



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

LA RELACION COMERCIAL ENTRE MEXICO Y CHILE
A TRAVES DE LA LOGISTICA INTERNACIONAL.

T E S I S A

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A
EDUARDO RAMIREZ OROZCO

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: Eduardo Ramirez

Orozco

FECHA: Octubre 16, 2002

FIRMA: [Signature]

MEXICO, D. F.

2002



TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

LA RELACIÓN COMERCIAL ENTRE MÉXICO Y CHILE A TRAVÉS DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

INDICE

INTRODUCCION	3
1. LA LOGISTICA COMERCIAL INTERNACIONAL.	
La distribución Física Internacional de las mercancías	10
1.1 Transporte Aéreo	13
1.2 Transporte Terrestre	14
1.3 Transporte Ferroviario	14
1.4 Transporte Multimodal	15
1.5 Transporte Maritimo	16
2. LA RELACION COMERCIAL MEXICO CHILE EN EL DECADA DE LOS AÑOS 90.	24
2.1. El Acuerdo de Complementación Económica y el Tratado de Libre Comercio, en el intercambio comercial México-Chile.	26
2.2 Periodos de Desgravación	31
2.3 La logística internacional en el comercio México-Chile	35
3. LA MODERNIZACION DE LOS PUERTOS MEXICANOS COMO INSTRUMENTO PARA AUMENTAR LAS EXPORTACIONES MEXICANAS A CHILE	39
3.1 Los canales de Distribución	46
3.1.1 Puerto de Manzanillo, Colima	47
3.1.2 Puerto de Salina Cruz, Oaxaca	49

3.2 El Transporte Internacional de Carga entre México y Chile	51
CONCLUSIONES	54
BIBLIOGRAFIA	57

LA RELACIÓN COMERCIAL ENTRE MÉXICO Y CHILE A TRAVÉS DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

INTRODUCCION

En los últimos años el desarrollo económico mundial se ha caracterizado por su gran dinamismo y la cada vez más estrecha vinculación de los procesos productivos y comerciales que trascienden las fronteras nacionales, además de surgir una creciente necesidad, especialmente en los países subdesarrollados, que buscan nuevas ventajas para lograr una mayor rentabilidad en sus actividades de comercio internacional; esta misma situación se tomó más compleja a finales de los años ochenta con el incremento mundial del intercambio de mercancías y de servicios a través de la innovación tecnológica y la inversión de los grandes capitales.

Ya para la última década del siglo pasado, la actividad comercial internacional, planteaba problemas y limitaciones adicionales a muchos de los participantes y sobre todo imponía retos a numerosos países en desarrollo para el logro de una mayor competitividad en sus operaciones comerciales internacionales, llámense exportaciones o importaciones.

Para adaptarse a las nuevas modalidades empresariales y comerciales que exige la Globalización de los mercados e integrar el abastecimiento, la producción y la distribución, las empresas productoras de bienes y servicios tendrán que modificar su estrategia con la cual se integran al mercado mundial y trabajar con un esquema sistémico integrado e introducir nuevas técnicas de fabricación, gestión de stocks, transporte y distribución de mercancías a nivel mundial, es decir desarrollar una LOGÍSTICA integral, la cual ayude a dirigir correctamente la apertura comercial de los países, al mundo.

Este análisis que integra todas las actividades que intervienen en el comercio internacional, capta las relaciones entre los subsistemas y las mejoras a fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia y reducir los costos para las empresas involucradas. La logística aumenta la productividad reduciendo el volumen de stocks que cuando el sistema de producción no es muy flexible, absorben las discrepancias entre la oferta y la demanda y ajusta la producción a la demanda.

La economía internacional muestra cambios trascendentales donde la prontitud de entrega de mercancías, marca la pauta para que los negocios entre los países se lleven a buen término. Para lo cual la distribución física internacional de mercancías ha propuesto cambios significativos en la infraestructura mundial de la logística tales como, mejorar los servicios y operación de los principales puertos comerciales del mundo y por supuesto se ha enfocado al desarrollo del transporte internacional de cargas, entre un continente y otro.

Esto nos da como resultado que al mismo tiempo que la modernización de la infraestructura de los puertos avanza y de la industria del transporte de carga internacional se va desarrollando, la actividad comercial internacional se consolida y fortalece día a día en cada uno de los países participantes.

Por otro y como ya lo hablamos mencionado, la planeación entre las empresas participantes del comercio, juega un papel fundamental para que las funciones de producción, comercialización, distribución física para la gestión estratégica de abastecimiento, movimiento y almacenamiento del inventario de insumos y productos terminados, tengan vínculos con el flujo de información requerida ya sea en una operación de exportación o importación.

Lo anterior se traduce en Transportar el producto correcto, con los parámetros establecidos en un contrato de compraventa, al lugar acordado y al menor costo con lo cual se podrá lograr la entera satisfacción de ambas partes y por ende se obtiene el abastecimiento de las demandas del mercado internacional.

Encarar a la competencia internacional implica cambios importantes en los estándares de calidad y costos. Ante ese escenario y teniendo en cuenta la contracción que ha sufrido nuestro mercado es recomendable globalizar nuestro comercio, ello indudablemente nos obligará a enfrentar situaciones diferentes en los ámbitos comerciales, financieros, políticos, tecnológicos, culturales, ideológicos y ambientales. Así mismo, nuestra industria debe implementar mejoras en pro de su desarrollo tecnológico, así como enfrentar aspectos distintos al del mercado doméstico.

En décadas recientes ha tenido lugar un crecimiento significativo de las estrategias utilizadas por la mayoría de empresas que trabajan en dentro del comercio exterior. La ideología tradicional del comercio hacia el mercado interno, lo que acertadamente fue llamada economía con sustitución de importaciones en los países en desarrollo, se ha orientado gradual y activamente hacia los mercados extranjeros. El surgimiento de grandes mercados unificados plantea situaciones nuevas que hacen necesario encontrar soluciones logísticas que permitan manejar una mayor variedad de productos, en un radio geográfico mucha más extenso, con frecuencias de entrega mucho mayores y costos estandarizados en términos de competencia.

La tendencia a la apertura comercial, que se ha venido presentando en casi todos los países del mundo y sobre todo en nuestro continente, ha facilitado el comercio dentro de la región latinoamericana reduciendo las barreras comerciales y aduaneras, alentando un comercio más acelerado y eficaz. La actividad industrial y de intercambio comercial de Latinoamérica está concentrada dentro de una amplia franja que incluye a Brasil, Chile Argentina, Colombia, Uruguay, Venezuela y México.

Debido a que la demanda de productos fabricados en estas áreas proviene de toda América del Norte, Europa y de la misma región, es necesario encontrar soluciones de logística que permitan llevar los productos desde el lugar de fabricación hasta el usuario final con los mejores costos.

Por otro lado, antes de pasar a la explicación detallada de la apertura comercial, podemos decir que la integración de procesos productivos de mercados que vive el mundo en estos últimos años, fue impulsada por la liberalización comercial que inició hace 52 años el Acuerdo General de Comercio y Aranceles (sus siglas en inglés GATT); fue la primera manifestación formal del multilateralismo comercial que estableció principios consensados que determinaron compromisos contractuales, aceptados después de ser negociados por los gobiernos de diferentes países que se integraron a ese organismo y que fueron ratificados por procesos legislativos internos en cada uno de ellos, y que a demás fueron continuadas por la Organización Mundial de Comercio (OMC) la cual fue creada en 1994 como sucesora de dicho Acuerdo General.

El multilateralismo se ha fundamentado en el principio del trato nacional y en el de la nación más favorecida, este último referido al concepto de hacer extensivos los beneficios que los países obtienen en las rondas comerciales a terceros. El GATT y posteriormente la OMC lograron liberalizar el comercio mundial abatiendo barreras arancelarias y no arancelarias, que han propiciado un incremento sustancial del comercio de bienes y servicios y de las corrientes de capitales, estructurando en el tiempo un sistema económico globalizado de interdependencia multilateral entre sus los participantes.

Paralelamente a la evolución comercial multilateral se ha observado la conformación de bloques regionales y negociaciones bilaterales entre las diferentes economías que han acentuado la complejidad del sistema comercial mundial.

La lógica de estas manifestaciones es que cierto grupo de naciones avancen más y con mayor rapidez hacia la liberalización comercial, que otras, aunque una de las principales fuerzas impulsoras de una regionalización dinámica se vincula con la carrera por lograr un mayor número de exportaciones y de inversión, lo cual motiva a terceros a sumarse a la carrera por el temor de quedar rezagado.

No obstante, a los grandes cambios en la estructura de comercio internacional los cuales se reflejan ampliamente en la actividad comercial exterior de México, nuestro país ha mantenido en lo esencial la misma orientación de política comercial para impulsar los intercambios con el exterior. Esta afirmación podría antojarse un tanto distinta si consideramos que hace apenas 15 años nuestra ubicación en el comercio mundial era muy diferente, que para 1986 México apenas iniciaba su incursión a un mundo de mayor liberación comercial y que hasta antes del ingreso de México al organismo rector de comercio internacional (GATT) nuestro país ostentaba un esquema comercial orientado al desarrollo hacia adentro y era catalogado como eminentemente proteccionista.

El razonamiento para sostener que nuestro país no ha variado drásticamente su orientación de política comercial es que se apoya en los mismos instrumentos, aunque también debemos reconocerlo la forma de aplicarlos ha cambiado notablemente. Si nos atenemos a las diversas modalidades de negociación comercial tenemos que aún prevalecen las tres instancias: bilateral, regional y multilateral. En cuanto a los instrumentos, aún persisten las barreras arancelarias y las no arancelarias; los apoyos administrativos y las medidas de control así como los estímulos a la actividad exportadora; todo ello junto con su forma de aplicación define el grado de liberación de nuestro comercio.

Haciendo a un lado el carácter del control de los intercambios, tenemos que un gran propósito de la política comercial en cualquier etapa, cuya responsabilidad recae fundamentalmente en el Gobierno Federal, ha sido la búsqueda, la apertura y la conservación de los mercados. La apertura por su parte, será conseguida a través de negociaciones, estas implicarán pagos y estos a su vez el mejoramiento de las condiciones de acceso de mercados en cualquier parte del mundo para los productos mexicanos.

En este contexto hay que entender los intercambios del exterior derivados de un Tratado de Libre Comercio; en efecto no podemos pensar que cuando dos o tres países han decidido someterse a un ejercicio regional de libre comercio, antepongan sus intereses por encima de todo y por el de sus contrapartes.

Ningún país pretende sumarse a un proceso de integración suponiendo el perjuicio de su socio, este debe ser un ejercicio en el que todos deben ganar; la clave de este ejercicio es el de la complementariedad, la suficiencia, la identificación de nichos y el desarrollo de productos para mercados ampliados, y la diversificación de la producción y el comercio, para ubicar a esta actividad como el motor del desarrollo económico.

Uno de los beneficios directos e inmediatos para las empresas mexicanas que tienen alguna actividad de comercio internacional, al momento de entrar en

vigor algún Tratado de Libre Comercio, cual sea el que nuestro país haya firmado, es el de las preferencias arancelarias lo cual se convierte en una ventaja comparativa frente a terceros países. Cada tratado otorga de forma diferente una reducción arancelaria, incluso hay una enorme cantidad de productos que gozan de exención del ad-valorem al momento de ingresar a mercados con los cuales ya se tiene un tratado de libre comercio.

En los próximos años, México tendrá como principales retos continuar su proceso de desregulación y respeto de los tratados de libre comercio que tiene con 27 países, en el comercio, el reto será siempre mejorar la competitividad en beneficio de los mexicanos. Los tratados comerciales estimulan la productividad y la competitividad, esto significa mayor producción con lo cual se crean más empleos y mejores ingresos para la personas y amplían las oportunidades de las empresas.

El acuerdo comercial más importante para México es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) ya que actualmente es con la región que se tiene mayores operaciones comerciales tanto en monto como en volumen, simplemente para el finales del año 2000 el flujo de mercancías ascendió a más de USD\$ 231.39 mdd. Por otro lado a pesar de la negativa de Canadá en cuanto a que se revise el TLCAN para la firma de un acuerdo de libre comercio entre Estados Unidos y Chile, nuestro país ya había firmado uno con ese país sudamericano.

Con el objetivo de favorecer el intercambio comercial entre ambos países, los gobiernos de México y Chile decidieron establecer en primera instancia un Acuerdo de Complementación Económica, dicho acuerdo estuvo vigente de 1992 a 1998 y en junio de 1999 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio que es el que actualmente regula el intercambio comercial entre ambos mercados; a la fecha la totalidad de los productos están libres de arancel, a excepción de algunos productos naturales, como la manzana que tiene un impuesto de importación de 7.3% para las manzanas mexicanas y 10% para las chilenas.

La puesta en marcha de un acuerdo bilateral de preferencias arancelarias entre ambas naciones y posteriormente ampliado al rango de un TLC, hicieron que el intercambio mercantil se incrementara 7.6 % en los últimos diez años. Esto se traduce y de acuerdo con el Banco Central de Chile que en 1991 el comercio bilateral entre esos dos países ascendía a 174 mdd y en 2000 se ubicó en 1,307 millones.

Desde antes que entrara en vigor el TLC, la relación comercial entre México y Chile ya presentaba un incremento con el Acuerdo de Complementación Económica (ACE). En los siete años de vigencia del ACE, el comercio México-Chile pasó de 174 mdd en 1991 a 1,177 millones en 1998; con el TLC el intercambio comercial entre dichos países creció 12.6% de 1998 al 2000, en

1998 año previo a la puesta en vigor del TLC el comercio total entre México y el país andino ascendía a 1,177 mdd y para el 2000 se ubicó en 1,325 millones.

Para el año en que entró en vigor el TLC, las exportaciones aztecas a Chile tuvieron un retroceso de 41.4%, respecto de 1998 al desplazarse de 625 mdd a 366 millones; en tanto las importaciones provenientes del país sudamericano a nuestra nación observaron un crecimiento de 23.8 % de 1998 a 1999, al pasar de 552 mdd a 683 millones, sin embargo en el año pasado las ventas de productos mexicanos a Chile mostraron un avance de 17.7 % en comparación con 1999, es decir las exportaciones mexicanas pasaron de 1999 a 2000 de 366 mdd a 431 millones; por su parte las importaciones provenientes de Chile se desplazaron de 686 millones a 893 millones de dólares, en el mismo periodo, lo que significó un aumento de 30.7 por ciento.

El intercambio comercial entre ambas naciones desde 1991 se ha concentrado sólo algunas ramas de la actividad económica. Es decir que las exportaciones mexicanas están constituidas esencialmente por bienes manufacturados, entre los que destacan los vehículos de carga y automóviles, algunos productos químicos y los aparatos electrónicos. Por otro lado, se hace evidente que la participación de las ventas de productos metálicos, maquinaria y equipo destinados a Chile representan casi 50% de nuestras exportaciones totales a esa nación. Así mismo destaca que entre las exportaciones de la rama textil, vestido y cuero, las prendas confeccionadas gozan de una creciente aceptación en la nación andina, por la alta calidad que presentan.

