinar y señalar tanto sus problemas internos como externos para su posible solución.

1.5. PROBLEMAS INTERNOS DE LA EMPRESA AUTOTRANSPORTISTA.

a) Las empresas autotransportistas confrontan una serie de

obstáculos internos para su desempeño, siendo el más - significativo la administración empírica, debido a la falta - de formación profesional de los dirigentes en cuanto al de- sempeño de las funciones administrativas que requiere la empresa moderna, es decir, es necesario contar con per - sonal conocedor del proceso administrativo y no el perso- nal que actualmente desempeña estas funciones, que por- lo general son dueños de los camiones y socios, y que a - veces se hacen cargo de una o más funciones.

b) Las empresas legalmente constituidas también se enfren - tan con usuarios que hacen el juego a seudo-empresas, - camioneros independientes y, por consiguiente abaratan - do el servicio; provocando una competencia desleal y ori - ginando con ello un parasitismo que sangra a la industria organizada del autotransporte. De todos los defectos ante - riormente citados resulta el estancamiento de dicha indus tria, así como la falta de inversión y recapitalización de - las ya existentes.

c) Si tomamos en cuenta como característica del autotrans -

porte la flexibilidad en su desplazamiento, en la realidad - ésta se ve limitada ya que éste (el autotransporte) se desarrolla en forma rígida (por ruta fija señalada), así como- no tener un verdadero conocimiento del área que sirve, como el tamaño de mercado que absorve.. Estas empresas, - al no investigar los posibles tamaños de la competencia y - su desarrollo, no cuentan con información para posibles- inversiones o desarrollo de las ya existentes y llegar a ser un factor importante en su propio desenvolvimiento.

d) Falta de personal capacitado para operar el equipo automotriz (como ejemplo : carencia de escuelas para el manejo- de unidades tan especiales como es el equipo pesado).

e) Carencia de mecánicos competentes para el logro de un - mantenimiento efectivo de los vehículos.

f) Limitación de ruta (equivalente a falta de carga) y por -- consiguiente incosteabilidad del servicio.

1.6. PROBLEMAS EXTERNOS DE LA EMPRESA AUTOTRANSPORTISTA.

a) Las empresas se enfrentan también a aquellos obstáculos que se dan fuera de ésta, pero que repercuten e influyen en su desenvolvimiento y que en la actualidad son más de carácter técnico, legal, cultural, tanto del propietario como del administrador o persona (s) responsables que de cualquiera de las autoridades que rigen y regulan la industria autotransportista del país (S.C.T.).

b) Otro defecto y escollo son las tarifas que no funcionan y que deberían ser la parte reguladora y no promotora de monopolios por parte de los autotransportistas piratas y empresas que se encuentran al margen y que no tienen los mismos costos en toda clase de insumos (instalaciones, equipo rodante, costos de capital, etc.). Por lo tanto existe un desequilibrio en las tarifas correspondientes a carga regular.

c) Otro de los puntos importantes es la proliferación y desa - rrollo de las llamadas documentadoras y fleteras, las cuales son señaladas como seudo-empresas que trabajan con- cartas de porte (no perforadas por la S.C.T.) como lo exi_ ge ésta.

d) Existe una falta de orientación del régimen impositivo, lo- cual limita el desarrollo del autotransporte.

e) Falta de créditos para el desarrollo y subsistencia de la in- dustria.

f) Carencia de normas de calidad y uniformidad de caracte – rísticas en los insumos del autotransporte.

g) Precios desorbitados de los insumos para la industria.

h) Irregularidades del mercado de la carga debido a intermediarios (evitar comisiones por la carga).

1.7. IMPORTANCIA DEL A.S.P.F.C.

La importancia de esta actividad es netamente económica - por su retroalimentación natural, que la hace ser dinámica, ya que su principal función es la de promover y realizar la más eficaz y constante circulación de toda clase de- productos y materias primas, a la vez que enlaza los distintos sectores de la actividad económica en sus polos de - explotación y consumo, que son requeridos para su constante desarrollo, ya que reduce volúmenes de mercancías almacenadas y nivela stocks (sus existencias). También - es importante el nivel de ocupación que propicia fuentes - de empleo.

1.8. IMPORTANCIA DE LA CAMARA NACIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

Se hace un breve comentario de la Cámara, dada la importancia que representa para nuestro estudio, haciendo hincapié en que todo tipo de actividad en la época moderna debe estar constituida por organismos que agrupan tanto a ejecutivos como a empleados y obreros, dentro de sus respectivos ramos así como sus principales funciones. De manera similar a como han surgido muchas organizaciones que han venido formándose para su mejor desarrollo, el A.S.P.F.C. hubo de configurarse en un núcleo u organización para su mejor desenvolvimiento entre otros. El objeto de hacer mención de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, es destacar su importancia por ser tuteladora de los intereses económicos, sociales y políticos de sus miembros, así como la fuerza que representa el estar unidos .

La Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones fue creada por acuerdo de la Secretaría de Industria y Comercio de fecha 7 de Mayo de 1937, con fundamento en la Ley de Cámaras de Comercio e Industria del 18 de Agosto de - 1936, reformada el 26 de Agosto de 1941 y modificada por - decretos del 16 de Enero de 1960 y del 31 de Diciembre de - 1962.

De acuerdo con el artículo 4o. del capítulo II del citado ordenamiento, las cámaras tienen como objeto :

I.- Representar los intereses generales del comercio o de la - industria de su jurisdicción ;

II.- Fomentar el desarrollo del comercio y de la industria na - cional;

III.-Participar en la defensa de los intereses particulares de - los comerciantes o industriales que agrupan;

IV.- Ser órgano de consulta del Estado, para la satisfacción de-

las necesidades del comercio o de la industria nacionales;

V.- Actuar por medio de la Comisión destinada a ese fin, como arbitradores, en los conflictos entre los comerciantes o industriales registrados, si éstos se someten a la Cámara, en compromiso que ante ella se depositará y que podrá formularse por escrito privado;

VI.- Desempeñar, de conformidad con las disposiciones aplicables, la sindicatura en las quiebras de comerciantes o industriales inscritos en ellas, y

VII.- Realizar las demás funciones que les señalen esta Ley o los Estatutos y las que se deriven de la naturaleza propia de la Institución.

Esta Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones está constituida por los industriales, cuyo carácter representativo reside no sólo en la importancia de los mismos, sino en el hecho de que sus actividades cubren los sectores de mayor significación en la estructura del trans

porte y de las comunicaciones del país, tales como auto — transporte federal y urbano en todas sus modalidades, navegación marítima y fluvial, ferroviario y teléfonos.

En este presupuesto de la sección de transportes le — dieron prioridad, como es obvio, para que pudiera solucionar sus múltiples problemas que estaban acumulados desde sus inicios.

Uno de los logros más importantes en el renglón del - autotransporte, es su regularización ante las autoridades correspondientes, contando con la participación activa — del Ejecutivo Federal para la resolución de este problema.

Se creó el Departamento de Carga Especializada, modalidad ésta que tuvo su creación hace 28 años. En éste se - agrupan todos los permisionarios que prestan el servicio - público especializado con base en la fracción V del Artículo 153 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Este Departamento especializado se inició con 5 empresas, contando a la fecha con más de 100.

La Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones coadyuvó en forma directa en el mejoramiento del medio - ambiente, al realizar actividades encaminadas a este fin.

En la parte correspondiente a tarifas, esta Cámara abogó porque éstas fueran adecuadas al período inflacionario por el cual atravesaba la economía del país.

Se han creado Centrales de Autotransportes de Carga que han venido a solucionar, no en forma definitiva, pero sí con pasos seguros, a la consecución de descongestionar el tráfico de las ciudades, contribuyendo además a salvaguardar la ecología.

La innovación de la transportación, la constituye el -

sistema de contenedores 14/ que tiene más aspectos positivos que negativos, ya que estos últimos se pueden encauzar y darles su verdadero aprovechamiento.

En el aspecto de la transportación por el sistema de contenedores, la Cámara, en combinación con comisiones mixtas (banca, S.C.T. fabricantes, etc.), están tratando de adaptar este sistema a las características geográficas del país.

14/ Uno de los problemas esenciales por resolver en un sistema de transportes coordinados del futuro, es el paso de los productos de un medio de transporte a otro. Este sistema tradicional puede costar hasta el 75 % del flete total, así como el tiempo empleado. Una solución bastante reciente y muy efectiva en E.E.U.U. y Japón, es el sistema de contenedores o "recipiente de embalaje ", que consiste en una caja de metal apta para gran variedad de productos, este contenedor puede pasar de un medio de transporte a otro en una operación sencilla y rápida; así, en carretera va sobre una plataforma con ruedas (como un remolque o semi-remolque normal) ; por vía férrea éste se sujeta como un embalaje gigante sobre una plataforma, sus posibles medidas son, 12x2.45 x 2.45 mts. Este recipiente o contenedor llega como semi-remolque al patio de FF.CC. donde deja su carretilla (o ejes traseros) y es deslizado -

En un carro plataforma hecho a propósito.- Este sistema - ha resultado tan económico en tiempo y dinero, que ac -- tualmente representa un 30 % en disminución de sus cos tos (a nivel mundial), tanto FF. CC. líneas de buques y aéreas están adaptanto o construyendo sus naves y vehí - culos para transporte de los recipientes o contenedores. - Colección científica Ruedas.- Wilfred Owen. Ed.- Time - Life.

2.- INDICADORES ECONOMICOS:

2.1. CAPITAL SOCIAL DECLARADO EN EL A.S.P. F.C. EN MEXICO.

2.1.1. GENERALIDADES E IMPORTANCIA.

Antes de referirnos al capital social, nos introduciremos a la importancia del empresario individual y del empresario colectivo, y de la preponderancia del segundo sobre el primero en la mente de todos nosotros de que cualquier empresa por muy pequeña que sea debe iniciarse -

con un capital social determinado.

Hoy en día las empresas se constituyen en sociedades mercantiles debido a que la economía contemporánea así lo exige, dando origen a la asociación (de capitales, o de-capital y trabajo) , en entes de tipo social. Esta asocia -- ción ha venido desplazando al empresario como persona - física 15/.

El empresario moderno necesita contar con suficien - tes recursos económicos, materiales y técnicos, además - de correr los riesgos inherentes (que conforme pasa el - tiempo son mayores) a la actividad desarrollada 16/. Es - decir, la asociación de personas físicas en un ente moral en cualquiera de sus formas, es imperativo, sobre todo — aquellas en las que se busca que la responsabilidad sea -

15/ La S.C.T. está conminando a los permisionarios para que se asocien y gocen de las ventajas de la misma.
16/ En nuestro estudio esta actividad es el A.S.P.F.C.

la menor posible.

a) Aspectos legales de las sociedades mercantiles.

La Ley General de Sociedades Mercantiles (L.G.S.M.) en su artículo 1o., reconoce como sociedades mercantiles :

1.- Sociedad en nombre colectivo.
2.- Sociedad en comandita simple.
3.- Sociedad de responsabilidad limitada.
4.- Sociedad anónima.
5.- Sociedad en comandita por acciones.
6.- Sociedad cooperativa.

En el presente estudio, las sociedades autotransportistas se inclinan por la forma de sociedad anónima (una gran mayoría), sociedad de responsabilidad limitada y sociedad cooperativa, (ambas formas son contadas).

Una de las características de todas las formas de sociedades mercantiles, es que pueden adoptar la modalidad de Sociedad de Capital Variable, característica que por cierto es común encontrarla en las sociedades autotransportistas. La ventaja de esta modalidad significa, además del aumento o reducción de capital social (sin salirse del mínimo), la no obligación de protocolizar esta modificación como a las demás sociedades les exige la Ley correspondiente. 17/.

b) Patrimonio Social y Capital Social de las sociedades mercantiles.

Después de haber hecho mención de las sociedades, trataremos ahora el capital social. Sin embargo, haremos una distinción entre éste y el patrimonio social.

17/ Ley General de Sociedades Mercantiles (L.G.S.M.).

Como personas jurídicas, las sociedades tienen un patrimonio formado por el conjunto de sus bienes, derechos y obligaciones, que inicialmente es integrado con las aportaciones de los socios (para la presente investigación, aportaciones que los socios hacen de los permisos en titularidad o en goce), y posteriormente sufre variaciones (aportación de nuevos permisos y retiro parcial de los mismos).

Por lo que respecta al capital social, enunciaremos los siguientes conceptos para entenderlo: "el capital social es el monto establecido en el acto constitutivo de la sociedad y expresado en moneda de curso legal, como valor de las aportaciones realizadas por los socios " 18/. — Otro concepto, es el de Mantilla Molina "el capital social es la cifra en que se estima la suma de las obligaciones de dar de los socios y señala el nivel mínimo que debe alcanzar el patrimonio social para que los socios puedan disfrutar de las ganancias de la sociedad " 19/.

18/ Ferri, Manuale di Diritto Commerciale (Derecho Mercantil).
19/ Rafael de Pina Vara " Derecho Mercantil "

c) Diferencias entre patrimonio social y capital social 20/ : -

1. - El capital social es la cifra aritmética, que repre - senta el valor de las aportaciones de los socios.
2. - El patrimonio social, es el conjunto de bienes y - derechos realmente poseídos por la sociedad en un momento determinado.
3. - El patrimonio social posee un carácter esencial - mente mudable : sufre las constantes oscilaciones que el éxito o fracaso de las operaciones sociales - le imprimen.
4. - El capital social, por contra, es inmutable, fijo, - salvo el caso de un aumento o reducción previsto legalmente.

d) Importancia legal del capital social.

El capital social es indispensable en todo tipo de socie_

20/ Rafael de Pina Vara " Derecho Mercantil " Ed. Porrua.

dad, claramente lo establece la fracción V del Art. 6o. de la (L.G.S.M.), y que ununcia que la escritura constitutiva deberá indicar el importe del capital social. Sin este requisito la sociedad no puede nacer a la vida jurídica . Además legalmente les impone la existencia de un capital mínimo, tal es el caso de las que se dedican al A.S.P.F.C. que es de $ 25,000.00.

2.1.2. CONVENIENCIA DE UTILIZAR EL MUESTREO PARA LA ESTIMACION DEL CAPITAL SOCIAL DEL A.S.P.F.C.

Cuando se va a tomar una decisión, es decir; cuando se va a escoger entre varias alternativas que podrían ejecutarse, tenemos que hacer uso de una de las herramientas más eficaces de la moderna administración, una práctica de muestreo que viene a ser un modelo del universo a estudiar.

" La idea de la muestra, es que el muestreador rema-

su bote a través del vasto oceáno de hechos que le rodean y mete su baldecito aquí y allá en esa mar. Examinando - detenidamente el contenido del balde, llega a ciertas con - clusiones concretas no sólo acerca del contenido del balde, sino de todo el oceáno " 21/.

2.1.3. ESTIMACION DE LA INVERSION EN CAPITAL SOCIAL DECLARADO.

Para el cálculo de la inversión en capital social, se - analizaron 280 expedientes a través del sistema de métodos estadísticos, como muestra al azar de empresas representativas de 1300 que se encuentran registradas en la S.C. T.

Para estimar el monto total de las 1300 empresas, se -

21/ Administración por objetivos. George S. Odiorne. Ed. El - Ateneo Buenos Aires.

determinó la suma del capital social de 280 registros in - vestigados y se proyectó a los 1300 por método estadístico.

PROCESO ENCAMINADO PARA LA DETERMINACION DEL TAMAÑO DE MUESTRA OPTIMO PARA LA ESTIMACION DE LA INVERSION DE CAPITAL.

De un universo de 1300 empresas, se estudiaron 280 de ellas completamente escogidas al azar en cuanto al monto del capital social declarado y el tipo de carga (regular, - especializada y variable).

