



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO

61
2ej

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS
Y SOCIALES

"EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL DESARROLLO ECONOMICO
DE MEXICO UN CASO, LA EMPRESA TRANSPORTACION
MARITIMA MEXICANA, S.A. DE C.V."

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES

P R E S E N T A:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Johanna Maria Jazmin Salomón Alvarez



MEXICO, D. F.

FEBRERO DE 1994



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

"... En sus remotos orígenes, la vida nació del mar; en el dramático momento de su madurez histórica, el hombre vuelve al mar para buscar la vida ..."

Raúl Cervantes Ahumada

A G R A D E Z C O

a la

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

a la

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

a mis profesores de carrera,

al personal administrativo

a mis familiares y amigos

y a todas las personas que, sabiéndolo o no,
contribuyeron de alguna forma para que yo terminara

felizmente mi instrucción en esta

HONORABLE CASA DE ESTUDIO

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"

Johanna Ma. Jazmín Salomón A.

A la memoria de mi Padre

LUIS FELIPE SALOMON LIEVANO

A su alegría por la vida, a la nobleza de sentimientos, a su disponibilidad de espíritu; cualidades que irradiaban a todo ser a su alrededor.

A mi Madre

MARIA LUISA ALVAREZ QUIROZ

Ya que en el principio, sembraste la semilla, iniciaste el camino, camino de investigación que ha emprendido, a la vez, toda una generación y que hoy, alguien ha venido a terminarlo por tí.

... Muchas mujeres hicieron el bien, mas TÚ, sobrepasas a todas ellas. (Prov. 31:29)

A mis hermanos:

Manira Asuzan Salomón Alvarez

Y

Humberto Fitzgerald Romero Alvarez

¡ Vaya un merecido reconocimiento a mis tíos !

CLEMENTE BIGODE NUÑEZ y CATALINA ALVAREZ QUIROZ

de quien sólo he recibido cariño, comprensión y orientación,
a quienes agradezco el apoyo moral incondicional
que me brindaron durante mi
formación académica universitaria

Agradezco a la Lic. Cecilia Naranjo sus enseñanzas sobre esta materia, y sus orientaciones sobre los problemas de comercio internacional que se encuentran presentes en las páginas de este trabajo.

A agradezco al Dr. Antipatro Alemán Radilla su
A poyo en el desarrollo de este trabajo,
R econozco su esfuerzo y admiro su disciplina

I N D I C E

INTRODUCCION

CAPITULO I

COMERCIO INTERNACIONAL

1. Análisis económico	1
2. Crecimiento y desarrollo económico	3
3. Teoría del bienestar	4
4. Economía internacional	6
4.1. Los precios	6
5. Significado del desarrollo económico	8
6. Comercio y desarrollo económico	10
6.1. Ventajas del comercio	10
6.2. Alternativas	
7. El transporte dentro del comercio internacional . .	15
CONCLUSIONES AL CAPITULO I	18

CAPITULO II

CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO

1. Significado económico del transporte	20
2. Origen del transporte marítimo	25
3. Características del transporte marítimo	27
3.1. Ventajas	27
3.2. Desventajas	28
4. Características del transporte terrestre	30
4.1. Autotransporte	30

4.1.1. Ventajas	30
4.1.2. Desventajas	31
4.2. Ferrocarriles	32
4.2.1. Ventajas	32
4.2.2. Desventajas	33
4.3. El transporte aéreo	33
4.3.1. Ventajas	34
4.3.2. Desventajas	34
5. Desarrollo del transporte marítimo en México . . .	35
5.1. El tráfico marítimo	35
5.1.1. Servicios regulares	36
5.1.2. Objetivo	36
5.1.3. Servicios irregulares	37
5.1.4. Contratación del servicio	38
5.1.5. Integración del mercado	38
5.1.6. Función del corredor	39
CONCLUSIONES DEL CAPITULO II	40

CAPITULO III

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO, VIA T. M. M.

1. El movimiento de mercancías	42
2. La concentración de la carga	46
3. El tráfico de T. M. M.	47
4. Características comerciales	49
5. Densidad de la Línea	51

6. Estructura de los servicios	52
7. Ventajas en la diversificación del comercio exterior	53
COCLUSIONES AL CAPITULO III	54

CAPITULO IV

EL SISTEMA DE CONFERENCIAS

1. Concepto	56
2. Acuerdos de lealtad	57
a) Sistema de rebajas diferidas	58
b) Sistema de doble tarifa	58
c) Sistema de rebaja inmediata	58
3. Estructura de los acuerdos	60
4. Integración de las Conferencias	62
5. Acuerdos aplicados al transporte marítimo	63
6. Un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas	66
7. Propósitos de una conferencia marítima de fletes .	67
8. Conferencias y acuerdos de fletes vigentes en México	68
9. Ventajas y desventajas del sistema de conferencias	70
9.1. Ventajas	70
9.2. Desventajas	71
10. Controversias dentro de una conferencia	72
CONCLUSIONES AL CAPITULO IV	76

CAPITULO V

TARIFAS APLICABLES AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR LA VIA MARITIMA

1. Factores que influyen en la fijación del flete	80
a) Factores relativos a las características de la carga	80
b) Factores relativos a los costos portuarios carga/--descarga	81
c) Factores relativos a la operación naviera	81
d) Factores relativos a la comercialización	82
2. Flete & tarifa	83
2.1. Estructura de las tarifas	83
2.1.1. Aspectos generales	83
2.1.2. Abreviaturas en inglés	84
2.1.3. Abreviaciones en español	85
2.2. Normas y reglas de aplicación	86
a) Reglas sobre tasa de intercambio aplicables a las tarifas expresadas en otras divisas	86
b) Cláusula de contingencia	86
c) Aplicación de los fletes	86
d) Unidad de flete	86
e) Reglamentación sobre peso y medidas	87
f) Descripción de la mercancía	87
g) Pago de flete	89
h) Recargos	89
i) Descuentos	90
3. Fletes por productos y clases	91
4. Índice de productos y cotización de fletes	92
5. Estructura de los fletes	93
5.1. Hipótesis sobre la estructura de los fletes	93
6. El nivel de los fletes	99
6.1. Hipótesis sobre los factores que determinan el nivel de los fletes	99

7. Influencia de los fletes marítimos de T. M. M. en el comercio exterior de México	103
7.1. Hipótesis sobre la influencia de los fletes en el comercio de México	104
a) Materias primas	104
b) Semimanufacturas	105
c) Manufacturas simples	106
d) Manufacturas complejas	107
CONCLUSION AL CAPITULO V	110

CAPITULO VI

MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

1. Legislación Marítima Mexicana	113
1.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	113
1.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	113
1.3. Ley de Navegación y Comercio Marítimo	113
1.3.1. Ley de Vías Generales de Comunicación	115
1.4. Ley de Puertos	118
2. Construcción y establecimiento de vías generales de comunicación, en México	119
3. Explotación de las vías generales de comunicación, en México	120
4. De la autoridad marítimas	121
5. Puertos Mexicanos	123
5.1. Objetivos	124
5.1.1. Competitividad	124
5.1.2. Descentralización	125
5.1.3. Inversiones	125

6. Intervención gubernamental	127
6.1. Aranceles o derechos de aduana	127
6.1.1. Aranceles específicos	128
6.1.2. Aranceles ad valorem	128
6.1.3. Aranceles específicos & aranceles ad valo-- rem	128
6.2. Contingentes	129
6.3. Aranceles contingentes	129
6.4. Monopolios estatales	129
6.5. Controles monetarios	130
6.5.1. Diferencia	130
6.6 Subvenciones	130
CONCLUSIONES AL CAPITULO VI	132

CAPITULO VII

EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

1. Recursos materiales	134
2. Régimen legal	134
2.1. Ordenamientos de la Administración Portuaria . .	136
2.1.1. Ley Federal del Trabajo	136
2.1.2. Ley General de Bienes Nacionales	136
2.1.3. Ley Aduanera y su Reglamento	137
2.1.3.1. Mercancías peligrosas	137
2.1.4. Ley para el Desarrollo de la Marina Mer-- cante Mexicana	138
2.1.5. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional	138
2.1.6. Ley Federal del Mar	139

2.1.7. Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Extranjera	139
2.1.8. Ley General del Equilibrio Ecológico y -- Protección del Ambiente	139
2.2. La autoridad portuaria	140
3. Régimen Administrativo	141
3.1. La autoridad en la administración de los puertos	142
4. Movimiento Portuario	143
5. Desarrollo de nuevos puertos	146
5.1. Guaymas, Sonora	149
5.1.1. Servicios de apoyo	149
5.1.2. Contenedores	150
5.1.3. Maniobras	151
5.2. Veracruz	152
5.2.1. Productividad	152
5.2.2. Empresas privadas a las que la S.C.T. otorgó el permiso	152
5.2.3. Resultados	153
6. Inversión del sector privado	154
6.1. Recomendaciones 1	154
7. Equipamiento portuario	156
8. Movimiento de carga	157
9. Productividad y mejoras operativas	158
a) Contenedores en terminales especializadas	158
b) Graneles agrícolas semimecanizados	159
CONCLUSIONES AL CAPITULO VII	160

CAPITULO VIII

ANÁLISIS DE LA OFERTA Y LA DEMANDA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN MEXICO

1. Análisis de la oferta	162
2. Principales líneas marítimas de carga que operan en México	163
2.1. Principales Agencias Navieras en México	165
3. Evolución de T.M.M., de 1988 a 1992	166
4. Ventas	167
5. Utilidad	167
6. Principales productos de exportación de México, vía - - T.M.M., a Norte y Sudamérica; Europa y el Japón	169
7. Principales productos transportados, vía T.M.M.: México	170
8. Análisis de la demanda	172
8.2. Evolución de la demanda	173
CONCLUSIONES AL CAPITULO VIII	174

CONSIDERACIONES FINALES

BIBLIOGRAFIA

Anexos:

- I. Itinerarios de la Empresa Transportación Marítima Mexicana, S. A. de C. V.-Enero.-1993.-
- II. Características principales de las Conferencias - de Fletes y otros acuerdos que se aplican en el - comercio de México.
- III. Modalidades de tráfico: Glosario
- IV. Reglas de contenedores
- V. Estructura de Transportación Marítima Mexicana, - S. A. de C. V.

INTRODUCCION

La información contenida en esta tesis, bien podría servir como material de consulta para las personas que se desempeñan dentro del ramo marítimo y comercial naviero y, desde luego, a los internacionalistas.

Esto es así, porque en ella se analizan datos estadísticos recientes, registrados en diversas fuentes documentales, tales como: compendios sobre transporte marítimo; tratados sobre la explotación de los transportes; estudios sobre el programa de progreso marítimo en México; así como material de consulta brindado por la empresa naviera Transportación Marítima Mexicana, en relación a comunicaciones y transportes en nuestro país.

Todo esto bajo la dirección de la valiosa asesoría de un especialista en la materia, el Dr. José E. Salgado y Salgado.

Sin embargo, dicho trabajo no pretende ofrecer un nuevo análisis de las diferentes modalidades del transporte, lo cual se traduciría irremisiblemente en una revisión reiterativa de información del transporte multimodal, superada con creces de antemano, por -- cualificados estudios sobre la materia. Intenta simplemente reflexionar acerca de uno de los aspectos más fundamentales de entre los abordados por el citado transporte multimodal: me refiero al transporte marítimo de la empresa referida y sus relaciones comerciales internacionales; así como analizar la incidencia que sobre

el proceso de desarrollo progresivo ha tenido su participación en el crecimiento económico de mi país: México.

Lo anterior, debido a que la demanda de transporte deriva de los procesos de producción, circulación y consumo de mercancías y, México cuenta con infraestructura para desarrollar y fomentar el comercio internacional por la vía marítima.

En el Capítulo I se expondrán las causas del comercio internacional, las diferencias en los esquemas de la demanda y la dotación del comercio internacional. También se hace mención al aumento del bienestar económico como fuente atractiva del comercio; por lo que se analizan con mayor detalle los efectos del comercio internacional y su relación con el transporte marítimo de Transportación Marítima Mexicana, a quien en lo sucesivo la denominaremos -- T. M. M., y con el crecimiento económico de México.

Tanto en los Capítulos II y III se analiza el transporte como parte integral del proceso de producción, como regulador de los sistemas de precios y su importancia en la economía nacional. Además se hacen algunos comentarios sobre el origen del transporte marítimo, sus características y el desarrollo que éste ha tenido en México.

En el Capítulo IV se presentan algunas consideraciones sobre el Sistema de Conferencias en México. Se hace referencia a los acuerdos de lealtad que las constituyen, continuando esta exposi---

ción con las ventajas y desventajas de cada una de ellas, para dar paso, así, al Capítulo V, donde las tarifas aplicables al transporte de mercancías por vía marítima, presentan sus respectivas características, vinculadas todas ellas con las ofrecidas por T.M.M. -- Asimismo, se exponen los principales factores que determinan sus niveles y las clases que se registran en México.

El marco legal e institucional así como el sistema portuario nacional tiene su participación dentro de los Capítulos VI y VII; considerando a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y a la Ley de Vías Generales de Comunicación, entre otras, como puntos de referencia y se expone en el tema, la estructura con que cuenta México para el desarrollo del comercio marítimo.

En el Capítulo VIII analizamos la evolución de la oferta y la demanda, presentando, a la vez, a la empresa T. M. M. dentro de su estructura y su participación en el ámbito económico, político y social con el Estado.

Lo anterior, resultado de una investigación llevada a cabo dentro de la Empresa y de la experiencia que viví durante mi permanencia en dicha Compañía.

Dentro de los objetivos de este trabajo está el difundir las prácticas que lleva a cabo la UNCTAD para que sean generales, es decir, que beneficien a todos los interesados en el desarrollo de nuestra Marina Mercante. En mi opinión personal, ésta requiere el establecimiento de mecanismos administrativos que mantengan a la organización y a sus procedimientos acordes con el proceso de desarrollo económico nacional; pues en México no hay un esquema de Marina Mercante. Es necesario fomentar su desarrollo, como lo han hecho ya países que han entendido su importancia, tales como Brasil, Argentina, la India y Malasia. Existe una obligación por parte de los productores de servicios de ser razonablemente eficientes y este grado de eficiencia no se logrará sin la estructura administrativa adecuada.

Debido a que en la actualidad no existe una política integral en el manejo de los recursos que incorpore a la industria naval y a la marina mercante, considero que a cada puerto se le debería asignar objetivos acordes a su posición geográfica, zona de influencia y al papel que deben cumplir en el desarrollo económico nacional.

Lo anterior, con el objeto de reducir la brecha que existe entre los países desarrollados de los países en vías de desarrollo.

COMERCIO INTERNACIONAL

1. Análisis económico:

Durante la década de los ochentas y principios de los noventa, la economía mundial estuvo en recesión, con lo cual la actividad naviera internacional se vio afectada negativamente. Especialmente durante 1991, la secuela de la Guerra del Golfo Pérsico provocó que durante la primera parte del año se mantuvieran - elevados los precios de los combustibles y, a niveles, el transporte del petróleo, por lo cual, la recesión en países industrializados impactó al comercio internacional.

En lo que respecta a la economía mexicana, en 1991 se alcanzó un crecimiento del producto interno bruto del 4.5% y la inflación bajó a 18.8%. El deslizamiento diario del peso se redujo de 40 centavos a 20 centavos a partir de noviembre de ese año. Así, la política económica contribuyó al control de la inflación y la estabilización de la economía que, conjuntamente con la política de apertura comercial de nuestro país, auguran las expectativas de auge en el comercio internacional de México; ya que en 1990 - tuvo un crecimiento del 12%, alcanzando \$ 63.3 mil millones de dólares. 1/

La economía, en tanto que ciencia social enfoca uno de los

1/ T. M. M.-Informe Anual.-1991.-

aspectos más importantes de la vida social: las actividades relacionadas con el mantenimiento de la vida y el mejoramiento de sus condiciones. Por ello, podemos afirmar que estas actividades incluyen tanto el consumo, cuyo patrón y composición determinan el nivel de vida de un individuo o de un grupo, como la producción, cuyo sólo propósito es proporcionar los medios para el consumo. De esta forma, la economía se divide en tres puntos:

1. La asignación de los recursos productivos a las distintas ramas de la producción.
2. El grado de utilización, compleja o parcial, de esos recursos.
3. Las fuerzas sobre las que se basa su crecimiento en el tiempo.

De la investigación realizada dentro de la empresa marítima antes mencionada, se observó que en una economía de empresas privadas, los recursos se destinan, ante todo, a través del funcionamiento de precios. La tarea de estudiar este complejo sistema recae sobre la teoría de los precios o microeconomía, tema que tiene su participación en el Capítulo V, versado en la influencia de los fletes marítimos dentro del comercio exterior de México.

Continuando con la exposición sobre análisis económico, podemos mencionar que la microeconomía incluye el análisis de las -- fuerzas que determinan el nivel al que se emplean los recursos; - en tanto que la teoría del desarrollo, como su nombre lo indica, se relaciona con el problema del crecimiento y desarrollo.

Antes de continuar, es necesario destacar la importancia que a efectos del desarrollo de este trabajo, tuvo la diferenciación entre crecimiento económico y desarrollo económico, de la siguiente manera:

2. Crecimiento y desarrollo económico:

El crecimiento económico es el aumento del P. N. B. pero sin mejorar el ingreso per capita (por persona, por familia o por núcleo), en base al poder adquisitivo real. En este caso, para nuestro país resulta una falacia, debido a la estructura económica, - la cual es triangular; es decir, con el predominio de la clase alta en comparación con la clase baja, que, por ende, resulta ser mayoritaria.

En oposición a esta definición, existe el desarrollo económico, mismo que es el aumento del P. N. B., pero con un incremento - en el ingreso per capita, lo cual ocasiona un mejoramiento en el - bienestar social, en base al poder adquisitivo real; lo que se traduce en calidad de vida.

Esta calidad de vida, la pretendo plasmar en una teoría. En una teoría del bienestar, de la siguiente forma.

3. Teoría del bienestar:

La teoría del bienestar en el comercio, se ha ocupado tradicionalmente de determinar la naturaleza óptima de una política intervencionista en una economía abierta. Esta situación de intercambio es la oportunidad de entablar comercio, preferible a nuestro propio punto de vista, a la inexistencia o a la ausencia del intercambio.

En un régimen de competencia perfecta, el comercio libre da lugar a que la economía actúe con eficiencia técnica. En esta competencia, el comercio libre permite a la economía maximizar la - utilidad, excepto para las restricciones dadas, de tal manera que, también desde el punto de la utilidad, el intercambio es preferible a la ausencia de comercio.

Una alternativa propuesta en el desarrollo de este trabajo sería, que las naciones subdesarrolladas se movieran hacia la industrialización para exportar; ya que existen mercados potenciales en los países desarrollados que intercambian un enorme volumen de manufacturas. Considero que, con su mano de obra abundante, los países subdesarrollados somos fuentes potenciales de abastecimiento de productos más ligeros, con menos empleo intensivo de capital. Sin embargo, la experiencia nos ha señalado que, ser

potenciales es una cosa y llevarlo a cabo es otra. Además, los grandes mecanismos comerciales, que son todavía base de los métodos actuales de intercambios, datan del período de gran expansión mundial de Europa Occidental y, en la actualidad, estos mecanismos están dominados, en una parte del mundo, por la existencia de una muralla defensiva en zonas monetarias y comerciales. 2/

En relación a nuestra teoría del bienestar, Jagdish Bhagwai escribe:

" La teoría del comercio internacional, tanto en su aspecto positivo como de bienestar, se ha preocupado de una enorme cantidad de problemas que, aunque sin duda ha utilizado de otros campos de la economía, ha contribuido igualmente con visiones nuevas y particulares". 3/

A continuación y después de este breve análisis económico - proseguiremos a desarrollar el concepto sobre economía internacional, por ser tema relacionado con el mismo.

- 2/ Pierre, George.-Los Grandes Mercados del Mundo.-Editorial Universal de Buenos Aires EUDEBA.-Argentina.-1961.-Pág. 59.-
3/ Bhagwai, Jagdish.-Comercio Internacional.-Textos escogidos.- - Biblioteca Tecnos de Ciencias Económicas.-Madrid.-1975.-Pá. 86

4. Economía Internacional:

La economía internacional se interesa en los problemas ligados internacionalmente; así se estudia la asignación de los recursos entre varias economías o naciones y no dentro de una economía simple. Ahora bien, en lo que se refiere a la economía de la empresa privada, esto significa un examen de la forma en que se interrelacionan una determinada cantidad de sistemas de precios nacionales distintos; esto es, la economía internacional simplemente se traslada de un estudio del funcionamiento de una economía simple al análisis de la interrelación de dos o más economías, y esto, en relación con sus sistemas de precios, las fuerzas que afectan el grado de ocupación y las fuerzas que determinan el crecimiento.

4.1. Los precios:

En relación con los precios de los bienes, en una economía dada, éstos se determinan en los diversos mercados de los artículos por la acción mutua de las fuerzas de la oferta y la demanda, siendo resultado respectivamente, de la necesidad y de los deseos de los consumidores por una parte, y por otra, de las empresas dedicadas a la producción.

Los precios de los factores utilizados para producir estos artículos se determinan igualmente en los mercados de los factores y la forma principal en la que una serie de economías se - -

unen en una economía internacional es la ampliación de los mercados de nivel nacional al internacional; por lo tanto, los precios nacionales se comparan en estos mercados más amplios con el negocio de abastecer un producto particular, el cual normalmente va al proveedor más barato. 4/

De lo anterior se desprende que el movimiento de algunos de los factores de producción proporciona otro eslabón entre las economías, pero las mercancías también se mueven en el comercio dentro de las fronteras de cada nación. Así lo hacen los factores móviles de la producción, los cuales son: fuerza, trabajo, capital y empresa; mismos que serán analizados en el Capítulo VIII, destinado a la estructura de la empresa naviera en México, no sin antes estudiar el desarrollo económico y su significado en nuestra economía.