México importa de ese país básicamente materias primas, productos agrícolas y manufacturas en particular de la rama de alimentos, bebidas y tabaco; también menciona que el comercio de bienes agropecuarios y agroindustriales ha sido favorable para Chile, ya que México adquiere de ese nación grandes cantidades de frutas frescas, conservas de frutas y legumbres así como vinos y licores.

Por tal motivo a lo largo del presente trabajo se pretende explicar como han influenciado todos los acontecimientos internacionales de fin de siglo pasado, principalmente en el ámbito de Comercio Exterior, en el fortalecimiento de las relaciones comerciales entre México y Chile, conduciendo este pequeño esfuerzo a través aspectos, como El Tratado de Libre Comercio firmado entre ambas el 28 de julio de 1999 y la actividad de Logística Internacional entre ambas naciones.

Actualmente en el comercio internacional es imprescindible la especialización a través de las ventajas comparativas y las economías de escala. De manera particular los países en desarrollo buscan impulsar nuevos sectores de su economía para lograr mayor competitividad en las exportaciones e importaciones de sus productos.

Esta situación se hizo más evidente con la creciente complejidad de la Globalización y el ingreso de más países proveedores al mercado internacional, lo que ha permitido que la economía mundial se caracterice, en los últimos años, por su gran dinamismo y por la estrecha vinculación de los procesos productivos y comerciales.

La cultura del comercio internacional es sin lugar a duda la piedra angular en fortalecimiento de una economía de mercado en expansión como la de nuestro país, en donde se deben conjugar esfuerzos y trazar estrategias adecuadas para definir nuestro futuro

Por ello México, inmerso en este proceso de Globalización, encamina su estrategia comercial con la participación en escenarios internacionales, tales como el ingreso al GATT y posteriormente la tendencia a la apertura de nuestras fronteras mediante la inserción en bloques económicos y sobre todo mediante la negociación de Tratados de Libre Comercio.

Precisamente una de las ventajas comparativas que hoy México tiene es haber firmado diez Tratados de Libre Comercio, de los cuales seis son países de Centro y Sur América. Con estos tratados México trata de crear y aumentar el comercio a través de las optimización de las economías.

De manera particular el tratado de libre comercio entre México y Chile presenta una gama de oportunidades para el sector exportador mexicano. De hecho, las economías de México y Chile se han fortalecido a través de la creación de comercio, primero por el Acuerdo de Complementación Económica y actualmente con el Tratado de Libre Comercio.

En este contexto, para que México aumente su oferta exportable a Chile es preciso que fortalezca su infraestructura operativa en sus Puertos, Aduanas y en el servicio que prestan las empresas de transporte marítimo, terrestre y ferroviario, principalmente, para que la oferta exportable de México sea cada vez mayor y más sólida.

A demás debe conocer los principales medios de transporte de mercancías que se utilizan en una operación de Comercio Internacional; analizar el proceso de la Logística Comercial Internacional; aplicar el mejor proceso logístico en una operación de Exportación entre México y Chile; examinar de qué forma el Tratado de Libre Comercio entre Méxic-Chile ha influido en el aumento del flujo comercial entre ambos países; explicar cuales han sido los principales Sectores Económicos del país que se han fortalecido con la relación comercial entre ambas naciones; analizar la Infraestructura con que cuenta el Sistema Portuario Mexicano; calificar el desempeño de las Empresas Navieras en el desarrollo del Comercio Internacional de México.

1. LA LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL

La distribución Física Internacional de las mercancías

Desde que el ser humano se vio en la necesidad de consumir bienes que en su región o hábitat no se podían producir, el comercio o trueque entre aquellas nacientes sociedades fue muy importante; a partir del siglo XVI empezó a adquirir mayor relevancia con la creación de los imperios coloniales europeos. El comercio se convierte en un instrumento de política imperialista. La riqueza de un país se medía en función de la cantidad de metales preciosos que tuviera, sobre todo oro y plata; el ejemplo más latente es el que España impuso a México en aquel siglo. El objetivo de un imperio era conseguir cuanta más riqueza mejor al menor coste posible. Esta concepción del papel del comercio internacional, conocida como mercantilismo, predominó durante los siglos XVI y XVII. El comercio internacional empezó a mostrar las características actuales con la aparición de los estados nacionales durante los siglos XVII y XVIII. Los dirigentes descubrieron que al promocionar el comercio exterior podían aumentar la riqueza y, por lo tanto, el poder de su país. A partir este periodo aparecieron nuevas teorías económicas relacionadas con el comercio internacional.

"Existe una serie de argumentos, compilados en elaboradas teorías que establecen una íntima relación entre el comercio internacional y el desarrollo. Esto es así, por que el comercio exterior no es únicamente un instrumento para alcanzar la eficiencia productiva, sino también un motor del crecimiento, punto de arranque irrenunciable para un avance sostenido en el progreso de un país que aspira a ser fuerte y mejorar el nivel de vida de la población. A medida que crece una economía, y se incrementa su participación en las corrientes del intercambio mundial, la cantidad de factores, productos y servicios internos y externos que deben combinarse es, lógicamente cada vez mayor".¹

El comercio internacional es sin lugar a duda la piedra angular en el fortalecimiento de una economía de mercado en expansión, como la nuestra, en donde se deben conjugar esfuerzos y trazar estrategias adecuadas para definir el futuro de nuestro país; la multiplicidad de los cambios y tendencias en el escenario internacional han hecho que la visión de los países que se encuentran en procesos de cambios en su directriz económica como el nuestro, adopten nuevos modelos de organización económica y social los cuales se caracterizan por la aplicación de nuevas tecnologías, las alianzas estratégicas, los flujos comerciales etc.

¹ Sagahon Hervert II, Manual Práctico del Comercio Exterior, 3ª ed., México, pp Introducción

Por tal motivo en el escenario de la distribución física internacional de mercancías, los servicios de transporte en sus diversas modalidades constituyen una parte importante para que las operaciones comerciales entre los países terminen exitosamente. Encarar a la competencia internacional implica cambios importantes en los estándares de calidad y costos, es decir las ventajas comparativas no solamente dependen de la eficiencia de la producción, sino también de sus precios al mercado, también dependen cada día más de la capacidad para integrarse a las operaciones de comercio exterior, de la aplicación de nuevas tecnologías que se adapten eficientemente a la estructura de cada economía para así poder integrarse de manera competitiva a las grandes cadenas de producción y por ende a las grandes cadenas de distribución física de productos, lo cual va a permitir una mejor y más eficiente integración a las grandes cadenas de consumo.

Como consecuencia de la gran relación comercial que existe hoy en día, entre la gran mayoría de los países del mundo, ha surgido el concepto de distribución total que tiene sus fundamentos en el control total de los medios de transporte e información necesaria, con el fin de eliminar el exceso de procesos en la producción y sobre toda el la distribución de los bienes manufacturados, lo cual implica el transbordo de dichos bienes en diferentes modos de transporte con un planteamiento sistemático de todas las actividades y funciones de la cadena de distribución, con la única finalidad de obtener una operación rentable para los empresarios que intentan introducirse en el mundo del comercio exterior, y para los que ya tienen experiencia de comercio internacional reducir y de ser posible eliminar los errores en la distribución continua de sus mercancías desde la planta del productor hasta el destino final establecido entre ambas partes.

En el trabajo diario, para que una operación de comercio internacional se lleve a buen término se requiere de un control estricto y una programación exacta que debe ser acordada cuidadosamente por ambas partes para el traslado de las mercancías, lo cual exige una estrecha vinculación y coordinación entre el transportista, el cargador y el consignatario con el objetivo primordial de abatir el exceso de costos. Uno de los mejores ejemplos es el manejo día con día de las existencias y la producción conocido como sistema justo a tiempo, método logístico que se basa en una gestión y un control preciso de los sistemas de transporte, información, a fin de eliminar el exceso de inventarios en el proceso de producción y con ellos disminuir significativamente los costos.

Es muy cierto que dentro la actividad del Comercio Internacional intervienen muchos factores y actividades que los exportadores y lo importadores deben considerar y analizar en el momento de tomar decisiones de venta o compra de mercancías, tales como el tiempo de entrega, la calidad del producto o mercancía y los servicios para el traslado a su destino final (el transporte), las maniobras de las mercancías para moverla de una terminal a un muelle a un vehículo y el almacenamiento para la custodia de las mercancías hasta el

siguiente traslado; son factores importantes que exige el comercio internacional en nuestros días y que junto con otros nuevos valores como nuevas técnicas de compra/venta y gestión de stocks, le darán al comercio internacional un enfoque de logística integrada; es decir " Logística Comercial Internacional, el cual contribuye a optimizar las operaciones de comercio exterior en términos de costo, tiempo y calidad de servicio. Con ello se facilita un flujo uniforme de la carga entre todas las partes internacionales involucradas, a saber, exportadores, importadores y prestatarios de servicios (transportistas y operadores)".²

Los factores mencionados en el párrafo anterior son consecuencia de hechos relacionados entre sí que forman parte del gran proceso de cambio que está haciendo evolucionar al mundo actual de la Logística Internacional, prueba de ello es el surgimiento al mismo tiempo del concepto de calidad total ello implica una transformación profunda de las estructuras empresariales pues procura atender la satisfacción de las necesidades del cliente de manera integral considera como parte de la empresa a los proveedores de la misma, esto es un cambio de mentalidad, basa su esfuerzo en equipos de trabajo, utiliza la creatividad como una habilidad para adaptarse y satisfacer a los clientes, incorpora el uso de herramientas estadísticas para mejorar la comunicación y un mejor conocimiento de la realidad, además privilegia el ahorro de materia prima y energía con lo cual procura un óptimo aprovechamiento de los equipos del recurso humano, del tiempo y del espacio.

Ante este escenario todos los países deberán adaptarse a los requerimientos que exige el Intercambio Comercial sobre todo en materia de distribución física de las mercancías, por tal motivo es indispensable atacar los nichos específicos de transporte, es decir las empresas encargadas de proveer el servicio de transporte deberán mejorar y modernizar sus sistemas de transporte para operarlos en forma integral, a fin de que el servicio que proporcionan sea el requerido hoy en día por la operación de Logística Internacional, con la finalidad de que el intercambio entre las naciones sea siempre el más eficiente y por lo tanto el más competitivo. Tales acciones se han extendido a la infraestructura de las terminales terrestres, marítimas y aéreas, a la logística, así como al equipo de los diversos modos de transporte.

Esta necesidad de que las empresas de logística mejoren su capacidad y su eficiencia en su servicio, ha permitido que las empresas que tienen intercambio comercial con otros países, puedan eficientar su operación. Es evidente que para que las economías nacionales puedan desarrollarse a través de su participación en el comercio mundial tendrán que adecuar sus conceptos y prácticas relativas al transporte y a la distribución.

² Ruibal Handabaka, Alberto, *Gestión Logística de la Distribución Física Internacional*, Grupo Editorial Norma, Colombia, 1994, pp 461

El concepto de logística de la cadena de transporte esta hoy generalmente admitido, entendiéndose como tal el procedimiento para utilizar todas actividades que garantizan la entrega de mercado a través de una cadena de transporte que va de un extremo a otro. Para optimizar la totalidad del sistema, el enfoque logístico consiste en decidir cuándo, dónde, y de qué manera hay que tomar determinadas medidas. Es importante destacar que la contenerización constituye un factor fundamental que ha impulsado de manera significativa el intermodalismo del transporte internacional de mercancías.

El comercio internacional exige actualmente que el movimiento de la carga sea más rápido, más eficiente y más económico. Por ello, las grandes compañías navieras han aprovechado la flexibilidad y las posibilidades de mejora con base en la utilización de contenedores para organizar y estructurar los servicios del transporte marítimo en las distintas regiones del mundo, especialmente donde hay tráfico intenso.

La ruta tradicional de puerto a puerto ha sido sustituida actualmente por verdaderas redes organizadas en torno a los puertos de transporte los cuales entran en contacto y se cruzan las diversas rutas, así las compañías han podido conectar los distintos puntos de comercio, aumentando el tamaño de sus buques y utilizándolos de manera intensiva, con ello han conseguido realizar economías de escala en el transporte oceánico gracias a la reducción de los costos unitarios y de los tiempos.

1.1 TRANSPORTE AEREO

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright, hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, el año 1903, no fue hasta después de la I Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

Tras la II Guerra Mundial, el transporte aéreo comercial recibió incluso un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial.

El transporte aéreo ofrece una mayor seguridad y manejo de los productos tanto en el traslado como en las terminales aéreas. Por lo tanto este tipo de

transporte es recomendable para la movilización de mercancías perecederas, bienes suntuarios o de valor, mercancías con poco peso y volumen, medicinas, aparatos de precisión y en general bienes que requieran cierta urgencia para su exportación/importación. Sin embargo debido a su rapidez en el manejo de las diferentes cargas, este medio de transporte representa una vía demasiado cara y que para una empresa que tenga un gran volumen de carga no sería el medio apropiado.

"Vinculado a este medio existen los reexpedidores o consolidadores de carga, quienes han negociado atractivas tarifas con líneas aéreas. Consolidar carga significa agrupar mercancía de varias empresas hasta lograr un peso considerable que les permita operar con tarifas más económicas que las normales lo que hace que sus clientes abatan costos."³

Las tarifas de las líneas aéreas son acordadas, establecidas y coordinadas por un organismo internacional de nombre International Air Transport Association (IATA); sin embargo cada uno de los países miembros, a través de sus oficinas competentes (en el caso de México, La Secretaría de Comunicaciones y Transportes) tiene que revisar cada una de las disposiciones emitidas por la IATA.

1.2 TRANSPORTE TERRESTRE

El Autotransporte normalmente puede contratarse por servicio consolidado o por caja completa, de optar por esta última, el tamaño de la caja más recomendable es la de 48', pues es la más frecuentemente utilizada en operaciones internacionales de comercio, sobre todo si se contrata el servicio de puerta a puerta ya que lo único que se tendría que cambiar sería el tractor evitado sí cualquier clase de maniobras con la mercancía.

En el caso mexicano es el medio de transporte más utilizado en nuestro comercio internacional, principalmente con los Estados Unidos ya que representa casi el 60% de la carga transportada.

1.3 TRANSPORTE FERROVIARIO

Este medio de transporte surgió hace aproximadamente 2 siglos, en Inglaterra, considerado como uno de los grandes inventos de esa época, su importancia ha trascendido hasta nuestros días pues sigue siendo muy indispensable para el movimientos no nada más de personas, si que también ha servido para el

³ Sagahon Hervert H., *Manual Práctico del Comercio Exterior*, 3ª ed., México, pp 67

desarrollo de las industrias de los países, al transportar todo tipo de mercancías.

Este medio de transporte de mercancías es recomendado cuando las cargas sean voluminosas y de gran peso y que sobre todo vayan a recorrer distancias mayores a los 500 kilómetros.

Es importante mencionar que la red ferroviaria está enlazada con los puertos marítimos y a las fronteras de cada uno de los países, por ejemplo con lo que respecta a México y Estados Unidos existen convenios de colaboración con las diversas líneas de ferrocarril de ambos países.

Pese a que en materia de ferrocarriles actualmente existe un enorme rezago de aproximadamente 80 años, existen algunas voces que se levantan argumentando que para que este sector adquiera competitividad se debería de reducir antes que ampliar la red ferroviaria, ya que sólo 11,200 kms de un total de 24,500 generan el 85% de sus ingresos netos. Ello, fundamentalmente, por la vocación que se le ha dado al ferrocarril y su innegable impacto social.