El tamaño de muestra se determinó en base a la fórmula de población estratificada y el proceso fue el siguiente :

1) Se ordenaron los capitales en forma ascendente.
2) Se agruparon por capitales similares.
3) Se determinó el número de grupos de capitales homogéneos, siendo éste de 137.

DETERMINACION DEL TAMAÑO DE MUESTRA OPTIMO PARA UNA POBLACION ESTRATIFICADA.

En los casos en que la población está estratificada y el auditor efectúa un muestreo de variables, la determinación del tamaño de muestra óptimo implica el empleo de la siguiente fórmula :

TAMAÑO DE MUESTRA (Para cada grupo de valores)

$$\frac{B\ D\ E\ B\ D}{N^2\ \ (CS)^2 E\ B\ D^2}$$

Notación :

B= Número de transacciones en el grupo de valores (capital social).

D= Desviación Stándar en el grupo de valores.

E= Suma de todos los resultados de las multiplicaciones —

indicadas (para todos los grupos de valores).

N = Población total (total de empresas).

S = Error de muestreo dividido entre la población total.

C = Constante de nivel de confianza (95 % = 0.510) 22/.

Sustituyendo las literales de la fórmula anterior, por valores del presente estudio, se llegó al número - de 47 empresas a estudiar, quedando éstas divididas - de la siguiente forma:

22/ "Manual de Muestreo para Auditores".- Depto. de Auditoría interna, Leckheed Aircrast Corporation, Centro- de estudios Latinoamericanos. México, 1970.

INTERVALOS	(en miles de pesos)	No. de empresas a investigar.
25.0	224	7
224.1	423	3
423.1	622	7
622.1	821	3
821.1	1 020	3
1 020.1	1 219	2
1 219.1	1 418	2
1 418.1	1 517	2
1 517.1	1 816	2
1 816.1	2 015	2
2 015.1	2 214	2
2 214.1	2 413	2
2 413.1	2 612	0
2 612.1	2 811	2
2 811.1	3 010	1
3 010.1	3 209	0
3 209.1	3 408	1
3 408.1	3 607	1
3 607.1	5 000	4
10 000	en adelante	1
		47

DETERMINACION DEL CAPITAL SOCIAL DECLARADO

NOTACION:	DATOS:
M = Media de la población	?
$\overline{X}$ = Promedio de la población	762. 857
T = Desviación Stándar	1134. 459
N = Población (Número de datos)	280
95% Nivel de confianza 23/	1.64

Fórmula : $M = \overline{X} \pm 1.64 \; T / \sqrt{N}$ 24/

Sustituyendo:

$$M = 762.857 \pm 1.64 \; \frac{1\,134.459}{\sqrt{280}}$$

$$M = 762.857 \pm 1.64 \; (67\,796\,894)$$

$$M = 762.857 \pm 111187$$

$$M = 651\,670 < 762\,857 < 874\,044$$

Lim.inf. Lim.sup.

23/ y 24/ Murray R. Spiegel Estadistica, Ed. Mc. Grauw-Hill
(Serie compendios Schaum)

Por lo tanto, si hay un universo de 1 300 empresas, - entonces: M_1 = (651 670) (1 300) tomándose el límite inferior y,

M_2 = (874 044) (1 300) tomándose el límite superior.

Resultado de M_1 = $ 847 171 000.00

M_2 = 1 136 257 200.00

Estimación de capital social : $ 991 714 100.00

Nota: El capital determinado es únicamente hasta febrero de - 1975, esta cifra está sujeta a fluctuaciones.

DATOS DE ENTRADA

25.	25.	25.	25.	30.	35.	40.	45.	50.	50.	50.	60.	60.
70.	75.	75.	75.	75.	81.	86.	90.	92.	100.	100.	100.	100.
100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	110.	115.	120.	120.	126.
134.	140.	150.	150.	150.	150.	150.	150.	150.	160.	160.	161.	165.
166.	170.	175.	175.	179.	180.	190.	200.	200.	200.	200.	200.	200.
200.	200.	200.	200.	200.	200.	200.	200.	208.	210.	215.	219.	224.
225.	225.	230.	231.	240.	246.	250.	250.	250.	250.	250.	250.	250.
250.	254.	260.	276.	280.	293.	300.	300.	300.	300.	300.	300.	300.
305.	305.	306.	310.	320.	330.	334.	340.	350.	350.	350.	350.	357.
368.	379.	380.	380.	387.	390.	398.	400.	400.	400.	420.	420.	420.
420.	445.	445.	450.	450.	451.	462.	470.	477.	480.	483.	489.	498.
500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.
500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.
500.	500.	500.	518.	525.	525.	550.	552.	562.	562.	575.	578.	585.
590.	600.	600.	600.	600.	606.	610.	616.	621.	630.	665.	665.	668.
695.	700.	710.	714.	727.	750.	750.	760.	769.	800.	800.	800.	800.
820.	823.	828.	852.	900.	980.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.
1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.
1040.	1040.	1065.	1105.	1150.	1180.	1276.	1300.	1300.	1445.	1500.	1900.	1500.
1500.	1650.	1700.	1700.	1700.	1780.	1805.	1979.	2000.	2000.	2000.	2000.	2000.
2000.	2000.	2193.	2250.	2365.	2680.	3000.	3000.	3000.	3000.	3230.	3421.	3500.
3720.	4061.	4500.	5000.	6000.	10000.	10000.						

DATOS CLASIFICADOS

25.	25.	25.	29.	30.	35.	40.	45.	50.	50.	50.	60.	60.
70.	75.	75.	75.	75.	81.	86.	90.	92.	100.	100.	100.	100.
100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	110.	115.	120.	120.	126.
134.	140.	150.	150.	150.	150.	150.	150.	150.	160.	160.	161.	169.
166.	170.	175.	175.	179.	180.	190.	200.	200.	200.	200.	200.	200.
200.	200.	200.	200.	200.	200.	200.	200.	208.	210.	215.	219.	224.
225.	225.	230.	231.	240.	246.	250.	250.	250.	250.	250.	250.	250.
250.	254.	260.	276.	280.	293.	300.	300.	300.	300.	300.	300.	300.
305.	305.	306.	310.	320.	330.	334.	340.	350.	350.	350.	350.	357.
368.	379.	380.	380.	387.	390.	398.	400.	400.	400.	420.	420.	420.
420.	445.	445.	450.	450.	451.	462.	470.	477.	480.	483.	489.	498.
500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.
500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.
500.	500.	500.	518.	525.	525.	550.	552.	562.	562.	575.	578.	585.
590.	600.	600.	600.	600.	606.	610.	616.	621.	630.	665.	665.	668.
695.	700.	710.	714.	727.	750.	750.	760.	769.	800.	800.	800.	800.
820.	823.	828.	852.	900.	980.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.
1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.
1040.	1040.	1065.	1105.	1150.	1180.	1276.	1300.	1300.	1445.	1500.	1500.	1500.
1500.	1650.	1700.	1700.	1700.	1780.	1805.	1979.	2000.	2000.	2000.	2000.	2000.
2000.	2000.	2193.	2250.	2305.	2680.	3000.	3000.	3000.	3000.	3230.	3421.	3500.
3720.	4061.	4500.	5000.	5000.	10000.	10000.						

DATOS ENTRE LIMITES

25.	25.	25.	29.	30.	35.	40.	45.	50.	50.	50.	60.	60.
70.	75.	75.	75.	75.	81.	86.	90.	92.	100.	100.	100.	100.
100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	110.	115.	120.	120.	126.
134.	140.	150.	150.	150.	150.	150.	150.	150.	160.	160.	161.	169.
166.	170.	175.	175.	179.	180.	190.	200.	200.	200.	200.	200.	200.
200.	200.	200.	200.	200.	200.	200.	200.	208.	210.	215.	219.	224.
225.	225.	230.	231.	240.	246.	250.	250.	250.	250.	250.	250.	250.
250.	254.	260.	276.	280.	293.	300.	300.	300.	300.	300.	300.	300.
305.	305.	306.	310.	320.	330.	334.	340.	350.	350.	350.	350.	357.
368.	379.	380.	380.	387.	390.	398.	400.	400.	400.	420.	420.	420.
420.	445.	445.	450.	450.	451.	462.	470.	477.	480.	483.	489.	498.
500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.
500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.	500.
500.	500.	500.	518.	525.	525.	550.	552.	562.	562.	575.	578.	585.
590.	600.	600.	600.	600.	606.	610.	616.	621.	630.	665.	665.	668.
695.	700.	710.	714.	727.	750.	750.	760.	769.	800.	800.	800.	800.
820.	823.	828.	852.	900.	980.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.
1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.	1000.
1040.	1040.	1065.	1105.	1150.	1180.	1276.	1300.	1300.	1445.	1500.	1500.	1500.
1500.	1650.	1700.	1700.	1700.	1780.	1805.	1979.	2000.	2000.	2000.	2000.	2000.
2000.	2000.	2193.	2250.	2305.	2680.	3000.	3000.	3000.	3000.	3230.	3421.	3500.
3720.	4061.	4500.	5000.	5000.	10000.	10000.						

NUMERO DE DATOS= 280

FACTOR DE ESCALA= 1.250

INCREMENTO= 199.500

FRECUENCIA MAXIMA= 80

PROMEDIO= 762.857

DESVIACION STD.= 1134.459

VARIANZA= 1286998.000

CUARTIL UNO= 200.000

CUARTIL TRES= 823.000

LIMITE INFERIOR= 25.000

LIMITE SUPERIOR= 10000.000

DATOS ELIMINADOS= 0

RANGO= 9975.000

FRECUENCIAS	INTERVALOS
	25.000
80	224.500
51	424.000
60	623.500
19	823.000
24	1022.500
6	1222.000
3	1421.500
5	1621.000
6	1820.500
8	2020.000
1	2219.500
2	2419.000
0	2618.500
1	2818.000
4	3017.500
0	3217.000
1	3416.500
2	3616.000
1	3815.500
0	4015.000
1	4214.500
0	4414.000
1	4613.500
0	4813.000
2	5012.500
0	5212.000
0	5411.500
0	5611.000
0	5810.500

0
0 6010.000
0 6209.500
0 6409.000
0 6608.500
0 6808.000
0 7007.500
0 7207.000
0 7406.500
0 7606.000
0 7805.500
0 8005.000
0 8204.500
0 8404.000
0 8603.500
0 8803.000
0 9002.500
0 9202.000
0 9401.500
0 9601.000
0 9800.500
2 10000.000

2.2. VALOR ESTIMADO DEL EQUIPO RODANTE:

2.2.1. GENERALIDADES E IMPORTANCIA.

Los diferentes sistemas de transportes requieren también distintas capacidades técnicas, algunas de las cuales pueden adquirirse con rapidez y otras no; el transporte aéreo requiere un largo período de adiestramiento de pilotos; en los diferentes tipos de trabajo ferroviario se necesita una gran variedad de especializaciones, en tanto que el manejo de un camión es una capacidad que puede adquirirse con más facilidad y no necesita un adiestramiento muy prolongado, la operación de la unidad sólo necesita un mínimo de personal, en comparación con los demás transportes clásicos.

El equipo rodante en su parte de servicio, es importante por las características que presenta, de las cuales se enumeran las principales :

a) Es un factor en la reducción de distancias de un - punto a otro;

b) Es flexible en su desplazamiento a lugares en que - los otros tipos de transportes no tienen acceso, de_ bido a la orografía y lo accidentado del territorio na cional, dándole la oportunidad de explotar con am - plitud el máximo de rendimiento del equipo rodan - te, que por su propia naturaleza puede recurrir ar_ bitrariamente a medidas de tiempo y espacio (hora_ rios de carga y descarga no rígidos, y poco espacio para maniobras) para el cumplimiento de sus fun- ciones en circunstancias financieras y económicas, favorables para la promoción de mercados.

c) Otra de las características es la facilidad de movili_ dad de toda clase de bienes perecederos y no pere - cederos del sector agropecuario, industrial y comer cial, dado que cuenta con equipo apropiado tan ge- neral y especial, como artículos producidos hay — en el mercado.

2.2.2. CLASIFICACION DEL EQUIPO RODANTE.

Vamos a tratar de dar un panorama lo más clarificado posible, en cuanto a las unidades más representativas que existen en funcionamiento dentro del marco de la regularización; para tal fin, se han clasificado en orden de importancia al tipo de producto a manejar, capacidad de carga y recorrido.

2.2.3. LIMITACIONES.

En este punto concentramos esfuerzos en determinar las principales limitaciones, para llegar a estimar la inversión total en el equipo rodante, de los vehículos pertenecientes a empresas autotransportistas que se encuentran regularizadas.

Nuestra principal limitación, es la no existencia de -

estudios anteriores al respecto, lo cual nos deja sin oportunidad de comparar nuestros resultados. Por lo que se refiere al total de vehículos investigados, nuestra limitación está dada por una cifra inestable, es decir, bien pudiera aumentar o disminuír en relación a la demanda del servicio.

Para el cálculo de un precio stándar, adecuado a las unidades clasificadas, (ver cuadro 1) tenemos las siguientes limitaciones :

a) Una gran diversidad de vehículos motrices y no motrices, tienen características de fabricación completamente distintas, así como también una enorme diversidad en las marcas, modelos y tipos, lo mismo que se observa la existencia de marcas descontinuadas y modelos muy antiguos que siguen operando en carreteras nacionales; agregado a todo esto las condiciones del vehículo y la utilidad que pueda prestar dependiendo de su capacidad y tipo de carga y transportar; ello hace casi imposi-

ble determinar con exactitud un precio stándar - para cada tipo.

b) Hay pocas personas calificadas para valuar una - unidad, como consecuencia de lo expuesto anteriormente.

c) De las unidades antiguas, y que son bastantes, - no es posible darles un precio estimado aplicando factores de depreciación, pues se tiene que tomar en cuenta la inflación, deflación, demanda, condiciones del vehículo, su utilidad, marca, tipo, capacidad, etc., variantes todas ellas que impiden definir un criterio uniforme para la evaluación.

d) El precio comercial de los vehículos varía constantemente y en proporción a los cambios económicos del país.

2.2.4. RECOPILACION DE DATOS.

Determinación del número de unidades.- Para la ob -

tención de esta información, se contó con amplias facilidades otorgadas por la S.C.T., especialmente en el acceso a su banco de datos, en donde por medio de su computadora nos proporcionó los datos siguientes :

a) Cantidad de vehículos por clase, marca, modelo y capacidad media.
b) Cantidad de vehículos por clase, tipo, modelo y capacidad media.

Determinación del precio de las unidades.- Se recurrió a organismos competentes (Secretaría de Industria y Comercio, Registro Federal de Automóviles) y diferentes asociaciones automovilísticas, las cuales carecieron de información excepto la " Asociación Nacional de Comerciantes en Automóviles Nuevos y Usados, A.C. (A.N.C.A.) , que nos mostró su tabulador de precios concernientes a camiones rabones, pero en el caso de las unidades de carga pesada, se tuvo que investigar con personas de conocido prestigio en la valuación de este tipo de vehículos por su relación, ya sea en la fabricación, distribución

y operación de los mismos.

