

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

Nueva Modalidad de Titulación

Reporte de Actividad Profesional

“La importancia del transporte internacional multimodal como rama del comercio internacional y perspectivas en la apertura comercial de México hacia el resto del mundo dentro del período 2000-2004”.

Autora

Taizet Hernández Sánchez

Para obtener el título de Licenciada en Relaciones Internacionales

Asesora

Doctora Irma Manrique Campos

2006



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A mi madre.

Gracias a mis profesores por haberme ayudado y permitido terminar este pendiente, a mi asesora, a mis sinodales. Gracias a mi familia, a mi querido Tonatiuh, a mis amigas de siempre, a mi Universidad.

INDICE

	Pàginas
Introducción	4
I. Marco teórico conceptual	9
II. Características del transporte multimodal.	18
2.1 Aéreo	25
2.2 Marítimo	50
2.3 Terrestre	93
2.4 Capacitación, tipos de negociación e impacto del transporte internacional.	100
III. Importación, exportación y distribución de productos nacionales y extranjeros a través del transporte multimodal.	108
3.1 Exportación de productos nacionales.	113
3.2 Importación de productos extranjeros.	122
3.3 Mercado mundial.	130
3.4 Papel del internacionalista en el transporte multimodal.	133
IV. Conclusiones	135
V. Bibliografía	138

INTRODUCCION

El papel del internacionalista y la eficiencia de sus decisiones concatenadas con la eficiencia del transporte multimodal, son elementales en el desempeño del comercio internacional mexicano y esto queda asentado en eventos de vital importancia en nuestro país, tal como las negociaciones e implementación de Tratados Comerciales y sus condiciones, abasto y distribución de productos a nivel nacional e internacional, llegada y salida de productos urgentes, delicados, etcétera.

El rezago en la distribución de productos mexicanos a nivel nacional e internacional es significativo para nuestra economía y, mientras estos elementos sigan siendo controlados por ejecutivos sin formación de internacionalistas, esas deficiencias continuarán ya que el promedio de las compañías dedicadas al comercio internacional ofrecen los cargos principales a personas sin formación profesional.

La formación de los internacionalistas en naciones desarrolladas es muy similar a naciones en desarrollo, como México; sin embargo, el dominio de tecnologías más avanzadas y casos prácticos desde primeros semestres de la formación profesional y

el interés por la solución de problemas internos, permite un mayor desempeño e impacto interior y exterior. Por ello, es importante que desde su formación básica, el internacionalista conozca la rama del Transporte Multimodal.

El incremento de importaciones y exportaciones en México, demanda la modernización de puertos y redes de transporte nacional; asimismo, demanda la eficiencia y preparación de sus especialistas en el ramo para poder posicionarse como líderes y ser competitivos con el transporte multimodal de países desarrollados. De igual manera, aunque la formación de los internacionalistas es muy parecida en los programas universitarios de todo el mundo los recursos prácticos de cada nación ya sea geográficos o tecnológicos, repercuten en la imagen de dicho país, dependiendo de si es desarrollado o "en desarrollo" pero, sobre todo, en la eficiencia o deficiencia de las redes y el sistema de transporte en general.

Estos elementos tan poco investigados y desarrollados, requieren ser considerados como un importante motivo de estudio y enriquecer no solo el campo del conocimiento específico, sino también la conformación de estrategias de desarrollo en un sector vital para el comercio internacional.

Por estas razones, los objetivos generales de este trabajo son:

- * Conocer y resumir los parámetros de acción del transporte multimodal nacional e internacional.
- * Analizar los elementos de inserción, así como limitantes del transporte multimodal.

Los objetivos particulares son :

- * Investigar la importancia del transporte multimodal en México así como la participación de los internacionalistas en ésta área.
- * Evaluar la eficiencia y desarrollo del transporte multimodal dentro de el contexto de apertura del comercio exterior mexicano.
- * Investigar las perspectivas del internacionalista dentro del comercio exterior a corto, mediano y largo plazo.

Las hipótesis a demostrar son:

1) La creciente apertura comercial de México, tras la firma de múltiples Tratados de Libre Comercio, ha ayudado y facilitado la entrada de transporte multimodal en México sin garantizar la participación del transporte multimodal mexicano en el extranjero.

2) Las diferencias en desarrollo y ventajas del transporte multimodal entre países desarrollados y "en desarrollo" son muy grandes, por ello México, aun careciendo de desarrollo de sus recursos (geográficos, tecnológicos) para realizar negociaciones efectivas, cuenta con profesionistas suficientes que solamente requieren especialización y actualización constantes.

Para demostrar estos planteamientos hipotéticos, la investigación consta de 4 capítulos:

En el 1er capítulo, se establece el marco teórico necesario para conocer y analizar los conceptos básicos relacionados con el tema, así como una introducción al mismo.

En el 2do capítulo se describen teórica y físicamente las características de los diversos transportes así como sus usos.

En el 3er capítulo se demostrará el papel que juega el profesionalista en Relaciones Internacionales en las importaciones, exportaciones y transporte en general así como información estadística sobre los mismos.

Se finaliza con un capítulo de conclusiones que conectan la congruencia y apego del trabajo de investigación desarrollado.

CAPITULO I. Marco Teórico

La presente investigación se realiza con base en una de las teorías de las Relaciones Internacionales, esta es la teoría de la Globalización, la cual tiene sus orígenes desde hace más de 4 décadas y promueve el auge del rol de nuevos actores en la escena internacional, la teoría de la Globalización se caracteriza básicamente por la homogeneización de el mundo en diversos aspectos tales como el comercio, la economía, las comunicaciones, los servicios, finanzas, planes de desarrollo, política, aspectos sociales, formas de vida etc.

Dentro de globalización, la regionalización juega un papel central para entender las alternativas posibles de países con menor competitividad frente al mundo industrializado o frente a mercados mas fuertes. La regionalización puede anteceder a factores de nación, formas de cooperación y cohesión:

1) *El acuerdo o la zona de comercio preferencial.* En ella, los países signatarios convienen en otorgarse un tratamiento preferencial en los aranceles que se aplican a las importaciones que realizan entre sí. La disminución arancelaria puede aplicarse a todos los productos pero no se propone alcanzar el nivel de arancel cero. Tampoco se

adoptan compromisos para eliminar las barreras no arancelarias y se mantiene la independencia de cada país para fijar aranceles a terceros que no forman parte de la zona de comercio preferencial.

2) *La zona o el área de libre comercio.* En este caso se eliminan todas las barreras para el comercio recíproco. Esto significa que a diferencia de la zona de comercio preferencia las tarifas aduaneras se llevan a cero y se eliminan además barreras no arancelarias. Cuando una zona de libre comercio es creada, los países o territorios que la conforman mantienen independencia en su política comercial frente a terceros.

3) *La unión aduanera.* A lo anterior se suma la adopción de un arancel externo común para las importaciones procedentes de otros países.

4) *El mercado común.* Supone, además de la abolición de obstáculos al comercio mutuo y la fijación del arancel externo común la libre circulación de los factores de la producción (capital, tierra, trabajo y organización).

5) *La unión económica.* Establece que además de un mercado común se unifican las políticas monetarias, fiscales y socioeconómicas. Se le considera como una fase crucial en los procesos de integración ya que en ella también los países que la integran convienen en adoptar una moneda común bajo el control y emisión de un Banco Central.

6) *La integración total.* En ella se requiere la formación de una unidad supranacional puesto que ya no basta con armonizar las políticas sino que es necesaria la

unificación y ello no sería factible ante la ausencia de una autoridad supranacional cuyas decisiones sean obligatorias y cumplidas por los países que forman parte de este diseño. (Rosas, 1996 : 21)

De acuerdo a la Teoría de la globalización, ésta es resultado de la dinámica adquirida por las relaciones económicas internacionales al término de la segunda guerra mundial. A partir de este momento, se desarrolló un proceso de internacionalización del capital y de divulgación del régimen de acumulación intensiva generado en Estados Unidos, situación que propició la conformación de un orden económico bajo la égida de la Unión Americana a la que fueron subordinados Europa occidental y Japón. De ahí que "el análisis de la globalización económica supone entonces no concebir las relaciones económicas internacionales como relaciones entre espacios económicos independientes en los cuales las condiciones generales de la producción son inmóviles". (Rosas,1996 : 24)

En este trabajo se retomará la Teoría de la Globalización enfocada básicamente al comercio internacional, el transporte, empleo y economía.

El comercio internacional históricamente vinculó diferentes países y sistemas económicos sin que esto representara un obstáculo para el intercambio económico

internacional (Tamames, 1970 : 55). Sin embargo y ya no sólo a través del comercio internacional, como tradicionalmente se ha hecho, la “globalización” ha pretendido argumentar que mediante la vinculación entre países de diferentes estructuras económicas y, por supuesto, diferentes grados de desarrollo que se integran al mercado como iguales, se resolverían las desigualdades que entre ellos existen como dos resultados hipotéticos: 1) erigiéndose como la panacea para resolver la economía del mundo y, 2) implantando la homogeneidad tan esperada.(UAM, 1999 : 56)

Con el paso del tiempo la globalización contemplada históricamente ha dado un vuelco tras una aceleración muy importante en la época actual.

En el aspecto empresarial la globalización contemporánea adopta una forma diferente de localización de las empresas multinacionales a través de lo que se ha llamado la deslocalización o nueva localización. Son empresas multinacionales y sus firmas quienes directamente son responsables de la Inversión Extranjera Directa, los capitales especulativos golondrinos que se movilizan ágilmente ante las posibilidades de ganancias ficticias – sustentados en sus nuevas tecnologías y comunicaciones – los que directamente inciden en la transformación y dinamización de los territorios y de los países convirtiéndose entonces en los protagonistas más significativos de la globalización. (Tamames, 1991 : 340) (UAM)

En cuanto a espacios territoriales, es necesario mencionar que el espacio económico se ha ampliado y con ello el mercado de bienes y servicios se descentraliza. Por esta razón a los tradicionales asuntos de interés económico que son qué y como producir, se agrega otro aspecto de igual importancia para cumplir con los estándares que exige la competitividad internacional: la cuestión de dónde producir. Si bien ello nunca ha dejado de considerarse, la actual posibilidad tecnológica de fragmentar procesos productivos y reducir distancias para disminuir costos, acentúa la pertinencia de su inclusión en las decisiones estratégicas de las empresas. (UAM, 1999 : 151)

El territorio deja de pensarse como un elemento estructurado por la economía para ser un factor estructurante, en el entendido que las ventajas o desventajas que este representa para competir en la economía mundial están determinados socialmente. Es decir, la posibilidad de potenciar o anular las condiciones de ubicación geográfica y la disponibilidad de recursos naturales de los países están dadas por las características de su población, su base económica, el nivel de desarrollo tecnológico alcanzado, la gestión económico-administrativa de los distintos niveles de gobierno, las estrategias de inversión de las corporaciones transnacionales, el marco jurídico y orden institucional, los atributos del empresario local, y los rasgos físicos del territorio. El conjunto de factores internos, externos, estructurales y de coyuntura se traduce en

una determinada capacidad de las empresas nacionales para articularse favorable o desfavorablemente en las redes productivas globales, y se concreta en la desigual participación de los países en los flujos mundiales de inversión y de comercio. (UAM, 1999 : 151)

Los transportes a su vez, tienen una gran participación en el proceso de Globalización ha sido el medio a través del cual las fronteras y los tiempos de distancia de una parte del mundo a otra se han minimizado. Lo que hace 10 años se trasladaba de un lugar a otro en 15 días hoy puede hacerse en menos de la mitad de tiempo. Los costos de transportación se han reducido notablemente y la competencia entre compañías multimodales por ofrecer los mejores servicios ha crecido notablemente. Las redes de transporte han dejado de limitarse a espacios nación o región ya que en la actualidad existen decenas de empresas ya globalizadas con representantes en todas las ciudades del mundo.

Si bien, durante la década de los ochenta y noventa México gozó de una gran apertura al comercio internacional, la inversión extranjera y como consecuencia la apertura de nuevas vías de comunicación y transporte; todo esto como resultado de la apertura de plantas maquiladoras así como la entrada en función de la franja fronteriza en el norte de nuestro país, en la actualidad esas maquiladoras han

encontrado mejores oportunidades en otras naciones, dejando estancada esta parte del país.

Actualmente, se habla de globalización de los sistemas financieros internacionales, pero esto implica un fenómeno sumamente complejo; la globalización unifica mercados mundiales en donde el comercio sucede de manera continua y eficiente, tanto a escala nacional como internacional, es decir, se fomenta la libre movilidad de productos para dirigirse y situarse prácticamente en cualquier parte del mundo. Con la globalización los procesos de producción tienden a internacionalizarse, por lo que el comercio mundial se convierte en la estrategia predominante de casi todas las naciones. Algunos de los tratados regionales comerciales que destacan en los últimos tiempos, por su influencia económica y jerarquía política son:

1. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) integrada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Colombia, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, constituida el 12 de agosto de 1980.
2. Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) firmado en principio por 23 países, el cual entró en vigor en enero de 1948. La adhesión de México a este organismo fue ratificada el 6 de Noviembre de 1986.

Conviene señalar que a partir de enero de 1995, el GATT cambió de nombre por Organización Mundial de Comercio (OMC).

3. Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) establecida en 1960, integrada por Austria, Finlandia, Islandia, Liechtenstein, Noruega, Suecia y Suiza.
4. Unión Europea. Inició sus funciones en 1958 como Comunidad Económica Europea (CEE), en 1967 cambió por Comunidad Europea y hoy en día es Unión Europea. La conforman Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Reino Unido, Alemania, Países Bajos y Portugal.
5. Cuenca del Pacífico, en donde participan Japón, Australia, Nueva Zelanda, China, Malasia, Tailandia, Filipinas, Singapur, Indonesia, Brunei, Corea del Sur, Hong Kong, Taiwan, Fidji y Papua Nueva Guinea. México ingresó en 1991.
6. El Tratado de Libre Comercio (TLC) integrado por Canadá, E.U. y México, vigente a partir del primero de enero de 1994.

La tendencia en la globalización es que la mayoría de los países se integren a las estructuras de relaciones que se están desarrollando hoy en día. Debido a que México pretende diversificar su comercio y su reconocimiento como país productivo y estable, también ingresó en 1994 a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). Igualmente México es socio del MERCOSUR, Grupo Rio, etc. Con la finalidad de reducir la dependencia con Estados Unidos.

El nuevo esquema comercial plantea cambios en los países, entre ellos sobresalen: la transformación de la planta productiva, el proceso de desregularización y reestructuración de las entidades públicas y privadas pero también implica la creación de una cultura competitiva y de calidad para enfrentar con éxito el proceso de apertura comercial.

Dentro de este proceso destacan en primer lugar, para la mayoría de los países, la participación de las telecomunicaciones, el transporte y la informática, como los elementos funcionales que posibilitan la globalización económica y, en segundo lugar, el hecho de que no es posible el desarrollo de un país o una región en forma aislada ya que el mundo gira alrededor de la interdependencia y el comercio internacional a gran escala. (UAM, 1999 : 171,172)

CAPITULO II. Características del transporte multimodal .

Actualmente las expresiones transporte multimodal, transporte combinado y transporte intermodal son utilizadas en forma indistinta, sin embargo, es importante definir su significado preciso, con el objeto de determinar las diferencias existentes entre cada una de éstas.

El Transporte Multimodal. Es el traslado de mercancías utilizando mas de un tipo de transporte en su trayecto de origen a destino. Si ambos puntos se ubican en distintos países se le denomina transporte multimodal internacional.

El Transporte Combinado. Supone la conducción de un vehículo de transporte a través de otro, por ejemplo, el sistema conocido como Piggy Back (un semiremolque sobre un vagón plataforma de ferrocarril), o un vagón de ferrocarril sobre un transbordador.

El Transporte Intermodal. Significa un enfoque de sistemas de todas las actividades y funciones de la cadena de distribución para disminuir y, de ser posible, eliminar las

interrupciones en el movimiento de las mercancías y los equipos de transporte desde el punto de origen hasta el punto de destino. (Mercado, 2002 : 63)

Ventajas del Transporte Multimodal

- Facilita el movimiento de mercancías, reduciendo el costo total del transporte mediante una mayor eficiencia, bajo la responsabilidad única de los operadores de transporte multimodal.
- Asegura un proceso integrado entre dos puntos situados lo mas cerca posible del expedidor y el consignatario.
- La complejidad de los procedimientos de comercio exterior se simplifica, el que compra o vende fuera de un país se entiende con una sola persona, el empresario de transporte multimodal, a través de un simple documento principal, que es el conocimiento de embarque para el transporte multimodal, no emplea un tiempo excesivo en preparar sus operaciones.
- Las facilidades que otorga tanto al comprador como al vendedor, elevar la competitividad al dar servicios como de puerta a puerta que resultan atractivos para el comprador extranjero.

- Presenta la alternativa de utilizar los medios de transporte disponibles y combinarlos de suerte que las mercancías lleguen con el menor riesgo posible de pérdida o daño a su lugar de destino.
- Como se puede apreciar, el Transporte Multimodal ofrece ventajas máximas en el comercio internacional que cada uno de los medios de transporte por sí solos y en forma individual no pueden superar.(Mercado, 2002:63)

La toma de decisiones que posee el internacionalista en este sector específico del comercio internacional implica gran responsabilidad y conocimiento, ya que antes de elegir el tipo de transporte adecuado, ya que por la urgencia, valor, dimensiones del producto, peligrosidad y temporalidad, las opciones y sus combinaciones a considerar son :

1. Aéreo
2. Marítimo
3. Terrestre

Las funciones clave consideradas en esta investigación son :

1. Importador

2. Exportador
3. Reexpedidor de carga
 - 3.1 Transportista
 - 3.2 Operación
 - 3.3 Asesor
4. Vendedor / Comprador

Cualquier función que ocupe el internacionalista siempre estará expuesto a la toma de decisiones, por lo que es necesario que conozca las ventajas y desventajas de los modos de transporte así como los factores que facilitarán su traslado tales como: un tipo de embalaje adecuado, conocer las principales autoridades regulatorias, los tipos de servicios que nos puede ofrecer un transporte o una agencia, así como sus procedimientos y sobre todo, las negociaciones.

EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías decretado en Ginebra por la UNCTAD, el 24 de mayo de 1980, es un instrumento de orden jurídico elemental para el transporte Multimodal en México. Este documento señala los lineamientos, responsabilidades y definiciones de todas las

partes involucradas en el transporte Multimodal. Una de las definiciones mas importantes es la del Operador de Transporte Multimodal (OTM), como la persona que por sí misma o por medio de un representante, celebra un contrato de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del mismo. (Salgado, 2000 : 6)

Otra definición, que el Convenio nos proporciona, es la de contrato de transporte multimodal, o sea el contrato por el que un OTM se compromete a realizar o a hacer el transporte multimodal, mediando desde luego el pago de un flete. Nos dice que el ***Documento de Transporte Multimodal*** es el que realiza las funciones de prueba de la existencia de un contrato de esta naturaleza; de recibo de las mercancías por el OTM; y finalmente, documento representativo de las mismas, es decir, que sin la entrega del documento no se podrán recoger las mercancías. Puede decirse que este documento es al Contrato de Transporte Multimodal, como el conocimiento de embarque lo es al contrato de transporte marítimo. El expedidor es la contraparte del OTM en el contrato de transporte multimodal, es decir, la persona que entrega las mercancías para que sean transportadas a través de este sistema. (Salgado, 2000 : 6)

El OTM tiene la obligación de emitir el documento de transporte multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, pudiendo ser o no negociable a la elección del

expedidor. Dicho documento deberá ser firmado por el OTM o por la persona que él autorice para ello. (Salgado, 2000 : 7)

El documento de transporte multimodal deberá contener los siguientes datos :

1. Naturaleza de las Mercancías.
2. Marcas principales, necesarias para su identificación.
3. Declaración expresa cuando su carácter sea peligroso.
4. Número de bultos o piezas.
5. Peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada en otro modo.
6. Estado aparente de las mercancías.
7. Nombre y establecimiento principal de OTM.
8. Nombre del expedidor.
9. Nombre del consignatario, cuando lo dé el expedidor.
10. Lugar y fecha en el que el OTM tomó las mercancías bajo su custodia.
11. Lugar de entrega de las mercancías.
12. Fecha o plazo de entrega de las mercancías.
13. Declaración si el documento es o no negociable.
14. Lugar y fecha de la emisión del documento de transporte multimodal.
15. Firma del OTM o de la persona por él autorizada.

