



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

LOS IMCS (EMPRESAS DE MARKETING INTERMODAL) COMO
UNA OPCIÓN DE TRANSPORTE PARA EL FORTALECIMIENTO
DEL COMERCIO DE MÉXICO EN EL MARCO DEL TLCAN

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
ALEJANDRA FERNÁNDEZ MORENO

DIRECTORA DE TESINA:
MTRA. ANA CRISTINA CASTILLO



MÉXICO, D.F.

2004



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.

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a la UNAM, a la cual ingresé hace trece años y en donde he pasado los mejores momentos de mi vida. Traté de aprovechar al máximo todas las posibilidades que nos ofrece en el campo del conocimiento y la cultura; disfruté de sus instalaciones y conviví también esos años con sus profesores y con compañeros, algunos de los cuales aún comparten su vida conmigo.

Agradezco a mi mamá, que siempre me ha apoyado -gracias a su esfuerzo y ganas, salimos adelante al morir mi papá- y a la cual le debía este trabajo (Aquí está el pendiente, *mā*). Al fin terminé el ciclo.

Gracias también a mis hermanas Amalia y Gabriela por compartir todo conmigo y porque sé que siempre están ahí cuando las necesito.

Gracias a Alejandro por estos casi diez años juntos, que han sido maravillosos. Gracias por apoyarme siempre en todo y por estar conmigo todo este tiempo, compartiendo todo y cumpliendo nuestros planes y proyectos juntos.

Gracias a la Profesora Ana Cristina Castillo por toda su ayuda, tiempo y apoyo para poder realizar este proyecto. Gracias por los consejos, sesiones y festejos del curso.

Alejandro Fernández
México
28 de Enero de 2004
Alejandro

Índice

	Página
Introducción	i
1. Historia y evolución del transporte ferroviario de mercancías	1
1.1. El papel del ferrocarril en el comercio	4
1.2. El transporte ferroviario en México	7
2. El transporte en el contexto del TLCAN	13
2.1. Lo que establece el TLCAN	14
2.2. Privatizaciones a raíz del TLCAN	16
3. El transporte ferroviario intermodal	22
3.1. Definición de transporte intermodal	23
3.2. Evolución del transporte ferroviario intermodal	25
3.3. Transporte ferroviario intermodal en México	32
3.4. Principales proveedores de servicio	34
4. Los <i>IMCs</i> (Empresas de Marketing Intermodal) como brazo comercial del transporte ferroviario intermodal	42
4.1. Definición de <i>IMC</i>	43
4.2. Operación de los <i>IMCs</i> en México	45
4.3. Tipos de servicio ferroviario intermodal y beneficios que ofrecen los <i>IMCs</i>	50
4.4. Revisión de 3 casos prácticos	54
4.4.1. Compañía Hulera Tornel (Exportación hacia los Estados Unidos)	55
4.4.2. <i>Koblentz</i> Eléctrica (Exportación hacia Canadá)	73
4.4.3. <i>TRONS</i> , SA de CV (Importación desde los Estados Unidos)	90
Conclusiones	109
Anexos	
1. <i>Intermodal Glossary</i>	114
2. Transportistas en México	121
3. <i>Local Draymen in USA and Canada</i>	123
4. <i>Transit Times</i>	125
5. Cotizaciones de <i>ISC</i> (del Corporativo en Cordova, Tennessee) a <i>ISC</i> México	126
6. 2 ejemplos de cotizaciones al cliente	127
7. Solicitud de Crédito <i>ISC</i>	129
8. Forma de Pago	131
Bibliografía	132

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia, el ferrocarril ha tenido un importante papel dentro de la actividad comercial de prácticamente todos los países al ser el rubro de transporte un factor clave para el establecimiento de ciudades, zonas comerciales e industrias y determinante del precio final de un producto. Por lo tanto, al ofrecer opciones de transporte seguras y competitivas, el ferrocarril reduce los costos de los productos de sus clientes convirtiéndose en una opción, que aunque es poco conocida, sigue vigente y va ganando más adeptos al ir ofreciendo más y mejores servicios.

Actualmente el transporte ferroviario es una buena opción para intercambiar mercancías entre nuestro país, Estados Unidos y Canadá; pese a que compite con el autotransporte muchas empresas exportadoras e importadoras lo utilizan para distribuir sus productos.

Esta tesina busca revisar el transporte ferroviario en una de sus modalidades más nuevas y más utilizadas hoy en día -ésta es la intermodal- en donde se combinan más de dos medios de transporte para movilizar mercancías en servicios puerta-puerta. En el caso del servicio ferroviario intermodal en México, se combina principalmente el transporte por tren con el transporte por carretera o autotransporte; a través de los IMCs (Empresas de Marketing Intermodal) que comercializan los servicios de ferrocarril y autotransporte y ofrecen a importadores y exportadores las mejores opciones para movilizar sus productos y de esta forma fomentan el comercio exterior de México.

Partiendo de la hipótesis de que los IMCs (empresas de Marketing Intermodal) fomentan el comercio exterior de México al ofrecer servicios puerta-puerta vía ferrocarril, a atractivos costos, el propósito principal de este trabajo es dar a conocer esta opción de transporte y explicar como se desarrolla y los servicios y beneficios que ofrecen los *IMCs* vía ferrocarril ya que éste es un sector muy cerrado y poco conocido en nuestro país; en donde uno habla de trenes y todos los ubicamos en su época de mayor auge en México -durante el Porfiriato- y

muy poca gente sabe que es un medio de transporte que sigue vigente y que actualmente es una muy buena opción de carga ya que ofrece atractivos precios, una mayor seguridad y buen servicio al cliente, quien siempre está enterado de cómo y en dónde va su embarque durante todo el trayecto desde su planta hasta la bodega de su cliente en cualquiera de los 3 países miembros del TLCAN.

Lo anterior gracias a los *IMCs* (empresas de Marketing Intermodal) que son los intermediarios o brazo comercial del ferrocarril, los cuales ofrecen servicios integrados puerta-puerta en los que coordinan y rastrean el movimiento desde el origen en la planta del embarcador, el tránsito internacional vía ferrocarril, hasta la entrega al consignatario en México, Estados Unidos y Canadá; además, dependiendo del tipo de servicio, también pueden incluir cruces de frontera, trámites, agentes aduanales y seguros para la mercancía, a precios atractivos y con atención personalizada y dando seguimiento durante todo el movimiento.

En esta tesina se elabora una investigación básicamente desde el punto de vista operativo y funcional, por lo que no se ahonda en aspectos legales sobre el sector. Se pretende revisar su evolución y demostrar la importancia del papel que juega actualmente en México, ya que los importadores y exportadores de nuestro país están probándolo y aprovechando sus ventajas, viendo que es un servicio que les permite tener un mayor control de sus embarques gracias al seguimiento que le dan los *IMCs*, y con el cual también bajan sus precios de compra-venta aprovechando los atractivos costos de transporte que les ofrecen.

Motivada por la experiencia profesional de casi 5 años en el medio -tras haber trabajado en tres diferentes *IMCs*: *Mark VII-Exel*, *Hub City* y actualmente en *Intermodal Sales Corporation*-, y por mi interés en dar a conocer y promover más los servicios y beneficios que ofrece como una opción que fomenta el comercio exterior de nuestro país, a través de esta tesina se quiere difundir más el papel transporte ferroviario intermodal y la actividad de los *IMCs*.

Al ser ésta una primera investigación formal sobre el tema, se busca dar un acercamiento al mismo y un panorama general, sin embargo se reconoce

que faltan muchos aspectos por abordar, los cuales podrían ser tema de investigaciones o trabajos posteriores en la maestría o el doctorado.

Esta tesina está conformada por una revisión breve de los antecedentes del transporte ferroviario a nivel mundial en el capítulo primero, en el cual también se hace un análisis de la importancia de los medios de transporte para el comercio, específicamente se revisa el caso del transporte ferroviario y los beneficios que éste ha traído para el desarrollo de los países, surgimiento de ciudades, urbanización y crecimiento de la industria y el comercio al movilizar mercancías entre largas distancias a precios bajos. También se ve el caso del ferrocarril en México, desde sus inicios en el siglo XIX con Inversión extranjera; su auge durante el gobierno de Porfirio Díaz y posterior a éste la nacionalización bajo el régimen de Lázaro Cárdenas y el poco crecimiento a lo largo del siglo XX.

En el capítulo segundo se revisa la evolución del transporte ferroviario a partir del Tratado de Libre Comercio de América del Norte firmado entre México, Estados Unidos y Canadá, que entró en vigor el 1º de enero de 1994 como parte de los procesos de integración económica que se estaban dando a nivel mundial y que promovió su privatización y apertura a la inversión extranjera.

Debido a lo anterior, a partir del año 1996 los ferrocarriles en México se privatizaron, destacando los siguientes tres: Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), Grupo Ferroviario Mexicano (FERROMEX) y Ferrocarril del Sureste (FERROSUR). De estos, los dos primeros sobresalen por la orientación de sus servicios hacia el área del TLCAN y porque cuentan respectivamente con la inversión de los principales ferrocarriles estadounidenses, que son el *Union Pacific Railroad* y el *Kansas City Southern Railroad*.

En el capítulo tercero de esta tesina se explicará qué es el transporte ferroviario intermodal para distinguirlo de otros servicios de transporte vía ferrocarril; sus antecedentes históricos y evolución a lo largo del siglo XX en Estados Unidos, así como su desarrollo a partir de los años cincuenta para hacer frente a la competencia del autotransporte y el avión; finalmente se revisa su aparición en México a finales de los años ochenta.

También se hace una descripción de los equipos que se utilizan actualmente, destacando sus principales ventajas, como son su mayor capacidad de carga, las medidas estandarizadas de las cajas o contenedores, un menor movimiento en su interior y una mayor seguridad ante robos; sin olvidar mencionar los ferrocarriles que brindan este tipo de servicio y las principales rutas entre México, Estados Unidos y Canadá.

Así mismo en el capítulo cuarto se revisa cómo opera este transporte a través de los *IMCs* (empresas de Marketing Intermodal) que surgieron a partir de los años setenta en Estados Unidos y que actúan como brazo comercial de los ferrocarriles, se analizan las principales opciones de servicio que estas empresas ofrecen entre los tres países y se explica cómo funcionan los *IMCs* en México y qué beneficios ofrecen a sus clientes, destacando sobre todo su labor de seguimiento y coordinación, así como su constante contacto con los clientes a los cuales todo el tiempo les proporcionan la información que requieren sobre sus movimientos de importación o exportación.

Finalmente se analizan los casos específicos de tres clientes del *IMC Intermodal Sales Corporation*, empresa estadounidense fundada en 1985, que estableció su oficina corporativa en *Cordova, Tennessee* y para cuya oficina de representación en México trabajo como encargada del área de Atención a Clientes. Se revisan dos casos de exportación y uno de importación para explicar cómo se realiza la coordinación, operación y seguimiento de los embarques. En este apartado se presentan documentos internos de la empresa, así como los documentos que el área de ventas y atención a clientes elaboran para sus clientes para dar seguimiento a cada uno de sus movimientos.

Para la elaboración de esta tesina se consultaron fuentes bibliográficas, con la limitante de que al estar tratando un tema tan especializado prácticamente no hay libros publicados al respecto, hay mucho sobre medios de transporte en general y sobre la historia del ferrocarril, pero difícilmente se encuentra algo publicado sobre transporte intermodal y transporte ferroviario intermodal, mucho menos sobre los *IMCs*. Se realizaron consultas en la Facultad de Ciencias Políticas

y Sociales, la Biblioteca Central y la Biblioteca Nacional de la UNAM, la Universidad Iberoamericana y la Biblioteca Benjamín Franklin de la Embajada de Estados Unidos en México.

Lo anterior lo atribuyo como dije, a que es un tema muy especializado y también a que es una opción relativamente nueva de transporte, por lo cual se recurrió a algunas tesis más especializadas sobre el tema -sin encontrar muchas- y a hacer búsquedas de Información directamente con los ferrocarriles a través de sus folletos, promocionales, documentos internos y sus representantes de servicio en México.

Se realizaron entrevistas al Licenciado Eduardo Asperó, director general en México de *Pacer Stacktrain* y al Señor Jorge Díaz Ayala, representante en México del *IMC Intermodal Sales Corporation*; así como conversaciones y consultas a lo largo de la investigación con la Señorita María Ángeles Díaz-Rubín, *sr. business manager* intermodal México del ferrocarril *Union Pacific* en México; el Licenciado Eduardo Johnson Celorio, director comercial en México de *Pacer Stacktrain* y el Licenciado Luis Alberto Garulo, Jefe de operaciones del ferrocarril *Union Pacific* en la rampa de Pantaco, Ciudad de México.

También se hicieron consultas en revistas especializadas como *Progressive Railroading*, *Transporte Siglo XXI* y *Transporte e Industria*; así como en revistas de negocios como *Expansión* y *Certeza, Economía y Negocios*.

Debido a la falta de información publicada formalmente, se recurrió en gran medida a las fuentes electrónicas ya que de esa forma se pudo acceder directamente a las páginas de organismos gubernamentales de México, Estados Unidos y Canadá, los ferrocarriles, los *IMCs*, bibliotecas de universidades en los mismos países y otras investigaciones al respecto. También publicaciones especializadas de las cuales se obtuvieron datos importantes, así como mapas, diagramas e ilustraciones.

1. Historia y evolución del transporte ferroviario de mercancías

Podemos definir al transporte como "el movimiento físico de personas y mercancías entre dos puntos".¹

El medio de transporte que es objeto de estudio en esta tesina es el ferrocarril, que nació en Inglaterra a raíz de la Revolución Industrial en el Siglo XIX y se asocia a las primeras fábricas modernas; fue específicamente en 1820 cuando se adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició el primer ferrocarril de vapor. Poco a poco se fue desarrollando en varios países con el propósito de comunicar a las ciudades y poblar las regiones deshabitadas, también para poder movilizar a la población, las materias primas y los productos terminados y así desarrollar el comercio.

En Europa, a excepción de en Gran Bretaña, "el ferrocarril [inició] como empresa pública y [con] la obligación del gobierno de financiar el mantenimiento y la ampliación de la infraestructura nacional de vías férreas [para] garantizar que los ferrocarriles se expandieran de la mejor forma para el desarrollo social y económico del estado o del país del que se tratara".² Así se desarrolló la red ferroviaria en ese continente, siendo los países más avanzados Inglaterra, Francia y España.

El auge del ferrocarril se extendió a los demás continentes, el caso de Norteamérica -región sobre la cual se hace énfasis en esta tesina debido a que México, junto con Canadá y Estados Unidos forma parte de ella y también porque estos tres países son los que firmaron el TLCAN, que entró en vigor el 1º de enero de 1994 (sobre el cual se hará referencia más adelante)- es el siguiente:

En Estados Unidos, la red ferroviaria transcontinental inició con capital privado del *Central Pacific Railroad of California*, que hizo vías desde Sacramento, California hacia el este y del *Union Pacific Railroad*, el cual construyó del este hacia el oeste con el fin de comunicar y poblar todo su territorio, desde las colonias que

¹ Donald F. Wood, James C. Johnson. *Contemporary Transportation*, Ed. McMillan, New York, 1993, 4th. Edition, p. 3

² <http://www.alipso.com/monografias/ferrocarril/> consultado el 8 de mayo de 2003

se establecieron en la costa este, con lo que se formaron nuevas ciudades y se promovió el comercio y la industria.

Canadá también buscaba abarcar todo su territorio y unir sus provincias a través de los *Canadian National Railways* (con toda la infraestructura y desarrollo incipiente de los primeros ferrocarriles canadienses) y el capital privado del *Canadian Pacific Railway*. Para ello empezaron a conectar las ciudades pobladas e Industriales del este con la enorme y despoblada región del oeste en donde surgieron ciudades alrededor de las estaciones de ferrocarril, las cuales se veían como centros de distribución.

En América Latina, el ferrocarril inició su desarrollo apoyado por inversión extranjera –inglesa, francesa y estadounidense- con el fin de establecer un mayor y más benéfico comercio hacia estos países. Para mediados del siglo XX Argentina, México y Brasil eran los países líderes en cuanto a infraestructura ferroviaria: “el primer ferrocarril se inauguró el 15 de septiembre de 1850 en México. Se trataba de un tramo de menos de 20 km que unía el puerto de Veracruz con la vecina población de San Juan. ...en 1873, se completó la línea que unía el famoso puerto con la capital del país”.³ Sin embargo, el transporte por carretera –tanto de pasajeros, como de mercancías- tomó mucha fuerza por lo cual el ferrocarril, que había endeudado a sus dueños, dejó de ser rentable y se nacionalizó.

A finales del siglo XIX en Estados Unidos, el servicio ferroviario ya muy desarrollado y de capital privado comenzó a endeudarse y a competir sin ningún control de precios, afectando al comercio y a la industria; fue entonces cuando se detuvo su impresionante crecimiento y en 1887 con la *Interstate Commerce Act* inició un período de regulación por parte del gobierno a través de la ICC (*Interstate Commerce Commission*) que estableció tarifas máximas, reguló los servicios y las rutas, y permaneció vigente durante los siguientes 90 años.

³ Idem.

El ferrocarril tuvo también un papel importante para la seguridad de los países, en la 1ª y 2ª Guerras Mundiales sirvió como medio de transporte para la industria de guerra en Estados Unidos y Canadá, movilizando tropas y equipo con el fin de apoyar a Europa.

A mediados del siglo XX el ferrocarril comenzó a usar nuevas tecnologías como el motor diesel y la electricidad, que sustituyeron al vapor y redujeron los tiempos de tránsito, con lo que permitieron a un mismo tren hacer más viajes.

Sin embargo, fue a partir de los años setenta cuando la industria ferroviaria comenzó a estar prácticamente en ruinas; incapaz de hacer frente a la competencia del autotransporte y el avión, requería un alto nivel de inversión para seguir funcionando y salir del estancamiento.

En 1980, el Congreso estadounidense aprobó la *Staggers Rail Act*, en la que "reconoció que los ferrocarriles enfrentaban una intensa competencia con el autotransporte y con otros medios de transporte de carga, y que la regulación prevaleciente limitaba a los ferrocarriles y no los dejaba competir, ni obtener ganancias. La supervivencia de la industria ferroviaria requería una nueva regulación que permitiera a los ferrocarriles establecer sus propias rutas, adecuar sus tarifas y servicios a las condiciones del mercado y fijar las tarifas de acuerdo con la demanda. [En breve] el Congreso decidió que los ferrocarriles debían manejarse por sí mismos y no por reglas gubernamentales".⁴

A raíz de la *Staggers Rail Act*, el capital privado comenzó a reinvertir en infraestructura y equipo ferroviario mejorando su servicio y aumentando el volumen del tráfico, ofreciendo a los usuarios mayor seguridad en el tránsito, así como mejores tiempos, tarifas y atención. Pese a esta desregulación, la *ICC* siguió fijando un monto máximo en tarifas y vigilando que la industria ferroviaria no cometiera abusos o acciones monopólicas hasta 1995, cuando fue sustituida por el *Surface Transportation Board*.

⁴ <http://aar.org/PubCommon/Documents/AboutTheIndustry/Overview.pdf> consultado el 9 de junio de 2003.
*traducción libre.

Así como en Estados Unidos, en la mayoría de los países, los sistemas ferroviarios se han reestructurado y privatizado para seguir creciendo y funcionan con una mínima regulación por parte de los gobiernos.

Actualmente en Estados Unidos y Canadá operan los siguientes ferrocarriles de carga: *Burlington Northern and Santa Fe (BNSF)*, *CSX Transportation (CSX)*, *Grand Trunk and Western (GTW)*, *I Central (IC)*, *Kansas City Southern (KCS)*, *Norfolk Southern (NS)*, *Soo Line (SOO)* y *Union Pacific (UP)*. El *GTW* y el *IC* son propiedad del *Canadian National (CN)*, y el *SOO* es propiedad del *Canadian Pacific (CP)*—ambos son los principales ferrocarriles de carga en Canadá-.

Todos estos ferrocarriles, junto con los ferrocarriles mexicanos -que se revisarán más adelante- conforman la red actual de transporte ferroviario de carga en Norteamérica, la cual comenzó a integrarse con servicios puerta-puerta, vía todo ferrocarril a partir de 1995, dando lugar al servicio ferroviario intermodal que opera hoy en día en la región.

Específicamente el transporte ferroviario intermodal se refiere "al movimiento de mercancía en contenedores y/o *piggybacks* [semiremolques] (vease glosario) sobre plataformas de ferrocarril con la combinación del autotransporte para la recolección y/o entrega puerta-puerta".⁵

1.1. El papel del ferrocarril en el comercio

El transporte es "un determinante en el precio, ya que modifica el valor de un satisfactor al ponerlo en un lugar en donde no se produce y en un tiempo determinado, variando el valor del trabajo como elemento de producción y este como factor económico".⁶ Por lo tanto, es un aspecto clave para la economía de todos los países y juega un papel muy importante en la operación de

⁵ Luis Alberto Garulo Ortega. *La importancia del servicio ferroviario intermodal hacia el siglo XXI. como una alternativa mas de distribución comercial*. Tesis de Licenciatura en Mercadotecnia, Universidad Tecnológica de México, México, 1999, p. 14

⁶ Alfonso Fernando Mercado Arreola. *Estructura organizacional para una empresa de transporte por carretera que satisfaga las nuevas condiciones de la industria nacional*. Tesis de licenciatura en administración de empresas, Universidad Iberoamericana, México, 1996, p. 15.

prácticamente cualquier negocio, al movilizar tanto materias primas como productos terminados y lograr reducir los costos de producción y distribución.

El transporte por ferrocarril, específicamente, ha adquirido una mayor importancia debido a que ha podido reducir aún más los costos de los productos de sus clientes -ya sean embarcadores o consignatarios- al transportar mercancías recorriendo largas distancias a precios más bajos, esto debido a los altos volúmenes que maneja, ya que en un solo ferrocarril se pueden mover muchos contenedores para distintos clientes en la misma ruta con lo que se reducen notablemente los costos y los tiempos de tránsito.

Con la globalización del comercio mundial, numerosas empresas ya no consideran a su país como el único sitio para realizar su producción, ni como el único mercado para sus productos, así el transporte se ha vuelto parte de las cadenas productivas y de logística de las empresas ya que les "permite trasladar materia prima, componentes parcialmente ensamblados y producto terminado en sus procesos de compras, producción y distribución".⁷ Esta posibilidad de mover las distintas partes de los procesos de una empresa entre diversas ciudades o incluso países permite una mayor competencia, ya que pueden reducir costos al comprar materia prima en un país, producir o ensamblar en otro y finalmente venderlo quizá a varios más.

Así mismo, el ritmo actual del comercio y los grandes volúmenes de productos que se mueven dentro y entre los distintos bloques económicos, requiere una dinámica mucho más rápida de distribución, la cual reduce tanto los tiempos como la capacidad de almacenamiento, por lo tanto muchas empresas recurren al servicio ferroviario para hacer incluso las entregas directas a sus clientes y así poder recortar sus inventarios y costos en bodega.

Por lo tanto el transporte en su modalidad de intermodal, es decir "el movimiento de mercancía combinando dos o más medios de transporte, por

⁷ Wood y Johnson, *op.cit.*, pp. 3 y 4

ejemplo tren y camión o barco y tren”⁸, se ha convertido en un aspecto clave en la distribución de productos entre socios comerciales al recorrer largas distancias.

Tal es el caso de los países miembros del TLCAN, en donde se integran los servicios de los distintos ferrocarriles -canadienses, estadounidenses y mexicanos- para mover hasta 20 toneladas de producto por contenedor o *piggyback* ⁹, transportando entre otros: productos químicos, agrícolas, alimenticios, forestales, partes automotrices, bicicletas, ropa, artículos para el hogar, equipo médico, computadoras, aparatos eléctricos, muebles, juguetes y hasta desperdicios para reciclar; los cuales cruzan las fronteras, pasan revisiones y cubren requerimientos aduanales y se movilizan de un lado a otro de la región o en el caso de Estados Unidos y Canadá en su interior, con el servicio doméstico intermodal.

En los países miembros del TLCAN, al utilizar el transporte ferroviario intermodal, se aprovecha la posibilidad de cargar en la fábrica del productor o proveedor (conocido como el embarcador) y al final del trayecto entregarlo en la bodega del cliente o consumidor (conocido como el consignatario) en cualquiera de los tres países, dando un servicio integral puerta-puerta, utilizando un tractor que se mueve por carretera, y también sacando ventaja de los bajos costos del ferrocarril en el largo recorrido rampa – rampa.

En este tipo de servicio interviene una sola empresa –el *IMC (Intermodal Marketing Company)* –por sus siglas en inglés- o Empresa de Marketing Intermodal –en español), que es responsable de coordinar todo el trayecto desde origen a destino con transportistas locales y con los ferrocarriles, brindando un mayor control y seguimiento de los embarques de sus clientes.

⁸ <http://www.uprr.com/customers/nesc/nescgl3.shtml#i> consultado el 16 de mayo de 2003 (ver Glosario en el Anexo I)

⁹ El peso máximo permitido vía terrestre (y que también aplica al transporte ferroviario en contenedor o *piggyback*) es de 20 toneladas, ya que este es lo máximo que se puede mover vía carretera en Estados Unidos y Canadá.

1.2. El transporte ferroviario en México

“El ferrocarril ... llegó a México y comenzó a crecer: En 1837 se realizó el proyecto de la primera vía en la República desde el Puerto de Veracruz a la Ciudad de México con un ramal en Puebla. Para 1842 se creó el segundo proyecto para la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec con la construcción de la vía Veracruz - Río San Juan”¹⁰ y en los años siguientes se terminaron los tramos subsecuentes a éste, para que finalmente, en 1873 se inaugurara el ferrocarril México-Veracruz, con una extensión de 423.7 kms.

En México el ferrocarril surgió con inversión extranjera, en su mayoría de Inglaterra, Francia y Estados Unidos. “En 1864 se constituye en Londres, la compañía limitada del ferrocarril Imperial Mexicano, de capital mixto (nacional y extranjero, público y privado)”.¹¹ En 1880 el Gobierno mexicano otorgó en concesión a Estados Unidos el ferrocarril de Sonora y el ferrocarril Central, Nacional y a partir de 1890 los ferrocarriles en México quedaron bajo la reglamentación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En 1899 se promulgó la Ley General de Ferrocarriles para reglamentar el otorgamiento de concesiones y se sujetó esta actividad a la legislación nacional.

Como en todos los países en los que se desarrolló, la red ferroviaria contribuyó a comunicar a los poblados y al inicio de la urbanización e industrialización; pero sobre todo fomentó el comercio y el surgimiento de mercados en distintas regiones del país, por lo cual resultó ser un factor clave para el crecimiento económico.

Bajo el gobierno de Porfirio Díaz, en 1908 se creó Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES), con una participación estatal mayoritaria (del 51%), surgió con el fin de unir y fortalecer varias líneas férreas del país en las cuales había control extranjero, así el gobierno de México podría tener mayor Intervención y reglamentación sobre éstas.

¹⁰ Emma Yáñez Rizo. *Los días del vapor*, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1994, p. 17 citado en Garulo Ortega, *op. cit.*, p. 9

¹¹ Garulo Ortega, *op. cit.* p. 9

Durante la Revolución Mexicana iniciada en 1910, los ferrocarriles fueron fundamentales en la movilización de tropas y armas, por ejemplo: transportaron a los ejércitos carrancistas y constitucionalistas del norte. Sin embargo, las vías sufrieron muchos daños, se derribaron puentes, se quemaron durmientes y se destruyeron rieles y gran parte del equipo, con esto el sector ferroviario quedó como uno más que debía reconstruirse tras la lucha armada –como prácticamente todo a nivel nacional-.

Además bajo el gobierno de Álvaro Obregón incluso hubo que pagar indemnizaciones a los inversionistas extranjeros por los daños a sus propiedades, sobre todo por los deterioros en las vías, con el fin de evitar mayores conflictos, principalmente con Estados Unidos. Esto ocasionó un gran endeudamiento para el sector.

Durante el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934–1940) se reconoció la importancia del ferrocarril para el desarrollo económico nacional; pero al ver la necesidad de integrar más los servicios y de seguir invirtiendo en él para satisfacer la demanda que entonces estaba creciendo -ante lo que las empresas privadas involucradas se mostraron incapaces- en 1937 se decretó la expropiación de FERRONALES en beneficio de la nación, completando su nacionalización iniciada casi treinta años antes. La administración de los ferrocarriles quedó en manos de los trabajadores del ramo, pero como éstos no tuvieron grandes logros, en 1940 con la entrada del nuevo gobierno FERRONALES quedó como un organismo descentralizado del gobierno federal.

“Los ferrocarriles mexicanos aumentaron y acrecentaron sus servicios; trasladaron materias primas y productos necesarios para la industria bélica de Estados Unidos de América, y de 1942 a 1945 el 85% del transporte de carga se realizó por ferrocarril ... la suma de la red ferroviaria nacional llegaba a más de 23 mil kilómetros”.¹² Debido en gran parte a la guerra en los años cuarenta, se incrementaron notablemente las necesidades de transporte y el ferrocarril

¹² Idem, p. 11

respondió a éstas con un equipo que empezaba a ser insuficiente y que sobrevivió gracias a los subsidios federales y créditos externos.

En los años cincuenta el ferrocarril comenzó a verse afectado por el auge del autotransporte¹³, tanto de carga como de pasajeros. Aunado a esto, no hubo modernización, ni gran inversión en más infraestructura y mantenimiento de obras; el crecimiento en vías férreas a partir de entonces fue mínimo; a mediados de los sesenta el país tenía 23 619 kilómetros operados por diez empresas diferentes que se fueron fusionando y a principios de los setenta el total era de 25 314 kilómetros. El ferrocarril sobrevivía gracias al subsidio y estuvo inmerso en un largo período de estancamiento y mala imagen –debido principalmente a que se asociaba a burocracia, corrupción, ineficiencia y robos-.