4/ Ellsworth, J.T. y Clark Leith, J.-Comercio Internacional.-Fondo de Cultura Económica.-México.-1975.-Pág. 436.-

5. Significado del desarrollo económico:

En principio, es necesario mencionar qué implicaciones tiene el desarrollo económico para cada país. Pues bien, para unos significa cerrar la brecha que existe entre los ingresos per capita en los países avanzados y en los subdesarrollados; sin embargo, - no podemos negar que esta brecha es amplia, De lo anterior, podemos derivar que el ingreso nacional per capita, aunque proporciona cierta medida de estado del avance económico de un país, no - proporciona indicio alguno de por qué el ingreso es alto o bajo, ni tampoco arroja alguna luz acerca de las razones para el cambio.

Con el objeto de entender el proceso de desarrollo económico consideramos que se debe ir más allá de este simple índice de progreso o falta de avance, es decir, delimitar las condiciones so-bre las que se basa. Estas condiciones consisten de todos los elementos que afectan la capacidad de una nación para producir bie-nes y servicios; ejemplificandó con su base de recursos natura-les, la cantidad y calidad de su fuerza de trabajo, la cantidad y tipo de capital asequible para la industria y la agricultura y - las instituciones, actitudes y costumbres que determinan la eficacia con la que se utilizan todos estos recursos económicos; los cuales son en gran parte y para nuestro propio punto de vista, - los elementos necesarios en el desarrollo económico de una nación.

Para ejemplificar de una manera más clara el significado del

desarrollo económico, trataremos de analizar el problema de una -
reforma monetaria internacional, la cual ha sido y sigue siendo -
persistente, a la vez que es de carácter altamente técnico y de
alcances limitados; esto es, la reforma más drástica acarrea un
cambio relativamente pequeño en los hábitos y perspectivas de --
quienes afecta, en las instituciones cuyas vidas cotidianas influye
o en los usos que se dan a sus recursos económicos. Cabe citar
el caso de México, que para 1993 redujo tres ceros a su moneda.

6. Comercio y desarrollo económico:

El desarrollo económico es un proceso, un desdoblamiento dinámico de acontecimientos interrelacionados que contrasta notablemente con el carácter estático de la doctrina tradicional del costo relativo. De ello podemos desprender que el comercio ejerce - importante influencia sobre el desarrollo económico de México.

6.1. Ventajas del comercio:

El comercio abre mercados a la producción especializada de un país, incrementando la ocupación, elevando las ganancias y sentando bases para ahorros más cuantiosos y su inversión en lo producción ampliada.

Una de las ventajas más representativas del comercio es que, a medida que aumenta la producción, es posible realizar economías a escala, estimular las innovaciones y elevar la eficacia productiva; ya que, sin comercio, sería imposible que se importaran bienes de capital, tan esenciales para el desarrollo de una nación.

Una segunda ventaja del comercio es que presenta nuevos y atractivos productos, los cuales actúan como incentivos para realizar esfuerzos mayores. Incluso el comercio puede hacer que emigre el capital, las empresas y la mano de obra al lugar de los recursos naturales y desarrollen ahí una próspera industria de exportación.

Según la frase de Sir Dennis Robertson, en todas estas formas actúa el comercio como una "máquina de crecimiento", la cual estimula poderosamente el desarrollo de un país. 5/

6.2. Alternativas

Así, y con estos hechos y en términos de orientación relativa al comercio internacional, podemos cuestionarnos sobre las alternativas que se abren a las naciones subdesarrolladas, las cuales son la siguientes:

- a) Estas pueden continuar especializándose en la producción de productos primarios para la exportación.

Desde un punto de vista puramente económico, esto parece no tener atractivo, y ser un camino que lleve a la disminución de los precios, a mercados saturados e inclusive, a un continuo estancamiento. Estamos conscientes de que no es posible garantizar una intensificación de la especialización primaria; sin embargo, pensamos que no existe razón alguna para abandonar la producción especializada existente; además, el aumento de las exportaciones no se limita a las manufacturas, al contrario, el total de las exportaciones se ha expandido casi tan aceleradamente como el de

5/ Pierre, George.-Op. Cit.-Pág.-561.-

éstas, tanto en volumen como en valor total, de tal manera que - las exportaciones primarias han experimentado un aumento bastante importante. 6/

b) Las naciones subdesarrolladas se pueden mover hacia la industrialización para exportar.

Existen mercados potenciales en los países desarrollados, que intercambian un enorme volumen de manufacturas. Con su mano de obra abundante, los países subdesarrollados son fuentes potenciales de abastecimientos de productos más ligeros, con menos empleo intensivo de capital. 7/

Además, aunque la mano de obra sea abundante en los países subdesarrollados, no necesariamente es barata. Considero pues, que un incremento futuro de la productividad de la mano de obra será necesario antes de que estos países puedan exportar una gama importante de manufacturas a precios de competencia. Por citar dos casos, mencionaré a Corea y Taiwán, que son un notable ejemplo de éxito en la industrialización, sobre todo para los mercados de exportación.

c) Los países subdesarrollados podrían industrializarse con vistas al mercado interno.

En este caso, la dificultad principal radica en que dos ter

6/ Ibidem.-Pág. 562.-

7/ Ibidem.-Pág. 562 y 563.-

cios de la población de estos países está ocupada, con bajos niveles de productividad en la agricultura. De lo anterior se deriva que, debido a que son tan improductivos, muchos deben dedicar la mano de obra al cultivo de alimentos y, mientras no se mejoren las técnicas agrícolas, el mercado local para las manufacturas sólo podrá absorber las variedades más simples; por ello creemos que la elevación del nivel de las prácticas agrícolas es una tarea formidable.

No debemos olvidar la gran diversidad de condiciones que existen en los países denominados subdesarrollados. Algunos, como México, Brasil y Argentina, ya se hallan bien encaminados en el desarrollo paralelo de la industria y de la agricultura; por el contrario, muchas de las nuevas naciones africanas, se encuentran únicamente en las primeras etapas de adquirir habilidades básicas y vencer una carencia evidente de capital social global. Por ello pensamos que la abundancia y riqueza de los recursos naturales y la magnitud de la economía, también llegan a afectar la dirección que deban tomar sus esfuerzos en la posibilidad de un mayor avance.

Algunos países pueden encontrar que la explotación de los mercados de exportación para las materias primas, viejas o nuevas, ofrece la promesa inmediata mayor. Sí, las naciones más pequeñas, como las repúblicas de Centroamérica, pueden descubrir en la unión económica los medios para crear mercados lo bastante

grandes para sostener la industria en expansión y una agricultura más diversificada. 8/

De lo anterior concluimos que, en vista de las diferencias de recursos, del estado de avance y de la cultura social, habrá diferencias similares en la naturaleza, velocidad y extensión del crecimiento económico de un país.

8/ Ibidem.-Pág. 566.-

6. El transporte dentro del comercio internacional:

El problema de acelerar el desarrollo de las regiones económicamente atrasadas del mundo es aun mayor, tanto en demandas para la movilización de recursos, para la reconstrucción de las instituciones sociales y económicas, así como para cambiar los hábitos y actitudes de los individuos 9/; de ahí la importancia de un correcto y amplio desarrollo económico en México.

Por ello, pensamos que el comercio internacional permanece en evolución ascendente, a causa de una creciente demanda de productos por parte de las economías industriales y de las economías en vías de industrialización. Así, las coyunturas políticas y económicas, tales como la valorización de nuevas fuentes de materias primas y la creación de nuevas bases de producción, por una parte y, la reducción de las rentas comerciales tradicionales por otra, imprimen al comercio internacional actual una nueva fisonomía geográfica en relación con la del período anterior a la Segunda Guerra Mundial y a la crisis de los años del tercer decenio de este siglo.10/

9/ Ellsworth, P.T. y Leith, J. Clark.-Op. Cit.-Pág. 540.-

10/ Pierre, George.-Geografía Económica.-Editorial Ariel.-Barcelona.-España.-1976.-Pág. 319.-

Las transformaciones del comercio internacional desde hace poco más de un siglo, son inseparables de la puesta en práctica de los nuevos medios de transporte, que responden a dos necesidades fundamentales: el aumento de la capacidad cuantitativa y cualitativa de desplazamiento y el logro de la disminución de los gastos de transporte.

Para mayor entendimiento, ejemplificaré de la siguiente forma: No sólo deben ser transportadas cantidades considerables de mercancía a distancias más o menos grandes en el transcurso del año, sino que la diversidad de los productos comercializados exige materiales especializados como son: envases para líquidos de todas clases, material frigorífico o isotérmico, material de transporte especial para grandes máquinas o para aparatos delicados, etc.

Así por ejemplo, los lapsos de tiempo empleados en el transporte son también variables, según la naturaleza de los diversos productos, tolerando en cada caso, transportes relativamente lentos o requiriendo por el contrario, transportes rapidísimos; es decir, transporte marítimo o transporte aéreo, respectivamente.

De aquí se desprende que el comercio y los transportes ocupan aproximadamente una cuarta parte de la población activa de los países de economía industrial, ya que la organización de intercambios muy complejos, la recolección de productos en bruto que son objeto de comercio, su acondicionamiento, su distribución

el arbitraje financiero de estas operaciones, el transporte y -- las manipulaciones de tránsito, requieran la intervención de empresas o de servicios que emplean importantes efectivos de toda suerte de personal.

Estos datos demuestran que los mecanismos comerciales especialmente en economías capitalistas, implican la extracción de una parte importante de la renta y de la producción de cada país y de los países económicamente dependientes, en provecho de los auxiliares de producción, que, a su vez, no son productores. 11/

En relación con el transporte marítimo que, antaño fue una de las operaciones más concentradas en la época de la navegación a vela, hoy en día, está en manos de grandes compañías, sólidamente unidas en los bancos mediante créditos y seguros, provistas de servicios comerciales con múltiples agencias dispersas en el mundo entero, para una mejor regulación del tráfico y T. M. M. coadyuva en la repartición del tonelaje nacional en nuestro país, como podremos observar dentro del Capítulo III, correspondiente al transporte marítimo en el comercio exterior de México, vía -- T. M. M.

11/ Pierre, George.-Op. Cit.-Pág. 318.-

CONCLUSIONES AL CAPITULO I

De lo anteriormente expuesto, podemos concluir que el comercio exterior dentro de la economía mexicana es un elemento fundamental de la economía moderna, debido principalmente a la diversidad y cantidad de necesidades de mercaderías de todo grupo humano, así como de la obtención de técnica, el desarrollo de la economía y a la integración de una sociedad; lo cual presenta formas variadas según las etapas de la organización de la producción y de las relaciones internacionales. Por ello, considero que México puede continuar especializándose en la producción de productos primarios, para la exportación. Incluso, desde el punto de vista puramente económico, esto parece no tener atractivo, y ser un camino que lleve a la disminución de los precios, a mercados saturados y a un continuo estancamiento. Aunque no es posible garantizar una intensificación de la especialización primaria, no existe razón alguna para abandonar la producción especializada.

De tal suerte que, el desarrollo económico se convierta en la transformación de una sociedad atrasada, en ocasiones primitiva y siempre improductiva, en una sociedad moderna y productiva. De esta forma, los países subdesarrollados podemos industrializarnos con vistas al mercado interno. Aquí la dificultad principal radica en que los dos tercios o más de la población de tales paí-

ses está ocupada, con bajos niveles de productividad, en la agricultura.

Cabe destacar, sin embargo, que, algunos países como Brasil Argentina, inclusive México, ya se hallan bien encaminados en el desarrollo paralelo de la industria y la agricultura. Además los países en vías de desarrollo tenemos la ventaja de contar con una inmensa acumulación de técnica y conocimientos de las naciones desarrolladas y podemos utilizar los canales comerciales para obtener materiales y equipo esenciales para nuestro crecimiento, razón por la cual, en el Capítulo II procederemos a analizar el movimiento de mercancías por la vía marítima y las particularidades que de ello se desprenden.

CAPITULO II

CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO

1. Significado económico del transporte:

El desarrollo de la economía desde la antigüedad hasta la época actual, en la que impera la producción en gran escala, no hubiera sido posible sin un desarrollo paralelo de los medios de transporte.

La producción en masa depende de la existencia de los sistemas de transporte moderno. Los grandes volúmenes de mercancías producidas por las empresas transnacionales, por ejemplo, se realizan únicamente gracias a que existen los medios necesarios para movilizarlos dentro del ámbito nacional e internacional, de las economías en las que se producen.

La importancia del transporte se deriva de las funciones que desempeña dentro de los procesos de producción, circulación y consumo de mercancías. Los aspectos más relevantes de esas funciones son el movimiento de bienes en el ámbito de la producción, entre los centros productivos geográficamente alejados unos de los otros y, finalmente, de la esfera de la producción a la esfera de consumo.

El significado económico del transporte puede apreciarse en toda su amplitud si se analiza el papel que desempeña en cualquier sistema económico, de la siguiente manera:

- a) Como parte integral de la producción y distribución de bienes económicos.
- b) Como posible regulador de los sistemas de precios.
- c) Como actividad en el conjunto de la economía nacional.^{12/}

Como parte del proceso de producción, el movimiento de mercancías que representa el transporte, crea lo que los economistas clásicos llamaron "Utilidad de Lugar". Aunque al emplear el concepto de "utilidad", se da lugar a ambigüedades, ya que un determinado producto tiene la misma utilidad en el lugar de su producción, es decir, sirve para satisfacer el mismo tipo de necesidades. Sin embargo, si se analiza el transporte como producto del consumo de los factores de la producción, el concepto "creación de utilidad de lugar" debería sustituirse por el término "creación de valor". Ronald J. Bewerson en su obra "Introduction to Transportation", utiliza ambas palabras en el mismo sentido.

"... Pocas veces nos referimos al concepto de "utilidad de lugar, pero el principio existe. El transporte crea valor al cambiar de localidad a las cosas y a las personas" ^{13/}

^{12/} J. Simpson, Roy.-Theory, Practice and Transportation Policy.-Miffligh Company.-Boston.-1979.-

^{13/} J. Bowerson, Donald.-Introduction to Transportation.-McMillan Co.-New York.-1981.-

El transporte, en su calidad de movimiento de mercancías, impulsa la especialización y división regional del trabajo, cuya existencia potencial es una realidad objetiva gracias a las diferencias de recursos humanos y materiales, culturales y climáticos, entre diversas zonas geográficas.

Asimismo, la localización de los centros de producción, especialmente aquellos con grandes economías de escala, se determinan por regla general en base a la existencia de modernos sistemas de transporte y a la división y especialización del trabajo.

El costo del transporte se integra también a los costos de distribución, ya que los procesos productivos más eficientes, poco significan si sus resultados no son puestos al alcance de los consumidores.

El Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, elaborado por el Gobierno Mexicano, indica que "desde el punto de vista económico, el transporte interviene determinadamente en los costos de producción y distribución de los bienes y servicios y les agrega valor al disponer de estas mercancías y prestaciones en el lugar y en el momento en que se necesitan. La infraestructura de transporte es un elemento esencial para, en conjunto con otras inversiones, impulsar y aprovechar el potencial de desarrollo de las distintas regiones y puede contribuir en forma importante a la reordenación territorial de la actividad económica y los saneamientos humanos" 14/

14/ Secretaría de Programación y Presupuesto.-Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988.-México.-1983.-

Como parte de los costos de producción, el transporte influye en la estabilización de los sistemas de precios, especialmente de los productos de primera necesidad.

En regiones aisladas, y aun en las grandes metrópolis, el precio de los productos baja en épocas de producción y sube cuando éstas terminan. El abasto desde otras regiones, gracias al transporte, hace que los precios se establezcan ya que se permite la salida de los productos cuando son abundantes y su entrada cuando son escasos. Teóricamente, el precio de los productos - cuando escasean en los mercados locales, no subirá más allá de sus costos de transporte, almacenaje y acondicionamiento.

La relación del transporte con la economía nacional constituye uno de los aspectos más importantes de esta actividad. Hoy en día, los servicios de transporte ocupan más de 800 mil trabajadores directamente y la construcción de infraestructura absorbe 350 mil puestos de trabajo. Además, se generan indirectamente más de 1.5 millones de empleos. 15/

De acuerdo con cifras estadísticas oficiales, la construcción en el sector público se concentra en un 16% en obras de infraestructura para transporte y por otra parte, se destina el 53% del consumo final de hidrocarburos a la operación del sistema de transporte.

15/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes.-Informe del Sector Comunicaciones y Transportes.-México.-1992.-

El impacto del sector transporte en la construcción, la fabricación de equipo, el consumo de energéticos y en la generación de empleo refuerza su carácter estratégico; por lo que desempeñará un papel sustancial tanto en la línea de estrategia de reordenación económica como en la de cambio estructural establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 16/

Ahora bien, debido a que aproximadamente el 80% de la superficie de la Tierra está cubierta por agua, pensamos que es natural - que el transporte marítimo sea un factor fundamental para el intercambio de productos que demandan las diferentes regiones, por ello, a continuación se expone el origen del transporte marítimo, cuya vía de comunicación es natural.

16/Ibidem.-Pág. 318.-

2. Origen del transporte marítimo:

Estamos ciertos de que, el origen del transporte marítimo es tan antiguo como la humanidad y que su desarrollo se ha incrementado en forma paralela; sin embargo, la intensidad de la actividad marítima es expresión de un nuevo tipo de relaciones, creadas por la Revolución Industrial.

En efecto, la Revolución Industrial introdujo en la navegación marítima nuevos medios de propulsión: la máquina de vapor, a partir de los primeros años del Siglo XIX, y el motor diesel más tarde, movilizaron nuevas fuentes de energía, combustibles sólidos y líquidos. Por otra parte, la Revolución Industrial aplicó las nuevas técnicas de la metalurgia pesada a la industria de las construcciones marítimas e influye, a la vez, en la demanda de servicios. 17/

Pensamos que igual que sucede en tierra firme en la construcción de redes ferroviarias, así en el mar, la puesta en marcha del instrumento coincide con el desarrollo de las necesidades. El aumento de los tonelajes en servicio, el acrecentamiento de la capacidad media de transporte por navío, la aceleración de rotación de los buques, la entrega de planchas de hierro y de maquinaria apropiada a las construcciones navales, realizada por una metalurgia con producción ascendente, la organización de dispositivos mundiales de avituallamiento de combustible para las naves, la creación de servicios regulares capaces de realizar los más lejanos viajes con puntualidad, han

17/ Pierre, George.-Geografía Económica.-Editorial Ariel.-Barcelona, España.-1976.-Pág. 344.-

hecho de la navegación moderna un medio de transporte radicalmente distinto de la navegación en la época de los veleros. 18/

Por ello, a continuación nos remitiremos a exponer las características tanto del transporte marítimo moderno, como de los demás medios de transporte que se interrelacionan entre sí, para englobar, de esta forma, el aspecto general de los transportes.

18/ Ibidem.-Pág. 344.-

3. Características del transporte marítimo:

Como todos los mercados, el transporte marítimo está sujeto a la oferta y la demanda, pero con características particulares - que lo distinguen de los de otras ramas de la actividad económica.

Por otra parte, la demanda también tiene sus diferencias, ya que como se mencionó anteriormente, está condicionada por la demanda de los productos que se transportan por vía marítima, los que a su vez, se encuentran supeditados a su naturaleza y a sus propias condiciones de mercado. Además, considero que si un país necesita productos agrícolas que no puede producir, requerirá -- transportarlos desde la región que disponga de ellos; por ejemplo, el grano que exporta la Argentina hacia los países de la ex - - U.R.S.S., entre otros.

3.1. Ventajas:

Una de las ventajas que este medio de transporte ofrece, y - que para efectos de este trabajo son fundamentales, son su gran - capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y de valores.

En México podemos encontrar diversos tipos de buques que se ajustan a las necesidades de carga, como son los que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración, para carga perecedera, - graneleros, buques tanque, cementeros, etc., los cuales son dise

ñados para esa clase de mercancías, o los que se construyen para varios tipos, como los buques OBO (Ore, Bulk, Oil), que pueden cargar mineral, granel y petróleo, o aquellos que pueden llevar un tipo de carga en un sentido de la ruta y cargar otra para el viaje de regreso.

El bajo costo, comparado con los otros medios de transporte, particularmente para grandes volúmenes y largas distancias, hacen de este modo el más idóneo para un alto porcentaje de los productos que se comercializan internacionalmente. Además, 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. Mas aún, las terminales portuarias cuentan con equipo para el manejo de los productos que se van a movilizar, contando algunas con sistemas para cargas especiales, lo cual las hace más atractivas. Sin embargo, aunque hayamos mencionado grandes características positivas de este medio de transporte, es conveniente citar, a la vez, algunas de las desventajas implícitas en él, de la siguiente manera:

3.2. Desventajas:

De acuerdo con una práctica de campo llevada a cabo en el puerto de Tampíco, pudimos constatar que este medio de transporte requiere de una gran inversión, tanto para la infraestructura de los puertos como para la adquisición del equipo adecuado.

Por otro lado, es conveniente aseverar que este medio de transporte debe contar siempre con una amplia y eficiente transportación terrestre, de y hacia los puertos, para que los grandes volúmenes de mercaderías que se movilizan, tengan el flujo adecuado.

Es por esta razón que, considero pertinente mencionar, a continuación, las características del transporte terrestre (autotransporte y ferrocarril), así como del servicio aéreo, para lograr una complementación de los servicios; vinculados todos ellos con el propósito de agilizar el envío de mercancías y el transporte de pasajeros.

4. Características del transporte terrestre:

El transporte terrestre en México engloba principalmente al autotransporte, el ferrocarril y los ductos; sin embargo, debido a que el usuario no tiene habitualmente acceso a este último para mover sus mercancías, sólo trataremos los dos primeros tipos.