16. Flete correspondiente a cada modo de transporte si así se hubiera pactado, o flete que debe ser pagado por el consignatario, indicando por lo mismo la moneda en que debe pagarse.
 17. Itinerario previsto, modos de transporte y puntos de transbordo, si se conocen al emitirse el documento.
 18. Declaración de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del convenio.
 19. Todos los demás datos que las partes acuerden, siempre que no sean contrarios a las legislaciones de los países en que se emita el documento.
- (Salgado, 2000 : 7)

La importancia de este documento es muy grande ya que además de establecer claramente el tipo de servicio, la función de las partes participantes, las características de nuestro producto, a donde lo queremos y cuánto pagaremos, nos protege y respalda en caso de pérdida, avería o robo, dando así formalidad en los servicios tanto para el expedidor, el consignatario y el operador del transporte.

2.1 Aéreo

México cuenta actualmente con amplio servicio de transporte aéreo que por su rapidez por los lugares que conecta, permite tenerlo en cuenta como un medio eficaz para exportar diversos productos, particularmente aquellos que requieren un envío rápido y los que por su densidad económica pueden absorber los fletes aéreos que, aun siendo mas elevados que los marítimos, tienden a reducirse día con día. Es obvio que si el exportador emplea el servicio de carga aérea, reduce las operaciones de manipulación de carga y por lo mismo los riesgos de robos, pérdidas y averías; de la misma forma que ahorra tiempo y, al recibir los productos, le proporciona adicionalmente las facilidades del envío directo de la mercancía al punto de consumo.

El punto mas favorable del flete aéreo es su rapidez. Este factor ha permitido a muchas compañías ampliar los límites de su mercado. Los productos sujetos a deterioro físico (flores frescas, productos biológicos, etc.) se pueden entregar a muchos mas mercados por aire que por cualquier otro medio . (Mercado, 2002: 175)

Esta rapidez permite llegar antes a los clientes, con lo que se tiene una serie de ventajas :

- Se pueden hacer llegar muestras al cliente de manera que éste pueda ver rápidamente si le puede interesar una oferta.
- Se hace llegar la mercancía a los mercados consumidores cuando el tiempo no la ha vuelto obsoleta en relación a las apetencias de los consumidores (libros, periódicos y revistas, por ejemplo).
- Se puede llegar a mercados difícilmente accesibles por otros medios de transporte (mercados centroafricanos, por ejemplo).
- Se puede reducir el costo del embalaje, pues las mercancías enviadas por avión sufren una manipulación mas cuidadosa que las transportadas por vía marítima. (Mercado, 2002 : 175)

Manejo de Materiales y empaquetado

El manejo de materiales se trata sencillamente del hecho de tomar las cosas y llevarlas de un lugar a otro.

Por cuanto el manejo de materiales es algo que se hace continuamente en todas las empresas, a menudo se hace difícil comprender cuán importante factor es dentro del costo de operación, y cuanto afecta tanto a la producción como a las ventas. Sin embargo en algunas empresas representa hasta el 50 % del costo de producción. (Mercado, 2002 : 161)

Un manejo defectuoso de materiales es caro, desde cualquier punto de vista.

El problema está en cómo evitar un defectuoso manejo de materiales. O para decirlo de una manera más positiva, cómo reducir al mínimo el costo de desplazamiento de los materiales.

Un buen manejo de materiales evita dificultades y contratiempos que se pueden convertir en problemas serios para una empresa y facilita el control de los gastos de operación, lo que permite generar mayores utilidades. Los tipos de embalaje más comunes son los pallets (bases de madera), los empaques (cubiertas plásticas) y los contenedores a la medida.

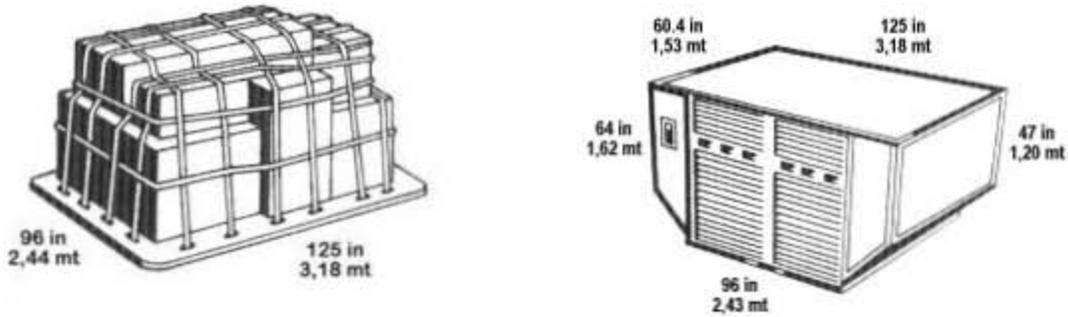
Los contenedores

Los contenedores son grandes cajas herméticas concebidas para contener mercancías con objeto de transportarlas sin manipulación intermedia ni ruptura de carga por un medio de transporte cualquiera o la combinación de varios de ellos.

El empleo de contenedores para los envíos de exportación (en los casos en que ello resulta posible) es aconsejable por una serie de motivos :

- Ahorro en el costo de embalaje por la posibilidad de utilizar materiales mas ligeros y menos resistentes para las mercancías : el propio contenedor ofrece ya una protección apreciable a las mercancías que se encierran en él.
- Ahorro en el costo del flete debido a la reducción del peso y cubicación que supone el uso de embalajes mas livianos.
- Ahorro en primas de seguro a pagar por la disminución de riesgos de robo, averías, pérdidas y deterioro de las mercancías herméticamente cerradas en los contenedores desde el punto de origen hasta el destino.

- Ahorro en los gastos de manipulación y transporte interior de las mercancías al no tener que cargar y descargar mas que la unidad contenedora. (Mercado, 2002 : 163)



ESQUEMA DE CONTENEDORES AEREOS

El Sistema de Empaquetado

Para tener éxito en la distribución de sus productos, toda empresa debe planear comercialmente sus empaques.

En relación a esta planeación, surgen las consideraciones siguientes :

Fin del empaquetado :

a) Utilidad a normas aduaneras en el país destino

a.1. Peligrosidad

b.1. Salud

c.1. Instrucciones para su uso

b) Protección del producto, imagen y mercadotecnia

b.1. Para identificar el producto con el fabricante o distribuidor

b.2. Para aumentar el valor de exhibición del producto

b.3. Para servir como un medio de propaganda (Mercado, 2002 : 164)

El proceso de empaquetado debe administrarse adecuadamente si se pretende que el producto que protege llegue en buen estado a los mercados internacionales. La planeación, la organización, la dirección, el control y la coordinación son factores indispensables al efectuar estas actividades.

Los riesgos que corren las expediciones de exportación empiezan en el muelle de embarque, donde es corriente ver cajas, jaulas, y otros embalajes que han sufrido daños durante el transporte en el interior, antes de enfrentar los peligros del viaje a destino. A su llegada no es excepcional que se dejen caer los bultos desde la parte posterior de un camión; que desde allí se los lleve arrastrando, dando tumbos; que se les levante o se les traslade de cualquier otro modo hasta el lugar en el cual se apila la carga en espera de ser embarcada. De ahí que el embalaje debe ser lo suficientemente fuerte para resistir tales movimientos y estibamientos. La fragilidad del

embalaje permitirá la entrada de suciedad, humedad, así como los robos durante el viaje.

Las técnicas modernas de manipulación en puertos, aeropuertos y cualquier terminal de mercancía, tienden a la sustitución progresiva del trabajo del hombre por la utilización de dispositivos mecánicos de carga y elevación : montacargas o carretillas elevadoras, grúas móviles, etc. Con ello se tiende a reducir los costos de carga y descarga de las mercancías al tiempo que se aceleran las operaciones en forma necesaria para que los tiempos muertos de utilización de vagones buques y aviones sean limitados al mínimo. Ello aumenta la rentabilidad de la explotación del medio de transporte y evita innecesarios encarecimientos del costo global del transporte.

Lo que se debe exigir del empaquetado

El primer requisito de un paquete es una buena construcción. El paquete tiene que proteger al producto contra los daños y el deterioro y asegurar la economía en el empaquetado y el embarque. Esas consideraciones deciden el material, el tipo de fabricación y la forma del paquete.

Identificación del producto

Tanto con la finalidad de vender el producto como también para tender un control del mismo es necesario que se le identifique de alguna manera. A éste fin pone su nombre en el paquete, marca de fábrica o ambas cosas ala vez.

Empaque para distribuir el producto.

a) La apariencia

b) La comodidad en la manipulación

c) La conveniencia en cantidad, calidad y precio.(Mercado, 2002 : 165)

Autoridades Mundiales

Para poder transportar un producto a nivel internacional es importante contar con los permisos correspondientes de los organismos que regulan las principales actividades del comercio internacional.

En el tráfico aéreo las mas importantes son :

DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Establecida aproximadamente en 1948 es una dependencia de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

La Dirección de Aeronáutica Civil, es la autoridad responsable dentro de la República Mexicana de la navegación, el control de tráfico y de todos los aspectos de la seguridad aérea, incluyendo la transportación de mercancías peligrosas.

Es la máxima autoridad aeronáutica en México, la cual regula y vigila que se cumpla con los 16 reglamentos derivados de la Ley de Aviación Civil.

1. Inspección, seguridad y vigilancia de la navegación civil
2. Licencias al personal técnico aeronáutico
3. Prioridad en los transportes aéreos
4. Operaciones de aeronaves civiles
5. Telecomunicaciones y radio ayudas
6. Búsqueda y salvamento
7. Servicio metereológico
8. Servicio de tránsito aéreo
9. Control y reglas de tránsito aéreo y radar

10. Escuelas técnicas aeronáuticas
11. Registro aeronáutico mexicano
12. Aeródromos y aeropuertos civiles
13. Interior de aeropuertos civiles
14. Interior de aeropuertos federales
15. Administración aeroportuaria
16. Talleres aeronáuticos (PGJ, 2002 : 16)

IATA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) fue fundada en el año 1945 y es una asociación de la industria del transporte aéreo no política, que sirve de foro a las aerolíneas para impulsar programas comunes para el desarrollo integral y eficiente del sistema internacional del transporte aéreo.

Posee dos oficinas centrales situadas estratégicamente. En Montreal, Québec, Canadá para todo lo concerniente al continente Americano y en Ginebra, Suiza, para gobernar asuntos en Europa y el Medio Este. También existe una oficina regional en Singapur que cubre las operaciones en Asia y el Pacífico,

Las metas de IATA son :

- Promover el transporte aéreo seguro, regular y económico para beneficio de la gente del mundo.
- Nutrir el comercio aéreo y estudiar los problemas conectados con el aerotransporte.
- Propiciar la colaboración entre empresas del transporte aéreo y aquellas involucradas directa o indirectamente con los servicios de transportación internacional.
- Cooperar con ICAO y otras organizaciones internacionales. (PGJ, 2002 : 24)

La base de autoridad en la asociación es la Junta General Anual en la que todos los miembros tienen un voto por igual. La Dirección está constituida por un comité Ejecutivo que ejerce por períodos anuales el cual se compone de 21 Presidentes o Jefes Ejecutivos de diversas aerolíneas .

Existen seis departamentos principales dentro de IATA :

1. Departamento de tráfico

El cual coordina las tarifas de carga y pasaje. Relaciona servicios proporcionados por agentes de carga y de viajes a nivel mundial y desarrolla programas de entretenimiento para estos agentes.

2. Departamento Legal

Provee asesoría legal a sus miembros. Distribuye y publica información en problemas legales y reglamentarios, formula posiciones con naciones y organismos.

3. Departamento técnico

Desarrolla estándares de seguridad. Defiende la posición de las aerolíneas en asuntos técnicos como el control de tráfico aéreo, telecomunicaciones, navegación por radio / satélite y ayudas para el aterrizaje.

4. Departamento de Relaciones Industriales y de Gobierno

Enlaza a las organizaciones gubernamentales internacionales a promover y a defender los intereses de las aerolíneas registradas.

5. Departamento de servicios financieros y automatización de la industria

Supervisa una Cámara de Compensación que maneja 12 billones de dólares anualmente. Organiza esfuerzos conjuntos para mantener a bajos niveles los impuestos, cargos de servicios y costos de combustibles,

6. Departamento de Relaciones Públicas

Representa los intereses de sus asociados con la prensa, consumidores y el público en general. Provee a la industria de una fuente de información neutral y centralizada con comentarios claves de eventos de primera importancia. (PGJ, 2002 : 27,28)

Las Agencias de Carga y sus Modalidades

Como hemos señalado anteriormente, el agente de carga es un intermediario entre el transportista y el expedidor.

Por su filiación y la forma en que manejan esta representación los agentes de carga se pueden clasificar en:

1. Agente General de Carga

2. Agente de Carga IATA
3. Agente de Carga Consolidador
4. Agente de Carga Multimodal o Polimodal
5. Agente Aduanal

1. El Agente General de Carga

En esta modalidad el agente de carga establece uno o varios contratos de comisión mercantil con la o las aerolíneas que desee representar. Al hacerlo tiene la posibilidad de cubrir únicamente las rutas específicas de estas líneas aéreas.

Las condiciones de transporte y su representación, se estipulan unilateralmente en los contratos de comisión mercantil individuales y reporta sus ventas directamente a las aerolíneas de manera particular según quede asentado en dichos documentos.

2. El agente de Carga IATA

El agente de carga IATA establece un solo contrato con la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). Tiene que cubrir una serie de requisitos implantados por esta asociación todo los cuales tienden a garantizar solvencia económica y moral,

capacidad y profesionalismo y cumplir con los procedimientos de capacitación para operar con eficiencia y probidad.

Gracias a esta representación, el agente de carga IATA puede trasladar embarques por cualquier aerolínea miembro de la asociación y efectuar con éxito el transporte interlineal o en su caso "en línea". Realiza un solo envío que se realiza a través de CASS (Cargo Account Settlement System) que es la carga liquidadora de IATA, en los diversos países donde este sistema ha sido implantado.

3. El agente de Carga Consolidador

Es un agente de carga especialista en consolidación. La consolidación consiste en agrupar (grupage o congregación) diversos envíos aceptados de diferentes clientes. Estos embarques son amparados cada uno bajo una guía "hija" hacia un mismo destino, los cuales se manejan a través de una sola guía "madre". A su llegada se deberá efectuar la desconsolidación (o distribución). La gran diferencia entre las guías es que las hijas son emitidas por el consolidador en tanto que la guía madre lo es por el transportista, quedando como expedidor y consignatario el mismo Consolidador. Cuando procede, deberá asumir la responsabilidad del trámite aduanal de las guías houses en el origen y en el destino.

Debido a este sistema de operación, el Consolidador requiere de los siguientes elementos para efectuar con éxito su función :

- a. Contar con una red de operación a nivel nacional y / o internacional.
- b. Poseer sus propias guías de envío "hijas".
- c. Tener su propio sistema tarifario.
- d. Estar registrado como agente de carga.
- e. Tener permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Funciones de un consolidador.

Ofrece los siguientes servicios adicionales a los de un agente de carga:

1. Empezar la consolidación de carga
2. Dar seguimiento a los movimientos de la carga, incluyendo transferencias y servicios adicionales hasta su entrega final.
3. Entregar la carga a granel a las líneas aéreas en su naturaleza de "listo para su transporte".
4. Estibar la carga en contenedores de la aeronave en su carácter de "listo para su transporte".

5. Arreglar los trámites aduanales y la entrega (servicio de “puerta a puerta”).
6. Efectuar los pagos de derechos de importación e impuestos en nombre de los consignatarios (en ciertos países solamente).
7. Preparar la re-documentación de mercancías para su re-exportación.
8. Empezar el transporte doméstico de la carga “en tránsito” hasta el punto de liberación aduanal.

4. El Agente de Carga Multimodal

La optimización de tiempos y ruteos es una de las finalidades del transportista en general.

El transporte de carga multimodal consiste en acortar tiempos y utilizar rutas prácticas en base al uso de diferentes medios de transporte: terrestre, marítimo y aéreo. El agente de carga multimodal se caracteriza por usar estos recursos para trasladar uno o varios envíos.

Posee representaciones de las compañías aéreas, marítimas y terrestres, así como las tarifas de estos transportistas. Su operación es compleja ya que tiene que cumplir con diferentes tipos de reglamentación a nivel internacional.

5. El agente aduanal

Este agente hace intermediación importante con el manejo de carga internacional. El agente aduanal es una persona registrada ante las autoridades que posee personalidad jurídica para actuar ante la aduana para el trámite de importaciones y exportaciones, así como para llevar a cabo una serie de trámites ante este organismo. Muchas veces este agente es un agente general de carga o agente de carga IATA, lo cual facilita mucho la operación y el tránsito de la carga que se le encomienda. Es asimismo un especialista consumado en materia aduanera y generalmente también en Comercio Exterior. Para la expedición de su patente, es necesario que cumpla con requisitos rigurosos que marcan las autoridades gubernamentales. (PGJ, 2002 : 36)

Las Aerolíneas

Las aerolíneas dependiendo de la operación que realizan se les conoce como: domésticas, cuando solo vuelan en el territorio de su país (vuelos nacionales) e internacionales, cuando vuelan de su país a otros. Brindan los siguientes servicios:

*Proveen la transportación de carga.

*Las aerolíneas IATA ofrecen servicios regulares y seguros a la mayor parte de los destinos.

*Suministran áreas de trabajo y oficinas para la entrega y recepción de carga.

*Sus oficinas y almacenes proporcionan facilidades para el almacenaje de "Carga Especial", considerada como tal: animales vivos, mercancías peligrosas, perecederos, valores y otras que requieren de un manejo especial.

*La mayoría dividen sus almacenes en dos áreas : importación y exportación.

*Los almacenes mayores pueden tener áreas para transferencias de carga que viajan de un país a otro, vía el país de transferencia, ejemplo: LAX – MEX – GUA. Cuando los envíos son internacionales, los almacenes están bajo el control de las autoridades aduanales.

*Dan servicios de información, transmisión de mensajes y de reservación de carga.

*En algunos casos proporcionan servicios de tramitación aduanal.

Disponen de :

*Tecnología de computación vía satélite para obtener "pruebas de entrega" y comunicación inmediata para que los envíos puedan ser rastreados a través de su ruta.

*Contenedores y equipo especial para la estiba y desestiba de todo tipo de carga.

*Contenedores para uso de los expedidores o sus agentes con el objeto de facilitar la carga y descarga en los almacenes de los mismos con total seguridad contra hurtos.

*Bóvedas de seguridad para valores.

Las aerolíneas IATA brindan posibles intercambios de equipo de todo tipo y de documentación entre diferentes transportistas (aerolíneas).

Se puede apartar espacio en los vuelos a través de reservaciones permanentes. El registro del espacio para carga se lleva a cabo por medio del "control de capacidad" a través de diferentes tipos de reservaciones.

* La carga de la aeronave, incluyendo pasajeros, tripulación, turbosina, servicio de alimentos, equipaje y correo se controla por medio de la "Hoja de Peso y Balance del Avión" que realiza el departamento de Planeación de Carga.

*La mayoría de las aerolíneas poseen principalmente flota de aviones para pasajeros y carga. El tipo de aeronave que se va a usar determina cuánta carga se puede transportar en un vuelo. (PGJ, 2002 : 17)

Las Libertades del Aire

Las aerolíneas deben obtener autorización gubernamental antes de volar una ruta. Las rutas muchas veces requieren aprobación multilateral para que se garanticen derechos de tráfico y libertades del aire para ellas.

Están garantizadas 6 libertades del aire:

PRIMERA LIBERTAD: El derecho de una aerolínea de un país a volar a través del territorio de otro país sin aterrizar.

SEGUNDA LIBERTAD: El derecho de una aerolínea de un país a aterrizar en el territorio de otro país sin propósitos de transportar pasajeros y carga, para reabastecerse de combustible.

TERCERA LIBERTAD: El derecho de una aerolínea de un país a descargar pasajeros, carga y correo en otro país.

CUARTA LIBERTAD: El derecho de una aerolínea de un país a recoger pasajeros, carga y correo de otro país con destino al país de origen de la aerolínea.

QUINTA LIBERTAD: El derecho de una aerolínea de un país (País A) a transportar pasajeros, carga y correo desde un punto de origen en un país extranjero (País B) a un punto de destino en otro país extranjero (País C).