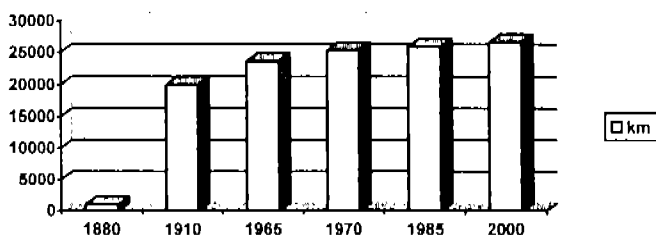
Fue en los años ochenta, durante el gobierno de José López Portillo, “cuando ya se contaba con más de 24 mil kilómetros [y se decidió] fusionar en Ferrocarriles Nacionales de México las otras cuatro empresas: Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sudeste, Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, Ferrocarril Sonora–Baja California, para simplificar y unificar los sistemas estructurales y administrativos”.¹⁴

A pesar de ésto el rezago continuaba y para 1985 bajo el régimen de Miguel de la Madrid la longitud de vías férreas era de 25 908 kilómetros -sólo 11% más que en 1950- aunque éste incluso tuvo como lema de campaña para llegar a la presidencia fortalecer los ferrocarriles de carga. Se incluyeron acciones para modernizar el servicio ferroviario en el Plan Nacional de Desarrollo 1982–1988, tales como: “la fusión de las empresas, la adecuación del Contrato Colectivo de Trabajo, la promulgación de una nueva ley orgánica, la reestructuración contable, financiera, presupuestal y tarifaria, la actualización de los sistemas operativos, proyectos de construcción y modernización de Infraestructura”.¹⁵

¹³ Entiéndase autotransporte como transporte carretero

¹⁴ Ferrocarriles Nacionales de México, *Caminos de Hierro*, Ed. Contornos, México, 1996, p. 134 citado en Garulo Ortega. *op. cit.*, p. 11

¹⁵ <http://www.uqam.edu.mx/trabajadores/03modsa1.htm> consultado el 2 de julio de 2003



Crecimiento de vías en México

La gráfica nos muestra que el mayor nivel de crecimiento en construcción de vías en nuestro país fue a principios del Siglo XX bajo el gobierno de Porfirio Díaz, cuando el desarrollo fue tal, que casi se llegó al nivel actual.

*elaboración propia¹⁶

El ferrocarril "en los últimos 20 años [del siglo XX] recibió subsidios por casi \$4,000 millones de dólares, pero prácticamente nada se destinó a su modernización"¹⁷.

Durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, periodo en el que destaca la apertura comercial de México y la integración de bloques económicos, se intentó hacer más rentable al ferrocarril, pero se requería una gran Inversión para modernizar y hacer más eficiente su servicio, entonces iniciaron varias acciones gubernamentales con el fin de hacer este medio de transporte atractivo al capital privado: a partir de entonces comenzó a verse al ferrocarril como algo prioritario y como un negocio que parecía que a la larga podría ser rentable.

En este lapso se crearon: el Convenio de concentración de acciones para la modernización del sistema ferroviario mexicano y el Programa de cambio estructural 1992-1994, con el fin principal de mejorar la operación, la situación

¹⁶ Con información de Garulo Ortega, *op. cit.*, 120 p.p. y de Karina Marcial Vázquez, *La importancia del transporte terrestre de carga para el comercio entre México y Estados Unidos durante el periodo de 1985-1990*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1991. 188 p.p.

¹⁷ Lucía Pérez Moreno, "Ferrocarriles: en vías de recuperación", en *Expansión*, Grupo Editorial Expansión, México, D.F., octubre 1999, p. 96

financiera y rentabilidad del ferrocarril para hacerlo competitivo de nuevo. También se elaboró la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, de mayo de 1995, que daba la oportunidad de que el sector privado participara al establecer concesiones -a través de licitación pública- por 50 años para la construcción, operación y mantenimiento de las vías férreas y para la prestación de transporte de pasajeros y terminales de carga, además de poder fijar las tarifas en condiciones de competencia en rutas y servicios similares; tales concesiones sólo se dan a personas morales mexicanas y se permite una inversión extranjera de hasta el 49% y tienen la opción de extenderse a 50 años adicionales.

En este contexto, ya durante el gobierno de Ernesto Zedillo, "el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000 expone que la prestación integral del servicio ferroviario como responsabilidad del Estado, por carecer éste de recursos suficientes, no atendió los requerimientos de inversión necesarios para su adecuado servicio y operación, lo que se tradujo en baja productividad, escasa confiabilidad y entorpecimiento de la actividad económica, así como en la generación de pasivos financieros, laborales y ecológicos. A partir de esta justificación se explica que el cambio estructural en ferrocarriles requirió reformas en el marco legal, y se alude a la reforma del artículo 28 constitucional y a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicadas en febrero y mayo de 1995 respectivamente, como hechos consumados".¹⁸

Se reformó el párrafo 4º del artículo 28 constitucional, con el fin de que al igual que las comunicaciones vía satélite y la petroquímica, los ferrocarriles pasaran de ser un área "estratégica" a ser un área "prioritaria"; el papel del Estado se reduce a fungir solo como rector del desarrollo del sistema y a garantizar la libre competencia. El gobierno seguiría controlando el sector de la siguiente forma: FERRONALES conservaba como patrimonio la infraestructura de vías y la responsabilidad de su uso y operación, por lo cual al término de las concesiones le serían regresados la infraestructura y bienes, la SCT (Secretaría de

¹⁸ <http://www.uom.edu.mx/trabajadores/03modsal.html> consultado el 2 de julio de 2003

Comunicaciones y Transportes) intervendría en la operación de ser necesario y podría hacer requisa.

Sobre esta misma línea de modernización se elaboró el Programa de Desarrollo de los Ferrocarriles Nacionales de México a mediano y largo plazo: 1988–2010 que sirvió de base para la reestructuración ferroviaria de los años noventa.

2. El transporte en el contexto del TLCAN

Al mismo tiempo que iniciaban los cambios anteriores para el sector, nuestro país negociaba junto con Estados Unidos y Canadá, el (TLCAN) Tratado de Libre Comercio de América del Norte. El 12 de junio de 1991 iniciaron en Toronto, Ontario, las negociaciones formales del Tratado, el cual contempla 6 áreas: acceso a mercados, reglas de comercio, servicios, inversión, propiedad intelectual y solución de controversias.

Las negociaciones del TLCAN terminaron el 12 de agosto de 1992, en estas participaron el Secretario de Comercio y Fomento Industrial de México, Jaime Serra; el Ministro de Industria, Ciencia y Tecnología y Comercio Internacional de Canadá, Michael Wilson; y la Representante Comercial de Estados Unidos, Carla Hills; previa aceptación de los órganos legislativos de los tres países, entró en vigor a partir del 1 de enero de 1994.

Podemos enumerar los objetivos básicos del TLCAN como sigue:

- 1) Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los 3 países
- 2) Promover condiciones para una competencia justa en la zona
- 3) Aumentar las oportunidades de inversión en los territorios de las partes
- 4) Proteger y hacer valer, adecuada y efectivamente, los derechos de propiedad intelectual en el territorio de cada una de las partes
- 5) Establecer procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del Tratado, para su administración conjunta y para solucionar las controversias que se presenten
- 6) Establecer lineamientos para la máxima cooperación trilateral, regional y multilateral con el fin de ampliar y mejorar los beneficios de este Tratado

Además del Tratado, que consta de un Preámbulo y veintidós capítulos agrupados en ocho partes, se firmaron los dos acuerdos paralelos -sobre cooperación ambiental y cooperación laboral-.

El TLCAN busca principalmente eliminar de forma gradual los aranceles sobre el comercio en un plazo de 15 años, y también a través de él los tres países se comprometen a promover el empleo y el crecimiento económico mediante la expansión del comercio y de las oportunidades de inversión en la zona.

2.1. Lo que establece el TLCAN

Al ser uno de los objetivos básicos del TLCAN la eliminación de las barreras al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los 3 países, cabe destacar que este tratado en su parte de Comercio transfronterizo de Servicios¹⁹ reconoce la importancia del sector y establece los derechos y obligaciones para facilitar los intercambios en la prestación de un servicio como es el transporte, entre los tres países miembros.

El tratado extiende al sector servicios en general, la obligación de otorgar trato nacional, esto es de acuerdo con el Artículo 1202 "que cada una de las Partes otorgará a los prestadores de servicios de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a sus prestadores de servicios". Así mismo, el Artículo 1203, señala que se debe dar el trato de nación más favorecida, o sea, que "cada una de las partes otorgará a los prestadores de servicios de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a prestadores de servicios de cualquier otra Parte o de un país que no sea Parte". Y por último, el Artículo 1205, establece que "ninguna Parte exigirá a un prestador de servicios de otra de las Partes que establezca o

¹⁹ De acuerdo con el Artículo 12131 del TLCAN "Para los efectos de este capítulo, comercio transfronterizo de servicios o prestación transfronteriza de un servicio significa la prestación de un servicio:

- a) del territorio de una Parte al territorio de otra Parte;
- b) en territorio de una Parte, por personas de esa Parte, a personas de otra Parte; o
- c) por un nacional de una Parte en territorio de otra Parte.

pero no incluye la prestación de un servicio en el territorio de una Parte mediante una inversión".

mantenga una oficina de representación ni ningún tipo de empresa, o que sea residente en su territorio como condición para la prestación transfronteriza de un servicio".²⁰

Dada la importancia de los servicios, y en particular del transporte, el texto del TLCAN estableció un calendario para eliminar barreras para la prestación de los servicios de transporte terrestre entre México, Estados Unidos y Canadá, y las normas técnicas y de seguridad compatibles sobre ese ámbito. El TLCAN prevé un aumento de la competencia en el servicio transfronterizo, a fin de dar iguales oportunidades en el mercado de transporte terrestre de América del Norte, para que ninguna empresa de este ramo, de cualquiera de los tres países quede en desventaja durante la transición hacia el libre comercio.

Debido a que el objeto de estudio de esta tesis es el transporte ferroviario, únicamente se va a revisar lo que se establece en el Tratado con relación a este tipo de servicio:

"De acuerdo con lo dispuesto en el Tratado y de manera congruente con las reservas de México en este sector, establecidas en la Constitución Política de Estados Unidos Mexicanos, los ferrocarriles de Canadá y Estados Unidos podrán continuar comercializando libremente sus servicios en México, operar trenes unitarios con sus propias locomotoras, así como construir y tener en propiedad terminales y financiar infraestructura ferroviaria. México continuará gozando de acceso completo a los sistemas ferroviarios canadienses y estadounidenses".²¹

Esta reglamentación establecida en el TLCAN, aunada al proceso previo de nuevas Leyes y Reformas a la Constitución con fines modernizadores y de apertura comercial, que ya se mencionó, dio lugar al proceso de privatización

²⁰ <http://www.economia-snci.gob.mx/nueva-snci/tratados/tlcan/frame3.htm> consultado el 30 de abril de 2003

²¹ <http://www.nafia.net/tlcan/tlc> consultado el 7 de octubre de 1998

2.2. Privatizaciones a raíz del TLCAN

Para iniciar el proceso de privatización de los ferrocarriles mexicanos, FERRONALES se dividió en regiones:

-Pacífico-Norte

-Noreste

-Sureste

-Terminal Valle de México

-Además de las líneas cortas o especializadas como el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, Ojinaga-Topolobampo, el Istmo de Tehuantepec y las rutas del Mayab.

El 6 de diciembre de 1996 se dio a conocer públicamente la primera concesión, el Ferrocarril del Noreste, que fue otorgado a Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), que hizo una oferta de mil cuatrocientos millones de dólares. TFM es filial de Transportación Marítima Mexicana, esta empresa es dueña del 51% y está asociada con el ferrocarril norteamericano *Kansas City Southern Industries* que tiene participación del 49%; la concesión de TFM se entregó el 23 de junio de 1997.

“La línea principal tiene 4,251 kilómetros y pasa por 15 entidades federativas de nuestro país... Por dónde pasan las vías de TFM se concentra cerca del 68 por ciento de la población del país y se genera 73 por ciento del producto interno bruto. En cuanto al tráfico internacional por ferrocarril, por esta ruta se transporta 78 por ciento del total”.²² Por lo anterior esta línea es la más usada para el comercio entre los países del TLCAN debido a que conecta la Ciudad de México con Nuevo Laredo, Tamaulipas, la principal vía de cruce hacia Estados Unidos, pasando por Querétaro, San Luis Potosí y Monterrey, conectando con Guadalajara y Aguascalientes a través de derechos de paso con otras líneas.

²² Miguel Pineda, “TFM se globaliza”, en *Certeza economía y negocios*, Editorial Certeza, México, D.F., junio 2003, p.p. 8-9.

TFM se ha caracterizado por sus grandes inversiones en infraestructura, maquinaria, tecnología y capacitación para mejorar su servicio y reducir al máximo sus tiempos de tránsito; actualmente el recorrido desde la Terminal Intermodal Pantaco en la Ciudad de México hasta Nuevo Laredo se realiza en 36 horas, éste mismo recorrido tomaba 65 horas con FERRONALES.

Grupo Ferroviario Mexicano FERROMEX, integrado por Grupo México, ICA (Ingenieros Civiles Asociados) y el ferrocarril *Union Pacific Railroad* ganó la concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte; este tiene un corredor de más de 8,500 kilómetros, el área de cobertura más amplia del país, que se extiende desde la Ciudad de México –pasando por las ciudades de Guadalajara, Hermosillo, Monterrey y Chihuahua- haciendo cruce de frontera con Estados Unidos en Ciudad Juárez, Chihuahua.

La oferta para obtener esta concesión fue de 4 mil 196 millones 704 mil 174 pesos y FERROMEX inició operaciones el 19 de febrero de 1998; desde entonces empezó con su inversión de más de 570 millones de dólares, como parte de un programa de modernización de cinco años. Este mismo grupo se adjudicó la concesión de Ojinaga-Topolobampo.

Grupo Tribasa y el Banco INBURSA se adjudicaron la concesión del Ferrocarril del Sureste FERROSUR con una oferta de 2 mil 898 millones de pesos, posteriormente Tribasa vendió el 100% de sus acciones a Grupo Frisco. La extensión de sus vías es de 1,500 kilómetros y unen al Puerto de Veracruz con Guadalajara, Manzanillo, Coatzacoalcos, Salina Cruz, Mérida y la Ciudad de México.

Además de concesionar los distintos ferrocarriles, se estableció que cada una de las empresas se quedaría con el 25% de las acciones del Ferrocarril Terminal Valle de México (completando entre las tres el 75%) y el gobierno federal se quedaría con el 25% restante. Valle de México comenzó a operar en mayo de 1998, cuenta con 296 kilómetros de vías y es el que coordina todas las entradas y salidas a y de la Terminal Intermodal de Pantaco en la Ciudad de México, cuya vía más transitada es la México-Nuevo Laredo en la que enlaza la carga con TFM.

Para el año 2000, se completaron 26 655 kilómetros y este nivel de Infraestructura es el que continua hasta ahora.

Durante ese año se presentaron sucesos para Transportación Marítima Mexicana (cuya filial es TFM), que podrían cambiar la situación de los ferrocarriles en México: debido en gran parte a la oferta de mil cuatrocientos millones de dólares que presentaron Grupo TMM y su socio el ferrocarril *Kansas City Southern Industries* en diciembre de 1996, para quedarse con la concesión del Ferrocarril del Noreste, antes mencionada y que fue considerada como "una oferta superior en más de 200% del valor técnico de referencia que tenía el ferrocarril en cuestión",²³ TMM tiene un alto nivel de endeudamiento y decide vender el ferrocarril TFM a su socio el *Kansas City Southern*, para saldar sus deudas.

El valor de TFM se incrementó de mil cuatrocientos millones de dólares, que pagaron al adquirir la concesión en 1997, a dos mil cincuenta y seis millones (más del 40%) en cinco años, debido al alto nivel de las Inversiones que se realizaron con el fin de modernizar y hacer eficiente y rentable este tren, provocando un alto nivel de endeudamiento.

El 15 de mayo del 2003 venció el plazo para que TMM pagara 117 millones de dólares a varios acreedores, debido a la falta de liquidez de la empresa -que al cierre del 2002 sumaba un total de 1 859 millones de dólares en pasivos, de los cuales, 504 millones de dólares son deudas con vencimiento menor a 12 meses- ésta solicitó una extensión del plazo, a cambio de pagar los bonos a su valor nominal y mejorando los intereses, ofreció hasta un 12 por ciento; esta misma oferta se hizo a los tenedores de bonos por otros 200 millones a vencer en el año 2006, sin embargo los acreedores no aceptaron la oferta y TMM no pagó, solicitando a un juez un periodo de gracia por un año.

En junio esto provocó un escándalo ya que la resolución del juez le favoreció a TMM, pero después se filtró Información a los medios de comunicación de que el bufete de abogados externo, contratado para encargarse del caso

²³ Gabriel Rodríguez y Osiel Cruz, "Cimbra las vías del TLCAN", en *Transporte Siglo XXI*, Grupo Comercial XXI. México, D.F., junio 2003, p. 8.

(Bufete de Jesús Moreno) había sobornado al juez para obtener el plazo, frente a este caso TMM se deslinda y dice que ellos no sobornaron a nadie (no directamente) y no han hecho nada que los avergüence y alegan que los medios los están difamando y que en todo caso, de haber habido soborno, este había sido por parte del Bufete.

El señor Javier Segovia, director general de TMM declaró que su intención era pagar, pero que necesitaban mayor tiempo para consolidar la venta de TFM a su socio el *Kansas City Southern*, operación que se detalla a continuación:

El 21 de abril de este año TFM anunció que se integraría con el ferrocarril *Tex-Mex* y con el KCS (*Kansas City Southern*) en un nuevo ferrocarril llamado *Nafta Rail*, en el cual Grupo TMM tendría el 22% de las acciones frente a un control del 78% por parte del KCS y ofrecerían un servicio totalmente integrado a los miembros del TLCAN.

Grupo TMM continuaría teniendo la concesión de la operación del ferrocarril en México, así como las rutas debido a que la Constitución Política de Estados Unidos Mexicanos establece que éstas son propiedad de la nación y por la concesión que se otorgó le corresponden a TFM.

La conformación del *Nafta Rail* requería la aprobación de los gobiernos de México y Estados Unidos para empezar a funcionar, por parte de México debía ser aprobado por la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (autorización que se pospuso) y por la Comisión Federal de Competencia Económica (la cual se consiguió). Por parte de Estados Unidos debía ser aprobado por el *Surface Transportation Board* (o sea, la Comisión de Transportes). Al revisar cómo se ha dado la participación mayoritaria extranjera en la banca y las telecomunicaciones de nuestro país, parecía que el NAFTA RAIL no tendría serios problemas que enfrentar para ser aprobado.

En abril la Secretaría de Comunicaciones y Transportes citó a TMM para explicar la cesión de TFM al *Kansas City Southern* con el fin de determinar si ésta cumplía con los límites de inversión extranjera, desarrollo regional y tecnológico que aparecen en su título de concesión, previo a la autorización de la fusión. En

mayo la Comisión Federal de Competencia declaraba no haber sido notificada, ni conocer a detalle el caso del *Nafta Rail*.

Pese a todo esto, según declaraciones de José Serrano, esta gestión para la aprobación duraría aproximadamente 4 meses entre trámites y permisos y posteriormente pagarían las deudas, ya que por la venta de TFM recibirían unos 200 millones de dólares en efectivo. Aunada a la venta del ferrocarril anunciada en abril TMM también vendió sus puertos, a excepción de Acapulco y Tuxpan, con el fin de obtener liquidez; a raíz de esto la corporación *Stevendoring Services of America* (SSA México) comenzó a operar a principios de mayo el servicio de carga en los puertos marítimos de Veracruz, Cozumel, Progreso y Manzanillo, tras comprar el 51 por ciento de las acciones de Grupo TMM, pagando por ellas aproximadamente 120 millones de dólares.

De aprobarse el *NAFTA RAIL*, existía el temor de que se beneficiaran los cruces para los embarques movidos por esta empresa ferroviaria *KCS*, en detrimento de su principal competidor el ferrocarril *Union Pacific*. Al ser el puente ferroviario Nuevo Laredo-Laredo, la principal vía de cruce hacia Estados Unidos parte de la ruta de TFM y a partir de ahora parte del *Nafta Rail*, se pensaba que se podrían afectar las rutas y los servicios entre los tres países aunque definitivamente se beneficiaría el comercio y su Integración económica.

Sin embargo, el 18 de agosto, los accionistas de Grupo TMM decidieron rechazar la venta de TFM al *KCS* pese a que ya se habían firmado acuerdos entre ambas empresas y a que el *KCS* ha advertido que hará que se cumplan tales compromisos de venta.

Se especula que con esta negativa Grupo TMM está buscando que aumente el precio para vender TFM, o bien que confía en que ganarán una querrela pendiente con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por una devolución del IVA, cuyo monto actualizado (desde que se hizo la concesión en 1996 a la fecha) es de 950 millones de dólares; cifra mucho más atractiva que la que obtendrían por la venta del ferrocarril y cuya posibilidad de concretarse se dejó ver el día 13 de agosto cuando el Tribunal Superior de Justicia Fiscal y Administrativa emitió una

sentencia que dejaba sin efecto una sentencia anterior –del 6 de diciembre de 2002- en la cual se descartaba la posibilidad de dicha devolución del IVA.

Con la decisión de no vender TFM la situación actual de los ferrocarriles entre los tres países miembros del TLCAN no cambiaría, pero habrá que esperar a ver si efectivamente consiguen la devolución del IVA o si finalmente regresan a la opción de venta para poder cubrir sus deudas pendientes, y en ese caso habrá que esperar a conocer la reacción del *KCS* y sus consecuencias. Por lo pronto, el 2 de septiembre *KCS* inició una querrela ante una corte del estado de Delaware para que ésta mande una orden a *TMM* y evitar que haga cambios en el ferrocarril TFM y sigue intentando negociar la venta.²⁴

²⁴ Con información consultada en La Jornada, El Financiero y Reforma en un seguimiento periodístico realizado entre mayo y septiembre de 2003

3. El transporte ferroviario intermodal

Es importante mencionar que en el ramo de transporte de carga vía ferroviaria existen 6 diferentes servicios:

- a) Productos industriales y manufacturados: entre los productos que se mueven por este medio destacan: maquinaria, equipo pesado, tubería productos forestales, material industrial reciclable, lámina, chatarra, carbón y minerales. Estos se trasladan vía furgones o en carros góndola abiertos o cerrados si necesitan mayor protección.
- b) Productos agroindustriales: movimiento de granos y semillas como maíz, trigo, sorgo, soya, azúcar, pastas y harina, así como productos procesados: aceites y grasas a granel, que viajan en furgones, tolvas cerradas o carro tanques.
- c) Productos químicos: gasolina, diesel, aceites, óxidos, sulfatos, cloro, etc., que se transportan en carro tanque, furgón o tolva cerrada, los cuales se sellan herméticamente para evitar contaminaciones o derrame del producto.
- d) Metales y minerales: es el traslado de productos como arena, lingotes, varillas, fierro para construcción, tubería de acero, yeso, chatarra de fierro y minerales diversos, mediante góndolas, tolvas, furgones o plataformas, abiertas o cerradas.
- e) Automotriz: el movimiento de automóviles y partes para vehículos (motores, chasis, transmisiones) en carros multinivel, góndolas, tolvas o furgones.
- f) Intermodal: este se refiere al movimiento de mercancía, que puede ser cualquier tipo de producto (materia prima, productos terminados y semiterminados), que se transporte en contenedores o semiremolques (*piggybacks*) sobre plataformas de ferrocarril, lo que permite una carga o descarga rápida del producto al poder trasladar fácilmente el contenedor o remolque a otros medios como barco o camión para hacer recolecciones o entregas puerta-puerta evitando transbordos. Este tipo de transporte ferroviario es el que ya se ha empezado a describir y es el objeto de estudio

de esta tesina, por lo tanto será el que se tratará más ampliamente en éste y el siguiente capítulo.

3.1. Definición de transporte ferroviario intermodal

El mayor reto para el transporte ferroviario a partir de los años cincuenta fue enfrentar la competencia del autotransporte y el avión. "En los ferrocarriles se acostumbra a mover grandes volúmenes de carga repartiendo los costos fijos entre las unidades que transporta. Éstos se han ido especializando en el movimiento de materias primas a granel, productos intermedios y pesados como el acero, ... [dejando] poco a poco el manejo de carga fraccionada ya que el autotransporte resultaba más eficiente y práctico".²⁵

El ferrocarril realizaba sus entregas por espuelas o escapes privados, esto es que el tren tenía acceso hasta las plantas o bodegas destino de la mercancía, lo cual requería de altas inversiones en infraestructura por parte de los consumidores y con esto también se restringía el mercado, ya que no todas las empresas podían disponer de un terreno lo suficientemente grande para que el ferrocarril pudiera llegar a entregarle y también resultaba inaccesible, por ejemplo para la industria manufacturera que empezaba a crecer y se establecía en los centros urbanos. Por tal motivo los principales productos que se transportaban vía ferrocarril se fueron limitando a granos, carbón y minerales

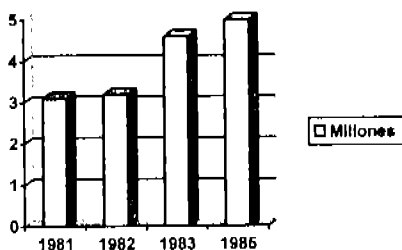
Era indispensable flexibilizar los servicios, reducir tiempos y costos para asegurar la eficiencia y supervivencia del ferrocarril; ante esta necesidad de calidad para hacer frente a la competencia, fue esencial que surgieran más modalidades de servicio para satisfacer al mercado, así fue como nació en Estados Unidos el transporte intermodal, que involucra el uso combinado de dos o más medios diferentes de transporte, por ejemplo ferrocarril y autotransporte; barco y ferrocarril; avión y autotransporte. Este tipo de transporte establece una relación

²⁵ Garulo Ortega, *op. cit.*, p. 15

entre los dos o más medios usados, combinando los mejores aspectos de cada uno.

En el transporte ferroviario intermodal, tema de esta Tesina, se combinan y se aprovechan los bajos costos del ferrocarril en largas distancias, su mayor capacidad de volumen y peso, con la mayor flexibilidad y rapidez del autotransporte para hacer recolecciones y entregas, con lo que se conforma un servicio integral puerta-puerta. La evolución de este nuevo servicio se dio en Estados Unidos también debido a que justo a principios de los años ochenta (con la aprobación de la *Staggers Rail Act*) se flexibilizó la regulación y fue posible que las líneas navleras, los ferrocarriles y los autotransportistas tuvieran la oportunidad de negociar tarifas, rutas y soluciones para cada servicio, adecuándose a las condiciones del mercado.

Esta nueva opción de transporte se ha convertido en una importante alternativa para movillizar productos entre México, Estados Unidos y Canadá -en dónde se integran los servicios de los distintos ferrocarriles- debido a que incluye varios servicios, es más seguro y recorre largas distancias a atractivos precios. La siguiente gráfica muestra su crecimiento en Estados Unidos.



Incremento del tráfico intermodal

La gráfica nos muestra el significativo incremento del tráfico intermodal en Estados Unidos, ilustra los millones de contenedores y camiones cargados en la primera mitad de la década de los ochenta.

*elaboración propia²⁶

²⁶ Con información de Marcial Vázquez, *op. cit.*, 188 p.p.

3.2. Evolución del transporte intermodal

Han pasado más de cien años desde la primera aplicación del intermodalismo, "a finales del siglo XIX el ferrocarril de Long Island ofreció un servicio para cargar sobre plataformas del ferrocarril las carretas de los campesinos, llenas de producto [agrícola] hacia la ciudad de Nueva York".²⁷ Posteriormente el ferrocarril *Union Pacific* en plena construcción también movilizó sobre sus plataformas las carretas de los colonizadores hacia el oeste.

Durante los años veinte y treinta varios ferrocarriles en Estados Unidos comenzaron a cargar semiremolques y contenedores sobre sus plataformas, al final de la 2ª Guerra Mundial el ejército utilizó contenedores para cargar las pertenencias y menajes de casa de su personal.

Pero fue hasta el 27 de abril de 1956 cuando *Malcolm McLean* (entonces de la compañía de autotransporte *McLean* y posteriormente de *SeaLand*, hoy importante compañía naviera) hizo los primeros intentos por mover algunos *trailers* cargados de carretera sobre un barco, en lugar de descargar el producto de los *trailers* y cargarlos en el barco utilizando los métodos tradicionales. Este buque transportó la mercancía cargada dentro de los *trailers* del puerto de Nueva York al puerto de *Houston*, iniciando el servicio marítimo intermodal. En esa época los *trailers* se aseguraban a la cubierta del barco con torniquetes de acero. Posteriormente se dieron cuenta de que era mucho más fácil cargar solo las cajas de los *trailers* (sin ruedas), o sea contenedores sobre el barco, con lo que comenzaron a estandarizarse las medidas a nivel mundial.

En Estados Unidos evolucionó y mejoró el sistema de carga descrito anteriormente y en 1970, presionados porque Panamá amenazaba con cerrar el tráfico en el canal, comenzaron a moverse contenedores que llegaban a este país en barco a un puerto en la costa Oeste como Seattle, Washington provenientes de Asia, que se subían al tren y cruzaban el país hasta un puerto en la costa Este como Baltimore, Maryland en donde se subían de nuevo a un barco para moverse

²⁷ *Intermodal Age*, 1985, p.6, citado en Wood y Johnson, *op. cit.*, p. 238

a un país europeo; así surgió una ruta alternativa y con esto también se vio una reducción notable de costos.

Puede decirse que en la actualidad las piezas básicas para el transporte intermodal son:

- a) El semiremolque o *piggyback*: una caja rectangular que cuenta con ruedas, actualmente se utiliza casi exclusivamente en el transporte ferroviario intermodal; este tipo de servicio se conoce como *TOFC (trailer on flat car)* *trailer* o remolque sobre plataforma en español, y es un *trailer* que se carga sobre una plataforma de ferrocarril.