2.2.5. ESTIMACION DE LA INVERSION EN EQUIPO RODANTE.

Para este cálculo se procedió a dar los siguientes pasos:

a) Se resumieron los cuadros arrojados por el computador, obteniéndose los totales por año de las diferentes clases de vehículos según nuestra clasificación (ver cuadro 2).

b) Para los tractocamiones, camiones thorton, remolques y semiremolques se obtuvieron los precios de cada una de las marcas más representativas en el mercado. Estos precios fueron tomados en intervalos de cinco años, debido a que los valuadores consideraron que en este lapso es en donde se aprecia un cambio significativo en el precio comercial de los vehículos (ver cuadro 3). En cuanto a —

los camiones rabones, si fue posible tomar los precios de cada año consecutivo a partir de 1960, gracias al tabulador de precios de adquisición de unidades usadas, publicado por la " Asociación Nacional de Comerciantes en Automóviles Nuevos y Usados ", A.C. (A.N.C.A.) con fecha septiembre de 1974 (ver cuadro 4). No sería muy confiable tomar los precios obtenidos por cada cinco años y aplicarlos a los años faltantes. Por tal motivo, se recurrió a prorratearlos para determinar los valores correspondientes a cada marca (ver cuadro 5). Para la obtención del cuadro cinco, el prorrateo se hizo de la siguiente forma: dentro de cada intervalo se dividió la diferencia resultante del límite superior e inferior entre el número de años con que cuenta el intervalo y el resultado se fue agregando proporcionalmente a cada año, tomando como base el límite inferior.

c) Determinación de la inversión, para lo cual fue extraído el producto siguiente : precios (ver cuadros 3 y 4) por número de unidades (ver cua —

dro 2), efectuado conforme a la clasificación he_ cha (ver cuadro 1), aplicado a las marcas consi- deradas y por cada modelo consecutivo (anteiores a 1960, 1961, 1962, ...1975) (ver cuadro 6). No debemos perder de vista, que el resultado arrojado en el cuadro seis, está integrado por la suma en- dinero que representa la inversión por cada mar- ca, en función a la participación de las mismas - en el mercado de vehículos del A.S.P.F.C. en – México.

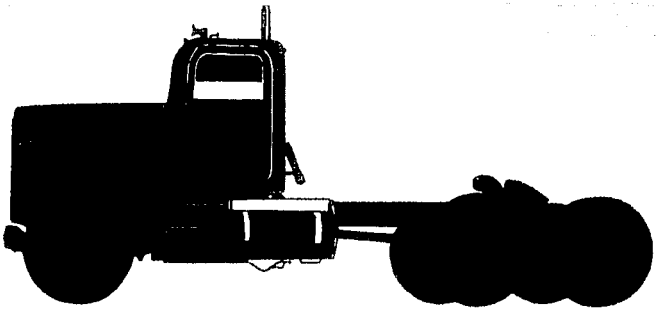
CUADRO I

CARACTERISTICAS (PROPIAS DEL ESTUDIO) TOMADAS EN CUENTA PARA VALUAR EL EQUIPO RODANTE.

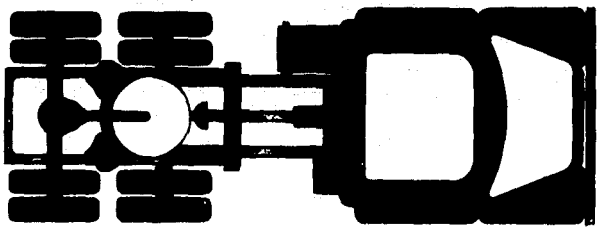
	UNIDADES MOTRICES (CAMIONES)	UNIDADES NO MOTRICES (SEMIREMOLQUES) 25/
1.-	CAMION RABON 26/. Capacidad de arrastre (de 5 a 9 toneladas). Recorrido adecuado: Ruta corta, radio de 500 km.	TIPO PLATAFORMA. Capacidad de carga 20 toneladas.
2.-	CAMION R. (THORTON). Capacidad de arrastre (de 13 a 15 tons.). Recorrido adecuado : hasta 2,000 km. 27/	TIPO CAJA. Capacidad de carga 20 toneladas.
3.-	TRACTO-CAMION 28/. Capacidad de arrastre (de 20 a 38 tons.) . Recorrido adecuado : hasta 3, 000 km.	TIPO TANQUE. Capacidad de carga de 20 a 35 mil litros.

25/ Clave del Semirremolque de 1 y 2 ejes (S-1 y S-2)
26/ Clave del Camión de 2 ejes (C-2)
27/ Clave del Camión de 3 ejes (C-3)
28/ Clave del Tractor de 2 y 3 ejes (T-2 y T-3)

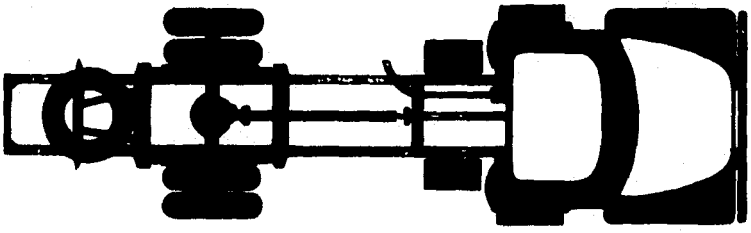
TRACTOCAMION



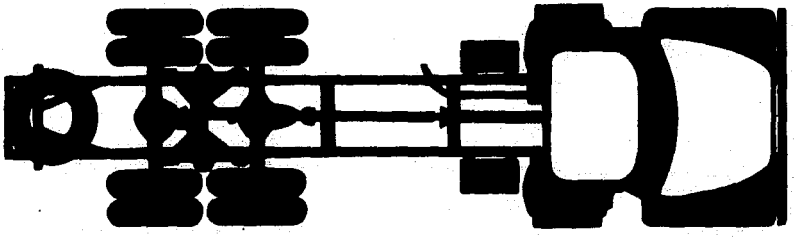
1.- TRACTOCAMION



2.- CAMION "RABON"

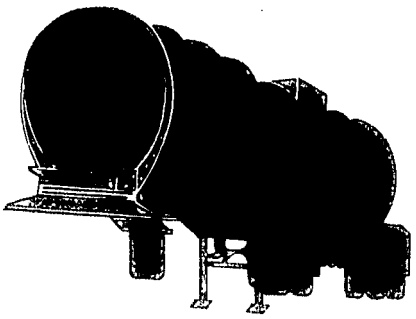


3.- CAMION "THORTON"

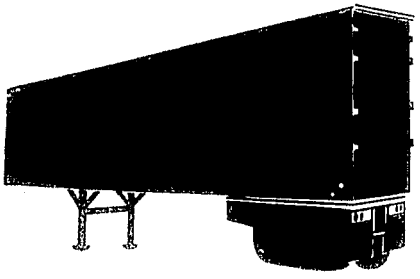


SEMIREMOLQUES.

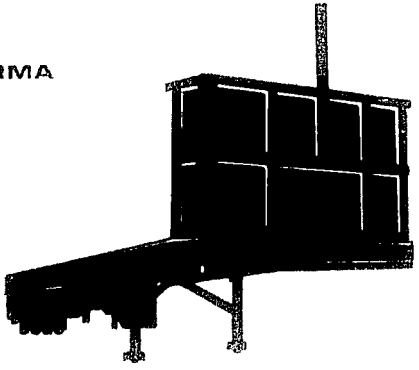
1.- TANQUE



2.-CAJA



3.-PLATAFORMA



CUADRO 2
TOTAL DE VEHICULOS POR CLASE Y AÑO

Modelo	T.C.	C.R.	C.R. (T)	R.y S.R. 29 /	Total
Ants.	2 092	5 180	619	1 556	9 447
1960	291	766	143	251	1 451
1961	213	884	172	240	1 509
1962	277	772	148	196	1 393
1963	229	1 082	282	234	1 827
1964	340	1 374	385	311	2 410
1965	336	1 715	494	309	2 854
1966	284	1 968	554	286	3 092
1967	317	2 368	589	372	3 646
1968	503	2 767	766	466	4 502
1969	552	3 136	883	602	5 173
1970	608	3 533	870	739	5 750
1971	656	3 503	776	641	5 576
1972	843	3 306	767	768	5 684
1973	* 889	3 516	885	* 817	6 107
1974	* 935	* 3 735	* 944	* 860	6 474
1975	* 981	* 3 954	* 1 003	* 903	6 841
Total	10 346	43 559	10 280	9 551	73 736

T.C. = Tracto-camión.
C.R. = Camión Rabón.
C.R. (T). = Camión Rabón (Thorton).
R. y S.R. = Remolque y Semi-remolque.

(*) Estimación por fórmula de la recta conociendo un punto y su pendiente (proyección por la media de pendientes - de un conjunto de rectas). Ver ejemplo en las hojas 71 y 72.

ANEXO DEL CUADRO 2

TOTAL DE VEHICULOS POR TIPO Y AÑO

Año	Tipo Plataforma	Caja	Tanque	Total
Ants.	442	887	227	551
1960	38	183	30	251
1961	54	131	55	240
1962	55	113	28	196
1963	54	134	46	234
1964	90	162	59	311
1965	73	176	60	309
1966	61	160	65	286
1967	132	148	92	372
1968	172	176	118	466
1969	192	275	135	602
1970	271	305	163	739
1971	260	238	143	641
1972	270	254	244	768
1973	296	* 259	* 262	817
1974	* 316	* 264	* 280	860
1975	* 336	* 269	* 298	903
Total	3 112	4 134	2 305	9 551

(*) Estimación por fórmula de la recta conociendo un punto y su pendiente (proyección por la media de pendientes de un conjunto de rectas). Ver ejemplo en las hojas 71 y 72.

PROCEDIMIENTO (TOMANDO COMO EJEMPLO UNA DE LAS VARIABLES)

TRACTOCAMIONES.

Fórmulas 30/ $m = Y_2 - Y_1$; $(Y - Y_1) =$

$m = (X - X_1)$

Pendiente = m
Recta = Y $\qquad m_4 = \dfrac{m_1 + m_2 + m_3}{3}$

DATOS :

AÑOS.	UNIDADES.
1960	291
1964	340
1968	503
1972	843

Para $m_1 = \dfrac{Y_2 - Y_1}{X_2 - X_1}$; sust. $m_1 = \dfrac{340 - 291}{1964 - 1960} = \dfrac{49}{4} = 12.25$

Para m_4 = : FORMULA

$$m_4 = \frac{m_1 + m_2 + m_3}{3}$$

Para las rectas ;
De los años

1960	1964	$m_1 = 12.25$
1964	1968	$m_2 = 40.70$
1968	1972	$m_3 = 85.00$

30/ Geometría analítica de LEHMAN.- Ed. Uteha.

Sustituyendo :

$$m_4 = \frac{12.25 + 40.70 + 85.00}{3} \; ; = 46.00$$

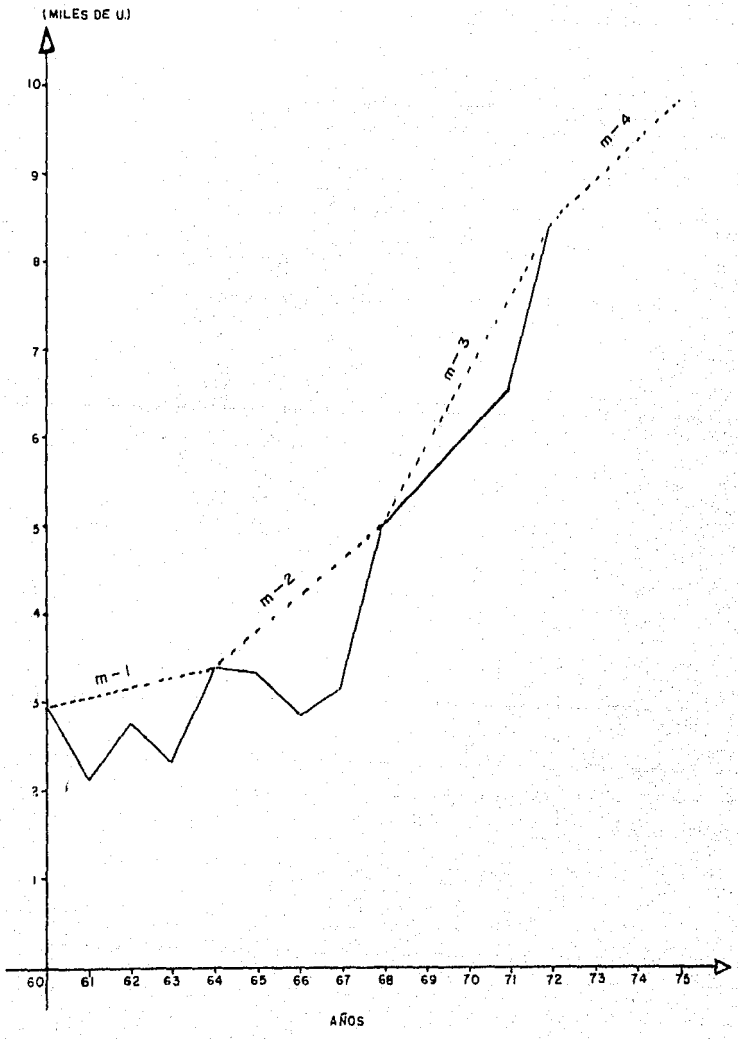
Para (Y, 1975), se tiene el siguiente cálculo :

Fórmula : $(Y - Y_1) = m (X - X_1)$

Sust. $(Y - 843) = 46 (1975 - 1972)$

Resultado ; Y = 981 unidades. (ver gráfica en la hoja 73)

GRAFICA DE TRACTOCAMIONES Y SU PROYECCION



CUADRO 3

PROMEDIO DE PRECIOS TOMADO DE LAS MARCAS INVESTIGADAS.
(EN MILES DE PESOS)

Años	T.C.	C.R.	C.R. (T)	Remolque y Semiremolque.		
				Plataforma	Caja	Tanque.
Ants.	75.000		38.000	30.000	39.700	55.000
1960	90.000		41.300	35.000	46.698	64.200
1965	140.000		58.000	60.000	79.500	115.100
1970	259.035		83.000	70.000	92.800	128.497
1975	557.600		273.000	140.800	184.500	258.200

T.C. = Tracto-camión.
C.R. (T) = Camión Rabón (Thorton).
R. y S.R. = Remolque y Semi-remolque.
C.R. Ver cuadro 4 (precios tomados del folleto A.N.C.A. 1974).

CUADRO 4

PRECIO PROMEDIO POR AÑO DE LOS DIFERENTES MODELOS DE CAMIONES INVESTIGADOS 31/.

(EN MILES DE PESOS).

Años	Camión Rabón
Anteriores	11. 486
1960	12. 860
1961	15. 132
1962	16. 803
1963	19. 109
1964	20. 154
1965	21. 696
1966	25. 312
1967	31. 384
1968	36. 699
1969	41. 602
1970	47. 382
1971	54. 687
1972	62. 396
1973	77. 114
1974	90. 753
1975	151. 865

31/ Para el cálculo de los promedios, fueron tomadas en consideración las marcas de vehículos más representativas en el mercado.

CUADRO 5

PRECIO PROMEDIO POR AÑO RESULTANTE DEL PRORRATEO DE LAS MARCAS REPRESENTATIVAS INVESTIGADAS.

(EN MILES DE PESOS)

Años	T.C.	C.R.*	C.R. (T.)	Remolque y Semirremolque		
				Plataforma	Caja	Tanque
Ants.	75.000		38.000	30.000	39.700	55.000
1960	90.000		41.300	35.000	46.398	64.200
1961	104.000		44.598	40.000	53.000	74.400
1962	118.000		47.898	45.000	59.699	84.607
1963	132.000		51.198	50.000	66.298	94.804
1964	146.000		54.501	55.000	72.901	104.898
1965	160.000		58.000	60.000	79.500	115.100
1966	179.555		63.000	62.000	82.200	117.800
1967	119.809		68.000	64.000	84.797	120.500
1968	218.326		73.000	66.000	87.100	123.102
1969	237.594		78.000	68.000	90.101	125.800
1970	259.035		83.000	70.000	92.800	128.497
1971	297.702		101.500	70.000	94.701	133.000
1972	326.120		120.000	75.000	99.500	137.598
1973	403.746		171.000	96.800	127.798	177.800
1974	477.074		222.000	118.700	156.200	218.000
1975	557.600		273.000	140.800	184.500	258.200

(T.C.) = Tracto-camión.