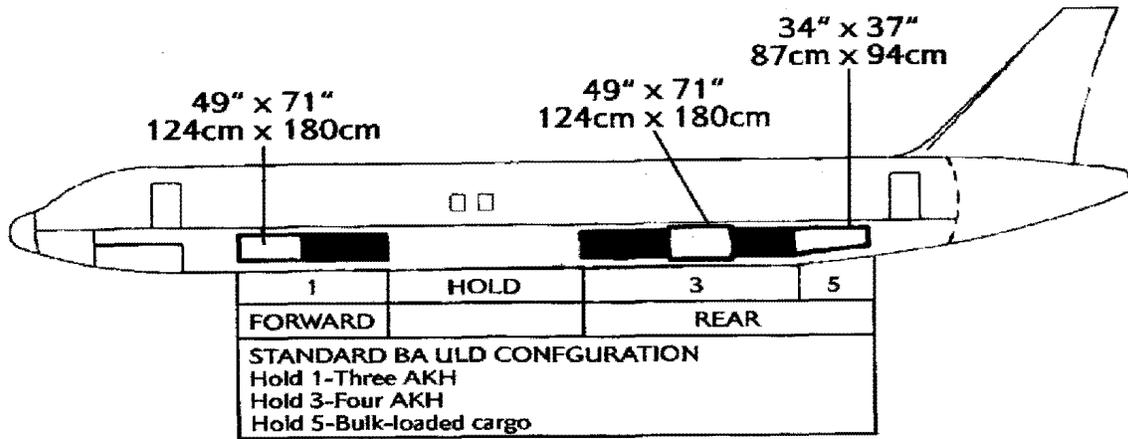
SEXTA LIBERTAD: Este es un tipo de quinta libertad en la cual los pasajeros, carga y correo son transportados desde un país (País C), via el país de origen de la aerolínea (País A), hacia otro país (País D).

Los acuerdos interlineales

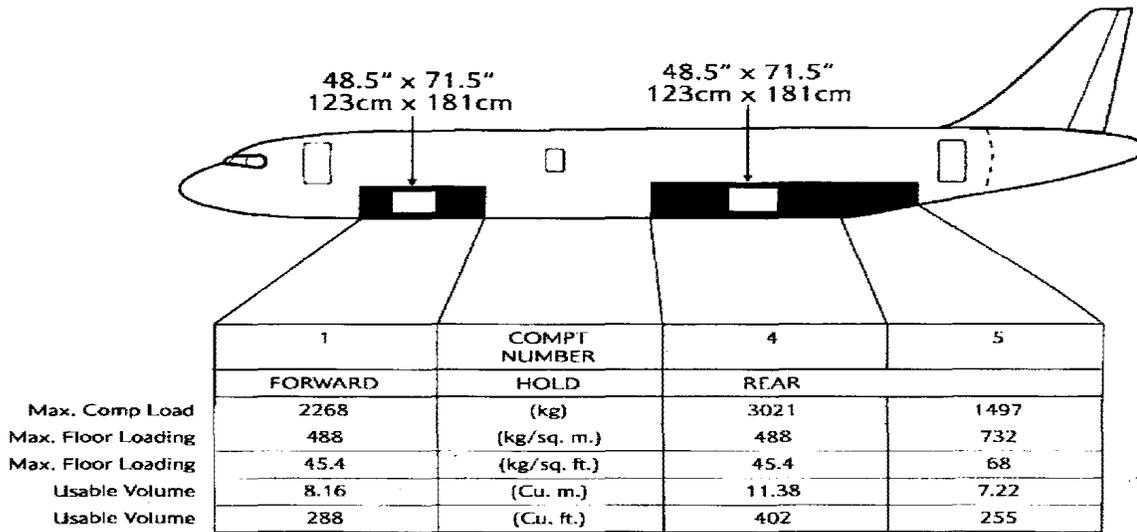
La transportación interlineal de carga está controlada en primer lugar mediante el Acuerdo Interlineal de Tráfico-Carga de IATA o alternativamente por los acuerdos concluidos entre transportista y transportista sobre una base bilateral. El acuerdo es aceptado por todas las líneas aéreas y miembros de IATA y está sujeto también a ciertas condiciones para los miembros no-IATA que desean adherirse a él, básicamente a los procedimientos de manejo de carga de acuerdo a las resoluciones de IATA. (IATA Manual, 2000 : 25)

TIPOS DE AVIONES

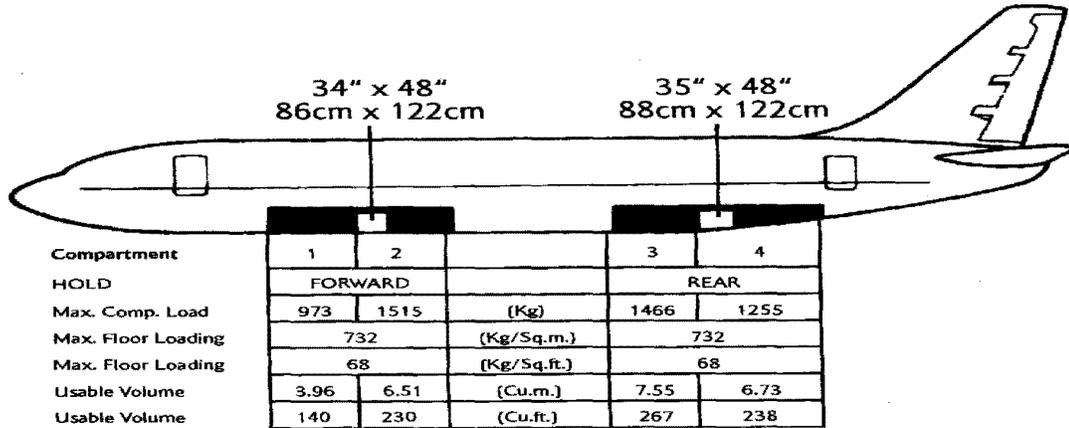
Airbus A-320



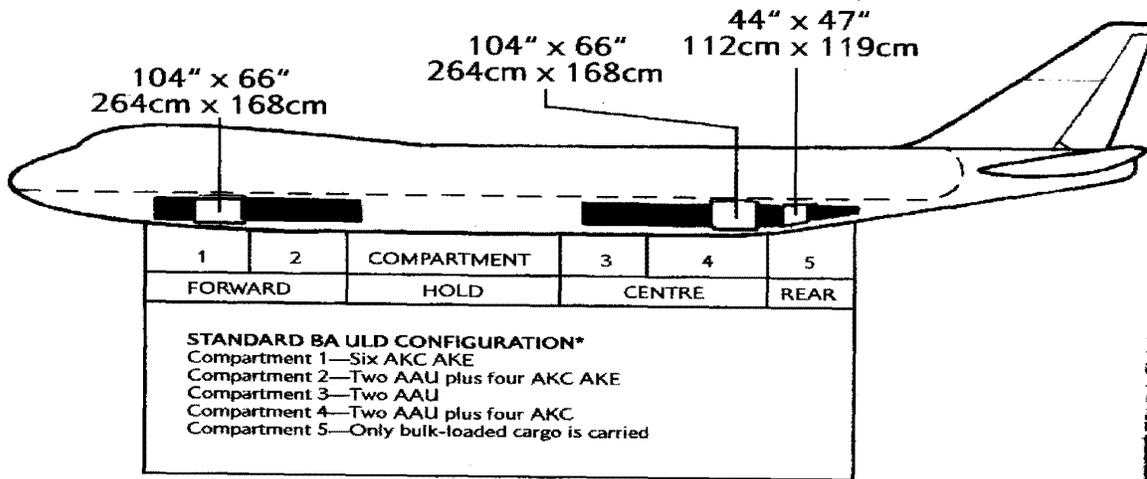
Air Bus A -319



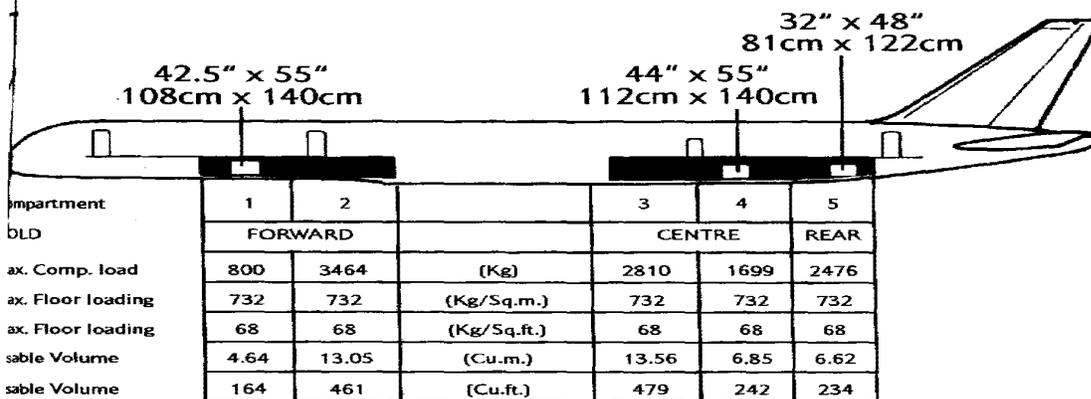
Boeing 737



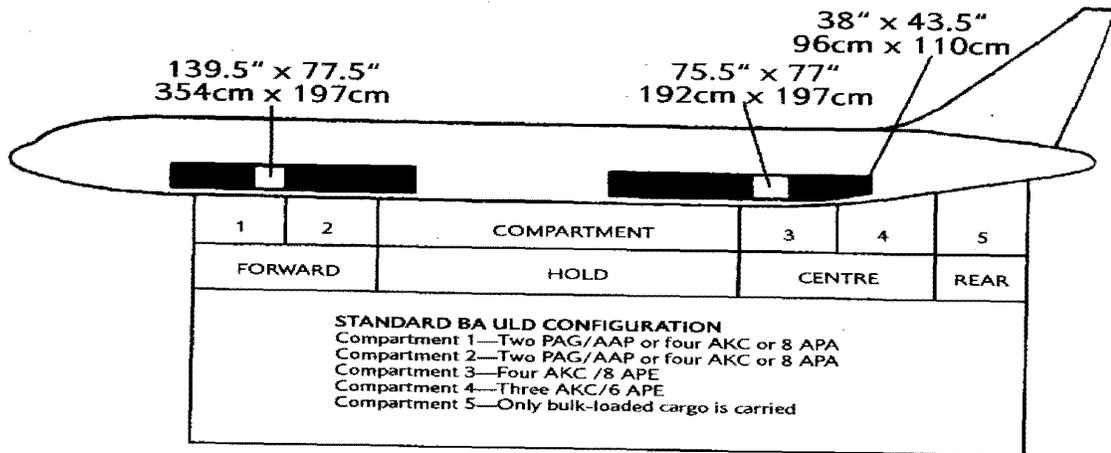
Boeing 747 - 400



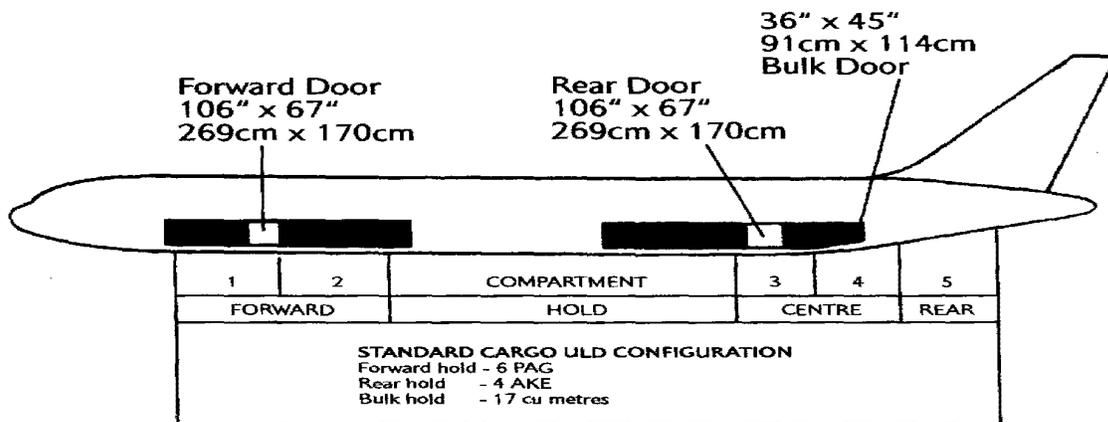
Boeing 757



Boeing 767



Boeing 777



(TACT , 2004 : 104)

2.2 Marítimo

Aproximadamente el 80% de la superficie de la tierra está cubierta por agua, por lo que es natural que el transporte marítimo sea un factor fundamental para el intercambio de los productos que demandan las diferentes regiones, además de que constituye una vía de comunicación natural.

Las características que este medio de transporte tiene son su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, volúmenes y valores.

Últimamente el transporte marítimo ha sufrido grandes cambios, tendientes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez así como su especialización.

Podemos encontrar diversos tipos de buques que se ajustan a las necesidades de carga como son los que cuentan con ventilación o refrigeración, para carga perecedera, graneleros, buques tanque, cementeros, que son diseñados para esa clase de mercancías, además, que se construyen para varios tipos, como los buques portacontenedores o los que pueden cargar mineral, granel y petróleo o aquellos que

pueden llevar un tipo de carga en un sentido de la ruta y cargar otro para el viaje de regreso. El bajo costo, comparado con los otros medios de transporte, particularmente para grandes volúmenes y grandes distancias, hacen de este modo el más idóneo para un alto porcentaje de los productos que se comercian internacionalmente. (Mercado, 2002 : 96)

En algunas ocasiones, aun donde el transporte terrestre es una posibilidad, por ejemplo a lo largo de una costa, se prefiere el tráfico marítimo de cabotaje por razones de economía y de volumen.

Tipos de Buques de Carga

(12 buques)

Cada buque es único en su construcción, no son producidos en serie con especificaciones estándares, sino que cada buque, de acuerdo a su futura utilidad, tiene su propio diseño.

Pero cada navío puede ser clasificado de acuerdo a sus funciones, como por ejemplo transporte de pasajeros, transporte de mercancías u otros. De acuerdo a sus

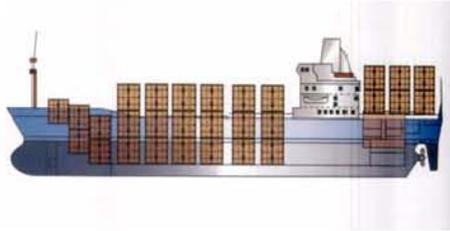
funciones referentes al transporte de mercancía, pueden ser presentados en tres categorías:

1. Buques de Carga
2. Buques de Carga Media y Soporte
3. Buques de Usos Varios

La importancia de conocer los tipos de buque es muy grande ya que por su variedad hay uno ideal para cada producto y la elección de un buque o contenedor equivocado puede ocasionar pérdidas económicas.

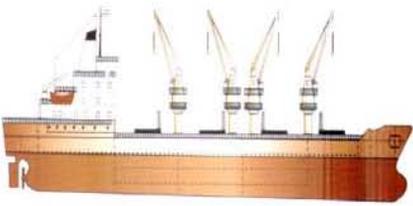
1. Buques de Carga

1. Buque de contenedores o Container Ship

	<ul style="list-style-type: none">*Características adaptables.*Cubiertas sin apertura o escotillas superiores.*Bahía adicional de carga para el traslado de carga seca o líquida.*Puntos específicos para contenedores eléctricos de refrigeración.*Bahía de carga totalmente refrigerada para el transporte de perecederos.
---	--

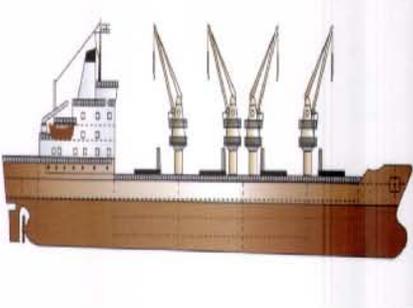
* Diseñado con una sola cubierta y bahía de carga que incluye arreglos especiales con divisiones de celdas para el transporte de contenedores. (Opesa 2004 : 16)

2. Buque de carga refrigerada o Refrigerated cargo

	<ul style="list-style-type: none">*Características adaptables*Carga lateral de mercancía por medio de elevadores.*Elevadores especiales a los lados para la carga de vehículos para carretera.
---	--

* Diseñado con cubiertas y bahías de carga que incluyen arreglos especiales para el transporte de carga de perecederos. (Opesa, 2004 : 16)

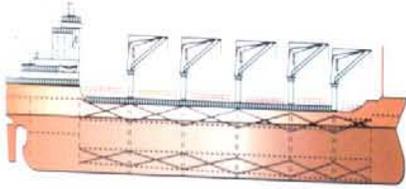
3. Buque de carga general o General cargo

	<ul style="list-style-type: none">*Características adaptables*Bahía única, de doble recubrimiento exterior y amplias aperturas para la carga.*Refuerzos para el traslado de carga pesada (incluido hierro / aluminio).*Bahías de carga equipadas con arreglos de seguridad para contenedores.*Cubierta superior equipada con arreglos de seguridad para contenedores.*Tanques especialmente diseñados para carga de mercancía líquida.*Espacio refrigerado para la carga de perecederos.*Carga adicional y espacios de carga para pallets.
---	---

*Diseñado con una sola bahía de carga que incluye un compartimiento o varios entre cubiertas, específicamente para varios tipos de carga. (Opesa 2004 : 17)

4. Buque de carga a granel o Bulk carrier

	<ul style="list-style-type: none">*Características adaptables*Bahías de carga a los lados .*Refuerzos para carga pesada (incluido hierro / aluminio).*Bahías equipadas para el transporte de
--	---

	<p>contenedores y vehículos. *Cubierta superior provista con anclaje para el transporte de bultos. *Restricciones de diseño y servicio relativo a las operaciones en lagos grandes, principalmente de Norteamérica.</p> <p>Modelos similares Carguero para madera Carguero para cemento Carguero para metales / combustible: Con instalaciones para transportar alternativamente (pero no al mismo tiempo) carga de combustible.</p>
---	---

*Diseñado con una sola bahía de carga, que incluye arreglos para tanques y bahías de carga diseñadas específicamente para el transporte de carga suelta de varios tipos de naturaleza homogénea. (Opesa 2004 : 17)

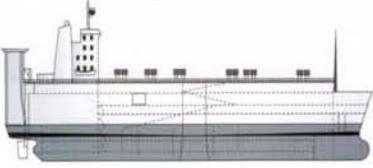
5. Buque tanque o Tanker

	<p>*Características adaptables *Carguero de combustible *Carguero de químicos *Carguero de combustibles / químicos *Carguero de gas líquido (usualmente tanques independientes) Carguero de gas líquido / químicos. *Otros (carguero de agua, de vino, jugos, etc.)</p>
---	--

* Diseñado con una sola bahía de carga que incluye un arreglo para uno o mas tanques independientes diseñados específicamente para el traslado de mercancía en forma líquida. (Opesa 2004 : 18)

6. Buque de carga rodante o Roro cargo

	<p>*Características adaptables *Cubiertas con rieles fijos para la carga de vehículos ferroviarios exclusivamente o simultáneamente con vehículos rodoviaros.</p>
--	--

	<p>*Mercancía adicional para ser descendida o ascendida desde la bahía de carga por las compuertas superiores o alternativamente, por equipo especializado de muelle.</p> <p>*Cabinas para los conductores de vehículos.</p> <p>*Maquinaria para la carga de pallets por los laterales de la nave.</p> <p>*Rampas internas o elevadores para el movimiento de la carga entre cubiertas.</p> <p>*Áreas o cubiertas equipadas con establos para el transporte de carga viva (estos establos pueden ser o no removidos)</p>
---	--

*Diseñado con cubiertas específicas para el traslado y transporte de vehículos ferroviarios y vehículos rodoviaros, y para mercancía que puede ser cargada y descargada por vehículos con ruedas. (Opesa 2004 : 18)

7. Buque de carga de vehículos o Vehicles carrier

	<p>*Diseñado con cubiertas y una superestructura específica para el traslado y la carga de vehículos carreteros nuevos.</p>
---	---

(Opesa 2004 : 18)

2. Buques de Carga Media y Soporte

8. Buque de abastecimiento o Offshore supply ship

	<p>*Características adaptables</p> <p>*Tanques bajo cubierta para el el transporte de todo o cemento</p> <p>*Barco de rescate</p> <p>*Barco bombero</p> <p>*Soporte para buceo</p> <p>*Transporte de combustible</p>
---	--

* Barco con una cubierta específicamente diseñada para el transporte y carga de equipos, contenedores, máquinas, etc., para abastecer de combustible o gas instalaciones de producción o exploración. (Opesa, 2004 : 19)

9. Buque para dragado o Dredger

	<ul style="list-style-type: none"> *Características adaptables *Carguero / Dragador *Dragador / Cargador de arena *Carguero / Dragador / cargador de arena
---	--

*Diseñado para remover el sedimento del fondo del mar. El sedimento puede ser redistribuido en el fondo del mar o ser llevado por varios medios a la costa. (Opesa, 2004 :19)

10. Buque Rompehielos o Ice Breaker

	<ul style="list-style-type: none"> *Características adaptables *Torre con cabrestante *Barco de suministros *Mantenimiento de faros y boyas *Laboratorios e instalaciones *Todas estas características pueden ser usadas simultáneamente con el uso del rompehielos.
---	--

*Diseñado para romper y crear un pasaje en el hielo para que puedan pasar otras naves mediante una potente fuerza propulsora y una proa especial. (Opesa, 2004 : 19)

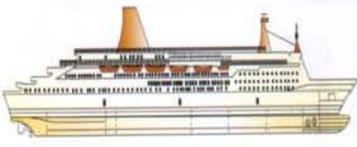
3. Buques de Usos Varios

11. Buque de pesca o Fishing ship

	<p>*Buque diseñado para atrapar peces por uno o mas medios, incluyendo pesca de arrastre por medio de redes hacia una rampa interna.</p>
---	--

(Opesa, 2004 : 20)

12. Buque de pasajeros o Passenger ship

	<p>*Características adaptables *Ferry *Pasajeros / Roro cargo *Pasajeros / Roro cargo / ferri</p>
---	--

* Diseñado con varias cubiertas y superestructura específicamente diseñada para el transporte de pasajeros con una pequeña capacidad de carga. (Opesa 2004: 20)

TIPOS DE CONTENEDORES (13 contenedores)

Clasificación de las unidades de carga .