De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el sistema ferroviario requiere alcanzar niveles de competitividad de los cuales todavía dista notoriamente. Por ejemplo, los volúmenes de carga de algunos ferrocarriles de Estados Unidos son 150% superiores a los de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).

EL sistema ferroviario de nuestros vecinos del norte moviliza, en el caso de Estados Unidos el 59% de la carga terrestre y en el caso de Canadá el 86%; en México, únicamente alcanza el 21% a pesar de que la red básica prioritaria de FNM cuenta con la capacidad necesaria para proporcional los mismos volúmenes de transportación. Por sus características, el ferrocarril debería de constituir la columna vertebral del transporte masivo de mercancías a distancias medias y largas en todo el territorio nacional y, con la privatización, inclusive llegar a los mercados norteamericanos y trasladar nuestras mercancías por medio de conexiones hasta Canadá.⁴

1.4 TRANSPORTE MULTIMODAL

Al hablar del Transporte Multimodal en el Comercio Internacional queremos decir que es cuando se emplea dos o más medios de transporte, arriba citados, para el movimiento de mercancías. Estas operaciones deben estar

⁴ ANIERM, *El transporte y el Comercio Exterior de México*

perfectamente coordinadas tanto por el cliente como por las empresas que ofrecen el servicio, mediante un contrato comprometiendo a ambas partes.

Hoy en día en una operación de exportación/importación, es muy importante la utilización de estos medios para lograr un comercio, entre países, lo más eficiente posible.

En materia de transporte los requerimientos de infraestructura y por ende de inversión son tan necesarios como cuantiosos. El gobierno mexicano desde hace algunos años pero en particular a raíz de la crisis de 1995, ha puesto de manifiesto no solamente que no tiene la capacidad financiera para satisfacer las necesidades de transporte y comunicación, que de manera excepcional crecen en el país; también ha destacado que no debe ser la vocación del sector público, sino acaso por excepción, emprender los esfuerzos que esas obras exigen. Es el sector privado mexicano, articulado de ser necesario con empresas extranjeras, el que debe enfrentar el reto y aprovechar la oportunidad de participar en un actividad estratégica, como ésta.

Las necesidades en los próximos 15 años prevén la construcción y remodelación de 10 Kms. de vías férreas, la ampliación de 5 mil metros cuadrados de muelles, la construcción de 53 mil metros cuadrados de almacenes, el equipamiento de 20 puertos de altura, la remodelación de 12 aeropuertos y la construcción de uno más, para servir al área metropolitana. Para toda esta obra se requiere una inversión a realizar hasta el año 2000, equivalente al 24% del Producto Interno Bruto a precios actuales.⁵

1.5 TRANSPORTE MARITIMO

“ Es indudable que durante los últimos años han ocurrido importantes cambios en el ámbito del transporte marítimo internacional. El transporte marítimo internacional adquiere mayor importancia, la industria es cada vez más globalizada y las grandes empresas navieras utilizan tecnologías y sistemas logísticos cada vez más avanzados. Se vive un proceso de conformación de una nueva organización de las rutas de transporte por vía marítima, aunado a que el ritmo de crecimiento del comercio mundial ha sido superior al del la producción.

Esta expansión del comercio mundial ha sido impulsada principalmente por la internacionalización de la producción, la apertura económica de países que antes no participaban de manera significativa en la economía mundial, la

⁵ ANIERM, *El transporte y el Comercio Exterior de México*

relocalización de industrias en otros países, y la evolución experimentada por la industria del transporte.⁶

“ LAS DISTINTAS ETAPAS DEL PROCESO DE TOMA DE DECISIÓN QUE realiza la persona a cargo de la DIF en una empresa de comercio exterior, comienzan con el estudio de la carga que se va a transportar. La primera etapa consiste en establecer el tipo (general o a granel) y la naturaleza (perecedera, frágil, peligrosa, de dimensión y peso especiales) de la carga. La segunda consiste en determinar la preparación de los distintos artículos. El embalaje implica definir el embarque internacional, lo cual incluye las características de los bienes, el modo de transporte y el material de embalaje. El mercado incluye, por su parte, las características y el tipo de marcas. Por último, se evalúan las dos principales modalidades de unitarización (paletización o contenedorización) ”.⁷

El Transporte Marítimo es sin lugar a dudas el medio por el cual se pueden transportar grandes volúmenes de carga, principalmente aquellas con grandes pesos. Así mismo, en la práctica día a día del Comercio Internacional es común que las empresas con grandes volúmenes de carga utilicen este medio, sobre todo cuando la distancia entre países es muy larga; además el costo por movimiento representa mucho menor que el aéreo. Sin embargo un dato que es muy desalentador es el hecho que en México no existe lo que podamos llamar una flota mercante Nacional, los buques extranjeros mueven anualmente el 90% del Comercio Internacional con más de 100 millones de toneladas de productos y los barcos mexicanos a veces ni siquiera mueven el 10% restante.

Un buque de carga puede tener diferentes rutas o tráficos establecidos, por ejemplo la de Cabotaje, en el cual dichos buques tienen preestablecidas ya sus rutas a lo largo de un litoral, costeano puertos nacionales aun cuando pasen de un litoral a otro; y el de Altura, en el cual los buques tienen rutas con servicio interoceánico.

En la actualidad y debido a la gran diversidad de mercancías que se intercambian, de acuerdo a las necesidades de los países, existen varios tipos de buques, tales como:

- Buques Graneleros
- Buques Petroleros
- Buques Porta Cementos (cementeros)
- Buques Porta Contenedores

⁶ Con y Ledesma, Fernando (ANIERM), El Transporte Marítimo Internacional: Factor para agilizar la plataforma exportable. (Conferencia)

⁷ Ruibal Handabaka, Alberto, Op Cit, pp 3

- **Buques Porta minerales**

Las tarifas que establecen las Navieras por el manejo o transporte de las diferentes mercancías se pueden clasificar en Tarifas Específicas ya que la Naviera la vende de acuerdo a una clasificación determinada, por clase de producto o por fracción arancelaria. La Tarifa Promocional, la cual se proporciona a la empresa cuando ésta misma trata de introducir un nuevo producto a su mercado. Las Tarifas abiertas son cuando están sujetas a negociación entre los actores (Naviera/Cliente) por productos específicos, mismos que pueden tener un precio fluctuante en el mercado.

En el momento en que una empresa renta espacio y equipo a una Naviera, para que ésta le transporte su carga, se dice que se está generando un contrato de transporte marítimo de mercancías. Este contrato enmarca las condiciones de prestación de servicios, es un título representativo de las mercancías, transferible y negociable, pudiendo el consignatario disponer de dichas mercancías mediante el endoso de este contrato. Automáticamente se convierte en un recibo de carga y en el documento probatorio de la mercancía en el buque; dicho contrato es el denominado **CONOCIMIENTO DE EMBARQUE o BILL OF LADING (B/L)**.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Hablar del conocimiento de embarque es hablar de la historia del transporte marítimo y de su desarrollo. Es cierto que en la antigüedad este documento no se utilizó, pues generalmente el naviero, armador, capitán y propietario de las mercancías eran una sola persona. Posteriormente, en la Edad Media, las mercancías al ser embarcadas eran acompañadas por el propio comerciante, propietario de las mismas, de ahí que fuera ilógico pensar en la existencia de este documento.

No viene a ser, sino hasta el momento en que nacen los corresponsales en el extranjero, los agentes o representantes del comerciante, cuando ya no es necesario que éste acompañe a sus mercancías en el buque; aparece entonces el primer antecedente del conocimiento de embarque: el registro de las mercancías a bordo en el "cartulario" del buque.⁸ Desde luego, ese registro era hecho por un escribano a bordo, el que al ser requerido poco a poco por los cargadores para que les entregara extractos de sus registros, dio lugar a que se iniciara la expedición de títulos volantes, otro de los antecedentes del conocimiento de embarque.

⁸ Salgado y Salgado J.E. *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*, México, pp. 11

" En el siglo XIII aparece ya el recibo que extendía el capitán para las mercancías cargadas a bordo; más tarde, en el siglo XV, gracias al desarrollo del seguro marítimo sobre facultades, es decir aquel seguro sobre las mercancías, ese recibo adquirió gran importancia. Como tal recibo quedaba en las manos de los expedidores o cargadores, éstos nos hacían del conocimiento de los consignatarios a través de guías, muy parecidas a las utilizadas en el transporte terrestre. Sin embargo, como esos documentos se prestaban para hacer fácilmente fraudes a los terceros, se tuvo que combinar ambos, con lo que nació el conocimiento de embarque".⁹

El documento que aquí nos ocupa hubo de pasar por diversas etapas que son las siguientes:

- a) Simples recibos de las mercancías, hasta 1590. Sin lugar a dudas hat que tomar muy en cuenta los grandes descubrimientos del siglo XV, especialmente el de América en 1492, que sería decisivo.
- b) Prueba de la existencia de contrato de transporte de mercancías por mar, a partir de 1590, cuando ya se encuentran verdaderos formularios tipo, por ejemplo los holandeses y españoles, de los que todavía hoy en día se recogen fórmulas en los conocimientos de embarque actuales.
- c) La característica de representatividad de las mercancías aparecerá a finales del siglo XVII, la que, sin embargo, será muy discutida durante todo el siglo XVIII. No obstante esto y ante la presión del incremento del comercio mundial, surgió a raíz de la revolución industrial originada en la Gran Bretaña, el conocimiento de embarque adquiere esta fuerza, que se consagra en las propias leyes. Ya en 1807 nadie discute esto, pues se incluye en el propio Código de Napoleón, Código de Comercio de 1807.
- d) A raíz de la Revolución Industrial ya para el siglo XIX, y la aparición y utilización de la máquina de vapor en las embarcaciones para la creciente movimientos de riqueza provenientes de las colonias europeas, así como la creación de servicios de línea aparece finalmente el conocimiento de embarque o el llamado recibo para embarque. Sin embargo durante muchos años fue muy discutido.

No será sino hasta la adopción de las Reglas de la Haya, a través del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, del 24 de agosto de 1924, cuando este tipo de conocimiento de embarque adquiere título de naturalización, siendo hoy día uno de los más comunes. A partir de ese momento nadie discute la gran

⁹ Sagahon Hervert H., *Manual Práctico del Comercio Exterior*, 3ª ed., México, pp 71

importancia que reviste el conocimiento de embarque dentro las operaciones de Comercio Internacional vía marítima.

Siguiendo con los aspectos que enmarcaron la creación de un documento que amparara las cargas de los clientes, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de Hamburgo, del 30 de marzo de 1978, nos dice que siempre que se emita otro documento distinto al conocimiento de embarque, pero que sirva de prueba de que se han recibido las mercancías, tal documento deberá, asimismo establecer la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado un contrato de transporte marítimo y de que el porteador o transportista se ha hecho cargo de las mercancías descritas en tal documento.¹⁰

Después de haber analizado el entorno histórico, podemos decir que el Conocimiento de Embarque es un documento jurídico que constituye el contrato de transporte y refleja las responsabilidades y exoneraciones de las partes contratantes.

El Conocimiento de Embarque es redactado por el transportista bajo la supervisión de abogados en la rama marítima, en estricto apego de las regulaciones internacionales para transporte marítimo y una vez que ha sido autorizado debe ser consultada y aprobada por los participantes. Independientemente de las particularidades del tráfico para el cual está destinado el Conocimiento de Embarque, que pueden ser reflejadas en algunas cláusulas adicionales específicas, todos los Conocimientos de Embarque son similares en su contenido no importa cual sea su redacción, esto es debido a la unificación de criterios de las legislaciones marítimas imperantes en la mayoría de los países: Reglas de la Haya-Visb y la de Estados Unidos de Norteamérica (COGSA)¹¹

En el momento que cualquier país que acepte las Reglas Internacionales de Transporte de Mercancías por Mar, estas mismas las debe ratificar e incorporar en la legislación que corresponda (ya sea la Ley de Comercio o la Ley de Navegación) de su país. México ratificó en Agosto de 1994 las reglas de la Haya-Visby, mismas que se encuentran integradas a la Ley de Navegación.

Sin embargo para que una Regla Internacional sobre Transporte Marítimo sea vigente tiene que ser ratificada por lo menos por 20 países, en las reglas de Hamburgo esto no fue logrado sino hasta 1990. El tiempo que debió transcurrir antes de su ratificación y los países que la efectuaron se debe a que las reglas son totalmente parciales hacia la carga por lo que a excepción de Chile y Australia, países que cuentan con una flota mercante importante, los países

¹⁰ Sagahon Hervert H., *Manual Práctico del Comercio Exterior*, 3ª ed., México, pp 70

¹¹ TMM, Seminario de Inducción Fuerza de Ventas de TMM, 1998.

que ratificaron son países importadores con exportaciones limitadas a unos cuantos productos y sin flota mercante de tráfico internacional.

FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

"El conocimiento de embarque es el recibo de las mercancías que el transportista entrega al usuario un vez que el barco que las transporta ha zarpado o cuando las recibe para su embarque. El conocimiento de embarque tiene las características legales de un contrato y en consecuencia es un documento negociable y susceptible de ser endosado, lo que lo convierte en Título de Propiedad de las mercancías descritas en el documento. El conocimiento de embarque se emite en tres originales que deben ser sellados y firmados por la línea naviera o su agente consignatario. Para el retiro de las mercancías en el puerto de destino, es necesario presentar un original debidamente revalidado por la línea naviera, constando que no existe adeudo a cargo de la mercancía. Una vez entregada, pierden validez los otros originales."¹²

El B/L también lleva impreso que la carga se encuentra en Aparente Buen Orden y Condición, adicionalmente los embarcadores exigen la anotación de CLAN ON BOARD, lo que representa para el comprador de la mercancía una garantía implícita por parte del transportista que las mercancías no tienen ningún daño. Esta garantía representa la mayor responsabilidad para el Naviero ya que jurídicamente se interpreta como prueba irrefutable de que las mercancías están en perfectas condiciones. Por lo tanto es obligación de la Naviera reflejar en el Conocimiento de Embarque las condiciones reales en que se encuentran.

Para cumplir con las obligaciones se deben tomar en cuenta las siguientes circunstancias:

1. Contenedores FCL, la Naviera recibe un contenedor cerrado e ignora el contenido y las condiciones de la carga en su interior por lo que se debe indicar DICE CONTENER, Y LLEANDO, ESTIBADO Y CONTADO POR EL EMBARCADOR (Said to contain, Shipper Load Stow and Count)
2. Carga suelta empacada (LCL o B.B.) lo que recibe la Naviera son cajas, cartones, pacas etc. Que impiden ver en su interior, por lo que sólo pueden ver las condiciones del empaque. Que de presentar daños o anomalías deberán ser reflejados en el B/L, adicionalmente se deberá indicar, antes de la descripción de la mercancía, que dichas cajas DICEN CONTENER

COMO EVIDENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

¹² ANIERM " *Guía para el usuario del transporte*", México, 2001, pp 6

El Conocimiento de Embarque constituye el Contrato de Transporte ya que mediante el clausulado de la primera página se expresan las responsabilidades (con sus límites) del transportista así como las responsabilidades del embarcador. Adicionalmente se establecen las partes contratantes, las características del transporte o sea donde inicia y termina la responsabilidad del transportista. El Conocimiento de Embarque debe de estar diseñado de manera que refleje exactamente todas las alternativas que un transporte moderno, de tipo Multimodal, tiene y debe ser correctamente llenado, a fin de que las responsabilidades derivadas del contrato queden cubiertas.