4.1. Autotransporte:

En nuestro país hay dos formas de prestación del servicio: el particular, que son los vehículos que pertenecen a una empresa y sólo a ésta sirven; y el autotransporte público federal de carga, constituido para atender al público en general.

Para explotar este servicio es requisito indispensable que las empresas transportistas obtengan de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la concesión correspondiente. Las rutas que sirven están establecidas y no pueden modificarlas ni salirse de ellas sin el permiso de la autoridad correspondiente; en cuanto al cobro, sus tarifas son registradas y autorizadas por la misma dependencia.

4.1.1 Ventajas:

Las principales ventajas que ofrece este medio de transporte son: mayor rapidez en recorrido de distancias cortas e intermedias; flexibilidad para manejar lotes relativamente más pequeños y facilidad para la adecuación al tipo y tamaño de la carga,

por contar con unidades de varias capacidades y tipos, desde las de gran tonelaje hasta las de poco peso, y las especializadas que transportan contenedores o vehículos con o sin caja, con rampas, con tanques, con equipos de ventilación o refrigeración, etc; otra ventaja es que ofrece mayor seguridad para manejar artículos de medio y alto valor unitario; pero la principal radica en que proporciona el servicio de puerta a puerta, en el caso de transporte en un mismo país o continente, es decir, desde la bodega del embarcador hasta la del receptor, sin que sufra la carga manejos intermedios, debido a que nuestro país cuenta con una amplia red de carreteras; sin embargo, ya que hablamos de las múltiples ventajas que ofrece este servicio, consideramos conveniente, también, exponer las posibles desventajas que en él radican, las cuales son las siguientes:

4.1.2. Desventajas:

El servicio de autotransporte tiene por contra que es anti-económico en recorridos muy largos, en comparación con otros medios de transporte, como puede ser el ferrocarril o el transporte marítimo de cabotaje; así como para un alto volumen de mercancías y para productos de bajo valor intrínseco. En ocasiones, las centrales camioneras no cuentan con equipo especial para la carga y descarga de algunas mercancías, lo que puede ser otra notable desventaja.

4.2. Ferrocarriles:

En México existen ramales y troncales del sistema ferroviario que permiten la comunicación de diversas zonas industriales del país con los puertos nacionales, tanto del litoral del Golfo como del Pacífico.

Para solicitar este servicio, el usuario puede dirigirse a las oficinas de Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste o Ferrocarril Sonora-Baja California, según el origen y destino de la carga. En estas oficinas podrá exponer sus necesidades de servicio y, dependiendo de las características de la mercancía a transportarse y del punto o estación de destino, se procederá a la celebración del contrato.

Los tipos de carros del servicio de carga son: express-coorreo, furgones, jaulas, refrigeradores, plataformas, góndolas, tolvas, tanque, plataformas piggy back y remolque.

4.2.1. Ventajas:

Son altamente eficientes para el transporte de graneles, ya que están equipados para movimientos masivos y disponen de equipo para diferentes tipos de carga; tienen capacidad para grandes volúmenes y aplican tarifas más bajas que otros medios de transporte, por lo que son más adecuados, principalmente en recorridos

medianos o distantes. Es el modo ideal para hacer la conexión con el puerto, sobre todo en el caso de los graneles, ya que los puertos cuentan muchas veces con instalaciones que permiten el vaciado de graneles en una sola maniobra y de ahí se conducen directamente al buque a través de diversos métodos.

4.2.2. Desventajas:

Por contra, las desventajas que encontramos en los ferrocarriles es que, normalmente, los transbordos necesarios de realizar son lentos y en ocasiones no tienen disponibilidad de espacio.

4.3. El transporte aéreo:

El servicio público de transporte aéreo nacional se clasifica en regular y no regular. El primero, está sujeto a la obtención de concesión en los términos de la ley y a itinerarios, frecuencia de vuelos, horarios y tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Mientras que el servicio no regular se encuentra supeditado a la obtención de permisos, a la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio y a una remuneración por los servicios prestados sujetos a lo previsto en la Ley de Vías Generales de Comunicación, entre otras.

4.3.1. Ventajas:

Este modo de transporte es altamente eficiente, sobre todo - cuando el ahorro de tiempo en el trayecto moviliza la carga; -- sea ésta pesada y voluminosa o de escaso volúmen y pesa pero - con un gran valor intrínseco. Además, el transporte aéreo de pa- sajeros resulta ser el medio idóneo en el arribo de personas v transportadas de una gran distancia a otra, lo cual, considero permite ser una ventaja en el mundo de los negocios, principal- mente.

4.3.2. Desventajas:

Este medio de transporte tiene limitada capacidad de carga, las tarifas son relativamente más altas que las de otros medios y frecuentemente requieren transbordo, ya que es difícil encon- trar en México una terminal aérea con equipo suficiente para el manejo de carga, principalmente si es pesada o voluminosa y, ge- neralmente, éstas se encuentran distantes de las terminales por- tuarias, debido a que la instalación de los aeropuertos depende de varios factores, como las condiciones del terreno, condicio- nes meteorológicas, de vegetación, orografía, etc.; sin embargo, es oportuno mencionar que en México contamos con terminales aé- reas en los principales puertos del país.

Una vez de haber organizado el servicio de transporte en México, procederemos a continuación a analizar el desarrollo del transporte marítimo en el país, tema principal de esta tesis.

5. DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO

5.1: El tráfico marítimo:

El transporte marítimo en México ofrece diversos tipos de navegación y servicios, de los cuales el usuario utilizará el que más se adapte a sus necesidades y al tipo y volumen de la carga. Así, tenemos el tráfico de cabotaje, que es aquel que se presta a lo largo de un litoral como un servicio costero y puede ser nacional, cuando sólo toca puertos del mismo país, o internacional, cuando arriba a puertos de dos o más países. En México se usa la expresión "gran cabotaje" cuando pasan los buques de un litoral a otro, a través del Canal de Panamá.^{19/}

Por contra, el tráfico de altura es aquel que es interoceánico. De esta forma, el embarcador puede encontrar diferentes tipos de servicios en el tráfico de altura; es decir, servicios regulares y servicios irregulares.

^{19/} Apuntes de clase del Dr. Salgado.-

5.1.1. Servicios regulares:

Son aquellos servicios que prestan las líneas regulares - de navegación y se caracterizan por:

- a) Operar en rutas fijas preestablecidas, sirviendo a un grupo de puertos.
- b) Tener establecidos itinerarios con fechas de llegada y salida con cierta frecuencia y que normalmente está de acuerdo a las necesidades del tráfico.
- c) Ofrecer espacio disponible para pequeños embarques y - poder transportar carga general y carga heterogénea, - ya que disponen de buques que se ajustan a diversas necesidades.

Así, con este servicio se puede encontrar una gran variedad de posibilidades para transportar diferentes clases de cargas: pequeñas, voluminosas, pesadas, líquidas, secas, percederas, minerales o vegetales, a temperaturas ordinarias, frías o congeladas.

5.1.2. Objetivo:

El objetivo o función principal de una línea regular es - la de proporcionar un servicio en una ruta determinada, con -- disponibilidad de espacio, con la regularidad y frecuencia que el embarcador necesita, y aceptar cargas de un gran número de

embarcadores destinados a diferentes puertos a lo largo de su ru
ta.

Dentro de los servicios regulares podemos encontrar líneas que pertenecen a conferencias marítimas y líneas independientes o "outsiders"; tema que por considerarlo de trascendental importancia en el tráfico marítimo de cada país, se analizará dentro del Capítulo IV.

A continuación, procederemos a describir el segundo servicio con el que cuenta el embarcador, en los diferentes tipos del tráfico de altura, es decir, el Servicio irregular.

5.1.2. Servicios irregulares:

Estos servicios son prestados por buques llamados "tramp" - (volanderos, vagabundos o sin ruta fija), cuya característica - distintiva es la de servir cualquier ruta en el tráfico mundial y carecen de clientes fijos, razón por la cual necesitan tener un amplísimo conocimiento de las condiciones imperantes en el - mercado para lograr la máxima utilización de los buques. A diferencia de los buques empleados en los servicios regulares, éstos no tienen itinerarios fijos y comercian en todas las regiones - buscando carga, principalmente a granel, que se transporta en bu
ques completos.

5.1.3. Contratación del servicio:

La contratación de estos servicios se realiza normalmente en las bolsas de fletes o mercados de fletes, a los que concurren tanto los embarcadores que requieren los servicios de un buque para el transporte de sus mercancías, como los armadores que buscan carga para su flota. Asimismo, un buque "tramp" o volandero puede obtener carga en un país determinado por medio de un representante o consignatario.

Una de las bolsas más importantes es la "Baltic Mercantile and Shipping Exchange", ubicada en Londres, Inglaterra. Existen otras en Rotterdam, Holanda; Hamburgo y Bremen, Alemania; Amberes en Bélgica; Nueva York y San Francisco, en Estados Unidos; Tokio, en Japón, y algunas más en otros países.

5.1.4. Integración del mercado:

Estos mercados están integrados por una extensa red de armadores, fletadores y corredores que se mantienen en estrecho contacto. En el momento en que un fletador requiere de un buque de tamaño y tipo determinado, en un puerto concreto y en una fecha fija, o un armador requiere de carga para su buque que esté de acuerdo a la posición de su flota, al tipo de buque y al espacio que puede ofrecer, se utiliza a un corredor que se encarga de localizar el buque o la carga solicitados.

En estos casos, la intervención del corredor es fundamental, puesto que usualmente la contratación no se hace en forma directa.

5.1.5. Función del corredor:

La función del corredor marítimo es proporcionar la información requerida, ya que, debido a su amplia experiencia y conocimientos actualizados sobre buques y tráficos, está en posibilidad de combinar estos factores para proporcionar los servicios adecuados, tanto al armador como al fletador. La remuneración de sus servicios, cuando se cierra el trato, es el corretaje o comisión, representado por un porcentaje sobre el flete bruto.

La negociación se inicia con una oferta en firme de una de las partes y la contraoferta de la otra, hasta que se cierra el trato; éste normalmente suele hacerse en forma verbal, y al ser aceptado se considera obligatorio, puesto que la formalización por escrito suele tardar.

Ahora bien, una vez expuesto en forma somera, el desarrollo del transporte marítimo en México, procederemos a señalar los aspectos generales del transporte marítimo en el comercio exterior de México, vía la empresa naviera en cuestión, no sin antes hacer una breve síntesis de todo lo anteriormente expuesto.

CONCLUSIONES DEL CAPITULO II

De lo anteriormente expuesto, podemos afirmar que, tan antiguas como la humanidad son las relaciones de comercio, y éstas implican un complejo engranaje de actividades a las cuales el usuario del transporte marítimo se enfrenta para lograr con éxito la conducción de sus mercancías desde el lugar de origen al de destino.

Podemos mencionar que, a nivel nacional, las necesidades de los servicios de transporte se incrementan con la expansión de la economía y que es un elemento vital para el desarrollo local. Asimismo, externamente, su solicitud se incrementa paralelamente con el volumen del comercio exterior y es, de esta forma, un factor determinante para el desarrollo nacional.

Por otro lado, la función del servicio de los transportes es llevar a cabo el movimiento de artículos y pasajeros y es usado en el lugar, en el momento, en la extensión y en el tipo que mejor se ajusta a la actividad productiva; es decir, es el medio de enlace entre los diversos mercados que participan en el comercio. Además, de acuerdo a las necesidades de transporte que se requieran, éstas pueden satisfacerse utilizando un sólo modo o la combinación de varios, dependiendo todo ello, del lugar, en donde se encuentre la mercancía, su destino final y, en mayor o menor grado, de la naturaleza de la mercancía misma.

Dentro de este Capítulo, quedó establecido que los principales medios que se utilizan son: autotransporte, ferrocarril, aéreo, navegación en aguas interiores, de cabotaje, de ultramar y el sistema de ductos. A la vez, pensamos que estos modos se complementan y compiten entre sí. Es decir, se complementan cuando el movimiento de mercancías requiere de varios pasos, por ejemplo: del centro de producción a las estaciones de ferrocarril, de éstas a los puertos, y posteriormente, a los puntos de consumo o a los mercados de ultramar; y compiten, puesto que cada uno tiene diferentes características, servicios, tamaños, costos, etc.

Por último, sólo nos resta decir que, el usuario del transporte no debe basar su elección tomando en cuenta únicamente los costos, ya que existen ventajas y desventajas en cada uno de ellos y la decisión de transportar un producto, a través de una ruta y por un modo determinado, debe estar de acuerdo a las circunstancias -- que se presenten al momento de elegir el servicio de transporte.

Para los fines del presente trabajo, la presentación de los diversos sistemas de transporte se realizó considerándolos como sistemas complementarios al transporte marítimo internacional, ya que -- esto nos permite disponer de una red más amplia y completa de los medios de transporte, porque últimamente el transporte marítimo ha sufrido grandes cambios, tendentes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez, así como su especialización.

CAPITULO III

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO, VIA T. M. M.

1. El movimiento de mercancías:

El transporte marítimo es indudablemente el de mayor significación en el comercio exterior de México, con excepción de Estados Unidos, debido al gran intercambio que se realiza principalmente por vía terrestre. En 1993, -último año en el que se dispuso de estadísticas en el desarrollo del presente trabajo-, el comercio internacional de los diez países que, hasta 1980 formaron la ALALC* 20/, alcanzó a 318.3 millones de toneladas, de las cuales, 308.1 millones de toneladas que representaban 97% del total, se transportaron por vías marítima y fluvial.

Esta proporción aparece aumentada por las cifras de Venezuela, que incluye el gran volumen de sus exportaciones de petróleo, las cuales se transportan siempre por vía marítima. Además, la casi totalidad del comercio nacional mexicano de graneles y de combustibles líquidos se realiza por vía marítima.

* (Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela).

20/ En 1980 dejó de existir la ALALC y se creó la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la que prácticamente está nacionalizada y da paso a Acuerdos de Libre Comercio: Mercosur, Chile-México, Colombia-México-Venezuela, Centroamérica y Panamá.- --
Apuntes de clase del Profr. Salgado.-

CUADRO I

AMERICA DEL SUR Y MEXICO: TRAFICO MARITIMO Y FLUVIAL DE
COMERCIO EXTERIOR

(Millones de toneladas)

País	1 9 7 8			1 9 7 9		
	Total comercio exterior	Por vía marítima y fluvial	%	Total comercio exterior	Por vía marítima y fluvial	%
Argentina	21.9	21.7	99	26.7	26.3	98
Brasil	32.8	32.4	99	36.3	35.8	99
Colombia	7.5	7.4	99	8.7	8.6	99
Chile	14.5	14.4	99	16.1	16.0	99
Ecuador	1.7	1.7	99	2.0	2.0	99
México	18.0	10.0	56	20.0	11.2	56
Paraguay	0.7	0.7	94	0.8	0.8	94
Perú	11.9	11.9	99	13.7	13.6	99
Uruguay	2.6	2.5	96	2.7	2.5	94
Venezuela	187.2	187.2	100	191.3	191.3	100
T o t a l :	298.8	289.9	97	318.3	308.1	97

Fuente: Anuarios de Comercio Exterior de los respectivos países.

De este cuadro podemos observar que el tonelaje exportado por México no varía mucho de año en año, sólo en periodos más largos; lo que sí fluctúa son sus precios; por lo que, considero que esto es lo que influye en el nivel de los fletes que la compañía naviera esté en condiciones de cobrar.

Pudimos comprobar que, en este caso, no existen prácticamente estudios que analicen la evolución en los niveles generales de los fletes con relación a nuestro propio comercio, debido a dificultades metodológicas que se presentarían al pretender agotar este tema. Sin embargo, pudimos percibir que los fletes varían con lentitud y permanecen estables largos periodos. Más aún, como utilizamos periodos generales de fletes -para agilizar la elaboración del trabajo-, no medimos la importancia de cada producto, y por consiguiente de su flete en el comercio en el que tiene lugar; por lo que no podríamos concluir si esta estabilidad es general o solamente para un cierto número de productos.

Inclusive, muchos de esos productos que representan el grueso del tráfico de T. M. M. en diferentes rutas, aunque en ocasiones se les clasifique como carga general, son también susceptibles de transportarse en cargamentos completos, en buques fletados -- por la empresa; porque estas grandes cantidades que transporta, hacen económico ese tipo de contrato.

Esto significa una importante competencia entre las demás empresas navieras del país, siempre y cuando cuenten con servicios de línea regulares. Por lo tanto, esta competencia obliga a esta

blecer los mismos fletes a los productos y de esta forma, en los fletes de los demás productos que se movilicen, se busca alguna compensación en sus ingresos.

De esta forma y después de haber mencionado el movimiento de mercancías, proceguiremos a exponer la concentración de la carga, tema que por sí mismo, es continuación al anteriormente citado.

2. La concentración de la carga:

La mayor concentración de carga transportada por T. M. M. tiene lugar entre los tráficos a Estados Unidos y el Canadá; Europa y el Mediterráneo, así como a Japón y Asia Oriental, sin exceptuar el tráfico hacia Sudamérica. Ahora bien, la influencia del comercio marítimo nacional con otros países, es posible ejemplificarla mejor, al analizar no sólo la naturaleza del intercambio entre los demás países, sino la estructura de las corrientes de tráfico, en las distintas secciones geográficas.

Por corriente de tráfico entenderemos la densidad del movimiento que tiene lugar en una determinada región, o que "pasa" por ella, independientemente de los puntos de origen o destino de ese movimiento. 21/ En otras palabras, puede decirse que la corriente de tráfico entre dos puntos es la carga que llevan en un período determinado los buques que pasan por esos dos puntos; ejemplo, cuando se habla que la corriente de tráfico entre los puertos de Callao y Guayaquil es de 3'033,000 toneladas en 1993, no significa que la carga con origen en Callao y destino en Guayaquil sea de esa cuantía, sino que la carga que pasa entre ambos puertos en el viaje entre su origen y destino, suman los tres millones de toneladas.

Por ende, proseguiremos a exponer el tráfico de T. M. M.

22/ Apuntes de clase del Profr. Salgado.-

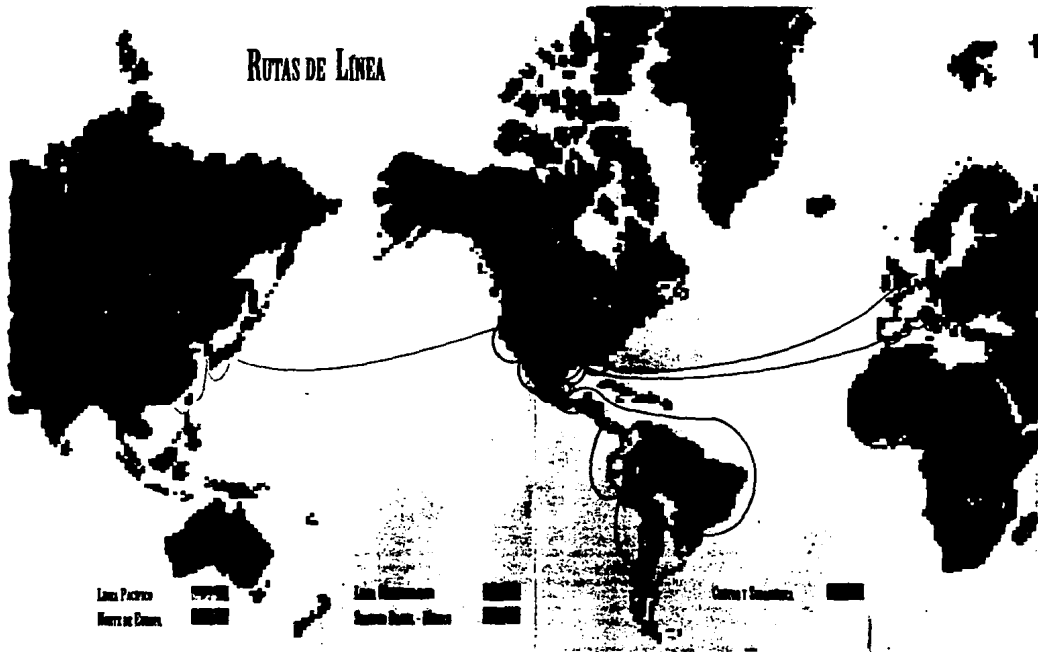
3. El tráfico de T. M.M.:

Esta empresa mexicana cuenta principalmente con dos grandes grupos de corrientes de tráfico. (Ver mapa 1). El primero se relaciona con el comercio por las costas del Pacífico hacia Estados Unidos; Lejano Oriente; Centro y Sudamérica; y el segundo, por las costas del Atlántico hacia Norte de Europa, el Mediterráneo y México-Brasil. En el primer grupo, el mayor movimiento es de sur a norte, es decir, desde México a esas regiones; como se demuestra en las gráficas Nos. I a VI

En términos de tonelaje absolutos, entre las corrientes de tráfico de México, son de mayor importancia las del Servicio F.E.S. (Far East Service), ya que el total de carga general hacia el Lejano Oriente, para 1993, fue de 399 mil toneladas y de importación, de 308 mil toneladas anuales. (Gráfica No. III), para dar un total de 707 mil toneladas. (Gráfica No. VI). Cabe mencionar que, son también de trascendencia para la economía mexicana las corrientes de tráfico desde la costa mexicana del Atlántico hacia el Norte de Europa, el Mediterráneo, sin excluir el tráfico con el Brasil, en Sudamérica; resaltando entre todos éstos, el tráfico del servicio llamado N.E.S., el cual para 1992 alcanzó 525 mil toneladas y para 1993 mejoró su porcentaje en la participación de T.M.M. en el mercado, de 11.48% a 14.96%, (Gráfica VI, A)

En efecto, en el tramo México-Europa del Norte, la exportación para 1993 alcanzó 315 mil toneladas, (Gráfica No. III), a diferencia