Las unidades de carga en su mayoría son estandarizadas y pueden ser divididas en varios grupos:

1. Contenedores abiertos
2. Contenedores comunes o carga seca
3. Contenedores refrigerados
4. Contenedores aislantes
5. Contenedor tanque
6. Flat racks

Estos son los contenedores de mayor uso en el transporte marítimo

1. Contenedores abiertos u Open top

	OPEN TOP 20' x 8 x 8'6"		
	DIMENSIONES	Largo	5898 mm
		Ancho	2345 mm
		Altura	2346 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2300 mm
		Altura	2215 mm
	APERTURA TECHO	Largo	5492 mm
		Ancho	2184 mm
	TARA	2360 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	28128 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	30480 kg		
CAPACIDAD	32.4 m ³		

* Presentan el techo removible de lona, especialmente diseñado para transporte de cargas pesadas o de grandes dimensiones. Permiten la carga y descarga superior. Ejemplos maquinarias pesadas, planchas de mármol, etc. (Opesa, 2004: 22)

2. Open top 40'

	OPEN TOP 40' x 8 x 8'6"		
	DIMENSIONES	Largo	12024 mm
		Ancho	2352 mm
		Altura	2324 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2300 mm
		Altura	2215 mm
	APERTURA TECHO	Largo	5492 mm
		Ancho	2184 mm
	TARA	2360 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	28120 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	30480 kg		
CAPACIDAD	32.4 m ³		

* Presentan el techo removible de lona, especialmente diseñado para transporte de cargas pesadas o de grandes dimensiones. Permiten la carga y descarga superior. Ejemplos: maquinarias pesadas, planchas de mármol, etc (Opesa, 2004 : 22)

2. Contenedores comunes o carga seca

3. Contenedor standard 20´

	CONTENEDOR STANDARD 20´ x 8 x 8´6"		
	DIMENSIONES	Largo	5898 mm
		Ancho	2352 mm
		Altura	2393 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2340 mm
		Alto	2280 mm
	TARA	2300 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	28180 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	30480 kg		
CAPACIDAD	33.2 m ³		

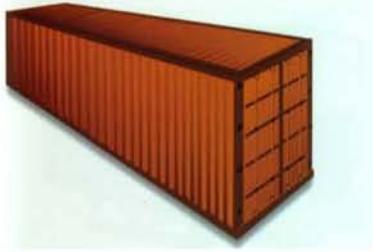
* Contenedores disponibles y preparados para cualquier carga seca normal, como pallets, bolsas, cajas, etc. (Opesa, 2004 : 22)

4. Contenedor standard 40´

	CONTENEDOR STANDARD 40´ x 8 x 86´		
	DIMENSIONES	Largo	12032 mm
		Ancho	2352 mm
		Altura	2393 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2340 mm
		Alto	2280 mm
	TARA	3750 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	28750 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	32500 kg		
CAPACIDAD	67.7 m ³		

* Contenedores disponibles y preparados para cualquier carga seca normal, como pallets, bolsas, cajas, etc. (Opesa, 2004 : 22)

5. Contenedor standard HC

	CONTENEDOR HIGH CUBE 40' x 8 x 9'6"		
	DIMENSIONES	Largo	12032 mm
		Ancho	2352 mm
		Altura	2698 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2340 mm
		Alto	2585 mm
	TARA	3940 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	28560 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	32500 kg	
CAPACIDAD	76.4 m ³		

* Especial para cargas voluminosas como tabaco, carbón, etc. (Opesa, 2004 : 23)

3. Contenedores refrigerados

6. Contenedor con control de temperatura 20'

	VNTNR C CONTROL DE TEMPERATURA		
	DIMENSIONES	Largo	5444 mm
		Ancho	2268 mm
		Altura	2272 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2276 mm
		Alto	2261 mm
	TARA	3080 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	27,400 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	30480 kg	
CAPACIDAD	28.1 m ³		

* Con equipo propio de generación de frío. Diseñados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes sobre bajo cero. Ejemplo: carne, pescado, frutas, etc. (Opesa, 2004 : 24)

7. Contenedor con control de temperatura 40'

	CNTNR C CONTRL TEMPERATURA 40' x 8 x 8'6"		
	DIMENSIONES	Largo	11561 mm
		Ancho	2280 mm
		Altura	2249 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2280 mm
		Alto	2205 mm
	TARA	4800 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	27700 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	32500 kg		
CAPACIDAD	59.3 m ³		

* Con equipo propio de generación de frío. Diseñados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes sobre bajo cero. Ejemplo: carne, pescado, frutas, etc. (Opesa, 2004 : 24)

8. Contenedor con control de temperatura 40' HC

	CNTNR C CONTRL DE TEMP 40' x 8 x 9'6"		
	DIMENSIONES	Largo	11561 mm
		Ancho	2268 mm
		Altura	2553 mm
	APERTURA DE PUERTA	Ancho	2276 mm
		Alto	2501 mm
	TARA	4850 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	29150 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	34000 kg		
CAPACIDAD	67 m ³		

* Con equipo propio de generación de frío. Diseñados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes sobre bajo cero. Ejemplo: carne, pescado, frutas, etc. (Opesa, 2004 : 24)

4. CONTENEDORES AISLANTES

9. Contenedor insulado

	CONTENEDOR INSULADO 20´ x 8 x 8´		
	DIMENSIONES	Largo	5750 mm
		Ancho	2260 mm
		Altura	2110 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2300 mm
		Alto	2215 mm
	TARA	2780 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	24220 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	27000 kg		
CAPACIDAD	29.8 m ³		

* Sin equipo generador de frío. Preparados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes. Ejemplo: manzanas, frutas, etc. (Opesa, 2004 : 25)

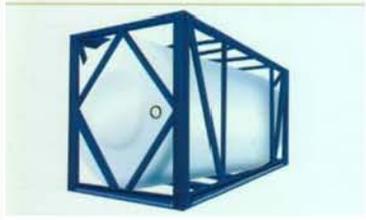
10. Contenedor insulated

	CONTENEDOR INSULADO 20´ x 8 x 8´6"		
	DIMENSIONES	Largo	5444 mm
		Ancho	2300 mm
		Altura	2250 mm
	APERTURA PUERTA	Ancho	2300 mm
		Alto	2215 mm
	TARA	2780 kg	
	PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	24220 kg	
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	27000		
CAPACIDAD	29.8 m ³		

* Sin equipo generador de frío. Preparados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes. Ejemplo: manzanas, frutas, etc. (Opesa, 2004 : 25)

5. CONTENEDOR TANQUE

11. Contenedor Tanque

	<p>Existen múltiples aplicaciones y diseños de estos contenedores. Los hay revestidos para el transporte de productos químicos corrosivos, o para la carga de aceites y vinos. Hay disponibilidad de equipos con calefacción para otras carga especiales. Las especificaciones de las medidas varían de acuerdo a cada fabricante.</p>
---	--

(Opesa, 2004 : 25)

6. FLAT RACKS

12. Flat rack 20´

	<table border="1"> <tr> <td colspan="3">FLAT RACK</td> </tr> <tr> <td colspan="3">20´ x 8´ x 8.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">DIMENSIONES</td> <td>Largo</td> <td>5940 mm</td> </tr> <tr> <td>Ancho</td> <td>2345 mm</td> </tr> <tr> <td>Altura</td> <td>2346 mm</td> </tr> <tr> <td>TARA</td> <td colspan="2">4030 kg</td> </tr> <tr> <td>PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA</td> <td colspan="2">28470 kg</td> </tr> <tr> <td>PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL</td> <td colspan="2">32500 kg</td> </tr> </table>	FLAT RACK			20´ x 8´ x 8.6			DIMENSIONES	Largo	5940 mm	Ancho	2345 mm	Altura	2346 mm	TARA	4030 kg		PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	28470 kg		PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	32500 kg	
FLAT RACK																							
20´ x 8´ x 8.6																							
DIMENSIONES	Largo	5940 mm																					
	Ancho	2345 mm																					
	Altura	2346 mm																					
TARA	4030 kg																						
PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	28470 kg																						
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	32500 kg																						

* Con terminados fijos o rebatibles, sin laterales. Diseñados para el transporte de carga de grandes dimensiones. Ejemplo, maquinarias, etc.(Opesa, 2004 : 26)

13. Flat Rack 40´

	<table border="1"> <tr> <td colspan="3">FLAT RACK</td> </tr> <tr> <td colspan="3">40´ x 8´ x 8´6"</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">DIMENSIONES</td> <td>Largo</td> <td>12132 mm</td> </tr> <tr> <td>Ancho</td> <td>2400 mm</td> </tr> <tr> <td>Altura</td> <td>2135</td> </tr> <tr> <td>TARA</td> <td colspan="2">5000 kg</td> </tr> <tr> <td>PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA</td> <td colspan="2">40000 kg</td> </tr> <tr> <td>PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL</td> <td colspan="2">45000 kg</td> </tr> </table>	FLAT RACK			40´ x 8´ x 8´6"			DIMENSIONES	Largo	12132 mm	Ancho	2400 mm	Altura	2135	TARA	5000 kg		PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	40000 kg		PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	45000 kg	
FLAT RACK																							
40´ x 8´ x 8´6"																							
DIMENSIONES	Largo	12132 mm																					
	Ancho	2400 mm																					
	Altura	2135																					
TARA	5000 kg																						
PESO BRUTO MÁXIMO DE CARGA	40000 kg																						
PESO BRUTO MÁXIMO TOTAL	45000 kg																						

* Con terminados fijos o rebatibles, sin laterales. Diseñados para el transporte de carga de grandes dimensiones. Ejemplo, maquinarias, etc. (Opesa, 2004 : 26)

SISTEMA PORTUARIO MEXICANO



Actualmente existen rutas diseñadas de acuerdo a las necesidades del exportador / importador, éstas pueden elegirse por rapidez o precio, para esto y dependiendo de si nuestro embarque es nacional o internacional, podemos seleccionar el puerto mas conveniente.

Puertos Mexicanos :

1. Altamira

2. Coatzacoalcos
3. Dos Bocas
4. Ensenada
5. Guaymas
6. Lázaro Cardenas
7. Manzanillo
8. Mazatlán
9. Progreso
10. Madero
11. Puerto Vallarta
12. Tampico
13. Topolobampo
14. Tuxpan
15. Veracruz
16. Acapulco

De ésta lista de 16 puertos, los mas usados en comercio internacional solo son 4 :
Manzanillo, Veracruz, Altamira y Lázaro Cardenas ya que son los que cuentan con la infraestructura necesaria de comercialización.

A continuación presento a manera de resumen, las características principales de cada puerto para conocer así su importancia y aprovechamiento.

Puerto Altamira, Tamaulipas.

La participación de Altamira en el movimiento portuario nacional durante 2003 fue la siguiente: el puerto ocupó el cuarto lugar nacional en el manejo de carga comercial participando con el 11.27% del total nacional; el cuarto lugar en número de buques

atendidos con el 9%; el primer lugar en el manejo de fluidos petroquímicos con el 43.40% y el tercer lugar en carga contenerizada con el 20.32% del tonelaje nacional.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Automóviles Acero Estructuras metálicas Madera y peletería
	Granel agrícola	Soya / Maíz
	Granel mineral	Coque de petróleo Mineral de hierro
	Contenerizada	Autopartes
TONELAJE MANEJADO	Altura : * Importación * Exportación	7,546,211.00 ton 5,836,167.00 ton 1,710,044.00 ton
	CABOTAJE	39,839.00 ton

(SCT, 2004 : 18)

Puerto Coatzacoalcos, Veracruz.

Durante el 2003 el puerto manejó 31 millones de toneladas correspondientes a petróleo, sus derivados y productos petroquímicos diversos y 3 millones de carga general, fluidos químicos, graneles minerales y agrícolas. Esto representa mas carga combinada que cualquier otro puerto de México.

Dentro de sus terminales especializadas, destaca la Terminal de Servicio Intermodal de Ferrobuses, que une por ferrocarril al puerto, el interior del país y Centroamérica con la red ferroviaria del Este de Estados Unidos a través del Puerto de Mobile, Alabama.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Automóviles Acero Estructuras metálicas Madera y peletería
	Granel agrícola	Soya / Maíz
	Granel mineral	Coque de petróleo Mineral de hierro
	Contenerizada	Autopartes
TONELAJE MANEJADO	Altura :	2,562,201 ton
	* Importación	1,397,170 ton
	* Exportación	1,165,031 ton
	Cabotaje	460,778 ton

(SCT, 2004 : 18)

Puerto Dos Bocas, Tabasco.

Es el puerto de exportación petrolera mas importante de México. La construcción del puerto se inició durante el auge petrolero, a fines de la década de los sesenta, e inició operaciones en 1982.

El puerto se ubica en la llamada región del Grijalva que concentra el 85% de la población y el grueso tanto de la infraestructura urbana como de la actividad económica, agrícola, ganadera y petrolera de Tabasco.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Madera Insumos para la actividad petrolera Tubería, chatarra, etc. Combustibles y lubricantes
	Granel agrícola	Plátano, limón, papaya, cacao, naranja.

	Granel mineral	Coque de petróleo Barita, bentonita, cemento.
	Fluidos	Petróleo
	Contenerizada	Frutas tropicales y carga general.
TONELAJE MANEJADO	Altura :	31,948,229 ton
	* Importación	n/a
	* Exportación	31,948,229 ton
	Cabotaje	1,022,639 ton

(SCT, 2004 : 20)

Puerto Ensenada, Baja California Norte.

Ensenada es un puerto dinámico de vocación múltiple, que desarrolla actividades comerciales, industriales, agrícolas, turísticas y pesqueras, además cuenta con terminales de cruceros, contenedores y productos pétreos.

En la región se cuenta con 86 parques y centros industriales, tres aduanas fronterizas y una marítima en el puerto de Ensenada y la concentración de 878 maquiladoras.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Perecederos : atún, sardina, Materiales para construcción Rollos de acero, madera Yates y maquinaria
	Granel agrícola	Trigo
	Granel mineral	Coque de petróleo, cemento, caliza, grava y arena.
	Contenerizada	Componentes electrónicos, productos audio y video, resinas, rollos de aluminio, sardina, atún, etc.

TONELAJE MANEJADO	Altura :	1,705,805 ton
	* Importación	164,652 ton
	* Exportación	1,541,153 ton
	Cabotaje	726,012 ton

(SCT, 2004 : 20)

Puerto Guaymas, Sonora.

El Puerto de Guaymas cuenta con una terminal de silos con capacidad de 68,000 toneladas además de poseer bodegas, cobertizo y patios para el almacenamiento de producto, con movimiento de carga marítima en las modalidades de tráfico de altura (importación / exportación), cabotaje y tránsito internacional.

Puerto Manzanillo, Colima.

Con un crecimiento anual del 19%, el puerto de Manzanillo es el número uno del país en movimiento de contenedores y la puerta principal hacia el oeste de Estados Unidos y Canadá de mercancías provenientes de Asia.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Parafina, fertilizante, triplay, productos de acero, rollos de papel, autos.
	Granel agrícola	Trigo, canola, avena, sorgo.
	Granel mineral	Cemento, carbón, yeso.
	Fluidos	Aceite de palma.
TONELAJE MANEJADO	Altura :	9,900,649 ton
	* Importación	6,260,476 ton
	* Exportación	3,640,173 ton
	Cabotaje	2,403,161 ton

(SCT, 2004 : 22)

Puerto Mazatlán, Sinaloa.

Los principales productos que se transportan en tráfico de altura son de origen agrícola, en especial de la región centro y norte del estado de Sinaloa, siendo los importadores mas importantes los países del mediterráneo entre ellos Italia y España.

Productos como garbanzo, atún, pasta de tomate y frijol, son sus principales cargas manejadas, representando un 85% del total. Últimamente se ha adicionado un interesante tráfico de importación y exportación de vehículos.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Madera, rollos de lámina, vehículos, atún.
	Granel mineral	Madera, garbanzo.
TONELAJE MANEJADO	Altura :	320,341 ton
	* Importación	184,814 ton
	* Exportación	135,527 ton
	Cabotaje	851,966 ton

(SCT, 2004 : 24)

Puerto Progreso, Yucatán.

El puerto de Progreso tiene una doble vocación, comercial y turística, ubicación estratégica de conexión entre Mercados Europeos, norte, centro y Sudamérica, amplias oportunidades de inversión para nuevos proyectos, servicio de calidad mundial para movimiento de carga de altura y cabotaje, fomentando una cultura de preservación del medio ambiente, estratégicamente ubicado en la región del mayor

movimiento mundial de turistas de cruceros, polo de desarrollo Económico-Comercial del Sureste Mexicano.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Cemento, henequen, madera
	Granel agrícola	Soya, sorgo, maíz, trigo, cánola.
	Granel mineral	Coke, sal, fosfatos.
	Contenerizada	Textiles
TONELAJE MANEJADO	Altura :	1,919,903 ton
	* Importación	1,773,435 ton
	* Exportación	146,468 ton
	Cabotaje	1,646,527ton

(SCT, 2004 : 26)

Puerto Madero, Chiapas.

El puerto esta ubicado en una región de gran potencial del sector agropecuario y atractivos ecoturísticos. El puerto cuenta con 727 hectáreas de reserva territorial, un parque industrial con todos los servicios para la instalación de industrias agropecuarias, pesqueras, maquiladoras y turísticas así como terminales marítimas diversas.

<u>PRINCIPALES MERCANCIAS</u>	Atún, camarón, tiburón, café, banano, azúcar, mango, fertilizantes minerales.
--	---

(SCT, 2004 : 28)

Puerto Vallarta, Jalisco

Puerto Vallarta se localiza en el litoral del Pacífico, al centro de la Bahía de Banderas, sobre la costa de Jalisco. El propio mercado definió al turismo como la actividad principal de Puerto Vallarta, por lo que el recinto portuario únicamente tiene tráfico de cruceros y embarcaciones menores que realizan recorridos por la bahía.

ACTIVIDAD PORTUARIA	Principales líneas de cruceros	Línea Crucero Carnaval Realeza del Caribe Cruiceros Princesa Línea Holandesa Americana Línea de Crucero noruego Línea Crucero Celebre
ACTIVIDAD TURÍSTICA	Volumen de pasajeros anual * Cruceros internacionales * Cruceros locales	402,787 en 200 arribos en 2004 458,000 en 7,115 recorridos en 2004

(SCT, 2004 : 30)

La terminal marítima cuenta con una infraestructura portuaria (muelles, patios, jardines, andadores, entre otros) con una vocación 100% turística: dos posiciones de atraque para atender simultáneamente a igual número de cruceros; 2 muelles para recibir cruceros. Tres posiciones de fondeo y muelles tenders para el embarque y desembarque de pasajeros.