Al igual que en su función de recibo de la carga lo que se registre en el texto del Conocimiento de Embarque queda como afirmación contundente de lo contratado, por ejemplo cuando se registra que el flete ha sido PRE-PAGADO (Freight Pre-Paid), cuando en realidad no lo ha sido y se entrega al embarcador o terceros el original, resulta imposible el ejercer legalmente la retención de la carga en el puerto de descarga, por falta de pago; le vasta al cliente final mostrar a las autoridades el Conocimiento que dice PRE-PAGADO, para que estas liberen la carga.

COMO TITULO DE POSESION DE LA CARGA

El Conocimiento de embarque es un TITULO NEGOCIABLE por lo que puede ser endosado a favor de terceros quienes no necesariamente se encuentran nombrados en el documento. El original del Conocimiento de Embarque debidamente endosado otorga al poseedor del mismo el derecho de recibir las mercancías.

En la gran mayoría de los casos la compra-venta de mercancías en el mercado Internacional, se realiza a través del instrumento bancario conocido como CARTA DE CREDITO. Mediante el cual el comprador se compromete a pagar al banco el valor de las mercancías siempre y cuando se cumplan todas las especificaciones contenidas en dicho documento.

Con lo que respecta a los requisitos de la CARTA DE CREDITO, éstos son estipulados por el comprador y ni el banco. Al abrirse una Carta de Crédito, el comprador de las mercancías paga un porcentaje de comisión bancaria basado en el monto de la carta, sin embargo el monto de la Carta de Crédito no es liquidado sino hasta después de que las mercancías han sido embarcadas y el banco notifica que los documentos se encuentran en su poder. Por otro lado es de suma importancia tomar en consideración la NEGOCIABILIDAD de los Conocimientos de Embarque cuando existen Cartas de Crédito, ya que trae

como consecuencia que el transportista ignore quien tiene derecho legitimo sobre la carga y sólo puede asegurarse de que está entregando correctamente las mercancías, cuando recibe a cambio el Original del B/L, de lo contrario responsable jurídicamente ante el legitimo propietario por el valor de las mercancías.

Adicionalmente el B/L tiene una cuarta función, exclusivamente dentro de la República Mexicana, que es la de ser factura fiscal de los fletes siempre y cuando reúna las características que especifica la SHCP.¹³

¹³ Sagahon Hervert H., *Manual Práctico del Comercio Exterior*, 3ª ed., México, pp 67

2. LA RELACION COMERCIAL MÉXICO CHILE EN LA DECADA DE LOS AÑOS 90

" En el pasado reciente la economía mexicana estaba inmersa en un esquema de crecimiento hacia adentro, las exportaciones en los años 70 representaron 5% del Producto Interno Bruto (PIB), mientras que su comercio exterior significó 13% de este indicador. La década de los 80 marca el inicio de un profundo proceso de cambio estructural caracterizado entre otros aspectos por la racionalización de la protección comercial. En 1983 se dan los primeros pasos para llevar a México a una apertura hacia el exterior sin precedentes; al reducir el número de fracciones arancelarias sujetas al permiso previo de exportación. Paralelamente la tasa de protección arancelaria promedio de la economía mexicana se redujo de 16.4% en 1982 a 9.5 en 1989. En 1986, se firma el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT sus siglas en Inglés). En 1987 se establecen reducciones arancelarias considerables ligadas al Pacto, y en 1988 aranceles preferenciales para importaciones provenientes de países latinoamericanos. En 1989 se suscribe un Convenio para facilitar el comercio y la inversión entre México y Estados Unidos. La década de los 90 ha presenciado la firma de Tratados Comerciales con países del norte y su de nuestras fronteras ".¹⁴

Las negociaciones comerciales internacionales de México son fundamentales en la promoción de las operaciones de comercio internacional y constituyen un instrumento en la estrategia y modernización de nuestro país. Por ello, México con la firme visión de solidificar su política económica y diversificar sus mercados, ha firmado Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, Colombia y Venezuela, Unión Europea, Israel, Chile, Costa Rica, Nicaragua; para principios de este siglo suscribió un tratado con el Salvador, Guatemala y Honduras, mismo que entró en vigor en el 2001.

Con Uruguay se amplió el Acuerdo de Complementación Económica, en diciembre de 1999, lo relevante de esta ampliación es que aproximadamente el 90% de las partidas de la Tarifa quedarán libre de arancel. En 1998 se amplió el también Acuerdo de Complementación Económica con Argentina, suscrito en el marco de ALADI. Con Brasil, se ha venido negociando un proceso para concretar un nuevo Acuerdo, muy parecido al que tenemos en vigencia con Argentina y Uruguay. Con Perú, a partir del 28 de febrero/2000, se acordó una ampliación del Acuerdo de Complementación Económica para incluir preferencias para algunos productos de interés de ambas partes, así como un mecanismo de solución de controversias.

¹⁴ Castañeda Jiménez L. V. *Crecimiento de las Exportaciones.....* en ANIERM, Vol XXXI, p. 13, 1999.

Por otro lado se han hecho negociaciones para lograr otros TLC'S con Trinidad y Tobago, Ecuador y Panamá, así mismo se está trabajando con Brasil para concretar un acuerdo en el marco de ALADI, con preferencias arancelarias para los productos de interés de los países y para establecer normas, entre otras, en materia de acceso a mercados, reglas de origen, normas técnicas y fitosanitarias, así como un mecanismo de solución de controversias.

Mientras se concluye las negociaciones con Brasil, se ha desarrollado un acuerdo transitorio en materia automotriz el cual entró en vigor el 27 de julio/2000 y mismo que tendrá una vigencia de dos años, prorrogable a un año más, lo cual beneficiará en gran medida a las exportaciones mexicanas de unidades completamente ensambladas.

Tomando en cuenta todas las negociaciones en las que México ha participado para diversificar la economía, al establecer diversos vínculos económicos con diferentes países tanto en el continente americano como en otros continentes, nuestro país sobresale de entre los países latinoamericanos en la conformación de alianzas estratégicas, por ser el país que tiene el mayor número de Acuerdos Comerciales concretados

México ha logrado intensificar el intercambio comercial con sus socios

→ A partir de la entrada en vigor de los TLCs nuestras exportaciones a Centro y Sudamérica han crecido:



Fuente: Secretaría de Economía con datos de Barpuccio. Tasa de crecimiento exportaciones 2000 vs. 1994
 +Chile 2000 vs. 1991 *Nicaragua 2000 vs. 1998

2.1 El Acuerdo de Complementación Económica y el Tratado de Libre Comercio, en el intercambio comercial México-Chile.

En el sexenio de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) se implementó el Programa Nacional de Desarrollo, que además de otros muchos objetivos, tenía la premisa de modernizar la planta productiva e industrial del país con el objetivo de impulsar el comercio exterior mexicano y ampliar la tendencia de diversificación de los mercados mexicanos en el mundo.

En este contexto y con el objetivo de incrementar las operaciones internacionales de comercios entre México y Chile, los gobiernos de ambos países concretaron mediante negociaciones bilaterales, el Acuerdo de Complementación Económica México-Chile, el cual estuvo vigente de 1992 a 1998. Posteriormente en el mes de junio de 1999, entró en vigor el Tratado de Libre Comercio que es el que actualmente rige el intercambio comercial entre ambos países.

Ya para finales del siglo pasado, el proceso de desgravación arancelaria había alcanzado a casi la totalidad de los productos que se intercambian, bajo la tutela de estos acuerdos bilaterales.

El Acuerdo de Complementación Económica México-Chile.

Las últimas dos décadas del siglo pasado representaron años de intensas transformaciones en materia de política económica especialmente en comercio Exterior, pasamos de ser una nación con política proteccionista de su mercado interno a un país con política económica encaminada a la apertura al exterior, lo cual ha impactado significativamente la productividad de la industria mexicana y por ende a su comercio.

Hoy en día las negociaciones comerciales y en particular los tratados de libre comercio, son un pilar dentro de la estrategia económica de México que permite enfrentar con éxito la creciente competencia mundial y asegurar un crecimiento económico sostenido en el corto y largo plazo, lo que ha permitido a México insertarse de manera eficiente en los mercados internacionales.

Nuestro país ha negociado 10 Tratados de Libre Comercio que otorgan acceso seguro y preferencial a los mercados de 31 países en tres continentes. Nuestra red de Tratados de Libre Comercio nos brindan acceso a más de 860 millones

de consumidores lo cual genera enormes oportunidades para el sector exportador, esto contribuye a la generación de más empleos y mejor remunerados

Las misiones comerciales de México se han multiplicado al poner en vigor éstos acuerdos comerciales con países del Norte, Centro y Sudamérica, Israel y Europa. En 1992, como ya lo habíamos mencionado, entró en vigor el Acuerdo de Complementación económica con Chile, 1994 el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en 1995 se pusieron en marcha Tratados de Libre Comercio con Bolivia, Costa Rica, Colombia y Venezuela. En el marco del Grupo de los Tres (G-3), y en 1998 con Nicaragua. En el año 2000 entraron en vigor los TLC con Israel y la Unión Europea y se concluyeron las negociaciones con el llamado Triángulo del Norte, conformado por El Salvador, Guatemala y Honduras, y con la Asociación Europea de Libre Comercio conformado por Islandia, Leichtenstein, Noruega y Suiza.

Precisamente en este capítulo analizaremos la importancia para nuestro país, de la relación comercial que existe con Chile, a través de los acuerdos bilaterales que han establecido. Primeramente el Acuerdo de Complementación Económica que se firmó con Chile el 22 de septiembre de 1991 y que entró en vigor el 1º de enero de 1992 y posteriormente se convierte en la figura de Tratado de Libre Comercio, el cual entró en vigor en junio de 1999.

Como ya lo había mencionado, el Nuevo Orden Mundial exige que los países con políticas económicas abiertas a otros mercados, dirijan dichas políticas mediante la conformación de bloques económicos y consecuentemente con la firma de Tratados Comerciales.

Tomando en cuenta esta perspectiva, entre los bloques económicos más relevantes podemos citar: en América el conformado por Estados Unidos, Canadá y México, el Mercosur integrado por Brasil, Uruguay, Argentina y Paraguay, en Europa la Unión Europea y el ASEAN integrado por países del Sudeste Asiático, entre otros más. Sin embargo en gran mayoría de estos bloques económicos, por diferencias internas, han provocado la limitación y por ende la concretación de sus objetivos.

“ A raíz de estas limitaciones para la consolidación de proyectos de integración económica en la zona, se confirmó en América Latina un organismo que promoviera la integración latinoamericana mediante la cooperación y complementación económica entre sus miembros, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) se consolidó como el cuerpo económico regional para establecer las pautas y lineamientos a seguir y así

alcanzar los beneficios económicos que cada país anhela a través de su apertura comercial".¹⁵

La participación de nuestro país y la de Chile en la ALADI, representó el marco y el punto de partida para una mayor y más intensa interacción económica entre ambos países. Así mismo la intervención de ambos gobiernos en los foros de la ALADI, dio pauta para la participación de México y Chile en otros foros, como la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y en el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), con el firme propósito de fijar las bases para lograr sanear sus economías y contribuir en el desarrollo de estrategias de cooperación entre los países latinoamericanos.

Para principios de la década de los 90's, del siglo pasado, dentro de las estrategias de política económica de los presidentes de ambos países, Patricio Aylwin por Chile y Carlos Salinas de Gortari por México, estaba la realización de una agenda política-económica entre ambos mandatarios, es por eso que en la visita del ex presidente de México CSG a Chile, el 23 de marzo de 1990, comenzaron las negociaciones para el establecimiento de relaciones bilaterales.

" Finalmente después de varias negociaciones, con la finalidad de impulsar las relaciones comerciales entre ambos países, aprovechando las ventajas de las nuevas estrategias de comercio bilateral en el marco de ALADI, firman el primer Acuerdo Comercial Bilateral que se concreta en este organismo en 1991, titulado Acuerdo de Complementación Económica México-Chile.¹⁶ Su objetivo es intensificar las relaciones económicas y comerciales entre los países signatarios en el contexto del proceso de integración establecido por el Tratado de Libre Comercio, por medio de una liberalización total de gravámenes y restricciones a las importaciones procedentes de las Partes.

Por otra parte, aumentar a los mayores niveles posibles y diversificar el comercio recíproco entre los países signatarios; coordinar y complementar las actividades económicas en especial en las áreas productivas de bienes y servicios; estimular las inversiones encaminadas a un intensivo aprovechamiento de los mercados y de la capacidad competitiva de los países en las corrientes de intercambio mundial, y facilita la creación y funcionamiento de empresas bilaterales y multilaterales de carácter regional.

Tomando en cuenta lo anterior podemos decir que la ALADI representó el punto de partida para la conformación de proyectos económicos en la región, los cuales iban encaminados a la integración regional, teniendo como punto

¹⁵ García Dagio, Adriana, El Acuerdo de Complementación Económica.... Tesis Licenciatura, UNAM, 1997, pp 5

¹⁶ Idem pp 43

principal la interacción comercial entre los países latinoamericanos, de una manera paulatina y con un esquema en el cual los diferentes países del continente americano con economías similares, se integraran a un mismo proceso, lo cual permitiría mantener y desarrollar relaciones comerciales sólidas.

Ya para los primeros años de última década del siglo 2000, México y Chile representaban las economías más sobresalientes y sólidas, de entre los países latinoamericanos y por su puesto las dos economías se complementaban perfectamente, por ejemplo mediante este acuerdo la productividad agrícola y hortofrutícola de Chile, representa una gran importancia para las importaciones de nuestro país; por el otro lado, la actividad industrial de bienes manufacturados de México, en la industria automotriz, autopartes y química son complementos importantes para industria de Chile.

En este sentido, Chile es un país con un mercado de consumo muy grande y que por supuesto para México representa una zona económica estratégica, con grandes oportunidades para los productos terminados procedentes de nuestro país. Esto se refleja mediante tratos arancelarios especiales, mismos que se establecieron en el marco del Acuerdo de Complementación Económica y que colocan a los productos mexicanos en una mejor posición, a los de otros países de la región y de otros continentes.

Como podemos ver en la práctica, la política económica manejada por México y Chile, es un claro ejemplo de la tendencia mundial de la apertura de las fronteras de los países, y que está alentando y facilitando la apertura comercial mediante el establecimientos de incentivos a las operaciones de comercio exterior (importaciones o exportaciones) de los dos países; así mismo diversificando la industria, buscando nuevos mercados y facilitando la inversión extranjera.

Dentro de los aspectos que hizo atractivo la firma del Acuerdo de Complementación Económica, es la cuestión geográfica, los dos países se encuentran conectados por el mismo Océano (El Pacífico) lo que facilita y hace más eficiente el movimiento físico de las mercancías, así mismo la participación de diversas empresas prestadoras de servicios de logística, hacen más competitivos los costos, los trámites aduaneros son más ágiles, y como ya habíamos visto, los aranceles se hacen más atractivos.