C.R.* = Ver cuadro 4

C U A D R O 6

INVERSION EN EQUIPO RODANTE DEL A. DE S.P.F. DE C. EN MEXICO
DATOS DE FEBRERO DE 1975

(MILES DE PESOS)

	TRACTO-CAMIONES	REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES			CAMION RABON	CAMION RABON THORTON	TOTAL DE INVERSION
		PLATAFORMA	CAJA	TANQUE			
Anteriores	156 900.00	13 260.00	35 214.00	12 485.00	59 498.00	23 522.00	300 879.00
1960	26 190.00	1 330.00	8 491.00	1 926.00	9 851.00	5 906.00	53 694.00
1961	22 152.00	2 160.00	6 943.00	4 092.00	13 177.00	7 671.00	56 395.00
1962	32 686.00	2 475.00	6 746.00	2 369.00	12 972.00	7 089.00	64 337.00
1963	30 220.00	2 700.00	8 884.00	4 361.00	20 677.00	14 438.00	81 288.00
1964	49 640.00	4 950.00	11 810.00	6 189.00	27 692.00	20 983.00	121 264.00
1965	53 760.00	4 380.00	13 992.00	6 906.00	37 210.00	28 652.00	144 900.00
1966	50 993.60	3 782.00	13 152.00	7 657.00	49 815.00	34 902.00	160 301.60
1967	63 339.60	8 448.00	12 550.00	11 086.00	74 080.00	40 052.00	209 555.60
1968	109 818.00	11 352.00	15 400.00	14 526.00	101 552.00	55 918.00	308 566.00
1969	131 350.70	13 056.00	24 778.00	16 983.00	130 466.00	68 874.00	385 507.70
1970	157 493.40	18 970.00	28 304.00	20 945.00	167 402.00	72 210.00	465 324.40
1971	195 292.90	18 200.00	22 539.00	19 019.00	191 568.00	78 764.00	525 382.90
1972	274 920.00	20 250.00	25 273.00	33 574.00	206 281.00	92 040.00	652 338.00
1973	358 939.19	28 652.80	33 099.68	46 583.60	271 133.00	151 335.00	889 743.27
1974	446 064.19	37 509.20	41 236.80	61 040.00	338 962.45	209 568.00	1 134 380.64
1975	547 005.60	47 308.80	49 630.50	76 943.60	600 474.21	273 819.00	1 595 181.71
TOTAL	2 706 773.18	238 783.80	358 042.98	346 685.20	2 313 010.66	1 185 743.00	7 149 038.82

De la cifra total de inversión en equipo rodante, no se tomó en cuenta las inversiones en instalaciones (oficinas, bodegas, talleres mecánicos, departamentos de mantenimiento, terrenos, etc.), que de haberse hecho un muestreo 32/ de estas instalaciones, se tendría una cifra muy superior del orden de veinte mil millones de pesos aproximadamente. 33/ .

32/ No se realizó dicho muestreo, primero por la complejidad que representa el avalúo; segundo la imposibilidad de obtener datos por parte de los empresarios de esta actividad; tercero lo limitado del tiempo para realizar esta investigación y cuarto la falta de recursos para profundizar en el tema.

33/ Dato estimado por la S.C.T.

2.3. POBLACION ESTIMADA QUE DEPENDE DIRECTAMENTE DEL A.S.P.F.C.

2.3.1. ASPECTOS GENERALES DE POBLACION.

Existen algunos conceptos sociológicos de población - de diferentes autores, de los cuales se tomó el siguiente,- "es una gran concentración de gente en un espacio cir - cunscrito " 34/.

No obstante, se han llevado a cabo trabajos de investi_ gación y teorización sobre conceptos como funciones de - una urbe en sus diferentes estratos sociales, (ciudad como templo, ciudadela, mercados, centros de producción, - cuartel general político y de administración); tales ciudades dan origen no sólo a la carencia de los servicios inhe_ rentes a ellas mismas, sino también al crecimiento irra - cional de la población.

34/ Problemas mundiales de Población. Philip M. Hauser. Ed. Pax. México.

La persistente atmósfera de pequeños poblados casi rurales que se percibe en grandes zonas, dentro de las ciudades de una Nación, como resultado del crecimiento no - planificado en su momento de expansión, da origen a que la población que habita en dichas zonas se encuentre privada de los recursos y conocimientos para su desarrollo a niveles superiores tanto de trabajo económico, como social y político.

Por lo tanto, la concentración de gentes en las grandes ciudades en los últimos años ha excedido en mucho a la industrialización, ocasionando con ésto que sigan engrosandose las filas de los empleados marginados, aumentando cada vez más la presión para crear nuevas fuentes - de trabajo, ya sea en el sector público como en el privado.

Este desequilibrio, en que la mano de obra no calificada crece con mayor rapidez precisamente sobre los niveles más inexpertos de producción que la economía, y la administración de servicios así como la organización urbana, -

tiene cada vez más dificultad en agrupar a esta población, traduciéndose ésto en el número cada vez más creciente - de personas nue se hallan sin empleo.

Los recursos humanos, población económicamente - activa del país, distribuidos en actividades disímbolas, serán tratados a continuación por lo que respecta al campo - que nos ocupa.

2.3.2. CARACTERISTICAS DE LA POBLACION QUE DEPENDE DEL A.S.P.F.C.

Existen dos tipos de población que son : población directa e indirecta, de los cuales se dan los siguientes conceptos generales :

Población directa.- Son aquellos recursos humanos - nue producen en forma integral o total un bien o servicio,

y cuyas actividades son constantes y continuas para la mejor realización de programas y políticas de la empresa, para el logro de sus objetivos.

Población indirecta.- Son aquellos recursos humanos que producen en forma total o parcial un bien o servicio cuyas actividades son constantes y continuas; pero,- para otras empresas resulta un bien intermedio.

Población directa del A.S.P.F.C.- Son los recursos - humanos que desempeñan la labor de producción y administración para la distribución de bienes y servicios en - una zona geográfica determinada.

Población indirecta del A.S.P.F.C.- Son aquellos recursos humanos que desarrollan actividades diferentes a las propias de este servicio, pero que lo favorecen para su cabal desarrollo.

En esta parte de nuestro análisis, enfocamos primordialmente a la población que depende directamente y que nace del A.S.P.F.C., fuente principal de sus ingresos, sustento de sus economías particulares.

La población que depende directamente, para su mejor comprensión, se ha dividido en dos grupos de acuerdo a la participación dentro de su organización.

a) Permisionarios (propietarios)

b) Empleados (empleados administrativos, operadores y obreros o estibadores).

a) Permisionarios.- La proliferación de familias que administran sus propias empresas o industrias es típica en la industrialización a nivel mundial y por lo tanto sus efectos nocivos en la dirección de toda clase de negocios, así como sobre la estructura general de la industria son probablemente menores que los que los que —

ejerce sobre la estructura interna de la propia firma, pues to que no sólo limitan el avance hacia arriba en los incentivos del personal no familiar, sino que restringen el flujo hacia abajo de información y la delegación de autoridad, tan necesarias ambas para su óptima eficiencia de las modernas empresas que utilizan la administración científica.

El sector del A.S.P.F.C., no puede escaparse a la corriente formativa de empresas de cualquier actividad, en cuanto a su aspecto administrativo, al ser constituidas principalmente por familias (es una industria familiar) quienes realizan dicha función.

En las empresas familiares debe desarraigarse el sistema de administración que se viene llevando a cabo, e implantar una administración llevada a efecto por verdaderos profesionales de la misma.

Conforme proliferan las industrias familiares, ocurre

lo mismo con las no familiares. Las corporaciones de familias pueden cambiar su forma legal mediante la transformación de éstas en sociedades anónimas, para obtener ventajas fiscales y una continuidad legal, sin que por ello se deje el control sobre la misma. "En argentina la constitución de compañias es una forma de evitar impuestos sobre herencias, al igual que en México y en otros países las acciones son hechas al portador y el gobierno no tiene derecho a saber quien las posee " 35/. Pueden inclusive, llegar a venderse acciones al público en general si no existe otra forma de financiar la expansión de la empresa, pero no llegan hasta el grado de amenazar el dominio familiar, como lo demuestra el exiguo mercado de valores.

Una de las características más sobresalientes dentro de esta rama de la población activa, la constituye el hecho de encontrar propietarios que desempeñan toda clase de labores dentro de su empresa.

35/ Fillial Social Factors.- Cochran Puerto Rico.-

b) Empleados.- Quizá el mayor potencial en recursos que necesita una empresa para dinamizar su actuación , es el aprovechamiento de la gran gama de actividades que realiza el hombre para la concecusión de sus objetivos y la plena realización de su persona.

La estratificación social en el universo de esta población activa se ha visto acentuado conforme a niveles económicos, políticos, sociales. Cabe hacer mención de la jerarquía que prevalece en los núcleos humanos, que hacen posible el desarrollo de actividades culturales, científicas, artísticas, técnicas y administrativas.

Dentro de este estudio de actividades cabe hacer una división en dos grupos :

Actividades técnicas.- En las que se incluyen a choferes, mecánicos y estibadores. Toda esta población que desarrolla las actividades técnicas referentes al servicio del

transporte de bienes, requieren únicamente de la educación elemental y en muchos de los casos no cuentan con-ésta, viniendo a repercutir en todos los aspectos de su vida social como son : ser jefe de una familia por lo general muy numerosa, problema que repercute directamente en-su aspecto económico ya que la derrama de su salario se-ve empequeñecida por las necesidades urgentes e indispensables para el sustento de su hogar; añadiéndose a estos-aspectos la irresponsabilidad paterna fuera del hogar, que demuestra en última instancia que en nuestra sociedad-existe una injusta distribución del ingreso.

En contrapartida, señalaremos algunos aspectos positivos de este tipo de población, de los que se destacan por-su actuación dentro de las actividades específicas a sus-funciones, la operación adecuada de unidades costosas y-delicadas en su funcionamiento o la buena actuación del-estibador de quien depende el buen manejo de la carga.

Actividades administrativas.- En las que se incluye -

la población que desarrolla actividades de oficina limitadas a la recepción, expedición y elaboración de documentos, - impidiéndose un desarrollo de su personalidad pues carecen de una proyección jerárquica, que no les permite tener aspiraciones de superación y como consecuencia, se- muestran inconscientes del funcionamiento y desarrollo - de la empresa (factor que predomina en estas empresas).

2.3.3. ESTIMACION DE LA POBLACION QUE DEPENDE DIRECTA - MENTE DEL A.S.P.F.C.

Según información proporcionada por la Cámara Na - cional de Transportes y Comunicaciones, (Exposición México - Industrial 1975) el número de personas que dependen por cada vehículo en sociedad, es de tres.

Si consideramos el número de vehículos en sociedad, según los datos estudiados en la estimación del equipo rodante, tendremos :

AÑO	VEHICULOS	PERSONAS
1975	73, 736	221, 208

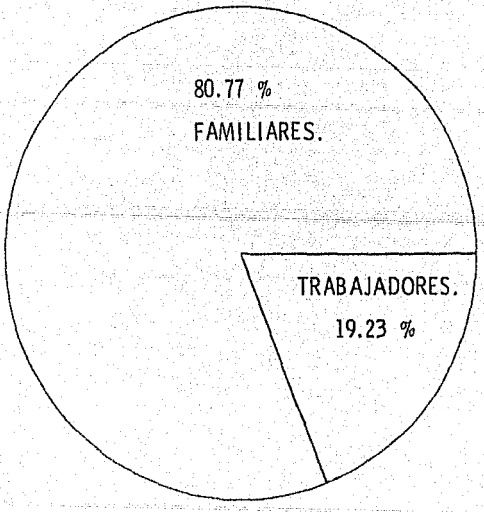
Para tener una evaluación más completa en el total - de personas dependientes en forma directa, se consideró - el stándar de la familia mexicana, que según el último - censo de población nos arroja 5.2 personas por familia 36/.

Por tal motivo, de las 221, 208 personas integrantes - del A.S.P.F.C., depende una población del orden de - 1 150, 282 ; que equivale al 1.93 % de la población total de la República que a la fecha asciende a 59.4 millones 37/.

CONCEPTO	POBLACION	%
Trabajadores	221, 208	19.23
Familiares	929, 974	80.77
Total	1 150, 282	100.00

36/ y 37/ Fuente.- CONSEJO NACIONAL DE POBLACION.- Breviario 1975.

GRAFICA COMPARATIVA DE LA POBLACION QUE DEPENDE DI - RECTAMENTE DEL A.S.P.F.C.



2.4. APORTACIONES DEL AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO - PUBLICO FEDERAL DE CARGA AL ERARIO PUBLICO.

2.4.1. RELACION LEGAL DEL AUTOTRANSPORTE Y EL ESTADO.

La actividad del Estado regulada por el Derecho Administrativo, rama del Derecho Público, se encuentra constituida por el conjunto de operaciones y tareas que conforme a la legislación positiva debe realizar para la consecusión de sus fines.

Así tenemos al Estado realizando tres funciones :

a) Legislativa;
b) Judicial y
c) Administrativa.

La función administrativa se ha visto notablemente - ampliada por el aumento de población, consecuencia ésta- del desarrollo de los progresos de orden técnico inheren - tes a la humanidad, que obligan al Estado a intervenir en las actividades económicas, declarándolas de " utilidad pú blica " 38/. Por tal motivo el Estado se atribuye la partici pación en los servicios públicos y en la promoción de las - actividades de los particulares.

Como consecuencia, el Estado interviene en el con - trol y regulación del autotransporte fundamentándose en- el Art. 73 Constitucional, fracción XVII " De las faculta- des del Congreso " 39/.

2.4.2. ASPECTOS GENERALES.

El funcionamiento irregular del autotransporte de —

38/ Art. 21, capítulo IV (Ley de Vías Generales de Comu nicación).

39/ " Para dictar leyes sobre vías generales de Comunica ción y sobre postas y correos; para expedir leyes so - bre el uso y aprovechamiento de aguas de jurisdicción federal "

carga presentaba una serie de anomalías debido a su falta de control, dando como consecuencia la anarquía que imperaba en sus servicios, por lo que se hacía difícil enfocar su situación Fiscal. Esta situación crítica ha pasado a un plano de estudio para tratar de ver su participación dentro de la Economía Nacional, difícil hasta antes de 1971, ya que en este año se inició su regulación por parte de la S.C.T. con la integración del estudio del Plan Nacional promovido por el Ejecutivo Federal.

Dentro del aspecto legal del Plan Nacional, encontramos el aspecto fiscal del A.S.P.F.C., significativo por su importancia para la economía del país. Por lo tanto, se ha iniciado un exhaustivo estudio para determinar leyes y normas a implantar, para colocarlas dentro del marco legal-económico, situarlo en la realidad e integrarlo al desarrollo nacional.

Para ayudar al entendimiento de la problemática impositiva, hemos elaborado el siguiente " Cuadro Descriptivo

del Régimen Fiscal del A.S.P.F.C. 1975 ", que está vigente, pero aclarando que por su propia naturaleza dinámica está sujeto a continuos cambios en su estructura legal, - en cuanto que se expiden constantemente nuevos decretos y se derogan leyes fiscales y por consiguiente el cambio de patrones tarifarios, todo lo cual afecta al mismo.

En el cuadro que aparece en la página 95 se enume - ran los impuestos que lo gravan, de acuerdo a la división de si son directos e indirectos.

Dentro de los impuestos directos tenemos: diesel, y - gas licuado y el ingreso global de las empresas.

Dentro de los impuestos indirectos tenemos: ensam - ble de automóviles y camiones, llantas y cámaras de hule, consumo de gasolina, reventa de aceites, grasas y lubri - cantes y al ingreso bruto de Pemex.