El puerto ofrece los servicios portuarios de atraque, pilotaje, amarre de cabos, suministro de agua potable y electricidad, recolección de basura, de aguas residuales,

de aceites quemados y los servicios generales a sus visitantes tales como taxis, guías turísticas, cambio de moneda, entre otros.

Puerto Tampico, Tamaulipas.

Desde su fundación, el puerto ha sido un factor determinante en el desarrollo comercial, político, social y económico de la región sur del Estado de Tamaulipas y la zona norte del Estado de Veracruz.

Un reflejo detonante de su crecimiento, es el establecimiento cercano de importantes complejos petroquímicos e industriales que buscan sus facilidades e instalaciones para realizar el comercio exterior.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Lámina de acero, madera, alambtrn, tubería, vigas.
	Granel agrícola	Soya, maíz, avena.
	Granel mineral	Cemento, ácido de zinc y cobre.
TONELAJE MANEJADO	Altura :	4,490,284 ton
	* Importación	2,586,489 ton
	* Exportación	1,903,795 ton
	Cabotaje	5,410,349ton

(SCT, 2004 : 32)

Puerto Topolobampo, Sinaloa.

Constituye un apoyo fundamental para el desarrollo de las nuevas industrias establecidas, parques industriales de la región, así como para las actividades agropecuarias, pesqueras, comerciales, y turísticas del sur de Sonora, centro y norte

de Sinaloa y Chihuahua. Inaugurado en 1991 para consolidar las expectativas comerciales de la región noroeste de México. El puerto, al contar con la infraestructura y facilidades para el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales, así como las adecuadas condiciones para recepción de grandes buques, constituye un catalizador para el intercambio de productos con los mercados de Asia y Sudamérica y los estados de Kansas, Nuevo México y Texas , en los Estados Unidos.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Carga Ro-ro, varilla, fertilizantes.
	Granel agrícola	Maíz.
	Granel mineral	Cemento.
TONELAJE MANEJADO	Altura :	385,080 ton
	* Importación	385,080 ton
	* Exportación	N/A
	Cabotaje	1,188,123 ton

(SCT, 2004 : 34)

Puerto Tuxpan, Veracruz.

El puerto de Tuxpan se encuentra ubicado en el municipio y ciudad del mismo nombre en el estado de Veracruz. Tiene una altitud de 6 metros sobre el nivel del mar, localizado en la zona de mayor producción nacional de cítricos. Tiene acceso a la costa este de E.U.A. y Canadá, Centroamérica y Sudamérica, Europa y África y es el puerto comercial mas cercano al Distrito Federal.

MERCANCIAS PRINCIPALES	Carga general	Bobinas, placas y ángulos de acero.
	Granel agrícola	Maíz, trigo, sorgo, arroz, frijol de soya.

	Granel mineral	Fosfato
	Flúidos	Solventes químicos, sosa cáustica, alcohol etílico.
TONELAJE MANEJADO	Altura :	6,210,358 ton
	* Importación	6,206,650 ton
	* Exportación	3,708 ton
	Cabotaje	4,159,955 ton

(SCT, 2004 : 36)

Puerto Veracruz.

Veracruz es el puerto más antiguo e importante del país y la puerta de entrada de mercancías que vienen de la costa este de los Estados Unidos Sudamérica y Europa para un mercado compuesto por 61 millones de consumidores, distribuidos en 41 estados del centro y sur del país.

Operan más de 173 agencias aduanales asociadas, 2 empresas ferroviarias, 36 líneas navieras con servicio regular a los Estados Unidos, Canadá, Europa, Centroamérica, Sudamérica, Asia, Cuenca del Pacífico y Oceanía a través del Canal de Panamá; 42 agencias navieras, 22 compañías cesionarias, cuenta con Centro de Control de Tráfico Marítimo, maneja un sistema de intercambio electrónico de datos que automatiza las operaciones y disminuye los tiempos por gestión de trámites administrativos que redundan en ahorro de costos para la comunidad portuaria; además, la aduana cuenta con la operación de equipos de rayos gamma a fin de agilizar el movimiento.

PRINCIPALES MERCANCIAS	Carga general	Lámina de acero, madera, alambrière, tubería, vigas.
	Granel agrícola	Soya, maíz, avena.
	Granel mineral	Cemento, ácido de zinc y cobre.
TONELAJE MANEJADO	Altura :	4,490,284 ton
	* Importación	2,586,489 ton
	* Exportación	1,903,795 ton
	Cabotaje	5,410,349ton

(SCT, 2004 : 38)

Puerto Lázaro Cárdenas.

Actualmente en nuestro país existe un puerto con capacidad de ser puerto pivote o HUB este puerto es Lázaro Cárdenas en Michoacán, esto es de vital importancia ya que desde su origen en 1974, el Puerto Lázaro Cárdenas se ha caracterizado por ser un puerto industrial y comercial en donde se asienta la zona productora de acero más importante del país. A lo largo de 30 años, ha mantenido tasas de crecimiento constantes en el manejo de carga. Tan solo en los últimos doce la tasa de crecimiento fue de 14% anual promedio.

Las modernas instalaciones del Puerto Lázaro Cárdenas están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas en un puerto industrial y comercial de su magnitud. El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas y fluidos.

Lázaro Cárdenas es el único puerto de México con 18.00 metro de profundidad en su canal de acceso y 16.50 metros de profundidad en la dársena principal de ciaboga. Es, además, el único puerto que está protegido y puede recibir embarcaciones de hasta 150 mil toneladas de desplazamiento.

En el sector de contenedores se llevó con éxito la licitación de la Terminal de Contenedores en Abril de 2003, adjudicándose a la empresa COTSA, misma que se asoció posteriormente con Hutchinson Port Holdings, el mayor operador de terminales portuarias en el mundo.

Las proyecciones en el 2004 fueron contundentes, operar 40 mil TEUS y en dos años alcanzar la cifra de 200 mil, siendo el detonante para iniciar la construcción de la nueva terminal que constará de cien hectáreas, tres frentes de atraque y 16 metros de profundidad, lo que significa, madurado el proyecto, manejar 1.8 millones de TEUS anuales y alcanzar la categoría de Puerto Hub o pivote.

En lo que se refiere al sector automotriz, en 2002 se inició la pavimentación de 14.1 hectáreas para almacenamiento de vehículos y se tiene un contrato con la empresa Grupo Centurión para operar 30 mil autos anuales. Esta iniciativa ha provocado un interés positivo por parte de otras firmas automotrices como Toyota, Chrysler, Nissan

y VW, que ven al puerto como la opción más viable para incrementar este tipo de tráfico.

En lo que respecta al sector energético, en febrero de 2004 la compañía Respol YPF, se adjudicó la licitación para la construcción de una terminal de gas natural y planta de regasificación que tiene como objetivo suministrar la zona del Bajío y centro del país de este energético a las industrias de acero instaladas en el puerto y las centrales eléctricas de la región. Lo anterior representa una inversión global de 500 millones de dólares y la etapa de construcción arranca en el 2007 con la meta de iniciar operaciones el 2008.

En el sector de carga general, se trabaja actualmente en los estudios de mercado para identificar la logística de transporte como son costos, rutas y productos de carga general adicional a la que operan las industrias actuales. Se estima captar un mercado de alrededor de 800 mil toneladas anuales. (SCT, 2004 : 44)

Alianzas.

Como se ha mencionado ya, la teoría en que se basa este trabajo es la teoría de Globalización, y la podemos ver claramente manifestada en el fenómeno de alianzas a nivel mundial de diversas compañías dedicadas a cualquier sector, en este caso las

alianzas de compañías marítimas son las que nos competen y siendo un tema poco investigado me permito citar al Dr. Salgado en los siguientes párrafos.

" Luego podemos concluir que nuestra flota mercante es casi inexistente dentro del contexto mundial y por ende su participación en nuestro comercio exterior es nula. Pero lo mas grave de todo es que la participación de México en las grandes alianzas marítimas que se están llevando a cabo alrededor del mundo, es prácticamente imposible ya que mientras nuestros gobiernos no se percaten de la necesidad que tenemos de una flota mercante propia y por lo mismo de una legislación marítima avanzada y al día, pero sobre todo acorde con la realidad marítima nacional e internacional no podremos considerarnos realmente un país por naturaleza. Tampoco se puede pensar en establecer puertos pivotes o centralizadores (Puertos HUB), pues únicamente contamos con la terminal portuaria de Lázaro Cárdenas, Michoacán, que tiene una capacidad para recibir buques de 120,000 TRB, en el cual se han fijado los intereses norteamericanos, ante el posible congestionamiento de Los Ángeles y Long Beach, sus puertos HUB en el Pacífico. (Salgado y Salgado, 2006 : 14)

" Las grandes obras Geopolíticas que hace varios siglos demostraron la importancia del Mar en el dominio de la tierra, se traducen actualmente en las grandes alianzas marítimas que se están llevando a cabo por las empresas navieras mas grandes del

mundo, las cuales se están apoderando poco a poco del comercio internacional, además de que han ido controlando prácticamente el transporte en contenedores, sistema logístico que mas facilita el transporte en general y que ha dado lugar al transporte multimodal internacional de mercancías.” (Salgado y Salgado, 2006 : 15)

“ Esas grandes empresas han llevado a cabo profundas reformas :

- a) De carácter teórico.
- b) De carácter organizativo
- c) De carácter político
- d) De carácter portuario, traducidas en los cambios estructurales de índole físico, dando lugar a los puertos pivotes o centralizadores (Puertos Hub).
- e) De carácter marítimo, que son las llevadas a través de las grandes alianzas.”

(Salgado y Salgado, 2006 : 16)

“Actualmente el movimiento mundial de contenedores alcanza ya una cifra de poco mas de 300 millones de “transport equivalent units” o TEUS distribuidos de la siguiente manera :

Asia 54 %

Europa 20 %

Norteamérica sin México 13 %

América Latina y el Caribe 7 %

Australasia 2%

Otros 4 %

Los puertos HUB de carácter global se encuentran distribuidos por continente de la siguiente manera :

Asia : Hong Kong, Kaohsiung, Kobe, Pusan, Shanghai y Singapur.

Europa : Amberes, Felixtowe, Hamburgo y Rotterdam.

Estados Unidos : Long Beach, Los Angeles y Nueva York.

Medio Oriente : Dubai.

Las principales alianzas marítimas que se han dado en el mundo son :

1. La "Grand Alliance", integrada por la naviera británica P&O, la germana Hapag Lloyd (HL), la japonesa Nipon Yusen Kaisha (NYK) y la singapuresa Neptune Orient Line (NOL). A las que se unirían más tarde la holandesa Nedloyd adquirida por la P&O. La americana Ships que la compró la Hapag Lloyd, la taiwanesa Orient Overseas Container Line (OOCL) y la malaya Malasia International Shipping

corporation (MISC). La NOL al comprar la naviera estadounidense American President Line (APL) salió de la alianza para integrarse a otra.

2. La "Unique Global Alliance" formada por las naviera danesa Maersk line y la estadounidense Sea Land, que se han unido, ambas reciben fuertes subsidios del gobierno de los Estados Unidos consistentes en contratos otorgados por ese gobierno y además de una suma anual de 2.1 millones de dólares. Estas empresas navieras más tarde compraron las empresas P & O y Nedlloyd, con lo que se convirtieron en la empresa más grande en el ramo del transporte de contenedores, ya que controlan alrededor del 22.4% del comercio mundial a través de esas cajas. Por lo mismo no sabemos cual será el destino de la alianza anterior, con la salida de la NOL y la OOCL primero y más tarde de las navieras antes citadas.

3. La "New World Alliance", compuesta por la NOL y la American President Line, la Mitsui Osaka Line (MOL), la Orient Overseas Container Line (OOCL) y la Coreana Huynday.

4. La "United Alliance" que conforman la Coreana Hanjin, DRS Senator que pertenece en un 80% a la anterior y la china Cho Yang, a las que se unió más tarde la United Arabian Shipping.

5. La "CKYH Alliance" llamada así por las letras iniciales de las empresas navieras que la integran, la china COSCO Container Line, la japonesa K Line, la china Yang Ming Line y la coreana Hanjin Shipping Co., con la DRS Senator Line. Estas dos últimas empresas navieras forman parte además de la alianza anterior. La COSCO ya ordenó la construcción de tres buques portacontenedores de 8,600 TEUS, es decir, alrededor de 172,000 TRB.

El resultado obtenido por estas grandes alianzas, es que se han ido apoderando del comercio internacional a través de los contenedores del mundo, a tal grado que para 2003 ya controlaban el 66.1 % del comercio transpacífico de contenedores y el 89.6% del total del mundo." (Salgado y Salgado, 2006 : 17)

IMPORTACIÓN MARÍTIMA

Dentro de las leyes mexicanas hay muchos regímenes de importación, dependiendo de las necesidades del importador y del tipo de mercancía a importar.

Definitiva: Se entiende por importación definitiva la entrada de mercancías de procedencia extranjera para permanecer en territorio nacional por tiempo ilimitado con el pago de permisos e impuestos. También se considera como importación definitiva las mercancías ingresadas para procesos de transformación, elaboración o reparación que paguen impuestos a través de un banco.

Pitex: Programa de importación temporal relacionada con los productos que serán exportados. Es entendido como Pitex la entrada de esos que son internados para la transformación, elaboración o procesos de reparación.

El tiempo autorizado para permanecer en el país es: dos años para los productos mencionados arriba, un año para los consumibles y los términos de autorización durarán tanto como dure el programa.

Temporal: Es usado para el retorno de las mercancías a su ciudad original sin haber sufrido modificación alguna y habiendo permanecido en una misma ciudad dentro de un período autorizado por 6 meses.

Es necesario para una operación temporal tener en México la factura comercial por lo menos una semana antes de la llegada de las mercancías para así poder presentar

ante la S.H.C.P. (Secretaría de Hacienda y Crédito Público) una carta notificando que dichas mercancías serán importadas temporalmente.

Maquila: Es usado para importar mercancías en territorio nacional por maquiladoras y está destinada a la elaboración, transformación o reparación y forma parte de un programa autorizado y es proporcionado por un agente aduanal, previamente solicitado por un importador y es libre de recargos. La maquila es también entendida como el programa para producir mercancías para compañías extranjeras en México.

Cuenta Aduanera: Es usada en operaciones de importación de mercancías destinadas a la transformación, elaboración o proceso de reparación, con el pago de permisos e impuestos a través de un depósito bancario de la cuenta aduanera con un futuro retorno de las mismas una vez que las mercancías sean retornadas fuera de México.

Drawback: El importador debe pagar los impuestos y permisos de las mercancías al momento de su llegada y entonces preparar el impuesto drawback que será aplicado para el producto terminado una vez que este ha dejado el país. Este impuesto es regresado al importador en un 60% o 70% y en el mejor de los casos en un 90%.

Proceso de importación:

Para poder realizar el proceso de importación detallada y correctamente hay que verificar los siguientes pasos:

1. Llegada de las mercancías y revisión física del nombre de la embarcación por el transportista así como las mercancías contra el manifiesto de carga.
2. Liberación y recolección de documentos en la línea transportista en México o el puerto de llegada.
3. Desconsolidación (breakbulk cargo)
4. Aviso al importador
5. Aviso al agente aduanal
6. Facturación de gastos
7. Elaboración de una revisión previa de las mercancías antes de presentar la documentación ante la aduana, mejor conocida como "previo" a través del agente aduanal. El previo es usado para verificar que las mercancías importadas son las mismas que las declaradas en la factura comercial ya que el importador es responsable por la importación y podría ser sujeto de altas multas o incluso de perder su patente si las mercancías y las facturas no coinciden entre sí.

8. Elaboración de la declaración aduanera por el agente aduanal.
9. Solicitud de pago de impuestos y permisos de importación.
10. Validación del pedimento con la aduana presentando el pago de impuestos y permiso y obtener así sello y firma de aprobación por parte de las autoridades aduaneras.
11. Pago de pedimentos en módulos bancarios.
12. Pago de arrastre y almacenajes en la línea naviera o el puerto de entrada.
13. Cargo de las mercancías en el transporte que las llevará a destino final.
14. Entrada al sistema aleatorio fiscal (luz fiscal), este es un sistema aduanero para verificar que los embarques corresponden a los documentos que están pagando y además deben ser aprobados por dos luces fiscales. Dependiendo del resultado de la primera luz la carga será inspeccionada o no (Luz verde corresponde a inspección libre / luz roja corresponde a inspección física por el agente aduanal).

La carga puede ser inspeccionada en la segunda luz aún y si la primera vez tuvo también luz roja. El tiempo para una inspección física puede variar desde 1 hora hasta 5 horas dependiendo del tipo y cantidad de mercancías y finalmente de la cantidad de embarques que estén antes del propio esperando para ser inspeccionados.

15. Revisión física por la policía fiscal, quienes revisan que tanto el número de guías Master y House en las etiquetas de los empaques coincida con los documentos.

16. Finalmente la liberación de las mercancías para poder ser transportada a destino final.

Documentos básicos solicitados para una importación

-Carta de instrucción

-Factura comercial

-Lista de empaque

-Certificado de origen

* El certificado de origen solicitado depende del país de origen (GATT, TLC, EUR1, etc...)

* Dependiendo del producto a importar, podrán haber documentos adicionales (visas textiles, certificado DGR, etc)

Documentos solicitados para una importación temporal

-Carta de instrucción

-Factura comercial, misma que debe contener una descripción de las mercancías así como una nota explicando que las mercancías son temporales.

* El certificado de origen solicitado depende del país de origen (GATT, TLC, EUR1, etc...)

* Dependiendo del producto a importar, podrán haber documentos adicionales (visas textiles, certificado DGR, etc)

EXPORTACIÓN MARITIMA

Una vez determinado el tipo de contenedor requerido, el exportador deberá tener especial cuidado en el tipo de servicio solicitado. De acuerdo a las leyes mexicanas dentro de los diversos tipos de exportaciones, las mas comunes son :

Definitiva: Una exportación definitiva es entendida como la salida de mercancías de territorio nacional por tiempo indefinido.

Temporal: Una exportación temporal es entendida como la salida de mercancías para su transformación, reparación o elaboración en el extranjero y posteriormente ser retornadas a México.

Temporal para ser regresada a México sin haber sido modificadas: En este tipo de exportación, las mercancías permanecen en un mismo Estado con la finalidad de participar en exhibiciones, convenciones o eventos deportivos o culturales.

Altex: Dentro de este rango se encuentran las compañías altamente exportadoras y deben estar registradas ante la Secretaría de Economía y S.H.C.P.

Proceso de Exportación Marítima

Una vez que se ha determinado el equipo requerido de acuerdo a dimensiones y peso de las mercancías, así como el tipo de exportación requerido, es muy importante no descuidar el proceso de exportación que consta de los siguientes pasos:

1. Presentación de documentación y carta de instrucciones por parte del exportador.
2. Revisión física de peso y dimensiones del embarque para poder compararlas con lo manifestado en la documentación del exportador.
3. Reservación de espacios con la línea marítima seleccionada.
4. Elaboración de el Bill of Lading (Master and House).
5. Entrega de documentos al agente aduanal asignado.
6. Revisar y establecer claramente quien entregará con la línea naviera el embarque en referencia, en la hora indicada para cumplir con la reservación hecha previamente.
7. El exportador debe poseer una copia de las guías elaboradas.

8. Las líneas navieras tienen información día tras día de la ubicación del buque por lo que es posible hacer un seguimiento de la ruta y el cumplimiento de el tiempo de tránsito así como la salida y llegada a los puertos respectivos.
9. El exportador debe tener todos los detalles del buque, tiempos de tránsito, números de guía así como el día de llegada a puerto destino.
10. Facturación de los servicios.
11. Entrega en punto final.

Documentos solicitados en una exportación definitiva.

- Carta de instrucciones
- Factura comercial
- Lista de empaque
- Certificado de origen
- Dependiendo de el producto o país destino, podría haber otros documentos necesarios (Visa textil o certificado DGR)

Documentos solicitados para una exportación temporal

- Carta de instrucciones

- Factura comercial que contenga descripción de las mercancías y tipo de operación
- Certificado de Origen
- Dependiendo de el tipo de mercancías o la razón para exportarlas temporalmente podría haber requerirse otro documento.