*fuente: <http://www.tfm.com.mx>

Tipo de <i>trailer</i>	Capacidad De carga	Dimensiones externas			Dimensiones internas		
		Largo	Ancho	altura	largo	Ancho	Altura
<i>Trailer</i> 53'	22,000 kg	53'	8'6"	9'6"	52'3"	8'3"	8'11"
		16.2 m	2.6 m	2.9 m	15.9 m	2.5 m	2.7 m
<i>Trailer</i> 48'	22,000 kg	48'	8'6"	9'6"	47'6"	8'2"	8'11"
		14.6 m	2.6 m	2.9 m	14.5 m	2.5 m	2.7 m
<i>Trailer</i> 45'	22,000 kg	45'	8'	9'6"	44'6"	7'8"	8'6"
		13.7 m	2.5 m	2.9 m	13.6 m	2.3 m	2.6 m

***Fuente: <http://www.tfm.com.mx/productos/contenedor.html>

- b) El contenedor: una caja rectangular, que no cuenta con ruedas (o chasis), por lo cual resulta aún más fácil de estibar y trasladar de un medio a otro. En el servicio ferroviario intermodal el servicio en contenedor se conoce como *COFC (container on flat car)* contenedor sobre plataforma en español,

el contenedor se carga sobre la plataforma del ferrocarril para poder trasladarse.

Los contenedores que se movilizan vía transporte ferroviario Intermodal, son:

- -Contenedores PACER de 48' o 53', que son propiedad de la compañía *Pacer Stacktrain*.
- -Contenedores *EMPU*s de 48' o *EMHU*s de 53', estos son contenedores privados propiedad del *Equipment Management Provider (EMP) program*.
- -Contenedores NACS de 48', que también son contenedores privados propiedad del *North American Container System (NACS)*.



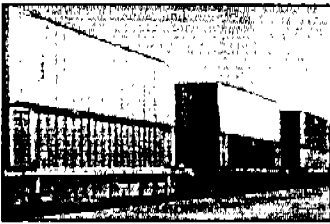
*fuente: <http://www.tfm.com.mx>

Contenedor	Capacidad de carga	Dimensiones externas			Dimensiones Internas		
		Largo	Ancho	altura	largo	Ancho	altura
Dry Cargo 53'	22,000 kg	53'	8'6"	9'6"	52'3"	8'3"	8'11"
		16.2 m	2.6 m	2.9 m	15.9 m	2.5 m	2.7 m
Dry Cargo 48'	22,000 kg	48'	8'6"	9'6"	47'6"	8'2"	8'11"
		14.6 m	2.6 m	2.9 m	14.5 m	2.5 m	2.7 m
Dry Cargo 45'	22,000 kg	45'	8'	9'6"	44'6"	7'8"	8'6"
		13.7 m	2.5 m	2.9 m	13.6 m	2.3 m	2.6 m
Dry Cargo 40' Estándar	22,000 kg	40'	8'	8'6"	39'6"	7'8"	7'10"
		12.2	2.5 m	2.6 m	12 m	2.3 m	2.4 m
Dry Cargo 20'	22,000 kg	20'	8'	8'6"	19'4"	7'8"	7'10"
		6 m	2.5 m	2.6 m	5.9 m	2.3 m	2.4 m

***Fuente: <http://www.tfm.com.mx/productos/contenedor.html>

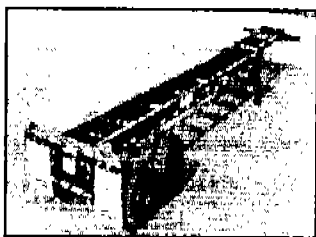
El contenedor y el *piggyback* son cajas cerradas con medidas estandarizadas, que protegen los productos de la intemperie y reducen los costos de manobra al evitar el trasbordo de la mercancía, son fáciles de cargar y descargar al tren y a los barcos mediante el uso de grúas. En su interior se transporta todo tipo de carga en sacos, bolsas, tarimas o cajas.

- c) La Plataforma Intermodal: vehículo que sirve para transportar los contenedores por ferrocarril, comúnmente se unen varias formando una sola unidad articulada de arrastre o carro, que ayuda a reducir movimientos bruscos y da mayor seguridad a la carga. Hay plataformas de doble estiba con piso deprluido, que transportan contenedores en dos niveles y vienen máximo cinco en un carro, sobre el cual se pueden cargar hasta diez contenedores; así mismo hay plataformas de estiba sencilla que se usan en tramos de vía en los que no caben las dobles, debido principalmente a la altura de los túneles.



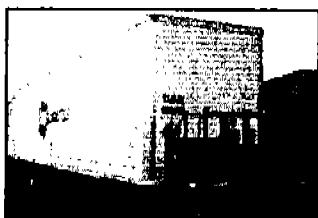
*fuente: <http://www.tfm.com.mx>

- d) La Plataforma para *trailers*: Esta tiene una quinta rueda que permite asegurar el *trailer*, estas plataformas se articulan y pueden transportar hasta cinco *trailers*.
- e) El Chasis: Es una estructura metálica, tipo plataforma equipada con llantas que transporta contenedores vía terrestre, quedando de forma muy parecida a un *trailer*, este se usa para hacer las entregas o recolecciones de la rampa al cliente ya que se engancha a un tracto camión para moverse.



*fuente: <http://www.tfm.com.mx>

- f) Una nueva modalidad de equipo es el *RoadRailer*: este es una caja de *trailer* de 53' a la que se le adaptan ruedas de ferrocarril para facilitar aún mas su traspaso del ferrocarril al camión o viceversa ya que elimina el uso de plataformas o grúas para cargarlo o descargarlo.²⁸



*fuente: <http://www.tfm.com.mx>

Aunado a los equipos que se emplean para el transporte intermodal cabe mencionar que se necesita una rampa²⁹, puerto o terminal Intermodal para poder manejar los distintos modos de transporte involucrados en el intermodalismo. Las terminales Intermodales se han ido ubicando en sitios cercanos a los centros Industriales o de producción, requiriendo a su vez de un gran terreno en donde se puedan hacer todas las maniobras de carga y descarga de los equipos mediante el uso de grúas, para subirlos y bajarlos entre el barco, el tren o el camión.

²⁸ La información para las definiciones y cuadros se obtuvo principalmente de Transportación Ferroviaria Mexicana, de su *Guía del usuario*, Transportación Ferroviaria Mexicana, p.p. 8-20 y de su página de internet: <http://www.tfm.com.mx> consultado el 25 de mayo de 2003.

²⁹ El nombre de rampa tiene su origen en la forma como originalmente se subían los equipos sobre las plataformas del tren: se formaban dos plataformas y se usaba una tercera colocada de forma inclinada sobre la cual, en reversa se iba subiendo la caja del trailer hasta quedar arriba sobre una plataforma la caja de trailer y en la otra el tractor que la había subido, el cual después de separarse de la caja se bajaba por la plataforma inclinada.

Las terminales suelen ubicarse en los puertos o en las ciudades más importantes, por ejemplo en Estados Unidos se establecen generalmente en las capitales o ciudades principales (en la actividad económica e Industrial) como la terminal de *Yard Center*, I que se ubica en Chicago, Illinois y sirve a los estados de Iowa, Indiana, I, Michigan, Missouri, Ohio y Wisconsin, los cuales conforman la región en donde se concentra la mayor parte de la Industria Automotriz en ese país.

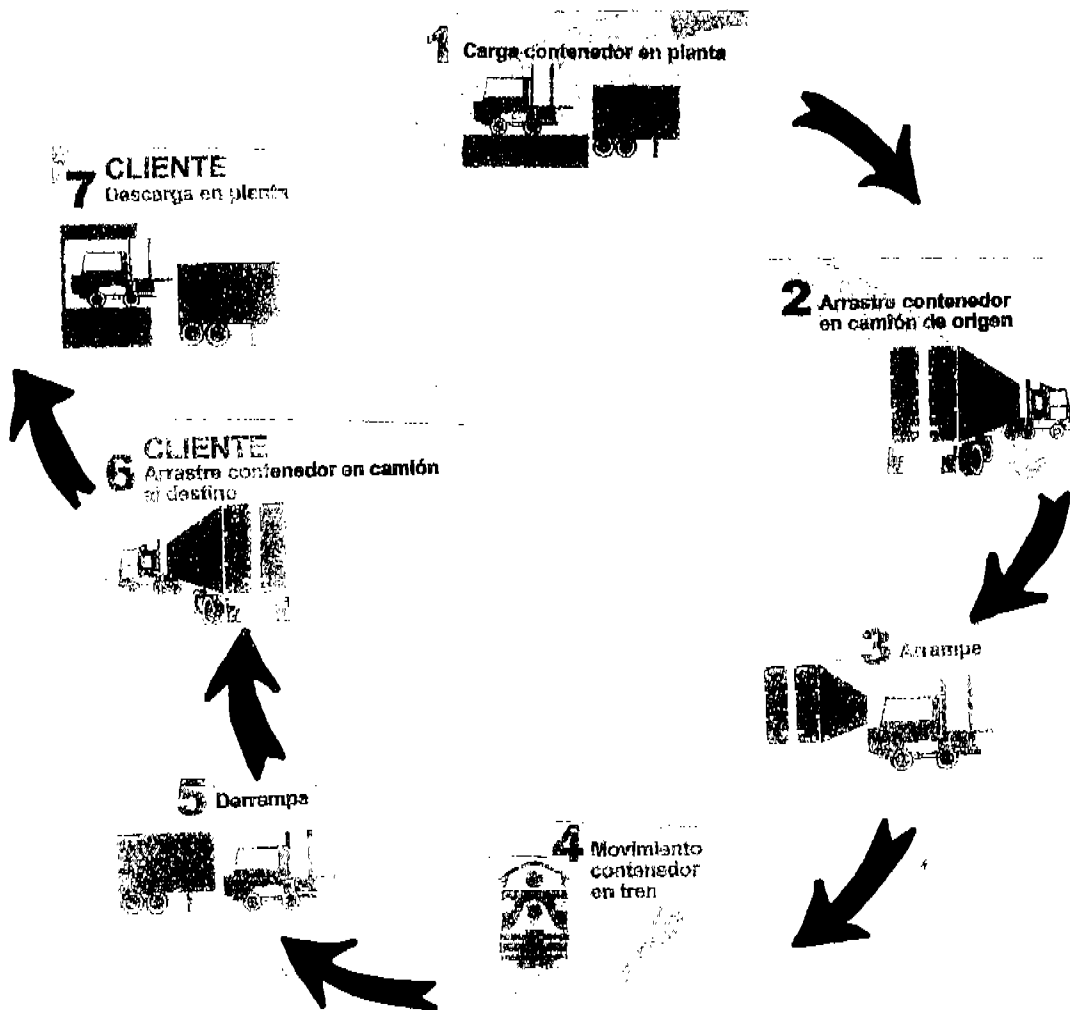
El transporte ferroviario intermodal fue consolidándose en Estados Unidos con los *piggybacks* desde los años sesenta y a partir de 1983 con los trenes de doble estiba como una opción para dejar de depender incluso de los puertos, ya que los trenes cargando *piggybacks* y contenedores empezaron a unir distintos puntos del interior del país, estableciendo un servicio regular y comenzaron a mostrar sus ventajas:

- mayor capacidad de carga a un menor costo, aprovechando los precios del servicio ferroviario y las recolecciones y entregas vía carretera.
- estandarización de los equipos, al tener todos las mismas medidas se da un servicio más eficiente, ya que un tren cargado con contenedores o *trailers* iguales es menos resistente al viento y por lo tanto más rápido.
- mayor seguridad para la mercancía ya que con el uso de plataformas flexibles los contenedores tienen menor fricción y movimiento en su interior.
- mayor seguridad frente a robos porque la mercancía viaja dentro de los *piggybacks* o contenedores cerrados con un sello que no se abre durante el trayecto, a menos de que le toque una inspección –en el caso de movimientos internacionales, que se abordarán más adelante-.

Es importante destacar que "esta rápida evolución del intermodalismo... no se ha dado en otros países, a excepción de Canadá, donde compiten con los ferrocarriles estadounidenses que dan servicio a las ciudades principales de dicho país... En Latinoamérica, solo en nuestro país se empiezan a hacer los primeros experimentos".³⁰

³⁰ Marcial Vázquez. *op. cit.*, p. 57

Diagrama de Servicio Intermodal



*Fuente: Guía del Usuario, Transportación Ferroviaria Mexicana, p. 49

3.3. Transporte Ferroviario intermodal en México

En nuestro país los movimientos intermodales comenzaron a partir de 1972, año en el que "la empresa [naviera] *Sea-Land* colaboró con la entonces compañía ferroviaria *Southern Pacific* (hoy en día fusionada con *Union Pacific*) el movimiento de contenedores de estiba sencilla entre la costa occidental [de Estados Unidos] y el Golfo de México".³¹

Este incipiente desarrollo en México se dio aunado a su crecimiento en Estados Unidos, en donde a partir de 1981 se inauguró el servicio de trenes doble estiba con el ferrocarril *Southern Pacific*, que unía al puerto de Los Ángeles, California con el puerto de Houston, y para 1985 *APL* (*American President Lines*) comenzó a conectar ciudades de Estados Unidos también mediante el servicio de doble estiba, uniendo a los centros de la industria automotriz –los movimientos eran entre plantas de auto partes y las amadoras de *FORD* y *General Motors*–.

A fines de la década de los ochenta, la empresa naviera *K-line* mejora los servicios anteriormente ofrecidos por *Sea-Land*, *Southern Pacific* y *APL* al ofrecer una opción de transporte puerta-puerta desde Los Ángeles, California hasta la Ciudad de México, contando con los servicios del ferrocarril *Southern Pacific*.

El servicio doble estiba inició en México con el fin de servir principalmente a la industria automotriz a partir de 1985, año en el que *FORD* abrió una planta armadora en Hermosillo, Sonora -ubicada estratégicamente para importar partes desde Asia al puerto de Guaymas, Sonora-. Pero finalmente las plantas de Estados Unidos comenzaron a mandar las partes vía ferrocarril hacia México desde 1989 mediante trenes de doble estiba en rutas directas con el ferrocarril Santa Fe en coordinación con *FERRONALES*. Siguiendo esta línea, otras compañías automotrices como *General Motors* (que en 1994 abrió una planta en Silao, Guanajuato) *Volkswagen*, *Chrysler* y *Nissan* también surten sus plantas armadoras gracias al servicio doble estiba.

³¹ Garulo Ortega, *op.cit.*, p. 18

En 1990 *Southern Pacific* comenzó a mover contenedores marítimos que llegaban de Oriente al puerto de Los Ángeles, California vía ferrocarril hasta la ciudad de México. Además en 1991 el ferrocarril *Union Pacific* empezó a manejar trenes unitarios de doble estiba entre Chicago y la Ciudad de México ofreciendo un servicio Intermodal a nuestro país, gracias al apoyo de la agencia multimodal de la empresa naviera *APL (APL Land Transport)*.

Pero es a partir de 1995 cuando inicia el servicio ferroviario intermodal que continúa hasta ahora; el ferrocarril *Union Pacific* empieza a dar un servicio moviendo *piggybacks* de Estados Unidos a la Ciudad de México –hasta la aduana interior de Pantaco-. Este servicio que se llamó *Aztec Eagle*, hoy se conoce como *Transborder* y puede ser de importación hacia México o de exportación desde México (este servicio será descrito más adelante), actualmente por este medio también se mueven contenedores de 48' y a partir del 2003 53'.

Así mismo fueron surgiendo otros servicios como el Doble Estiba de *APL* hoy *Pacer Stacktrain* que comenzó movilizandoo contenedores de 48' para exportar mercancía desde México a Estados Unidos y Canadá (con el fin de regresar cargado el equipo que llegaba de importación para surtir las plantas automotrices –movimiento descrito anteriormente) y que actualmente también incluye contenedores de 53', además de dar servicio para Importación desde Illinois a partir de mayo de este año.

En este servicio *Pacer Stacktrain* mueve sus equipos a través de TFM en la porción mexicana, haciendo cruces por Laredo, Texas y con el ferrocarril *Union Pacific* y otros como el *Norfolk Southern* y *CSX* para hacer conexiones a varios puntos de Estados Unidos; así como con el *Canadian National* y *Canadian Pacific* para hacer conexiones con Canadá.

En mayo de 1999 TFM, con los ferrocarriles *Kansas City Southern*, *TexMex*, *Gateway Western* y *Canadian National* iniciaron con un servicio Intermodal de *piggybacks* y ahora también de contenedores para y de la Ciudad de México a Estados Unidos y Canadá; este servicio se llama *Nafta Express* y se describirá en el siguiente apartado.

Actualmente nuestro país cuenta con las siguientes rampas para servicio intermodal:

Pantaco, Cd. De México (Terminal Valle de México)

Toluca (Terminal Maclovio Herrera)

Querétaro

Guadalajara

San Luis Potosí

Monterrey

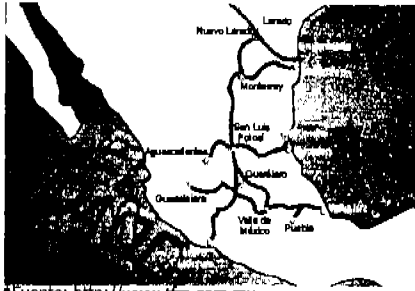
Nuevo Laredo

3.4. Principales proveedores de servicio

Estos son los ferrocarriles que integran sus servicios y ofrecen diversas opciones de transporte intermodal vía ferroviaria entre México, Estados Unidos y Canadá:

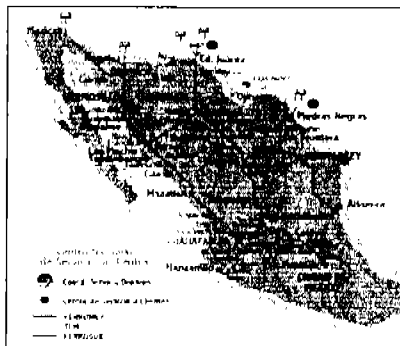
Ferrocarriles Mexicanos:

- TFM Transportación Ferroviaria Mexicana, cuya ruta principal, en ambos sentidos es: Ciudad de México (pasando por San Luis Potosí y Monterrey) a Nuevo Laredo–Laredo, Texas, en dónde se une con los ferrocarriles *Union Pacific* y *Mexican Railway* (conocido como *TexMex*) este último da acceso a los ferrocarriles *Kansas City Southern* y al *Burlington Northern Santa Fe* de Estados Unidos. A través de TFM se trasladan tanto contenedores como *piggybacks*, este ferrocarril tiene acuerdos con todas las rampas intermodales en México y también tiene acceso a los puertos de: Veracruz, Tampico/Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo. El siguiente mapa ilustra las rutas de este ferrocarril.



*Fuente: <http://www.tfm.com.mx>

- FERROMEX Ferrocarril Mexicano, cuyas rutas principales en ambos sentidos son: Ciudad de México o Guadalajara a Ciudad Juárez-El Paso, Texas, en dónde se une con los ferrocarriles *Union Pacific* y *Burlington Northern Santa Fe* de Estados Unidos, FERROMEX sólo transporta *piggybacks* y también llega a los principales puertos del Pacífico y a el puerto de Tampico/Altamira en el Golfo de México. El siguiente mapa ilustra las rutas de este ferrocarril.



*Fuente: <http://www.ferromex.com.mx>

Ferrocarriles Estadounidenses:

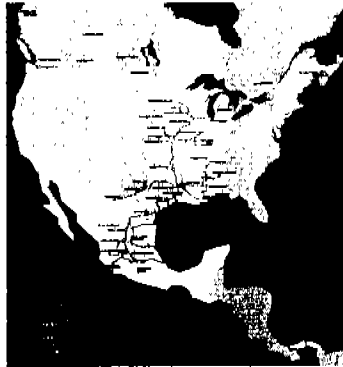
- *Union Pacific Railroad*: sus rutas intermodales se conectan a México en Laredo, Texas con TFM y en El Paso, Texas con FERROMEX. Union Pacific es una de las compañías más grandes en Estados Unidos, así como el ferrocarril más antiguo que continúa operando desde su zona o ruta original desde el Río Mississippi hacia el Centro y el Oeste. Sus destinos más importantes son Chicago, Illinois; Los Ángeles, California y Memphis, Tennessee. El *Union Pacific* tiene conexiones hacia el Este con los ferrocarriles *Norfolk Southern* y *CSX* con éstos intercambia en Memphis, St. Louis y Chicago. De esta forma cubre prácticamente todo el territorio estadounidense. Así mismo se conecta con los ferrocarriles canadienses: Canadian Pacific en y Canadian National en Chicago y en Memphis respectivamente para llegar hasta Canadá. El siguiente mapa ilustra las rutas de este ferrocarril.



*Fuente: <http://www.up.com>

- *Kansas City Southern*: sus rutas intermodales se conectan a México en Laredo, Texas con TFM, este es el principal competidor del *Union Pacific* en lo relativo a servicios de y a México. Sin embargo, sus rutas son más complejas y largas, enfocándose principalmente a las ciudades del Centro de Estados Unidos, y hacia el Este mediante las conexiones con los ferrocarriles *Norfolk Southern* y *CSX* con los cuales intercambia en Kansas City, Kansas; Atlanta, Georgia; Dallas, y New Orleans, Louisiana. El *Kansas*

City Southern se conecta en Chicago, Illinois con el ferrocarril Canadian National para llegar a Canadá y también tiene acuerdos comerciales con el *Burlington Northern Santa Fe*, para ir a la costa Oeste de Estados Unidos. El siguiente mapa ilustra las rutas de este ferrocarril.



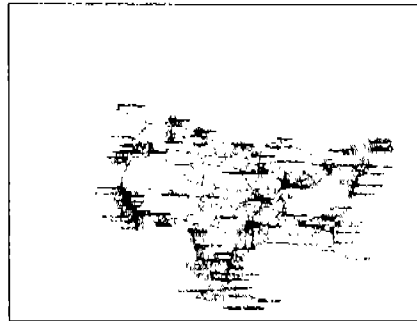
*Fuente: <http://www.kcsl.com>

- *Pacer Stacktrain*: este no es un ferrocarril como los anteriores, no es dueño de locomotoras, pero es un importante proveedor de servicios debido a que es dueño de contenedores, chasis y plataformas de ferrocarril y tiene acuerdos con TFM y con *Union Pacific* y prioridad de paso en las vías de éstos y en los cruces fronterizos. Sus contenedores son contenedores *PACER* de 48' o 53'. El siguiente mapa ilustra sus rutas.



*Fuente: <http://www.pacerstack.com>

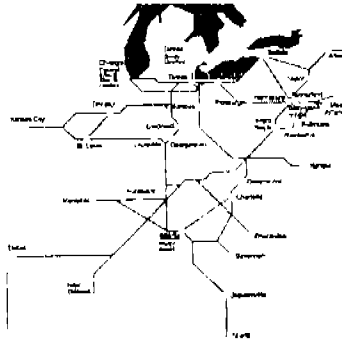
- *Burlington Northern Santa Fe*: Sus rutas intermodales se conectan a México en Laredo, Texas con TFM y en El Paso, Texas con FERROMEX. Este ferrocarril abarca dos terceras partes del oeste de Estados Unidos, también con rutas más complejas y largas que las del *Union Pacific*. Llega hacia el Este mediante las conexiones con los ferrocarriles *Kansas City Southern*, *Norfolk Southern* y *CSX*, también se conecta con los ferrocarriles canadienses Canadian National y Canadian Pacific para llegar a Canadá. Este ferrocarril vende sus servicios en Estados Unidos a través de los *IMCs*, pero en México lo hace directamente en un servicio que se conoce como *retail*. El siguiente mapa ilustra las rutas de este ferrocarril.



*Fuente: <http://www.bnsf.com>

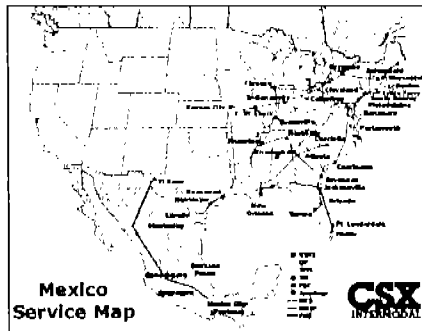
- *Norfolk Southern* y *CSX*: Ambos ferrocarriles se han mencionado en los servicios anteriores de y hacia México como trenes de conexión hacia el Este de Estados Unidos, con lo que se abarca prácticamente todo el territorio estadounidense, dependiendo del servicio y del ferrocarril que se trate, estos conectan en distintos puntos. Los siguientes mapas ilustran las rutas de ambos ferrocarriles.

Norfolk Southern



*Fuente: <http://www.nscorp.com>

CSX

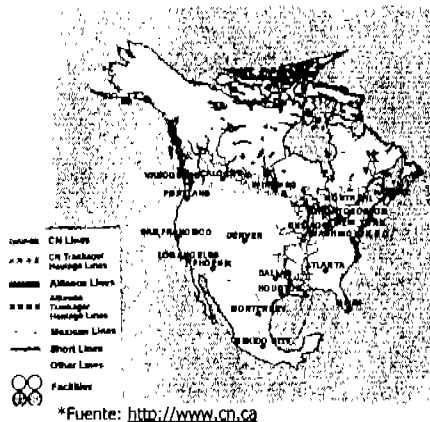


*Fuente: <http://www.csx.com>

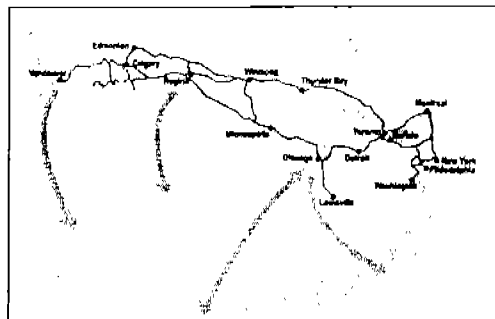
Ferrocarriles Canadienses

- *Canadian National* y *Canadian Pacific*: Estos dos ferrocarriles Canadienses, también se han mencionado dentro de los servicios de y hacia México, ambos son trenes de conexión de o a territorio canadiense, sus puntos de enlace son Memphis y Chicago respectivamente. Los siguientes mapas ilustran las rutas de ambos ferrocarriles.

Canadian National



Canadian Pacific



³² La información y mapas de los proveedores de servicio se obtuvieron principalmente de las páginas de internet de los ferrocarriles, consultadas entre junio y septiembre de 2003.

- Además de los ferrocarriles es importante mencionar como proveedores de servicio a los autotransportistas locales mexicanos, estadounidenses y canadienses que se encargan de hacer los arrastres de/a rampa³³.

Cabe recordar que todos estos ferrocarriles comercializan sus servicios intermodales a través de los *IMCs Intermodal Marketing Companies* (Empresas de Marketing Intermodal), que fungen como brazo comercial del ferrocarril -similar al papel de las agencias automotrices que comercializan los productos de las armadoras automotrices- y cuyas características y operación serán descritos en el siguiente capítulo.

³³ Ver listas de Transportistas en México en el Anexo 2 y *Local Draymen in USA and Canada* (Transportistas locales en Estados Unidos y Canadá) en el Anexo 3.

4. Los IMCs³⁴ (Empresas de Marketing Intermodal) como brazo comercial del transporte ferroviario Intermodal

Como se ha venido mencionando, los ferrocarriles comercializan sus servicios intermodales a través de los *IMCs Intermodal Marketing Companies* –por sus siglas en inglés- (Empresas de Marketing Intermodal), que funcionan como su brazo comercial o bien como un distribuidor, cabe destacar que el *IMC* “no es un intermediario ya que el cliente no puede obtener este servicio directamente de los ferrocarriles”.³⁵

En este capítulo se describirá detalladamente la función del *IMC*, el surgimiento de estas empresas en Estados Unidos y Canadá y su expansión hacia México a través de oficinas de representación o vendedores, así como su labor y los beneficios que ofrecen a sus clientes. Se hará una revisión de los *IMCs* en general, de los que operan en México y en particular se revisarán los procedimientos y documentos internos de la compañía *Intermodal Sales Corporation* y finalmente se verán los casos de tres de sus clientes para dar una visión general del servicio analizando tres embarques con distintas características.

Los *IMCs* se enfocan principalmente a ofrecer soluciones de transporte internacional con precios competitivos ya que venden los servicios intermodales -combinando principalmente ferrocarril y autotransporte- a embarcadores y consignatarios para poder movilizar sus mercancías mediante servicios integrales puerta-puerta, aprovechando que las tarifas del tren son más bajas que las tarifas todo carretera en largas distancias y cargan grandes volúmenes. Además ofrecen atención personalizada a sus clientes y se mantienen en contacto con ellos, ofreciendo un seguimiento del embarque durante todo su trayecto, coordinándolo con todas las partes involucradas: embarcador, autotransportistas, ferrocarriles,

³⁴ Se utiliza el término en inglés porque así es como se conoce a este tipo de empresas a nivel mundial, incluso en nuestro país no se llega a usar su traducción. Ver Glosario en el Anexo 2.

³⁵ Eduardo Johnson Celorio. , *Cargo Options, S de R L Empresa de Marketing Intermodal*. Proyecto para titulación de Maestría en Administración Internacional, . Universidad Anahuac del Sur, México. 2000. p.1

agentes aduanales y consignatario, con lo que se logra un mayor control del embarque al saber exactamente en donde está en cada momento.

4.1. Definición de *IMC*

La palabra *IMC* (*Intermodal Marketing Company*) surgió en Estados Unidos y se refiere a empresas que funcionan como distribuidores de los ferrocarriles y obtienen una licencia de parte de estos para poder operar. Los *IMCs* firman contratos y abren líneas de crédito con los ferrocarriles por medio de un fondo revolving (o depósito en garantía) del cual se van cobrando directamente y con compañías de autotransporte establecen términos de crédito para pagarles cada quince días o cada mes los servicios requeridos (para poder realizar servicios puerta-puerta).