Precisamente dentro del Acuerdo bilateral, el tema del transporte de mercancías juega un papel fundamental para el cumplimiento de los objetivos. Por tal motivo se incorporaron algunos puntos, los cuales estaban encaminados a dar un mayor apoyo a la libre entrada y salida de puertos nacionales, de buques del sector público y privado, de cada uno de los países signatarios. Por otro lado en materia de transporte aéreo, se crearon las bases para impulsar la infraestructura de este medio de transporte, de tal manera que

ayudó a incrementar los flujos de carga aérea y por supuesto el transporte de pasajeros, a través de empresas como nacionales Lan Chile, Aeromexico, Mexicana de Aviación entre Otras.

Teniendo en cuenta que los únicos medios de transporte de carga entre México y Chile, son el marítimo y el aéreo, podemos decir que el transporte multimodal se complementaría en el momento que la carga se encuentre físicamente en los puertos marítimos o aéreos, e intervinieran entonces, las empresas de transporte terrestre, ya sea por camión o ferrocarril, los cuales transportarían la carga al cliente final. Todo esto con la finalidad de ofrecer a los exportadores/importadores, mayor seguridad a sus cargas con mejores tiempos de entrega y mejores tarifas para el transporte, almacenaje y maniobras.

Como se verá más ampliamente en el siguiente capítulo anterior, existen empresas navieras las cuales ofrecen el servicio de transporte marítimo y empresas reexpedidoras y consolidadoras de carga, las cuales ofrecen un servicio integrado de transporte de mercancías, es decir las empresas que quieran importar/exportar de/hacia México-Chile, tienen la seguridad de que este tipo de empresas le ofrecerán un servicio Puerta-Puerta.

" La supervisión del adecuado desarrollo y respeto de los anteriores puntos, quedan bajo control de la Comisión Bilateral del Acuerdo. Esta Comisión se encuentra establecida en la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Hoy Secretaría de Economía) y se encuentra formada por ejecutivos y especialistas en las negociaciones de México y Chile ".¹⁷

En el marco del Acuerdo de Complementación Económica México-Chile, se plasmaron las reglas que rigieron dicho acuerdo bilateral, con el propósito de proporcionar un adecuado desarrollo de las relaciones comerciales entre ambos países, para lo cual se crearon diversas instancias de índole económico, jurídico, técnico y administrativo, estas mismas controlarían y delimitarían los lineamientos de acción entre ambos países, con el objetivo de lograr un sano desarrollo del Acuerdo y un claro marco de acción con derechos y obligaciones para cada uno de los países.

REGLAS DE ORIGEN: son el porcentaje de valor agregado Nacional, lo cual queda establecido en el Acuerdo con el propósito de que las empresas, ya sean chilenas o mexicanas, que deseen exportar/importar gocen de los beneficios arancelarios al momento de ingresar la mercancía a territorio Mexicano/Chileno. Por tal efecto cada mercancía al entrar al país receptor, además de llevar factura comercial, lista de empaque, Bill of Lading/Guía Aérea, deberá ser acompañada por un certificado de origen.

¹⁷ García Dagio, Adriana, Op. Cit., pp 81

En este documento quedan perfectamente identificados los datos completos del exportador, del importador, la descripción correcta de la mercancía, fracción arancelaria y número de factura. Dicho Certificado de Origen otorgará un tratamiento arancelario preferencial, al momento de ingresar la mercancía al país receptor.

Cabe mencionar que para antes de entrar en vigor la figura del Tratado de Libre Comercio, en el caso de México, el Certificado de Origen que se requería era legalizado por la entonces Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (hoy Secretaría de Economía), para estas fechas ya no es necesario el trámite ante dicha Secretaría, es decir el Certificado de Origen pasó a ser de escritorio.

PRACTICAS DESLEALES DE COMERCIO: son aquellas acciones que los gobiernos de los países realizan para proteger su industria, mediante subsidios, dumping, subvenciones a las exportaciones, etc. Estas acciones frenarían la sana competencia internacional. Dentro del Acuerdo Bilateral México-Chile quedan plasmadas las acciones a seguir para frenar las dichas Prácticas Desleales de Comercio.

CLAUSULAS DE SALVAGUARDIA: en contra parte del apartado de Prácticas Desleales, las cláusulas de Salvaguardia establecen que en caso de que algún país participante del Acuerdo registre problemas en su planta industrial a causa de la apertura comercial, tendrá la facultad de imponer medidas que de alguna manera detengan las importaciones de los productos que estén afectando a la industria Nacional. Estas medidas no podrán extenderse por más de un año y se negociarán en el seno del Acuerdo.

SOLUCION DE CONTROVERSIAS: eran partes integrantes del Acuerdo de Complementación, a través de las cuales y con negociaciones pertinentes se logran la solucionar las diferencias que eventualmente surgían, durante la aplicación de dicho acuerdo. Principalmente en este apartado ayudaba al mejoramiento de las relaciones comerciales, entre México y Chile.

2.2 Periodos de Desgravación

El programa de desgravación representa dentro de cualquier acuerdo internacional, en el cual se pretenden liberalizar las economías de los países integrantes, el apartado más importante ya que en él se fijarán los porcentajes de aranceles que los importadores pagarán y los periodos de tiempo en los cuales se reducirán los porcentajes de aranceles hasta llegar a una tasa 0%.

En el caso específico de México-Chile, el periodo de desgravación dio inicio el 1º de enero de 1992. En dicho año se consideró un arancel común de 10% ad valorem, en este caso se buscó alcanzar una eliminación total de los aranceles en la mayoría de los productos comercializados por ambos países y que se

encuentran tipificados en la Tarifa de Impuestos de Importación, de cada uno de los países. De tal manera que los periodos de desgravación quedaron de la siguiente manera:

FECHA	ARANCEL MAXIMO COMUN
1° de Enero / 1992	10.0 %
1° de Enero / 1993	7.5 %
1° de Enero / 1994	5.0 %
1° de Enero / 1995	2.5 %
1° de Enero / 1996	0.0 %

Como ya lo habíamos mencionado, el cuadro anterior representa a la gran mayoría de fracciones arancelarias incluidas en la Tarifa de Importación de Chile, sin embargo se hizo otro grupo de desgravación par el resto de las fracciones arancelarias, el cual quedó de la siguiente manera:

FECHA	ARANCEL MAXIMO COMUN
1° de Enero / 1992	10.0 %
1° de Enero / 1993	10.0 %
1° de Enero / 1994	8.0 %
1° de Enero / 1995	6.0 %
1° de Enero / 1996	4.0 %
1° de Enero / 1997	2.0 %
1° de Enero / 1998	0.0 %

Tratado de Libre Comercio México-Chile

Como ya se había mencionado el principal objetivo de Acuerdo de Complementación Económica México-Chile, fue favorecer y ampliar el intercambio comercial entre ambos países, la vigencia del acuerdo bilateral fue de 1992 a 1998. De esta manera el 17 de abril de 1998, las negociaciones entre México y Chile concluyeron y el Tratado de Libre Comercio fue firmado en Santiago de Chile, durante la II Cumbre de las Américas y entrando en vigor el 1° de agosto de 1999.

Este Tratado de Libre Comercio tiene como objetivo ampliar los parámetros que se tenían con el Acuerdo, el cual contemplaba sólo la liberación del comercio y con el TLC se estableció una desgravación arancelaria la cual indica que desde el 1° de enero de 1996, México y Chile se encuentran libre del cargo de arancel a las importaciones. En el TLC se incluyen los aspectos de inversión y servicios, así como las compras del sector público, retoma el tema del transporte Aéreo, el cual se estableció desde el entonces Acuerdo de Complementación. Dentro de los compromisos del Tratado destacan el no aplicar medidas discriminatorias, eliminación de restricciones cuantitativas a las operaciones de importación de mercancías, entre los socios.

Por otro lado México decidió dejar fuera del Tratado a los productos agrícolas estratégicos como la cebada, malta, frijol y el trigo, así mismo dentro de las negociaciones, se estableció que los subsidios a los productos chilenos se comiencen a eliminar a partir de enero del 2003.

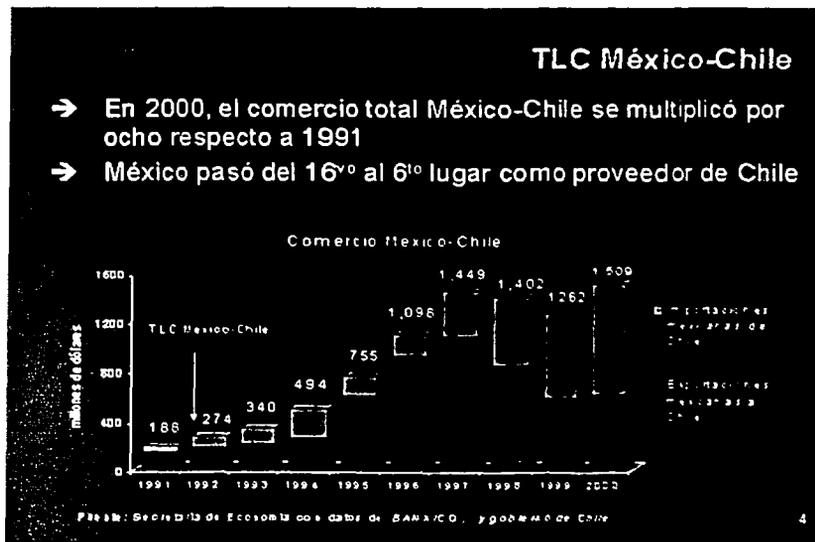
Uno de los capítulos más importantes, que quedaron plasmados en la negociación es el referente a las Reglas de Origen, en donde se incorporaron mecanismos de verificación y control de sanciones que permitieron mayor transparencia y seguridad a las empresas involucradas con el intercambio comercial, para cumplir con los requisitos que certifiquen la procedencia de las mercancías con el propósito de facilitar el acceso a los mercados correspondientes. Como ya lo hablamos mencionado anteriormente, de acuerdo con el TLC, los exportadores realizarán el Certificado de Origen de los productos, lo cual indica que ni el ministerio de comercio de Chile ni la Secretaría de Economía de México legalizarán dicho documento.

Las negociaciones que se realizaron en el seno del Tratado evitarán que las medidas sanitarias y fitosanitarias de se conviertan en barreras al comercio entre ambos países, las salvaguardias garantizan la protección de la planta productiva ante amenazas y no ante fines proteccionistas. Así mismo, el sistema de Solución de Controversias cuenta con un esquema que resolverá los conflictos entre inversionistas y el Estado; la Propiedad Intelectual incluye marcas, derechos de autor, derechos conexos, denominaciones de origen y medidas de observación de derechos.

Siguiendo con los aspectos negociados en el Tratado, vemos que cada país reconoció sus respectivas denominaciones de origen, en el caso de Chile, respetó el origen del tequila y del mezcal, por considerarlos productos de origen, por nuestra parte nuestro gobierno acordó respetar el origen del Pisco, Pajarete y vino asoleado. Con referente al capítulo de Telecomunicaciones, se estableció el acceso al uso de redes y servicios públicos en condiciones no menores a las nacionales; de igual manera la entrada parcial de hombres de negocios a territorio Nacional, se basó en el principio de reciprocidad simplificando así los procedimientos de entrada a cada país firmante del TLC.

" En el capítulo de política de competencia se establecen Monopolios y Empresas de Estados con lo que se incentiva a la promoción para cooperación entre las autoridades de ambos países por medio de un grupo de trabajo ".¹⁸

Como hemos podido observar a lo largo de este capítulo, las relaciones comerciales entre México y Chile se intensificaron con la entrada en vigor del Acuerdo de Complementación Económica y posteriormente con el Tratado de Libre Comercio, a tal grado que México se ha convertido en uno de los socios más importantes y dinámicos de Chile. En 1999 las exportaciones mexicanas dirigidas a nuestro socio andino crecieron 207%, respecto al mismo periodo de 1991, superando los 578 millones de dólares. Con ello México pasó del decimosexto al séptimo lugar como proveedor de Chile, desplazando a países como Francia, España y el Reino Unido, entre otros.



¹⁸ *Tratado de Libre Comercio México Chile*,.....en ANIERM, Vol XXXI, pp. 30, 1999.

2.3 La logística Internacional en el comercio México-Chile.

Para la última década del siglo pasado, Chile se había convertido en modelo económico a imitar por todos los países de la región, su liberalización económica, misma que ya se había dado una década antes, provocó una revolución tecnológica dentro del país, lo cual ayudó a que su industria contara con tecnología de punta, además era el único país latinoamericano que ya había privatizado casi el total de sus empresas estatales. En cambio México estaba saliendo de una gran crisis económica denominada la década perdida en los años 80's del siglo pasado.

Por tal motivo la propuesta de un acuerdo bilateral de preferencias arancelarias entre ambas naciones para 1991 y la firma de un Tratado de Libre Comercio en 1999, representaba un gran escaparate para los productos mexicanos y chilenos es decir un mercado de más de 120 millones de habitantes, se analizó atractivo para ambas naciones, el resultado fue un incremento en el intercambio comercial de 7.6 por ciento en la década de los 90's. Para 1991 el comercio entre ambas naciones representaba 174 millones de Dólares, ya para el año 2000 dicho intercambio comercial aumentó cerca del 100 %, 307 millones de Dólares.

De manera particular, el sector industrial mexicano referente a los cables, ha sido un producto que ha competido con los mejores fabricantes y ha logrado introducirse de manera significativa en el mercado chileno, y que empresas como CTC (Compañía Telefónica Chilena) que ha importado grandes volúmenes de cable telefónico, El Metro de Chile ha importado cables de ½ tensión para el buen funcionamiento de su sistema de transporte y no podemos dejar pasar de mencionar que una de las principales actividades chilenas, como lo es la minería, ha importado cables para esta actividad económica (conocidos como cables de minas), entre muchas empresas más, están utilizando cables importados de México.

De acuerdo a la nomenclatura de la Tarifa General de Exportación, los cables se pueden clasificar con los siguientes dígitos: 85 44 11

- 85 Máquinas, aparatos y materiales eléctricos y sus partes, aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imágenes y sonido en televisión y las partes y accesorios de estos aparatos.
- 8544 Hilos, cables (incluidos lo coaxiales) y demás conductores aislados para electricidad aunque estén laqueados, anodizados o lleven piezas de conexión, cables de fibras ópticas constituidos por fibras enfundadas individualmente, incluso con conductores eléctricos o piezas de conexión.

8544.11	De cobre
8544.19	Los demás
8544.20	Cables y demás conductores eléctricos, coaxiales
8544.30	Juegos de cables para bujías de encendido y demás juegos de cables del tipo de los utilizados en los medios de transporte
8544.41	Provistos de piezas de conexión
8544.49	Los demás.
8544.50	Provistos de piezas de conexión
8544.59	Los demás
8544.60	Los demás conductores eléctricos para tensión superior a 1,000 Volts.
8544.70	Cables de Fibras ópticas

Las exportaciones mexicanas en este rubro, a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio ascienden aproximadamente a USD\$ 3 millones / 700 Toneladas de producto.