RUTAS DE LÍNEA



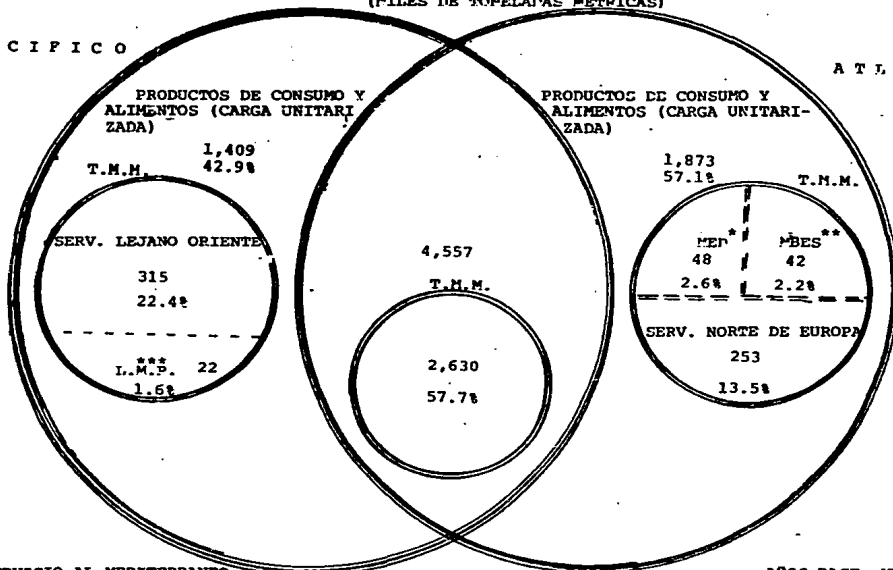
GRAFICA No. I

EXPORTACIONES MEXICANAS, VIA PUERTOS MEXICANOS
(EXCLUYENDO PETROLEO)

(MILES DE TONELAJAS METRICAS)

PACIFICO

ATLANTICO



* SERVICIO AL MEDITERRANEO
** SERVICIO EXPRESS MEXICO BRASIL
*** LINEA MEXICANA DEL PACIFICO

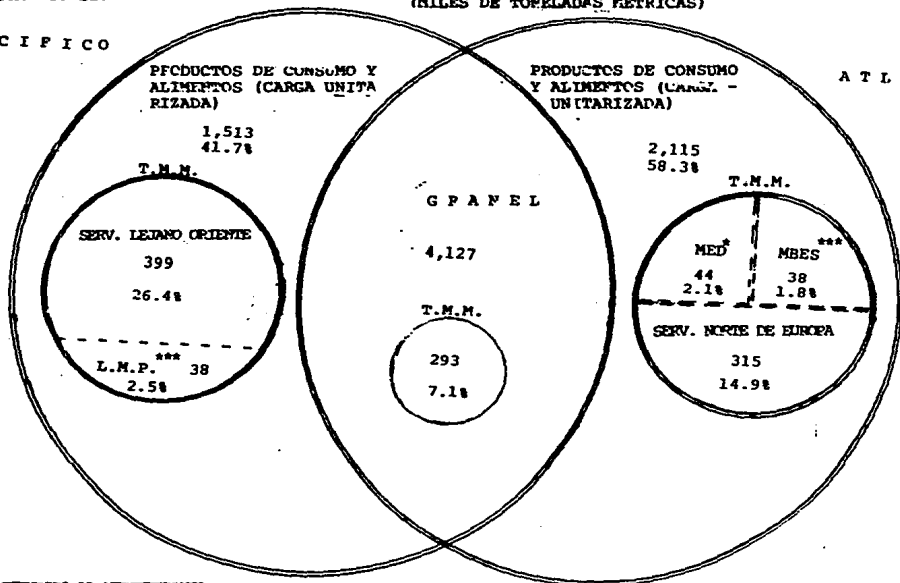
AÑOS BASE: MERCADO 1992
T.M.M. 1992

GRAFICA No. II.

EXPORTACIONES MEXICANAS, VIA PUERTOS MEXICANOS
 ENCLAVANDO PEIPOLE*
 (MILES DE TONELADAS METRICAS)

PACIFICO

ATLANTICO



* SERVICIO AL MEDITERRANEO
 ** SERVICIO EXPRESS MEXICO BRASIL
 *** LINEA MEXICANA DEL PACIFICO

AÑOS BASE: MERCADO 1993
 T.M.M. 1993

GRAFICA NO. III

PIERNAS DE EXPORTACION: MEXICO
TAMÑO TOTAL DEL MERCADO QUE SE
MUEVE POR MAR

	CRECIMIENTO		CRECIMIENTO	
	1992-93		1992-93	
1. PACIFIC	7.38%	SLO	28.87%	
2. PACIFIC	7.38%	LMP	72.73%	
3. ATLANTIC	12.92%	SNE	24.51%	
4. ATLANTIC	12.92%	MED	-8.33%	
5. ATLANTIC	12.92%	SEME	-9.52%	

PIERNAS DE EXPORTACION: MEXICO
TAMÑO TOTAL DEL MERCADO QUE SE
MUEVE POR MAR

	(EN MILES)		UNIDADES
	1992	1993	
PACIFICO	1,409	1,513	TONS
PACIFICO	1,409	1,513	TONS
ATLANTIC	1,873	2,115	TONS
ATLANTIC	1,873	2,115	TONS
ATLANTIC	1,873	2,115	TONS

PIERNAS DE EXPORTACION: MEXICO EXPORTACIONES
PORCION DEL MERCADO
QUE CONTROLA T. M. H.

	(EN MILES)		UNIDADES	1992 1993	
	1992	1993		1992	1993
SLO	315	399	TONS	SLO	22.36% 26.37%
LMP	22	38	TONS	LMP	1.56% 2.51%
SNE	253	315	TONS	SNE	13.51% 14.89%
MED	48	44	TONS	MED	2.56% 2.08%
SEME	42	38	TONS	SEME	2.24% 1.80%

PIERNAS DE IMPORTACION: MEXICO
TAMÑO TOTAL DEL MERCADO
QUE SE MUEVE POR MAR.

	CRECIMIENTO		CRECIMIENTO	
	1992-93		199-97	
1. PACIFIC	-21.44%	SLO	40.64%	
2. PACIFIC	-21.44%	LMP	111.11%	
3. ATLANTIC	-10.48%	SNE	33.58%	
4. ATLANTIC	-10.48%	MED	26.23%	
5. ATLANTIC	-10.48%	SEME	-36.84%	

PIERNAS DE IMP. MEX.

TAMÑO TOTAL DEL MERCADO
QUE SE MUEVE POR MAR
(EN MILES)

	(EN MILES)		UNIDADES
	1992	1993	
PACIFIC	1,278	1,004	TONS
PACIFIC	1,278	1,004	TONS
ATLANTIC	2,691	2,409	TONS
ATLANTIC	2,691	2,409	TONS
ATLANTIC	2,691	2,409	TONS

PIERNAS DE IMP. MEX.

TAMÑO TOTAL DEL
MERCADO QUE SE MUEVE
(EN MILES)

	(EN MILES)		UNIDADES
	1992	1993	
SLO	219	308	TONS
LMP	9	19	TONS
SNE	271	362	TONS
MED	61	77	TONS
SEME	114	72	TONS

PORCION DEL MERCADO QUE
CONTROLA T. M. H.

	(EN MILES)	
	1992	1993
SLO	17.14%	30.68%
LMP	0.70%	1.89%
SNE	10.07%	15.03%
MED	2.27%	3.20%
SEME	4.24%	2.99%

- SERVICIO AL LEJANO ORIENTE
- SERVICIO LENA MEXICANA DEL PACIFICO
- SERVICIO AL NORTE DE EUROPA

- SERVICIO AL MEDITERRANEO
- SERVICIO EXPRESS MEXICO BRASIL

GRAFICA NO. IV

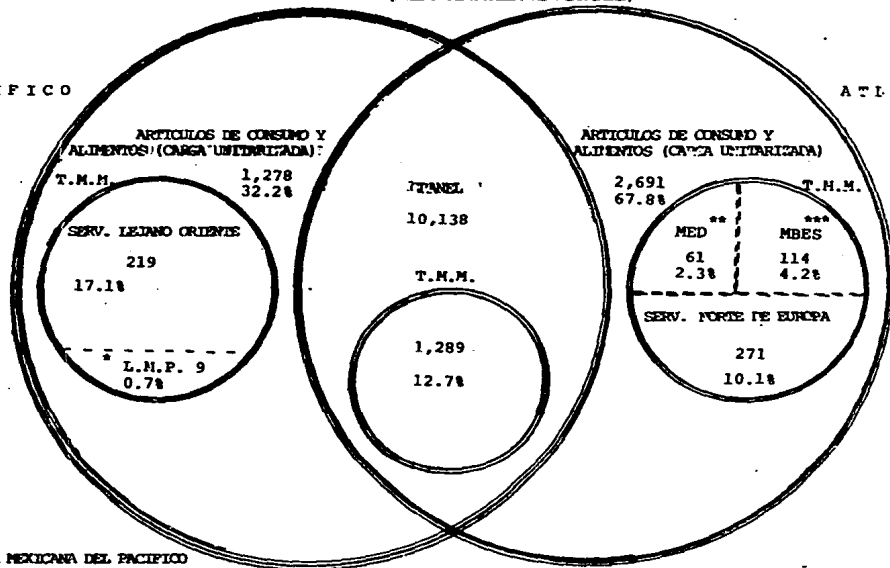
IMPORTACIONES MEXICANAS, VIA PUERTO DE MEXICO

(EXCLUYENDO PETROLIO)

(MILES DE TONELADAS METRICAS)

PACIFICO

ATLANTICO



* LINEA MEXICANA DEL PACIFICO

** SERVICIO AL MEDITERRANEO

*** SERVICIO EXPRESS MEXICO BRASIL

AÑOS BASE: MERCADO 1992

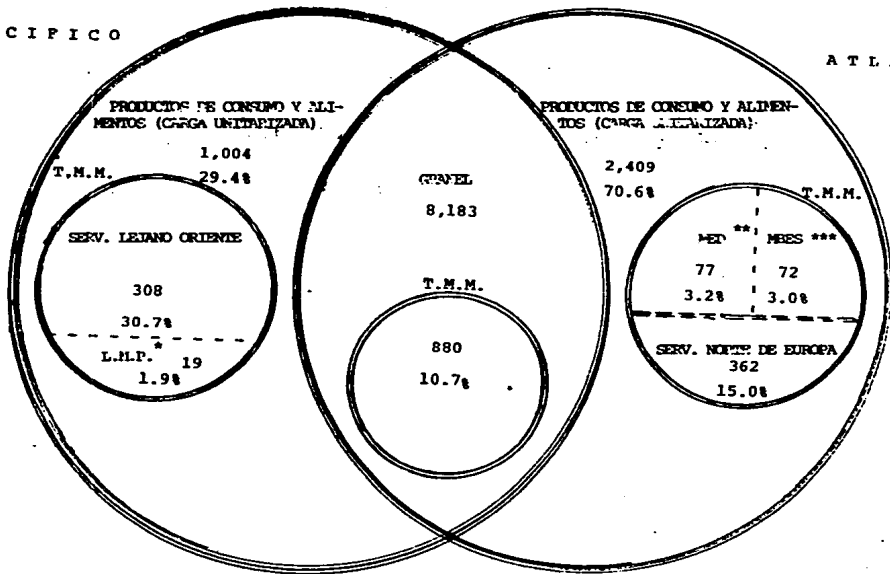
T.M.M. : 1992

GRAFICA No. V

EXPORTACIONES MEXICANAS, VIA PUERTO DE MEXICO
EXCLUSIVO ESTRECHO
(AOLAS DE TONELAJAS NETAS)

PACIFICO

ATLANTICO



* LINEA MEXICANA DEL PACIFICO
 ** SERVICIO AL MEDITERRANEO
 *** SERVICIO EXPRESS MEXICO BRASIL

AÑOS BASE: MERCADO 1993
 T.M.M. 1993

GRAFICA No. VI

A)

	1922-1993 CPECIMIENTOS		1992	1993
	TMM UNICAMENTE	MERCADO TOTAL	PARTICIPACION DE TMM	PARTICIPACION DE "M.P."
SERV. L. O.*	32.40%	-6.33%	19.87%	28.09%
SERV. LMP**	83.87%	-6.33%	1.15%	2.26%
SERV. NES***	29.20%	-0.88%	11.48%	14.96%
SERV. MED****	11.01%	-0.88%	2.39%	2.67%
SERV. MEES*****	-29.49%	-0.88%	3.42%	2.43%

B)

	1992	1993	
PACIFICO	2,687	2,517	TONS
PACIFICO	2,687	2,517	TONS
ATLANTICO	4,564	4,524	TONS
ATLANTICO	4,564	4,524	TONS
ATLANTICO	4,564	4,524	TONS

C)

	1992	1993	
SERV. L.O.	534	707	TONS
SERV. LMP	31	57	TONS
SERV. NES	524	677	TONS
SERV. MED	109	121	TONS
SERV. MEES	156	110	TONS

* SERVICIO AL LEJANO ORIENTE

** SERVICIO LINEA MEXICANA DEL PACIFICO

*** SERVICIO AL NORDE DE EUROPA

**** SERVICIO AL MEDITERRANEO

***** SERVICIO EXPRESS MEXICO BRASIL

de la importación, que alcanzó 362 mil toneladas anuales, con un porcentaje de 15.03%, del total de los servicios.

Ahora bien, de lo anterioremente escrito, se puede señalar que la magnitud de los desequilibrios que existan en el tráfico en ambos sentidos, se puede determinar debido a la sección geográfica donde se localicen, y en general, en una determinada ruta y esto puede ser de gran importancia en el establecimiento del nivel de los fletes en dicha ruta. Esto es así porque si en una ruta determinada el tonelaje transportado entre los puertos A y B es mayor del que se moviliza entre B y A, la capacidad de bodega que deberá proveerse en los barcos de la empresa, estará determinada por el tonelaje transportado entre A y B, para lo que existe en este caso capacidad de almacenaje en bodega, sin utilizar en el viaje de retorno.

Es por esto que los costos que deben considerarse en el viaje de retorno son los costos marginales de transportar una cantidad adicional de carga, ya que el costo total del viaje redondo debe ser atribuible a la carga que se mueve entre A y B.

Las consecuencias que resultan de esta estructura tarifaria, en la situación antes mencionada son que, en primer lugar se esperaría que los fletes entre A y B fueran superiores que los existentes entre B y A, hasta el punto en que la cantidad de carga transportada en ambos sentidos se equilibrare. Cabe mencionar en este caso -- que, un equilibrio en el tonelaje o volumen de carga en ambos sentidos no será necesariamente la combinación que maximice las ganancias del armador, ya que ello dependerá también de los fletes que puedan

percibirse por la carga transportada en ambos sentidos.

4. Características Comerciales:

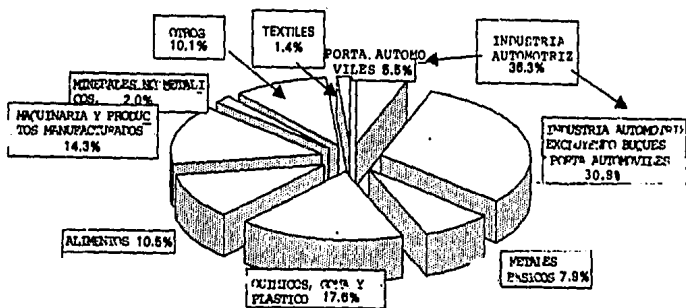
La estructura de las corrientes de carga general en el comercio exterior de México, tiene dos características en esta empresa.

4.1. La primera es que, en prácticamente todas las corrientes - de su tráfico relacionadas con los 5 diferentes Servicios que presta, existe un desequilibrio, el cual varía en las diferentes rutas, mismo que está condicionado por la propia naturaleza de las importaciones y exportaciones de nuestro país, como se puede apreciar en la -- gráfica No. VI, C)

4.2. La segunda característica es con respecto a la estructura de las corrientes de tráfico de productos específicos (ver Gráfica - VII y VIII), ya que en ella se muestra la información básica sobre los productos considerados en la elaboración de este trabajo, mismos que corresponden a exportaciones realizadas por México, vía la empresa citada.

Cuadro No. VII

PRODUCTOS TRANSPORTADOS POR LA EMPRESA.
" . . . H.
(1992)

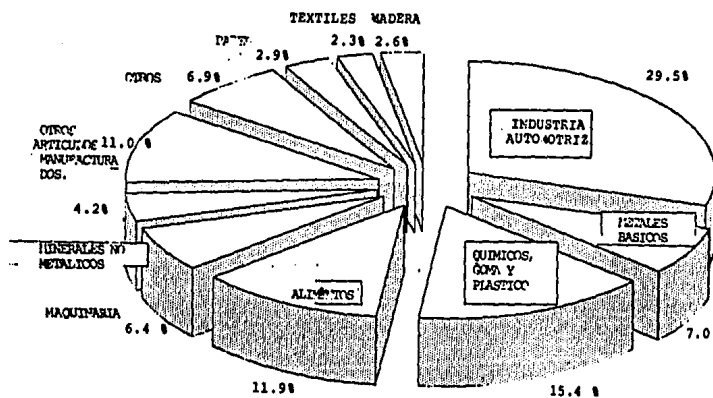


Cuadro No. VIII

PRODUCTOS TRANSPORTADOS POR LA EMPRESA

T. M. M.

(1993)



5. Densidad de la Línea:

La descripción de la estructura de los servicios de T.M.M. puede precisarse más si analizamos la densidad de la línea, en los distintos servicios que ofrece, tales como:

- a) FESCAMEX (Servicio al Lejano Oriente, Centroamérica y México).
- b) FESUSAMEX (Servicio al Lejano Oriente, Estados Unidos y México)
- c) MEDITERRANEO
- d) NORTE DE EUROPA
- e) L. M. P. (Línea Mexicana del Pacífico) y
- f) M. B. E. S. (Servicio Express México Brasil)

En una proporción importante de las rutas de línea en cuestión, el 53% del total del número de los servicios regulares, es relativamente bajo. La explicación a ello es el bajo volumen del comercio entre ciertos países; por lo que para nadie sería difícil deducir que no sería económico contar con un mayor número de servicios regulares; a diferencia del número de servicios regulares existentes, que indica un tráfico más considerable.

Lo anterior, para señalar la clasificación al evaluar el nivel y la estructura de los fletes marítimos en muchas rutas, pues la relación es clara al evaluar el número de servicios que ofrece la línea en el comercio exterior de México y el nivel de los fletes marítimos vigentes en la actualidad.

6. Estructura de los servicios:

Los servicios que ofrece el transporte marítimo, como pudimos describir dentro del Capítulo II, son de dos tipos: Servicio de Línea y Servicios Regulares.

En esta ocasión, nos referiremos a los servicios regulares -- que presta la empresa. Normalmente son servicios regulares todos los que operan en una ruta fija predeterminada, por un periodo de tiempo prolongado, con frecuencias estables y fechas de salida y llegada conocidas de antemano, por medio de los itinerarios de la empresa. *

Sin embargo, las frecuencias pueden ser muy variadas y una compañía naviera que mantiene una frecuencia de tres o cuatro salidas por año en una determinada ruta, puede considerarse que cuenta con servicios regulares. Es por eso que en este trabajo no se adopta esa definición tan amplia, sólo afirmamos que si una línea es regular es porque se encuentra en condiciones de transportar cualquier tipo de carga general y con una frecuencia de al menos una salida por mes, en la ruta que está programada para servir. De esta forma, en el Anexo I se muestran las frecuencias semanales y quincenales. Y, por último, en relación a nuestros aspectos generales del transporte marítimo en México, mencionaremos a continuación, las ventajas en la diversificación del comercio exterior de la siguiente manera:

Nota: En este sentido puede verse el Anexo I de este trabajo. --
"Itinerarios de la Empresa Transportación Marítima Mexicana, S. A. de C. V.".-

7. Ventajas en la diversificación del comercio exterior:

Considero que una de las ventajas que podría obtener México al diversificar la estructura de su comercio exterior vía marítima, - promoviendo la exportación de productos manufacturados e incluso importando algunas materias primas, podría ser la reducción de estos desequilibrios en el tráfico actual y por consiguiente, existiría - una disminución en los fletes marítimos. Sin embargo, es necesario señalar que esto se daría siempre y cuando los desequilibrios en - la corriente de tráfico fueran realmente importantes como factor de terminante de la estructura de fletes y sólo en el caso de que no - existiera capacidad 'ociosa' en ambos sentidos del tráfico.

Por lo tanto, la conclusión a este respecto es en el que la co---rriente de tráfico marítimo de T. M. M., en el sentido de que su - tráfico del Servicio F.E.S. es más importante que el del Servicio - N.E.S., se puede aplicar también al comercio de otros países lati--noamericanos con la Costa del Pacífico de América del Norte y con - el Japón, porque el tráfico va desde Panamá hacia el norte por la - Costa del Pacífico de los países centroamericanos y por supuesto, - México; debido a que la estructura de la corriente de tráfico se en encuentra influenciada por el comercio de mi país y los Estados Uni--dos, hacia el Lejano Oriente.

Y ahora, antes de introducirnos en el tema de "El Sistema de Conferencias", realizaremos las conclusiones a los temas menciona--dos, como lo hemos venido haciendo en los dos primeros Capítulos.

CONCLUSIONES AL CAPITULO III

En relación al comercio marítimo mexicano, considero que la - concentración del movimiento total de las mercancías puede también analizarse en un número reducido de productos, siempre y cuando - éstos estén incluidos en el tráfico de una sola Línea Naviera, para ser transportados en sus diferentes rutas.