Los *IMCs* surgieron en Estados Unidos y Canadá a partir de los años setenta sobre todo debido a la necesidad del ferrocarril de hacer frente a la competencia del autotransporte, que se ha mencionado en la parte histórica de esta tesina, con el fin de integrar varios servicios y aprovechar las ventajas de usar varios medios de transporte –o sea, para ofrecer transportación intermodal-, combinando principalmente el ferrocarril y el autotransporte. Aunque cabe mencionar que también algunas de estas empresas ofrecen servicios marítimos y aéreos en combinación con los servicios terrestres, en esta tesina sólo nos enfocamos al servicio ferroviario intermodal.

Los *IMCs* que dan servicio entre México, Estados Unidos y Canadá son:

- *Alliance Shippers*
- *APL Logistics*
- *Bullet Transport*
- *CH Robinson*
- *Clarke*
- *GST*
- *Hub City*

- *Intermodal Sales Corporation*
- *Mark VII-Exel*
- *Pacer Global*
- *Sharp Freight*³⁶

Los ferrocarriles tienen tarifas publicadas para servicio intermodal y disponibles para todos los *IMCs*, éstas son para hacer movimientos rampa-rampa, ya sea a través de *piggybacks* o *contenedores* (dependiendo del servicio, como se verá más adelante), de lo que se conoce como carga *FAK (Freight of All Kinds)*³⁷, entiéndase esta como cualquier tipo de carga no peligrosa para transportarse en cajas, completas con un peso máximo de 20 toneladas, que como ya se mencionó es el peso máximo permitido para trasladar mercancías vía carretera en Estados Unidos y Canadá. Como actualmente los ferrocarriles ya tienen rutas y servicios integrados entre los tres países, sus tarifas ya son rampa-rampa internacionales.

En casos especiales de clientes que requieran un alto volumen de embarques mensuales, los *IMCs* pueden negociar con los ferrocarriles una tarifa especial o *SCQ Specific Commodity Quote*, esto es una tarifa para determinado movimiento de un cliente en específico, por cierto tiempo, que el *IMC* ofrece a su cliente con el fin de proteger el negocio de los demás *IMCs*.

Así mismo, cada *IMC* negocia y establece acuerdos y tarifas con las líneas transportistas en cada rampa para integrar las entregas o recolecciones a las tarifas del ferrocarril, cabe mencionar que las líneas transportistas deben estar autorizadas por el ferrocarril para poder mover sus equipos.

El *IMC* agrega un porcentaje sobre la tarifa puerta-puerta en la que ya integró la porción del tren y del autotransporte, esta es su ganancia y ambos servicios mas dicha ganancia es lo que va a facturar al cliente por el servicio que le está vendiendo.

³⁶ Todos son de origen estadounidense o canadiense.

³⁷ Ver Glosario en el Anexo I.

4.2. Operación de los *IMCs* en México

Todos los *IMCs* mencionados anteriormente tienen clientes en México, pero estos son los que cuentan con oficinas de representación en nuestro país: *Alliance Shippers, APL Logistics, CH Robinson, Clarke, Hub City, Intermodal Sales Corporation, Mark VII-Exel* y *Pacer Global*, las cuales se ubican principalmente en la ciudad de México.

El Mercado Meta de los *IMCs* en México "son los importadores y exportadores de/hacia Estados Unidos y Canadá. Son clientes que manejan trailers secos (no refrigerados) completos (no embarques parciales), de mercancías no peligrosas, normalmente con un valor medio a bajo (en donde el costo del flete influye mucho para tomar la decisión de transporte) aunque también pueden ser productos caros y muy susceptibles a robo como son electrónicos, llantas, juguetes y vinos (por la razón del alto índice de robos en carreteras)".³⁸ Los *IMCs* contactan a los departamentos de Tráfico, Exportaciones y/o Importaciones, Compras, Ventas o Comercio Internacional de las empresas mexicanas para ofrecerles el servicio ferroviario intermodal como una opción para mover su mercancía.

Las oficinas de representación en México cuentan con todo el soporte del Corporativo de la empresa en Estados Unidos o Canadá, gozan de las condiciones de crédito que éste tenga establecido con los ferrocarriles y los transportistas, así como de su infraestructura para acceder a su sistema y a los sistemas de los ferrocarriles para hacer la operación, coordinación y rastreo de los embarques; también utiliza sus contactos para realizar las entregas o recolecciones en Estados Unidos o Canadá y la facturación y pagos para los transportistas locales en México que hacen las recolecciones y entregas de los embarques aquí.

Estas se manejan como oficinas de ventas, en dos modalidades:

- -A través de un representante o vendedor que consigue clientes y al cual le pagan una comisión, esto es un porcentaje mensual con base en las ganancias obtenidas de los movimientos de sus clientes.

³⁸ Johnson Celorio, *op. cit.*, p. 2

- -A través de una empresa asociada que funciona como su representante y con la cual se dividen un porcentaje de las ganancias obtenidas en los negocios de y hacia México.

La labor principal del *IMC* como distribuidor del servicio ferroviario intermodal es:

- -Proveer soluciones de logística y transporte intermodal a sus clientes, mediante los servicios integrales puerta-puerta que ofrece.
- -Establecer relaciones con ferrocarriles y autotransportistas para obtener las tarifas sean normales o especiales.
- -Contactar a clientes que puedan interesarse en los servicios.
- -Integrar y cotizar para el interesado los servicios que requiere (puerta-puerta) desde su planta o bodega, hasta la bodega de su consignatario. Estas se solicitan al corporativo, que proporciona todas las opciones de servicio que se le pueden ofrecer al cliente, usando los distintos ferrocarriles y rutas.³⁹
- -Enviar al cliente una cotización (en máximo 24 horas después de su solicitud), que incluye:
 1. Ciudad de origen – Ciudad de destino
 2. La tarifa, conformada por: recolección en origen (vía autotransporte), conocida como arrastre local puerta-rampa; tarifa rampa-rampa del ferrocarril; entrega en destino (vía autotransporte), conocida como arrastre local rampa puerta y el *fee* o ganancia.
 3. El tipo de equipo que se estará utilizando (sea piggyback o contenedor), sus medidas: 45', 48' o 53'.
 4. El tipo de servicio.
 5. El tiempo estimado de tránsito⁴⁰.

³⁹ Ver Cotizaciones de *ISC* (del Corporativo en Cordova, Tennessee) a *ISC* México en el Anexo 5.

⁴⁰ Ver tabla *Transit Times* (tiempos de tránsito) en el Anexo 4.

A partir del año 2000 y debido al incremento y variación constante en los precios del petróleo, en las cotizaciones también se incluye un recargo por combustible o *fuel surcharge*, el cual se va actualizando cada semana y es un porcentaje que se debe sumar al total de la tarifa, ya que todos los ferrocarriles y autotransportistas en Estados Unidos y Canadá se lo cobran al *IMC*. Se informa sobre esto al cliente ya que dependiendo de la fecha de sus embarques éste puede variar.

Todas las tarifas incluyen seguros para la carga en la porción rampa-rampa del ferrocarril, y en los arrastres para recolección o entrega en Estados Unidos y Canadá, así como 2 horas libres para cargar o descargar la mercancía al momento de hacer la recolección o la entrega; en México el tiempo de carga o descarga es mucho más flexible y se negocia directamente con cada transportista dependiendo del caso.

Según del servicio, todas las tarifas vía todo ferrocarril incluyen el cruce de puente y en el caso de importación hacia México, agregan los servicios del Agente Aduanal Americano por parte del ferrocarril –cada servicio se revisará en el siguiente apartado de este capítulo-.

-Una vez que el cliente ha aceptado la tarifa y está interesado en el servicio, es necesario establecer condiciones de pago para sus embarques, ya sea que llene una solicitud de crédito⁴¹ proporcionando información y referencias bancarias o comerciales internacionales, la cual se envía al corporativo para su verificación y aprobación o bien mediante prepago de cada uno de sus embarques antes de que éstos se entreguen en destino.

-El cliente solicita el servicio y el *IMC* tiene que coordinar todo e informar en cada paso al cliente mediante reportes diarios que se le envían por correo electrónico o vía fax.

-El *IMC* puede posicionar un equipo para cargar al día siguiente de que el cliente lo solicita; pide el equipo al ferrocarril que proporcionará el servicio que

⁴¹ Ver Solicitud de Crédito *ISC* en el Anexo 7.

seleccionó el cliente en la rampa de origen, el ferrocarril checa sus inventarios en dicha rampa y asigna el equipo.

-El *IMC* informa al cliente el número de equipo asignado y número de sello con los que estará embarcando y coordina con el transportista local la salida del equipo vacío de la rampa, que lo lleve a cargar con el embarcador y que una vez cargado lo regrese a la rampa con el sello puesto (para mayor seguridad) para su despacho aduanal.

-Coordina con el embarcador y el agente aduanal de origen el despacho o liberación aduanal, para lo cual el cliente debe proporcionar documentos del embarque: factura comercial y lista de empaque tanto al *IMC* como a sus agentes aduanales.

-Documenta el embarque con el ferrocarril para que este quede registrado en el servicio requerido (con la ruta y tarifa seleccionadas) tanto en el sistema del ferrocarril como en el del *IMC*.

-Una vez que el embarque es liberado de aduana a través del agente aduanal, el *IMC* debe supervisar la salida programada del embarque de la rampa de origen y a partir de entonces monitorearlo diariamente vía Internet durante todo su trayecto, supervisando su paso por las diferentes rampas, arribo a frontera, cruce, salida de frontera, intercambios de ferrocarril y llegada a la rampa de destino.

-Cuando el embarque llega a destino y ya que se han terminado los trámites aduanales, el ferrocarril notifica al transportista local asignado por el *IMC* para que éste saque el equipo cargado de la rampa, lo entregue al consignatario y lo regrese vacío a la rampa; el *IMC* debe informar de todo esto diariamente a su cliente. Algunas veces los clientes solicitan copia del comprobante de entrega firmado por el consignatario.

-Es vital estar siempre en contacto con los ferrocarriles, monitoreando que no se presente ningún retraso en el trayecto del embarque, así como mantener informado al cliente de cualquier problema que pueda ocurrir, si hay alguna demora, detención o inspección ya sea en la salida, cruces de frontera, arribo a

destino o entrega; sin ocultar información para que éste tome las medidas pertinentes en cuanto a sus tiempos y condiciones con el consignatario, con la mayor anticipación.

-Durante el trayecto del embarque se procesa la factura del mismo y se le hace llegar al cliente, en ésta se mencionan el embarcador, el consignatario, los datos del cliente que paga (ya sea embarcador consignatario o en algunos casos algún intermediario como un agente aduanal), el número de equipo, la fecha de embarque; como se utiliza una sola factura para todo el movimiento, ahí se incluye el flete puerta-puerta y el recargo de combustible dando un total que debe cubrirse en dólares.

-A la presentación de la factura el cliente tiene un plazo de 21 días para realizar el pago (en caso de que ya tenga crédito aprobado con el *IMC*), éste se debe hacer en dólares vía transferencia electrónica⁴², cheque o giro bancario. En caso de que se haga con cheque o giro se hace llegar al *IMC* en México y éste lo envía por mensajería a su corporativo en Estados Unidos o Canadá, mencionando las facturas que está cubriendo; cuando el pago es vía transferencia electrónica se le solicita al cliente una copia y una relación en la cual señale las facturas que está pagando y también se envía al corporativo.

-El corporativo hace un corte mensual de todos los movimientos de los clientes de su representante en México y a principios de cada mes le envía un cheque o le hace transferencia con sus comisiones o el porcentaje de ganancia que le corresponde del mes anterior.

Además de coordinar y dar seguimiento a todos los embarques de sus clientes, el *IMC* en México también se encarga de recolectar las facturas de los autotransportistas mexicanos que lo apoyan para las entregas y recolecciones en nuestro país, procesarlas y solicitar los pagos al corporativo, el cual le envía los cheques para cada autotransportista y el *IMC* los distribuye.

⁴² Ver Forma de Pago en el Anexo 8.

Así mismo, aparte de buscar clientes que se interesen por el servicio ferroviario intermodal individualmente, los *IMCs* también mantienen estrecho contacto con los representantes de los ferrocarriles en México –todos tienen una oficina corporativa establecida en la Ciudad de México para dar atención y seguimiento a los clientes potenciales en cuanto a ventas y mercadotecnia-. Muchas veces los importadores o exportadores contactan directamente a los ferrocarriles y al éstos no poder vender el servicio directamente los ponen en contacto con los *IMCs*, también asisten a citas con clientes para apoyar a los *IMCs*, promueven los nuevos servicios, consiguen tarifas especiales para determinado cliente de un *IMC*, las *SCQs* ya mencionadas, con base en altos volúmenes.

Además TFM, Ferromex, *Union Pacific*, *PACER* y el *BNSF* tienen oficinas en varias de las rampas en México y por supuesto en frontera para dar mayor seguimiento, y tener mayor control de los embarques y más contacto con los *IMCs*.

4.3. Tipos de servicio ferroviario intermodal y beneficios que ofrecen los *IMCs*

Como ya se mencionó, todos los *IMCs* tienen acceso a las tarifas de los ferrocarriles y dependiendo de las necesidades de sus clientes pueden ofrecer distintas modalidades de servicio ferroviario que éstos les dan entre México, Estados Unidos y Canadá, las cuales serán descritas a continuación:

- **Todo ferrocarril:** en este servicio se utiliza el autotransporte sólo para las entregas y recolecciones a la puerta del cliente y es entre las diversas rampas de Estados Unidos y Canadá y las rampas intermodales en México; la mercancía viaja en tránsito, se despacha en la rampa de origen y se libera de aduana en la rampa de destino (en los embarques de importación a México), por lo que no se detiene en frontera.

El cruce de puente en ambos sentidos está incluido, así como el agente aduanal estadounidense y los trámites aduanales para salir de Estados Unidos e Ingresar a México en los embarques de Importación a nuestro país.

La mercancía viaja asegurada durante todo su tránsito rampa-rampa de origen a destino, hay 4 opciones:

-Transborder del Union Pacific: A través de éste se movillizan *piggybacks* o contenedores *EMPU*s de 48' o *EMHU*s de 53'. Los cruces se realizan principalmente en Laredo, Texas-Nuevo Laredo para *piggybacks* o contenedores con TFM; o bien en El Paso, Texas-Ciudad Juárez con Ferromex como otra opción para los embarques desde o a la Costa Oeste de Estados Unidos, en esta ruta sólo son *piggybacks*, ya que Ferromex no mueve contenedores. *DSS Double Stack Services* es el agente aduanal estadounidense incluido y encargado de preparar el tránsito en embarques de importación, el cual se cancela en la rampa de destino en México.

-Nafta Express del Kansas City Southern: A través de él se mueven *piggybacks* o contenedores *NAC*s de 48'. Los cruces se realizan exclusivamente en Laredo, Texas-Nuevo Laredo con TFM. *DLS Direct Line Services* es el agente aduanal estadounidense incluido y encargado de preparar el tránsito en embarques de importación, el cual se cancela en la rampa de destino en México.

-MexiModal del Burlington Northern Santa Fe: A través de él se transportan contenedores *NAC*s de 48'. Los cruces se realizan por Laredo, Texas-Nuevo Laredo para el servicio llamado *MexiStack* con TFM; o por El Paso, Texas-Ciudad Juárez para el servicio *InterWest* con Ferromex. Para ambas modalidades del servicio el agente aduanal estadounidense incluido es *DLS Direct Line Services* para los embarques de importación.

-Doble Estiba de PACER: A través de él se mueven contenedores de *PACER* de 48' y 53'. Al tener acuerdos con TFM y *Union Pacific*, su servicio Doble Estiba es prácticamente igual al *Transborder* –ya mencionado- cruzando por Laredo, Texas y con destino a Chicago, Illinois y a Los Angeles, California, sólo que éste se coordina directamente con el personal de *Pacer Stacktrain* quien le da seguimiento directamente y en el caso de los embarques de importación, coordinan al agente aduanal americano también incluido.

Éste inició únicamente como servicio de exportación desde México de las rampas intermodales en Pantaco, Ciudad de México; Querétaro y San Luis Potosí, vía Laredo, Texas a la rampa de Chicago, Illinois con el fin de regresar los equipos que quedaban vacíos en México de la importación para la industria automotriz, así comenzó cargando sólo productos automotrices y ahora carga todo tipo de mercancías. En Chicago, hace conexiones con el ferrocarril CSX para ir al Noreste de Estados Unidos y también con el ferrocarril *Canadian Pacific* para llegar a Toronto y Montreal en Canadá.

A partir del año 2002 inició con una nueva ruta de exportación a Los Ángeles, California y en mayo de este año empezó a ofrecer sus servicios de importación de Chicago a México. Las rampas de origen o destino para embarques con PACER en México actualmente son Pantaco, Cuautitlán, Toluca, Querétaro, San Luis Potosí y Monterrey.

- **Vía Tren y camión:** Este servicio se distingue por mover *piggybacks* o contenedores *EMPU*s de 48' o *EMHUS* de 53' vía ferrocarril en Estados Unidos y Canadá y vía autotransporte en territorio mexicano. Sirve a las diversas rampas de Estados Unidos y Canadá y a prácticamente todo el territorio nacional ya que aprovecha las ventajas del autotransporte (o transporte vía carretera). Los embarques viajan asegurados en su tránsito rampa-rampa en Estados Unidos y Canadá por parte del ferrocarril, hay 2 opciones:

-Passport del *Union Pacific*: Cabe destacar que en este servicio el cruce de puente y arrastres en la frontera de Laredo, Texas-Nuevo Laredo están incluidos, el cliente sólo necesita tener a sus agentes aduanales en dichos puntos para pasar aduana mexicana o estadounidense y completar los trámites aduanales de ingreso o salida a y de México.

Una división del ferrocarril *Union Pacific* llamada *UPCS (UP Carrier Services)* se encarga de coordinar los movimientos en la porción mexicana con autotransportistas autorizados para manejar estos embarques.

-Convencional del *Union Pacific*: Este servicio es similar al *Passport*, ya que a través de él también se mueven *piggybacks* o contenedores *EMPU*s o *EMHUS* vía ferrocarril en Estados Unidos y Canadá y vía autotransporte en territorio mexicano, con la diferencia que la porción mexicana no es coordinada por el ferrocarril, ésta se arregla directamente con un transportista mexicano autorizado y se le paga al ferrocarril su porción y al transportista su movimiento en territorio mexicano.

Cabe destacar que en este servicio el cruce de puente, los trámites aduanales y los arrastres en frontera no están incluidos y son los agentes aduanales del cliente en dichos puntos los que se encargan de coordinarlos y de entregar los equipos para continuar el tránsito ya sea al tren en Estados Unidos o al autotransportista en México.

- **Otros servicios:**

-Nuevo Laredo Cargo: Este servicio es doméstico, vía todo ferrocarril de Nuevo Laredo, Tamaulipas (en dónde se realizan los trámites aduanales de importación a México) a los destinos de: Monterrey, Cuautitlán y Pantaco a través de TFM. Su proveedor es TMM, que lo vende a los importadores y exportadores a través de sus agentes aduanales y no mediante los *IMCs*

-PacerMex: Este es un servicio nuevo (inició en enero de este año), que ofrece Pacer Stacktrain en un acuerdo con TFM y es para hacer movimientos exclusivamente entre Pantaco, Toluca, Cuautitlán y Laredo, Texas en ambos sentidos. Ofrece dos opciones: que la mercancía viaje en tránsito y se libere en la rampa de destino en México, (evitando demoras en frontera); o bien que se hagan los trámites aduanales en frontera y que ésta llegue desaduanizada a la rampa de Cuautitlán.

Todos los *IMCs* funcionan igual y están en constante competencia por los mismos clientes en México, de hecho parece difícil diferenciar entre uno y otro porque todos utilizan los mismos ferrocarriles y equipo. Se puede decir que la diferencia entre estos y lo que determina que un cliente se decida por uno u otro radica en los dos siguientes aspectos:

-Las relaciones que tiene el *IMC* con los ferrocarriles, su antigüedad, nivel de infraestructura, soporte corporativo, nombre y experiencia; así como sus relaciones con los autotransportistas para negociar mejores tarifas en recolecciones y entregas y así poder ofrecer mejores tarifas ya integradas al cliente, ya que a éste le interesa tener precios competitivos.

-La atención que recibe por parte de tal o cual *IMC*, el seguimiento y solución que éste le da a sus necesidades, así como la pronta respuesta a sus requerimientos y problemas es determinante; se trata de darle el mejor servicio desde la primera vez que se le contesta el teléfono hasta que se efectúa la cobranza de sus embarques.

Por eso se dice que la labor del *IMC* es totalmente enfocada al cliente, como ya se mencionaba anteriormente, el hecho de mantenerlo siempre informado sobre el servicio que está comprando, cómo funciona y cómo va su embarque en forma personalizada, clara, precisa y constante puede influir mucho para que el cliente esté tranquilo con la decisión que tomó de utilizar al ferrocarril y de considerarlo como el medio de transporte más seguro y confiable para sus productos, ya que éstos van a ser entregados cuando se requieren, sin faltantes y sin daños.

Ésto último debido a que el movimiento de la carga es menor transportándose por ferrocarril y a que "en el sistema ferroviario es prácticamente imposible asaltar un tren en tránsito y cuando los ferrocarriles paran para cambio de tripulación o carga de combustible lo hacen en terminales propias, cercadas y protegidas por personal de seguridad".⁴³

4.4. Revisión de tres casos prácticos

En este apartado se revisarán los casos de 3 clientes del *IMC Intermodal Sales Corporation* para cuya oficina de representación en México trabajo desde hace tres meses. Esta es una empresa estadounidense fundada en 1985, su corporativo se

⁴³ Johnson Celorio, op. cit., p. 11

encuentra en Cordova, Tennessee y tiene oficinas regionales en las siguientes ciudades:

Seattle, Washington

Los Angeles, California

El Paso, Texas

Chicago, Illinois

Plneville, Missouri

Mountain Home, Arkansas

México, D.F.

Intermodal Sales Corporation ha establecido relaciones con todos los ferrocarriles de Estados Unidos, Canadá y México, así como con transportistas locales para ofrecer el servicio ferroviario intermodal a atractivos precios y responder a las necesidades de sus clientes.

Actualmente los principales clientes de la oficina de México son: Bacardí y Compañía, *Koblentz* Eléctrica, Compañía Hulera Tornel, Importaciones de *Luxe*, *Pass-Line*, Centel, *Trons*, SEIRE, *Shiva Shakti*, Importaciones Bala.

A continuación se revisarán los casos de 3 embarques de 3 clientes diferentes en los cuales se analizará todo su proceso desde la solicitud de equipo hasta el pago del flete:

4.4.1. Compañía Hulera Tornel (Exportación hacia Estados Unidos)

La planta de esta empresa se localiza en Tultitlán, Estado de México, es productora de llantas neumáticas las cuales exporta a su cliente principal: *Michelin North America*.

Intermodal Sales maneja sus embarques para *Michelin* a los siguientes destinos: Ontario, California; Bensalem, Pensilvania; Carol Stream, Illinois; Temperance, Michigan y Reno, Nevada; estos embarques se realizan vía todo ferrocarril y a continuación revisaremos el caso de uno en específico.

Se trata de un embarque con destino a Ontario, California, con las siguientes características:

-Embarcador: Compañía Hulera Tornel, SA de CV

Domicilio: Av. José López Portillo #85. 54940 Tultitlan, Edo. de México.

-Consignatario: *Michelin North America*.

Domicilio: 1750 *Pointe Ave*. 91761 Ontario, California

-Facturar a: Compañía Hulera Tornel, SA de CV

Domicilio: Av. José López Portillo #85. 54940 Tultitlan, Edo. de México.

RFC: HTO830620 G40

-Agente aduanal mexicano: Ravisa

-Agente aduanal estadounidense: Diana M. de Montemayor

-Tipo de equipo: Contenedor de 53' *EMHU*

-Servicio: *Transborder* de el ferrocarril *Union Pacific*

-Tarifa puerta-puerta: \$ 1950 *usd* más *fuel surcharge* o recargo de combustible (del 4% al momento de embarcar)

-Rampa de Origen: Pantaco

-Rampa de Destino: *City of Industry, California*

-Transportistas: en México: Auto Express Millennium; en California: XLT

- Tornel solicitó equipo a *Intermodal Sales Corporation* (ISC) el día 15 de agosto de 2003 para cargar en su planta el 18 de agosto a las 7:00am;
- *ISC* hace una solicitud de equipo al ferrocarril *Union Pacific* a través de la página de internet de TFM en donde obtiene un número de reservación para dicho servicio 50087 20030815-1;
- *Union Pacific* asigna el contenedor EMHU237224 a *ISC*, *ISC* notifica a su transportista asignado: Auto Express Millennium el número de equipo que requiere que cargue para Tornel el día 18.
- Auto Express Millennium documenta este embarque en un talón, le asigna el sello 0510660 y lo da a uno de sus choferes para que lleve su tractor el lunes a las 5:00am a la rampa de Pantaco en la Ciudad de México a

enganchan un chasis que ya tiene cargado el contenedor asignado, sacarlo vacío de la misma y llevarlo a la planta del cliente Tornel.

- El personal de la planta de Tornel se encarga de meter la mercancía (llantas) dentro del contenedor; una vez cargado la planta elabora los documentos para el embarque (lista de empaque y factura comercial), cierran el contenedor con el sello que le asignó Auto Express Millennium, le ponen uno más –de Tornel- para mayor seguridad y el chofer regresa el contenedor cargado a la rampa de Pantaco a la zona de recinto fiscal para que pueda ser despachado, o sea que pase Aduana ahí mismo (este cliente en particular tarda 2 días en cargar su producto, por lo tanto este embarque que llegó a su planta el 18 de agosto, regresó cargado hasta el 19 a medio día).
- Tornel envía a *ISC* y a sus agentes aduanales sus documentos vía correo electrónico el 19 de agosto.
- *ISC* se encarga de documentar el 19 de agosto el embarque en la página de internet de TFM en la reservación correspondiente, incluyendo el número de equipo, número de sello, peso total de la mercancía, número de piezas y número de referencia 295204 para este embarque de *ISC*, el cual obtuvo de su corporativo en Cordova, Tennessee ya que al recibir los documentos les manda la información del mismo al corporativo en dónde desde ese momento se empieza a procesar la factura y se obtiene el número de referencia que es igual al número de la factura (para poder identificar y rastrear el embarque).
- TFM al recibir la información de *ISC* en su página, a su vez la procesa en su sistema, en el del ferrocarril *Union Pacific* (esto se conoce como *Way Bill, Billing o EDI*⁴⁴) y en el sistema de la Aduana de Estados Unidos (*AMS Automated Manifest System*) que emite un número de registro, este número se emitió el 20 de agosto.

⁴⁴ Ver EDI en *Intermodal Glossary* del Anexo I.

- El agente aduanal mexicano con los documentos de Tornel elabora el Pedimento de Tránsito y lo presenta ante la aduana mexicana en Pantaco, ahí pasa un sistema de revisión aleatorio, si le toca verde el embarque queda liberado y puede proseguir para que programen su salida; pero si le toca rojo, personal de la Aduana abre el contenedor para inspeccionarlo y verificar que la mercancía cargada corresponde a lo establecido en el pedimento; si todo está correcto, el contenedor queda liberado.
- Una vez liberado el embarque por la aduana, se procesa el pedimento electrónicamente y queda liberado, el agente aduanal debe entregar una copia de este al personal de *Union Pacific* en la rampa para que pueda proseguir su trámite para salir, esto fue el 20 de agosto por la tarde.
- El agente aduanal en Estados Unidos recibe por sistema el número que emitió la Aduana de Estados Unidos y con este, tras haberle presentado los documentos a la Aduana, obtiene un número de entrada o *pre-file*, en este caso fue el 20 de agosto.
- Para que el embarque pueda salir de la rampa de Pantaco debe tener *Way Bill*, pedimento liberado y *pre-file*, hay 5 días libres a partir de que el contenedor ingresó cargado a Pantaco para hacer todos estos trámites y salir, de no ser así la terminal cobra demoras, las cuales deben ser cubiertas por el cliente o el agente aduanal que se retrasó. Una vez que esto está listo, lo programan en el próximo tren intermodal; las salidas de Pantaco son diario a la 1:00am directo a Chicago o las 13:00pm para otro tren al que cortan el tránsito una vez que ha cruzado frontera, para distribuir los embarques a las distintas rutas. El contenedor se carga con una grúa sobre una plataforma, junto con otros que van para el mismo destino, en este caso California.
- Este contenedor salió de Pantaco en el tren del 22 de agosto a las 13:00pm y en máximo 36 horas (el 24 de agosto en la madrugada) llegó a Nuevo Laredo, Tamaulipas directo al puente para cruzar frontera a las 17:20pm de ese mismo día; una vez que ha cruzado frontera y ya en Estados Unidos

revisan los documentos y cotejan con lo registrado ante la aduana por el agente aduanal estadounidense al obtener el *pre-file* para verificar que todo concuerde.

- El embarque se mueve de Laredo, Texas a la rampa de *Port Laredo*, Texas del *Union Pacific* en donde se programa su salida hacia California, el tránsito de esta rampa a la de *City of Industry, California* que es la rampa de destino es de aproximadamente 5 días.
- Una vez que el tren llega a la rampa de destino, en este caso el 30 de agosto a las 20:20, se baja de la plataforma del tren y se sube en un chasis.
- El ferrocarril informa vía fax al transportista asignado, en este caso XLT que este contenedor ya está listo para salir. Durante el tránsito el corporativo de *ISC* informó a XLT que estaba moviendo el contenedor EMHU237224 y que él es el transportista que lo va a entregar y le proporciona los datos del consignatario para que le den una cita de entrega.
- XLT contacta al consignatario *Michelin North America*, quien le da una cita de entrega, con base en ello manda un chofer a la rampa de *City of Industry, California* para sacar el contenedor cargado que ya se encuentra sobre chasis y lo lleva a entregar a la bodega del consignatario. El personal de *Michelin* se encarga de descargar la mercancía del contenedor (tienen 2 horas para hacerlo y si se pasan de este tiempo hay un cargo extra de \$50usd por hora extra). Una vez que el contenedor está vacío, el chofer de XLT lo regresa a la rampa de *City of Industry, California*. Este embarque se entregó el día 2 de septiembre a las 16:00pm.
- Todo este proceso fue monitoreado por *ISC* en México con los agentes aduanales, los ferrocarriles y el corporativo y se mantuvo informado al cliente Tornel mediante reportes diarios vía correo electrónico.
- El Corporativo de *ISC* envió a su representante en México la factura 295204 por este movimiento.