Tomando en cuenta muchos de los puntos tratados en este pequeño trabajo y sobre todo que resultaría de gran ayuda a las personas interesadas en conocer el proceso exportación, expondré los puntos principales para poder exportar productos mexicanos al mercado chileno, aunque tomaré como ejemplo el sector antes mencionado (cables) el proceso es muy similar para otros tipos de productos manufacturados en nuestro territorio nacional.

El proceso no es tan simple sin embargo hoy en día los procesos se están simplificando, no es sólo tomar un catálogo de productos y mandar una solicitud, el proceso va más allá de eso, se necesita saber correctamente que es lo que necesita el cliente para poderle ofrecer la mejor alternativa, así mismo el cliente deberá proporcionar todos los datos, primeramente técnicos y si es necesario la empresa ir hasta el lugar para hacer un estudio del mercado, con la única finalidad de estar completamente seguros de lo que el cliente necesita.

Posteriormente de haber identificado las necesidades reales del cliente y por supuesto después de hacerle la oferta económica, acompañada de la oferta técnica, el cliente manda su orden de compra:

1. La orden del cliente se manda a producción, bajo los parámetros técnicos y comerciales acordados por ambas partes.
2. Planta proporciona tiempo de entrega, dicha información es muy importante para el cliente, ya que con dicho tiempo de entrega el cliente planeará la importación.

3. Planta entrega material y lo manda al almacén.
4. El departamento de tráfico se encargará de verificar las próximas salidas de los buques, los cuales transportarán la carga.
5. El departamento de tráfico analizará que tipo de equipo necesitará para enviar la mercancía a destino final, en este caso como estamos hablando de una exportación a Chile el equipo posible y más común sería un Contenedor de 20' o 40', sin embargo dependiendo de las dimensiones de la carga, podría utilizar otro tipo de contenedor especializado (open top, flat rack, etc) o simplemente mandar la mercancía como carga suelta o consolidada. Cabe mencionar que estamos poniendo el ejemplo de la industria de cables, por lo que el equipo es el denominado Dry Cargo, sin embargo hay empresas que exportan productos perecederos por lo que tendrían que utilizar un equipo muy especial llamado Refrigerado. En casos urgentes para el cliente y que al mismo tiempo la carga es de poco peso y volumen, podemos utilizar el transporte aéreo, el cual nos proporciona un excelente tiempo de tránsito y por ende de entrega al cliente.
6. Después de que el departamento de tráfico eligió el equipo más idóneo, para la carga en cuestión, contratará el servicio a las navieras que tengan escalas en puertos chilenos, en este caso los más comunes para carga contenerizada son el Puerto de San Antonio y Valparaiso. Para poder contratar los servicios de las navieras o de empresas consolidadores y reexpedidoras de carga, el departamento de tráfico debió haber negociado la mejor tarifa, esto es muy importante ya que reduce los gastos a las empresas y por supuesto se proporciona un mejor precio al cliente.
7. La naviera o reexpedidora que fue elegida, mandará el equipo a el lugar, fecha y hora, previamente establecida por el departamento tráfico, favor de tomar nota que este punto debe ir acorde con la llegada del buque a puerto mexicano, y así evitar la llegada del contenedor días antes de que llegue el buque y que se corra el riesgo de que se le cobre a la empresa almacenaje o que simplemente llegue tarde para las maniobras de carga; comúnmente las navieras exigen a sus clientes tener su carga en el puerto 2 días hábiles antes de la llegada del buque a puerto, con la finalidad de programar las maniobras de carga y para que el agente aduanal tenga tiempo suficiente para hacer el despacho de la mercancía. También es importante mencionar que generalmente las administraciones de los puertos, ofrecen días libres pago de almacenaje, los cuales pueden variar dependiendo el puerto.
8. La empresa se encarga de llenar el contenedor y una vez llenado mandará el equipo a puerto. El departamento de tráfico mandará a su Agente Aduanal copia de los siguientes documentos: Factura Comercial, Lista de Empaque, Certificado de Origen, instrucciones para llenar el Conocimiento de Embarque (Bill of Lading).

9. El contenedor llega a puerto , el Agente Aduanal realiza los trámites correspondientes y la naviera realiza las maniobras de carga.
10. El departamento de Tráfico notificará al cliente, de las fechas de zarpe del barco de puerto mexicano y de arribo al puerto de destino (ETD / ETA), así mismo enviará copia de los documentos para que el cliente vaya notificando a su Agente Aduanal. Cabe mencionar que sólo con los documentos originales se podrá realizar la importación.
11. El departamento de tráfico mandará los originales, de los documentos antes mencionados, al cliente final.

3. LA MODERNIZACION DE LOS PUERTOS MEXICANOS, COMO INSTRUMENTO PARA AUMENTAR LAS EXPORTACIONES A CHILE

"Los puertos y la imagen que tenemos de ellos depende, en buena medida, del lugar donde hayamos crecido; así, esta puede ir desde la que se tiene si es uno porteño, hasta una tan distante y ajena como la que tienen los capitalinos. Sin embargo, en todos subyace un matiz de glamour y de misterio. No es para menos, los puertos son relativamente ínfimos espacios geográficos donde llegan y salen mercancías, donde arriban ciudadanos de otros países hablando raro y trayendo pequeñas muestras de su cultura y, también, por donde salen algunos de nuestros paisanos a aventurarse en otras latitudes. Así ha sido por siglos. Por ello, resulta obvio asegurar que la historia de la humanidad necesariamente comprende la historia de los puertos."¹⁹

Con la aparición del ferrocarril en el siglo XIX, el desarrollo de la aviación comercial y el autotransporte en el s. XX, se empezó a gestar una lucha económica por encargarse del movimiento de personas y por supuesto de mercancías. Sin embargo con respecto a la industria de la navegación los barcos se desarrollaron sorprendentemente, la tecnología fue aplicándose año con año a los grandes buques, con lo que se abarató considerablemente el flete marítimo y consecuentemente los puertos se tuvieron que apegar a los grandes cambios que se venían gestando en esta industria.

Precisamente los Puertos, temas central de este capítulo, mismos que podemos describir como un lugar en la costa o ribera, habilitado como tal por el gobierno de cada uno de los países, para la recepción abrigo y atención de embarcaciones, compuestos por el recinto portuario y en su caso, por la zona de desarrollo así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna, con servicios, terminales e instalaciones públicos y particulares para la transferencia de bienes entre los países y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

Al hablar exclusivamente del caso mexicano, por vida y gracia de la naturaleza, contamos con amplios litorales por lo que mundialmente nos convierte en un país de gran interés para la industria naviera y un puente importante para alcanzar otros mercados como los centroamericanos y por su puesto, todo el cono sur del continente americano.

Es por eso que el gobierno federal, desde finales de los años 80's cuando empieza a adaptarse a todos los cambios internacionales del momento, como es la apertura comercial y por ende la apertura de sus fronteras, adopta una política de cambio con respecto a la infraestructura portuaria. Los puertos mexicanos se han venido transformando poco a poco a pesar de la difícil

¹⁹ Anda Gutiérrez C., *Los Nuevos Puertos Mexicanos*, Edit. Cuauhtémoc Anda 1ª Edición, México, 1999, pp. 9

situación que imperó ya en la última década del siglo pasado tanto a nivel internacional y sobre todo a nivel Nacional.

Mientras se gestaba la reforma portuaria y los cambios en la infraestructura de los puertos empezaban a tomar forma, esto no era muy bien identificado por las personas debido a que otras noticias de índole internacional como la caída del Socialismo, los conflictos económicos, políticos y sobre todo bélicos que Estados Unidos tenía con otros países, y en el ámbito nacional, la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con Norteamérica, puesto en marcha en 1994, los problemas políticos que enfrentaba ya el decadente sistema de gobierno, levantamientos armados, asesinatos de figuras políticas, todo esto llamaban más la atención a las personas en general, sin embargo a pesar de todo tipo de acontecimientos, la transformación del sistema portuario mexicano empezaba a dar buenos frutos.

La modernización del sistema portuario empezó con la requisita del puerto de Veracruz en 1991, después se modificó la Ley de Puertos en 1993 y la Ley de Navegación en enero de 1994, creándose en ese mismo año las API'S (Administraciones Portuarias Integrales) con los objetivos de ampliar y modernizar la infraestructura portuaria, incrementar su eficiencia y promover el desarrollo comercial, industrial, pesquero y turístico.

Actualmente México cuenta con una red de 19 puertos, llamados como ya mencionamos API'S, dentro de los cuales las principales actividades son Comerciales, Turísticos, Industriales y Petroleros.

Una administración portuaria integral surge cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomiendan en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de la entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente. Una API es autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecen sus políticas y normas internas.

El encargado de manejar y dirigir estas entidades es un administrador portuario, el cual es el titular de una concesión para la API, dentro de sus principales funciones están:

- Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de puertos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.

- Usar, aprovechar y explorar los bienes del dominio público en los puertos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso.
- Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común.
- Construir, operar y explorar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos.
- Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo.
- Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto.
- Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría.
- Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación.
- Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los bienes accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes.
- Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen.
- Proporcionar la información estadística portuaria.

Además de todas las actividades arriba mencionadas, el administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual contiene los siguientes aspectos:

Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de los mismos, y las medidas y previsiones

necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a éste serán elaborados por el dicho administrador y autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas.

En base a lo anterior, podremos darnos cuenta que el Sistema Portuario Mexicano ha logrado tener avances considerables con incrementos en productividad y capacidad.

En el pasado la calidad y productividad de los servicios era inferior a los estándares internacionales; el equipamiento y las instalaciones mostraban rezagos importantes; había un bajo dinamismo en los volúmenes transportados por vía marítima en relación con el tamaño de la economía; existía una gran dispersión de las inversiones en un elevado número de puertos, lo cual se reflejaba en un bajo índice de utilización de la capacidad instalada al tiempo que existían puertos cercanos al grado de saturación.

La construcción y administración de puertos estaba a cargo exclusivamente del Gobierno Federal y la prestación de los servicios estaba monopolizada por empresas gubernamentales. Existían fuertes rigideces laborales asociadas a la existencia de un único sindicato por puerto. Los precios y tarifas eran fijadas centralmente y de manera uniforme para todos los puertos y la participación del capital privado era prácticamente simbólica y, cuando existía, se limitaba a terminales de uso particular.

Por tal motivo el papel del gobierno federal fue de gran importancia, en el momento que decidió cambiar su estrategia de acción con respecto a su participación en la actividad portuaria, esto es contar con la rectoría de la actividad para el fortalecimiento de las funciones normativas y de supervisión. Posteriormente trabajó en la descentralización para que los puertos contaran con una administración propia, autónoma y autosuficiente, dando como resultado una interacción entre los puertos más sana y dentro de ellos una mejor coordinación. Mediante la apertura a la participación de la inversión privada se liberaron los precios, y se eliminaron los monopolios y las barreras de entrada.

Otros de los aspectos importantes en la reforma portuaria fue la cuestión de la contratación laboral con salarios más decorosos. Vino el proceso de privatización en el cual se dio total apertura a la inversión privada, nacional y

extranjera, en la operación de terminales e instalaciones, en la prestación de servicios, e incluso, en la propia administración de los puertos. Fueron creados los mecanismos de coordinación de autoridades y la promoción de una cultura común de productividad y, por último, se buscó mayor integración entre los puertos y los sistemas de transporte.

Independientemente de la inversión privada que entró en el nuevo sistema portuario, el Estado a través de la SCT es quien ejerce las funciones de autoridad en los recintos portuarios de todo el país, así mismo está convencida que el comercio exterior e interior de nuestro país debe contar con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros así como con servicios regulares quincenales o semanales de 118 líneas navieras que enlazan a nuestros puertos con 108 países en el mundo, dando como resultado que las 20 líneas navieras más importantes del mundo, escalen en los puertos mexicanos y una a los países del resto del continente americano, principalmente los centroamericanos y sudamericanos.

Al entrar en vigor el nuevo régimen jurídico del sistema portuario Nacional, en 1993, a través de la publicación en el Diario Oficial de las leyes de Puertos y Navegación, se definió el modelo de organización institucional y se fortaleció la autoridad marítimo portuaria.

Dentro del nuevo modelo de organización comercial, industrial y turística de los puertos mexicanos, en 1994 como ya se mencionó, se dio inicio con la constitución de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS), para descentralizar la administración de los puertos, procurar su autonomía de gestión y favorecer su autosuficiencia financiera.

"Conforme a la ley, los bienes del recinto portuario, como son zonas de agua, infraestructura, terminales, instalaciones y áreas de tierra, son del dominio de la Federación. Únicamente son concesionadas para su uso, aprovechamiento y explotación. Son las APIS las que realizan nuevas obras de infraestructura con recursos propios sin recursos fiscales, y las que atienden la demanda de servicios: cubren una renta al Gobierno Federal y pagan impuestos. "Puede decirse que prácticamente todas las APIS operan con utilidades "afirma Pedro Pablo".²⁰

Con el nuevo marco laboral y la política de liberación de precios y tarifas Mediante la correspondiente negociación con los trabajadores, se dio por terminados los antiguos contratos colectivos de trabajo debido a que ya no resultaban consistentes con las nuevas condiciones de operación de los puertos; por ejemplo:

²⁰ Entrevista con Pedro Pablo Zepeda Bermúdez, Coordinado General de Puertos y Marina Mercante

"Los contratos (colectivos) obligaban al pago por tonelada manejada; establecían los salarios en función de la relación del trabajador con el sindicato y no de acuerdo con las características de las labores desempeñadas, y restringían la introducción de nuevas tecnologías. Actualmente existen sindicatos de empresa; se establecen salarios por jornada y las empresas seleccionan a su personal y definen los lugares de trabajo."²¹

Así mismo las tarifas y precios que actualmente se manejan en los puertos, fueron liberados con el fin de alentar la inversión privada. Para ello se estableció un costo de capital a la infraestructura construida con recursos públicos. De manera excepcional, y para los casos en que podrían presentarse prácticas no competitivas, se estableció un esquema temporal de regulación tarifaria.

Claramente la visión de las API'S es fomentar un crecimiento dinámico y acorde con las necesidades que cada puerto mexicano requiere, por ejemplo para finales de 1999, se realizó una inversión de aproximadamente 400 millones de pesos con el fin de llevar a cabo una ampliación en diferentes puertos del país, lo cual ayudó a incrementar y disponer de cinco veces más áreas de atención a los barcos de las diferentes líneas que atracan en puertos mexicanos. De no hacerlo así, algunos de los puertos como el de Progreso estarían saturado en hoy en día.

En el caso de Veracruz se hicieron los estudios correspondientes para determinar en donde sería el lugar mas apropiado para su ampliación, hablando del puerto de Tampico en años recientes se terminaron varias posiciones de atraque.