Cabe mencionar que, en el presente trabajo no se ha pretendido señalar la información total sobre la proporción del transporte de carga general servida por esta empresa, sólo nos abocamos a las frecuencias y tamaño de sus buques, al cual dedicamos un apartado dentro del Anexo V , titulado 'La flota de T. M. M.'; además, - de los tráficos que cubre, para concluir al fin que ésta debe ser muy alta.

En el extremo opuesto, es pertinente mencionar que también - existen algunas líneas pequeñas; por lo general sirven una sóla ruta, tienen frecuencia de un buque mensual, por ejemplo la empresa Fabre Line, misma que opera exclusivamente entre México y el Mediterráneo; Birka Line, que une el tráfico de Brasil con el Norte de Europa y Djakarta Lloyd prestando sus servicios entre México y el Japón.

De lo anterior, considero de singular importancia la relación entre el tonelaje transportado en una ruta y el número de líneas - que la puedan servir, como elemento indispensable para la interpre

tación debida en la significación de la estructura actual de los servicios, tema que por sí mismo, resulta interesante para una investigación posterior.

Estadísticas de Puertos Mexicanos Enero/Octubre 1993/1992
Participación TMM

Teus Llenos	Importación 1993		% Part. por puerto	% Part. del total	Exportación 1993		% Part. por puerto	% Part. del total	Total 1993		% Part. por puerto	% Part. del total
	Puertos	TMM			Puertos	TMM			Puertos	TMM		
Pacífico												
Ensenada	3,635	3,475	95.6%	1.8%	1,458	1,616	100.0%	2.1%	5,091	5,091	100.0%	1.5%
Topolobampo	120	0	0.0%	0.0%	0	0	0.0%	0.0%	120	0	0.0%	0.0%
Mazatlán	662	0	0.0%	0.0%	182	0	0.0%	0.0%	-1,044	0	0.0%	0.0%
Manzanillo	12,254	8,354	68.2%	4.4%	10,330	11,894	100.0%	15.4%	23,184	20,048	86.5%	7.7%
Lázaro Cárdenas	32,141	23,308	72.5%	12.3%	7,656	6,221	81.3%	8.2%	39,797	29,529	74.2%	11.2%
Acapulco	1,181	0	0.0%	0.0%	177	0	0.0%	0.0%	1,358	0	0.0%	0.0%
Salina Cruz	8,705	4,908	56.4%	2.6%	6,608	6,015	100.0%	7.9%	14,513	10,921	75.2%	4.1%
Total	50,899	40,043	68.0%	21.2%	28,209	25,546	97.5%	33.7%	85,107	65,589	77.1%	24.5%
Atlántico												
Altamira	27,757	8,462	30.5%	4.5%	14,045	10,865	78.1%	14.4%	41,802	19,428	46.5%	7.0%
Tampico	11,802	0	0.0%	0.0%	3,463	0	0.0%	0.0%	15,265	0	0.0%	0.0%
Tuxpán	1,071	0	0.0%	0.0%	133	0	0.0%	0.0%	1,204	0	0.0%	0.0%
Veracruz	82,849	41,878	50.5%	22.2%	31,208	20,383	65.3%	26.9%	114,057	62,261	54.6%	23.5%
Progreso	3,729	0	0.0%	0.0%	735	0	0.0%	0.0%	4,464	0	0.0%	0.0%
Morelos	2,809	0	0.0%	0.0%	120	0	0.0%	0.0%	2,929	0	0.0%	0.0%
Total	130,017	50,240	39.7%	26.6%	49,704	31,349	63.1%	41.3%	179,721	81,689	45.5%	26.9%
Grn Total	188,915	90,283	47.8%	47.8%	78,913	56,895	74.0%	74.5%	264,828	147,278	55.0%	51.4%

Teus Llenos	Importación 1992		% Part. por puerto	% Part. del total	Exportación 1992		% Part. por puerto	% Part. del total	Total 1992		% Part. por puerto	% Part. del total
	Puertos	TMM			Puertos	TMM			Puertos	TMM		
Pacífico												
Ensenada	5,747	4,850	84.4%	2.7%	2,411	2,105	87.3%	3.0%	8,158	6,955	85.3%	2.8%
Topolobampo	33	0	0.0%	0.0%	0	0	0.0%	0.0%	33	0	0.0%	0.0%
Mazatlán	778	0	0.0%	0.0%	845	0	0.0%	0.0%	1,623	0	0.0%	0.0%
Manzanillo	16,570	8,762	52.0%	4.9%	10,379	10,355	99.8%	14.9%	26,949	19,117	70.9%	7.7%
Lázaro Cárdenas	22,725	21,140	92.6%	11.9%	3,667	5,433	100.0%	7.8%	26,452	26,573	100.0%	10.7%
Acapulco	1,865	0	0.0%	0.0%	188	0	0.0%	0.0%	2,074	0	0.0%	0.0%
Salina Cruz	4,368	3,081	70.5%	1.7%	3,702	3,875	100.0%	5.6%	8,070	6,956	86.2%	2.6%
Total Pacífico	52,167	37,833	72.5%	21.2%	21,192	21,768	100.0%	31.2%	73,359	59,601	81.2%	24.5%
Atlántico												
Altamira	20,199	5,269	26.1%	3.0%	10,051	7,570	76.3%	10.9%	30,250	12,839	42.4%	5.2%
Tampico	17,605	753	4.3%	0.4%	6,524	2,634	40.4%	3.8%	24,130	3,387	14.0%	1.6%
Tuxpán	6,157	0	0.0%	0.0%	3,546	0	0.0%	0.0%	9,703	0	0.0%	0.0%
Veracruz	78,067	20,703	34.2%	15.0%	27,950	10,789	38.6%	15.5%	106,017	37,492	35.4%	15.1%
Progreso	2,324	0	0.0%	0.0%	386	0	0.0%	0.0%	2,710	0	0.0%	0.0%
Morelos	1,531	0	0.0%	0.0%	22	0	0.0%	0.0%	1,553	0	0.0%	0.0%
Total Atlántico	125,884	32,725	26.0%	18.4%	43,479	20,933	43.3%	30.1%	174,363	63,718	36.6%	21.7%
Grn Total	178,051	70,558	39.6%	39.6%	69,671	42,761	61.4%	61.4%	247,722	113,319	45.7%	46.7%

CAPITULO IV

EL SISTEMA DE CONFERENCIAS

1. Concepto:

En términos generales, una conferencia marítima es la reunión de líneas navieras que prestan servicio en una ruta determinada y que convienen en la aplicación de fletes uniformes.

Derivado de la anterior, se ha definido a las conferencias marítimas como las:

Asociaciones de Armadores que operan en determinado tráfico; - que fijan las tarifas de fletes correspondientes a cada mercadería y constituyen una forma moderna de regulación internacional de los fletes, destinada a proteger a las empresas armadoras marítimas y a la marina mercante, mediante la estabilización de las tarifas - que todos los armadores integrantes de la organización se obligan a respetar. 22/

Otra definición de estas instituciones es la de Atilio Malvagni, el distinguido maestro y jurista argentino, quien afirma que - son:

Organismos privados que establecen las condiciones en que los buques respectivos, afiliados a una línea, prestarán sus servicios, especialmente en todo lo relativo a la fijación de fletes con el fin de evitar en este aspecto, competencia desleal y al mismo tiempo para proporcionar a los usuarios (cargadores) un servicio regular y seguro de transporte de las respectivas mercancías. 23/

22/ González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación.-Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979.-pág. 87.-

23/ Malvagni, Atilio, Derecho Marítimo.-Buenos Aires.-Roque Depalma Editor.-1956.-pág. 10.-

Al mencionar las normas, nos referimos al embalaje para los diferentes productos, la uniformidad en el conocimiento de embarque, comisiones a corredores, entre otras, con el objeto de presentar un frente común contra la competencia de las líneas in dependientes, así como entre sus mismos asociados.

En otras palabras, podemos decir que a las conferencias marítimas se les conoce también como "acuerdos de fletes" y "asociaciones de transporte".

Uno de los medios que utilizan las conferencias para asegurar que los usuarios recurran a sus servicios son los llamados "contratos de fidelidad o acuerdos de lealtad", mismos que mencionamos a continuación.:

2. Acuerdos de lealtad:

Los acuerdos de lealtad constituyen un incentivo para emplear únicamente buques de líneas afiliadas a una determinada conferencia; mediante estos acuerdos se otorgan descuentos sobre los fletes y éstos pueden ser de tres tipos:

a) Sistema de rebajas diferidas:

Este sistema consiste en otorgar un porcentaje de bonificación de los fletes pagados por el usuario, para lo cual se especifican dos periodos consecutivos, uno de "transporte" y otro de "espera", que normalmente son de tres a seis meses cada uno. Esto quiere decir que, después del periodo de transporte por el tiempo convenido, el usuario deberá dejar pasar el tiempo de espera, después del cual se le bonificará el porcentaje al que tiene derecho, siempre y cuando no haya utilizado durante ese lapso una línea fuera de esta conferencia, excepto que exista una autorización expresa para ello, y frecuentemente ésta se extiende cuando las líneas de la conferencia no pueden proporcionar espacio en un plazo razonable. Esta autorización de liberación de carga es solicitada a través de las líneas navieras ante las conferencias.

b) Sistema de doble tarifa:

Bajo este sistema los usuarios se comprometen, mediante un contrato, a la utilización de las líneas afiliadas para el transporte de sus productos, apareciendo en las tarifas de fletes doble columna; una para los que firman los acuerdos de lealtad y otra más elevada para los no contractuales.

c) Sistema de rebaja inmediata:

Es un sistema, análogo al anterior, en el cual se establecen en las tarifas los fletes normales y se especifica el porcentaje de rebaja para

los usuarios que hayan suscrito un contrato. 24/

Ahora, procederemos a explicar la diferencia principal entre estos dos últimos sistemas.

En ella radica la existencia de un contrato entre los usuarios y las conferencias, en los sistemas de fletes con contrato y sin contrato, y la inexistencia del mismo en el sistema de rebaja diferida.

Otra diferencia básica existente en estos dos sistemas está contemplada en el documento de la ONU, titulado: El Sistema de Conferencias Marítimas, las cuales se presentan a continuación.:

<u>Sistema de rebaja diferida</u>	<u>Sistema de fletes con contrato y sin contrato</u>
a) Los usuarios obtienen rebajas de la conferencia como recompensa por su lealtad, pero no hay un derecho derivado de un contrato.	a) Los usuarios bajo este sistema pagan fletes más bajos que los usuarios en régimen distinto.
b) El usuario está obligado a ser leal tanto durante el período de transporte como durante el de espera.	b) Un usuario sólo está obligado a ser leal durante el período de contrato.
c) La conferencia puede modificar unilateralmente modalidades y condiciones.	c) Toda revisión de los términos del contrato requiere del conocimiento de ambas partes.
d) La carga de la prueba de su lealtad incumbe al usuario.	d) La carga de la prueba de la infidelidad incumbe a la conferencia.
e) Sanción pecuniaria: cancelación de rebajas acumuladas.	e) Sanción pecuniaria: indemnización por daños y perjuicios en caso de embarque efectuado en buque ajeno

24/ ONU. UNCTAD.-El sistema de conferencias marítimas.-New York.-1990.-Pág. 18

Sistema de rebaja diferida

Sistema de fletes con contrato y sin contrato

a la conferencia y suspensión o rescisión del contrato.

- f) No se permite al usuario que retire su apoyo a la Conferencia, notificándolo de antemano y que reciba, sin embargo, las rebajas acumuladas que se le adeuden. *
- f) Cláusula que permite a cualquiera de las partes rescindir el contrato con la debida notificación. - 25/

Al respecto, presentamos una visión sucinta de la estructura de los acuerdos especiales existentes entre la compañía naviera de referencia, los cuales sirven en el comercio exterior de México.

3. Estructura de los acuerdos:

Entre estos acuerdos, sin duda los de mayor trascendencia son las Conferencias de fletes. Ahora bien, la literatura sobre ellas es abundante, y no es el objeto de este estudio analizar sus aspectos generales, sino describir las características de las que rigen en el mercado, actualmente.

Las Conferencias de fletes son acuerdos de tipo formal, suscritos entre las compañías navieras que sirven un determinado

* Generalmente las conferencias no permiten que los usuarios dejen de utilizar sus servicios, ni aun en el caso de notificación previa, sin renunciar a las rebajas a que tienen derecho. 25/ ONU, UNCTAD.-Ibidem.-Pág. 19.-

tráfico; cuya finalidad principal es establecer una política común de fletes. Estos acuerdos se aplican indistintamente en todas las compañías navieras y con ellos se trata de evitar las llamadas guerras de fletes, que tuvieron lugar principalmente en décadas anteriores y que causaron la inestabilidad de los fletes y los servicios, y, por consiguiente, la ruina económica de varias compañías.

Ultimamente y por recomendación de la CEPU,* se han formado en varios países consorcios de usuarios, con el objeto de poder negociar con las Conferencias; sin embargo, en el desarrollo del presente trabajo pudimos comprobar que, estas Conferencias son mucho más que un simple acuerdo de fletes. Es decir, dependiendo de la forma en que funcionan, suelen ser acuerdos que regulan además, la cantidad y calidad de los servicios que prestan. Así, las empresas que forman uno de estos acuerdos pueden, por ejemplo, organizar un sistema de frecuencias en que cada una de ellas tenga determinada participación, establecer algunas disposiciones sobre el tipo de buque a utilizar en el tráfico y el equipo que deben tener, e incluso, pueden establecerse algunas condiciones sobre la forma en que debe atenderse a los usuarios.

Las Conferencias de fletes tienen, en la mayoría de los casos, una estructura formal regulada por un estatuto interno, y un aparato administrativo encargado de hacerlo cumplir y de manejar los asuntos habituales del acuerdo.

* Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, también conocida como UNCTAD.

4. Integración de las Conferencias:

Normalmente tienen un secretario ejecutivo, quien es responsable de la marcha de la Conferencia. Para facilitar su funcionamiento, aparte de la sede misma, las Conferencias de mayor envergadura establecen en los diversos países en que actúan los buques conferenciados, comités locales en los cuales delegan parte de los asuntos relacionados con la operación de los servicios.

En algunos casos, las facultades de esos comités son tan amplias que, en este caso, resulta difícil definir la unidad de la Conferencia misma, pudiendo decirse que se trata más bien de un conjunto de ellas.

En este caso, pudimos observar que, aparte de las Conferencias de fletes propiamente tales, existen entre las compañías navieras acuerdos para explicar una determinada estructura tarifaria en un tráfico, que no se formalizan en una organización institucional del tipo de las Conferencias.

De esta forma, podemos afirmar que, el papel de las Conferencias es más complejo, ya que muchas de ellas operan en varios tráficos simultáneamente o bien subdividen su campo de influencia en distintas rutas, para las cuales acuerdan tarifas y condiciones de transporte y de asociaciones que pueden ser diferentes, incluso los miembros en estas secciones pueden no ser los mismos.

En el mercado internacional existen varias de estas Superconferencias, como la European/South Pacific & Magellian Conference, The Association of West India Transatlantic Steam Ship Lines, -- The Association of West Coast Steamship Companies, etc.

5. Acuerdos aplicados al transporte marítimo: Mexicano:

Según el estudio realizado, operan en el comercio exterior de México y Latinoamérica 48 Conferencias de fletes, 15 acuerdos entre compañías navieras y 18 tarifas individuales. De estos, 12 Conferencias, 8 acuerdos y 16 tarifas se refieren a tráficos en el litoral del continente americano; 16 Conferencias, 4 acuerdos y una tarifa, al tráfico entre México-América Latina y Europa; 19 Conferencias y un acuerdo, al tráfico entre México y América Latina, los Estados Unidos y el Canadá; 3 Conferencias y un acuerdo al comercio entre América Latina y el Japón y una Conferencia un acuerdo y una tarifa, al tráfico de otras regiones. (Cuadro II).

Sin embargo, para efectos del presente trabajo, únicamente mencionaremos que, como dato importante nuestro país está servido por doce conferencias marítimas o acuerdos de fletes y 70 líneas navieras de altura, nacionales y extranjeras, de las cuales, 25 son independientes y cuatro son mexicanas. 26/

26/ Salgado y Salgado, José E.-La Convención sobre un Código de conducta de las Conferencias Marítimas.-Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales.-México.-1983.-pp. 545 a 576.-

CUADRO No. II

NUMERO DE CONFERENCIAS DE FLETES, ACUERDOS Y TARIFAS
QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARITIMO DEL COMERCIO
EXTERIOR. (MEXICO)

1992

Tráficos que cubren	Conferencias	Acuerdos	Tarifas
Comercio con América Latina.	12	8	16
Comercio con Europa	16	4	1
Comercio con los Es- tados Unidos y el Ca nadá	19	1	
Comercio con el Ja-- pón	3	1	
Comercio con otras - regiones	1	1	1
T o t a l e s	51	15	18

Fuente: Anexo III

Nota: Tres Conferencias se incluyeron en dos tráficoes cada una.

Pudimos observar que, el hecho de que en la inmensa mayoría de los casos, la participación de las líneas navieras sea baja, indica que cualquiera que fuese la estructura de poder dentro de las Conferencias o acuerdos, es improbable que su posición - prevalezca en las decisiones que se adopten.

Es conveniente recordar que en este trabajo se entiende por tarifa, al documento que contiene el conjunto de los fletes para productos específicos, y las condiciones en que las compañías adheridas al acuerdo respectivo ofrecen sus servicios; ya que - el objeto de este estudio no es analizar en detalle la estructura de los acuerdos entre las compañías navieras, sino las tarifas de fletes; para lo que se cita el Cuadro No. III

MEXICO: TIPOS DE CLASIFICACION DE FLETES USADOS EN LAS TARIFAS QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARITIMO DEL COMERCIO EXTERIOR

1992

CUADRO No. III

Tráficos que cubren	Tarifa por producto	Tarifa por clase	T. mixta por producto y por clase *	Sin datos	Total
Comercio nacional	39		2		41
Comercio con Europa	16	4	4	1	25
Comercio con los EE.UU y Canadá	18		9	1	28
Comercio con Lejano Oriente y Japón	4				4
T O T A L E S	77	4	15	2	98

Fuente: Anexo III

* La tarifa mixta por producto y por clase se aplica estableciendo fletes específicos para la mayor parte de los productos tradicionales, y agrupando - otros productos en un número variable de "clases". Los fletes específicos por producto prevalecerán aunque el mismo producto figure agrupado por clase.

En el mercado internacional existen varias de estas Superconferencias, como la European/South Pacific & Magellanean Conference, The Association of West India Transatlantic Steam Ship Lines, - The Association of West Coast Steamship Companies, etc.

6. Un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas:

Debemos reconocer que los países en desarrollo, entre los -- cuales se encuentra México, alcanzaron con el Convenio adoptado en la UNCTAD el 6 de abril de 1974, como Convenio del que México es parte y que desde 1983 está vigente en todo el mundo, uno de los logros más importantes por los que había venido luchando en el comercio internacional: permitir que sus marinas mercantes participen, en igualdad de condiciones y con los mismos derechos que los de los países altamente desarrollados, en los tráficos -- marítimos mundiales. 26/ Sin embargo, ese logro pretende algo -- más: alcanzar un reparto de carga entre dos países que realizan un intercambio comercial bilateral equitativo, en favor de sus -- marinas mercantes sobre la base de 40-40-20. 27/ Es decir, el co -- mercio de México con Italia por vía marítima se hará en un 40 -- por ciento en buques mexicanos (importaciones y exportaciones), el otro 40 por ciento en buques italianos y el 20 por ciento res -- tante por empresas navieras de terceros países que participen -- tradicionalmente en el servicio entre puertos de México e Italia.

26/ "En vigor el Código de Conducta de las Conferencias Maríti--
mas".-Bitácora.-México.- Asociación Nacional de Armadores Mexica--
nos, A. C., vol. I. núm. 1, 22 de junio de 1983, p. 1.
27/ Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas ...-
artículo 2o. "Participación en el tráfico", pp. 5-7.-

7. Propósitos de una conferencia marítima de fletes:

De la explicación anterior, podemos deducir los propósitos - que persigue una conferencia marítima de fletes:

1. Controlar la oferta de bodegas, para eliminar la competencia entre sus miembros.
2. Limitar la entrada de nuevos competidores en el negocio.
3. Conformación del volumen de bodegas a las necesidades del tráfico.
4. Reparto equitativo del tráfico, en relación con la clasificación de los servicios que la propia Conferencia tiene a su cargo y los gastos mínimos de cada empresa afiliada.
5. Reparto equitativo y proporcional de todos los fletes y pasajes de una región determinada.
6. Establecimiento de fletes uniformes.
7. Expresión de las infracciones en que incurran los miembros de la Conferencia a través de multas y sanciones.
8. Finalmente, establecimiento de prácticas restrictivas para eliminar la competencia por medio de tarifas duales y rebajas diferidas. 28/

28/ "El sistema de conferencias marítimas", TD/B/C.4/62/Rev. 1, Nueva York. Naciones Unidas, 1970. pp. 8 y 9.-Citado por Salgado y Salgado José Eusebio.-Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales.-"La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas".-México.-1983.-Págs. 545 a 576.-

8. Conferencias y acuerdos de fletes vigentes en México:

1. Association of West Indies Transatlantic Steamship Lines (WITASS),
2. Latin America/Pacific Coast Steamship Conference,
3. Interamerican Freight Conference, Seccións A and B.
4. Mexico/Brazil Tariff and Services Agreement.
5. Japan-Mexico Freight Conference.
6. Korea-Mexico Freight Conference.
7. Conferenza Mercè Messico
8. Conferenza Centroamerica (CONCA).
9. Ensenada/Europe Conference.
10. Ensenada/Japan/Freight Conference.
11. River Plate/Caribbean/River Plate Conference.
12. C ónferencia España/Caribe/Centroamérica (CONECA)

Cabe mencionar que la idea de establecer un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de Fletes nació en febrero de 1971 en Tokio, Japón, durante la Reunión de Ministros de Transporte de Europa y Japón. Ahí fue aprobado el documento que se conoce como - el Código CENSA* (Council of European and Japanese National Shipowners' Association) o Código de Prácticas de las Conferencias Marítimas.