A continuación se encuentran los siguientes documentos de este embarque, éstos se incluyen con el fin de ilustrar gráficamente el proceso descrito anteriormente.: cotización de *ISC* a Tornel; carta de Instrucción de Tornel; solicitud de equipo en internet a TFM en la que se muestra número de reservación, datos del embarque, equipo asignado, así como los datos de documentación: peso, piezas, sellos y número de referencia de *ISC*; talón de Auto Express Millennium; lista de empaque que envió Tornel a *ISC*; correo electrónico del corporativo de *ISC* a *ISC* México dando respuesta a la solicitud de número de referencia para el embarque, así como el mensaje de *ISC* México solicitándolo; correo electrónico de *ISC* México al agente aduanal en Estados Unidos solicitando el *pre-file*; el último reporte de *ISC* México a Tornel en dónde se incluía este embarque y factura de *ISC* para el mismo.

INTERMODAL IS SALES CORPORATION

NORTE 87A P 64 MEXICO D.F. 02010
 TEL: (66) 5239 8649 FAX: (66) 6190 6926
 WWW: WWW.COMERCIALSERV.COM

CUSTOMER: **Cia. Hulera Tornel**
 ATN: **Salvador Tornel**
 COMMODITY: **Tires**
 ISC-MEX - SALESMAN: **Jorge Diaz**
 Rates Submitted: **9/20/97**

ORIGIN CITY	ST.	DESTINATION CITY	ST.	TOTAL COST	EQUIP TYPE	SERVICE	TRANSIT TIME
TULTITLAN	EM	BENSALEM	PA	2,552	CNTR 48'	TRANSB.	12 - 13 DAYS
TULTITLAN	EM	CAROL STREAM	IL	1,720	CNTR 48'	TRANSB.	7 - 8 DYAS
TULTITLAN	EM	HOUSTON	TX	1,338	CNTR 48'	TRANSB.	4 - 5 DAYS
TULTITLAN	EM	ONTARIO	CA	1,950	CNTR 48'	TRANSB.	8 - 9 DAYS
TULTITLAN	EM	RENO	NV	2,000	CNTR 48'	TRANSB.	10 - 11 DAYS
TULTITLAN	EM	TEMPERANCE	MI	1,880	CNTR 48'	TRANSB.	7 - 8 DYAS

SUBJECT TO 4% FUEL SURCHARGE

Include border crossing

These quotes DO NOT include insurance in Mexico

Rates are quoted door to door. They do not include any accessorial charges such as driver load/unload/count, driver wait time, overweight fines due to state highway limitations, etc. Driver load/unload/count will be billed at \$45.00 per hour, no free time. Driver wait time will be billed at \$50.00 per hour after expiration of free time (2 hours free).

Over weight fines will be billed at cost of fine issued.

Beginning 48 hours after out-gate, a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos) shall apply and will be billed to the involved trucking company

Beginning on the 5th working day after equipment is deramped, containers holding in the recinto fiscal area shall be billed a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos).

Applicable charges will be billed to the account of the Mexican Customs Broker

** NOTA: En caso de no llenar el formato en su totalidad, no se podrá dar curso a su solicitud.

FECHA DE POSICIONAMIENTO: Agosto 18, 2003		HORA: 7:00 A.M.		NUMERO DE UNIDADES: 1	
STACK TRAIN	CARR SITRANSB:	CARR SITRANSB:	ESTA COTIZADO EL SERVICIO SOLICITADO	AZTEC EAGLE	PIGGYBACK
TAMANO	45 PIES	53 PIES	XXXXX	SI (X) CANT \$	NO ()
EMBARCADOR					
EMPRESA	CIA. HULERA TORNEL S.A. DE C.V.		EMPRESA	MICHELIN NORTH AMERICA	
DIRECCION	VIA JOSE LOPEZ PORTILLO # 85		DIRECCION	1750 ANGELES (1006)	
CIUDAD	TULITILAN, EDO DE MEXICO		CIUDAD	MONTARICO, CA	
C.P.	54940		C.P.	91761	
TELEFONO	5354 02 00 Ext 4601		CONTACTO	Phone 906 390 0960	
FAX	5354 02 81		AGENTE ADUANAL MEXICANO		
CONTACTO	C.P. MIGUEL FLORES		EMPRESA	A.A. DIANA M. DE MONTE MAYOR	
EMPRESA	RAVISIA		DIRECCION	502 NAFTA	
DIRECCION	EDIFICIO DE AGENTES ADUANALES LOCAL # 1-A		CIUDAD	LAREDO TX, U.S.A	
CIUDAD	AEROPUERTO INTL. DE LA CD. DE MEXICO		C.P.	78045	
C.P.	ZONA FEDERAL		TELEFONO	19661 727 8922	
TELEFONO	5784 00 30		FAX		
FAX	5785 98 85		CONTACTO	SR. RENE DAVALOS / SR. FEDERICO MONTE MAYOR	
CONTACTO	SRITA MARCELA CORTÉZ		FACTURA DE HUB CITY PAGADA POR		
EMPRESA	AGENTE ADUANAL IN BOND		EMPRESA	CIA. HULERA TORNEL S.A. DE C.V.	
DIRECCION	EDIFICIO DE AGENTES ADUANALES LOCAL # 1-A		DIRECCION	SANTA LUCIA # 311 COL. SANTA CRUZ ACATUCAN	
CIUDAD	AEROPUERTO INTL. DE LA CD. DE MEXICO		CIUDAD	MEXICO, D.F.	
C.P.	ZONA FEDERAL		C.P.	2770	
TELEFONO	5784 00 30		TELEFONO	5354 02 00 EXT. 2110	
FAX	5785 98 85		FAX	5581 18 86	
CONTACTO	SRITA MARCELA CORTÉZ		CONTACTO	LIC. SALVADOR TORNEL AHUAMADA	
INFORMACION GENERAL DEL EMBARQUE TRANSPORTACION DE PNEUMATICOS					
DESCRIPCION DEL PRODUCTO Lijas para Automóvil					
NUM DE PIEZAS		PESO		NUM DE REFERENCIA DE FACT	
INSTRUCCIONES ESPECIALES DE MANEJO					
MATERIAL PELIGROSO		SI	NO	XXX	NUM DE UN
LLENADO POR		LIC. SALVADOR TORNEL AHUAMADA		PUESTO QUE DESEMPEÑA GERENTE DE EXPORTACIONES	
FECHA EN QUE SE SOLICITO EL EQUIPO		Agosto 15 2003		HORA EN QUE SE TRANSMITIO EL FAX	

FOLIO	50087 20030815-1	REQUERIDOS	1
CONTRATO	BCEX 93348	ASIGNADOS	1
ESTATUS	DOCUMENTADA		
RUTA COMPLETA	TFM-TX016 (LAREDO* TX)-UP		
RAMPA ORIGEN	PANTACO* DF	RAMPA DESTINO	CITY OF INDUSTRY* CA
INF. DEL TRANSPORTISTA	TRANSPORTES MILLENUM (BILINGUE)		
AGENTE ADUANAL MEXICANO	RAMISA MEXICO	ID	2778
AGENTE ADUANAL AMERICANO	DIANA MONTEMAYOR	ID	51711
NOTIFICAR A	XLT TRANSPORTATION	TELÉFONO Y COD. DE AREA	3237288121
CORREO ELECTRÓNICO			
REMITENTE	CIA HULERA TORNEL	ID	4048
DIRECCIÓN	VIA LOPEZ PORTILLO # 80	CIUDAD	PANTACO
ESTADO, PAIS	D.F., MX	CP	00000
RFC	HTO-830820Q40		
CONSIGNATARIO	MICHELIN TIRES CORPORATION	ID	51286
DIRECCIÓN	1750 PONTE AVE	CIUDAD	ONTARIO
ESTADO, PAIS	CALIFORNIA, US	CP	91761
CORREO ELECTRÓNICO			
CÓDIGO DE SERVICIO	25 RAMPA-RAMPA	FECHA REQUERIDA	19 / 08 / 2003 (DD/MM/AAAA)
TIPO DE EQUIPO	CMS - CONTENEDOR 53 PIES	CANTIDAD	1
ID STCC	3011110		
DESCRIPCIÓN STCC	LLANTAS NEUMATICAS		
NOMBRE DEL CONTACTO		TELÉFONO	
HORA			
DIRECCIÓN		CIUDAD	
ESTADO		CP	

1 002450



1 002450

VER 306 00
3597300

19/09/2003 4:30:52 PM

EMHU237224

19/09/2003 2:11:52 PM

17

2016

Plezas

A8530966

← 7637862



CA MILERA TORNEL S.A. DE C.V.

18 / AGOSTO / 2003

ORIGEN TAREO:
MICHELIN NORTH AMERICA, INC.
ONE PARKWAY SOUTH
GREENVILLE, SC 29602 USA

DESTINO:
CA MILERA TORNEL S.A. DE C.V.
SANJA LUCIA 311 CAL. STA. CRUZ ACAYUCAN
ANCAPOTEALCO
MEXICO, D.F. C.P. 09770

CONTENEDOR No: **EMHU - 237224**
DESTINO **Los Angeles (U06)**

FACTURA: W - 1799

LISTA DE EMPAQUE

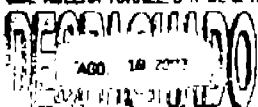
CLAVE	ITEM	CANTIDAD	SEEL	IBM	DESCRIPCION
11M54482	1	20	P215/75R	6 83774	RAD TIRE A/S SBR 576421
11M54462	2	66	P215/75R	5 83774	RAD TIRE A/S SBR 576421
11M54322	2	18	P185/75R	4 48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
11M54322	3	90	P185/75R	4 48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
11M54322	4	90	P185/75R	4 48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
11M54322	5	90	P185/75R	4 48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
11M54322	6	90	P185/75R	4 48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
11M54322	7	72	P185/75R	4 48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
11M54392	7	19	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	8	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	9	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	10	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	11	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	12	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	13	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	14	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	15	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	16	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	17	87	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M54392	18	11	P205/75R	4 64458	RAD TIRE A/S SBR 479795
11M53052	18	90	P155/80R1	30881	RAD TIRE A/S SBR 384849
11M53052	19	110	P155/80R1	30881	RAD TIRE A/S SBR 384849
11M54252	19	10	P185/75R1	88500	RAD TIRE A/S SBR 588368
11M54252	20	95	P185/75R1	88500	RAD TIRE A/S SBR 588368
11M54252	21	95	P185/75R1	88500	RAD TIRE A/S SBR 588368
11M54322	22	80	P185/75R1	48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
11M54322	23	90	P185/75R1	48229	RAD TIRE S/S SBR 588308
TOTAL	PZAS	2,016	PESO NETO	0 KGS.	17,009

AUTO EXPRESS MILLENNIUM TALON No. 6732
CP RR
MEXICO
HELLO: 0610000 ANH00964



CP MICHEL FLORIBEL LUNA

CA MILERA TORNEL S.A. DE C.V.



SITE DE MANUFACTURE DE PRODUITS EN TRANSIT - SITE DE MANUFACTURE DE PRODUITS EN TRANSIT

De: "James Paddock" <jpaddock@intermodalsales.com>
Para: <afernandez@aemillennium.com.mx>
CC: "DON HEEHS" <dheehs@intermodalsales.com>
Enviado: Lunes, 18 de Agosto de 2003 04:36 p.m.
Asunto: RE: New loads Tornel, Reference numbers

ISC LOAD # 295059 EMHU 235247 TEMPERANCE, MI NOTIFY
RELIABLE TRANS

ISC LOAD # 295060 EMHU 236001 CAROL STREAM, IL NOTIFY
RELIABLE TRANS

ISC LOAD # 295061 EMHU 232250 ONTARIO, CA NOTIFY XLT

ISC LOAD # 295062 SKRZ 222413 WESTERN TRANSPORTATION

-----Original Message-----

From: "afernandez@aemillennium.com.mx" <afernandez@aemillennium.com.mx>
Sent: Monday, August 18, 2003 11:36 AM
To: Don Heehs
Cc: JAMES PADDOCK; "afernandez@aemillennium.com.mx" <afernandez@aemillennium.com.mx>
Subject: New loads Tornel, Reference numbers

Hello

On friday 08/15 we spotted four equipments for loading in Tornel, they returned loaded to Pantaco on Saturday:

Can you please set them in the system and provide me ISC Reference numbers

As soon as you can:

I'm also sending you on each one the Tornel Invoice# W-_____, can you please include it in our invoice in cust ref # as agreed with Cheri.

EMHU235247 to Temperance, MI Tornel Invoice # W-1793
Consignee: Michelin Tires Corp.
7111 Crabb RD 40

19/09/2003

Temperance, MI 48182
Phone: (734) 847 0511
Cost to customer: \$1,880.00 + FSC

EMHU236001 to Carol Stream, IL Tornel Invoice # W-1795
Consignee: Michelin America
710 Kimberly Drive
Carol Stream, IL 60118
Phone: (630) 682 04455
Cost to customer: \$1,720.00 + FSC

EMHU232250 to Ontario, CA Tornel Invoice # W-1796
Consignee: Michelin North America
1001 Doubleday, Ave
Ontario, CA 91761
Phone: 909) 390 0990
Cost to customer: \$1,950.00 + FSC

SKRZ222413 to Reno, NV Tornel Invoice #W-1790
Consignee: Michelin Tire Corp
14551 Industry Cir.
Reno, NV 89506
Phone: 702 677 67 67
Cost to customer: \$2,600.00 + FSC
We used to move UP 48' piggybacks via Transborder from Pantaco to
Lathrop,
CA Route: TFM-Laredo-UP

This is the same info for all Tornel loads

Customer: Cia. Hulera Tornel, S.A. de C.V.
Sta. Lucia # 311
Col. Sta. Cruz Acayucan
Mexico, D.F. 27700
Phone: (555) 354 0200

19/09/2007

Contact: Salvador Tornel

Shipper: Cia. Hulera Tornel, S.A. de C.V.
Av. Jose Lopez Portillo # 85
Tultitlan, Mex. 54940

Phone: (555) 354 0204

Contact: Miguel Flores

Mexican Custom Broker:

Ravisa

Edificio de Agentes Aduanales Local # 1-A

Mexico, D.F.

Phone: 52 (555) 784 0030

Contact: Marcela Cortez

U.S. Custom Broker:

Diana M. de Montemayor

602 Nafta Ave.

Laredo, TX 78045

Phone: (956) 727 8922

Contact: Juan Larios

Thanks

Alejandra Fernandez M.

Intermodal Sales Corporation

De: "Alejandra Fernández" <afermandez@aamillennium.com.mx>
Para: "Alejandra Fernández" <afermandez@aamillennium.com.mx>; "Juan Laríos" <juan@dmm-inc.com>
Enviado: Martes, 19 de Agosto de 2003 04:41 p.m.
Asunto: Re: profiles para Tornel

Buenas tardes Juan

Espero que estés muy bien

Te aviso que hoy deberán cacrte downloads para los siguientes embarques de Tornel:

EMHU237224 Ontario, CA

EMHU230444 Carol Stream, IL

Porfavor avisame si tienes algun problema o confirmame cuando queden listos.

Mil gracias y Saludos

Alejandra Fernández

Intermodal Sales Corporation

Torneo - Michelin

09/03/2003

TRAILER	DESTINO	DIA DE CARGA	ARRIBO A PANTACO	SAIDA DE PANTACO	ARRIBO A NYO, LAREDO	CRUCE	ARRIBO A DESTINO	NOTAS
EMHU232250	Ontario CA	08/15/03	08/16/03	08/21/03 13:00	08/23/03	08/23/03 8:00	08/29/03 3:54	Entregado 09/02/03
SMR222413	Reno, NV	08/15/03	08/16/03	08/20/03 13:00	08/22/03	08/22/03 17:15	08/29/03 3:54	Entregandose al cliente
EMHU225724	Ontario CA	08/18/03	08/19/03	08/22/03 13:00	08/24/03	08/24/03 17:20	08/30/03 23:20	Entregado 09/02/03
NDUJ286744	Bensalem, PA	08/19/03	08/20/03	08/22/03 13:00	08/24/03	08/24/03 15:55	09/02/03 8:00	Con cte de entrega e: 09/04/03 5:30
EM-J684770	Berksalem, PA	08/21/03	08/23/03	08/27/03 1:00	08/28/03	08/28/03 20:25		Pasó a n're Jct. OH 11:35
NGRU482590	Reno NV	08/22/03	08/23/03	08/27/03 13:00	08/29/03	08/29/03 5:20		Pendiente salida de Pearisac, TX
EMHU235677	Ontario CA	08/25/03	08/26/03	08/29/03 13:00	08/31/03	08/31/03 17:30		Pendiente salida de Laredo, TX
SF7222562	Temperance, MI	08/27/03	08/28/03	09/01/03 1:00	09/02/03	09/03/03 7:00		Pasó Benjamin Máncaz, Coah. 09/02 23:25
REAJ511499	Carol Stream, IL	08/28/03	08/29/03	09/02/03 1:00				Pendiente salida de Pantaco
RGRJ450066	Reno, NV	08/28/03	09/01/03					Pendiente salida de Pantaco
SF72229907	Temperance, MI	08/29/03	09/01/03					Pendiente salida de Pantaco
EMHU280532	Berksalem, PA	08/29/03	09/01/03					Pendiente salida de Pantaco
EMHU288432	Ontario, CA	09/01/03	09/02/03					Despacho actual anal pendiente
EMHU2884740	Bensalem, PA	09/01/03	09/02/03					Despacho actual anal pendiente

**INTERNACIONAL
ISC
CORPORATION**

P.O. Box 8126 • Compton, Tr. 9028-002

INVOICE # 1878
MDN 0000295204

INVOICE DATE
08/13/03

SUPPLIER

CIA. HULERA TORNEL SA DE CV
AV. JOSE LOPEZ PORTILLO #88
TULTITLAN DE MEX. PX 54940
MIGUEL FLORES

JUAN CARLOS

MICHELIN NORTH AMERICA
1750 POINTE AVE.
ONTARIO CA
RUDY 909-605-9767

CONSIGNEADO
019

EMPLEADO
EMR037224

MONEDA
34.500

VIGENCIA CANCELAMENTO
W-1759

889514

SHIPPING CONTAINER FROM TULTITLAN, MX TO ONTARIO, CA
DOOR TO DOOR
FUEL SURCHARGE

1,950.00
18.00

COLLECT 2,028.00

SFB:

CIA. HULERA TORNEL SA DE CV
AV. JOSE LOPEZ PORTILLO #88
TULTITLAN DE MEX. PX 54940
MIGUEL FLORES

COMMENTS:

For Billing and/or other business concerning your account, please call (801) 688-2800 or fax (911) 888-9501.
Past due accounts are subject to monthly handling charges of 1% of the outstanding balance. This is an annual percentage rate of 12%.

TERMS: NET 21 DAYS

4.4.2. Koblenz Eléctrica (Exportación hacia Canadá)

Su planta para embarcar se localiza en la Ciudad de México, es productora de aspiradoras que exporta a su cliente: *Emerson Tool* en Markham, Ontario; estos embarques son manejados por Intermodal Sales y se realizan vía todo ferrocarril. A continuación revisaremos el caso de uno en específico.

Es un embarque con las siguientes características:

-Embarcador: *Koblenz Eléctrica, SA de CV*

Domicilio: Norte 45 #802 Col. Industrial Vallejo, 02300, México, DF

-Consignatario: *Emerson Tool Company*

Domicilio: 9999 *Highway 48 Dock 3, 4. L2P3J3*, Markham, Ontario

-Facturar a: *Koblenz Eléctrica, SA de CV*

Domicilio: Av. Ciencia #28. Km.36.9 Autopista México-Querétaro.

54730 Cuautitlán Izcalli, Edo. de México

RFC: KEL590715PH5

-Agente aduanal mexicano: *Expeditors International* de México

-Agente aduanal canadiense: *Emerson Customs*

-Tipo de equipo: Contenedor de 53' *EMHU*

-Servicio: *Transborder* de el ferrocarril *Union Pacific* en combinación con el *Canadian National*

-Tarifa puerta-puerta: \$ 2160 *usd* más *fuel surcharge* o recargo de combustible (del 4% al momento de embarcar)

-Rampa de Origen: Pantaco

-Rampa de Destino: *Brampton*, Ontario

-Transportistas: en México: Auto Express Millennium; en Ontario: *City Cartage*

- *Koblenz* solicita equipo a *Intermodal Sales Corporation (ISC)* a través de su programa de carga mensual para agosto, que fue recibido el día 24 de julio de 2003 para cargar 13 embarques durante el mes. En este caso se revisará el embarque para cargar el 18 de agosto a las 7:00am;

- *ISC* hace una solicitud de equipo al ferrocarril *Union Pacific* a través de la página de internet de TFM en donde obtiene un número de reservación para dicho servicio 50087 20030804-1;
- *Union Pacific* asigna el contenedor EMHU233553 a *ISC*, quien notifica a su transportista asignado: Auto Express Millennium el número de equipo que requiere que cargue para *Koblentz* el día 18.
- Auto Express Millennium documenta este embarque en un talón, le asigna el sello 12924 y lo da a uno de sus choferes para que lleve su tractor el lunes a las 6:00am a la rampa de Pantaco en la Ciudad de México a enganchar un chasis que ya tiene cargado el contenedor asignado, sacarlo vacío de la misma y llevarlo a la planta del cliente *Koblentz*.
- El personal de la planta de *Koblentz* se encarga de meter la mercancía (aspiradoras) dentro del contenedor; una vez cargado la planta elabora los documentos para el embarque (lista de empaque, factura comercial y factura canadiense), cierran el contenedor con el sello que le asignó Auto Express Millennium, le ponen uno más –de *Koblentz*- para mayor seguridad y el chofer regresa el contenedor cargado a la rampa de Pantaco a la zona de recinto fiscal para que pueda ser despachado, o sea que pase aduana ahí mismo (este cliente no siempre carga sus embarques el mismo día, este en particular regresó cargado hasta el 19 en la tarde).
- *Koblentz* envía a *ISC* y a sus agentes aduanales sus documentos vía fax el 20 de agosto. *ISC* se encarga de documentar el 20 de agosto el embarque en la página de internet de TFM en la reservación correspondiente, incluyendo el número de equipo, número de sello, peso total de la mercancía, número de piezas y número de referencia 295197 para este embarque de *ISC*, el cual obtuvo de su corporativo en Cordova, Tennessee ya que al recibir los documentos les manda la información del mismo al corporativo en dónde desde ese momento se empieza a procesar la factura y se obtiene el número de referencia que es igual al número de la factura (para poder identificar y rastrear el embarque).

- TFM al recibir la información de *ISC* en su página, a su vez la procesa en su sistema, en el del ferrocarril *Union Pacific* (esto se conoce como *Way Bill, Billing o EDI¹⁵*) y en el sistema de la Aduana de Estados Unidos (*AMS Automated Manifest System*).
- El agente aduanal mexicano con los documentos de *Koblenz* elabora el pedimento de tránsito y lo presenta ante la aduana mexicana en Pantaco, ahí pasa un sistema de revisión aleatorio, si le toca verde el embarque queda liberado y puede proseguir para que programen su salida; pero si le toca rojo, personal de la aduana abre el contenedor para inspeccionarlo y verificar que la mercancía cargada corresponde a lo establecido en el pedimento, si todo está correcto, el contenedor queda liberado.
- Una vez liberado el embarque por la aduana, se procesa el pedimento electrónicamente y queda liberado, el agente aduanal debe entregar una copia de este al personal de *Union Pacific* en la rampa para que pueda proseguir su trámite para salir, esto fue el 20 de agosto a medio día.
- Para este embarque que va a Canadá, no es necesario que el cliente tenga agente aduanal en Estados Unidos, ya que su mercancía solo va a viajar en tránsito por este país, por lo tanto el mismo ferrocarril *Union Pacific* presenta a la aduana estadounidense los datos del embarque y obtiene un número que se conoce como *Vnumber* o *Inbond* para que la mercancía pueda cruzar por territorio estadounidense, esto fue el 20 de agosto.
- Los embarques con destino a Canadá necesitan para poder salir de la rampa de Pantaco tener *Way Bill*, pedimento liberado y el *Vnumber*, hay 5 días libres a partir de que el contenedor ingresó cargado a Pantaco para hacer todos estos trámites y salir, si no la terminal cobra demoras, las cuales deben ser cubiertas por el cliente o el agente aduanal que se retrasó. Una vez que esto está listo, lo programan en el próximo tren intermodal, las salidas de Pantaco son diario a la 1:00am directo a Chicago o las 13:00pm para otro tren al que cortan el tránsito una vez que ha cruzado frontera,

¹⁵ Ver *EDI* en el Glosario del Anexo.

para distribuir los embarques a las distintas rutas. El contenedor se carga con una grúa sobre una plataforma, junto con otros que van para el mismo destino, en este caso la rampa de Marion, Arkansas en dónde hace intercambio de ferrocarril del *Union Pacific* al *Canadian National*.

- Este contenedor salió de Pantaco en el tren del 21 de agosto a las 13:00pm y el 23 en la madrugada llegó a Nuevo Laredo, Tamaulipas directo al puente para cruzar frontera a las 8:00am de ese mismo día; una vez que cruzó frontera y ya en Estados Unidos revisan los documentos y cotejan con lo registrado ante la aduana para verificar que todo concuerde.
- El embarque se sube a una plataforma para salir el día 26 en la madrugada de Laredo, Texas a la rampa de Marion, Arkansas del *Union Pacific* (cabe destacar que en esta ruta no hay salidas los fines de semana, ni el lunes por lo que la salida más cercana para este embarque fue la del martes 26). Durante este trayecto *ISC* envía vía fax al ferrocarril *Canadian National* una carta en la cual menciona el embarque y su *Vnumber*, así como copias de los documentos de *Koblentz* (lista de empaque, factura comercial y factura canadiense), para que éste los presente a la aduana canadiense durante el trayecto del embarque y que éste no se detenga al pasar por Chicago.
- El contenedor llega a Marion, Arkansas en donde se baja del tren y se mueve a la rampa de Memphis, Tennessee (como la conoce el ferrocarril *Canadian National*), ahí se vuelve a subir al tren y se mueve a la rampa *Brampton Intermodal Terminal* que es su rampa de destino.
- Una vez que el tren llega a la rampa de destino, en este caso el 31 de agosto a las 9:01 se baja de la plataforma del tren y se sube en un chasis.
- El ferrocarril informa al agente aduanal canadiense que ya llegó el embarque para que éste lo libere con la aduana –este trámite puede hacerse electrónicamente y generalmente no requiere inspección- una vez que el embarque queda liberado, el ferrocarril informa vía fax al transportista asignado, en este caso XLT que este contenedor ya está listo para salir. Durante el tránsito el corporativo de *ISC* informó a *City Cartage*

–el transportista en Toronto- que estaba moviendo el contenedor EMHU233553 y que él es el transportista que lo va a entregar y le proporciona los datos del consignatario para que le den una cita de entrega.

- *City Cartage* contacta al consignatario *Emerson Tool*, quien le da una cita de entrega, con base en ello manda un chofer a la rampa de *Brampton, Ontario* para sacar el contenedor cargado que ya se encuentra sobre chasis y lo lleva a entregar a la bodega del consignatario. El personal de *Emerson* se encarga de descargar la mercancía del contenedor (tienen 2 horas para hacerlo y si se pasan de este tiempo hay un cargo extra de \$50usd por hora extra). Una vez que el contenedor está vacío, el chofer de *City Cartage* lo regresa a la rampa de *Brampton, Ontario*. Este embarque se entregó el día 4 de septiembre a las 16:00pm.
- Todo este proceso fue monitoreado por *ISC* en México con el agente aduanal mexicano, los ferrocarriles y el corporativo y se mantuvo informado al cliente *Koblentz* mediante reportes diarios vía correo electrónico.
- El Corporativo de *ISC* envió a su representante en México la factura 295197 por este movimiento.

A continuación se encuentran los siguientes documentos de este embarque, se incluyen con el fin de ilustrar gráficamente el proceso descrito anteriormente: cotización de *ISC* a *Koblentz*, programa de carga para el mes de agosto de *Koblentz*, solicitud de equipo en internet a TFM en la que se muestra número de reservación, datos del embarque, equipo asignado, así como los datos de documentación: peso, piezas, sellos y número de referencia de *ISC*; talón de Auto Express Millennium; lista de empaque, factura y factura canadiense que envió *Koblentz* a *ISC*; correo electrónico del corporativo de *ISC* a *ISC* México dando respuesta a la solicitud de número de referencia para el embarque, así como el mensaje de *ISC* México solicitándolo; carta que envió *ISC* al ferrocarril *Canadian National* con el *Vnumber* de este embarque, junto con la copia de los documentos de *Koblentz*; el último reporte de *ISC* México a *Koblentz* en donde se incluía este embarque y factura de *ISC* para el mismo.