CUADRO DESCRIPTIVO DEL REGIMEN FISCAL DEL AUTOTRANSPORTE 1975

	1.	2.	3.	4.	5.
	IMPUESTOS DIRECTOS				
A. 1.	Ordenamiento legal.	Objeto:	Sujeto:	Base gravable:	
	Ley del Impuesto sobre vehículos propulsados por motores tipo diesel y por motores acondicionados para uso de gas licuado de petróleo de 30 de Diciembre de 1953 y publicada en el D.O. del 31 de Diciembre de 1953.	Vehículos automotores propulsados por diesel, gas licuado u otro compuesto que no sea gasolina.	Personas físicas propietarias o poseedoras por cualquier título o motivo, de vehículos automotores terrestres destinados al servicio público o privado.	Peso total del vehículo y sus accesorios.	
B	Ley del Impuesto Global a las empresas del 30 de Diciembre de 1973 y publicada el 27 de Junio de 1974 en el D.O.	Vehículos automotores de acuerdo a su clasificación.	Personas físicas o morales.	Peso y capacidad de vehículos de transporte público y privado.	
	IMPUESTOS INDIRECTOS				
C	Ley del Impuesto sobre automóviles y camiones ensamblados del 29 de Diciembre de 1950 y publicada en el D.O. del 30 de Diciembre de 1950.	Ingresos por venta de primera mano.	Personas morales (empresas ensambladoras de automóviles y camiones con domicilio en el país).	Total de ingresos por venta.	
D	Ley del Impuesto sobre llantas y cámaras de hule del 23 de Diciembre de 1954 publicada en el D.O. del 24 de Diciembre de 1954.	Producción de llantas y cámaras de hule.	Personas Morales (fabricantes de llantas y cámaras de hule).	Monto de las ventas.	
E	Ley del Impuesto sobre consumo de gasolina del 29 de Diciembre de 1954 y publicada en el D.O. del 31 de Diciembre de 1954.	Gasolina destinada al consumo en el interior del país.	Personas Morales (productores de gasolina e importadores).	Volúmen de gasolina que se consume en el país.	
F	Ley del Impuesto sobre reventa de aceites, grasas y lubricantes.	Lubricantes, aceites y grasas (primera reventa).	Personas físicas o morales (empresas que realicen la primera reventa o venta).	Litros y Kilogramos.	
	Conjunto de ordenamientos legales que gravan el Ingreso Bruto de Pemex. (impuesto único).	Producción Nacional.	Persona Moral (Pemex).	Ingreso Bruto.	

	4. Base gravable:	5. Cuota o Tasa	6. Observaciones:
ıas físicas propietarias o poseedor cualquier título o motivo, -- ículos automotores terrestres -- dos al servicio público o priva--	Peso total del vehículo y sus accesorios.	Kilogramos Cuota anual de tarifas: A Gas (Ver anexo I) B Diesel	Subsidios no, participaciones no, y el producto se destina a la conservación, construcción y mejoramiento de caminos vecinales. Lo administra la Dirección General de Impuestos Interiores de la S. H. y C. P. con tarifa A y B según el combustible.
as físicas o morales.	Peso y capacidad de vehículos de transporte público y privado.	Vehículos de carga por toneladas, vehículos de pasajeros por número de asientos y automóviles por unidad en aeropuertos y terminales. (Ver anexo II).	El impuesto es anual.
as morales (empresas ensambladoras de automóviles y camiones con - io en el país).	Total de ingresos por venta.	a) Automóviles.....12% b) Camiones de carga o -- pasaje.....12% c) Tracto-camiones..... 5% d) La venta de accesorios.12% y 5%.	Subsidios: el 80% del impuesto, exenciones no, - participaciones sí. - Todas las entidades federativas participan del 20%.
as Morales (fabricantes de llantas de hule).	Monto de las ventas.	5 %.	Subsidio no, exenciones no, participaciones sí. - Todas las entidades federativas participan del -- 20% para las productoras y 20% las consumidoras. Lo administra el Departamento de Impuestos a la Industria de transformación de la Dirección de Impuestos Interiores.
s Morales (productores de gasolina importadores).	Volúmen de gasolina que se consume en el país.	0.65 por litro.	Subsidios no, exenciones no, participaciones sí. - Las cuotas especiales del 0.020 y de 0.015 que -- forman la cuota adicional del 0.035 se reparten -- entre las entidades federativas de acuerdo al consumo de ellas.
físicas o morales (empresas - en la primera reventa o venta).	Litros y Kilogramos.	0.50 por litro o Kilogramo.	Subsidios no, exenciones no, participaciones sí. - Los Estados y Distrito Federal participan del 20% y los Municipios con el 40% deducido del porcentaje citado.
Moral (Pemex).	Ingreso Bruto.	16 %.	La cuota a PEMEX es a partir de 1975 sobre Ingreso Bruto sin deducción alguna. Participación sí. - 9% a los Estados y 1% a los Municipios donde se localicen los pozos productores.

ANEXO 1

IMPUESTO SOBRE VEHICULOS PROPULSADOS POR MO - TORES TIPO DIESEL O ACONDICIONADOS PARA USO DE- GAS LICUADO DE PETROLEO O DE CUALQUIER OTRO COM- BUSTIBLE QUE NO SEA GASOLINA.

CUOTA O TASA:

Peso en Kilogramos	Cuota Anual	
	Tarifa A Gas	Tarifa B Diesel
1.- Turismos o vehículos tipo Jeep, de cualquier precio, comprendi_ dos dentro de las características señaladas en el Art. 1o. de esta ley.....	$ 2,000.00	$ 137.50

II.- Vehículos no especificados comprendidos dentro de las características señaladas en el Art. 1o. de esta ley:

1.-	Con peso hasta de 3, 000 Kgs.	$ 3,000.00	$ 200.00
2.-	De 3, 001 Kgs. a 10,000 Kgs.	4,000.00	500.00
3.-	De 10,001 Kgs. a 15,000 Kgs.	5,000.00	875.00
4.-	De 15,001 Kgs. en adelante	6,000.00	1,450.00

ANEXO 2

OFICIO CIRCULAR número 311-I- 69473 por el que se establecen bases especiales de tributación para el pago del Impuesto al Ingreso Global de las Empresas por el ejercicio de 1974 40/ en el giro de Autotransportes.

Esta Secretaría (S.H. y C.P.), de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo Quinto Transitorio, fracción II -

40/ Anualmente se publican estas bases especiales de tributación.

del Decreto que reforma y adiciona a diversas leyes fisca - les de 30 de Diciembre de 1973 publicado en el " Diario Oficial de la Federación "el 31 del mismo mes y año, que le - faculta para establecer bases especiales de tributación en relación con el Impuesto Sobre la Renta a los concesionarios y permisionarios de Autotransportes de Carga y de - Pasajeros resuelve.

De acuerdo a este oficio, las principales caracterísi - cas son :

1a.- Se establecen con carácter optativo bases especiales de tributación.

2a.- Están condicionadas para los cau — santes, personas físicas y morales - que estén al corriente de su pago.

3a.- El impuesto es anual y de acuerdo al servicio.

Este impuesto se paga aplicando a cada vehículo la cuota - correspondiente de acuerdo con la clasificación del servi - cio de autotransporte que a continuación se indica:

I.- AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS.

II.- AUTOTRANSPORTES DE CARGA REGULAR.

a) Carga Foránea.

	Hasta	2	toneladas	$	210.00	por u.
De más de 2	Hasta	5	"		310.00	"
De más de 5	Hasta	8	"		410.00	"
De más de 8	Hasta	12	"		510.00	"
De más de 12	Hasta	15	"		750.00	"
De más de 15	Hasta	18	"		980.00	"
De más de 18	Hasta	20	"		1,280.00	"
De más de 20			"		2,000.00	"

Quedan incluidos: Productos del campo no elaborados y - animales.

III.- AUTOTRANSPORTES DE CARGA ESPECIALIZADA.

	Hasta 2	toneladas	$ 420.00	por u.	
De más de 2	Hasta 5	"	620.00	"	
De más de 5	Hasta 8	"	820.00	"	
De más de 8	Hasta 12	"	1,020.00	"	
De más de 12	Hasta 15	"	1,500.00	"	
De más de 15	Hasta 18	"	1,960.00	"	
De más de 18	Hasta 20	"	2,560.00	"	
De más de 20		"	4,000.00	"	

2.4.4. APENDICE DEL CUADRO DESCRIPTIVO DEL REGIMEN - FISCAL DEL AUTOTRANSPORTE 1975.

A continuación se da una explicación de los términos usados en el cuadro descriptivo del régimen fiscal del autotransporte 1975.

Objeto del impuesto.- Es la situación jurídica abstrac_

ta que señala la ley como generadora del crédito fiscal.

Sujeto.- Los sujetos del Derecho Fiscal, son de dos - clases : activos y pasivos. los sujetos activos son aquellos que tienen el derecho de cobrar los impuestos. Los suje - tos pasivos del Derecho Fiscal son los que tienen la obliga ción de pagar los impuestos.

Crédito Fiscal.- Nace en el momento en que se reali - zan las situaciones jurídicas o de hecho, que de acuerdo- con las leyes fiscales, dan origen a una obligación tribu - taria para con el fisco federal.

Base.- Es la cantidad en dinero o en especie que se - toma para calcular el pago del impuesto ; base del impues- to es una relación económica a dos términos, el sujeto pa sivo y el objeto.

Cuota del impuesto.- Es la porción señalada por la ley en forma previa, exacta y precisa en dinero o en especie; en ocasiones la cuota es sobre un tanto por ciento o bien como cantidad fija.

Tarifa.- Es el agrupamiento ordenado de cuotas o tasas; toda tarifa tiene dos extremos, mínimo y máximo, si el ordenamiento es a partir del límite máximo la tarifa es decreciente.

Tasa.- En la legislación fiscal mexicana las tarifas corresponden a los derechos, éstos nacen del simple hecho de pertenecer a una circunscripción fiscal, las tarifas sirven para cubrir los gastos de determinados servicios.

Impuesto.- Desde el punto de vista de la organización administrativa, se considera que los impuestos directos son aquellos que se recauden, en virtud de que existen establecidas listas patrones o matrículas en donde constan

los nombres de los causantes, las cuotas o tasas y las fuentes de dichos impuestos. En los impuestos indirectos la obligación fiscal nace de la realización eventual de actos jurídicos, tales como la compra-venta, arrendamiento, importaciones, exportaciones, etc., eventualidad que imposibilita la formación de dicho patrón en que se norman administrativamente a los impuestos directos.

Los impuestos directos, son aquéllos en los que el Estado actúa sobre el verdadero sujeto pasivo a fin de que cumpla la obligación tributaria en términos de la ley. Los impuestos indirectos, son todos aquéllos en los que el Estado actúa sobre el sujeto pasivo al impuesto, pero es una tercera persona (el consumidor) quien cumple con la obligación tributaria.

Derechos.- Son derechos las contraprestaciones establecidas por el poder público, conforme a la ley en pago de un servicio.

Subsidio.- Es el que se concede por acuerdo presidencial, y con cargo a la partida del presupuesto de egresos - dentro de las normas establecidas en la ley orgánica del - presupuesto de egresos.

Exención.- Es una figura jurídica tributaria en virtud de la cual se elimina de la regla general de causación, a - ciertos hechos o situaciones imponibles, por razones de - equidad, conveniencia o política económica.

Impuestos.- Son las prestaciones en dinero o en especie que fija la ley con carácter general y obligatorio, a - cargo de personas físicas y morales para cubrir los gastos públicos.

Participación.- En la legislación fiscal mexicana los - Estados que integran la Federación tienen un ingreso específico llamado "participación "el cual consiste en un - porcentaje que la Federación y los Estados se reparten.

Como se señala en el " Cuadro Descriptivo del Régi - men Fiscal del Autotransporte 1975 ", además de los im - puestos del A.S.P.F.C. coopera con otras aportaciones al erario público como lo son los derechos, que a continua - ción mencionamos.

DERECHOS POR AUTORIZACIONES PARA OPERACIONES DE SERVICIOS PUBLICOS DE AUTOTRANSPORTE EN CA - MINOS FEDERALES.

De los Transportes Públicos:

1.- Por expedición de Títulos y Concesión, por cada vehículo..... $ 125.00

2.- Por renovación (cada 10 años) de títulos de concesión, por cada vehículo..... 100.00

3.- Por expedición de permisos de emergencia

para pasajeros o carga.....	$ 100.00
4.- Expedición de permisos de paso.....	100.00
5.- Por el resello anual de permisos de paso...	50.00
6.- Por la expedición de permisos eventuales- de carga.....	30.00
7.- Autorización para la transmisión de Derechos de una concesión para explotar el - servicio de autotransporte.....	200.00
8.- Expedición de autorizaciones para cambio de vehículo o motor.....	50.00
9.- Reposición de autorizaciones, cédulas, concesiones y permisos.....	500.00

Ingenieria de Tránsito :

1.- Por la expedición del certificado de peso y dimensión.....	$ 200.00
2.- Resello anual del certificado de peso y dimensión.....	50.00
3.- Por la verificación de condiciones físicas del vehículo (se aplicará la cuota cada vez que se practique una verificación)..	25.00
4.- Por la reposición del certificado de peso y dimensión	200.00
5.- Expedición de licencias de conductor .. .	100.00
6.- Resello anual de la licencia anterior....	50.00
7.- Por expedición de placas cada 2 años....	300.00
8.- Por expedición de tarjeta de circulación (cada dos años).....	150.00

2.4.5. TOTAL DE APORTACIONES AL ERARIO PUBLICO POR -- CONCEPTO DE IMPUESTOS DIRECTOS E INDIRECTOS. (DEL AUTOTRANSPORTE EN GENERAL).

CUADRO I

(CIFRAS ANUALES DESDE 1965 HASTA 1974)

(En millones de pesos)

AÑOS	A	B	C	D	E	F
1965	25.2	56.5	296.0	842.3	29.9	997.6
1966	78.9	67.5	425.3	644.6	32.5	771.7
1967	80.2	75.8	481.3	699.9	35.7	803.2
1968	64.0	109.0	596.0	690.2	45.6	787.6
1969	62.7	132.9	720.8	752.7	45.0	850.4
1970	71.0	99.3	657.3	1008.5	41.4	1124.3
1971	75.0	115.3	710.8	827.4	40.8	929.8
1972	82.2	124.2	808.7	829.0	46.3	937.7
1973	87.9	141.9	946.08	826.7	54.3	939.7
1974	91.7	161.7	1371.7	964.9	58.7	1771.2
SUMA	718.8	1084.1	7013.98	8086.2	430.2	9913.2

CUADRO 2

(EN NUMEROS RELATIVOS)

AÑOS	A	B	C	D	E	F
1965	3.5	5.2	4.2	10.4	7.0	10.0
1966	11.0	6.2	6.0	8.0	7.5	7.8
1967	11.0	7.0	7.0	8.7	8.3	8.1
1968	9.0	10.1	8.5	8.5	10.6	8.0
1969	9.0	12.3	10.3	9.3	10.5	8.6
1970	10.0	9.2	9.4	12.5	9.6	11.3
1971	10.4	11.0	10.1	10.2	9.5	9.4
1972	11.4	12.0	11.5	10.2	10.8	9.4
1973	12.0	13.0	13.5	10.2	12.6	9.5
1974	12.7	14.0	19.5	12.0	13.6	17.9
SUMA	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

A Impuesto sobre vehículos propulsados por motores tipo diesel y por motores acondicionados para uso de gas licuado de petróleo.
B Impuesto global a las empresas.
C Impuesto sobre automóviles y camiones ensamblados.
D Impuesto sobre llantas y cámaras de hule.
E Impuesto sobre consumo de gasolina.
F Impuesto sobre reventa de aceites, grasas y lubricantes.

Fuente: Dirección de Impuestos Interiores (S.H. y C.P.).