* Conferencia Nacional de Asociación de Armadores Europeos y Japoneses.

Antes de finalizar este capítulo, me permito enumerar, a manera de resumen, los propósitos que persique una conferencia marítima de fletes, de acuerdo al trabajo presentado por las Naciones Unidas en 1970, titulado "El sistema de conferencias marítimas":

1. Controlar la oferta de bodegas, para eliminar la competencia entre sus miembros.
2. Limitar la entrada de nuevos competidores en el negocio.
3. Conformación del volúmen de bodegas a las necesidades de tráfico.
4. Reparto equitativo del tráfico, en relación con la clasificación de los servicios que la propia Conferencia tiene a su cargo y los gastos mínimos de cada empresa afiliada.
5. Reparto equitativo y proporcional de todos los fletes y pasajes de una región determinada.
6. Establecimiento de fletes uniformes.
7. Represión de las infracciones en que incurran los miembros de la Conferencia a través de multas y sanciones.
8. Finalmente, establecimiento de prácticas restrictivas para eliminar la competencia por medio de tarifas duales y rebajas diferidas. 29/

Por consiguiente, de estos propósitos podemos inferir las ventajas y desventajas del sistema de conferencias marítimas de fletes, en México.

29/ Naciones Unidas. - "El Sistema de Conferencias marítimas" - TD/B/C.4/62/Rev. 1. Nueva York. - 1970. - pp. - 8 y 9. -

9. Ventajas y desventajas del sistema de conferencias:

En general, las Conferencias no son otra cosa que un mecanismo que se utiliza en ciertos aspectos, frente a los usuarios de sus servicios como un monopolio, lo que les permite - ejercer mayor presión sobre estos últimos, que normalmente no forman una sola entidad, por ello, se desprenden las siguientes ventajas:

9.1. Ventajas:

Las conferencias aducen a su favor una serie de ventajas - que ofrecen a los usuarios de las líneas miembro y que en términos generales se pueden resumir en:

a) Un mejor servicio, ya que al eliminar entre sus miembros la competencia de los fletes tienen que competir a base de proporcionar mejores servicios.

b) Seguridad de que se dispondrá del buque y equipo adecuado con el tamaño y la velocidad requerida, fletando en ocasiones los buques necesarios.

c) Fletes fijos y razonablemente uniformes, con lo cual los vendedores pueden ofrecer cotizaciones de sus productos a futuro y, además, tienen la certeza de que sus competidores van a pagar las mismas tarifas en la contratación de sus servicios.

9 .2. Desventajas:

Por contra, los inconvenientes que se atribuyen al Sistema de Conferencias, son:

a) Que el nivel de los fletes es demasiado alto, debido al carácter monopolístico de la organización que elimina o limita la competencia, tanto entre sus miembros como en el exterior, - fijando las tarifas sobre la base de lo que el tráfico puede soportar, lo cual en muchos casos lleva a la discriminación de varios productos.

b) Además, fija los fletes en forma unilateral, sin aceptar la negociación con los usuarios.

c) El establecimiento de los acuerdos de lealtad impide al embarcador la libertad de elegir el transporte deseado, dando - origen a la baja calidad de los servicios .

10. Controversias dentro de una conferencia:

Las posibles controversias que sobrevengan dentro de una Conferencia marítima de fletes, no se zanjarán sólo con base en el mérito y el bien, ni podrá pronunciarse sobre la base de que no es claro lo que se ha sometido a su decisión. Por lo tanto, toda recomendación tendrá exposición de motivos. - Si es aceptada por las partes en controversia, esa recomendación las obliga. Pero si no es así, se expresarán los motivos del porque no se acepta la recomendación,^{30/}

Cabe mencionar que los conciliadores deberán ser expertos de gran prestigio o experiencia reconocidas nacional o internacionalmente en derecho y economía del transporte marítimo, comercio exterior y finanzas, elegidos por cada parte contratante en una lista hasta de doce miembros, comunicando su nombre al registrador.

Ahora bien, si es cierto que todos los tratados tienen el mismo valor, no deja de ser importante señalar que siempre un acuerdo internacional de carácter multilateral pretende ser, generalmente universal en su aplicación, cosa que puede desprenderse de la misma Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, con lo que se coloca en el pre-

^{30/} Salgado y Salgado, José E.-Op. Cit.-Pág. 571 y 572.-

supuestos del concepto que sobre este tipo de tratados diera la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, que - dispone que debe entenderse por Tratado multilateral general:

"...todo tratado multilateral relativo a normas generales - de Derecho Internacional o referentes a asuntos de interés general para todos los Estados". 31/

Además, el tratado multilateral está muy por encima del bilateral, nos dice Modesto Seara Vázquez, pues mientras que éste se aplica de manera particular, el otro lo es de manera general, incluyendo principios generales del derecho de gentes, es decir, aquellas reglas que son aceptadas directamente en la práctica internacional como siendo de derecho. 32/

Ahora bien, el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos deja aclaradas todas estas definiciones, cuando al celebrar el Convenio de Transporte Marítimo con España, artículo V, dejó clara - constancia de que el reparto del tráfico entre ambas naciones se haría sobre la base del 40-40-20, repitiendo además las disposiciones de manera casi textual del artículo 2o. del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. 33/

- 31/ Guardia, Ernesto de la y Delpech, Marcelo.-El Derecho de los Tratados y la Convención de Viena.-La Ley Sociedad Anónima - Editora e Impresora.-Buenos Aires.-1970.-Pág. 39
- 32/ Seara Vázquez, Modesto.-Derecho Internacional Público.-Editorial Porrúa.-México.-7a. ed., 1981.-Págs. 72 y 73.-
- 33/ S.C.T.-Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo - suscritos por México.-1982.-t. IV.-

De lo anteriormente expuesto, pienso que una posible solución a las controversias que puedan sobrevenir dentro de una Conferencia, es que, en ella debe existir el objetivo principal de crear mecanismos para el establecimiento de reglas claras e instancias imparciales que ayuden a dirimir los conflictos y las disputas comerciales. Entendiéndose por instancia:

"El conjunto de actos procesales comprendidos a partir del ejercicio de una acción en juicio y la contestación que se produzca, hasta dictarse sentencia definitiva". 34/

Así como:

"Cada una de las etapas o grados jurisdiccionales del proceso destinado al examen de la cuestión debatida y a su decisión" 35/

De esta manera, pienso, se evita que alguna de las partes aplique de manera unilateral o bilateral medidas proteccionistas.

Es así como, hemos de reconocer que no permitiremos que las marinas mercantes de los países desarrollados le pertenezca más de lo que equitativamente les corresponda. Sin embargo, para que el Convenio tenga plena aplicación en nuestro país, nuestros armadores, como todos los armadores de los países en desarrollo, deberán apoyar a los usuarios, así como a sus organizaciones, para que éstos a su vez le den a nuestra marina mercante la fuerza que necesi

34/ I. I. J. - Op. Cit. - Pág. 1744. - t. I - O. -

35/ De Pina y De Pina Vara, Rafael. - Diccionario de Derecho. - Editorial Porrúa. - México. - 1991 - pág. 322. -

ta para actuar decididamente en las conferencias marítimas en que participe, para que, de esta forma, logre imponer condiciones favorables para el comercio exterior de nuestro país: México.

CONCLUSIONES AL CAPITULO IV

De lo anteriormente expuesto, podemos afirmar que las compañías navieras han llegado a un alto grado de uniformidad en su actuación, ya que la estructura de los fletes en las distintas rutas analizadas es similar, y los diferentes factores tienen una importancia relativa semejante en todas ellas. Por ejemplo, las ventajas que ofrecen son similares. Si, las ventajas que ofrece un Servicio que se encuentra dentro de una Conferencia, son las siguientes: Ofrecen al exportador y/o importador una frecuencia regular de salidas; las tarifas son estables, en un período de un año, generalmente; pueden existir varias Líneas dentro del mismo Servicio. Por contra, el embarcador está comprometido con la Conferencia a un cierto flete y son tarifas "Liner Terms" es decir, de costado de buque a costado de buque. 36/

Ahora bien, ya que una Conferencia es una asociación de Líneas para establecer las tarifas aplicables y puertos para determinado tráfico y reglas para el transporte de las mercancías, en términos de una competencia leal entre ella; un miembro de la Conferencia debe respetar las tarifas y reglas de la misma, mientras que un extraño, sirviendo el mismo tráfico, no respeta las tarifas establecidas por ésta. Por lo que sólo nos resta mencionar que, las tarifas son revisadas cada año y en algunas de las Conferencias existe lo que se llama Consejo de Usuarios, quienes revisan los estudios de las propuestas de aumento por parte de las Líneas.

Es evidente que las Conferencias tienen algún grado de poder monopólico y prueba de ello es la mera existencia de una estructura de fletes, en lugar de un flete único en cada ruta. Cabe mencionar que dentro de esta estructura de fletes, es conocido el hecho de que las Conferencias conceden en determinadas circunstancias, rebajas sobre los fletes establecidos. Estas pueden ser del tipo de las llamadas rebajas diferidas, que se otorgan después de un cierto período de tiempo en que un usuario ha enviado todos sus embarques por la misma compañía o buques de la Conferencia, o por medio de contratos especiales.

Ahora bien, en el análisis efectuado tanto en el nivel como en la estructura de los fletes, pudimos percatarnos que existe una desventaja por parte de las Conferencias acuerdos de fletes, en relación a los países que forman esos convenios bilaterales. Por ejemplo, cuando los fletes marítimos entre países donde esos acuerdos no existen, ya que estos acuerdos bilaterales implican un poder monopólico por parte de las navieras, al impedir la organización óptima de los servicios de transporte en las rutas correspondientes a cada tráfico y al proteger a algunos transportadores ineficientes, elevan con ello el nivel de los fletes en esa ruta, por sobre el que imperaría si ellos no existieran.

Para finalizar, y como resultado de esta investigación, podemos mencionar que también algunas empresas individuales confeccionan y aplican tarifas de fletes en tráficos donde las condiciones

de competencia les permiten hacerlo. De esta manera, se concluye que los fletes pueden quedar establecidos por Conferencias, - - acuerdos y tarifas individuales, tema que será analizado en el - capítulo siguiente, relacionado con las tarifas aplicables al - transporte de mercancías, por vía marítima.

CAPITULO V

TARIFAS APLICABLES AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR VIA MARITIMA

El problema del transporte marítimo se ha analizado desde diversos ángulos, en varios círculos internacionales, gubernativos y privados; prestándose atención especial a los fletes. En convenios de transporte por agua, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) ha promovido la creación de Conferencias de fletes, que permiten fijar fletes y condiciones de tranporte uniformes. Ahora bien, nosotros consideramos que la importancia de efectuar un estudio sobre tarifas, radica en el hecho de que se producen serios problemas en la medida en que las mejoras de precios de los artículos de exportación quedan anuladas por el alto costo de los transportes, puesto que muchos - - países no pueden desarrollar un sistema propio de transporte.

Una de las finalidades centrales del presente trabajo es establecer en forma clara los factores que determinan la estructura y nivel actuales de los fletes marítimos ofrecidos por la línea naviera, aplicados en el comercio exterior de México. El conocimiento de esos factores puede tener dos objetivos principales. El primero es obtener una visión adecuada, de tipo cuantitativo de este aspecto de la actividad marítima mexicana, a fin de poder emular políticas destinadas a orientarla hacia fines determinados. El segundo objetivo es formular un esquema - teórico que permita predecir las variaciones en ese nivel o es-

estructura frente a cambios en algunos de los factores que presumiblemente los determinan.

Consideramos que el problema de determinar los factores que han influido en la fijación de una estructura de fletes, consiste más bien en establecer aquéllos que en conjunto explican mejor -- esa estructura.

De la lista de factores confeccionada hasta el momento por varios autores versados en el tema, parece existir consenso en que la preparada para la Conferencia Marítima Interamericana de 1981 es la más completa, pues abarca los factores mencionados en casi todos los demás estudios 37/, mismos que pueden reunirse a su vez en cuatro grupos principales, los cuales son de interés para el usuario debido a que, los relativos a la carga y a la comercialización, dependen de ellos y su observancia puede redundar en fletes más bajos.

1. Factores que influyen en la fijación del flete:

a) Factores relativos a las características de la carga.

Relación de peso y medida (factor de estiba).

Tipo de empaque.

Peso excesivo.

37/ Inter-American Maritime Conference, Report of Delegates of the United States (Government Printing Office, 1981), Págs. 25-28. Citado en Robert T. Brown.-Transport and the Economic Integration of South America.-Pág. 117.-

Largo excesivo.

Posibilidad de raño.

Posibilidad de robo.

Posibilidad de contaminar a otros productos.

Grado de peligrosidad.

b) Factores relativos a los costos portuarios carga/descarga.

Estiba/desestiba.

Muellaje.

Tasa de rendimiento portuario.

Pilotaje.

Atraque/desatraque.

Derechos o impuestos portuarios.

Facilidades de acceso al puerto.

c) Factores relativos a la operación naviera.

Costo de los bues.

Tipo de buques

Gastos de administración.

Costo diario de operación.

Derechos de canales.

Costos de agenciamiento marítimo.

d) Factores relativos a la comercialización.

Fletes via otros puertos marítimos.

Fletes via otros medios de transporte.

Tarifas desde y hacia países de competencia.

Valor comercial del producto.

Tonelaje por embarque.

Derechos o impuestos en países de origen y destino.

Tarifas para productos sustitutivos 38/

Ahora, antes de continuar con el análisis de los factores determinantes entre el nivel y la estructura de los fletes, es necesario detenernos a describir el flete, el cual se encuentra compuesto por:

Los recargos y descuentos, mismos que forman parte del flete, que comprende:

- | | | |
|------------------|---|-----------|
| 1. Tarifa básica | } | F L E T E |
| 2. + Recargos | | |
| 3. - Descuentos | | |

Cuya definición mencionamos a continuación:

38/ OEA, Unidades Técnicas para el Registro y Análisis de los Fletes Marítimos. OEA/CIES/CECON-TRANS/41.1976.-Citado por S.C.T. Comisión Nacional de Fletes Marítimos.-Manual para el Usuario del Transporte Marítimo.-México.-1982.-Pág. 83-84.-

2. Flete & Tarifa:

Es el costo total del transporte, lo cual involucra el costo básico, más los recargos por diversos conceptos, menos los descuentos establecidos. En resumen, el flete es igual a tarifa básica más recargos, menos descuentos; a diferencia de la tarifa -- que es el conjunto de normas, condiciones y cuotas que la línea o Conferencia establece por la prestación de sus servicios, incluyendo los puertos a los que sirve, así como la relación de productos con los fletes aplicables.

De esta forma, trataremos de introducirnos en el nivel y estructura de los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos, debido a que las tarifas de conferencias comprenden varios capítulos, entre los cuales podemos encontrar - cuatro factores fundamentales.

2.1. Estructura de las tarifas:

2.1. Aspectos generales:

- Fecha. Toda tarifa tiene la fecha en que surte efecto y, cuando es el caso, las fechas de vigencia de determinados fletes.
- Líneas miembro de la Conferencia.
- Definiciones.

- Introducción o preámbulo.
- Abreviaciones. Las más comunes que incluyen las tarifas, en inglés, son:

2.1.2. Abreviaciones en inglés:

ad. val. Ad valorem. Valor declarado de la mercancía.

B/L Bill of Lading. Conocimiento de embarque.

cbm Cubic metre. Metros cúbicos.

cm(s) Centimetre(s). Centímetro

Cont. Contents/containing. Contenido.

cu.ft. Cubic feet. Pies cúbicos.

ea. Each. Cada uno.

f.o.b. Free on board. Libre a bordo.

ins. Inches. Pulgadas

kg. Kilograms. Kilogramos.

lb(s) Pound(s) wight. Libras (peso)

M. Measurement. Medidas

max. Maximum. Maximo

min. Minimum. Mínimo.

pkg(s) Packages. Paquetes o bultos

W Weight. Peso.

W/M Weight/measurement. Peso/Medida

% Per cent. Por ciento.

2.1.3. Abreviaciones en español:

Las abreviaturas más comunes que contienen las tarifas que están redactadas en español, son:

A.S.	A Saber.
cto.	Conocimiento.
c/u	Cada uno.
Dls.	Dólares.
LB(S)	Libras(s)
m ³	Metro cúbico.
M de M	Medida de Madera
MM de M	Mil pies, Medida de Madera.
MDA.	Medida
MIN.	Mínimo.
N.E.	No especificado en esta Tarifa
NUM.	Número.
P.	Pie o pies
P.C.	Pie(s) Cúbico(s)
P.	Peso
P/M	Peso o Medida.

Por último, sólo nos resta comentar que las tarifas contienen puertos de origen y puertos de destino a los cuales se aplica la tarifa.

2.2. Normas y reglas de aplicación:

Es el reglamento de la tarifa y suele comprender:

- a) Reglas sobre tasa de intercambio aplicables a las tarifas expresadas en otras divisas.

Especifican la divisa en la que deben ser pagados los fletes y recargos, que normalmente es en dólares americanos.

- b) Cláusulas de Contingencia.

Mediante estas cláusulas se reserva la facultad de aumentar los fletes.

- c) Aplicación de los fletes.

Cuotas por peso y medida, a menos que se especifique otra cosa en contrario.

- d) Unidad de flete.

La mención "que se especifique otra cosa en contrario" hace referencia a que en ocasiones hay otras unidades de cotización.

e) Reglamentación sobre peso y medidas..

"Cubicar es tanto como determinar el volumen de la mercancía una vez embalada y acondicionada para el transporte marítimos en el buque que vaya a ser porteada" ^{39/}. Es decir que todos los --cargamentos serán medidos por las dimensiones máximas.

f) Descripción de la mercancía.

Es de suma importancia la descripción de la mercancía, inclusive, debemos mencionar su nombre técnico, no el comercial, ya que, en primer lugar, constituye la base de la cotización y, en segundo, es imprescindible para el llenado del conocimiento de embarque, del cual surgen los derechos y obligaciones del transportista en cuanto que es el contrato del transporte.

Santiago Hernández Yzal considera como básicos, para la ejecución del cálculo del flete y aplicación de la Tarifa, que el naviero cuente con los siguientes datos acerca de la mercancía a transportar.

1. Nombre de producto y denominación comercial si la tiene;
2. Descripción pormenorizada del producto;
3. A qué se le destina;

^{39/} Hernández Yzal, Santiago. "El Flete en el Transporte Marítimo".- Gráfica Salvá, 1980.-Barcelona.-Pág. 328.-

4. Indicación del etiquetado para su transporte marítimo;
5. Indicación de si es líquido, pastoso, en copos, en polvo, granulado o sólido;
6. Indicación de cómo aparece embalado;
7. Dimensiones del embalaje (largo, ancho, alto, metros cúbicos por bulto, etc.);
8. Peso bruto del bulto en kilogramos, y metros cúbicos por kilos;
9. Puerto de salida y puerto de destino;
10. Tipo de flete actual y tipo propuesto por el peticionario;
11. Valor porcentual del flete oceánico sobre el valor de la mercancía (al tipo de flete rebajado);
12. Idem (al tipo de flete actual);
13. Lugar en que se hace o fabrica el producto;
14. Cómo aparece descrito en la declaración de exportación del cargador;
15. Movimiento desde el puerto de salida indicando en toneladas;
16. Tonelaje en exceso que se espera mover al tipo de flete propuesto;
17. Indicación si el tipo de tráfico es continuo, estacional o esporádico;
18. Valor F.O.B. por kilogramo o bulto traducido a metros cúbicos;
19. Nombre del producto competidor o sustituto;

20. Valor del producto competidor o sustituto;
21. Los detalles acerca de países competidores;
22. Observaciones;
23. Firma de la solicitud. 40/

g) Pago del flete.

Las formas básicas para el pago del flete y los recargos son: Pagadero en origen (prepaid), o pagadero en: el puerto de destino, antes del arribo del buque al puerto (paid at destination, before release of the goods), pero se considerará pagado y pagable sin reembolso, en todo o en parte, una vez embarcada la mercadería en el buque, así se pierda buque y carga.

h) Recargos.

"Recargos son -os incrementos, normalmente porcentuales, que se aplican sobre el flete base (o sobre cualquier otra base, que próxima o remotamente, se fundamentan en el flete base o de tarifa) en función de incidencia que pueden producirse en el normal desarrollo de la explotación de los servicios de la línea regular". 41/

40/ Hernández Yzal, Santiago.-Op. cit.-p. 314.-

41/ Ibidem.-Pág. 43.-

Los recargos del flete pueden ser de varias clases, las más comunes son:

- Recargos portuarios

Están destinados a absorber los costos que no están previstos en la tarifa básica en las terminales portuarias, y pueden ser:

- Por congestionamiento.
- Recargos gubernamentales.
- Recargos por ajuste cambiario.
- Recargos por precio del combustible "conocidos como BAC o Bunker (bunker adjustment factor).
- Recargo por inseguridad.
- Recargo por diferencial portuario.
- Recargos por riesgo de guerra.

i) Descuentos:

Son bonificaciones o rebajas que conceden las conferencias y pueden ser por varios conceptos:

- Descuentos por fidelidad o lealtad.
- Fletes promocionales.
- Rebajas especiales.
- Otros descuentos.

3. Fletes por productos y clases:

En las tarifas se mencionan diferentes tipos de fletes, por lo que considero pertinente enumerar los más comunes, para una mejor exposición de los mismos.

- Fletes específicos. Son los que se aplican a productos de terminados.

- Fletes no específicos o N.O.S. Cuando un producto no está especificado en la tarifa, se le aplica dicho flete, que es más alto que el específico.