INTERMODAL IS SALES CORPORATION

NORTE 17A # 14 MEXICO D.F. 04070
TEL. (52) 5235 6600 FAX (52) 5235 6625
WWW.INTERMODALSALES.COM

CUSTOMER: Koblenz Electrica, S.A. de C.V.
ATN: Rosa Elena Landeros
COMMODITY: Aspiradoras
ISC-MEX - SALESMAN: Jorge Díaz
Rates Submitted: 07/11/2003

ORIGIN CITY	ST.	DESTINATION CITY	ST.	TOTAL COST	EQUIP TYPE	SERVICE	ROUTE	TRANSIT TIME
MEXICO	DF	MARKHAM	ON	2,160	CNTR 53	TRANSB.	TFM-UP-CPR	11 - 12 DAYS
MEXICO	DF	MARKHAM	ON	2,076	CNTR 48	TRANSB.	TFM-UP-CPR	11 - 12 DAYS

SUBJECT TO 4% FUEL SURCHARGE

Include border crossing

Include U.S. Custom Broker Fee

This quote DOES NOT include insurance in Mexico

Rates are quoted door to door. They do not include any accessorial charges such as driver load/unload/count, driver wait time, overweight fines due to state highway limitations, etc. Driver load/unload/count will be billed at \$45.00 per hour, no free time. Driver wait time will be billed at \$50.00 per hour after expiration of free time (2 hours free).

Over weight fines will be billed at cost of fine issued.

Beginning 48 hours after out-gate, a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos) shall apply and will be billed to the involved trucking company

Beginning on the 5th working day after equipment is deramped, containers holding in the recinto fiscal area shall be billed a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos).

Applicable charges will be billed to the account of the Mexican Customs Broker

Alejandra



KOBLENZ ELECTRICA S.A. DE C.V.

Carretera 45 no 811
Alcoapotec DF C.P. 02300
Tels (525) 55 17 03 00
Fax (52555) 17 03 00 ext 1119

Julio 24 del 2003

AT'N SRA. ROSAELENA LANDEROS

En base a concertación con el Ing. Carlos Calderon se determino el calendario de las fechas para posicionamiento de 1 contenedor de 53' por cada fecha, para envío de aspiradores stingor a Markham Canada.

MARTE	29 JUL
VIERNES	01 AGOSTO
LUNES	04 AGOSTO
MIERCOLES	06 AGOSTO
JUEVES	07 AGOSTO
VIERNES	08 AGOSTO
LUNES	11 AGOSTO
MIERCOLES	13 AGOSTO
VIERNES	15 AGOSTO
MARTE	19 AGOSTO
JUEVES	21 AGOSTO
MARTE	26 AGOSTO
JUEVES	28 AGOSTO

RES 30714-1V

RES 30723-1V

RES 30804-1

Bajo el Régimen de:

Importación () Definitiva () Temporal () Pitec () Otros ()
Exportación (x) Temporal () Temporal para reparación () Otros ()

A fin de programar a tiempo el posicionamiento en nuestra Planta Vallejo por este conducto le estamos recomendamos:

Sin más por el momento y agradeciendo su atención quedo a sus ordenes para cualquier duda o aclaración.

ATENTAMENTE

José L. Benítez
Compras

Vo Bo
ING CARLOS CALDERON

FOLIO	50087 20030804-1	REQUERIDOS	6
CONTRATO	SCEX 35346	ABONADOS	6
ESTATUS	DOCUMENTADA		
RUTA COMPLETA	TFM-TX016 (LAREDO* TX)-UP-TN013 (MEMPHIS* TN)-CN		
RAMPA ORIGEN	PANTACO* DF	RAMPA DESTINO	BRAMPTON INTER TER* ON
INF. DEL TRANSPORTISTA	TRANSPORTES MILLENIUM (BILINGUE)		
AGENTE ADUANAL MEXICANO	EXPEDITORS INTERNATIONAL DE	ID	6176
AGENTE ADUANAL AMERICANO	UNION PACIFIC RAILROAD	ID	12083
NOTIFICAR A	CITY CARTAGE	TELÉFONO Y CÓD. DE AREA	9056704747
CORREO ELECTRONICO			
REMITENTE	XOBLENZ ELECTRICA	ID	14595
DIRECCIÓN	NORTE 45 # 802	CIUDAD	PANTACO
ESTADO, PAÍS	O.F., MX	CP	02300
RFC	KEL590718PH5		
CONSIGNATARIO	EMERSON TOOL COMPANY	ID	52107
DIRECCIÓN	9909 HIGHWAY 48 DOCK #3	CIUDAD	MARKHAM
ESTADO, PAÍS	ONTARIO, CA	CP	L3P3J8
CORREO ELECTRONICO			
CÓDIGO DE SERVICIO	25 RAMPA-RAMPA	FECHA REQUERIDA	13 / 08 / 2003 (DDMM/AAAA)
TIPO DE EQUIPO	CNS - CONTENEDOR 53 PIES	CANTIDAD	6
ID STCC	3635130		
DESCRIPCIÓN STCC	ASPIRADORAS ELECTRICAS		
NOMBRE DEL CONTACTO		TELÉFONO	
HORA			
DIRECCIÓN		CIUDAD	
ESTADO		CP	

15/08/2003 12:26:56 PM	EMHU064936	14/08/2003 2:48:47 PM	9.59	2494	Plaza	12910 790565
14/08/2003 2:08:32 PM	EMHU230847	13/08/2003 3:08:04 PM	9.91	2490	Plaza	12912 790660
19/08/2003 10:45:04 AM	EMHU232286	18/08/2003 2:11:53 PM	9.91	2490	Plaza	810675790598
20/08/2003 10:43:00 AM	EMHU233563	18/08/2003 12:27:56 PM	9.91	2490	Plaza	12924 790600
02/09/2003 2:08:06 PM	EMHU237472	01/09/2003 11:58:31 AM	9.84	2473	Plaza	12931 790643
03/09/2003 10:35:59 AM	EMHU232707	01/09/2003 11:56:52 AM	9.91	2490	Plaza	12935 790595



MILLENNIUM

AUTO EXPRESS MILLENNIUM S.A. DE C.V.

NORTE 87 A No. 84 COL. EL RECREO C.P. 02070 MEXICO, D.F.
TEL.: 53 96 63 11 / FAX: 53 96 56 25

REMISION

Nº 6798

REG. FED. CONT.
AEM:991030-0G2

LUGAR Y FECHA DE EXPEDICION:

FEL:

ORIGEN:		DESTINATARIO:	
REMITENTE:		DOMICILIO:	
DOMICILIO:		R.F.C.:	
R.F.C.:		(8) CUOTA POR TON.	
(6) FRACCION No.		(7) CLASE	VALOR DECLARADO
BULTOS		(4) PESO	(5) VOLUMEN
(1) NUM. R2 CLASE	QUE DICEN QUE CONTIENEN	MP	PESO ESTIMADO
			CONCEPTO
			FLETE
			SEGURO
			0 LINEAS
			RECOLECCION
			ENTREGA A DOM
			MANOBRAS
	TOTALES		

REEMBARGO	REEMBARGARSE CON	SUB-TOTAL \$
CONTRATO DE	CONDUCTOR DE	I.V.A. \$
OBSERVACIONES	A	TOTALS
CANTIDAD CON LETRA		RETENCION \$
		TOTAL \$
AGENTE	FRMA DE CONFORMACION DEL DESTINATARIO	DOCUMENTO



KOBLENZ ELECTRICA, S. A. DE C. V.

AV. CIENEA NO. 29, PARQUE INDUSTRIAL CUAMATEL, CUAMATEL, QUINTANA ROO DE MEXICO. C.P. 5700
APO. PORTAL 77-145, MEXICO JR. C.P. 11229

TEL. (929) 5864-0100
FAX (929) 5073-1378

LISTA DE EMPAQUE

EXPORTACIÓN NO.: **2003-0810M**

FACTURA(S) NO(S): **N10088**

2,475 Aspiradoras, ----- BLISTERS, **15** EMPAQUES

ASPIRADORAS	2,475 CAJAS
BLISTERS	CAJAS
EMPAQUES	15 PZS
	2,490 TOTAL EN CAJAS

ASPIRADORAS	9,900.00 KGS.:
BLISTERS	KGS.
EMPAQUES	15 KGS.
	9,915.00 TOTAL EN KGS.

KOBLENZ ELÉCTRICA, S.A. DE C.V.

SRA. ROSA ELENA LANDEROS
J. IMPORTACIONES Y TRÁFICO.

FACTURA NO.
N10088
FECHA: 8/20/2003

Koblentz electrica, s.a. de c.v.

ORIGINALES GENERALES: AL CIENCHA No. 28 CUAUTITLAN 202ALLI EDO. DE MEX. C.P. 54780
TEL. COAH. 5464-0000 CREDITO 5064-0042 FAX 5472-8237 APODO. POSTAL 40 CUAUTITLAN DE R.L.
R.F.C. KBL-880716-PHS

EMPRESA EN: EMISION No. 9136-1 EMISION TIENE COMPANYY COMBINADA EMISION TIENE COMPANYY
CUAUTITLAN I. DIV. OF EMERSON ELECTRIC CANADA LTD 9999 DIV OF EMERSON ELECTRIC WARRHAM
RFS DEL CUBRE: HIGHWAY 48 WARRHAM, ONTARIO L3P 3T3 CANADA
CITAFIN 99990

FORMA DE PAGO: 35 DIAS
CONDICIONES DE PAGO: TRANSFERENCIA
INTERVENIENTOS: SALES
CANTIDAD: 5

CODIGO	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	IMPORTE
00-1163-7	MOTORIZ. CAT. WPT/DAY VAC W/MOTZEL	PC	2475	14.44	35,739.00
00-8899-2	PROTECT. (MEXICO-ONTARIO)	PC	1	2,246.40	2,246.40
00-8898-2	CUSTOMS (MEXICO-ONTARIO)	PC	1	120.00	120.00
00-8895-2	CAUTION TAPE	PC	15	0.20	3.00
TOTAL PACTINETS : 2790 ROMES 9,915.75					

IMPORTE TOTAL: 38,108.40
IMPUESTO: 0.00
TOTAL: 38,108.40
VALOR PACTINETS: 0.00

COM. LETRA
PAGO SP. EXPRITIA EN UNA RUA EXPRITICION
*****CITY RIGOR THOUSAND ONE HUNDRED EIGHT DOLLARS USD 40/100*****



CANADA CUSTOMS INVOICE
FACTURE DES DOUANES CANADIENNES

1. Name of Seller and Address (Nom et adresse du vendeur) (Country)		2. Date of Export (Date of Arrival in Canada) / Date of Expedition (Date d'arrivée au Canada)	
Koblenz Electrica S.A. de C.V. Av. Ciencia No. 78 Cuernavaca Izapala C.P. 44/30 Estado de Mexico, Mexico		August 20 2003	
3. Consignee (Name and address) / Destinataire (Nom et adresse)		4. Other Reference Number (Purchase Order No.) / Autre référence (Ordre de commande) (Country)	
Emerson Tool Company Div. of Emerson Electric Canada LTD 9999 Highway 48 Markham, Ontario L3P 3J3 Canada		PO 735981 Invoice# NO10088	
5. Consignee's Name and Address (if other than Consignee) / Nom et adresse du destinataire (si différent du destinataire)		6. Country of Origin of Goods / Pays d'origine des marchandises	
Same As Consignee		Mexico	
7. Commodity Code (Harmonized System) / Désignation des marchandises (Système Harmonisé)		8. Unit of Measure for Commodity / Unité de mesure des marchandises	
BMHU 233553		US Dollars	
9. Description of Goods (Nom et description des marchandises)		10. Quantity (Quantity) / Quantité (Quantité)	
Vacuum cleaner Smaller (2475) H.S. Code 8516.10.00		2475	
Empty boxes (15 Boxes) H.S. Code 4819.10.00		15	
Total Boxes: 2,490 boxes		2,490	
11. Country of Origin of Goods / Pays d'origine des marchandises		12. Value (Value) / Valeur (Valeur)	
Mexico		8,677.50	
13. Description of Goods (Nom et description des marchandises)		14. Value (Value) / Valeur (Valeur)	
Same As Vendor		9,915.00	
15. Total Value (Total Value) / Valeur totale (Total Value)		18,108.40	
16. Description of Goods (Nom et description des marchandises)		17. Value (Value) / Valeur (Valeur)	
Same As Vendor		120.60	
18. Description of Goods (Nom et description des marchandises)		19. Value (Value) / Valeur (Valeur)	
Same As Vendor		38,108.40	
20. Description of Goods (Nom et description des marchandises)		21. Value (Value) / Valeur (Valeur)	
Same As Vendor		120.60	
22. Description of Goods (Nom et description des marchandises)		23. Value (Value) / Valeur (Valeur)	
Same As Vendor		120.60	
24. Description of Goods (Nom et description des marchandises)		25. Value (Value) / Valeur (Valeur)	
Same As Vendor		120.60	

De: "James Paddock" <jpaddock@intermodalsales.com>
Para: "Alejandra Fernández"
Enviado: Martes, 19 de Agosto de 2003 03:41 p.m
Asunto: RE: Loading in Mexico for reference numbers Koblenz
ISC REF # 295197 EMHU233553 NOTIFY CITY CARTAGE 905-670-4750

THANKS

-----Original Message-----

From: Alejandra Fernández [mailto:afernandez@aemillennium.com.mx]
Sent: Tuesday, August 19, 2003 11:10 AM
To: James Paddock
Cc: DON HEEHS
Subject: Loading in Mexico for reference numbers Koblenz

Hello

Yesterday we spotted the EMHU233553 in Koblenz, for Emerson Tool in Markham.

ON

This load is just as the others, can you please set them ou the system and provide me the reference numbers for billing.

Thanks a lot and Rgds
Alejandra

México City, August 25 . 2003

CANADIAN NATIONAL

East Canadian Load Coordinator
Fax: 708-225-5911

To whom it may concern:

I'm sending you the V BOND # for these loads moving to Brampton Inter, ON

294854 EMHU232255	V7600366504
295197 EMHU233553	V7600366835

These loads are from Koblenz Eléctrica in México City to Emerson Tool Company in Markham, ON, and need to be released and moved with Canadian National to your ramp in Brampton Inter, ON.

Attached I'm also sending you 4 pages of paperwork for each, for releasing these loads.

ISC is the IMC handling these loads.

Please advise if you need anything else

Rgds
Alejandra Fernández M.
Intermodal Sales Corporation
Customer Service in México
Phone: 011 52 555 239-86-90
Fax: 011 52 555 396-56-26

Koblencz Eléctrica

09/04/2003

CONTENEDOR	DIA DE CARGA	SALIDA DE PANTACO	HYO, LAREDO	CRUCE	SALIDA DE PT. LAREDO, TX	ARRIBO A TORONTO, ON	NOTAS
EMHU233793	08/08/03	08/13/03 13:00	08/15/03	08/15/03 20:20	08/20/03 1:28	08/28/03 9:55	Entregado 09/04/03 16:00
EMHU684807	08/11/03	08/18/03 13:00	08/20/03	08/20/03 6:10	08/22/03 2:05	08/28/03 9:55	Entregado 09/04/03 8:00
EMHU233696	08/12/03	08/18/03 13:00	08/20/03	08/20/03 6:10	08/22/03 2:05	08/28/03 9:55	Con cita de entrega el 09/05 8:00
EMHU230847	08/13/03	08/19/03 13:00	08/21/03	08/21/03 4:15	08/22/03 2:05	08/28/03 9:55	Con cita de entrega el 09/05 8:00
EMHU684936	08/14/03	08/19/03 13:00	08/21/03	08/21/03 4:15	08/22/03 2:05	08/28/03 9:55	Con cita de entrega el 09/05 16:00
EMHU232255	08/15/03	08/21/03 13:00	08/23/03	08/23/03 8:00	08/27/03 2:00	09/02/03 12:19	Entregado 09/04/03 8:00
EMHU233553	08/19/03	08/21/03 13:00	08/23/03	08/23/03 8:00	08/26/03 1:16	08/31/03 9:01	Entregado 09/04/03 16:00
EMHU237472	08/29/03						Pendiente salida de Pantaco
EMHU232707	09/01/03						Despacho actual pendiente
EMHU237329	09/02/03						Regresará cargado hoy de su planta
EMHU235491	09/03/03						Cargando hoy en su planta

INTERMODAL IS SALES CORPORATION

P.O. Box 3320 • Columbia, TN 38048-3320

PROCKL DATE: 08/19/03
VOICE NUMBER: MEM 0002255197

SHIPPER: KOBLENZ ELECTRICA NORTE 454 802 MEXICO JOSE RUIZ BAUTISTA
COMPLSHEE: EMERSON, LTD 9999 HIGHWAY 48 DOCK 3 OR 4 ARAKHAH ON LSP-3J3

CUSTOMER NUMBER	BLT TO	TRAILER NUMBER	WEIGHT	CUSTOMER REFERENCE ALIAS
007229	019	EMH023353	32,500	

SHIPPING CONTAINER FROM MEXICO, DF TO MARRKHAH, ON
225 FAK DOOR TO DOOR FUEL SURCHARGE

2,160.00
86.40

COLLECT 2,246.40

SFB: KOBLENZ ELECTRICA, S.A. DE CV.
AV. CIENCA 28 RR 36.9 AUT. REX
QUERETARO MEXICO
MX 54730
ROSA ELENA LANDEROS

COMMENTS:

TERMS: NET 21 DAYS
For billing inquiries or other questions concerning your account(s), please call (901) 868-6500 or fax (901) 868-6501.
Past due accounts are subject to monthly handling charges of 1% of the outstanding balance. This is an annual percentage rate of 16

4.4.3. TRONS, SA de CV (Importación desde Estados Unidos)

Esta empresa se localiza en la Ciudad de México, su proveedor es *Supersonic, INC* y está en Los Ángeles, California; el producto que le vende son televisiones, radios, *discmans*, minicomponentes y radiograbadoras de origen Chino. *Intermodal Sales* maneja estos embarques todo ferrocarril. A continuación revisaremos el caso de uno en específico.

Es un embarque con las siguientes características:

-Embarcador: *Supersonic, INC*

Domicilio: 1824E 22nd. Street. 90058, Los Ángeles, California

-Consignatario: *Trons, SA de CV*

Domicilio: Beethoven #52-1, Col. Ex hipódromo de Peralvillo. 06250, México, DF

-Facturar a: *Trons, SA de CV*

Domicilio: Beethoven #52-1, Col. Ex hipódromo de Peralvillo. 06250, México, DF

RFC: TRO991021

-Agente aduanal estadounidense: *DSS Double Stack Services* (agente aduanal del ferrocarril *Union Pacific* incluido)

-Agente aduanal mexicano: Rubio y Castellanos Asociados en Comercio Internacional, SC

-Tipo de equipo: Contenedor de 48' EMPU

-Servicio: *Transborder Express* de el ferrocarril *Union Pacific*

-Tarifa puerta-puerta: \$ 2370usd más *fuel surcharge* o recargo de combustible (del 4% al momento de embarcar)

-Rampa de Origen: *City of Industry, California*

-Rampa de Destino: Pantaco

-Transportistas: en California: XLT; en México: Auto Express Millennium

- *Trons* solicitó equipo a *Intermodal Sales Corporation* el día 6 de agosto de 2003 para cargar en la planta de su embarcador *Supersonic, INC* en Los Ángeles, California el 8 de agosto a las 9:00am;

- *ISC* en México solicita vía correo electrónico la coordinación del embarque y el posicionamiento de un equipo al corporativo en Cordova, Tennessee.
- *ISC* en Cordova, Tennessee reserva un equipo en la rampa de *City of Industry*, California con el ferrocarril *Union Pacific* a través de el sistema REZ-1 que maneja los contenedores *EMPU* en Estados Unidos.
- *Union Pacific* asigna el contenedor *EMPU285738* a *ISC*, quien notifica a su transportista asignado en California *XLT*, el número de equipo que requiere que cargue para *Supersonic* el día 8. En este embarque el transportista confundió la instrucción de *ISC* y mandó a uno de sus choferes a enganchar el contenedor en la rampa de *City of Industry*, California el día 7 y llegó con el embarcador, el cual aún no tenía lista la mercancía y pidió que le dejaran el contenedor para cargarlo al día siguiente –como estaba programado-.
- *Supersonic, INC* informó a *ISC* México que ya le había llegado el contenedor y aún no estaba listo para cargar porque éste se había adelantado, por lo tanto se negaba a pagar algún cargo extra.
- *ISC* en México informó sobre esta situación al corporativo, quien contactó al transportista *XLT* y le reclamó por no haber cumplido las instrucciones correctamente y adelantarse en la fecha de recolección. *ISC* solicitó al transportista dejar el contenedor con el embarcador para que lo cargaran al día siguiente y pasar a recogerlo cuando éste le indicara, sin ningún cargo.
- *Supersonic* cargó la mercancía en el contenedor el 8 de agosto por la mañana y solicitó a *XLT* recogerlo en la tarde. *XLT* recogió el contenedor cargado y lo llevó a la rampa.
- Mientras tanto el corporativo de *ISC* registró el embarque con el ferrocarril *Union Pacific* –lo que se conoce como hacer el Billing- proporcionando todos los datos del mismo, así como su ruta hacia México.
- *Supersonic* envía factura comercial, lista de empaque y certificado de origen a su cliente *TRONS* en México, el cual a su vez reenvió estos documentos a *ISC* México el 13 de agosto, para que éste llene el formato *Mexican Customs Information Sheet* del ferrocarril *Union Pacific* con todos los datos

del embarque y lo envíe junto con los documentos a *DSS Double Stack Services* el Agente Aduanal estadounidense del ferrocarril para que realice los tramites aduanales y se libere el embarque.

- *DSS* elabora los pedimentos de los embarques de importación hacia México que moverá el *Union Pacific* y notifica a la aduana estadounidense para que queden liberados y también ante la aduana mexicana en frontera y se hace el *InBond* o tránsito para que la mercancía pueda viajar por territorio mexicano y pasar aduana hasta su rampa de destino. *DSS* envía por mensajería a la rampa de Pantaco los pedimentos.
- Cuando los embarques se suben al tren fuera de la rampa de Chicago, estos pueden salir al día siguiente de haber ingresado a la rampa o en cuanto haya un tren disponible y durante su tránsito se van haciendo los trámites aduanales antes de llegar a San Antonio, Texas, para evitar que ahí se detengan y los bajen del tren si aún no están listos. Si se sube al tren en Chicago, toda la documentación y trámites aduanales tienen que hacerse rápidamente ya que si no, no se sube al tren hasta que éstos estén listos porque el tren es directo de Chicago al cruce de frontera en Laredo, Texas.
- Este embarque salió de la rampa de *City of Industry*, California el 10 de agosto rumbo a San Antonio, TX en dónde se baja del tren y se sube a otro con todos los embarques de importación a México, de ahí se mueve a Laredo, Texas al puente para cruzar frontera, cruzó frontera el 19 de agosto a la 1:18am.
- La aduana mexicana en Nuevo Laredo revisa los documentos del embarque para verificar si está correcto y lo libera, si encuentra algún dato raro o sospechoso solicita su inspección y éste se baja del tren para ser revisado.
- Una vez liberado el embarque, TFM programa su salida de Nuevo Laredo a Pantaco cada madrugada. Este salió el 20 de agosto en la madrugada y llegó a Pantaco el 22 de agosto a las 20:56pm.
- Una vez que llega el tren a Pantaco, los contenedores se bajan de las plataformas del tren con una grúa y se dejan en piso para irlos cargando

sobre chasis dentro del recinto fiscal, ya que tienen que hacer sus trámites aduanales para poder salir. *ISC* informa al cliente que su embarque ya está disponible y éste avisa a su agente aduanal.

- El agente aduanal mexicano Rubio y Castellanos Asociados en Comercio Internacional, SC (asignado y contratado por *TRONS*) envía a su representante a la aduana de Pantaco a recuperar el pedimento o tránsito que llegó por mensajería y calcula el pago de impuestos; *TRONS* le deposita el pago de impuestos y con esto el agente aduanal paga los impuestos en el banco y solicita una ficha a la rampa para que el transportista asignado Auto Express Millennium pueda ingresar con un tractor al recinto fiscal a enganchar el chasis con su contenedor e ingresarlo a la aduana, la cual trabaja de 9:00am a 5:00pm.
- El agente aduanal informa a *ISC* que ya tiene la ficha y que necesita que Millennium ingrese el tractor, *ISC* lo coordina con Millennium, cuyo chofer recoge la ficha con el agente aduanal e ingresa al recinto y a la aduana.
- Se presentan los documentos del embarque y el pedimento a la aduana y se pasa por el sistema aleatorio para ver si le toca verde o inspección; si le toca verde de Inmediato queda liberado y puede salir. Si le toca inspección aleatoriamente o se encuentra algún dato sospechoso en la documentación y el pedimento se solicita su inspección y se abre el contenedor para revisarlo. Una vez que el embarque queda liberado por la aduana éste sale de Pantaco y se lleva a entregar al cliente.
- Este embarque aún está en Pantaco porque *TRONS* y su agente aduanal no terminan de ponerse de acuerdo en cuanto el pago de impuestos y trámites, pese que la rampa sólo da 5 días libres para hacer todos los trámites aduanales, liberación de los embarques y salida, y después de éstos comienza a cobrar demoras, las cuales deben ser cubiertas por el cliente o su Agente Aduanal.

- ISC ha estado en contacto con *TRONS* referente a este retraso en la liberación de su embarque y sigue esperando sus instrucciones para coordinar con Auto Express Millennium su entrega.
- Todo este proceso, igual que todos los embarques de sus clientes, fue monitoreado por *ISC* en México, con el corporativo, el agente aduanal estadounidense *DSS* y los ferrocarriles, con el fin de mantener informado al cliente *Trons* mediante reportes diarios vía correo electrónico.
- El Corporativo de *ISC* envió a su representante en México la factura 293877 por este movimiento.

A continuación se encuentran los siguientes documentos de este embarque, se incluyen con el fin de ilustrar gráficamente el proceso descrito anteriormente: Cotización de *ISC* a *TRONS*; Solicitud de equipo de *TRONS*; Solicitud de equipo vía correo electrónico al corporativo de *ISC* con toda la información del embarque, en donde se le da seguimiento a este embarque hasta que el corporativo proporciona el número del equipo que se está cargando y el número de referencia; lista de empaque, factura y certificado de origen que envió *TRONS* a *ISC*; formato *Mexican Customs Information Sheet* del ferrocarril *Union Pacific* con todos los datos del embarque que se envió junto con los documentos a *DSS*; correo electrónico de *ISC* México a *DSS* enviando la documentación del embarque, para los trámites aduanales en Estados Unidos y su liberación; el reporte de *ISC* México a *TRONS* de este embarque y factura de *ISC* para el mismo.

INTERMODAL SALES CORPORATION

MONTROVIA, CALIFORNIA 90608
 (714) 251-0882 FAX (714) 251-5814
 CREDIT ADVISORY: CREDIT ADVISORY

CUSTOMER: TRONS, SA de CV
 ATN: Francis Bautista
 COMMODITY: Aparatos eléctricos
 ISC-MEX - SALESMAN: Jorge Diaz
 Rates Submitted: 10/1/85

ORIGIN CITY	ST.	DESTINATION CITY	ST.	TOTAL COST	EQUIP TYPE	SERVICE	ROUTE	TRANSIT TIME
LOS ANGELES	CA	MEXICO	DF	\$2,370	CNTR 48	TRANSBORDER	UP - TFM	9 - 10 DAYS

SUBJECT TO 4% FUEL SURCHARGE

Include border crossing

Include U.S. Custom Broker Fee

This quote DOES NOT include insurance in Mexico

Rates are quoted door to door. They do not include any accessorial charges such as driver load/unload/count, driver wait time, overweight fines due to state highway limitations, etc. Driver load/unload/count will be billed at \$45.00 per hour, no free time. Driver wait time will be billed at \$50.00 per hour after expiration of free time (2 hours free).

Over weight fines will be billed at cost of fine issued.

Beginning 48 hours after out-gate, a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos) shall apply and will be billed to the involved trucking company

Beginning on the 5th working day after equipment is deramped, containers holding in the recinto fiscal area shall be billed a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos).

Applicable charges will be billed to the account of the Mexican Customs Broker

TRONS, S.A. DE C.V.

IMPORTADORES EN ELECTRONICA

MEXICO, D.F. A 06 DE AGOSTO DE 2003

INTERMODAL SALES CORPORATION.

ATENCION : LIC. ALEJANDRA FERNANDEZ.
 POR MEDIO DEL PRESENTE CONDUCTO PROPORCIONAMOS A USTED LOS
 DATOS QUE NOS SOLICITAN, PARA EFECTOS DEL TRANSPORTE DE NTRAS.
 MERCANCIAS.

EL DIA 08 /AGO/03

RECOLECCION:

SUPERSONIC INC IRS.95366855
 1824 22ND ST LOS ANGELES CA 90059 U.S.A.
 TELEFONO: 001-213 810-1111
 CONTACTO: MRS. L. L. PHON

CONSIGNATARIO:

TRONS, SA DE CV
 DOMICILIO: BERTHOVEN 52
 COL: PERALVILLO
 MEXICO, D.F. C.P. 06250
 TEL: 5597 69-42 Y 5597 69-59
 CONTACTO: SRA. FRANCISCA BAUTISTA CERVANTES

AGENTE ADUANAL:

RUBIO & CASTELLANOS ASOCIADOS EN COMERCIO INTERNACIONAL S.C.
 TEL: 26316023.TEL. & FAX .19975160
 BEGONIAS 183-7 COL. NVA. SANTA MARIA
 MEXICO, D.F. C.P. 02800
 CONTATO: DANIEL CASTELLANOS

AGRADECEMOS LA ATENCION Y QUEDAMOS A SUS ORDENES

ATENTAMENTE

FRANCISCA BAUTISTA CERVANTES

De: "James Paddock" <jpaddock@intermodalsales.com>
Para: "Alejandra Fernández"
Enviado: Viernes, 08 de Agosto de 2003 11:45 a.m.
Asunto: RE: TRONS, SA de CV
ISC # 293877 EMPU 285738 AUTO MELLENIUM EXPRESS

-----Original Message-----

From: Alejandra Fernández [mailto:afernandez@aemillennium.com.mx]
Sent: Friday, August 08, 2003 7:40 AM
To: James Paddock
Subject: Re: TRONS, SA de CV

Hi James
Do you have any news on this, can you please provide me the equipment number?
Thanks
Alejandra

----- Original Message -----

From: James Paddock
To: Alejandra Fernández
Sent: Thursday, August 07, 2003 5:28 PM
Subject: RE: TRONS, SA de CV equipment request

I just got off the phone with them and they did admit that they made a mistake. They went ahead and dropped the trailer per the shippers request.