2.4.6. ANALISIS DEL TOTAL DE APORTACIONES AL ERARIO PUBLICO POR CONCEPTO DE IMPUESTOS DIRECTOS E INDIRECTOS.

En las columnas A, B del cuadro 2 página 109 (impuestos directos) que se refieren a los vehículos propulsados por motores tipo diesel o gas licuado de petróleo y el Ingreso Global de las Empresas y la columna C (impuesto indirecto) que trata el ensambje de automóviles y camiones, encontramos que la recaudación entre los años 1965 a 1969 hay una serie de fluctuaciones debidas principalmente al arrastre acumulativo ocasionado por enraizamiento de leyes emergentes de años anteriores y que fueron explotadas en todos sus aspectos, principalmente en el aspecto fiscal, dando origen a que se evadieran millones de pesos por concepto de impuestos, derechos y otros gravámenes (multas, infracciones, recargos, etc.) del A.S.P.F.C.; por lo tanto, no extrañan dichas fluctuaciones. En cambio, ya en los años posteriores a la regularización de la industria de autotransporte presenta un ascenso firme y paulatino del ingreso fiscal, que demuestra lo realizado

en el ordenamiento legal a las obras de infraestructura y servicio por parte del Estado, que viene consecuentando- tanto el desarrollo de la economía nacional como el mismo rubro.

Los impuestos indirectos que están señalados en las columnas D, E y F (del cuadro 2 página 109), y que gravan llantas y cámaras, la gasolina y el aceite y grasas lubricantes, nos proporcionan lo siguiente : en los años - 1965 a 1969 tiene índices constantes en forma ascendentes en su recaudación; es decir, hay normalidad en el panorama productivo de cámaras, llantas, gasolina, lubricantes, aceites y grasas, y presenta un comportamiento- dinámico hasta el año de 1970,y en 1971 a 1974 vuelve a - tomar su paso normal. Estos índices nos dan un fiel reflejo del panorama real de empresas bien constituidas, - trillando otra vez en cuanto a la mala organización de la empresa autotransportista, que en comparación con empresas bien organizadas, ésta tiene altas y bajas en su - aportación al erario.

2.4.7. ESTIMACION DE LA APORTACION POR CONCEPTO DE IMPUESTOS DEL A.S.P.F.C.

El cuadro I (ver página 108), se refiere al autotransporte en general y para conocer la participación del A.S.P.F.C. se hizo el cálculo siguiente: según la aportación por cada vehículo, basándonos en la existencia de unidades de carga (letra B) tomadas del folleto editado (1973) por la " Asociación Mexicana de la Industria Automotriz " (A.M.I.A.).

A	$ 4 419 900, 000.00	= Total de Impuestos Directos e Indirectos del Autotransporte de carga (1974).
B	704, 238	= Total de vehículos de carga (1974).
C	6, 276. 15	= Cantidad promedio que paga cada camión por concepto de Impuestos (1974).

D 66 895 = Total de vehículos pertenecientes al A.S.P.F.C. (Hasta 1974).

E $ 419 483 051.00 = Total de aportaciones estimadas por concepto de Impuestos del A.S.P.F.C. (1974).

Cálculo para determinar las aportaciones por concepto de Impuestos :

			(C)	(D)	
(A)	$ 4 419 900.00	=	$ 6 276.15 ; x	66 895	= E
(E)	$ 419 483 051.00				

ESTIMACION DE LOS DERECHOS APORTADOS POR EL A.-S.P.F.C. EN 1974.

Las aportaciones del A.S.P.F.C. por concepto de derechos fueron calculadas a raíz de que se careció de esa información, dada la contingencia a que están sujetos la mayor parte de los mismos, pero como es un dato importante se estimó la aportación mínima de acuerdo al marco de Derechos que presentamos en la página 105.

El proceso fué el siguiente : se tomaron los Derechos que forzosamente tuvo que pagar cada camión registrado en 1974; además, se agregaron los que anualmente paga la totalidad de vehículos del A.S.P.F.C., que fueron registrados en años anteriores a 1974. Los Derechos que no se toman en cuenta para éste cálculo, es debido a su eventualidad y contingencia.

41/ Derechos que pagaron los vehículos registrados-

41/ Derechos enumerados en las páginas 105, 106 y 107.

en 1974:

1) Expedición de títulos de concesión ($ 125.00 por - cada camión).

2) Expedición del certificado de peso y dimensiones - ($ 200.00 por cada camión).

3) Placas $ 300.00 por cada vehículo.

4) Tarjetas de circulación $ 150.00 por cada camión.

42/ Derechos que se pagan anualmente :

1) Resello anual del certificado de peso y dimensiones ($ 50.00 por cada camión).

2) Resello anual de la licencia de conductor del A.S. P.F.C. ($ 50.00).

42/ Derechos enumerados en las páginas 105, 106 y 107.

Derechos que se pagan cada dos años :

1) Placas (por vehículo) $ 300.00

2) Tarjetas de circulación (por camión) $ 150.00

Total de vehículos registrados 66 895 (Datos obtenidos del cuadro 2 página 69).

- 6 474 vehículos con registro de 1974.
- 60 421 vehículos con registros anteriores a 1974.

Derechos		Vehículos		
$ 125.00				
200.00				
300.00				
150.00				
775.00	X	6 474	= $	5 017 350.00

Derechos		Vehículos		
$ 50.00				
50.00				
300.00				
150.00				
550.00	X	60 421	=	33 231 550.00

Total de derechos :

	5 017 350.00
+	33 231 550.00
$	38 248 900.00

2.4.8. TOTAL DE APORTACIONES DEL A.S.P.F.C. EN 1974 :

Total de Impuestos	=	$ 419 483 051.00
Total de Derechos	=	38 248 900.00
Total aportado		$ 457 731 951.00

$ 457 731 951.00 / 43/ 66 895 = $ 6 842.55 por cada unidad.

43/ Total de vehículos pertenecientes al A.S.P.F.C. hasta 1974 (Página 113).

3. PROYECCIONES.-

El proceso de desarrollo comprende muchos factores, entre ellos; obras de infraestructura (obras hidráulicas, abastecimiento de energéticos, transportes y comunicaciones, etc.), ninguno de los cuales basta por sí sólo - para posibilitar el progreso en las condiciones de vida, - que las personas y las naciones luchan por obtener en - todas partes del mundo; una mejor salud y educación, el descubrimiento y utilización de los recursos humanos y naturales, una mayor industrialización, una organiza - ción y administración más perfectas y, la buena disposi - ción para aceptar nuevas ideas; son algunos de los factores que impulsan al desarrollo y prometen una vida satis

factoria. Admitida esta variedad de elementos y sus interrelaciones, se intenta por medio de este estudio (proyecciones) una mejor comprensión de los problemas, así como también, conocer la potencialidad del desarrollo del A.S.P.F.C.

Según estudio de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, los siguientes rubros son los que más demandan servicio de autotransporte:

AUMENTO DE NECESIDADES DE TRANSPORTACION DE CARGA FEDERAL ENTRE LOS AÑOS 1940-1970.

Industria de la Transformación	1373 %
Producción Agrícola	510 %
Producción Ganadera	345 %
Silvicultura y Pesca	36 %

Dada la importancia de este sector, por la relación que guarda con los rubros económicos más significativos del País, es necesario conocer la potencialidad del desa-

rrollo del A.S.P.F.C. a futuro, por lo cual se hicieron las siguientes proyecciones:

A) Número de Vehículos

B) Población que depende directamente del A.S.P.F.C.

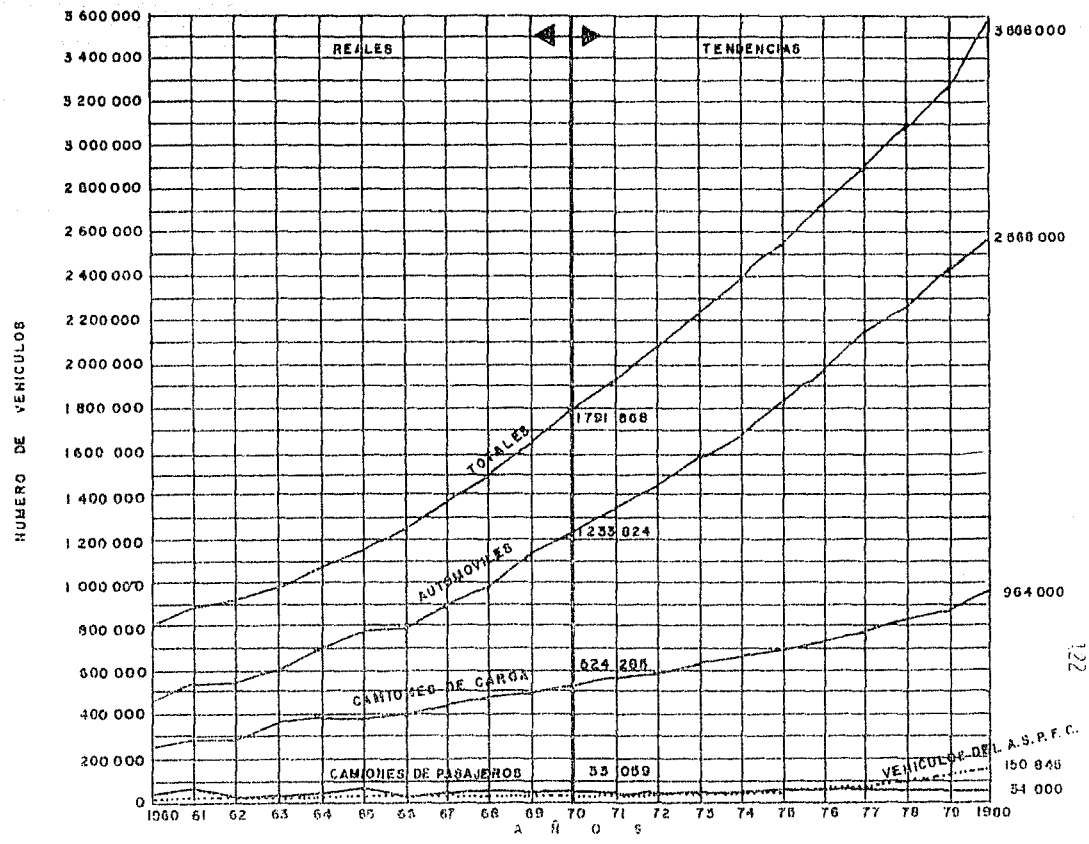
C) Aportaciones al fisco del A.S.P.F.C.

INCREMENTO ANUAL DE VEHICULOS DEL A.S.P.F.C. Y SU PROYECCION (1975 - 1982).*

AÑOS	NUMERO DE VEHICULOS	INCREMENTO (%)	TOTAL DE VEHICULOS ACUMULADOS.
Ants.			13 800
1963	1 827	-- --	15 627
1964	2 410	15.42	18 037
1965	2 854	15.82	20 891
1966	3 092	14.80	23 983
1967	3 646	15.20	27 629
1968	4 502	16.29	32 131
1969	5 173	16.10	37 304
1970	5 750	15.41	43 054
1971	5 576	12.95	48 630
1972	5 684	11.69	54 314
1973	6 107	11.24	60 421
1974	6 474	10.71	66 895
1975	6 841	10.23	73 736
1976 *	7 229	9.80	80 965
1977 *	7 910	9.77	88 875
1978 *	8 780	9.88	97 655
1979 *	10 058	10.30	107 713
1980 *	11 806	10.96	119 519
1981 *	14 140	11.83	133 659
1982 *	17 186	12.86	150 845

* Al final del presente capítulo se encuentra la metodología utilizada. Proyección por el método de regresión (Computadora).

VEHICULOS REGISTRADOS EN EL PAIS, 1960 — 1980



FUENTE: D.G.E.

PARTICIPACION DE VEHICULOS DEL A.S.P.F.C. CON RES - PECTO A LOS VEHICULOS REGISTRADOS EN EL PAIS (SEGUN GRAFICA DE AUTOMOVILES, CAMIONES DE CARGA Y DE PA - SAJEROS).

AÑOS	TOTAL DE VEHICULOS DE CARGA (EN LA REP. MEXICANA).	TOTAL DE VEHICULOS DEL A.S.P.F.C.	
	x /	y /	
		NO. DE U.	PARTICIPACION
1963	350 000	15 627	4.46 %
1965	390 000	20 891	5.35 %
1970	524 285	43 054	8.21 %
1975	700 000	73 736	10.53 %
1980	964 000	119 519	12.40 %

x / Proyección de vehículos registrados en el país 1960-1980. Fuente: Dirección General de Estadística.

y / Según proyección de vehículos del A.S.P.F.C. página 121.

Aprovechando los pronósticos hechos para el número de vehículos, fué posible proyectar la población que dependerá directamente del A.S.P.F.C., tomando como base el número promedio por familia y el número de empleados que dependen de cada vehículo.

Por otra parte, la política de planeación familiar que promueve el gobierno federal; influirá decididamente a largo plazo para disminuir el índice demográfico, lo que vendrá a reflejarse en los sectores productivos, educativos y económicos del país; y en consecuencia al A.S.P.F.C.

Consideramos que como consecuencia del desarrollo dinámico del país, el proceso de organización de esta actividad demandará personal calificado (contadores, licenciados en administración, etc.); dándose por lo tanto preferencia a la condición cualitativa.

PROCESO PARA DETERMINAR LA POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA DE MEXICO Y DE LA RAMA DE SERVICIOS (PROYECCIONES A 1982).

DATOS ORIGINALES. 44/.

Población de 1975.....	59.4 (Millones)
Población inactiva.....	73.20 %
Población activa.....	26.80 %
Tasa de crecimiento de la población económicamente activa.....	3.2 % Anual.
Participación de la población económicamente activa de la rama de servicios.....	34.7 %

44/ Fuente: CONSEJO NACIONAL DE POBLACION (BREVIARIO 1975).

	POBLACION ECONOMICAMENTE. ACTIVA.	POBLACION ECONOMICAMENTE. ACTIVA RAMA DE SERVICIOS.	POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA. DEL A.S.P.F.C.
1975	16 400 000	5 690 800	221 208
1976	16 924 800	5 872 906	242 895
1977	17 466 394	6 060 839	266 625
1978	18 025 319	6 254 786	292 965
1979	18 602 129	6 454 939	323 139
1980	19 197 397	6 661 497	358 557
1981	19 811 714	6 874 665	400 977
1982	20 445 689	7 094 654	452 535

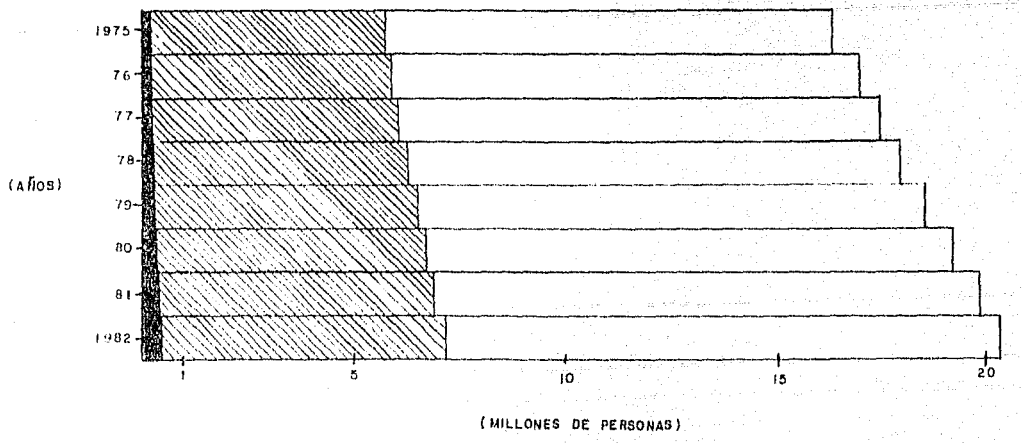
PARTICIPACION DE LA POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA DEL A.S.P.F.C.