"Lo anterior nos podrá dar una idea clara de que la reforma portuaria está trabajando y anticipándose a la demanda. Lo que hemos logrado es un avance significativo. En nuestros puertos ya se ofrecen niveles de productividad iguales a los mejores puertos del mundo. La frecuencia con que se puede enviar carga a Europa, Estados Unidos o Asia, a través de las 20 principales navieras, es mucho mayor que antes, los precios se han reducido y los tiempos en que se mueve la mercancía también. Por ello podríamos concluir que en materia portuaria no tenemos carencias graves sino avances sustanciales que nos permiten decir que la exportación e importación, así como el tráfico de cabotaje, se hace de manera eficiente."²²

Lo que nos ocupa en este capítulo es resaltar la importancia que representan el puerto de Manzanillo, para el comercio entre México y Chile, sin embargo no me gustaría dejar pasar la oportunidad de mencionar algunos otros puertos

²¹ Entrevista con Pedro Pabla Zepeda Bermúdez, Coordinado General de Puertos y Marina Mercante

²² Idem

más, que de la misma manera que el de Manzanillo, son de gran importancia para el comercio exterior de México.

De acuerdo con la SCT a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, nos hace ver que si tomamos en cuenta el petróleo, los puertos más importantes son Coatzacoalcos y Pajaritos, que mueven cerca de 32 millones de toneladas. Si en cambio no tomamos en consideración el petróleo y nada más vemos las mercancías en general, entonces el puerto más importante es Lázaro Cárdenas porque mueve 13 millones de toneladas. Le sigue Veracruz con 12.5 millones de toneladas. Pero tenemos que ver que los puertos están especializados en movimiento de determinada carga: Lázaro Cárdenas es un puerto industrial que transforma su mercancía y mucha de ella la re-exporta.

Veracruz es un puerto fundamental porque es el que sirve principalmente a las empresas productoras y exportadoras del país. Es el que más servicios al comercio exterior provee, el sistema portuario integral Tampico-Altamira unidos en su conjunto mueven 11 millones de toneladas. Así que nos quedaría otro puerto fundamental que es Manzanillo que mueve cerca de 9 millones de toneladas al año. Así que en el Pacífico tenemos dos principales puertos: Lázaro Cárdenas y Manzanillo; y en el Golfo de México el sistema Tampico-Altamira y Veracruz.

El crecimiento acelerado en los volúmenes manejados por los puertos antes mencionados junto con el resto que existen en el país, van de una tasa del 8.4 por ciento anual, las inversiones realizadas en la construcción de nuevas terminales e instalaciones que han permitido incrementar sustancialmente la capacidad instalada y evitar cuellos de botella que estaban por manifestarse en varios puertos, así como la existencia de una más amplia oferta de servicios de transporte marítimo nos permiten intercambiar los productos del país con más de 100 países del mundo.

Además de la actividad de movimiento de mercancías y demás tipos de cargas, que los puertos mexicanos realizan, el movimiento de turistas por cruceros es una actividad importante, de cada cinco pasajeros que abordan un crucero en Miami, donde se originan los viajes en crucero en forma muy significativa y tomando en cuenta los que se originan en Los Angeles, uno toca nuestros puertos, es decir que el 20 por ciento de los pasajeros de cruceros visitan a nuestro país.

El principal destino de los cruceros en México, es Cozumel en el Caribe porque recibe cerca de un millón 300 mil pasajeros al año y cerca de mil barcos. Los miércoles, tenemos 12 cruceros atracados esto lleva a que se deben de atender tanto en descenso como en ascenso a los barcos hasta 30 mil personas en un solo día. Lo que nos deja entrever que las administraciones portuarias y los empresarios son eficientes. En un solo día Cozumel recibe a 30

mil turistas de cruceros. El segundo puerto en importancia en ese rubro es Ensenada el tercero Acapulco.

Pero Acapulco es el tercero por la circunstancia de que es un puerto de origen y destino, es el único en México donde se originan cruceros: llegan los pasajeros en avión y desde ahí dan inicio a su travesía. Es también puerta de salida para vehículos de la empresa automotriz que tiene su planta en el estado de Morelos y que utiliza la terminal de exportación de vehículos más moderna y suficiente del país. Hoy en día en el puerto de Acapulco se pueden mover 240 vehículos por hora, cuando antes de permitir que el capital privado participara, se movían entre 100 y 120. Se duplicó la productividad y eso incluye manejar con mayor seguridad los vehículos.

3.1 Los canales de Distribución

Chile cuenta con una gran red de recepción física de mercancías, con personal ampliamente capacitado que controla administrativamente y aduanalmente la entrada de las importaciones al país, así mismo los puertos chilenos cuentan con una gran infraestructura que le permite controlar y manejar todas las cargas de exportación e importación, almacenaje y maniobras que ayudan a la carga y descarga de la mercancía de/hacia los buques.

El Océano Pacífico cubre los más de cuatro mil Kilómetros de litorales con los que cuenta Chile, lo cual le representa una ventaja comparativa ya que le facilita la llegada y distribución de los diferentes productos que importa de todo el mundo a través del transporte marítimo y que le facilita la exportación de sus productos por la misma vía. Los principales puertos chilenos, mismos que facilitan de gran manera las operaciones comerciales internacionales del país andino, son el Puerto de San Antonio y Valparaíso, los cuales son administrados y controlados por la empresa portuaria chilena EMPORCHI. Dicha empresa se encarga de agilizar todas las operaciones portuarias, siendo de gran ayuda para las exportaciones mexicanas y las de cualquier parte del mundo.

El puerto de Valparaíso, se encuentra en la región de Viña del Mar y es el principal patio de contenedores en el país; el puerto de San Antonio es el principal puerto granelero del país y cuenta con infraestructura adecuada para el manejo y almacenaje de productos químicos y hortifrutícolas. Ambos puertos se encuentran prácticamente a la misma distancia de la capital Santiago.

Por otro lado, cuenta con otros puertos importantes al norte del país como el de Iquique el cual funge como Zona Franca y que es puerto de entrada para las importaciones y de salida para las exportaciones, que llegan/proviene n a/de

Bolivia. También están los puertos de Arica y Antofagasta, que además de ser puertos que pueden mover carga en general, son de gran importancia para la actividad minera del país.

3.1.1 Puerto de Manzanillo, Colima

Varios siglos antes de la llegada de los españoles a costas mexicanas, en el occidente de México, donde se localiza el Estado de Colima y las regiones sudestes de Jalisco y Michoacán, ya se encontraban densamente pobladas por grupos de la región, tales como otomíes, toltecas, chichimecas, mexicas o aztecas entre otros; por lo que los etnólogos consideran que ya había una actividad económica importante en la cual el mar era una de las principales vías de comunicación entre dichos grupos étnicos. Posteriormente durante la colonia, Antón López de Cascos llamó por primera vez Ensenada de las Manzanillas al puerto por la abundancia de la planta de ese nombre. Para mediados del siglo XIX fue declarado a Manzanillo puerto de Cabotaje y Altura y finales de dicho siglo se construyó el ferrocarril de vía angosta Colima-Manzanillo y en 1908 se terminaron las obras para el ferrocarril vía ancha Manzanillo-Guadalajara.

El puerto de Manzanillo es un puerto natural que sirve a la cuenca del Pacífico como enlace a países centro y sudamericanos. Localizado en la porción llamada Costa de Oro de la Riviera Mexicana cuenta con excelentes vías de comunicación ferroviarias, carreteras y navieras, es uno de los puertos más importantes de la costa del Pacífico mexicano. Además de ser un importante puerto de actividad económica y sede de la marina mexicana, es una atractiva área turística, de hecho es la más importante del Estado de Colima.

"Por sus condiciones naturales, Manzanillo cuenta con lugares propios para el desarrollo turístico el cual constituye una actividad de vital importancia para el progreso socioeconómico del municipio".²³

A demás de contar con diferentes sitios completamente turísticos a Manzanillo se le considera como la capital Mundial del Pez Vela, ya que cada año en los meses de febrero y noviembre respectivamente se celebran los torneos Nacional e Internacional de pesca de Pez Vela.

Manzanillo es un puerto con vocación principalmente comercial, por su posición estratégica es ideal para el comercio internacional con los Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica y con todos aquellos que conforman la Cuenca del Pacífico, sin embargo también cuenta con otro tipo de actividades

²³ Anda Gutiérrez C., México, Op.Cit, p. 219

económicas como la Agricultura, Ganadería, Pesca e Industria que complementas la actividad económica de la industria portuaria.

A través de él operan rutas a Japón, Corea, Singapur, Hong Kong, Australia y Nueva Zelanda. Es el segundo puerto más importante del Pacífico Mexicano en volumen de carga transportada y tercero a nivel nacional, sólo después de Lázaro Cárdenas y Veracruz, su productividad se compara favorablemente con los estándares internacionales de los puertos del mundo. Es uno de los puertos del país con mayor dinamismos en el comercio de mercancías y en inversiones en nuevas terminales especializadas, lo cual coloca a Manzanillo en una posición estratégica, tanto en el ámbito nacional como internacional.

Hablando de la infraestructura con la que cuenta el puerto de Manzanillo, cuenta con un recinto portuario con una extensión total de 437 hectáreas, dentro de las cuales existe adecuadas instalaciones con terminales especializadas. El puerto cuenta con tres canales de navegación y tres dársenas de ciaboga para maniobras de atraque de los buques, cuenta con muelle especializado para el manejo de contenedores, con posición de atraque de 250 m. de longitud, 21.6 m. de ancho y 14 m. de profundidad, así mismo tiene el equipo necesario para las maniobras, 2 grúas pórtico con capacidad de carga de 40.6 ton. Y 8 grúas de macro con capacidad de carga de 40.6 ton. Por otro lado, Manzanillo cuenta con áreas de reserva portuaria suficientes para futuros desarrollos de terminales, instalaciones y más posiciones de atraque.

A raíz de la reestructuración del sistema portuario nacional, se promulga el 19 de julio de 1993 la Ley de Puertos, donde se crean las figuras de las Administraciones Portuarias Integrales, a las cuales se les otorga un título de concesión para poder administrar, usar, explotar, promocionar, construir infraestructura y aprovechar el recinto portuario, siéndole otorgado a la API de Manzanillo el 2 de febrero de 1994 su título de concesión.

Y es así que dentro de sus primeras obligaciones fue privatizar los servicios portuarios, dándose la apertura a la inversión privada, siendo necesaria la realización de contratos de cesión parcial de derechos, de prestación de servicios y de maniobras, por lo que actualmente existen nueve empresas que operan terminales e instalaciones, seis empresas maniobristas y cuarenta y un prestadores de servicios, lo cual nos ha permitido más y mejores opciones para todos nuestros usuarios.

En estas circunstancias el Puerto de Manzanillo, es concebido para ser un puerto moderno, productivo, eficiente y eficaz, que además de la infraestructura descrita anteriormente, está provisto con equipo, maquinaria y tecnología de vanguardia, permitiéndonos recibir embarcaciones de hasta 60,000 toneladas de peso muerto, con 260 metros de eslora, las 24 horas del día y durante todo el año, asimismo, se cuenta con personal debidamente capacitado, adiestrado

y con la experiencia necesaria para desempeñar sus labores, lográndose productividades que nos permiten competir a niveles internacionales.

3.1.2 Puerto de Salina Cruz, Oaxaca

Es un puerto estratégico par el comercio principalmente con Asia y Europa, y en menor grado con América, así como para el abasto de petróleo y derivados a los estados del Pacífico de la República Mexicana. Salina Cruz se enlaza con el puerto de Coatzacoalcos en el Golfo de México, a través del ferrocarril transistmico y conectando también al Estado de Yucatán, Veracruz, México D.F., y utilizándolo también como medio de transporte para exportar a Guatemala. Por carretera Transistmica tiene tres enlaces al centro del país: Palomares, Oax., Sayula y Acayucan en Veracruz, se une al sudeste con Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y por el pacífico se entronca con Acapulco. El aeropuerto más cercano al Puerto de Salina Cruz está ubicado a 150 kms que es el que pertenece a Huatulco y a 276 km del de Oaxaca.

Este puerto es utilizado principalmente por las regiones del Pacífico Sur y a las del Golfo incluyendo los estados de Oaxaca, Chiapas y Veracruz y apoya el abasto de combustibles a los estados del Pacífico Mexicano. Los principales productos que se exportan vía Salina Cruz son Cerveza, plátano, carburo de silicio, petróleo, productos petroquímicos, madera y miel, a los Estados Unidos, Japón, Corea y Hong Kong; así como cemento, ácido tereftalatico, tripolifosfato de sodio, polietileno y arena sílica a Centro y Sudamérica.

Junto con Coatzacoalcos conforman un corredor industrial y de transporte con una ubicación privilegiada y un elevado potencial de desarrollo. Este corredor representan importante apoyo para las acividades mineras, agropecuarias e industriales de la región del Istmo. Las principales líneas navieras que arriban al puerto de Salina Cruz xon Kawasaki Kisen Kaisha Line, TMM Lines y Nippon Yusen Kaisha.

La intensión principal de mencionar estos dos puertos, es reflexionar el porqué Manzanillo es el principal puerto en el intercambio comercial entre México y Chile. El puerto de Manzanillo, por su posición estratégica, es ideal para el comercio internacional con Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica y con los países localizados en la Cuenca del Pacífico.

Dan servicio al puerto 18 líneas navieras regulares, tales como TMM Lines, APL (American President Line), Australia New Zeland Line, Sea Land Line S.,

Maersk Line, NYK (Nippon Yusen Kaisha, CCNI (Compala Chilena de Navegación Interoceánica) por mencionar algunas líneas, que le permiten llegar a 74 destinos en el mundo. Su infraestructura portuaria le permiten recibir embarcaciones de hasta 80 mil toneladas de peso muerto.

Se encuentra ubicado en el Estado de Colima, en la Republica Mexicana, es un puerto principalmente comercial y en menor medida turístico. Manzanillo es el principal vinculo entre el Pacifico y el corredor industrial y comercial mas importante del país, conformado por las zonas norte, occidente y centro, en donde se localizan los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Zacatecas, Nuevo León, Coahuila, Morelos, Estado de México y Distrito Federal, para lo cual cuenta con conexiones con las principales autopistas del país, tiene conexiones Ferroviarias y cuenta con un Aeropuerto Internacional a sólo 37 kms. de distancia.

Esto quiere decir que el puerto de Manzanillo se convierte en el principal punto de conexión, para la entrada y salida de mercancías entre México y Chile; compitiendo con el principal puerto en el manejo total de toneladas totales que es el Puerto de Lázaro Cárdenas, Mich., y con el de Salina Cruz, Oax. el cual cuenta con una posición geográfica más favorable para el intercambio comercial entre México y Chile, por mencionar algunos.

3.2 El Transporte Internacional de Carga entre México y Chile

Hoy en día es muy claro para muchos países que su principal herramienta para lograr un desarrollo sostenido de su economía, es el incrementar su actividad comercial internacional, por lo que como ya hemos citado, la industria del transporte de mercancías juega uno de los papeles importantes en el comercio internacional, de tal manera que antes de que una empresa haga alguna oferta comercial a su cliente, deberá considerar ampliamente el costo del flete, ya que en muchas ocasiones este factor determinará la competitividad de su producto en el país de la empresa importadora.

Analizando los medios de transporte que pudieran intervenir en una operación comercial internacional, no cabe duda que el marítimo representa el más importante por su gran capacidad de carga y su flexibilidad para transportar toda clase de productos, no importando el peso o volumen de los bienes transportados; se estima que por mar se mueve aproximadamente el 90%, de las cargas a nivel mundial.