-----Original Message-----

From: Alejandra Fernández
[mailto:afernandez@aemillennium.com.mx]
Sent: Thursday, August 07, 2003 1:15 PM
To: James Paddock
Cc: James Paddock
Subject: Re: TRONS, SA de CV equipment request
Importance: High

James
Let me inform you that the carrier in California sent the container today for this load in Los Angeles, CA and Supersonic the shipper, is

19/09/2003

telling us that they requested it for tomorrow and they won't load it today, please make sure with the carrier that we won't pay any demurrage because of this, because the dispatch order was for tomorrow 08/08 at 9:30 am.

Please give me your comments

Thanks

Alejandra

----- Original Message -----

From: [mailto:afernandez@aemilennium.com.mx]
To: [mailto:j.paddock@trons.com]
Sent: Thursday, August 07, 2003 11:11 AM
Subject: RE: TRONS, SA de CV equipment request

YES I WILL

-----Original Message-----

From: Alejandra Fernández
[mailto:afernandez@aemilennium.com.mx]
Sent: Thursday, August 07, 2003 7:15 AM
To: James Paddock
Subject: Re: TRONS, SA de CV equipment request

Yes James

But, can you please contact the shipper just to confirm her?

Please advise

Alejandra

----- Original Message -----

From: [mailto:afernandez@aemilennium.com.mx]
To: [mailto:j.paddock@trons.com]
Sent: Thursday, August 07, 2003 9:27 AM
Subject: RE: TRONS, SA de CV equipment request

I am assuming that you have the appointment set for 0930 on 08-08. please confirm as I have sent dispatch.

-----Original Message-----

From: Alejandra Fernández
[mailto:afernandez@aemilennium.com.mx]
Sent: Wednesday, August 06, 2003 2:00 PM
To: James Paddock; Bud Moore

19/09/2003

Cc: Don Heehs

Subject: TRONS, SA de CV equipment request

Hello:

We have a new request to load in Los Angeles, CA, on 08/08/03 at 9:30am as follows:

We need a 48' EMPU vía Transborder
the rate should be **\$2,370.00usd + FSC**

Local Dray in Mexico: Auto Express Millennium

Commodity: TV, Radios, Discmans, CD players, etc
the average on their invoices is 40,000 of commercial value

Shipper: Supersonic, Inc
Address: 1824 E. 22nd. Street
Los Angeles, CA 90058
Contact: Lulu Bolton
Phone: (213) 746-52-00

Consignee - Customer: TRONS SA DE CV
Address: Beethoven 52 Int. 1
Col. Exhipódromo de Peralvillo
México DF 06250
Contact: Francis Bautista
Phone /Fax: 52 555 597-69-42
RFC (Tax ID): TRO991021 QM7

Mexican Broker: RUBIO Y CASTELLANSOS
ASOCIADOS EN COMERCIO INTERNACIONAL SC
Begonias 183-8 Col. Nueva Sta. María
México, DF 02800
Contacto: Daniel Castellanos Carlos / Jesús Loya
Tel: 52 552 6-31-60-23

Please confirm me about this
Thanks a lot
Alejandra Fernández M.
Tel: 011 52 555 239-86-40
Fax: 011 52 555 396-56-26

19/09/2003 .

SUPERSONIC INC.

1824 E. 22nd Street Los Angeles, CA 90058

Tel: (213) 746-5200 - Fax: (213) 746-7900

Toll free outside CA (800) 541-8464

E-mail: sales@supersonicinc.com - Web site: www.supersonicinc.com

PACKING LIST

Date: august 11, 2003

Customer: TRONS, S.A DE C.V.
Beethoven 52, int 1
Col. Exhipodromo de peralvillo
Mexico D.F., 8250

Loaded 1,391 carton of radio grabadora, reproductor de disco compacto
minicomponente y TV blanco y negro 5,5"

Total weight 30,123lbs

Container No. EM0295738

SUPERSONIC, INC.

1824 E. 22nd Street, Los Angeles, CA 90058
 Tel: (213) 746-5200 • Fax: (213) 746-7900
 Toll free outside CA 1-800-341-8464

To **TRONS, S.A. DE C.V.**
BEETHOVEN 63-01
COL. EX HIPODROMO DE MERALVILLO
MEXICO, D.F.

INVOICE

No. **25482**

INVOICE DATE	11-Aug-03	SALESPERSON
SHIP TO	HOUSE ACCOUNT	

YOUR ORDER NO. V.O.	DATE SHIPPED	SHIPPED VIA	FROM	TERMS			
	11/08/2003	TRUKING	LOS ANGELES, CA	C O D CASH POS	WHSE	BOX	TOTAL
MODEL NO.	QTY. SHIPPED	DESCRIPTION	WHSE	BOX	UNIT PRICE	TOTAL	
SC-1100CD	2	RADIOGRABADORA SUPERSONIC CHINA			13.00		26.00
SC-733CD	200	RADIOGRABADORA SUPERSONIC CHINA			10.00		2,000.00
SC-702CD	200	RADIOGRABADORA SUPERSONIC CHINA			9.00		1,800.00
SC-3030CD	100	RADIOGRABADORA SUPERSONIC CHINA			12.00		1,200.00
SC-1010CD	100	RADIOGRABADORA SUPERSONIC CHINA			10.00		1,000.00
SC-2100R	300	DISCMAN SUPERSONIC CHINA			6.00		1,800.00
SC-2044	300	DISCMAN SUPERSONIC CHINA			6.50		1,950.00
SC-2020	400	V.B.N. U.S.S. (12.7CM) SUPERSONIC CHINA			6.00		2,400.00
TOTAL							

THE UNDERSIGNED ACKNOWLEDGES RECEIPT OF THE ABOVE MERCHANDISE IN ACCEPTABLE CONDITION AND FURTHER AGREES INDIVIDUALLY AND AS A FIRM TO FULLY INDEMNIFY SUPERSONIC INC. FOR THE PAYMENT OF THE ABOVE PRICE. IN THE EVENT THE ABOVE TOTAL IS NOT PAID FOR WHEN DUE, THE UNPAID BALANCE SHALL BEAR INTEREST AT THE MAXIMUM RATE PERMISSIBLE BY LAW. IF AN ACTION IS BROUGHT TO COLLECT THE AMOUNT DUE, THE PREVAILING PARTY SHALL BE ENTITLED TO ATTORNEY'S FEES & COST.

ORIGINAL

Thank You

BUYER

CERTIFICATE OF ORIGIN

The undersig Ludovina Bolton for supersonic Inc
(Owner or Agent)
1824 E.22nd St. Los Angeles, CA 90058 USA declares
(Name and Address of Shipper)
 that the following mentioned goods shipped on S/S trucking/railroad
(Name of ship)
 on the date o 11-Ago-03 consigned to Trons, S A De C.V at Beethoven 52-1
Col Exhipodromo de Perativillo Mexico, D.F. are the product of China

MARKS AND NUMBERS	NO. OF PRCS. BOXES OR CASES	WEIGHT IN KILOS		DESCRIPTION
		GROSS	NET	
SC-8810	50			Supersonic radiograbadora
NL-78/8	25			Supersonic radiograbadora
SC-8800CD	1			Supersonic radiograbadora
SC-7700CD	50			Supersonic radiograbadora
FC-2121	30			Supersonic radiograbadora
SC-/33CD	100			Supersonic radiograbadora
SC-5000CD	50			Supersonic minicomponente
SC-709CD	50			Supersonic radiograbadora
SC-702CD	50			Supersonic radiograbadora
SC-777CD	25			Supersonic minicomponente
SC-903CD	200			Supersonic radiograbadora
SC-3030CD	100			Supersonic radiograbadora
SC 804CD	50			Supersonic radiograbadora
SC-1010CD	50			Supersonic radiograbadora
SC-2030SP	20			reproductor personal de disco compacto supersonic
SC-2020CD	250			Supersonic radiograbadora
SC-2160R	30			reproductor personal de disco compacto supersonic
SC-2048	40			reproductor personal de disco compacto supersonic
SC-2018	50			reproductor personal de disco compacto supersonic
SC-2044	60			reproductor personal de disco compacto supersonic
SC-2011	60			reproductor personal de disco compacto supersonic
FC-9200	50			Supersonic televisor blanco y negro 5.5"
total cartons	1,391			
	peso en libras			
	waight in pouna	30.123		

Dated at Los Angeles on the 11th day of august, 2003 (Year)

(Signature of Owner or Agent)

Sworn to before me this 11th day of august, 2003 (Year)

(Year)

The _____ a recognized Chamber of Commerce under the laws of the State of _____ has examined the manufacturer's invoice or shipper's affidavit concerning origin of the merchandise and, according to the best of its knowledge and belief, finds that the products named originated in the CHINA

Secretary _____

DSS Mexican Customs Information Sheet
 UNION PACIFIC TRANS-BORDER EXPRESS
 INTERMODAL SERVICE TO MEXICO

Importer/Contributor No: Emp 40253724 Date: 08/13/01
 Origin Remp: City of Industry, CA Destination Remp: Pantaco
 IMC: Intermodal Sales Corporation Phone: 011 52 555 239126 90
 Contact: Tracy Diaz Fax: 011 52 555 3965666
 Shipper/Beneficial Owner:
 Name: Superscar, Inc. IRB#: 95366855
 Address: 1824 E 22nd St
 City: Los Angeles State: CA Zip Code: 90058

Mexican Consignee: (Importer of record in Mexico):
 Name: TPONS SDe CV
 Address: De laaven 52-1 Col. Peralvillo
 City: México State: D.F. RFC # (Mexican import number): TPO 441021
 Phone: 011 52 555 5916942 Contact: Francis Becerra Fax: 011 52 555 5916942

Mexican Broker: (Broker at Mexican Destination Remp)
 Name: Rubio y Castellanos Asociados en Comercio Internacional, S.C.
 Phone: 011 52 555 2631623 Contact: Daniel Castellanos / Jesús Iruya Fax: 011 52 555 1997316

Required for In-bound documentation:
 Country of Exportation: USA Country of Origin: China
 Number of Bunches: 1399 cartons Weight: 30,122 lbs Commercial Value: \$34,516.00 USD
 Invoice No: 25482 TV blanco
 General Commodity Description: Redes grabadoras, reproductoras compactas, discos compactos
 I certify that the above information is the correct description of merchandise. I also understand this information will be used for Mexican customs clearance subject to Mexican Government Regulations.

(Signature)

Note: Double Stack Services (DSS) will prepare the Shipper's Export Declaration (required for all exports) for US Customs as part of the Admin. Eagle service. In order to do so they must have Power of Attorney from the exporter of record. If other arrangements have been made for filing of the SED please confer with DSS.

This completed form must be sent via FAX or E-mail to DSS prior to delivering load to the UPRR origin ramp. Failure to provide documentation could result in in-gate rejection at origin ramp.



Fax to: Double Stack Services (DSS)
 Fax: (310) 633-5434 Phone: (310) 633-6104
 E-mail: dss@dssintermodal.com
 Attn: Southbound Clerk



De: "Lourdes Alcala" <lalcala@doublestackservices.com>
Para: "Alejandra Fernández"
Enviado: Miércoles, 13 de Agosto de 2003 02:56 p.m.
Asunto: RE: Liberación de embarqueTrons EMPU285738

Respuesta

-----Original Message-----

From: Alejandra Fernández [mailto:afernandez@aemillennium.com.mx]
Sent: Wednesday, August 13, 2003 12:01 PM
To: Lourdes Alcala
Subject: Liberación de embarqueTrons EMPU285738
Importance: High

Buenos días Lulú

Espero que estés bien,

Anexo te estoy enviando al formato Bill of Lading del UP, la factura, el packing list y el certificado de origen para poder liberar este embarque Para Trons SA de CV que está en San Antonio

Porfavor informame si no necesitas nada más y cuando quedaría liberado.

Muchas gracias y saludos
Alejandra Fernández
Intermodal Sales Corporation
tel: 52 555 239-86-90
fax: 52 555 396-56-26

09/10/2003

REPORTE DE TRANSITO

CONTENEDOR	EMBARCADOR CONSIGNATARIO	DIA DE CARGA	FECHA DE SALIDA	FECHA DE CRUCE	ETA/ REAL ARRIBO DEST	NOTES
EMPU285738	SUPERSONIC - TRONS	08/08/03	08/10/03 14:00	08/19/03 1:11	08/22/03 20:56	Entregado 09/10/03

**INTERMODAL
IS SALES
CORPORATION**
P.O. Box 3320 • Cordova, TN 38068-3320

INVOICE DATE 08/08/03
INVOICE NUMBER MEM 0000293877

SHIPPER SUPERSONIC INC
1824 E. 22ND STREET CA 90058
LOS ANGELES
LOLJ BOLTON

CONSIGNEE TRONS SA DE CV
BEETHOVEN 52 INT 1
COL. EXHIPODORO DE PERALVILLO
MEXICO DF 06250
FRANCIS BAUTISTA

DATE OF INVOICE	039402	TRAILER NUMBER	TRAILER WEIGHT	CUSTOMER REFERENCE NUMBER
019	EMP0285738	33,250	LOLU	

SHIPPING CONTAINER FROM LOS ANGELES, CA TO MEXICO, DF
25 FAK DOOR TO DOOR
FUEL SURCHARGE 2,370.00
COLLECT 2,454.85

SPB: TRONS SA DE CV
BEETHOVEN 52 INT 1
COL. EXHIPODORO DE PERALVILLO
MEXICO DF 06250
FRANCIS BAUTISTA

COMMENTS:

TERMS: NET 21 DAYS

For billing inquiries or other questions concerning your account(s), please call (901) 869-6500 or fax (901) 869-6501.
Past due accounts are subject to monthly funding charges of 1% of the outstanding balance. This is an annual percentage rate of 18.

Tras revisar estos casos que reflejan la labor realizada día con día en el área de atención a clientes de la oficina en México de *Intermodal Sales Corporation*, se puede decir que el servicio que se da, buscando siempre satisfacer las necesidades del cliente, es totalmente integrado y al haber en él tanta gente involucrada es necesario estar en contacto todos, durante el movimiento, recurriendo a las siguientes estrategias.

-Es indispensable establecer buenas relaciones con los clientes, con los transportistas y los ferrocarriles tanto en sus áreas operativas como de ventas, y con las agencias aduanales para que el servicio puerta – puerta que se vende al cliente, se complete en los mejores términos y tiempos.

-Es muy importante la comunicación todo el día a través de Internet, correo electrónico y vía telefónica durante el proceso, el cual muchas veces al requerir de información tan automatizada y de último momento, puede verse afectado por errores humanos como un dedazo al teclear un número de equipo, una ruta, el peso de la mercancía o la clave del producto, con lo que todo el movimiento puede retrasarse por demoras en su recolección, salidas de rampa, detenciones por aduana, etcetera. Así mismo se requiere de la actualización constante de información en los sistemas del *IMC*, y de los ferrocarriles para estar al día y poder solucionar a tiempo los problemas.

Aunado a lo anterior cabe destacar una característica de este tipo de servicio, en la cual no se ha ahondado: el hecho de que los *IMCs* realizan traslados de mercancía entre los tres países miembros del segundo grupo comercial a nivel mundial, basándose principalmente en la buena fe y en la confianza que se establece entre cada una de las partes involucradas. Al tratarse de mercancías que viajan en contenedores cerrados desde la planta del cliente, hasta su entrega en destino (para mayor seguridad) todo se basa en la documentación que entrega el cliente, con base en la cual se realiza el pedimento por parte del Agente Aduanal y la documentación en sistema que hace el *IMC*, datos con los que se registra todo el embarque en los ferrocarriles y aduanas para moverse.

Por lo anterior, en caso de requerirse alguna inspección aduanal es responsabilidad principal del cliente el haber declarado la mercancía contenida en el embarque correctamente, de lo contrario debe someterse a multas por parte de la aduana o bien a pagar mayores impuestos al haber declarado productos, composiciones o cantidades diferentes a las embarcadas.

Así mismo, es importante mencionar la confianza del cliente en el *IMC*, ya que sus embarques están amparados únicamente por un documento o factura que éste recibirá al final con los datos del embarque que ya está prácticamente terminado o ya entregado en destino, el cliente sólo se basa en la información que el *IMC* le proporciona durante todo el trayecto.

CONCLUSIONES

Los *IMCs* (empresas de Marketing Intermodal) son prácticamente desconocidas en nuestro país, las conocen los usuarios que desde tiempo atrás realizaban movimientos vía ferrocarril –antes de la privatización- o clientes que usualmente movían su carga por carretera y al presentarles la nueva opción deciden arriesgarse (debido a la mala fama del tren) y ponerla a prueba por sus atractivos costos y el mayor control e Información sobre el status de sus embarques.

Debido a lo anterior esta tesina es un documento descriptivo de los *IMCs* y pretende dar a conocer un sector que prácticamente nadie conoce, así mismo busca servir como guía para posibles clientes o bien para gente que como yo casualmente se encuentra con este medio y comienza a trabajar en él descubriendo que es un aspecto importante para el comercio de nuestro país y por lo tanto un área de oportunidad –poco conocida- para los egresados de la carrera de Relaciones Internacionales que buscan orientar su actividad profesional hacia el área comercial, involucrándose en un aspecto básico como es la transportación de mercancías.

Tras esta investigación sobre el papel de los *IMCs* y el transporte ferroviario Intermodal como opciones que fortalecen el comercio exterior de nuestro país con Estados Unidos y Canadá en el marco del TLC y tras trabajar en el medio durante los últimos cinco años en el área de atención a clientes de tres compañías diferentes, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

-Se comprueba que el transporte de carga efectivamente determina los costos de producción y distribución de bienes, que también ha contribuido y contribuye decisivamente a la integración nacional, a la generación de empleos, al impulso del comercio entre los centros de producción y consumo; así como al establecimiento de corredores industriales en diversos puntos del país, con lo que actualmente se fortalece su productividad y competitividad al articularse cadenas productivas entre los tres países miembros del TLCAN, con lo que México participa activamente dentro de este bloque y en medio de la Globalización.

-Pese a que aún lo superan el transporte carretero y marítimo, el transporte ferroviario en su modalidad de intermodal –materia de esta tesina- funciona hoy en día en nuestro país, y a través de los proveedores de servicio y de los *IMCs* que lo comercializan busca consolidarse poco a poco como la mejor opción para movilizar mercancías entre México, Estados Unidos y Canadá. Ésto a través de la búsqueda de nuevos clientes, queriendo dejar atrás la mala imagen del tren que aún persiste en muchos de ellos por su experiencia antes de la privatización -impuntualidad, ineficiencia, baja productividad, mala atención al usuario- y de una mayor inversión en el sector a raíz de ella en 1996, para modernizar los equipos y las vías, así como para mejorar sus sistemas de comunicación y reducir al máximo los niveles de robo y accidentes, con el fin de ser cada vez más competitivo

-La opción de transporte ferroviario intermodal que ofrecen los *IMCs* a los importadores y exportadores mexicanos es un servicio de calidad que se distingue por su seguridad, mayor control y menores precios -al movilizar altos volúmenes de carga en largas distancias y con servicios integrados- respondiendo a las necesidades y demandas de los usuarios en cuanto atención, precio, seguridad y servicio.

-Pese a lo anterior, cabe destacar el hecho de que en esta tesina no se hace referencia a los aspectos legales que regulan este sector debido a que hay enormes lagunas al respecto ya que al realizar la investigación, en la consulta de fuentes y durante las pláticas con las personas entrevistadas –reconocidas por su experiencia en el medio- fue notable la falta de legislación, ya que hasta el momento no hay ninguna instancia que regule por ejemplo a los *IMCs* ni sus servicios, no hay estatuto alguno que señale cómo y cuando pueden establecerse este tipo de compañías, que destaque los servicios que pueden o no ofrecer, ni mucho menos como deben manejarse y relacionarse con los ferrocarriles, a pesar de que son la pieza clave para la comercialización y coordinación del transporte intermodal.

-Parece que todo se ha dado en la práctica, para responder a las necesidades del cliente y al crecimiento del nivel de las importaciones y

exportaciones entre los tres países miembros del TLCAN; al ver que las cosas funcionan bien de una manera, ésta se adopta y se sigue trabajando sobre esa línea. De ahí que cada *IMC* funcione libremente y esté en constante competencia por un mercado creciente frente a los demás; en un medio muy cerrado y especializado que aún a pesar de la competencia se distingue por sesiones periódicas de los ferrocarriles con todos los *IMCs* establecidos en México juntos y por la movilidad de personal entre las partes involucradas en este sector, que pasan de un *IMC* a otro, o bien de un *IMC* a algún ferrocarril o transportista y viceversa. Esta movilidad también se presenta con los clientes que en algunos casos llegan a trabajar con varios *IMCs* a la vez, con lo que se demuestra la flexibilidad que predomina en el sector, consecuencia de la poca regulación que hay sobre él.

-El transporte intermodal recurre cada vez más a los recursos tecnológicos a su alcance, a través de los cuales se mantiene un estrecho contacto entre todas las partes involucradas: *IMCs*, transportistas, ferrocarriles, agentes aduanales, aduana, y rampas. Los sistemas computacionales a gran escala permiten a las líneas ferroviarias planear y controlar todos sus movimientos, herramientas como el *internet* y el correo electrónico sirven a los *IMCs* para toda la coordinación, operación y seguimiento de sus embarques, así como para contactar a los proveedores y mantener informados a los clientes, por lo cual se convierten en una herramienta de trabajo prácticamente indispensable para dar un mejor servicio al cliente.

-Sin embargo, es necesaria una mayor integración entre las partes involucradas en este tipo de servicio durante todo el proceso, ya que de existir una mayor vinculación entre ferrocarriles, transportistas, rampas, agentes aduanales, *IMCs*, aduanas, importadores y exportadores de México se podrían ofrecer aún mejores servicios, resultando en un mayor apoyo para el comercio exterior de nuestro país, con lo que éste se fortalecería cada vez más.

-Pese a todo, el transporte ferroviario intermodal en México va creciendo, a veces parece que muy rápidamente al ver el poco tiempo que tiene de estar

serviendo a nuestro país, pero sin embargo aún quedan muchas cosas por hacer con respecto a infraestructura ya que lo ideal sería que hubiera una rampa intermodal en cada estado para mejorar y hacer más eficiente la distribución física de las mercancías.

-Así mismo, sería necesario que hubiera más rampas en la Ciudad de México ya que la rampa de Pantaco hoy en día resulta insuficiente para una ciudad tan grande y con tantos problemas de tránsito como la nuestra, que funciona como centro de distribución para la zona centro de nuestro país y que se ve rebasada por la creciente cantidad de embarques que entran y salen de ella. Por lo anterior debería haber varias rampas en la periferia de la ciudad para que los embarques llegaran a ellas y de ahí se distribuyeran más fácilmente a su destino sin tener que estar cruzando la ciudad de un lado a otro y sin tener que estar esperando –en temporada alta- varios días para poder hacer las liberaciones aduanales porque hay demasiados embarques entrando y saliendo.

-Para poder conseguir ésto, primero que nada habría que elevar los niveles de inversión en el sector, dándole mayor importancia al ver su relevante papel en la transportación de mercancías en el marco del TLCAN (ya que como se destaca en esta tesina, prácticamente todo el transporte ferroviario intermodal se enfoca hacia el norte, hacia los socios comerciales más grandes de nuestro país que son Estados Unidos y Canadá), el esfuerzo por tratar de invertir más en el ramo debería hacerse sin dudar, considerando su creciente importancia para el comercio de nuestro país.

-También sería bueno contar con todo el equipo necesario para la operación ya que es un hecho que la demanda está subiendo y lamentablemente no siempre se puede conseguir el equipo que se requiere: a veces hay mucho más tráfico de importación hacia México y escasea el equipo en algunas zonas de Estados Unidos o Canadá -la temporada más crítica, por ejemplo en California es de octubre a diciembre, conocida como temporada alta-; otras veces como actualmente, el volumen de exportación desde México es mayor y los equipos en la rampa de Pantaco, que es la que más utilizan nuestros clientes al estar ubicada nuestra

oficina de representación en la Ciudad de México, son insuficientes por lo que a veces el ferrocarril se ve en la necesidad de mover equipos vacíos para poder cubrir la demanda.

-El fin principal de los ferrocarriles y los *IMCs* es que este sector se fortalezca y se consolide como la opción de transporte para este siglo en nuestro país, aunque todavía hay muchos ajustes y mejoras por hacer sobre las cuales se sigue trabajando e invirtiendo y quedan muchas incógnitas respecto a su futuro, como el caso de la venta de TFM y los problemas que ésta ha traído entre TMM y el ferrocarril *Kansas City Southern* aún no sabemos si se dará o no y habrá que esperar para ver sus repercusiones al sector en México.

ANEXO 1

Intermodal Glossary* Glosario Intermodal

Accessorial Charges

Charges for a wide variety of services and privileges that are made available in connection with the transportation of goods. Includes all charges other than freight charges.

Cargos Accesorios

Cargos ocasionados por multiples servicios o beneficios durante la transportación de mercancías. Se refiere a todos los cargos extras al flete.

Bad Order

A freight car loaded improperly, mechanically defective, or has safety violations.

Mala Orden - Bad Order

Una plataforma cargada incorrectamente, con fallas mecánicas o de seguridad.

Beneficial Owner

The actual owner of the lading that is being shipped. The IMC negotiates transportation services and rates on behalf of the beneficial owner.

Dueño o Beneficiario

El dueño de la carga a transportar. El IMC negocia los servicios de transporte y las tarifas con él, es quien decide sobre el transporte.

Bill of Lading

A shipping form which is both a receipt for property and a contract for delivery of goods by a carrier.

Conocimiento de Embarque

Un formato de embarque que funciona como recibo de propiedad y también como contrato para la entrega de los bienes por parte del transportista.

Blocking or Bracing

Wood or metal or other approved supports to keep shipments in place in or on railcars, containers and trailers.

Bloqueo

Soportes metálicos o de madera que se utilizan para asegurar la mercancía al interior de contenedores o trailers y que ésta no se mueva.

Claims

A demand, supported by evidence, to show that the claimant has sustained a loss through the negligence of a carrier. The principal kinds are:

- Damage Claim due to physical injury to shipment or because shipment was not delivered within a reasonable time.
- Loss Claim due to failure to deliver goods.
- Overcharge Claims when more than the legally published charges were collected.
- Reparation Claims for a refund of charges which, while in accordance with legally published tariffs, are unreasonable or unjust and the carrier has since published the lower reasonable rate.

Quejas

Demanda sustentada por pruebas contra pérdidas o daños debidos a la negligencia de un transportista

COFC (container on flat car)

The movement of a container on a railroad flat car. This movement is made without the container being mounted on a chassis.

Contenedor sobre plataforma

El movimiento de un contenedor sobre una plataforma de ferrocarril.

Consignee

The individual or organization to which freight is shipped. Freight is shipped by the consignor to the consignee.

Consignatario

La persona o empresa que recibe la mercancía embarcada

Consignor

The individual or organization shipping freight to a consignee.

Embarcador

La persona o empresa que envía la mercancía

Container Yard

A yard used for storage of containers when not in use. Container yards can be railroad or privately owned.

Patio de Contenedores

Un patio o terreno utilizado para almacenar los contenedores cuando éstos no se utilizan, pueden ser propiedad de algún ferrocarril o privados

Cross-Town

When a drayman or railroad delivers a container or trailer from one railroad to another for continuance of the move.

Cambio de Vía

Cuando un transportista local o ferrocarril entrega un contenedor o *trailer* de un ferrocarril a otro para que éste siga su recorrido

Customs Broker

A company or individual licensed by the Treasury Department to act on behalf of importers/exporters in handling U.S. customs transactions.

Agente Aduanal

Una compañía o persona autorizada para realizar trámites ante las Aduanas representando a importadores o exportadores

Cut-Off Time

The time a container or trailer must be ingated at the terminal to meet a scheduled train loading for departure.

Hora de Corte

La hora límite para que un contenedor o *trailer* ingrese a la terminal y pueda programarse su carga al siguiente tren para la próxima salida

Detention

A charge made on trailers/containers held by or for a consignor/consignee for loading or unloading, forwarding directions, or any other purpose.

Detención

Un cargo extra sobre el flete debido a que el *trailer* o contenedor es detenido por el embarcador o consignatario para ser cargado o descargado, hacer trámites, cambiar instrucciones de ruta, etc

Door-to-Door

A movement of lading from the customers front door (dock) to the receivers front door (dock).

Puerta-Puerta

Un movimiento que incluye la recolección en la puerta del embarcador y la entrega en la puerta del consignatario

Door-to-Ramp

A movement of lading from the customers front door (dock) to the destination intermodal ramp closest to the receiver.

Puerta-Rampa

Un movimiento que incluye la recolección en la puerta del embarcador y llega hasta la rampa intermodal más cercana al consignatario

Drayage

The movement of a container or trailer to or from the railroad intermodal terminal to or from the customer's facility for loading or unloading.

Arrastre local

El movimiento de un contenedor o trailer a o desde la rampa intermodal desde o hacia la bodega del cliente para cargar o descargar

Drayman

A person employed to pick up or drop off a container or trailer at an intermodal terminal.

Transportista Local

Empresa encargada de llevar y traer contenedores o *trailers* a y de las rampas intermodales

Drop & Pull

Drayman drops loaded or unloaded unit at shipper or receiver and hooks up to unit which was previously dropped and returns it to the ramp.

Drop & Pull

Cuando un transportista deja los contenedores o *trailers* para que sean cargados o descargados en la bodega del embarcador o consignatario y va por ellos cuando éste le informa, para regresarlos a la rampa

EDI (Electronic Data Interchange)

The process of sending and retrieving information electronically, i.e. bills of lading, freight bills, etc.