El Conocimiento de Embarque

En todos los procedimientos citados con anterioridad, el documento clave para las tramitaciones a nivel mundial es el conocimiento de embarque, sin él es prácticamente imposible realizar cualquier tramitación ya sea de importación o exportación.

Citando nuevamente al Dr. Salgado : El conocimiento de embarque actualmente se define como : El documento expedido por el capitán (armador o agente marítimo) que acredita la recepción a bordo de las mercancías específicas en el mismo para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregado al titular de dicho documento. (Salgado y Salgado, 1994 : 26)

2.3 Terrestre

De conformidad con la ley de vías generales de comunicación y su reglamento, le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la planeación, concesión, coordinación, autorización y control de los servicios de autotransporte en la República Mexicana. La legislación mexicana en materia de transportes por carretera establece que las empresas transportistas estén controladas por mexicanos y, por ende, las concesiones y permisos de transporte público federal solamente se otorgan a los nacionales.

Asimismo, no existen acuerdo internacionales con otros países que pudieran facilitar la internación de vehículos extranjeros de carga a nuestro territorio y a la vez, las unidades mexicanas pudieran efectuar la misma operación en los territorios de esos países.

Sin embargo, en la práctica se ha venido intensificando en los últimos años un servicio directo hacia los países centroamericanos, fundamentalmente en lo que se refiere a nuestras exportaciones. (Mercado, 2002 : 83)

Esto ha sido posible gracias a la iniciativa de algunas empresas que negociando a título personal los permisos de internación han establecido un servicio de tráfico regular hacia esos países.

De la misma forma, otras empresas transportistas han negociado convenios de enlace con sus similares en Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, a través de los cuales se proporciona al usuario mexicano un servicio directo de traslado de sus mercancías hasta el cliente norteamericano o canadiense, cuando el movimiento se efectúa en camiones. En cambio, la mercancía que se traslada en trailers, al llegar la frontera se separa el remolque del tractor y se engancha a otro, propiedad de la empresa con la que se tiene convenio, efectuándose de esta manera el tráfico directo entre México y los Estados Unidos de Norteamérica.

Otras Características

El tremendo aumento en el uso del transporte por carretera se debe principalmente a tres factores : una mejor red de carreteras, nuevos desarrollos en equipos de camiones y de manejo de materiales y las ventajas competitivas de este sistema de transporte.

En lo referente a las ventajas del automotor, podemos señalarlas en la forma siguiente :

- Es un medio de transporte muy flexible. El automotor puede dar servicio en cualquier lugar donde haya un camino o una brecha que permita la circulación. Existen incluso vehículos adaptados para dar servicio en malos caminos. Estas unidades motoras se pueden estacionar en cualquier sitio, sin causar mayores problemas.
- Los automotores tienen grandes ventajas económicas en recorridos a cortas distancias y aun a distancias medias, transportando mercancías de alta densidad económica y aun mercancías de gran demanda como alimentos, vestidos, calzado, medicinas y otros efectos de comercio que requieren de transportes rápidos.
- El automotor está muy indicado para el manejo de carga ligera en cantidades pequeñas o bien usando todo el cupo de la unidad. Puede prestar servicios en forma directa o bien operar como medio complementario de otros sistemas de transportes. (Mercado, 2002 : 177)

Ferrocarriles de México

El ferrocarril nació a principios del S. XIX en Inglaterra y fue una de las más importantes caracterizaciones de la Revolución Industrial, así como el primer medio de transporte de carácter masivo.

La elevada inversión inicial y el alto costo de la operación y mantenimiento, encarecen el servicio; sin embargo, por el fuerte volumen de carga que puede desplazar, se convierte en un medio económico y rentable para el transporte de carga.

Su utilización es conveniente cuando se requiere mover altos pesos o volúmenes a distancias largas (mas de 500 kms). Para distancias menores se estima que el autotransporte es el más recomendado.

En nuestro país el ferrocarril se ha impulsado fuertemente desde el sexenio pasado, al haberse liquidado a las diferentes empresas que hasta ese momento venían proporcionando este tipo de servicio y disponer que la única empresa que en lo sucesivo prestará el servicio ferroviario sería Ferrocarriles Nacionales de México.

El tráfico de mercancías por ferrocarril se efectúa normalmente por servicio de carga ó express, se entiende por servicio de carga el destinado al transporte de mercancías cuyo peso o volumen sea de una transportación específica en este sistema de transporte, utilizando vehículos abiertos o cerrados. (Mercado, 2002 : 87,88)

México cuenta con una red ferroviaria que en ciertos momentos de su historia jugó un papel muy relevante, con el autotransporte como beneficiario.

La red nacional de ferrocarriles es fundamentalmente una red longitudinal en el sentido geográfico, pregona su origen en la expedición de los recursos minerales y otros recursos materiales.

Los ferrocarriles están especialmente adaptados para largos recorridos y su flete es mas económico.

Ventajas del ferrocarril :

- El ferrocarril es un medio de transporte muy seguro. Está menos afectado por las variaciones del tiempo que cualquier otro medio de transporte .

- El ferrocarril es un medio de transporte destinado al movimiento de grandes volúmenes de carga.
- El ferrocarril es el indicado para el movimiento de toda clase de mercancías, desde aquellas de mas baja hasta las de mas alta densidad económica que se transportan con tarifas reducidas. Las mercancías de baja densidad económica no las transporta un camión porque el servicio resultaría de un costo muy elevado y además la capacidad del camión no permitiría el desplazamiento de grandes volúmenes en un solo viaje.
- Se reconoce la ferrocarril superior sobre otros medios de transporte terrestres, tratándose de transportar mercancías variadas a larga distancia, ya que por su capacidad para mover grandes volúmenes de carga, puede cobrar tarifas bajas, siguiendo su norma de aplicar tarifas de base decreciente a medida que aumenta la distancia.

Desventajas :

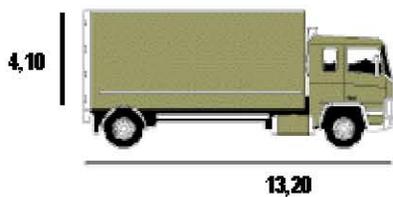
- Tratándose del transporte de mercancías de alta densidad económica y artículos perecederos a distancias cortas, el ferrocarril no puede competir con el autotransporte, debido a que los usuarios dueños de las mercancías,

prefieren un servicio directo de puerta a puerta como lo suministra el camión, pese a que en estos casos se aplican tarifas altas. (Mercado, 89)

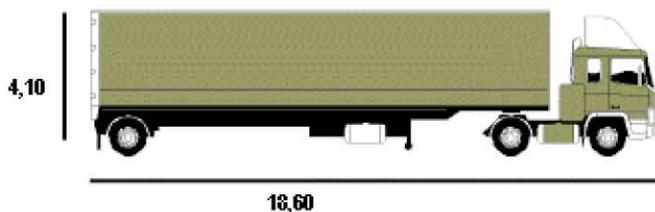
Al igual que en el transporte marítimo o aéreo, es sumamente importante escoger el tipo de caja apropiada de acuerdo al peso y dimensiones del producto que manejamos ya que lo ideal es crear la máxima ganancia y eliminar pérdidas económicas por seleccionar un equipo muy chico o muy grande.

Dimensiones máximas permitidas para los vehículos convencionales

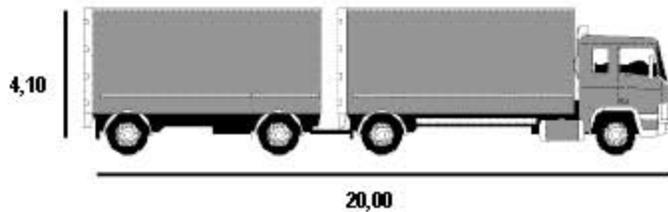
CAMION SIMPLE



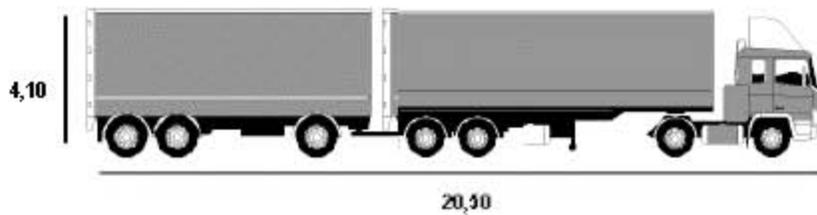
SEMIRREMOLQUE



CAMION CON ACOPLADO



SEMIRREMOLQUE CON ACOPLADO



Para todos el ancho permitido es hasta 2,60 m

2.4 Capacitación, tipos de negociación e impacto del internacionalista

El desarrollo o cancelación de un negocio así como la multiplicación de sus ganancias depende de muchos factores pero sin duda todos ellos los podemos concentrar en las siguientes características.

Perfil del ejecutivo en comercio internacional / internacionalista :

- Alto nivel cultural
- Tener la sensibilidad para tratar con las mas diferentes culturas.
- Creativo, innovador : su principal característica
- Hábil negociador (en varias culturas)
- Dominio de idiomas extranjeros
- Visión global de los negocios
- Optima formación académica
- Acostumbrado al riesgo
- Pensar y actuar como empresario, no como funcionario(capacidad de actuar autónomo)
- Capacidad de liderazgo
- Conocimiento del mercado y / o producto
- Rigurosa seriedad comercial
- Alto sentido del control y la coordinación
- Flexibilidad
- Gran conocedor de la comunicación
- Disponible a aprender durante toda la vida
- Conocimiento de contratos internacionales
- Conocimiento de la mecánica de importaciones — exportaciones (procedimientos administrativos)
- Muchísima diplomacia
- Experto en informática
- Experiencia internacional
- Conocedor de las finanzas internacionales y la logística
- Constantemente involucrado en procesos de capacitación
- Muy motivado

El conocimiento del idioma, las técnicas comerciales, la empatía con la contraparte, entender la cultura y otras, son parte fundamental de la gestión del mercado internacional. (Minervini, 2002 : 237)

Concretar negocios es mucho mas que sólo el trato, es socializar, establecer lazos de amistad (en algunos países como los latinos por ejemplo), es conocer el perfil del empresario, el protocolo y después los detalles.

Desde pequeñas "metidas de pata", hasta situaciones complicadas pueden perjudicar el desarrollo de las negociaciones, frente a largos meses de trabajo, por lo cual, los principales aspectos culturales a revisar son :

Tiempo	Política	Edad	Higiene
Espacio	Lenguaje corporal	Sexo	Valores
Historia	Protocolo	Religión	Idioma
Educación	Etiqueta	Saludo	Presentes
Status	Color	Folclore	Humor
Alimentación	Supersticiones		

* La diplomacia es el arte mas importante para manejarse en el mercado internacional por lo que un apropiado manejo de la diplomacia no sólo a nivel nación, sino también a nivel empresarial y / o a nivel personal, es de gran ayuda.

Conocimiento cultural de la contraparte

Es un paso fundamental para el cierre exitoso de negocios. Se estima que más de 50% de los negocios internacionales no se concluyen por el desconocimiento de las diferencias culturales. A continuación haremos un rápido análisis de los aspectos

culturales mas importantes en una negociación con otro país pero siempre hay que recordar que "cada pueblo está muy orgulloso de su cultura".

Tiempo. El concepto del tiempo varía con las latitudes. En Oriente, por ejemplo, ven el tiempo con una dimensión distinta comparado con los países de Latinoamérica. El concepto del tiempo refiere también la puntualidad de los encuentros y el respetar los compromisos.

Hay países, como los latinoamericanos, donde se acude a una cita tranquilamente atrasado pues es la práctica (llegar temprano es perder el tiempo ya que el otro llegará atrasado). Hay países donde la puntualidad es rígidamente observada donde pocos minutos de atraso pueden crear un momento poco agradable (Europa, Japón).

Dependiendo del concepto del tiempo, las negociaciones serán más o menos largas. Por ejemplo : El estadounidense para quien la máxima premisa es "tiempo es dinero" tiene una importancia vital llegar lo mas pronto posible a una conclusión; para el oriental la negociación será extremadamente mas lenta pues quiere primero establecer un contacto con miras a una relación mas durable.

El saludo : Entre los saludos se encuentran desde una muy formal y ceremoniosa inclinación de dos japoneses cuando se encuentran, a un fuerte y ruidoso abrazo mexicano o brasileño, o bien un frío saludo británico que difiere de un firme apretón de manos del estadounidense con un fuerte contacto visual (por ejemplo en la cultura oriental se considera este hecho como una señal de desafío). Finalmente debemos conocer la forma mas apropiada para no errar en la primera impresión.

Uso del primer nombre : Hay países como por ejemplo Italia y Alemania, donde se acostumbra llamarse por apellido y anteponiendo el "título académico", como doctor, ingeniero, contador, etc.(aun después de mucho tiempo de conocimiento recíproco). En otros como los países de Latinoamérica, se estila "tutearse" frecuentemente desde el primer contacto. (Minervini, 2002 : 79)

Papel de internacionalistas por región.

El internacionalista desde su formación está expuesto al trato con internacionalistas de todo el mundo, este tipo de socialización, permite conocer mas profundamente culturas diferentes a la propia así como diferentes formas de trabajo y esto nos brinda como consecuencia realizar negociaciones mas productivas.

A continuación las áreas de impacto del internacionalistas de acuerdo la región de formación::

Europa. El papel de los internacionalistas Europeos es uno de los mas importantes de todo el mundo e igualmente, en nuestro país es de los que mas impacto han tenido al ser Alemania y Suiza, los países con mayor inversión directa.

Si bien para el internacionalista europeo le caracterizan detalles como dominio de alta profesionalidad y seriedad en el trato a sus contactos, respetan ampliamente la edad y la autoridad y establecen negociaciones a largo plazo, su desarrollo y/o enfoque en el el comercio internacional es abarcando todas las áreas en que su industria domina (medicina, laboratorios farmacéuticos, industria automotriz) y en lo que sus conocimientos y experiencia tiene superioridad histórica (como lo es el dominio del transporte marítimo, compañías navieras, reexpedidoras de carga ó forwarders) al haber sido los originarios de Europa, los primeros en controlar estas áreas, actualmente continúan siendo quienes controlan casi en su totalidad los sectores mencionados.

Estados Unidos. Los profesionistas Estadounidenses se caracterizan por su escaso dominio de idiomas extranjeros así como el manejo de alguna divisa diferente al Dollar, esto fuerza totalmente a los internacionalistas de su entorno a dominar tanto el inglés como cualquier otro. El papel de los internacionalistas estadounidenses ha sido mas bien el globalizador, desde idioma y tipo de moneda hasta la fuerte tendencia a unir varias compañías bajo la misma firma creando consorcios fuertes alrededor del mundo. El internacionalista estadounidense no tiene límite en cuanto a tipos de productos o sectores pues tiene la capacidad de comercializar con todo tipo de mercancías, pero su dinamismo se hace altamente evidente en la coordinación logística que le permite conseguir los mejores precios finales.

Brasil. A Brasil se le considera una Isla Continente, tanto por la grandeza en su fuerza económica que le ha convertido en el 9no parque industrial en el mundo así como por su cultura tan heterogénea. Esta de mas mencionar que el papel de los internacionalistas Brasileños ha sido tan eficiente que, apoyados por la fuerza de trabajo nacional han convertido a Brasil durante los últimos 5 años en una de las economías mas importantes en el Continente Americano . Difícilmente dicen No y esto así como la calidad de su trabajo es lo que les ha permitido incursionar en un inmenso mercado, pero a pesar de ello, los trámites requeridos para participar en su mercado son uno de los más difíciles de todo el mundo.

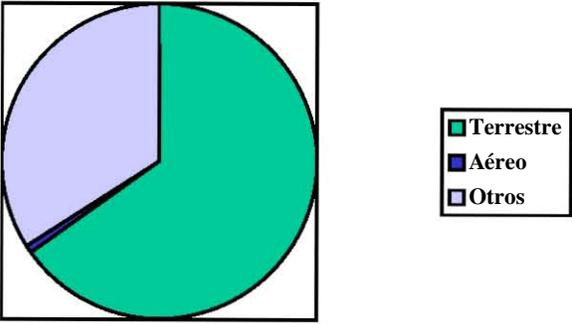
México. Los internacionalistas mexicanos sobresale por ser muy amables en el trato con la gente extranjera, sin embargo no es muy grande la visión internacional de los negocios, pues están mas vinculados a Estados Unidos. Los ejecutivos en general están bien preparados sin embargo no es un sector suficientemente estudiado. El papel que ha desempeñado el internacionalista mexicano ha sido enfocado a los acuerdo y tratados internacionales, pero como veremos mas adelante los resultados no son suficientemente beneficiosos para México.

Asia. Los internacionalista asiáticos en general, han tenido desde hace varias décadas , presencia en el mercado mundial. Esto fue sucediendo gradualmente, pero en los últimos 5 años su participación el las economías del mundo ha sido sorprendente y en algunos casos, hasta preocupante por la superioridad en calidad, modernidad y precios bajos. Los internacionalistas y negociadores asiáticos extraordinariamente no sólo han sido capaces de comercializar comida tradicional y artículos sencillos tradicionales; actualmente son líderes en alta tecnología, comunicación, sistemas digitales, industria del vestido, calzado, juguetería, aparatos eléctricos y electrónicos, armamento etc.

CAPITULO III. Importación, exportación y distribución de productos nacionales y extranjeros a través del transporte multimodal.

A través del transporte multimodal diariamente se manejan miles de toneladas desde México y hacia México, por tierra, mar y aire.

Las siguientes estadísticas nos explican claramente la magnitud de operaciones en México y el mundo.



Como se puede observar en el cuadro estadístico, el transporte terrestre y el marítimo ocupan un parte preponderante, dejando al transporte aéreo casi sin importancia. Este es un punto muy importante ya que si bien la cantidad de operaciones no es muy alto en comparación con los transportes marítimo y terrestre, podemos afirmar firmemente que el transporte aéreo es actualmente un pilar muy fuerte de las economías en todo el mundo. El volumen de carga transportada por avión expresada en toneladas y comparado con el total mundial transportado por cualquier vía, indica que una pequeñísima parte se manejó por avión, pero si consideramos el valor de los

productos transportados así como de los servicios, la cifra es sorprendente, ya que supera el 30 % del valor total mundial.

En el aspecto terrestre, el siguiente esquema nos permite conocer su comportamiento.

TRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO	
Propietarios	7,000 Pymes
Servicio	400,000,000.00 de toneladas al año
Empleo:	De esta industria dependen 4 millones de familias
Equipo :	400,000.00 camiones autorizados por el gobierno Federal
Equipo :	2,000,000.00 de camiones ilegales.
Porcentaje :	86 % de carga nacional e internacional
Operadores :	200,000.00 Hombres camión
Cruces :	360,000.00 Cruces fronterizos

Fuente: Bancomext, Año 2004, Número 749

El siguiente cuadro estadístico nos demuestra con mayor especificidad el tamaño del tráfico marítimo en el mundo.

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL POR REGIÓN (TONELADAS METRICAS)			
	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL
Asia Pacífico	1395,048,612.00	2,106,116,904.00	3,501,165,517.00
Europa	673,405,518.00	1,421,793,751.00	2,095,199,269.00
América del Norte	536,183,767.00	910,728,180.00	1,446,911,947.00
América Latina y el Caribe	948,292,825.00	313,012,648.00	1,261,305,473.00
Golfo Pérsico	832,325,214.00	76,224,353.00	908,549,566.00
Otros	829,195,627.00	386,575,726.00	1,215,771,353.00
Total	5,214,451,562.00	5,214,451,562.00	

Fuente: Bancomext, Año 2004, Número 749

De las cifras anteriores México usa el 0.1 % lo cual nos habla de un nivel comercial muy reducido a nivel mundial.

Los contenedores marítimos que se transportan al día se contabilizan como sigue:

CONTENEDORES MARITIMOS		
PUERTOS	CONTENEDORES	CRECIMIENTO
Manzanillo	426,016	38.30%
Veracruz	548,422	0.90%
Altamira	225,937	9.20%
Ensenada	58,033	103%
Total	1,554,971	15.10%

Fuente: Bancomext, Año 2004, Número 749

De el total de contenedores y toneladas métricas, la flota mundial creció 8.6 % de lo cual México tiene una participación tan solo del 0.3 % de la flota y 0.17 % en toneladas métricas.