- Flete general. En el caso de que la descripción de las mercancías a transportarse no corresponda a ninguna definición, ni se encuentre en la lista de productos, se aplica este flete general y suele designarse "carga general no eumerada en otras partidas".

- Flete mínimo por conocimiento de embarque. La mayoría de las conferencias cobran una cuota mínima por la emisión del conocimiento de embarque con el objeto de cubrir los gastos que ocasiona, tales como preparar el conocimiento, llevar los registros, comprobar la carga a bordo y entregar la mercancía al consignatario, entre otros.

- Fletes libres. Las conferencias suelen declarar libres a -- ciertos productos endonde existe cierta comepencia exterior.

- Fletes netos. Los que no son objeto de ninguna rebaja o - descuento.

- Falso flete. Este se origina cuando un embarcador, por razones de embarques irregulares, deja de utilizar total o parcialmente la capacidad de la bodega. En: este caso, deberá pagar por - el espacio no ocupado.

- Flete a tanto alzado. Es norma corriente que, cuando se - citan fletes a tanto alzado en la tarifa (lumpsum rates) la tole rancia al respecto de los pisos, volúmenes y valores especificos, no rebasa el 5% más o menos. Si los conceptos indicados variaron en más, la partida completa se fleta el tipo máximo de tarifa" -

42/

4. Índice de productos y cotización de fletes:

Esta sección de las tarifas contiene la lista de productos por clase, clasificación arancelaria u orden alfabético y el flete correspondiente. La forma de presentación del índice de productos y la cotización de fletes de las tarifas, son bastante variables; por este motivo me permito omitir su explicación.

5. Estructura de los fletes:

Por estructura de los fletes se entenderá el conjunto de estos para varios productos, siendo la unidad de análisis una ruta determinada, definida como el comercio entre dos países.

El análisis de la estructura de los fletes marítimos en el comercio exterior mexicano se presente en este trabajo con el ensayo de 12 hipótesis, en las cuales pretendo reflejar el planteamiento general sobre tal estructura, en diversos círculos. Ahora bien, -- con el fin de dejar establecida esta investigación sobre ellas, a continuación se enuncian cada una, incluyendo además una explicación de su contenido.

5.1. Hipótesis sobre la estructura de los fletes:

1. El flete por tonelada es igual al costo medio del transporte.

La comprobación de esta hipótesis indicaría que la estructura de los fletes es relativamente simple y que los factores de costo y la forma en que se utilice la capacidad de los buques, tiene especial importancia en ella.

2. En una ruta determinada en que se transporten varios productos, los fletes para los productos de mayor valor intrínseco serán más altos que los que corresponden a productos de menor valor.

De lo anterior podemos deducir que el único criterio práctico para establecer una estructura de fletes, consiste en cargar a cada producto "lo que el tráfico puede soportar", es decir, cobrar un flete más alto a los productos que estén en condiciones de pagarlo y de continuar usando el transporte .

3. El flete marítimo aplicado por T.M.M. entre dos puertos para un producto determinado será más elevado mientras mayor sea en el puerto de destino la proporción de ese producto procedente de una sola fuente de abastecimiento.

En este caso, el flete pasa a ser un elemento de importancia para decidir la relativa capacidad de competencia de cada una de las fuentes de abastecimiento, por lo que puede esperarse que sea más bajo que en el anterior.

4. El flete para un producto determinado será menor si, dada la cantidad en que se moviliza y sus características, existen posibilidades de transportarlo en cargamentos completos por medio de buques tramps.

Lo anterior significa que, determinados productos, por la gran cantidad en que se mueven en ciertas rutas y por su naturaleza, pueden transportarse en cargamentos cuyo tamaño justifique el uso de un buque completo. En estos casos, los buques con los que cuenta T.M.M. (de línea regular) se enfrentan en ardua competencia por parte de los buques tramps, que se dedican precisamente a eso y esta competencia no sólo se ha traducido muchas veces en fletes notablemente inferiores al promedio, sino en la existencia de los llamados fletes convencionales en las tarifas de fletes.

5. Los fletes para los productos que se transporten en una ruta determinada tenderán a ser más altos, cuanto más altos sean los costos de manipuleo directamente asignables a cada producto.

Es decir, las diferencias en el nivel de estos desembolsos para distintos productos que se transportan en una ruta, influirán en el nivel de sus fletes; éstos tenderán a ser más altos para los productos en que esos gastos sean mayores.

6. Mientras más antigua y estable sea una Conferencia u otro acuerdo de fletes, mayor será la proporción de productos que se transporten con flete específico y menor la proporción de fletes específicos que se agrupen en torno al promedio.

La práctica nos mostró que si una Conferencia o acuerdo se

mantienen en forma estable por un período largo de tiempo, la experiencia acumulada y el proceso de negociación entre las compañías navieras y los usuarios permiten refinar la estructura tarifaria en un grado mayor que en un acuerdo de fletes o en un tráfico que se hayan iniciado recientemente.

7. La compañía naviera aplicará un flete mayor a un producto cuando éste presente riesgos especiales de robo o deterioración, que también afecten a otros productos que se transporte.

Pudimos apreciar que la compañía naviera tiene en cuenta este fenómeno al fijar los fletes y los recargan para los productos en que esos riesgos son mayores.

8. El flete para un producto será mayor cuando éste requiera instalaciones especiales para su transporte.

La consideración de este factor es simple y en general los fletes para los productos que presentan estas características son más elevados. Algunas tarifas de T.M.M. indican directamente un porcentaje determinado sobre los fletes normales para la carga refrigerada o congelada.

9. Las compañías navieras mexicanas aplican políticas de fletes bajos destinadas a promover el transporte de los productos nacionales que tienen grandes posibilidades en el mercado de exportación, cuyo tráfico es aún pequeño.

Nos resulta difícil definir lo que puede entenderse como 'flete de promoción', ya que pueden existir varios criterios a este respecto. En este trabajo significa un flete de nivel inferior al promedio, para productos cuyo tráfico es pequeño en relación con el tráfico total en una ruta determinada, pero que pueden tener un potencial mayor.

10. Mientras mayor sea la incidencia de un producto en el transporte total en una ruta, menor será su flete por tonelada.

Este razonamiento lo pudimos comprobar en las iniciativas provenientes de las Conferencias por las ventajas que reportan esos tráficos importantes, ya que existe así un mayor poder de negociación entre los dueños de los productos en las discusiones relativas al flete.

11. En los fletes establecidos por tonelada de peso, el flete para un producto específico es más alto mientras mayor es el volumen por tonelada que ocupe.

Este ejemplo lo podemos comprobar en los fletes aplicados a las pacas de algodón, que no tienen gran peso pero que ocupan un volumen en el buque.

12. En las rutas en que los productos de volumen relativamente grande y poco peso representan la mayor parte del tráfico, la importancia del factor de estiba como elemento determinante de la estructura de los fletes será mayor que en las situaciones contrarias.

Pudimos comprobar que el objetivo principal de cada compañía naviera es utilizar al máximo la capacidad de sus buques, tanto en volumen como en peso, ya que existe un problema tradicional en los servicios de transporte, y sobre todo - en el marítimo, en que existen productos de mucho peso y relativamente poco volumen y los que presentan las características opuestas.

De singular importancia nos parece la hipótesis No. 8, donde queda postulado que el flete será mayor cuando un producto requiera instalaciones especiales para su transporte; debido a que esas instalaciones suponen mayores costos, que deben cubrir el flete. La docimasia de esta hipótesis se incluye en el cuadro No. 4, con algunos productos que deben transportarse refrigerados (piñas, platanos, frutas cítricas, manzanas, pescado y carne fresca de vacuno) y sus respectivos fletes por tonelada.

**FLETES DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS QUE TRANSPORTA T.M.M.
EN BODEGAS REFRIGERADAS, EN DIFERENTES RUTAS**

(1993)

CUADRO No. 4

NOMBRE DEL PRODUCTO	PAIS EN QUE SE UNE LA RUTA	FLETE POR TONELADA	
			U.S.D.*
1. PIÑA	MEXICO-REINO UNIDO	1 X 40'	4,500
	MEXICO-MEDITERRANEO		4,000
	MEXICO-CANADA		4,200
2. PLATANO	MEXICO-MEDITERRANEO		4,100
	MEXICO-ESTADOS UNIDOS		3,600
	MEXICO-CANADA		4,200
3. FRUTAS CITRICAS	MEXICO-REINO UNIDO		4,500
	MEXICO-BRASIL	1 X 40'	5,200
	MEXICO-ARGENTINA		5,000
4. MANZANA	MEXICO-VENEZUELA	1 X 40'	4,500
	MEXICO-MEDITERRANEO		4,000
	MEXICO-ESTADOS UNIDOS		3,600
5. PESCADO	MEXICO-CANADA	1 X 40'	4,200
	MEXICO-ARGENTINA		5,000
	MEXICO-MEDITERRANEO		4,100
6. CARNE FRESCA VACUNA	MEXICO-REINO UNIDO	1 X 40'	4,400
	MEXICO-CANADA		4,100
	MEXICO-MEDITERRANEO		4,000

* Dólares norteamericanos

A todas las tarifas en dolares, se les debe agregar el porcentaje por ajuste de moneda más otra cantidad por combustible; así como maniobras en terminal.

Nota: 1 X 40 equivale a 12 m. de largo, 2.5 de ancho y 2.5 de ancho.

6. El nivel de los fletes:

El estudio sobre el nivel de los fletes marítimos aplicados por T. M. M., consiste en analizar las diferencias en los fletes por tonelada para un mismo producto, en rutas diferentes. El fin que se persigue es determinar los factores que explican estas diferencias y la importancia relativa de cada uno de ellos, en el desarrollo económico de México.

Al igual que en el análisis de la estructura de los fletes, en este tema se seguirá el procedimiento de ensayar un grupo de siete hipótesis, elaboradas con personas versadas en el tema, las cuales son las siguientes:

6.1. Hipótesis

1. El flete que la compañía aplica para cada producto es menor si dada la cantidad en que se moviliza y sus características, existen posibilidades de transportarlo en cargamentos completos, por medio de buques tramp.

Ello es así, ya que la posibilidad que tiene un mismo producto de ser transportado en tramps en todas las rutas, puede variar mucho; de ahí que una eventual diferencia en los fletes por tonelada entre ellas puede explicarse por este factor.

2. Mientras mayor es el número de líneas que sirven cierta ruta, menor es en ella el nivel general de los fletes.

En esta hipótesis se postula el principio de que, en condiciones de competencia, el nivel de los fletes para todos los productos que transporta la línea, tiende a ser menor que en los casos en que existen situaciones de monopolio.

3. Mientras mayor es la proporción de buques de más de diez años de edad que sirven una ruta de la empresa, más alto tiende a ser el nivel de los fletes.

Pudimos apreciar que en esta actividad existe un cierto grado de poder monopólico, ya que los mayores costos de operación que significan una flota relativamente antigua son trasladados a los usuarios, mediante un nivel de fletes más alto.^{43/}

4. Cuanto mayor es la distancia a la cual se transporta un producto, mayor es el nivel de flete por tonelada.

Esto es así porque, a medida que aumenta la distancia en un viaje, los costos de operación del buque tienden también a aumentar, lo que se traduce en un mayor flete por tonelada.

^{43/} Se considera el límite máximo de 10 años por suponer que, en general, los costos de operación de los buques comienzan a aumentar en forma ostensible después de esa edad. Apuntes de clase del Profr. Salgado.-

5. Los fletes por tonelada para un producto, en distintas rutas, serán más altos en las rutas en que los costos portuarios, incluido el tiempo que le signifiquen al buque, serán también más altos.

Esto lo pudimos comprobar en la práctica de campo realizada al puerto de Tampico, donde los principales costos de operación de los buques son los portuarios. Estos varían en los distintos puertos mexicanos, lo que condiciona el nivel general de los costos en las diferentes rutas.

6. El flete por tonelada de un producto, en cierta ruta, es menor cuanto mayor es el tonelaje de ese producto que se transporta en la misma ruta.

En efecto, cuando en las rutas de T.M.M. en que la cantidad movida es de gran magnitud, la importancia misma del producto como parte del mercado de fletes y la posibilidad de negociación que tienen los usuarios, puede inducir a una rebaja en los fletes que no son posible lograr para ese mismo producto pero en otra ruta, donde su transporte es esporádico, por así llamarlo, y en pequeñas cantidades.

7. Para un producto determinado por la línea naviera de referencia, el flete entre dos puertos en una dirección es mayor, si el sentido del viaje coincide con el sentido de mayor movimiento global en el tramo principal de la ruta establecida.

El fenómeno que pretendemos considerar en esta hipótesis es la influencia que puede tener en el nivel de los fletes la corriente global de tráfico en una ruta. Debido a que si entre dos puertos existe desequilibrio en el tráfico, el nivel general de los fletes es más alto en el sentido de mayor movimiento, ya que es éste el factor que determina el tonelaje total necesario y más bajo en el tramo de menor movimiento, por ser bajo relativamente el costo de mover más carga en ese tramo. Por lo que sólo nos resta sugerir que exista una definición precisa de rutas específicas en el comercio exterior de México, a fin de asimilar a ellas el transporte que se efectúa entre diversos puertos internacionales.

7. Influencia de los fletes marítimos de T. M. M. en el comercio exterior de México:

Debido a que uno de los objetivos de esta tesis es evaluar la influencia de los fletes marítimos de la empresa de referencia sobre el comercio exterior de México y la influencia que ejercen en el desarrollo económico de la nación, en cierta medida podemos decir que este objetivo es general para todo el trabajo y, que se trata de cumplir explícita o implícitamente a través de todos sus capítulos. Es conveniente mencionar que los aspectos metodológicos relacionados con este tema, son sumamente complejos y el intento de estimar la influencia de los fletes puede asimilarse al de estimar la influencia de los aranceles sobre el comercio exterior; problema reconocido como difícil. En estricta teoría, ello requiere un estudio general sobre las economías de los países relacionados con el comercio mexicano. En esta investigación, el enfoque es más modesto, ya que no se pretende agotar el tema, sino solamente exponer las conclusiones de las investigaciones realizadas sobre este aspecto.

Para ello, a continuación se plantea una hipótesis, en torno a la cual se enumeran las consecuencias de los resultados del presente estudio.

7.1. Hipótesis:

Los fletes marítimos establecidos por la empresa marítima en las Conferencias y otros acuerdos similares, tienden a limitar la exportación de los productos mexicanos con mayor grado de elaboración, debido a que en algunos casos las Conferencias han establecido fletes altos para los nuevos productos de exportación, especialmente en las manufacturas y, esos fletes, han sido un grave impedimento para el proceso de diversificación de nuestras exportaciones. Sin embargo, en la mayoría de los casos hay relación entre el grado de elaboración de los productos y su valor; por ejemplo, para hacer la investigación se tomó una muestra de 133 productos que figuran a continuación. La lista se confeccionó atendiendo al grado de complejidad del proceso de elaboración de los productos, distinguiéndose cuatro grupos: materias primas, semimanufacturas, manufacturas simples y manufacturas complejas. Ahora bien, la diferencia radicará fundamentalmente en el número de etapas de elaboración que se supone que tienen los productos que los componen.

a) Materias primas

1. Ajos
2. Algodón en rama
3. Alpiste
4. Amianto (asbesto) en bruto
5. Animales vacunos vivos
6. Arroz con cáscara

7. Azufre en toda forma
8. Baritina (sulfato de bario natural)
9. Bauxita
10. Caolín
11. Cebada forrajera en bolsas
12. Fibra de lino o ramio, en fardos
13. Fibra de sisal, yute, etc., en fardos
14. Fruta fresca: piña
15. Fruta fresca: bananas
16. Fruta fresca: cítricos
17. Fruta fresca: manzanas
18. Granito en bruto
19. Lana sucia
20. Maíz
21. Mineral de manganeso
22. Pescado fresco o refrigerado
23. Sal común
24. Semilla de algodón
25. Semilla de soya
26. Trigo

b) Semimanufacturas

27. Aceite de pescado
28. Alquitrán/asfalto
29. Arroz descascarado
30. Avena arrollada (machacada)
31. Azúcar semirrefinada
32. Brea (colofonia)
33. Cacao en almendras
34. Carne fresca vacuna
36. Cebada malteada (malta)
37. Corcho
38. Cueros vacunos salados
39. Durmientes (traviesas de madera para ferrocarriles)
40. Extracto de quebracho
41. Ferromanganeso - cromo, níquel, silicio, etc.
42. Fruta desecada
43. Grasa y sebo vacuno
44. Harina de cereales
45. Lanolina (suintina purificada)
46. Legumbres secas
47. Madera aserrada
48. Madera en rollizos
49. Metales en barras
50. Salitre sódico en sacos
51. Té
52. Tripas saladas o secas
53. Yerba mate canchada
54. Zinc afinado

c) Manufacturas simples

55. Aceites comestibles
56. Aceites y grasas lubricantes
57. Aceitunas conservadas
58. Acero inoxidable en barras
59. Acetato de celulosa en polvo o granos
60. Acido sulfúrico, en tambores
61. Alambre de cobre
62. Alambre de hierro o acero
63. Alcohol (aguardiente)
64. Alcohol industrial (etanol, metanol, butanol. ect.)
65. Alimentos preparados de cereales
66. Azúcar refinada
67. Cables de aluminio
68. Café soluble
69. Caseína, en bolsas o cajones
70. Caucho sintético (polibutadieno, etc.)
71. Celulosa (pasta mecánica o química de madera)
72. Cemento Portland
73. Cigarros y cigarrillos
74. Clavos y tornillos
75. Cobre electrolítico
76. Conservas de carne
77. Conservas de frutas o legumbres
78. Conservas de pescado y mariscos
79. Chapas de hierro o acero
80. Chapas de madera prensada
81. Extractos y jugos de carne
82. Fertilizantes/Urea
83. Harina de carne
84. Harina de pescado
85. Hilados de algodón, lana y lino
86. Jugo de frutas
87. Ladrillos refractarios
88. Lana peinada en tops
89. Leche condensada
90. Leche en polvo
91. Madera terciada (compensada) y laminada
92. Manteca de cacao
93. Margarina
94. Negro de humo, en bolsas
95. Papel para diarios
96. Pescado seco
97. Polietileno, resinas sólidas o líquidas en tambores/bolsas
98. Quesos, en cajones
99. Rieles
100. Sacos de yute, henequén, etc., para envasar

101. Sosa cáustica (hidróxido de sodio)
102. Sopas, potajes o caldos preparados
103. Tejidos de algodón, lana y lino en cajones/fardos
104. Tubos de cobre
105. Tubos de hierro y acero
106. Vino embotellado

d) Manufacturas complejas

108. Alfombras
109. Ampolletas (lámparas)
110. Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía
111. Artículos de cuero
112. Artefactos, sanitarios de cerámica
113. Automóviles para pasajeros
114. Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles
115. Cafeína
116. Calzado de cuero
117. Camiones
118. Caucho elaborado
119. Confecciones en general
120. Elevadores (ascensores)
121. Fibras textiles sintéticas o artificiales
122. Libros y revistas
123. Maquinaria agrícola
124. Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad
125. Máquinas de coser y escribir
126. Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico
127. Mentol (cristalizado) en cajas
128. Muebles de madera y/o acero
129. Pilas eléctricas secas
130. Recipientes de hierro o acero para gases comprimidos/licuados
131. Ruedas y llantas para ferrocarriles
132. Tractores
133. Transformadores eléctricos

De este listado podemos deducir que en la mayoría de los casos hay relación entre el grado de elaboración de los productos y su valor, es decir, muchos de los productos clasificados como manufacturas complejas corresponden a los de mayor valor. Ahora - - bien, si este hecho se combina con la conclusión a que se llegó -

en el análisis de la estructura de los fletes; en el sentido que -- existe una relación significativa entre el valor del producto y -- los fletes en casi todas las rutas, podemos deducir que a estos -- productos corresponderán los fletes más altos, ya que cuando se -- trata de productos cuyo valor es claramente superior al valor medio de los productos que se transportan y que alcanza a miles de dólares por tonelada, el valor como explicación de la diferencia de -- fletes entre los productos que se transportan en una ruta determinada, pasa a ser una variable.

Lo anterior, que aparece como un argumento que ayudaría a aceptar la hipótesis planteada, debe combinarse con otros hechos, por ejemplo, los resultados indican también que, si bien estos productos con mayor grado de elaboración tienen efectivamente los fletes más altos en la mayoría de los casos, la proporción de ese valor -- que representa el flete es menor que para los productos con menor grado de elaboración. Por lo que podemos concluir que el hecho de que la compañía naviera citada pueda diferenciar los fletes de los productos dependiendo de su valor, puede tener en muchos casos un efecto negativo para las posibilidades de colocación de esos productos en el mercado internacional.

La pregunta clave a este respecto es, si una variación en la proporción que representa el flete del valor del producto implica ganar o perder un mercado. Si en el mercado del transporte marítimo internacional hubiera mayor competencia, debería suponerse que las posibilidades de diferenciación entre productos serían menores,

CONCLUSION AL CAPITULO V

Ya que la estructura de los fletes en las distintas rutas es similar y los diferentes factores tienen una importancia relativa semejante en todas ellas, las compañías navieras de servicio regular han llegado a un alto grado de uniformidad en su actuación. De tal forma que, tales compañías han llegado a un cierto grado de uniformidad, en lo referente a los factores que determinan la estructura de los fletes en cada una de las rutas.

En general, podemos ahora concluir que el transporte marítimo nacional que sirve el comercio exterior de México, presenta características uniformes en todos sus aspectos y es evidente que algunas de sus ramas tienen motivaciones distintas que otras; -- ello debido probablemente a las condiciones diferentes que existen en la prestación de los servicios. En todo caso, este estudio nos permite encontrar algunas uniformidades interesantes en la prestación de los servicios ofrecidos por la empresa de referencia; por lo que pensamos que todos los fletes se deben de expresar tanto en peso como en volumen, de manera que se dé a la empresa marítima la posibilidad de elegir entre ambos sistemas.