EDI (Intercambio electrónico)

El proceso de enviar y recibir información vía electrónica (entre IMCs, Ferrocarriles, Aduanas y Agentes Aduanales)

FAK

Freight of All Kinds

Todo flete

Cualquier tipo de mercancía

Gate

A point at an intermodal terminal where a clerk checks in and out all containers and trailer. All reservations and paperwork are checked at the gatehouse.

Puerta, entrada

La puerta de la rampa intermodal en donde un guardia chequea las entradas y salidas de todos los contenedores y *trailers*. Ahí se revisan todos los documentos del embarque

Hazardous Material (Haz Mat)

Substance or combination their of which, because of its quantity, concentration, physical or chemical characteristics, may cause or significantly pose a substantial hazard to human health or the environment when improperly packaged, stored, transported, or otherwise managed.

Material Peligroso

Sustancia o combinación de sustancias que por su cantidad, su concentración y sus características físicas o químicas, pueden llegar a significar un peligro para la salud humana o para el ambiente, al empacarse, almacenarse, transportarse o manejarse incorrectamente.

ICC

Interstate Commerce Commission, a federal regulatory agency that governed over the rules and regulations of the railroading industry. The ICC Termination Act of 1995 ended this regulatory agency. Most responsibilities were transferred to the Surface Transportation Board.

ICC

Agencia federal estadounidense que regulaba a la industria ferroviaria, ésta dejó de funcionar en 1995 y la mayoría de sus responsabilidades se transfirieron al *Surface Transportation Board*.

Inbond

When lading clears customs at the ultimate destination instead of at the border.

En tránsito – Inbond

Los embarques que pasan aduana hasta la rampa de destino, en lugar de hacerlo en la frontera

Ingate

The process of checking a container or trailer into the intermodal facility. The ingate process includes inspection of the unit, reservation confirmation, the input of data into Union Pacific's computer system and the filling out of the J-1.

Entrada

El chequeo de un contenedor o *trailers* al ingresar a la rampa intermodal. Éste incluye la inspección del equipo, los documentos, ingreso en el sistema del tren para actualizarlo y el llenado de una forma en donde se describe el estado del equipo en general

Interchange

The exchange of railcars between connecting railroads.

Intercambio

El cambio de plataformas entre trenes que se conectan

Interchange Agreement

Agreement between a railroad and a drayage company that allows a specific drayage company to drop off or pick up railroad or private intermodal equipment at the said railroad's facilities. Also known as an Equipment Interchange Agreement.

Acuerdo de Intercambio

Arreglo entre un ferrocarril un autotransportista que le permite a esa compañía autotransportista mover y sacar el equipo del ferrocarril de las rampas. También se conoce como Acuerdo de Intercambio de Equipo

Intermodal

Transport of freight by two or more modes of transportation. Examples are: ship-rail, rail-truck.

Intermodal

Transporte de mercancías por medio de dos o más medios de transporte. Ejemplos: barco-tren, tren-camión

Intermodal Terminal

A railroad facility designed for the loading and unloading of containers and trailers to and from flat cars for movement on the railroad and subsequent movement on the street or highway.

Rampa Intermodal

Una instalación del ferrocarril diseñada para la carga y descarga de contenedores y trailers a y de plataformas para subirlas al tren o moverlas con autotransporte por las calles o carreteras

Intermodal Marketing Company (IMC)

IMCs purchase rail and truck transportation services, utilize equipment from multiple sources, and provide other value-added services under a single freight bill to the ultimate shipper.

Empresa de Marketing Intermodal – Intermodaal Marketing Company (IMC)

Los IMCs ofrecen servicios de transporte combinados: vía ferrocarril y autotransporte, usan equipo de distintos proveedores y brindan otros servicios, haciendo un solo cobro a sus clientes por todo el movimiento

Net Weight

The weight of an article clear of packing and container.

Peso Neto

El peso de un producto sin el peso del empaque, ni del contenedor

Notify Party

The party that is notified at the time a container or trailer is grounded from a train. Most notify parties are draymen.

Notificar a

La compañía o persona que es informada cuando un contenedor o trailer llega a la rampa de destino y se baja del tren. La mayoría son transportistas locales

Outgate

The process of checking a container or trailer out of an intermodal facility. The outgate process includes inspection of the unit, input of data into Union Pacific's computer system and the filling out of the J-1.

Salida

El chequeo de un contenedor o trailers al salir de la rampa intermodal. Éste incluye la inspección del equipo, los documentos, ingreso en el sistema del tren para actualizarlo y el llenado de una forma en donde se describe el estado del equipo en general

Packing List

A detailed specification as to goods packed into a container or trailer.

Lista de empaque

Una relación detallada sobre los productos embarcados en un contenedor o trailer

Pallet

A wooden, paper or plastic platform usually with a top and bottom, on which packaged goods are placed to facilitate movement by some type of freight handling equipment.

Tarima – Pallet

Una plataforma de madera, papel o plástico sobre la cual se empaca la mercancía para poder manejarla y trasladarla fácilmente usando montacargas u otros equipos de carga

Ramp-to-Door

A movement of lading from the intermodal ramp closest to the customer to the receivers from door (dock).

Rampa-Puerta

Un movimiento que va desde la rampa más cercana al embarcador hasta la entrega en la puerta del consignatario

Ramp-to-Ramp

A movement of lading from the intermodal ramp closest to the customer to the closest intermodal ramp to the receiver.

Rampa-Rampa

Un movimiento que va de la rampa más cercana al embarcador a la rampa más cercana al consignatario

REZ-1

An independent agent that handles all reservations and billing functions for EMP customers with a centralized system to manage assets through the internet. REZ-1 also handles UP trailer reservations for selected points.

REZ-1

Agente independiente que a través de su sistema vía internet asigna equipos a todas las reservaciones de equipos EMPU.

SCQ (Specific Commodity Quote)

A private contract issued to Union Pacific Intermodal customers that lists rates for specific origin and destination pairs. Also includes restrictions and provisions for the application of those rates.

SCQ (Tarifa Especial)

Contrato privado entre el ferrocarril *Union Pacific* y los *IMCs* que da tarifas especiales (reducidas) para clientes y servicios específicos. También incluye restricciones y cláusulas para la aplicación de esas tarifas.

Seal

A device for fastening or locking the doors of a railcar, container or trailer. This is done for security and integrity of the shipment.

Sello

Pieza metálica para cerrar o asegurar las puertas de un contenedor o *trailer*. Se utiliza para dar mayor seguridad a la mercancía del embarque

STCC (Standard Transportation Commodity Codes)

The STCC system is a 7 digit coding structure designed to classify all commodities or articles which move or may move in freight transportation.

Clave de producto para transporte -STCC

Este sistema consta de 7 dígitos que sirven para clasificar las mercancías que se moverán por transporte de carga

Storage Charge

A charge assigned to the shipper or consignee for holding containers or trailers at an intermodal terminal beyond the free time allotted to them.

Almacenaje

Un cargo que se cobra al embarcador o al consignatario por dejar los contenedores o trailers en la rampa después del tiempo permitido para que salgan en el tren o se entreguen

Tare Weight

The weight of a container and the material used for packing.

Peso Bruto

El peso del producto, el contenedor y el material de empaque

TOFC (trailer on flat car)

A rail trailer or container mounted on a chassis that is transported on a rail car. Also known as piggyback.

Trailer sobre plataforma

El movimiento de un trailer sobre una plataforma de ferrocarril.

Transload

To physically transfer product from one transportation vehicle to another.

Transbordo

Mover o transferir el producto de un vehículo de transporte a otro

Van Grounding

The event when a container or trailer is taken off of the train and placed on the ground for customer pickup. At this time, the container is mounted on a chassis and the notify party is notified.

Descarga

Cuando un contenedor o trailer se baja de la plataforma del tren y se pone en piso en la rampa de destino para que se lleve al cliente. El contenedor una vez en piso se sube a un chasis y se avisa al transportista a notificar para que esté enterado de que el embarque ya llegó.

Van Notify

The event when the notify party is notified by the railroad that the container or trailer is available for pickup.

Notificación

Cuando el transportista a notificar es informado por el ferrocarril de que el contenedor o trailer está listo para salir de la rampa

Waybill

A document covering a shipment and showing the forwarding and receiving station, the names of consignor and consignee, the car initials and number, the routing, the description and weight of the commodity, instructions for special services, the rate, total charges, advances and waybill reference for previous services and the amount prepaid.

Factura - Waybill

Documento que ampara un embarque y muestra origen y destino; los nombres del embarcador y consignatario; el número de equipo; la ruta; la descripción y peso de la mercancía; si hay algún servicio especial; la tarifa; cargos totales y un número de referencia

*fuente: <http://www.up.com> (traducción libre)

**ANEXO 2
TRANSPORTISTAS EN MEXICO***

PANTACO			
Transportista	Teléfono	Fax	Contacto
AUTO TRANSPORTES PANTACO	01(5)-3559537	01(5)-3550976	ANGEL TELLEZ
TRANSPORTES EN GENERAL	55-55179390	55-19418845	MANUEL LUGO GARCIA
AUTOLINEAS AMERICA	01(5)-3823154	0	CARLOS VAZQUEZ
CARGUEROS TERRESTRES LOGA (BILINGUE)	01(5)-3563878	0	VINICIO LOREA
FLETES Y TRANSPORTES RUIZ	01(5)-3994318	0	ROLANDO RUIZ
RAMP EXPRESS	01(5)-3688109	01(5)-5870817	ANTONIO CARDENAS
TRANSPORTACION PORTUARIA TERRESTRE (TPT/TMM)	01-55-5356-6950	01-55-5355-9720	JOSE MA ORDUÑA-TMM
TRANSPORTES MILLENIUM	01(5)-3966311	01(5)-3966626	ALFREDO ZEPEDA
TRANSPORTES RAPIDOS DE AMSA	01(5)5679169	0	MANUEL GARCIA
TRANSPORTES UNIDOS MEXICANOS (BILINGÜE)	01(5)-3916714	0	TERESA MUGIA
UNIVERSAL CARGO	55-5784-2584	55-5571-1286	HECTOR SÁNCHEZ

QUERETARO			
Transportista	Teléfono	Fax	Contacto
ALONSO	015-5970567	0	MILAGROS ALONSO
EGOBA	01(42)-171313	0	LUIS FELIPE LOPEZ
GRUPO ALVER	01(42)-153688	0	LUIS ALBERTO VEGA
LOGA	015-3529574	0	YLAINÉ LOREA
PORTADORES DE QUERETARO	01(42)-172323	0	ALFREDO RUIZ
TRANSPORTES CADEREYTA QRO.	01(42)-240755	0	ALEJANDRO VEGA
TRANSPORTES CANO	01(42)-160601	0	GERARDO CANO PEREZ
TRANSPORTES GYM	01(429)1063834	0	HUMBERTO AMADOR
TRANSPORTES SUVI S.A DE C.V	01(42)-170923 E. 150	0	CARLOS RUIZ
TRANSPORTES UNIDOS DE MEXICO (TUM)	01(42) 124810	0	SERGIO ALMEIDA
TRAZAL	015-3561000	0	RAUL DE LA CERDA
TUM	015-3916714	0	ALBERTO PRIETO

MACLOVIO HERRERA (TOLUCA)

Transportista	Teléfono	Fax	Contacto
BESTWAY	Pend	pend	Pend

MONTERREY

Transportista	Teléfono	Fax	Contacto
APOYO LOGISTICO (MTY)	0148-139984	0	MANUEL SANTIBAÑEZ
AUTOEXPRESS HERCULES	0	0	
RC EXPRESS	8134-1877 Y 80	0	SRITA. BLANCA RESENDIZ
TRANSP. ALA	8154-5000 EXT. 5124	0	SR. RAUL SAUCEDA
TRANSP. CARTUJANOS	83766783 Y 93	0	SR. ABEL FAVILA
TRANSP. FLORES	004-83097828	0	ING. JOSE FLORES
TRANSP. GUME	8397-4716	0	SR. BLAS CARDENAS
TRANSP. LACKNER	8317-8044	0	SR. VELOZ
TRANSP. MARTINEZ	8353-8360	0	SR. RUBEN MARTINEZ
TRANSP. MERCURIO	8351-0711 AL 13	0	SR. VIDAL CANTU
TRANSP. MOR	8354-1155	8354-1155	SR. RAMON RODRIGUEZ
TRANSP. PEÑON BLANCO	8360-5650	0	0
TRANSP. RENDON	8351-1496	0	SRITA. PILAR

SAN LUIS POTOSI

Transportista	Teléfono	Fax	Contacto
APOYO LOGISTICO	0148-139984	0	MANUEL SANTIBAÑEZ
AUTO LINEAS AMERICA S.A. DE C.V.	0148-230455 Y 230492	0148-230477	GILBERTO MARROQUIN
RAMPA EXPRESS SLP	44448206856		HUMBERTO BARBOSA
TRANSPORTES TIMSA	0148-240143 Y144	0148-240143	ISAIAS RODRIGUEZ
LOGISITICA INTEGRAL	4448240010	4448240650	HUMBERTO SILLER JUAN MACIAS

*Fuente: <http://www.tfm.com.mx>

**ANEXO 3
LOCAL DRAYMEN IN USA AND CANADA***

CARRIER	PHONE	SERVING RAMP
AFFTON	(800) 727-01-87	ST. LOUIS-ILLINOIS
ALL POINTS	(313) 849-44-60	DETROIT-ONTARIO
AMERICAN PACIFIC	(909) 627-60-50 fax (909) 590-21-77	CALIFORNIA
ATLAS	(219) 279-28-88	INDIANA
BEAR CARTAGE	(773) 847-92-00 (773) 247-80-75	OHIO, MICHIGAN
BTT	(905) 332-43-43	BUFFALO-NEW YORK
CALL EXPRESS	(323) 890-99-80	CALIFORNIA
CAPTAIN INTERMODAL	(708) 863-14-04	ILLINOIS
CARTAGE INC	(708) 594-18-15	ILLINOIS, INDIANA
CITY CARTAGE	(905) 670-47-47 fax (905) 670-47-50	MONTREAL-CHICAGO
COBRA	(612) 552-11-51	MINNESOTA
COMTRAK	(901) 541-80-00 fax (901) 541-80-20	MEMPHIS-ALABAMA
	(704) 599-33-34	CHARLOTTE NORTH CAROLINA
	(334) 433-17-27	MOBILE-FLORIDA
CUSHING	(708) 656-50-50 fax (708) 656-52-33	CHICAGO-INDIANA
DDI	(804) 798-01-33	ALEXANDRIA-MARYLAND
	(804) 798-03-51 fax (804) 798-06-62	KEARNY-NEW JERSEY, NEW YORK, NORFOLK-VIRGINIA
DEDICATED TRANSPORT	(972) 686-70-49	TEXAS
EASTERN GPS	(800) 717-85-62	PENSILVANIA
EXECUTIVE TRANSPORT	(323) 890-99-80	CALIFORNIA
FARRUGGIOS	(215) 788-55-96 (717) 652-81-45	PENSILVANIA
GALAXY	(800) 323-65-24 fax (708) 780-71-44	ILLINOIS
GEMINI	(804) 440-88-58	VIRGINIA
GOLDEN EAGLE	(562) 531-17-98	CALIFORNIA

GPS	(800) 727-04-54	CHICAGO
HAWK	(562) 695-28-21 fax (562) 695-66-41	CALIFORNIA
HAWK PACIFIC	(510) 614-45-21	OAKLAND, CA
J K TRANSPORT	1-888-526-35-10	PENSILVANIA
INTER CITY	(504) 581-14-85	NEW ORLEANS-LOUISIANA
INTRAQUEBEC	(514) 935-25-49 fax (514) 935-32-54	QUÉBEC
M B CARRIERS	(310) 902-01-61	LOS ANGELES-NEVADA
MMF	(603) 644-21-00	NEW JERSEY
MMT	(612) 379-41-43	MINNESOTA
MORGAN SOUTHERN	(773) 762-17-77 (323) 265-17-71 fax (323) 887-25-92	ILLINOIS- MICHIGAN CALIFORNIA
NCCI	(508) 532-60-88	MASSACHUSSETS
OCTS	(403) 279-82-20	CALGARY
PAD	(514) 926-83-43 fax (514) 926-35-50 (800) 613-33-43	MONTREAL
PTS	(317) 787-34-78 fax (317) 787-83-49	CHICAGO OHIO
RELIABLE	(800) 998-20-72	CHICAGO
RESERVE	(216) 475-62-01	OHIO
SCO	(713) 644-02-65	TEXAS
STACK CONTAINER	(800) 942-01-11 (614) 575-14-37	OHIO
THE DRAYMAN	(515) 276-43-40	IOWA
TCL	(800) 852-44-70 (508) 799-44-70 fax (508) 799-42-33	MASSACHUSSETS
TRITON	(800) 366-76-23	OHIO
TRUCK LEASE	(910) 661-13-55	NORTH CAROLINA
WESTERN TRANSPORTATION	(919) 375-38-07	CALIFORNIA
WW ROWLAND	(713) 675-12-00	TEXAS
XLT	(323) 728-81-21	CALIFORNIA

*Fuente: Documento interno: *Intermodal Sales Corporation* (Corporativo Cordova, Tennessee).

**ANEXO 4
TRANSIT TIMES***

UNITED STATES (ZONE)	DAYS
NORTH – EAST -New York -New Jersey -Pennsylvania -Masachussetts -Connecticut -Washington, DC -Maryland	12 – 13 Union Pacific 15 – 16 Kansas City Southern
CENTER – EAST -Atlanta -North Carolina -South Carolina	9 – 10 Union Pacific 11 Kansas City Southern
SOUTH – EAST -Florida	10 Union Pacific 13 Kansas City Southern
CENTER - NORTH -I -Michigan -Wisconsin -Indiana	7 – 8 Union Pacific 9 -10 Kansas City Southern
CENTER - WEST -South of California Los Angeles -North of California Oakland Sacramento San Francisco	8 – 9 Union Pacific 10 – 11 Union Pacific
NORTH – WEST -Washington -Oregon	12 – 13 Union Pacific

CANADA (PROVINCE)	DAYS
Quebec	11 – 12 Union Pacific 13 – 14 Kansas City Southern
Ontario	9 Union Pacific 11 Kansas City Southern
British Columbia	13 – 14 Union Pacific

*Fuente: Documento interno: *Intermodal Sales Corporation* (Corporativo Cordova, Tennessee).

**ANEXO 6
COTIZACIONES ISC AL CLIENTE**



NORTE STA # 54 MEXICO C.P. 02070
TEL. (55) 5229 0490 FAX. (55) 5296 6676
CALLE CALLEJON DE LOS REYES 1000

CUSTOMER: Expeditors International, S.A. de C.V.
 ATN: Eduardo Cadena
 COMMODITY: Tejas
 ISC-MEX - SALESMAN: Jorge Diaz
 Rates Submitted: 7/21/03

ORIGIN CITY	ST.	DESTINATION CITY	ST.	TOTAL COST	EQUIP TYPE	SERVICE	ROUTE	TRANSIT TIME
BURNETTOWN	SC	MEXICO	DF	\$2,585	CNTR 48'	TRANSBORDER	NS-UP-TFM	9 - 10 DAYS
SYLCAGUA	AL	MEXICO	DF	\$2,438	CNTR 48'	TRANSBORDER	NS-UP-TFM	9 - 10 DAYS
COLUMBUS	GA	MEXICO	DF	\$2,325	CNTR 48'	TRANSBORDER	NS-UP-TFM	9 - 10 DAYS

SUBJECT TO 4% FUEL SURCHARGE

Include border crossing
 Include U.S. Custom Broker Fee
 These quotes DO NOT include insurance in Mexico
 Rates are quoted door to door. They do not include any accessorial charges such as driver load/unload/count, driver wait time, overweight fines due to state highway limitations, etc. Driver load/unload/count will be billed at \$45.00 per hour, no free time. Driver wait time will be billed at \$50.00 per hour after expiration of free time (2 hours free).
 Over weight fines will be billed at cost of fine issued.
 Beginning 48 hours after out gate, a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos) shall apply and will be billed to the involved trucking company.
 Beginning on the 5th working day after equipment is deramped, containers holding in the recinto fiscal area shall be billed a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos).
 Applicable charges will be billed to the account of the Mexican Customs Broker.

INTERMODAL SALES CORPORATION

NORTE 97A # 54 MEXICO, D.F. 02070
TEL. (56) 8238 0680 FAX (56) 5306 6628
WWW.INTERMODALSALES.COM

CUSTOMER: Seire, S.A. de C.V
ATN: José Carlos Flores
COMMODITY: auto partes
ISC-MEX - SALESMAN: Jorge Diaz
Rates Submitted: 7/29/03

ORIGIN CITY	ST.	DESTINATION CITY	ST.	TOTAL COST	EQUIP TYPE	SERVICE	ROUTE	TRANSIT TIME
-------------	-----	------------------	-----	------------	------------	---------	-------	--------------

COMPTON	CA	QUERETARO	QRO.	\$2,285	CNTR 48	TRANSBORDER	UP - TFM	9 10 DAYS
---------	----	-----------	------	---------	---------	-------------	----------	-----------

SUBJECT TO 4% FUEL SURCHARGE

Include border crossing

Include U.S. Custom Broker Fee

This quote DOES NOT include insurance in Mexico

Rates are quoted door to door. They do not include any accessorial charges such as driver load/unload/count, driver wait time, overweight fines due to state highway limitations, etc. Driver load/unload/count will be billed at \$45.00 per hour, no free time. Driver wait time will be billed at \$50.00 per hour after expiration of free time (2 hours free).

Over weight fines will be billed at cost of fine issued.

Beginning 48 hours after out gate, a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos) shall apply and will be billed to the involved trucking company.

Beginning on the 5th working day after equipment is deramped, containers holding in the recinto fiscal area shall be billed a charge of \$20 per day US (or the equivalent in Mexican pesos).

Applicable charges will be billed to the account of the Mexican Customs Broker

ANEXO 7
SOLICITUD DE CRÉDITO ISC



Credit Application

Date _____

1. Company Name _____
 - A. Address _____

 - B. Phone number _____
 - C. Fax number _____
 - D. Nature of business _____
 - E. Number of years in business _____
 - F. Owner of company _____
 - G. Address bills are to be sent to _____

 - H. Address that payments will be made from _____

 - I. Person to contact about freight payment _____
 - J. Phone number _____
 - K. What are your terms for paying freight bills _____
 - L. Information you need to process freight bills:
 - i. Invoice
 - ii. Proof of Delivery
 - iii. Bill of Lading
 - iv. Other _____
 - M. Maximum charges expected to accrue per week _____
 - N. Our terms are NET 30 FROM DATE OF SHIPMENT
 - O. Do you agree to these terms? _____
2. Credit References:
 - A. Bank name _____
 - B. Bank address _____

 - C. Bank phone number _____

D. Bank contact person _____

E. Bank fax number _____

F. Type of account:

i. Checking

ii. Savings

iii. Loan

iv. Line of Credit

v. Other _____

G. Account numbers _____

H. Signature to release Bank information _____

i. Title _____

3. Please list three trade references for us to contact:

A. Name of Company _____

i. Address _____

ii. Phone number _____

iii. Contact person _____

B. Name of company _____

i. Address _____

ii. Phone number _____

iii. Contact person _____

C. Name of Company _____

i. Address _____

ii. Phone number _____

iii. Contact person _____

FOR OFFICE USE ONLY

ISC OFFICE INTENDED FOR: _____

SALESMAN # _____

Page 2 of 2

ANEXO 8 FORMA DE PAGO



Norte 57A, No 84 | México, D.F. 02070 | Tel: (55) 5230 8800 | Fax: (55) 5300 5026
www.intermodasales.com

Atn: Departamento de Contabilidad

Estimados clientes,

A continuación les indicamos las formas de pago que nuestra empresa acepta para cubrir nuestras facturas y son:

- Giro Bancario
- Cheque de casa de cambio
- Cheques de empresa girados sobre bancos en E.U.A.
- Transferencia con los siguientes datos:

Beneficiario: **Intermodal Sales Corporation**
Banco: **First Tennessee Bank**
Ciudad: **Memphis, Tennessee**
ABA: **084000026**
Cuenta # **171039429**

Les agradeceremos nos envíen al fax arriba mencionado, copia del comprobante de la transferencia efectuada, haciendo mención del número de factura a la que se aplicará su pago. Así mismo les informamos que estos cheques pueden ser enviados a nuestra dirección en México o a nuestras oficinas en Estados Unidos en la siguiente dirección:

8650 Macon Road
Cordova, TN 38088
Tel: (901) 869 85 00
Atn. Liza Tafoya

Aprovechamos la ocasión para enviarles un cordial saludo, poniéndonos a sus órdenes para cualquier aclaración.

Atentamente,

Jorge Díaz A.
Gerente General

Bibliografía:

LIBROS:

Banco Nacional de Comercio Exterior, *Guía básica del exportador*
Bancomext, México, D.F., 1995, 2ª. Edición. 186 p.p.

Garza Mercado, Ario, *Manual de técnicas de investigación para estudiantes de ciencias sociales*, El Colegio de México, México, D.F., 1994, 410 p.p.

Tolchinski Landsman, Liliana, Ma. José Rubio Hurtado, Anna Escofet Roig, *Tesis, tesinas y otras tesituras. De la pregunta de la investigación a la defensa de la tesis*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2002, 87 p.p.

Wood, Donald F., James C. Johnson, *Contemporary Transportation*
Ed. McMillan, New York, 1993, 4th. Edition. 548 p.p.

TESIS:

Garulo Ortega, Luís Alberto, *La importancia del servicio ferroviario intermodal hacia el siglo XXI, como una alternativa mas de distribución comercial*. Tesis de Licenciatura en Mercadotecnia, Universidad Tecnológica de México, México, D.F., 1999. 120 p.p.

Johnson Celorio, Eduardo, *Cargo Options, S de R L Empresa de Marketing Intermodal*. Proyecto para titulación de Maestría en Administración Internacional, Universidad Anahuac del Sur, México, D.F., 2000. 150 p.p.

Marcial Vázquez, Karina, *La importancia del transporte terrestre de carga para el comercio entre México y Estados Unidos durante el período de 1985-1990*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F., 1991. 188 p.p.

Mercado Arreola, Alfonso Fernando, *Estructura organizacional para una empresa de transporte por carretera que satisfaga las nuevas condiciones de la industria nacional*. Tesis de Licenciatura en Administración de Empresas, Universidad Iberoamericana, México, D.F., 1996. 188 p.p.

REVISTAS:

Blue, Steven L. "Three Executives, Three Executive Challenges", en *Progressive Railroading*, August 1998, p.p. 9-10

El TLCAN funciona, SECOFI, 1999, México. 5 p.p.

Foran, Pat, "Mexico: Privatization of Mexico's rail system already is paying off – and not just in pesos", en *Progressive Railroading*, August 1998, p.p. 2-8

Guía del usuario, Transportación Ferroviaria Mexicana, 54 p.p.

Pérez-Moreno, Lucía, "Ferrocarriles: en vías de recuperación", en *Expansión*, Grupo Editorial Expansión, México, D.F., octubre 1999, p.p. 96-105

Pineda, Miguel, "TFM se globaliza", en *Certeza economía y negocios*, editorial Certeza, México, D.F., junio 2003, p.p. 6-13

Pineda, Miguel, "Somos una empresa moderna y eficiente: José Serrano", entrevista en *Certeza economía y negocios*, Editorial Certeza, México, D.F., junio 2003, p.14

Rodríguez, Gabriel, Osiel, Cruz, "Cimbra las vías del TLCAN", en *Transporte Siglo XXI*, Grupo Comercial XXI, México, D.F., junio 2003, p.p. 8-15

Torres Scott, Andrés A., "El tratado de libre comercio de América del Norte y el transporte de carga", en *Transporte e Industria*, enero-febrero 1999, p.p. 22-24

PERIÓDICOS:

Seguimiento periodístico entre mayo y septiembre de 2003 en:

La Jornada

El Financiero

Reforma

INTERNET:

<http://aar.org/PubCommon/Documents/AboutTheIndustry/Overview.pdf>

<http://alipso.com/monografias/ferrocarril/>

<http://www.bnsf.com>

<http://www.cn.ca>

<http://www.cpr.ca>

<http://www.csx.com>

<http://www.ecargotport.com>

<http://www.economia.gob.mx/>

<http://www.economia-snci.gob.mx/nueva-snci/tratados/tlcan/frame3.htm>

<http://www.exel.com>

<http://www.ferromex.com.mx>

<http://www.hubgroup.com/home/default.shtml>

<http://www.inboundlogistics.com/archive/mobile/intermodal.html>

<http://www.inboundlogistics.com/articles/10tips/10tips1001.shtml>

<http://www.intermodal sales.com>

<http://www.lmcyc.com/revista/2000/sep2000/5sector.htm>

<http://www.imt.mx/>

<http://www.kcsi.com>

<http://www.manufacturing.net/lm/Index.asp?layout=articleCurrentWeb&articleid=C A126663>
www.mapis.com.co/elpuerto.htm
<http://www.markvii.com>
<http://www.mccannspiggyback.com/page3.html>
<http://www.mccannspiggyback.com/page4.html>
<http://www.mty.itesm.mx/daf/centros/clci/expologistica2002/conferencistas.htm>
<http://www.nafta.net/tlcan/tlc>
<http://www.nscorp.com>
<http://www.pacerstack.com>
<http://www.robl.w1.com/Transport/Intermod.htm>
<http://www.sct.gob.mx/>
http://www.sct.gob.mx/prograb2000/trans_%20ferroviario.html
<http://www.tfm.com.mx/>
<http://www.tfm.com.mx/productos/contenedor.html>
<http://www.uom.edu.mx/trabajadores/03modsal.html>
<http://www.up.com/>
<http://www.uprr.com/customers/ncsc/ncsgls3.shtml#i>
<http://usinfo.state.gov/journals/ites/1196/ijes/ej4nuts.htm>
<http://usinfo.state.gov/journals/ites/1000/ijes/trans12.htm#top>
<http://usinfo.state.gov/journals/ites/0102/ijes/table.htm#2>
http://www.u.edu/lbj/pubs/books/multi_sum.html