El transporte tiene singular importancia porque además de un elemento clave para la reestructuración territorial, asigna diferentes valores a los espacios involucrados a través del modo o modos de desplazamiento que se utilicen. El sistema de transporte de un país está integrado por los subsistemas carretero, ferroviario, marítimo portuario y aeroportuario. Estos subsistemas pueden operar en varias esferas del ámbito espacial: local, regional, nacional e internacional.

El transporte, desde el punto de vista económico, forma parte de los costos de producción del proceso productivo. Desempeña un papel importante para el desarrollo económico de los países. En un espacio dinámico, las manifestaciones económicas

están representadas por los flujos de mercancías y pasajeros que se realizan entre diferentes zonas de producción y consumo, las cuales exigen la participación de los diversos modos de desplazamiento. Los transportes constituyen por lo tanto, un factor importante desde el punto de vista funcional al revalorizar la utilidad de los recursos naturales distantes y permitir una mayor integración tanto de personas como de bienes.

Los transportes cumplen algo más que una función económica. Las redes de comunicaciones representan las arterias vitales del ámbito geográfico y los transportes, en general, constituyen el instrumento más poderoso y adecuado para favorecer la integración territorial y ordenar racionalmente la estructura de cualquier espacio económico.

Cualquier territorio adquiere un valor en función de las vías de comunicación y los transportes con que cuente y esto influye directamente en la evaluación de qué tan moderna, abastecida y comunicada sea dicha zona.

La separación geográfica entre compradores y vendedores, la imposibilidad de situar la fábrica frente al consumidor hacen necesario el traslado de bienes y servicios desde su lugar de producción hasta el consumidor; esto se lleva a cabo a través de la

distribución que ha existido desde hace mucho tiempo al igual que el comercio pero los estudios referentes a la misma son muy recientes.

Como distribución entendemos que es el conjunto de actividades que permiten el traslado de productos y servicios desde su estado final de producción al de adquisición y consumo.(Lendrevie, 261:1976)

Desde el momento en que un producto está fabricado hasta que está ubicado en cualquier establecimiento preparado para que una persona pueda adquirirlo, todo lo que ha pasado con el producto es contenido en la función de distribución. A su vez, la distribución comprende otras actividades como : transporte, almacenamiento, manejo, embalaje, control de inventarios, localización del almacén o fábrica, proceso de pedidos, previsiones de mercados, servicio al consumidor. (Lendrevie, 262:1976)

Se considera como objetivo de la distribución física el lograr un nivel alto o satisfactorio de distribución al mismo coste, para ello precisamente desde su planeación estratégica, el personal encargado de realizar los procedimientos se encarga de encontrar rutas y servicios convenientes de acuerdo al producto y necesidades del consumidor.

3.1 Exportación de productos nacionales.

A continuación se presenta un conjunto de tablas estadísticas que reflejan datos importantes sobre el comportamiento de las importaciones y exportaciones mexicanas en el periodo que comprende esta investigación 2000 – 2004, igualmente podemos observar cuáles son los principales productos que México importa y exporta .

2000-2001

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR BLOQUES ECONOMICOS Y AREAS GEOGRAFICAS ENERO - DICIEMBRE MDD						
Concepto	2000			2001		
	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo
Total	166,455.00	174,458.00	-8,003.00	158,547.00	168,276.00	-9,729.00
América	157,715.00	136,467.00	21,248.00	150,177.00	123,448.00	26,729.00
América del N	151,250.00	131,827.00	19,424.00	143,630.00	118,100.00	25,529.00
Canadá	3,353.00	4,017.00	-663.00	3,071.00	4,235.00	-1,164.00
Estados Unidos	147,686.00	127,534.00	20,151.00	140,373.00	113,646.00	26,727.00
Centroamérica	1,694.00	453.00	1,241.00	1,726.00	404.00	1,322.00
Guatemala	535.00	91.00	444.00	559.00	95.00	464.00
América del S	3,737.00	4,152.00	-415.00	3,744.00	4,809.00	-1,065.00
Brasil	517.00	1,803.00	-1,286.00	585.00	2,101.00	-1,516.00
Europa	6,425.00	16,713.00	-10,288.00	5,926.00	18,247.00	-12,321.00
Alemania	1,544.00	5,758.00	-4,215.00	1,505.00	6,080.00	-4,574.00
Asia	2,050.00	19,662.00	-17,611.00	2,086.00	24,843.00	-22,757.00
Japón	931.00	6,466.00	-5,535.00	623.00	8,086.00	-7,463.00
Africa	70.00	1,001.00	-931.00	156.00	1,157.00	-1,001.00
Oceania	217.00	981.00	-764.00	242.00	1,273.00	-1,031.00

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

En esta primera tabla correspondiente al período 2000 – 2001 los principales indicadores que identificamos nos demuestran que el principal flujo de comercio ha ocurrido con los países del continente americano, y fue Estados Unidos el principal

país tanto en América como en todo el mundo con quien se realizó el mayor número de operaciones. Las estadísticas nos revelan también que tanto en exportaciones como importaciones durante el 2001 disminuyeron en relación al total de operaciones efectuadas durante el 2000, esto responde en cierta medida al efecto económico que trajo consigo los acontecimientos terroristas del 11 de Septiembre del 2001 en Estados Unidos. Después de este suceso, las operaciones cayeron notablemente por muchos meses, tanto en Estados Unidos como el resto del mundo. Finalmente podemos acotar que en la mayoría de las zonas geográficas mencionadas, México aparece como importador, es decir la mayoría de las operaciones realizadas son a la importación, por lo que podemos concluir también que hubo una baja en la industria exportadora mexicana.

Lo anterior lo podemos corroborar con el siguiente cuadro estadístico ya que hace referencia al mismo periodo 2000 – 2001 en los principales sectores industriales.

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO (RESUMEN)			
	ENERO - DICIEMBRE	MDD	
Concepto	2000	2001	Variación %
Balanza comercial Total	-8,003.00	-9,729.20	21.6
De maquiladoras	17,758.60	19,243.40	8.4
No maquiladoras	-25,761.60	-28,972.70	12.5
Exportaciones Totales	166,454.80	158,546.80	-4.8
Petroleras	16,382.80	12,802.20	-21.9
No petroleras	150,072.10	145,744.60	-2.9
Agropecuarias	4,217.20	4,014.70	-4.8
Extractivas	520.70	388.50	-25.4
Manufactureras	145,334.20	141,341.50	-2.7
De maquiladoras	79,467.40	76,842.00	-3.3
No maquiladoras	65,866.80	64,499.50	-2.1
Importaciones totales	174,457.80	168,276.10	-3.5
De maquiladoras	61,708.80	57,598.50	-6.7
No maquiladoras	112,749.00	110,677.50	-1.8
Bienes de consumo	16,690.60	19,766.60	18.4
Bienes intermedios	133,637.30	126,013.70	-5.7
De maquiladoras	61,708.80	57,598.50	-6.7
No maquiladoras	71,928.50	68,415.20	-4.9
Bienes de capital	24,129.90	22,495.70	-6.8

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

Si bien podemos notar que la balanza creció en forma negativa, también podemos notar que los únicos rubros con crecimiento fueron el de maquiladoras y bienes de consumo, aparte de ellos dos no hay ningún crecimiento.

El siguiente período comprende los años 2001 – 2002. A continuación el cuadro comparativo de ambos años.

2001-2002

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR BLOQUES ECONOMICOS Y AREAS GEOGRAFICAS ENERO - DICIEMBRE MDD						
Concepto	2001			2002		
	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo
Total	158,443.00	168,396.00	-9,954.00	160,682.00	168,679.00	-7,997.00
América	150,098.00	123,569.00	26,529.00	152,288.00	117,755.00	34,533.00
América del Norte	143,552.00	118,221.00	25,331.00	145,970.00	111,338.00	34,632.00
Canadá	3,070.00	4,235.00	- 1,165.00	2,809.00	4,480.00	-1,671.00
Estados Unidos	140,296.00	113,767.00	26,530.00	142,954.00	106,557.00	36,397.00
Centroamérica	1,727.00	405.00	1,322.00	1,801.00	659.00	1,148.00
Guatemala	560.00	95.00	464.00	514.00	117.00	398.00
América del Sur	2,851.00	4,718.00	-1,866.00	2,480.00	5,450.00	-2,970.00
Venezuela	697.00	503.00	194.00	586.00	532.00	54.00
Europa	5,911.00	18,247.00	-12,336.00	5,776.00	18,531.00	-12,755.00
Alemania	1,504.00	6,080.00	-4,576.00	1,237.00	6,066.00	-4,829.00
Asia	2,088.00	24,843.00	-22,756.00	2,304.00	30,914.00	-28,610.00
Japón	621.00	8,086.00	-7,465.00	469.00	9,349.00	-8,880.00
África	77.00	578.00	-501.00	40.00	385.00	-345.00
Oceanía	108.00	610.00	-502.00	107.00	598.00	-490.00

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

En este cuadro los datos nos demuestran un crecimiento en las exportaciones con una constante superioridad en las importaciones. Estados Unidos sigue siendo el mayor comprador y vendedor de México y en América del Sur ahora el principal cliente es Venezuela y no Brasil, como en el período anterior.

Cabe señalar que en Asia, de acuerdo a las cifras oficiales, el principal país que comercializa con México es Japón, sin embargo y de acuerdo a estadísticas del comercio informal, desde principios del 2000 los países que mas exportan a México son Hong Kong (China) y Corea, sin embargo, debido a que la mayoría de sus

importaciones son ilegales, no aparecen en la magnitud real en las estadísticas del Banco de Comercio Exterior.

En la siguiente tabla, podemos observar que tanto en la importación como en la exportación hay un pequeño crecimiento en sectores diferentes a el de maquiladoras. Este crecimiento definitivamente no es muy significativo y podría incluso llegar a considerarse sin mayor relevancia. Es importante retomar en este período, la salida de diversas maquiladoras del país, lo cual implica, no solo menor número de operaciones sino que además y de acuerdo a lo que se explicó con anterioridad, este fenómeno implica una baja en la Inversión extranjera directa, empleos, construcción de caminos y carreteras, importación de tecnología y exportación de producto terminado.

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO (RESUMEN)			
	ENERO - DICIEMBRE	MDD	
Concepto	2001	2002	Variación %
Balanza comercial Total	-9,953.60	-7,996.80	-19.7
De maquiladoras	19,282.40	18,744.80	-2.8
No maquiladoras	-29,236.00	-26,741.70	-8.5
Exportaciones Totales	158,442.90	160,682.00	1.4
Petroleras	12,798.70	14,476.90	13.1
No petroleras	145,644.10	146,205.10	0.4
Agropecuarias	3,902.70	3,827.10	-1.9
Extractivas	388.50	389.30	0.2
Manufactureras	141,353.00	141,988.80	0.4
De maquiladoras	76,880.90	78,040.80	1.5
No maquiladoras	64,472.00	63,947.90	-0.8
Importaciones totales	168,396.50	168,678.90	0.2
De maquiladoras	57,598.50	59,296.00	2.9
No maquiladoras	110,797.90	109,382.90	-1.3
Bienes de consumo	19,752.00	21,178.40	7.2
Bienes intermedios	126,148.80	126,508.00	0.3
De maquiladoras	57,598.50	59,296.00	2.9
No maquiladoras	68,550.20	67,212.00	-2
Bienes de capital	22,495.70	20,992.50	-6.7

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

El siguiente período es el que comprende la transición del año 2002 al 2003.

2002 - 2003

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR BLOQUES ECONOMICOS Y AREAS GEOGRAFICAS						
ENERO - DICIEMBRE MDD						
	2002			2003		
Concepto	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo
Total	160,763.00	168,679.00	- 7,916.00	165,355.00	170,958.00	-5,603.00
América	152,377.00	117,755.00	34,622.00	156,272.00	117,811.00	38,461.00
América del Norte	146,061.00	111,338.00	34,723.00	149,839.00	110,158.00	39,681.00
Canadá	2,806.00	4,480.00	- 1,674.00	2,832.00	4,121.00	-1,289.00
Estados Unidos	143,048.00	106,557.00	36,491.00	146,803.00	105,686.00	41,117.00
Centroamérica	1,800.00	659.00	1,141.00	1,860.00	905.00	955.00
Guatemala	514.00	117.00	397.00	537.00	151.00	386.00
América del Sur	2,481.00	5,449.00	-2,969.00	2,252.00	6,509.00	-4,256.00
Venezuela	586.00	532.00	54.00	329.00	566.00	-237.00
Europa	5,774.00	18,531.00	-12,757.00	6,452.00	20,115.00	-13,664.00
España	1,431.00	2,224.00	-793.00	1,464.00	2,288.00	-824.00

Asia	2,442.00	31,372.00	-1,198.00	2,426.00	31,886.00	-29,420.00
Japón	465.00	9,349.00	-8,883.00	606.00	7,623.00	-7,017.00
África	39.00	385.00	-346.00	62.00	375.00	-312.00
Oceanía	107.00	598.00	-490.00	129.00	708.00	-579.00

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

En este período podemos observar un ligero crecimiento en las exportaciones, y como podemos ver en el siguiente recuadro, este crecimiento se debe en parte al aumento considerable en las exportaciones petroleras. Las importaciones bajaron ligeramente por lo que en general se puede hablar de un período sin mayor movimiento.

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO (RESUMEN)			
ENERO - DICIEMBRE MDD			
Concepto	2002	2003	Variación %
Balanza comercial Total	-7,916.20	-5,603.00	-29.2
De maquiladoras	18,802.10	18,687.60	-0.6
No maquiladoras	-26,718.30	-24,290.50	-9.1
Exportaciones Totales	160,762.70	165,355.20	2.9
Petroleras	14,475.60	18,633.60	28.7
No petroleras	146,287.10	146,721.70	0.3
Agropecuarias	3,866.30	1,795.20	24
Extractivas	389.30	517.00	32.8
Manufactureras	142,031.40	141,409.50	-0.4
De maquiladoras	78,098.10	77,745.10	-0.5
No maquiladoras	63,933.30	63,664.40	-0.4
Importaciones totales	168,678.90	170,958.20	1.4
De maquiladoras	59,296.00	59,057.50	-0.4
No maquiladoras	109,382.90	111,900.60	2.3
Bienes de consumo	21,178.40	21,509.00	1.6
Bienes intermedios	126,508.00	129,211.80	2.1
De maquiladoras	59,296.00	59,057.50	-0.4
No maquiladoras	67,212.00	70,154.30	4.4
Bienes de capital	20,992.50	20,237.30	-3.6

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

Período 2003 – 2004.

Este período es bastante mas interesante, el crecimiento en plusvalía se elevó por mas de once millones de dólares tanto en importaciones como exportaciones.

Como se verá en los siguiente recuadros, la mejoría en ventas y compras por parte de nuestro país tuvo un aumento considerable aun con la baja de operaciones en las maquiladoras, la cantidad de millones de dólares generados por este sector es casi la mitad de la cantidad generada en períodos anteriores.

Las manufacturas y el petróleo fueron los sectores mas productivos de este período.

2003-2004

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR BLOQUES ECONOMICOS Y AREAS GEOGRAFICAS ENERO - DICIEMBRE MDD						
Concepto	2003			2004		
	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo
Total	79,592.00	81,081.00	- 1,489.00	90,871.00	92,226.00	-1,354.00
América	75,166.00	56,597.00	18,569.00	86,036.00	61,634.00	24,402.00
América del Norte	72,047.00	53,114.00	18,934.00	82,256.00	57,128.00	25,128.00
Canadá	1,510.00	2,030.00	- 520.00	1,312.00	2,293.00	-981.00
Estados Unidos	70,435.00	50,916.00	19,519.00	80,849.00	54,600.00	26,250.00
Centroamérica	898.00	412.00	487.00	941.00	548.00	393.00
Guatemala	254.00	57.00	197.00	288.00	107.00	180.00
América del Sur	983.00	-2,987.00	-2,004.00	1,582.00	3,790.00	-2,208.00
Colombia	274.00	207.00	67.00	301.00	277.00	24.00
Europa	3,118.00	9,632.00	-6,514.00	3,567.00	10,795.00	-7,227.00

Alemania	855.00	3,023.00	-2,168.00	993.00	3,435.00	-2,411.00
Asia	1,128.00	14,044.00	-12,915.00	1,097.00	18,969.00	-17,872.00
Japón	307.00	3,601.00	-3,294.00	230.00	4,487.00	-4,257.00
África	38.00	177.00	-139.00	28.00	196.00	-168.00
Oceanía	61.00	326.00	-265.00	71.00	301.00	-230.00

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO (RESUMEN)			
	ENERO - DICIEMBRE	MDD	
Concepto	2003	2004	Variación %
Balanza comercial Total	-1,488.70	-1,354.30	-9
De maquiladoras	9,042.70	9,369.80	3.6
No maquiladoras	-10,531.40	-10,724.20	1.8
Exportaciones Totales	79,591.80	90,871.30	14.2
Petroleras	9,193.50	10,816.30	17.7
No petroleras	70,398.20	80,055.00	13.7
Agropecuarias	2,762.50	3,143.40	13.8
Extractivas	220.60	427.70	93.9
Manufactureras	67,415.10	76,483.90	13.5
De maquiladoras	36,596.90	41,662.80	13.8
No maquiladoras	30,818.20	34,821.10	13
Importaciones totales	81,080.50	92,225.60	13.8
De maquiladoras	27,554.20	32,293.00	17.2
No maquiladoras	53,526.30	59,932.70	12
Bienes de consumo	9,858.60	11,148.80	13.1
Bienes intermedios	61,578.80	70,752.70	14.9
De maquiladoras	27,554.20	32,293.00	17.2
No maquiladoras	34,024.60	38,459.80	13
Bienes de capital	9,643.10	10,324.00	7.1

*** Fuente : Dirección de análisis de Bancomext, con base en información del Grupo de Trabajo conformado por el Banco de México, el INEGI, el Sistema de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

3.2 Importación de productos extranjeros.

México es país importador de mas de 80 % de sus productos, incluidos los transportes y el personal experimentado para dirigir compañías transnacionales dedicadas al tema en referencia.

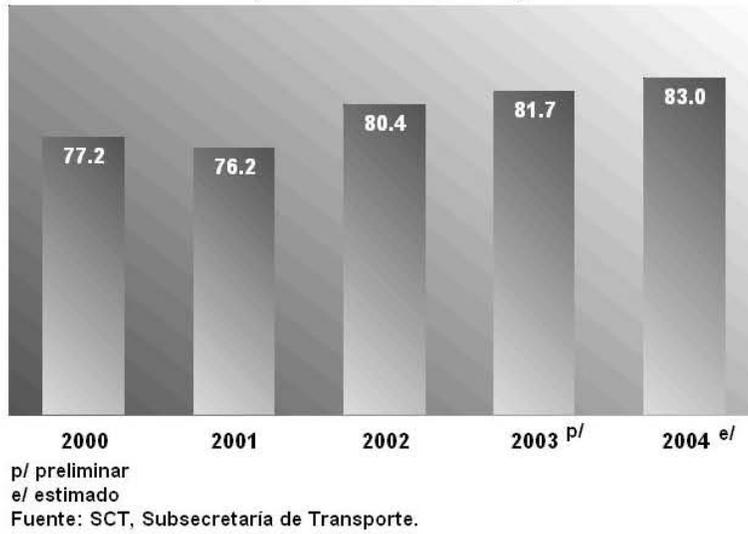
Las siguientes estadísticas muestran los grandes volúmenes de operaciones así como el balance de transportación en México mismos que nos demuestran la importancia de este sector en México y como consecuencia el alto porcentaje de profesionistas que son contratados para hacer funcionar este sector. De igual manera podemos hacer notar que los datos que se manejan a continuación tienden a crecer y por consecuencia, los empleos generados tienden a crecer también.



El siguiente cuadro estadístico referente al transporte ferroviario es de alto interés ya que el sistema ferroviario en México ha estado en crisis durante los últimos años, ha cambiado de propietario en varias ocasiones y la modernidad y rapidez de otros medios se ha apropiado en buena medida del servicio que hace varios años proporcionaba en todo el país. Como podemos ver en la siguiente estadística aunque las toneladas que se maneja por este medio de transporte son pocas hay un crecimiento en su uso y esto tiene mucho que ver con el valor de este transporte puesto que es bajo y llega a lugares tanto poco concurridos como a puntos clave para hacer conexión con aeropuertos y puertos comunes.