AÑOS	POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA	POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA RAMA DE SERVICIOS
	%	%
1975	1.35	3.89
1976	1.43	4.14
1977	1.53	4.40
1978	1.62	4.68
1979	1.74	5.00
1980	1.87	5.38
1981	2.02	5.83
1982	2.21	6.38

La población económicamente activa total y de la rama de servicios, estan sujetas a modificaciones cuantitativamente en virtud a las necesidades de crecimiento y políticas de desarrollo en el país durante el lapso 1975 - 1982, -

por lo que los factores de crecimiento se verían afectados.

GRAFICA COMPARATIVA DE POBLACION
ECONOMICAMENTE ACTIVA



POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA EN MEXICO

POB. ECONOMICAMENTE ACTIVA DE LA RAMA DE SERVICIOS

POB. ECO. ACTIVA DEL A.S.P.F.C.

ESTIMACION DE LA POBLACION QUE DEPENDE DIRECTAMENTE DEL A.S.P.F.C. EN EL AÑO 1975 HASTA 1982 EN MEXICO
(SUPONIENDO QUE LOS INDICES SIGUIENTES SEAN CONSTANTES HSTA. 1982)

AÑOS	VEHICULOS	GRAFICA DE INCREMENTOS	INCREMENTOS		ACUMULATIVO		TOTAL	%
			EMPLEADOS	FAMILIARS.	EMPLEADOS	FAMILIARES		
ants.	66 895				200 685	842 877	1 043 562	
1975	6 841		20 523	86 196	221 208	929 074	1 150 282	100
1976	7 229		21 687	91 085	242 895	1 020 159	1 263 054	109.8
1977	7 910		23 730	99 666	266 625	1 119 825	1 386 460	120.53
1978	8 780		26 340	110 628	292 965	1 230 453	1 523 418	132.43
1979	10 058		30 174	126 730	323 139	1 357 183	1 680 322	146 07
1980	11 806		35 418	148 755	358 557	1 505 938	1 864 495	162. 09
1981	14 140		42 420	178 164	400 977	1 684 102	2 085 079	181. 26
1982	17 186		51 558	216 543	452 535	1 900 645	2 353 180	204.52

NO. DE EMPLEADOS POR VEHICULO — 3
PROMEDIO POR FAMILIA EN MEXICO — 5.2

EMPLEADOS

FAMILIARES

PROYECCION DE LAS APORTACIONES AL ERARIO PUBLICO POR CONCEPTO DE IMPUESTOS Y DERECHOS QUE PAGA EL A.S.P.F. C.

APORTACION POR VEHICULO $ 6 842.55 45/.

AÑOS	VEHICULOS ACUMULADOS	TOTAL APORTADO
1974	66 895	457 732 380
1976	80 965	554 007 060
1978	97 655	668 209 220
1980	119 519	817 814 733
1982	150 845	1 032 164 454

45/ Factor determinado en la hoja 117

Nota: El cálculo hecho es bianual; alcaramos que el acumulado de vehículos puede fluctuar a menor número en el transcurso del tiempo debido al equipo que podría quedar fuera de servicio, en función al uso que se les dé, por lo que afectaría a escala el total aportado.

de vehiculos

NUMERO DE VEHICULOS

POLYNOMIAL REGRESSION.....222222

NUMBER OF OBSERVATIONS 16

POLYNOMIAL REGRESSION OF DEGREE 1

INTERCEPT 0.5717837E 03

REGRESSION COEFFICIENTS
0.4054446E 03

ANALYSIS OF VARIANCE FOR 1 DEGREE POLYNOMIAL

SOURCE OF VARIATION	DEGREE OF FREEDOM	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARE	F VALUE	IMPROVEMENT IN TERMS OF SUM OF SQUARES
DUE TO REGRESSION	1	55891088.00000	55891088.00000	445.31689	55891088.00000
DEVIATION ABOUT REGRESSION	14	1757120.00000	125508.56250		
TOTAL	15	57648208.00000			

POLYNOMIAL REGRESSION OF DEGREE 2

INTERCEPT 0.4715718E 03

REGRESSION COEFFICIENTS
0.4388611E 03 -0.1946078E 01

ANALYSIS OF VARIANCE FOR 2 DEGREE POLYNOMIAL

SOURCE OF VARIATION	DEGREE OF FREEDOM	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARE	F VALUE	IMPROVEMENT IN TERMS OF SUM OF SQUARES
DUE TO REGRESSION	2	55912208.00000	27956096.00000	209.34868	21120.00000
DEVIATION ABOUT REGRESSION	13	1736000.00000	133538.43750		
TOTAL	15	57648208.00000			

POLYNOMIAL REGRESSION OF DEGREE 3

INTERCEPT 0.1391062E 04

REGRESSION COEFFICIENTS
-0.1204280E 03 0.7749981E 02 -0.3130028E 01

ANALYSIS OF VARIANCE FOR 3 DEGREE POLYNOMIAL

SOURCE OF VARIATION	DEGREE OF FREEDOM	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARE	F VALUE	IMPROVEMENT IN TERMS OF SUM OF SQUARES
DUE TO REGRESSION	3	56807648.00000	18935872.00000	270.33228	895440.00000
DEVIATION ABOUT REGRESSION	12	840560.00000	70046.62500		
TOTAL	15	57648208.00000			

POLYNOMIAL REGRESSION OF DEGREE 4

INTERCEPT 0.2161394E 04

REGRESSION COEFFICIENTS
-0.8390184E 01 0.2546934E 03 -0.1896555E 02 0.4657761E 00

ANALYSIS OF VARIANCE FOR 4 DEGREE POLYNOMIAL

SOURCE OF VARIATION	DEGREE OF FREEDOM	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARE	F VALUE	IMPROVEMENT IN TERMS OF SUM OF SQUARES
DUE TO REGRESSION	4	57046416.00000	14261604.00000	260.68408	238768.00000
DEVIATION ABOUT REGRESSION	11	601792.00000	54708.36328		
TOTAL	15	57648208.00000			

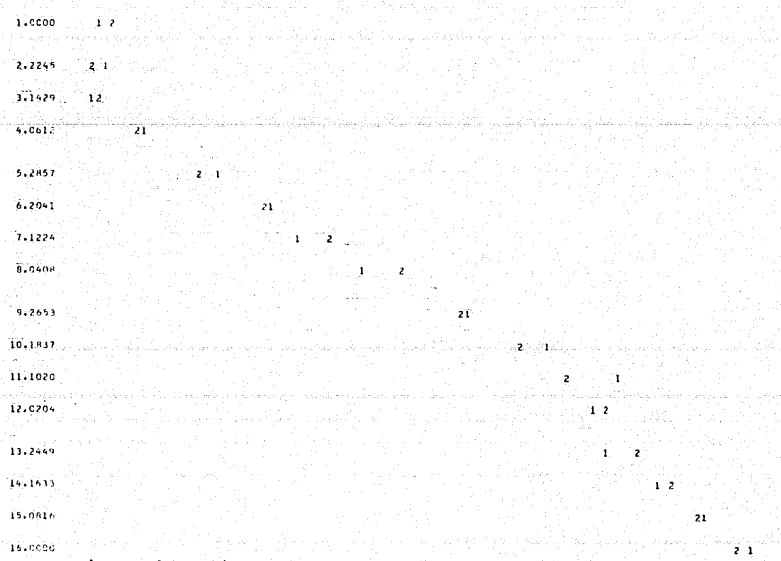
POLYNOMIAL REGRESSION OF DEGREE 5

NO IMPROVEMENT

TABLE OF RESIDUALS

OBSERVATION NO.	X VALUE	Y VALUE	Y ESTIMATE	RESIDUAL
1	1.00000	1451.00000	1558.57324	-107.57324
2	2.00000	1509.00000	1357.86279	151.13721
3	3.00000	1393.00000	1462.24146	-69.24146
4	4.00000	1827.00000	1785.86206	41.13794
5	5.00000	2410.00000	2254.05737	155.94263
6	6.00000	2854.00000	2803.34106	50.65894
7	7.00000	3092.00000	3381.39087	-289.39087
8	8.00000	3646.00000	3947.08472	-301.08472
9	9.00000	4502.00000	4470.47656	31.52344
10	10.00000	5173.00000	4932.76563	240.23438
11	11.00000	5750.00000	5326.37891	423.62109
12	12.00000	5576.00000	5654.89453	-78.89453
13	13.00000	5684.00000	5933.07031	-249.07031
14	14.00000	6107.00000	6186.83984	-79.83984
15	15.00000	6474.00000	6453.33203	20.66797
16	16.00000	6841.00000	6780.83984	60.16016

CHART 4



4. CONCLUSIONES.

4.1. ASPECTOS GENERALES.

Encontrar una economía de bienestar, es la ambición de cualquier Nación. Esta puede expresarse en varios términos, tales como igualdad, puestos de trabajo, para todos y desarrollo en general. Para promover el desarrollo el Estado aplica medidas económicas, fiscales, monetarias, etc. que regulan las condiciones en las cuales las organizaciones han de orientar sus negocios.

los gobiernos como el nuestro, aparecen en grado variable como organizadores de los servicios públicos, de los cuales el gobierno hace partícipe al sector privado para que los explote en los sectores que sea necesario, dando bienestar a núcleos de población.

Respecto a la regulación del A.S.P.F.C., podemos decir en términos generales que ha sido benéfica al Autotransporte mismo, al gobierno " S.C.T. y S.H.y C.P. " y al usuario de ese servicio. Debemos hacer hincapié en que los resultados de esta regulación son a largo plazo; sin embargo, son notorios los efectos que actualmente se observan, ya que el control de la actividad privada en el servicio de Autotransporte, está encomendado al gobierno a través de la S.C.T., como se ha señalado en líneas anteriores, a ella en lo particular le toca cumplir la función de administrar este renglón económico, y cuyo objetivo es el de canalizar el máximo aprovechamiento de sus recursos, facilitando el desarrollo del sector y como consecuencia, el desarrollo de otros renglones de la economía.

Claro que se debe recordar que hubo un crecimiento anárquico en nuestro país, debido principalmente a :

1) La duplicidad de permisos.

2) La intervención de compañías documentadoras.

3) La falta de control del equipo pesado (mayor tonelaje), que circulaba en carreteras nacionales y - que las destrozaban.

4) Que un 20 % de autotransportistas del A.S.P.F.C. no se encontraban agrupados y por lo tanto no controlados.

Estos aspectos en la actualidad se han minimizado por medio de la regulación. Una de las medidas acertadas de- la S.C.T. fue el conceder permisos para transportar productos del campo no elaborados y animales (estos permisos deberían ser extensivos a otras secciones a través de un estudio de necesidades y requerimientos de la produc_

ción para el mejor aprovechamiento transportista en su - total capacidad con que dispone el país), los cuales no requieren una ruta fija y que vinieron a complementar esta actividad en general.

De acuerdo a nuestro parecer la S.C.T. debe establecer una estrecha comunicación con este sector (actividad privada del A.S.P.F.C.), que permita el entendimiento - mutuo y sirva como base para intercambio de ideas positivas en la relación de objetivos comunes que beneficie a - ambos. Toca a dichos sectores dar soluciones a los problemas inherentes a dicha actividad, a través de un estudio (en forma mancomunada) que integre todos los aspectos que se relacionen con esta actividad, para así tener un - mayor control de ella.

El proceso de regulación que lleva a cabo la S.C.T. - en este sector, tiene como objetivo principal el de requerir que los autotransportistas se constituyan en sociedades. Obteniéndose en consecuencia una mejor ubicación

de éste, dentro del ámbito económico del país. Este hecho es el inicio de una correcta dirección autotransportista, - ya que la constitución de sociedades conlleva una serie - de factores para la obtención de una estructura funcional en su planeación, organización, integración y control, - tanto desde el punto de vista interno como externo, para que pueda responder a las necesidades presentes, dado - que se observa aún con la regulación que la organización de las sociedades es de forma elemental, debido principal mente a la ignorancia, idiosincracia y medio ambiente - del propio autotransportista; por lo tanto, se le debe señalar o dar dentro de sus diferentes niveles, una adecuada orientación, así como la importancia y significado de la - empresa que constituye o que va a constituir; la orientación también debe estar dirigida hacía una visión más amplia; por ejemplo, conocer el estudio de transportes de - países más adelantados en este sector, su tecnología e - implantación, etc. cuando menos en sus cuestiones más elementales.

El considerable crecimiento del A.S.P.F.C. y las nue

vas necesidades previstas para el futuro, plantean un importante problema de política de dicha actividad, saber si tal crecimiento responde a las necesidades reales del desarrollo de los sectores conectados al autotransporte.

Este esfuerzo de transformación, modernización y expansión de las infraestructuras y sistemas de transporte en la próxima década, deberá intensificarse considerablemente con miras en particular a lograr los objetivos siguientes:

a) La construcción de una infraestructura nacional completa y realmente adecuada que superaría hasta las deficiencias técnicas.

b) La expansión y diversificación de las redes nacionales paralela al sector del autotransporte, deberá efectuarse en estrecha colaboración con una previsión de lo que sería la estructura óptima de los diversos espacios económicos nacionales (parques nacionales industriales).

c) El desarrollo de las redes de caminos y el autotransporte son aspectos que interesan a los propios industriales y organismos comerciales que demandan o solicitan transporte, y con ellos de coordinarse la planeación del transporte.

d) Esta rama de servicio, y en general el transporte, constituyen uno de los factores determinantes para conectar a los diferentes polos de desarrollo económico, social y político del país.

Medidas.- Planeación de la aplicación de reglamentos, de rutas y vehículos, pesos y medidas, además de estimular los planes de tráfico referidos con anterioridad. La planeación en forma técnica evitará la corrupción, señalando cuantos y quienes hacen buen o mal uso de su proceder. Medidas éstas tendientes a modificar situaciones irregulares del autotransporte y ordenar en forma legal, técnica, administrativa y operativa, dicho servicio público a la economía nacional.

Coordinación.- Coordinar esfuerzos públicos con los privados para integración sobre operaciones y proceder a promover conforme a las leyes, la organización económica y social de los particulares dedicados a esta actividad.

Soluciones.- Proponer métodos de trabajo, reglamentos y leyes de acuerdo con la realidad de la transportación, y que la S.C.T., como órgano asesor que es en la materia estudie la creación de centros de control en puntos estratégicos de caminos nacionales con objeto de evaluar el aumento de tráfico y captura de información estadística, permanente, de necesidad extraurgente y ampliar su difusión hacia los interesados para la planeación del transporte en su doble aspecto de rutas y vehículos en forma más veraz.

Política.- Que se haga realidad el proyecto para formar el organismo promovido por la S.C.T. llamado " Instituto Nacional de Transporte ", como institución descentralizada que venga a beneficiar dicha actividad y la industria en general del país.

Dado que en el territorio nacional se ha tratado en - forma primordial el incremento del transporte paralelo al descongestionamiento de la industria en general 46/ y su efectivo desarrollo.

46/ El gobierno, a través de la S.O.P., y en cooperación con - las entidades federativas, elaboró un programa a nivel na - cional para el descongestionamiento de la industria en gene ral del país, programa que se inició en 1972 y cuyo objetivo es establecer 145 parques industriales en diversas localida - des del país; en este sexenio se han realizado 13 parques in dustriales, su atraso es debido a la falta de recursos y de - los siguientes obstáculos: a) Los problemas nacionales que - se encuentran inmersos en una coyuntura económica inter nacional; b) Inversionistas con poca visión y valentía (in - vierten sólo en cédulas hipotecarias, la mayoría por seguri dad); c) El proceso inflacionario que ha repercutido directa mente en el programa de descentralización y fomento de la industria; d) La falta de bienes de capital, a México le urge - producir estos bienes de capital tan necesarios para su desa rrollo, ya que es inconcebible que nuestro país importe gran cantidad de productos, que fácilmente se pueden elaborar en el territorio nacional; ejm: en la exposición, "En México la mejor inversión, "se expusieron muchos productos que re quieren para su producción poca tecnología e incluso poca inversión.