Es por eso que este medio de transporte internacional se ha venido desarrollando a la par de las economías de los países, los cuales al incrementar su participación en el comercio mundial, han provocado que las navieras hagan cambios importantes principalmente al aumentar la capacidad de carga, velocidad e implementando tecnología de punta en sus buques.

Analizando la importancia que tienen otros medios de transporte de carga, definitivamente el transporte marítimo por la misma capacidad de carga, representa un medio con costos bajos para las empresas, y con gran eficiencia ya que además puede llegar prácticamente a todas las regiones del mundo, ya sea directamente de puerto a puerto base, o con transbordos a otros puertos. Por tal motivo la mayor parte de los países insertos en la economía mundial, y que buscan mejorar e incrementar su participación cada vez más en los mercados internacionales, están conscientes del valor estratégico que representa el transporte marítimo, de tal manera que siempre están analizando la manera de buscar apoyos, tanto del exterior como de sus propios gobiernos, para desarrollar más la infraestructura de dicho medio de transporte.

"Como se puede observar, el comercio internacional es una actividad afectada por el desarrollo del transporte en general y por el transporte marítimo en particular. De esta manera, el transporte deberá integrarse a la logística de las

empresas para obtener máximos resultados, siendo importante la elección del medio idóneo que para su tras lado requiera cada una de las mercancías".²⁴

Por lo tanto el transporte marítimo es hoy en día un factor de gran importancia para que las estrategias empresariales, con respecto a abrir nuevos mercados en países diferentes, concluyan con éxito y que al trabajar al mismo tiempo con otro tipo de inversiones se logre un mejor aprovechamiento de los recursos, para impulsar a la industria y por ende a las regiones internas de cada país, dotándolas de mayores y mejores empleos.

En el caso específico de México, los cambios que han ocurrido en las últimas dos décadas, de índole político y económico principalmente, provocaron que además de incorporarse a las economías de bloques mediante la signación de tratados comerciales, hizo cambios esenciales en sus políticas económicas, dentro de las cuales en materia de comercio internacional se puso en marcha la reforma portuaria lo cual ayudó en gran medida para que los grandes buques tuvieran los espacios necesarios para un mejor manejo de las cargas, tanto de importación como de exportación.

En comparación con muchos países, México cuenta con grandes extensiones de litorales que abarcan aproximadamente 11 mil kilómetros, tiene conexión con América del Norte, Europa, África, Centro y Sudamérica, el caribe y muchos países más a través del Golfo de México y Océano Atlántico, por el Pacífico también llega al Norte, Centro y Sudamérica, y países del lejano oriente principalmente. Lo cual convierte a México como receptor de las principales rutas marítimas comerciales y turísticas.

Al hablar en específico del manejo de carga entre México y Chile, podemos concluir que el medio de transporte más importante para el intercambio comercial entre estas dos naciones es el marítimo. Aunque en menor medida también contamos con el transporte Aéreo, sin embargo este es utilizado por las empresas mexicanas en el momento que tienen una urgencia por mandar sus productos, o cuando la carga por transportar es de un volumen y peso escasos, lo cual en el primer caso el tiempo de entrega sería de un día para otro y en el segundo la tarifa aérea no sería muy cara.

Con respecto al traslado de carga vía marítima, podemos decir que es el medio más común entre las empresas mexicanas que tienen operaciones comerciales con Chile, donde la carga por su volumen y peso sale mucho más económico exportar en un contenedor marítimo o como carga suelta.

Las empresas navieras que arriban al Puerto de Manzanillo, cuentan con salidas a Chile, semanales y quincenales, por lo que las empresas interesadas

²⁴ Benitez Ramirez, Claudia Yasmin, *La Marina Mercante Mexicana y.....* Tesis Licenciatura, UNAM 2001, pp 34

en exportar a dicho país andino, deberán contar con una coordinación de sus embarques muy bien delimitada, es decir la logística deberá ser empleada lo más eficiente posible de tal manera que por lo menos llegue la carga 2 días antes de arribo del buque seleccionado cuando la carga se transporta en un contenedor o como carga suelta, o 4 días antes de la llegada del buque cuando la carga se transportará en un servicio consolidado junto con más mercancía de otros clientes.

Con respecto a la figura de las Consolidadoras y Reexpedidoras de Carga, son empresas que dan servicios en Logística Internacional, despachos aduanales, asesoría en Comercio Internacional, en algunas ocasiones realizan trámites para sus clientes ante las diferentes dependencias de gobierno, entre algunos servicios más, sin embargo uno de los servicios con mayor importancia es que reúnen carga de varios clientes para llenar contenedores dependiendo el destino, para lo cual hacen negociaciones con las líneas navieras para lograr tarifas competitivas y así poder ofrecer al mismo tiempo una buena tarifa a su cliente; pueden ofrecer el servicio de contenedores completos, sin embargo en muchas ocasiones la tarifa que ofrecen es mayor que la que una Naviera pueda dar al cliente directamente.

Por otro lado, la importancia de una Consolidadora o Reexpedidora es el servicio con valor agregado que pueden dar a los clientes, ya que ofrecen no nada más servicios de transporte marítimo, sino que también aéreos y terrestres, es decir integran un servicio multimodal, que junto con los demás servicios antes mencionados, hacen que este tipo de empresas jueguen un papel muy importante en las operaciones comerciales internacionales de las empresas. Finalmente como dato, los itinerarios que manejan estas empresas están hechos en base a los itinerarios de la empresas navieras.

Por lo que podemos concluir que el Transporte internacional de Carga más importante que existe para el intercambio comercial entre México y Chile es el Marítimo y que a su vez el puerto más importante para este tráfico es Manzanillo, Col.

CONCLUSIONES

Como pudimos ver los grandes cambios internacionales de fin de siglo, enmarcados en los procesos de globalización de las economías de gran parte del mundo, marcaron la pauta del Libre Comercio entre las Naciones y a si mismo encender la mecha para el establecimiento de bloques económicos por regiones. De tal manera que una de las regiones que ha trabajado arduamente en la integración de sus países, ya sea mediante tratados comerciales, acuerdos arancelarios, etc., es precisamente nuestro continente.

En nuestra región existen más de 15 Tratados Comerciales, de los cuales participan todos los países latinoamericanos, simplemente México, como ya habíamos mencionado, tiene firmado 11 tratados comerciales de Norte a Sur del continente.

Por tal motivo los países latinoamericanos tuvieron que adecuar sus legislaciones, para poder hacer frente a los grandes cambios económicos mundiales y poderse adaptar a la tendencia del libre comercio, mediante la instrumentación de políticas de apertura que respondan a sus necesidades como país. El modelo económico que adoptaron la mayoría de los países latinoamericanos, fue el llamado Neoliberal el cual se ajustaba perfectamente y ayudó en gran medida a la liberalización de sus economías.

En el caso de Chile el modelo Neoliberal fue adoptado por Augusto Pinochet y en el caso de México lo adoptamos a partir del gobierno de Miguel de la Madrid (1982-1988) y que tuvo su mayor expresión con el gobierno de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994). Con dicho modelo económico, ambos países lograron impulsar su comercio exterior con el mundo y por supuesto, entre ambos países. Sin embargo la liberalización de sus economías, no fue un proceso fácil y que además les llevó algunos años en afinar sus políticas internas, para dar paso a una buena relación comercial entre ambas naciones.

Como hemos visto a través de este trabajo, en un breve periodo de tiempo, México se ha convertido en una de las economías más abiertas del mundo. Talvez esto ya lo hemos mencionado en algunos de los capítulos, sin embargo para poder concluir este trabajo me gustaría reafirmar que de acuerdo con estadísticas de la Secretaría de Economía, el intercambio de bienes y productos que realiza nuestro país con otros países se ha multiplicado por 2.5 veces de principios de la década pasada a la fecha.

Por su volumen que México ha logrado en el intercambio comercial mundial se ha convertido en la séptima potencia comercial, y algo muy importante es que el mercado natural de nuestro país, geográficamente hablando, Norteamérica y Latinoamérica se han convertido en las regiones en las cuales hemos concentrado toda nuestra dinámica en materia de comercio exterior, sin

embargo otras zonas económicas día a día empiezan a tener mayor atractivo que en años anteriores, tales como la Europea y la Asiática.

A diez años de la creación del Acuerdo de Complementación Económica y tres del Tratado de Libre Comercio y de acuerdo con estadísticas de la Secretaría de Economía en México y de la Embajada de Chile en México, el comercio entre ambos países ha logrado incrementarse de tal manera que ha crecido de 80 millones de dólares para principios de los años 90's a 400 millones de dólares para principios de ésta década.

Sin embargo todas las oportunidades que representa el comercio entre ambas naciones, finalmente no se han aprovechado a su máximo nivel, es decir que dichos Acuerdo de Complementación Económica y Tratado de Libre Comercio no han sido explotado en su totalidad, ni por parte de la del lado mexicano como del chileno. Todavía existen sectores que deberán ser explorados y explotados en el mercado chileno por parte del sector público y privado de México, con el firme objetivo de poder aumentar la actividad comercial con Chile, y que nuestra balanza comercial deje de ser deficitaria en comparación con la de nuestro socio sudamericano, tal y como se ha venido presentando en los últimos tres años.

Por otro lado Chile en los últimos años ha tratado de competir con México a nivel de tratados de libre comercio con el objetivo de posicionar su mercado en el mundo, ofreciendo grandes ventajas en el intercambio internacional de productos, por tal motivo y de acuerdo con el Ministerio de Economía y Energía de Chile, dicho país tiene firmado a la fecha 12 tratados de libre comercio con países latinoamericanos y pretende firmar otro con la Unión Europea para que inicie en los primeros días del año 2003. Así mismo tiene la firme convicción de poder negociar otro tratado con Estados Unidos buscando bajar los aranceles, tener acceso a compras gubernamentales y lo que sería algo muy importante, eliminar una serie de restricciones no arancelarias.

Específicamente en el caso mexicano, el mejoramiento de sus políticas internas han ayudado a mejorar muchos aspectos en materia de comercio exterior tales como una mejor Ley Aduanera, se puso en marcha la tan esperada modernización de los puertos mexicanos, se han simplificado los trámites tanto para las importaciones como para las exportaciones, etc.

Precisamente la mayor parte de los temas desarrollados en este trabajo, como los referentes a los tratados comerciales, las reformas portuarias a nivel nacional y principalmente los que se refieren a las empresas de logística internacional y que actúan en el mercado mexicano, han ayudado al incremento comercial entre México y Chile, existe una mejor infraestructura en los puertos de ambos países, las Líneas Navieras que tocan nuestros puertos son más y por supuesto mayor frecuencia de salidas de buques entre puertos, en materia de trámites para la exportación prácticamente no existen por

ejemplo, el Certificado de Origen que se requiere para que los productos mexicanos entren en el mercado chileno con preferencia arancelaria, ya no es autorizado por nuestro ministerio de comercio, es decir el mismo exportador lo puede elaborar y enviarlo junto con los demás documentos de embarque, al cliente final.

Por esto y muchos aspectos más la relación comercial México-Chile ha logrado su máxima expresión, y la utilización de una Logística Internacional bien estructurada entre ambos países, ha sido la espina dorsal en dicha relación comercial.

BIBLIOGRAFIA

1. Soriano, Raúl, Método para la Investigación Social, Edit. Plaza y Valdés, México 16ª Edición, 1990, p.p. 122
2. Díaz, Eduardo Reyes, La mentalidad Exportadora, Edit. Universidad en Asuntos Internacionales, México 4ª Edición, 1995, p.p. 151.
3. Torres, Ricardo, Teoría del Comercio Internacional, Edit. S. XXI, México 16ª Edición, 1990, p.p. 467.
4. Salgado y Salgado, José Eusebio, El conocimiento de embarque y régimen internacional, Edit. UNAM, México 1ª Edición, 1994, p.p. 212.
5. López, Sergio / Vega, Gustavo, Las prácticas desleales de....., Edit. UNAM, México 1ª Edición, 2001, p.p. 248.
6. Sagahon, Homero, Manual Práctico de Comercio Exterior, Edit. Fiscal Editores, México 3ª Edición, 1994, p.p. 272.
7. Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, Edit. Purrua, México 1991, p.p. 733
8. Dominique, Hachette, Chile hacia el 2000, Edit. Centro de Estudios Públicos, Chile 1994, p.p. 400.
9. García Dagio, Adriana, El Acuerdo de Complementación Económica...., Tesis de Licenciatura, F.C.P. y S. U.N.A.M., México 1997, p.p. 179.
10. Díaz, Jorge Juan, El comercio exterior de Chile dentro del esquema....; Tesina de Licenciatura, F.C.P. y S. U.N.A.M., México, 1999, p.p. 54
11. Berber, Rafael Martín, Los sistemas de Transporte Comercial y su interacción....., Tesina de Licenciatura, F.C.P. y S. U.N.A.M., México 2001, p.p. 58.
12. García, Ma. del Carmen, La Modernización del Sistema Portuario, 1988-1994, Tesina de Licenciatura, F.C.P. y S. U.N.A.M., México 1998, p.p. 59.

13. Benitez, Claudia Yasmin, La Marina Mercante Mexicana y Oportunidades...., Tesis de Licenciatura, F.C.P. y S. U.N.A.M., México, 2001, p.p. 171.
14. Con y Ledesma, Fernando (ANIERM), El Transporte Marítimo Internacional: Factor para agilizar la plataforma exportable, (Conferencia)

HEMEROGRAFIA

1. Becerril, Isabel, Creció 7.6 % el intercambio comercial con Chile, en El Financiero, p. 21, Agosto 16 de 2001.
2. González, Gustavo, México debe consolidar sus TLCS antes....., en Logística y Comercio Internacional, Año 1, Número 2, p. 18, Enero-Febrero 2001.
3. Castañeda, Lidia Verónica, Crecimiento de la exportaciones mexicanas con los Tratados Comerciales, en ANIERM, Vol. XXXI, No. 204, p. 13, Agosto 1999.
4. Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales, Resultado de la negociación del TLC México – AELC, Secretaría de Economía, Noviembre 2001.
5. ANIERM, Guía para el Usuario del Transporte, Agosto 2001
6. Puertos Mexicanos, El Sistema Portuario Mexicano, Noviembre / 2001.
7. Avila, Francisco, Discurso Distribución y Logística en el Comercio Exterior, ANIERM, Septiembre 2001.
8. ANIERM, Tratado de Libre Comercio México Chile, en ANIERM, Vol. XXXI, p. 29, Septiembre 1999.
9. Consejería Comercial de Chile, Chile y México Territorio Abierto, en Negocios Internacionales Bancomext, p. 26, Octubre 2000.
10. Sánchez, Guadalupe, México: El Socio Comercial más Importante...., en Logística y Comercio Internacional, Año 1, Número 6, p. 17, Septiembre-Octubre 2001.
11. Multipack, Internacionalización de los Servicios de Distribución Física.... en ANIERM, Vol. XXXII, No. 224, p. 14, Mayo 2001.

12. Hernández, Ruth I., Desgravación Arancelaria en los Tratados de Libre Comercio, en ANIERM, Vol. XXXII, No. 219, p.22, Noviembre 2000.

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**