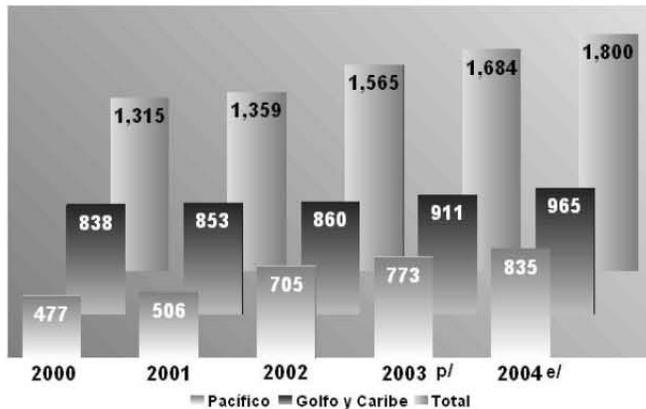
La modernización de el transporte por ferrocarril es aun útil para este país y a pesar de que actualmente no se cuente con el mejor equipo de carros de ferrocarril, vías, e instalaciones en general sorpresivamente aparece un crecimiento de operaciones, entonces con la debida inversión en modernidad de este medio así como una correcta operación logística podemos esperar un mayor uso así como crecimiento y desarrollo.

TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA (millones de toneladas)



En el sector marítimo se ha registrado el siguiente cuadro estadístico que igualmente nos muestra un alto movimiento de contenedores por año así como crecimiento principalmente en lo correspondiente al Pacífico y esto, por supuesto, está estrechamente ligado al ingreso de mercancías asiáticas, ya que ese el puerto por donde ingresa todo lo proveniente de Asia.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (miles de TEUS)

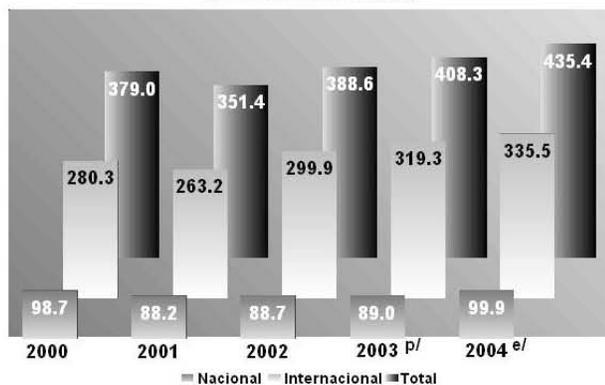


p/ preliminar
e/ estimado

Fuente: SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

En la siguiente estadística del sector aéreo realizado durante los últimos cuatro años a nivel nacional es importante pero podemos ver su comparación con el movimiento a nivel internacional, y la superioridad es notable, igualmente podemos ver que la transportación aérea en el período estudiado se mantiene en un nivel constante mientras que el internacional mantiene un crecimiento gradual y significativo.

CARGA TRANSPORTADA EN SERVICIO REGULAR POR VÍA AÉREA (miles de toneladas)



p/ preliminar
e/ estimado

Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil.

La estadística anterior nos permite también observar que el grado de funcionalidad en que se encuentran precisamente a nivel interno el transporte aéreo y terrestre, obviamente la velocidad de uno y otro son completamente diferentes así como los precios por cada servicio, pero de acuerdo a las estadísticas anteriores, la cantidad de toneladas que se manejan son casi las mismas, esto nos puede ayudar a inferir que aun no contamos con un sistema especializado para servicio nacional. La siguiente estadística nos muestra qué tanto se ha invertido en infraestructura de carreteras.



Balanza de Servicios

Como sabemos la balanza de servicios proyecta estadísticamente los siguientes conceptos: turismo y viajes, transportes, comunicaciones, construcción, seguros, servicios financieros, informáticos, culturales y recreativos, prestados a las empresas,

personales, gubernamentales, royalties y rentas de la propiedad inmaterial. Dentro de servicios prestados a empresas y personales se encuentra la importación de personal especializado, en la siguiente estadística podremos observar que en los últimos años las cifras han sido elevadas.



Fuente : INEGI, estudio económico 2004

Al cierre del 2004, en la balanza de servicios se presentó un déficit de 17 mil 226 mdd, resultado del ingreso de servicios no factoriales por 13 mil 998 mdd y de servicios factoriales por 13 mil 622 mdd, así como egresos de servicios no factoriales por 18 mil 562 mdd y de servicios factoriales por 16 mil 294 mdd.

Servicios no factoriales

En 2004 la balanza de servicios no factoriales arrojó un déficit de 4 mil 564 mdd como resultado neto de ingresos por 13 mil 998 mdd y egresos por 18 mil 562 mdd, La

cuenta de viajeros internacionales (suma neta de los renglones de turistas y excursionistas) registró en el año un superávit de 3 mil 880 mdd. Este último saldo se originó de ingresos provenientes de los viajeros internacionales que visitaron México por 10 mil 839 mdd (aumento de 14.6%) y egresos de los turistas nacionales por 6 mil 959 mdd (incremento de 11.3 %) El resto de los renglones que conforman la balanza de servicios no factoriales presentó en su conjunto un déficit de 8 mil 444 mdd que se derivó en lo principal de erogaciones asociadas al intercambio de mercancías con el exterior (importaciones - exportaciones).

Servicios factoriales

El déficit de la Balanza de servicios factoriales se ubicó en 2004 en 12 mil 662 mdd y se originó de ingresos por 3 mil 632 mdd y egresos por 16 mil 294 mdd. El pago neto de intereses al exterior (egresos menos ingresos) resultó en el año 2004 de 9 mil 423 mdd, monto 0.5% superior al observado en 2003. El resto de los rubros que integran la balanza de servicios factoriales presentaron en su conjunto un déficit de 3 mil 239 mdd, atribuible en lo principal a los egresos por concepto de utilidades (remitidas y reinvertidas) de las empresas con participación extranjera en su capital. En 2004 dichas utilidades sumaron 3 mil 442 mdd. (CEFP, 9 : 2005)

Al ser nuestro país importador, las ventajas para el exterior son tan abiertas como la amplia gama de productos que se reciben, provocando en definitiva la depresión de ventas y producción nacional, si a esto se agrega la entrada desmedida de productos ilegales asiáticos, tenemos como consecuencia la compresión de la industria nacional, demostrando así una vez mas que no hay suficientes leyes internas u organismos regulatorios que protejan a mercado nacional.

Lo mismo ha sucedido en el ramo de transporte, en el que México geográficamente cuenta con la condiciones óptimas de todos los medios de comunicaciones y transportes posibles y sus combinaciones, sin embargo, los aspectos geográficos y tecnológicos al igual que los administrativos u operacionales, quedan con varias décadas de atraso, provocando así un estancamiento general para el sector estudiado.

De igual manera, en la instalación de compañías extranjeras, los puestos clave en cuanto a toma de decisiones son ocupados por gente traída del extranjero, ya que frecuentemente los inversionistas extranjeros llegan a confiar mas en la preparación de este tipo de personas que de mexicanos.

3.3 Mercado mundial.

El transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las telecomunicaciones, la liberalización del comercio y la estandarización internacional de normas y procedimientos, la mayor eficiencia en los servicios de transporte ha hecho mas fácil comprar y vender bienes susceptibles de comercialización, materias primas y componentes casi en cualquier parte del mundo. (Bancomext, 2004 : 749)

El mercado mundial en el contexto de la globalización presenta un nuevo orden en el cual, las leyes y los organismos que lo rigen actualmente está en proceso de reestructuración. Por mencionar solo algunos casos, podemos hablar de el comercio electrónico, en donde miles de transacciones son realizadas diariamente bajo ninguna ley en especial, el tráfico de mercancías ilegales y en prácticas dumping afectan a cientos de sectores industriales que se ven ante la única opción de cerrar empresas diariamente ante la imposibilidad de superar o al menos igualar los precios de la competencia.

La facilidad para llevar un producto de una parte del mundo a otra muy diferente cada día se ve mas beneficiada con los diversos Tratados de Libre comercio y acuerdos comerciales entre diferentes naciones en el mundo.

Por supuesto en el caso específico de un profesional internacionalista, como persona física, compite a nivel mundial con personal especializado de las mejores universidades del mundo, quienes no sólo capacitan con teoría actualizada a sus alumnos sino que además les proveen con las mejores herramientas para dirigir grandes corporaciones transnacionales. A nivel nacional, el internacionalista se enfrenta con su principal competencia : profesionistas de escuelas privadas y profesionistas extranjeros. Estos elementos sin embargo no han medrado el entusiasmo de los internacionalistas mexicanos por superarse, su trabajo es mas fuerte pero hay una pequeña presencia de los mismos en la iniciativa privada.

Cabe señalar, que al ser las empresas transnacionales compañías dedicadas al comercio internacional con al menos dos sucursales en el mundo, la organización de las mismas es casi igual en todo el mundo, por lo que los perfiles requeridos para contrataciones así como los puestos a ocupar, son casi los mismos.

México a nivel mundial es país atractivo como receptor de inversiones de diversas partes del mundo. A través de las siguientes cifras estadísticas podemos observar como el sector de transporte y comunicaciones es el segundo rubro importante en cuanto a recepción de Inversión Extranjera Directa.

Cuadro 2
Distribución Sectorial de la IED Realizada ^{a/} en enero - diciembre de 2004
(millones de dólares)

Sector	Valor	Part. %
Total	15,846.4	100.0
Agropecuario	15.5	0.1
Extractivo	109.8	0.7
Industria Manufacturera ^{b/}	8,246.1	52.0
Electricidad y Agua	78.4	0.5
Construcción	87.5	0.6
Comercio	891.6	5.6
Transportes y Comunicaciones	1,236.7	7.8
Servicios Financieros ^{c/}	4,740.6	29.9
Otros Servicios ^{d/}	440.2	2.8

a/ Incluye la IED notificada al RNIE y materializada durante ese periodo, más la importación de activo fijo por parte de empresas maquiladoras.

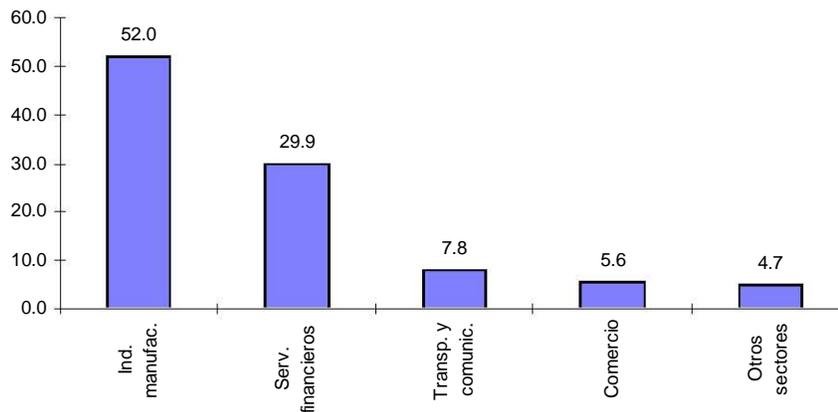
b/ En este sector se incluyen las importaciones de activo fijo realizadas por empresas maquiladoras con inversión extranjera.

c/ Servicios financieros, de administración y alquiler de bienes muebles e inmuebles.

d/ Servicios comunales y sociales; hoteles y restaurantes; profesionales, técnicos y personales.

*** Fuente: RNIE, Registro Nacional de Inversión Extranjera, reporte anual 2004

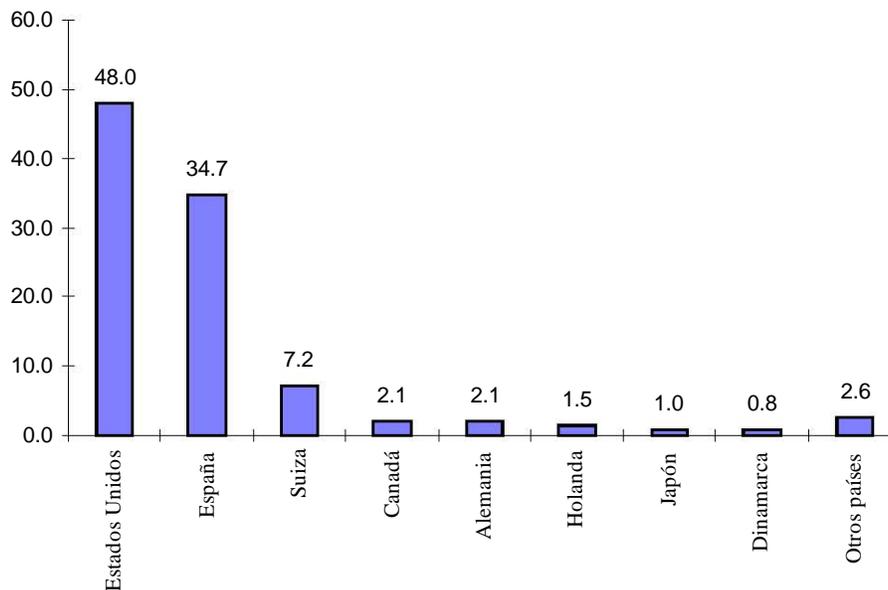
Distribución sectorial de la IED en enero - diciembre de 2004
(Porcentajes)



*** Fuente: RNIE, Registro Nacional de Inversión Extranjera, reporte anual 2004

Asimismo, durante enero - diciembre de 2004, la IED provino principalmente de Estados Unidos que aportó 7,609.1 md; España invirtió 5,503.8 md; Suiza, 1,143.9 md; Canadá, 334.8 md; Alemania, 334.5 md; Holanda, 233.7 md; Japón, 166.2 md; Dinamarca, 124.0 md; y otros países, 396.4 md.

**Origen de la IED en enero - diciembre de 2004
(Porcentajes)**



*** Fuente: RNIE, Registro Nacional de Inversión Extranjera, reporte anual 2004

Las cifras anteriores ponen en evidencia que si bien, México en el contexto mundial es un buen receptor de cifras considerables provenientes de inversionistas de diversas partes del mundo.

3.4 Papel del internacionalista en el transporte multimodal.

De acuerdo a lo analizado anteriormente, el papel del internacionalista en el comercio exterior es sumamente importante para su correcto desempeño, tanto por su preparación, conocimientos y experiencia, el internacionalista es capaz de tomar y

aplicar decisiones importantes en sectores sobresalientes de la economía y la vida laboral de nuestro país.

En el caso específico del transporte multimodal, podemos acotar que actualmente es muy vasto el número de compañías dedicadas a dicho sector, como consecuencia, la cantidad de vacantes disponibles para profesionistas egresados de carreras como Relaciones Internacionales, Comercio Internacional, Ciencias Aduanales son también muy vastos. El papel de el internacionalista en este tipo de compañías es relevante en las siguientes actividades : Negociación de precios, rutas logísticas y manejo de servicios. Análisis de la logística conveniente por tipo de producto, tiempos de entrega y solución de controversias. Toma de decisiones. Cálculo de impuestos, manejo de tratados y leyes aduaneras. Rastreo de embarques, entendimiento correcto de servicios, utilización de redes de servicio intermodal y multimodal para conseguir metas específicas. Finalmente, la correcta proyección internacional de una empresa hacia el mundo es resultado del soporte de profesionistas especializados en esta actividad.

CONCLUSIONES

De acuerdo con la información presentada y el desarrollo de la presente investigación, las conclusiones son :

- Los parámetros de acción del transporte multimodal nacional e internacional son muy amplios y merecen ser estudiados a profundidad, entre ellos se encuentran : importación, exportación, ciencias aduaneras, compras distribución, etc.
- El transporte multimodal en México está atravesando una etapa de estancamiento al carecer de la tecnología e infraestructura suficiente para estar en su nivel máximo de actividad nacional e internacional, esto se debe al bajo rendimiento de las organizaciones encargadas de su regularización así como el poco impulso de los sectores involucrados, dando como consecuencia una grave desventaja en los acuerdos comerciales, el comercio internacional y en los beneficios hacia el interior del país.
- La importancia del transporte multimodal en México y el mundo es muy grande ya que es uno de los pilares sobresalientes en la globalización al abarcar todos los sectores y productos existentes a nivel global. Los internacionalistas

desarrollan el papel fundamental ya que son los profesionistas con la preparación y capacidad suficiente para desarrollar apropiadamente nuevas oportunidades y proyectos dentro del transporte multimodal mexicano así como para dirigir el comercio exterior mexicano.

- La eficiencia y desarrollo del transporte multimodal mexicano son reducidos puesto que nuestro país cuenta con puertos, carreteras y aeropuertos con servicios y capacidades que no han sido desarrolladas al máximo nivel posible. Si a lo anterior aunamos la situación en que México se encuentra ante la apertura comercial a través de los tratados y acuerdos comerciales, nos encontramos con un país en desventaja frente a naciones cimentadas por legislaciones que impulsan y protegen su mercado interno y al mismo tiempo capacitan y actualizan a los profesionistas de la materia dentro de un campo de acción.
- De acuerdo con la investigación desarrollada podemos afirmar que mientras los internacionalistas mexicanos estén actualizados y conozcan que el comercio internacional representa un amplio campo de trabajo vinculado con los conocimientos adquiridos durante la formación profesional, existirán mayores campos de expansión tanto para compañías dedicadas al comercio

como para los medios de transporte nacionales y sus leyes, brindando mejores posibilidades de desarrollo para los internacionalistas .

- De acuerdo a las estadísticas presentadas, la firma de múltiples tratados comerciales no garantiza en forma alguna la participación del transporte mexicano en el exterior o la permanencia de productos nacionales en el extranjero, sin embargo, nos demuestra que las cláusulas con las que han sido negociados tales acuerdos permiten fácilmente la entrada al transporte extranjero, productos e instalación de compañías dedicadas a este sector .
- Los anteriores elementos nos llevan a concluir que si bien México cuenta con la geografía ideal para el desarrollo de un sistema transportista multimodal ampliamente efectivo, el estancamiento de los puertos, aeropuertos y carreteras así como la negociación en desventaja para nuestro país, nos llevan a afirmar que México requiere de profesionistas especializados y actualizados que proporcionen ventajas tangibles al sector multimodal.

BIBLIOGRAFIA

Mercado H., Salvador, “Tráfico Internacional” , Ed. Limusa, México 2002 .

Salgado y Salgado, José Eusebio, “El conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional” , 1ra Edición, Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. Serie H. Estudios de Derecho Internacional Público, Num. 19, México 1994.

Minervini, Nicola, “La Ingeniería de la Exportación”, Ed. Mc Graw Hill, México 2002 .

Rosas, María Cristina, “México ante los Procesos de Regionalización Económica en el Mundo”, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas, 1996.

Salgado y Salgado, José Eusebio, “El Comercio Exterior de México, la Flota Mercante Mexicana y la Legislación Marítima Nacional” , Universidad Nacional Autónoma de México, Ponencia en el Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2006.

Salgado y Salgado, José Eusebio, “PEMEX LEX, Revista Jurídica Petróleos Mexicanos” Petróleos Mexicanos , Num. 141-142, Marzo – Abril 2000, pags. 40- 50.

Salgado y Salgado, José Eusebio, “PEMEX LEX, Revista Jurídica Petróleos Mexicanos” Petróleos Mexicanos , Num. 143-144, Mayo – Junio 2000, pags. 5- 15.

Tamames, Ramón, “Integración y Desintegración Económica en Europa y las Américas” Secretaria de Relaciones Exteriores, 1991.

Lendrevie, J., “Teoría y Práctica del Marketing” Tecniban, Madrid, 1976.

UAM Xochimilco, “Globalización y Reestructuración Territorial”, 1999.

OPESA, “Directorio Profesional”, SCT, 2004 – 2005.

IATA, “TACT, The Air Cargo Tariff”, 60th Edition, 2004

IATA, “Manual del Agente de Carga”, Montreal Ginebra, 2000 .

PGJ, “Básico de Carga Internacional Inicial”, Instituto de Capacitación Internacional en Carga Aérea, México 2002 .

SCT, “Puertos Mexicanos”, MÉXICO 2004 .

SCT, “Comunicaciones y Transportes”, México 1998 .

BANCOMEXT, “Comercio Exterior”, Número 72, pp23, 2000 .

Camara de Diputados , “CEFP Centro de Estudios de Finanzas Públicas”, Número 1, pp.9, 2005.

/// www.francia.gob.org

/// www.secofi.gob.mx

/// www.bancomext.gob.mx