Otro factor contrario al desarrollo del transporte, como acontece en la mayor parte de los países como el nuestro, es que no se cuenta con suficiente información actualizada y fácilmente accesible sobre sus sistemas de transportes. La investigación presente evidenció que en nuestro país no se dispone de organismos estadísticos especializados de este sector, con la consiguiente falta de datos precisos y actualizados, referentes a la cantidad y calidad de los servicios de transportes existentes, y sobre su utilizacion resulta incierto el formular planes racionales para atender las necesidades presentes y futuras.

Por lo tanto las entidades de transportes que se explotan sobre una base comercial no cuentan con un sistema contable y de estadísticas adecuado; información sobre su material rodante, (incluidas características, estado y utilización) volúmen de tráfico, (mercancías, pasajeros, etc.); ademas se debe determinar el volúmen futuro de tráfico, que a su vez debe calcularse en base a un estudio de la evaluación de la industria, agricultura, minería y otros sectores de la economía y de los movimientos demográficos.

Las previsiones de tráfico no pueden ser más exactas que las preparadas para los sectores productivos, pero no es suficiente este cálculo de la producción, solamente en términos macroeconómicos, dado que las inversiones en transportes, tales como caminos, vías férreas, puertos y aeropuertos están inmobilizadas en lugares específicos y no pueden desplazarse a otras zonas; de tal razonamiento, no basta hacer un cálculo general de la producción y el consumo previstos, sino también es preciso determinar la ubicación de esos centros productivos, planeados a través de un estudio de necesidades para la integración económica del país.

La inversión dentro de este sector es limitada debido a la falta de incentivos por parte del sector público propiciada por formas legales que restringen la expansión y desarrollo de un mejor servicio, lo que origina falta de seguridades en la operación, traslado y resguardo de mercancías y junto con la inseguridad del personal y maquinaria, repercutiendo en el aumento de costos de operación ; como ejemplo tenemos el artículo sobre reversión 47/ el cual impide el establecimiento

47/ Artículo 89 de la ley de Vías Generales de Comunicación, - capítulo VIII .

de verdaderas instalaciones técnicas de carga y descarga en el territorio nacional que den como resultado un mejor control de mercancías, pasajeros, empleados, choferes, vehículos, etc.

4.2. INDICADORES ECONOMICOS.

Cuando se observan las deficiencias corrientes del transporte, a la luz del crecimiento previsto de población, y de los proyectos de desarrollo económico, la tarea de estrechar distancias se hace aún más difícil.

Las tendencias de población que ilustran las gráficas respectivas, indican mayores aumentos partiendo de 1975, en que la población es de 59.4 millones, siendo el 26.8 % de población económicamente activa (15.9 millones). Esta última población tiene un crecimiento anual del 3.2. %; la participación de la rama de servicios en la población económicamente activa es de un 34.7 % ; calculando que estas tasas sean constantes y el ritmo de desarrollo del país sea sos

tenido, contaremos con un incremento de un 200 % de la población que depende directamente del A.S.P.F.C., y la población económicamente activa de la rama de servicios, tendrá un incremento del 124.67 % en 1982. Este aumento de población aunado a la organización de los transportistas en sociedades creará la necesidad de formar sindicatos, de integrarla al régimen del Seguro Social, de contruir adecuadas instalaciones (oficinas, bodegas, talleres, etc.), de crear escuelas de formación técnica en todas las especialidades de la rama, solucionar a través del I.N.F.O.N.A.V.I.T. el problema de la vivienda, etc.

¿ Que significan estos índices o tendencias para el futuro de un país como el nuestro ?. Lo más probable será que la industrialización que se ha incrementado a un paso acelerado tendrá necesidades de transportes en sus ramas más representativas: Industria de la transformación, producción agrícola, producción ganadera y silvicultura y pesca.

Sabemos que la inversión en equipo de transportes -

en sus diferentes medios (terrestre, marítimo y aéreo) - no es satisfactoria; en lo que respecta al A.S.P.F.C. su - inversión en equipo rodante se verá incrementada en un - 127.87 % para 1982. Este aumento se ve reflejado en el número de vehículos (77 109) que serán necesarios para - dar satisfacción a la demanda que requerirán los sectores antes señalados.

Esto dará como resultado una nueva era en el sector de transportes del país, por lo que se tendrá que dar un gran impulso en el aspecto financiero y técnico a esta rama. Se buscarán factores idóneos que la impulsen aplicando en forma correcta los recursos existentes e innovando donde sea necesario, evitándose con esto costos innecesarios. Dado que los medios de transporte adecuados son clave de desarrollo, ya que sin ellos la oferta y la demanda se restringen por el alto costo del traslado, y por no saber si se pueden vender los bienes y a qué precio. El progreso de las - condiciones de vida de una nación depende de la capacidad de las personas para comunicarse (y por ende se tiene en la accesibilidad a los medios de transporte un factor impor_

tante) y de su capacidad para producir y comerciar, la - que se logra con el desarrollo de los recursos agropecuarios, industriales, comerciales, financieros y humanos.

Con los incrementos previstos para el año 1982, - y el desarrollo vial del país, como los de toda Latinoamérica tiende a ser de vital importancia, dado que va paralelo con los incrementos de la producción y que a medida que aumenta el ritmo de desarrollo económico, debe declinar la importancia al mejoramiento de los servi - cios ; ésto a su vez producirá efectos significativos so - bre los costos totales de producción y distribución, 48/ -

48/ Los costos de operación no se concentran solamente en el transporte, sino en los costos totales de producción - y distribución ; los medios de transporte pueden influir sensiblemente en estos costos, ya que la naturaleza de sus efectos se consideraran aquí con relación al transporte vial y FF.CC., e implícitas el transporte por aire - y agua. Como ejemplo ; 1.- Considerando los costos totales de producción, la economía de utilizar el transporte por ferrocarril frecuentemente queda anulada por la lentitud en las entregas y otras deficiencias correlacionadas del atraso de dicho servicio ; 2.- En la entrega - de una amplia variedad de cargas entre las que se en - cuentran productos perecederos y manufacturas de mucho valor, el tiempo representa un factor muy importan

y aumento de recaudación tributaria 49/. Que en nuestro caso observa un incremento bianual del 21.03 % en 1976 ; 20.61 % en 1978 ; 22.39 % en 1980 y 26.22 % en 1982 ; lo que en pesos sería $ 96 274 680.00 para 1976 ;- $ 114 202 160.00 para 1978 ; $ 149 605 513.00 para 1980 y $ 214 349 721.00 para 1982.

Es conveniente hacer notar que actualmente - existen fugas fiscales de autotransportistas no agrupados, que aunque se encuentran registrados no pagan - el total de impuestos que les corresponden ; dichas fugas decrementan la recaudación fiscal, pero gracias a-

te para los costos ; 3.- La necesidad de poseer existencia más numerosas, cuando las entregas son inseguras y moviliza capital en giro con un costo considerable, implicado el hecho de no contar con una rápida entrega, le hace perder mercados, reducir la producción y posiblemente cerrar plantas.

49/ El aumento de recaudación tributaria, se vería mermado al no dar importancia al mejoramiento de dichos servicios (A.S.P.F.C.) ya que su incremento traería inevitablemente un aumento en la inversión del sector - transportes, aumentando así la recaudación fiscal, así como la obtención de fondos necesarios para la creación de obras de infraestructura, que traería como resultado un mejor servicio de traslado de bienes, que - repercutiría en beneficio del usuario y la industria.

la regularización desaparecerán esos autotransportis - tas no agrupados en sociedad y como consecuencia esas tasas de incrementos bianuales, estimamos, serán más altas.

4.3. SUGERENCIAS EN MATERIA DE TRANSPORTES.

Para determinar algunos de los problemas principales, hacia una mejor ubicación en el desarrollo integral del sector transportes dentro de la economía del país, y partiendo de los problemas que padecen cualesquiera de los subsectores que lo integran (en el presente estudio partimos del A.S.P.F.C.) sus soluciones deben abarcar el panorama general del transporte, para dar una mejor apreciación obteniendo su eficacia y un integral desarrollo del sector. Por lo anterior sugerimos lo siguiente :

A) LA APLICACION DE CRITERIOS PARA DETERMINAR LA REALIZACION DE NUEVAS INVERSIONES.

En los costos de oportunidad, por ejemplo ; el no tomar en consideración la alternativa de realizar obras viables cuando se va a proceder a la construcción de - una nueva vía férrea o viceversa, así como la subesti - mación crónica de los costos y muchos otros aspectos,- como la conservación de inversiones antiguas, aún ca_ sos en que otros medios o servicios resultan más econó micos (líneas férreas paralelas a carreteras).

B) LA RELACION ENTRE LAS TARIFAS Y LOS COSTOS.

Para lograr la asignación eficiente de fondos, en inversiones de transportes en comparación con otros - sectores y la distribución óptima del tráfico entre los di versos medios de transportes, es necesario que las tari fas de carga y pasajeros, reflejen los costos de las prin_

cipales clases de tráfico atendidas, no sólo en lo que - respecta a la red considerada en su conjunto, sino también a cada servicio. Para cubrir el costo de los diferentes servicios (carreteras, puertos, aereopuertos, terminales, FF.CC., etc.) sugerimos : llevar un control estadístico del tipo y cantidad de impuestos que aporta - el A.S.P.F.C., en forma de cargos (por combustibles, derechos de licencia, peaje, etc.). Con ello podremos hacer más adecuado el análisis, cálculo y fijación del - valor del servicio de autotransporte, consiguiendo tarifas más justas tanto para el autotransportista, usuario como para el gobierno, asegurando así un desarrollo sano para esta actividad (obtener una economía de bienestar para el autotransporte, aumentando la calidad del - mismo y garantizando sus operaciones para provecho y desarrollo de otros sectores) .

C) EL SISTEMA REGULATORIO.

Se debe examinar la política con respecto a la -

regulación de los servicios de camiones y autobuses, - incluida la concesión de licencias, las restricciones en materia de recorridos y distancias, limitaciones a las tarifas de carga y pasaje, controles de peso y de otra índole y su cumplimiento (recorridos cortos por camión dan lugar a un derroche considerable de recursos).

D) SECTORES PRIVILEGIADOS.

De una disposición suficientemente juiciosa de considerar las relaciones sociales, económicas y políticas, para evitar que los principales beneficios concedidos a determinados sectores de la economía lleguen a ser vistos como derechos o privilegios permanentes que no se puedan modificar o revocar posteriormente, al - cambiar las circunstancias económicas a medida que - otras ramas de la inversión vayan siendo más importantes para el crecimiento económico nacional, siempre - se corre el riesgo de que los grupos beneficiados o privilegiados lleguen a ser poderosos económicamente, —

que sus intereses dominen a los demás excluyendo el - estudio de otros intereses competidores de mayor importancia social.

E) PROGRAMA DE INVERSIONES.

I) Hay tres grupos básicos de inversión y cada uno ha de ser objeto de un análisis económico diferente, aquí sólo los señalaremos :

1) Las inversiones necesarias para incrementar la capacidad existente;

2) Las inversiones destinadas a la reposición - de equipo antiguo con otros similares ;

3) Y las inversiones realizadas para fines de - modernización, que suponen la sustitución del equipo, sea cual fuere su edad, por otro nuevo y diferente.

ponemos la creación de más centrales de servicios de carga en zonas técnicamente ubicadas, de acuerdo a - la afluencia del tráfico, volúmenes de carga, vialidad, - desarrollos urbanos, prevención contra la contamina - ción, tiempos, seguridad, etc.

Dichas centrales tendrán entre otras activida — des, las siguientes : la consolidación de carga, almace_ naje, expedición y documentación única en el servicio de puerta a puerta, la de participar en el transporte - combinado internacional de mercancías y además la de ser un factor de descentralización industrial que pre - venga la satisfacción de futuras necesidades.

II) El programa de transportes no sólo debe incluir las inversiones necesarias, su costo, prioridad y oportunidad, sino también la forma en que habrán de financiarse ; hay tres fuentes principales de financiamiento a saber :

1) Los cargos a los usuarios de los servicios de transportes. (bien sean éstos destinados a un bien específico, o no) ;

2) Los ingresos tributarios generales, a través de subsidios y exenciones ;

3) Préstamos de Instituciones de Crédito.

F) INFRAESTRUCTURA DEL AUTOTRANSPORTE.

Dada la necesidad de tener la supervisión y vigilancia indispensable en la prestación de servicios, pro_

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

E.A.G. Robinson " Consecuencias económicas del tamaño de las naciones ". Editorial Labor, S.A.

Ing. Eugenio Méndez Docurro " El desarrollo de los trans - portes y las comunicaciones " Banco de México, S.A. Méxi_ co 1973.

Paul de Groote " Tratado de explotación de los transportes ".

Philip M. Hauser " Problemas mundiales de población ". - Editorial Pax - México.

Cochran Puerto Rico " Busineman ". Editorial Fillod Social Factors.

Lic. Luis Martínez L. " Derecho fiscal mexicano ". Editorial Porrúa, S.A. México 1959.

Lic. y C.P.T. Armando Porras y López " Derecho Fiscal ".- Texto Universitario, S.A. México 1, D.F. 1967.

Código Fiscal de la Federación " Leyes y Códigos de México ". 17 Edición Porrúa, S.A. México 1972.

Mars Hall Edward S. Gladis Ogwend " Administración Públi_ ca ". Editorial U.T.E.H.A.

Lic. Jacinto Lobato Macías " Las Fuentes de los Ingresos –

Públicos y su clasificación ". Ediciones Bay gráfica S. de - R. L. México 1972.

S.C.T. Dirección General de Autotransporte Federal " El - Autotransporte de Carga en México " . (Primera parte del estudio de los resultados del " Inventario Nacional del Au - totransporte de Carga ") . Editorial S.E.T. México 1972.

Ing. Fernando de Garay, Lic. Augusto Oscar Mac. Swiney, Lic. Ricardo Ruíz Gutiérrez. " El Autotransporte de Carga " Editorial S.C.T. México 1973.

Lic. Gabino Fraga " Derecho Administrativo " . Editorial Po - rrúa, S.A. México 1969.

Lic. Rafael de Pina Vara " Derecho Mercantil Mexicano " . Editorial Porrúa, México.

Ferri " Manuale di Diritto Mercantil ".

Lic. Mantilla Molina " Derecho Mercantil " . Editorial Po - rrúa, 1972.

Ing. Eugenio Méndez Docurro " Primer Seminario para el - Estudio de las Comunicaciones y los Transportes en México " (La Política de Comunicaciones y Transportes) Editorial - (PRI) IEPES. México, 1974.

Sr. Isidoro Rodríguez R. presidente de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones. " Informe de Labores - del Consejo Nacional Directivo " Julio 30 de 1974. Offset Tor - ma, S.A.

Consejo Nacional de Población, Breviario 1975.

Wilfred Owen, Editorial Time Life.

Informe anual del Banco de México, 1973.

Murray R. Spiegel, "Teoría y Problemas de Estadística".- serie de compendios Schaum, Editorial Mc Graw Hill de México, S.A. de C.V.

"Manual de Muestreo para Auditores" Departamento de — Auditoría Interna. Leckheed Aircrast Corporation, Centro- de Estudios Latinoamericanos. México, 1970.

"Geometría Analítica" de Lehman. Editorial U.T.E.H.A.