Considero que el hecho de que un flete se fije según el peso, no significa que el volumen no se le dé importancia. Teóricamente

es posible imaginar la situación contraria, en que el factor peso se tenga en cuenta implícitamente al establecer un flete, atendiendo al volumen; sin embargo, en las entrevistas realizadas a diferentes personalidades involucradas en la actividad naviera, se captó que un análisis detallado de las tarifas de fletes indica que este aspecto no se considera; pudiendo afirmar entonces, que, esta actitud de los armadores puede ser motivo de una investigación posterior, ya que no es éste el objetivo del presente trabajo. Así, aunque los fletes se fijan atendiendo a una de las unidades, la otra está implícita en todos los casos.

En referencia a la empresa en cuestión, sólo nos resta mencionar que, en sus fletes establecidos a base del peso, está implícito el factor volumen; de manera que sus fletes son más elevados en los productos de mayor volumen físico.

De esta forma, y antes de proceder a elaborar el comentario personal acerca de este tema, a continuación se expondrán la explotación de las vías generales de comunicación en México dentro de un marco legal e institucional.

CAPITULO VI

MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

Cada vez son más complejas las actividades conexas a la legislación y reglamentación relativas al transporte marítimo de mercancías, provocando la necesidad de difundir entre los usuarios de este medio de transporte, información que les permita hacer una utilización óptima de los servicios existentes; por ello, consideramos que el conocimiento de dicha legislación y sus ordenamientos contribuirá a una expansión ordenada del comercio internacional mexicano por agua, evitándose así de esta forma complicaciones que puedan resultar en detrimento de la economía nacional. Para ello, podemos afirmar que la Legislación Marítima Mexicana parte de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y que sigue de ella la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y ahora la Ley General de Puertos del 19 de julio de 1993, publicada en el Diario Oficial de la Federación, misma que tendremos oportunidad de analizar en el próximo Capítulo, titulado "El Sistema Portuario Nacional".

Por ello, el especialista en el transporte marítimo, así como aquél que se dedique al comercio exterior, deberán conocer con todo cuidado esta legislación, pues de su conocimiento dependerá en gran medida el éxito de su acción. 44/

44/ Salgado y Salgado José E. Dr.-La Legislación Marítima Mexicana.-Pemex-Lex.Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Números 7 y 8.-Enero Febrero de 1989.-Páq. 6

1. Legislación Marítima Mexicana:

Integrada por un gran número de leyes y reglamentos, mismos que, a su vez, deberán de sumarse los acuerdos internacionales suscritos y ratificados por México, relacionados con los aspectos marítimos. 45/

1.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Como mencionamos con anterioridad, sobre todas las normas tenemos primeramente la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en cuyos artículo 27, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134 se basa toda nuestra legislación marítima vigente. 46/

1.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal:

Establece las atribuciones que en esta materia tienen -- las secretarías -Comunicaciones y Transporte, Marina y Pesca- y departamentos de Estado -Departamento del Distrito Federal-. 47/.

1.3 Ley de Navegación y Comercio Marítimo:

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 - de noviembre de 1963, a través de la cual se trató de compren

45/ Salgado y Salgado José E.-Op. Cit.-Pág. 6

46/ Ibidem.-

47/ Ibidem.-

der todas las materias que integran el Derecho Marítimo. Se deseaba entregar a los interesados en un solo cuerpo legislativo todos los nuevos aspectos técnicos del comercio y la navegación marítimos, además de tener un solo cuerpo de normas de fácil consulta sobre todo lo relativo al Derecho Marítimo. 48/

1.3.1. Ley de Vías Generales de Comunicación.

Son vías generales de comunicación:

I. Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el derecho internacional;

II. Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes que también lo sean, siempre que se encuentren en cualquiera de los casos siguientes: 49/

49/ Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Tercero, - "Comunicaciones Por Agua" del 30 de diciembre de 1939, - publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1940., Modificada por última vez por decreto publicado el 15 de junio de 1992 en el Diario Oficial de la Federación.-S.C.T.Decreto por el que se reforma y deroga diversas disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación.-Pág. 12 y 13.-

a) Cuando desemboquen en el mar o en los lagos, lagunas y esteros mencionados en la siguiente fracción;

b) Cuando su cause sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas;

c) Cuando pasen de una entidad a otra;

d) Cuando crucen la línea divisoria con otro país.

III. Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables, siempre que reúnan cualquiera de los requisitos siguientes:

a) Cuando se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar;

b) Cuando estén ligados a corrientes constantes;

c) Cuando su vaso sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas;

d) Cuando pasen de una entidad a otra;

e) Cuando crucen la línea divisoria con otro país. 50./

50/ Leyes y Códigos de México.-Ley de Vías Generales de Comunicación.-Editorial Porrúa.-22a. Edición.-México.-1992.-Pág. 7 y 8.-

1.4. Ley de Puertos:

Por lo que respecta a la legislación marítima directa - solo nos quedaría mencionar por su importancia a la Ley de -- Puertos publicada en el Diario Oficial de la Federación el - 19 de nullo de 1993, Capítulo i, Artículo 1º. "... La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios ..." 51/

2. Construcción y establecimiento de vías generales de comunicación, en México.

El Artículo 40 de la Ley de referencia, cita que:

Las vías generales de comunicación se construyen y establecen con sujeción a lo dispuesto en el Artículo 8o. de la misma Ley y a las prevenciones de los reglamentos sobre la materia y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es quien fija en cada caso, las condiciones técnicas relacionadas con la seguridad, utilidad especial y eficiencia del servicio que deben satisfacer dichas vías. También es la Secretaría de la Defensa Nacional quien asesora desde el punto de vista militar, a la - S. C. T.

Igual intervención tendrá la propia Secretaría en lo que se refiere a los caminos que, no siendo vías generales de comunicación, se encuentran dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de - las costas mexicanas. 52/

3. Explotación de las vías generales de comunicación, en México:

Al respecto, el Artículo 49 de la Ley mencionada con anterioridad, nos dice:

- Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el estudio y aprobación, revisión, modificación, cancelación o registro, en su caso, de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación, y de los demás documentos que los prestadores de servicios de vías generales de comunicación sometan a su estudio, en cumplimiento de esta ley y de sus reglamentos. Y Agrega, Sólo podrán intervenir otras autoridades en dichos estudios, cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo solicite. ^{53/}

Lo anterior, en referencia a los fletes aplicados por las líneas navieras Mexicanas y en especial por T. M.M., por ser materia de este trabajo.

^{53/} S.C.T.-Op. Cit.-Pág. 32

4. De la autoridad marítima:

En el Artículo 169 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, queda asentado que:

- La Secretaría de Comunicaciones ejerce su autoridad en materia de comunicaciones por agua:

I. En el mar territorial, playas, zonas federales marítimas y puertos, por conducto de:

- a) Los inspectores navales y de máquinas;
- b) Los capitanes de puerto y sus delegados;
- c) Por los empleados federales que designe en defecto de los anteriores;

II. En los ríos, lagos y lagunas, y en la zona federal de - - éstos:

- a) Por los inspectores navales y de máquinas;
- b) Por los inspectores de navegación fluvial y sus delegados;
- c) Por los administradores de correos y telégrafos de la jurisdicción respectiva;
- d) Por los empleados federales que designe en defecto de los anteriores; y

III. A bordo de las embarcaciones que no sean de guerra, en los términos del derecho y tratados internacionales, la presente ley, sus reglamentos y demás disposiciones relativas.

- a) Por cualquiera de los funcionarios y empleados mencionados en las fracciones anteriores;
- b) Por el piloto de puerto que pilotee la embarcación, en defecto de los anteriores;
- c) Por el capitán de la embarcación respectiva, a falta de cualquiera de las personas enumeradas anteriormente, tratándose de buques nacionales;
- d) Por los cónsules de México en el extranjero, en los casos previstos por esta ley. 54/

De aquí que, conscientes de la necesidad de que los usuarios, los transportistas y otros sectores interesados estén enterados de los elementos relativos al transporte marítimo de mercancía, a continuación se citan las instituciones nacionales que regulan el servicio.

5. Puertos Mexicanos:

Para los efectos del presente trabajo, entenderemos por puerto el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que alcanza. 55/

Puertos Mexicanos es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, creado en el año de 1989, el cual coadyuva en la modernización del Sistema Portuario Nacional, en la administración de terminales marítimas que estén en condiciones de competitividad internacional; así como de construir polos de desarrollo regional y centros para la descentralización de la actividad económica nacional.

Dentro de las Disposiciones Generales de la Ley General de Puertos existe la disposición expresa de que a falta de algún tratado internacional, se aplicará:

55/ D.O.F.-Ley de Puertos.-19 de julio de 1993.-

I. Las leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, y Generales de Bienes Nacionales.

II. El Código de Comercio, y

III. Las disposiciones de la legislación común.

5.1. Objetivos:

Dentro de sus objetivos se encuentran tres clases, definiéndoleas de la siguiente manera:

5.1.1. Competitividad

Establecer las condiciones de competitividad mundial que requieran nuestras terminales marítimas; alcanzando niveles internacionales de servicio en el manejo de contenedores 56/, con una productividad de 50 Teu's* en terminales especializadas. Para ello, dicha Ley, dentro de las Disposiciones Generales, Artículo 2ª, definición IV, señala:

"... Se entenderá por Terminal la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina"

56/ Anexo V.-Reglas de Contenedores.-I.S.O.-(International -- Standar Organization).-

* Twenty Equipment Unites (unidades de 20 pies cúbicos).-

5.1.2. Descentralización

Acelerar el proceso de descentralización de la actividad económica del país, poniendo en servicio la terminal granele-
ra más importante del país en Lázaro Cárdenas, Mich.; para -
de esta forma, alcanzar avances significativos en los traba-
jos de rehabilitación, reconstrucción, ampliación y moderni-
zación de la infraestructura, cuantinar los trabajos de dra-
gado de mantenimiento y de ampliación e impulsar el desarro-
llo regional.

5.1.3. Inversiones

Atraer inversiones e industrias hacia los puertos; poner
en operación nuevas instalaciones para la atención al turismo
marítimos y continuar apoyando y estimulando la inversión pri-
vada en el desarrollo portuario, para así, acceder al mismo
tiempo a los grandes mercados internacionales y fortalecer de
igual manera, el cabotaje.

Cabe mencionar que, en el puerto de Ensenada, B.C., la
empresa Terminales Marítimas Nacionales, de capital mexicano,
ha invertido durante 1993 seis millones de dólares en la fase
inicial de un proyecto que comprende un muelle para cruceros
con dos posiciones de atraque, instalaciones para recibir el
turismo, oficinas para las distintas autoridades y otras faci-
lidades.

De acuerdo con el Informe de pie de página No. 22, en los ejercicios procedentes se han logrado avances en el mejoramiento y ampliación de la infraestructura y equipamiento mediante la capacitación, or-anización y concertación con los trabajadores portuarios y los propios usuarios, afirmando el mismo que también se han alcanzado mayores índices de productividad operativa; amén de haber estimulado al sector privado, canalizando importantes inversiones para construir terminales especializadas de carga, muelles para cruceros y marinas turísticas y que también se propiciaron acciones de coordinación orientadas a apoyar instalaciones y servicios a la navegación de cabotaje.

"... intensificando paralelamente la participación privada y social tanto en la construcción y operación de instalaciones portuarias, como en la propia prestación de los servicios..." 57 /

De lo anterior, podemos afirmar que los resultados propuestos para 1993 constituyen un nuevo reto en el ámbito de la operación y administración portuaria nacional, cuyo esfuerzo demandará de acciones de concertación relevantes en las que participen usuarios, transportistas, inversionistas privados así como autoridades estatales y municipales.

57/ S.C.T.-Puertos Mexicanos.-Publicación bimestral de la Gerencia de Comunicación Social.-México.-Abril-mayo.-1992.-Año III.-Número 24.-Pág. 10.-

6. Intervención gubernamental:

Esta intervención consiste en eliminar las deficiencias en el funcionamiento del mecanismo de precios, o, al menos, en tomar la solución más próxima a la óptima. 58.'

Ya que, la acción del gobierno para conseguir un fin determinado se denomina política pública, también llamada "planea--ción" gubernamental, en el más amplio sentido de la palabra; -tal acción consiste en la selección de un objetivo. Es decir, en analizar críticamente la solución existente a la luz de -ese objetivo, encontrar el método adecuado para conseguirlo y, después, en aplicarlo. 59/

Es por ello que nuestro gobierno tiende a utilizar las medidas cualitativas, es decir, la influencia sobre los precios, y las cuantitativas, que afectan al comercio exterior; por lo que, para la explicación de su política comercial, dispone de métodos e instrumentos a su disposición, como son:

6.1 Aranceles o derechos de aduana:

Es un instrumento de política comercial y el más comunmen-

58 / L. Sirc.-Iniciación al Comercio Internacional.-Editorial -
Siglo XXI.-España.-1976.-Pág. 137.-

59./ Ibidem.-Pág. 137.-

empleado. Esto es, la aplicación de un impuesto indirecto sobre los bienes importados.

Los aranceles son considerados como un instrumento cualitativo porque pueden influir directamente sobre los precios de mercado, sin influir directamente sobre la cantidad comprada o vendida.

6.1.1. Aranceles específicos:

Los aranceles pueden ser específicos, es decir, un determinado impuesto sobre una unidad física.

6.1.2. Aranceles ad valorem:

Un determinado porcentaje sobre el precio en la frontera.

Cabe mencionar que, los aranceles ad valores son la base de las disputas entre Estados Unidos y sus socios comerciales, porque el primer, en algunos casos les carga no sólo el precio en la frontera, sino sobre el precio de venta de bienes americanos similares, pudiendo señalar, en este caso, los productos químicos.

6.1.3. Aranceles específicos & aranceles ad valorem:

Es conveniente aclarar que, mientras los segundos tienden a exagerar cualquier cambio en los precios, los específicos, los amortiguan.

6.2. Contingentes:

Son instrumentos cuantitativos, por ser las cantidades limitadas de bienes por el gobierno mexicano, que pueden ser objeto de importación o algunas veces, también de exportación.

6.3. Aranceles-contingentes:

Los aranceles contingentes son un procedimiento mediante el cual pueden importarse libremente una determinada cantidad de un bien, mientras que la cantidad restante queda sujeta al pago de un arancel, o cuando una determinada cantidad es objeto de un impuesto menor que el resto.

6.4. Monopolios estatales:

En la práctica, se puede observar que los monopolios estatales sobre el comercio exterior, lleva a los gobiernos a adoptar decisiones arbitrarias, reflejando el hecho de que el comercio exterior no está basado en ningún criterio económico claro y que, por lo tanto, esto no contribuye a alcanzar el bienestar óptimo (tema referido dentro del Capítulo I de este trabajo). De hecho, es sabido que el exceso de comercio exterior puede ser tan perjudicial a un país, como el comercio indebidamente restringido. 60/

A este respecto, podemos opinar que es preferible una limitación en las intervenciones parciales y a correcciones parciales del funcionamiento del sistema de precios; lo cual puede estar en conformidad con argumentos válidos o, ser arbitrario. Si bien, en una escala más restringida, que con el monopolio.

6.5. Controles monetarios:

Los controles monetarios se utilizan con el mismo fin y funcionan de forma análoga a los aranceles y contingentes.

6.5.1. Diferencia:

La diferencia estriba en que por medio de los aranceles y contingentes, los precios y las cantidades son incluidas directamente; mientras que los controles monetarios, modifican el precio de la divisa extranjera, es decir, el tipo de cambio que hay que pagar por los bienes extranjeros, reduciendo de esta forma su precio o, racionan la cantidad de divisas extranjeras que pueden gastarse en determinados bienes, limitando con ello la cantidad de bienes que pueden importarse.

6.6. Subvenciones:

Las subvenciones a las exportaciones en teoría, deben ser pagadas por los gobiernos a los exportadores, con el fin de pro

mocionar las exportaciones; sin embargo, de acuerdo a políticas sobre acuerdos internacionales, están prohibidas, empleándose en diversas formas de manera encubierta.

En nuestra opinión, no estamos en pro de esta prohibición, ya que favorece el comercio internacional, aunque, sabido es que, demasiado comercio internacional puede ser tan perjudicial como muy poco y porque su coste es parcialmente encubrible.

Ahora bien, la intervención en el comercio exterior puede ser analizada como una política comercial encubierta, a la cual, en este trabajo la denominamos obstáculo al comercio. Tales obstáculos no arancelarios han llegado a ser en ocasiones, más importantes desde la considerable reducción de aranceles en nuestro país, desde la década de los años sesentas. Y antes de dar paso a las conclusiones sobre este tema, a continuación se expondrá la importancia que para el desarrollo económico de nuestro país: México, tiene el fomento de las instalaciones técnicas, denominando el próximo Capítulo como Infraestructura.

CONCLUSIONES AL CAPITULO VI

Al analizar los objetivos perseguidos tanto por inversionistas como por trabajadores portuarios, encaminados todos --ellos al fortalecimiento de nuestra economía; es recomendable afirmar que sólo con el trabajo conjunto de usuarios, transportistas, inversionistas privados, trabajadores portuarios y autoridades estatales y municipales, pueden llegar a cumplirse los tres objetivos fundamentales en el desarrollo económico de México, mismos que se encuentran dentro de las páginas de este Capítulo (competitividad, descentralización e inversión). Lo anterior, debido a que dentro de cada uno de ellos está presente la meta de acceder a los grandes mercados internacionales, con un sistema portuario competitivo, libre de barreras tecnológicas y comerciales; promoviendo el desarrollo de los puertos nacionales con el fin de acelerar la descentralización en la actividad económica.

Se pretende de esta forma, atraer inversionistas privados; estimular el turismo marítimo así como fortalecer el cabotaje; ya que, aun en esta etapa de negociación de tratados de libre comercio, el actual desarrollo económico de México demanda terminales marítimas más modernas.

En relación a las barreras comerciales, pienso que una de las más delicadas es el monopolio estatal. En cuanto un organismo del gobierno toma a su cargo las actividades de importa

ción y exportación, se vislumbran problemas administrativos básicamente y, sólo tiene sentido si el gobierno toma el -- control con principios diferentes a los que aplican las empresas individuales.

Cabe señalar que, además de los métodos de intervención del gobierno en el comercio exterior, es pertinente señalar que existe otro tipo de obstáculos comerciales para la libre circulación de bienes entre los países, como son: las regulaciones administrativas así como las sanitarias.

En relación a las instituciones legales que regulan el servicio, evidentemente existen algunas más disposiciones - que confluyen en este ámbito, mismas que serán ejemplificadas en el próximo capítulo relacionado con el Distema Portuario Nacional..

Finalmente, nos unimos a la propuesta del Dr. Salgado en cuestión de que los legisladores escuchen a los maritimistas mexicanos de reconocido prestigio (tales que pueden ser contados con los dedos de la mano), atendiendo sus recomendaciones y llevando a cabo las reformas que se proponen siguieren di los textos de estos estudiosos, porque, sólo así, nuestro país dará los pasos decisivos para alcanzar una legislación marítima avanzada y completa.

CAPITULO VII

EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

El puerto, en términos generales, se define como un lugar protegido en la costa, natural o artificialmente, en donde los buques buscan abrigo y realizan sus operaciones comerciales, de equipo o de avituallamiento. 61/ El sistema portuario nacional se encuentra básicamente conformado por tres aspectos fundamentales, que son:

1. Recursos materiales:

Integrado por la infraestructura portuaria de todas y cada una de nuestras terminales marítimas. La infraestructura con que cuenta el país en materia portuaria es auspiciada por tres presupuesto, directamente con cargo al erario federal, * es decir: Operación Portuaria, Marina Mercante y Comisión Coordinadora de Puertos.

2. Régimen legal:

Formado por la Ley de Puertos publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de Julio de 1993, donde indica que la Autoridad portuaria radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicacio-

61 /

* Tesoro Público de una nación. Es la masa de recursos monetarios y medios de pago que tienen una entidad pública, disponible para efectuar sus gastos.-Diccionario Jurídico Mexicano.-Instituto de Investigaciones Jurídicas.UNAM.-Pág. 1295.-

nes y Transportes 62 /.

Es conveniente señalar que todas las leyes, reglamentos, decretos y disposiciones relativas a la actividad portuaria - emanan de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de la cual se genera: la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; la Ley de Vías Generales de Comunicación, enunciada en el Marco Legal e Institucional del Capítulo VI de este trabajo, y el Reglamento de Operación en los Puertos de Administración estatal, entre otros.

En relación a las concesiones y permisos, para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público - en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión o permiso -- otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 63 /

Ahora bien, a todo el conjunto de disposiciones legales en materia marítima y portuaria se les llama Derecho Marítimo; de tal manera que dentro de la unidad del Derecho Marítimo -- pueden considerarse tantos capítulos como relaciones legales surjan en las complejas actividades de los puertos y la navegación. Sin embargo, antes de entrar en detalle a cerca de su --

62 / D.O.F.-Ley de Puertos.-Capítulo II.-Autoridad Portuaria.- del 19 de julio de 1993.-Capítulo IV.-Artículo 20.-Pág 37.
63 / Ibidem.-Pág. 38

administración, interés primordial de este estudio, solamente comentaremos, por el momento, los ordenamientos que en forma muy especial afectan particularmente a la administración portuaria, como son:

2.1. Ordenamientos de la Administración Portuaria:

2.1.1. Ley Federal del Trabajo

De 23 de diciembre de 1969, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 1° de abril de 1970, Título Sexto, titulado "Trabajadores Especiales", Capítulo III: "Trabajadores de los Buques", donde habla del trabajo a bordo de las embarcaciones, artículos 187 a 245, disposiciones ampliamente superadas por los contratos colectivos que sobre la materia se han celebrado en nuestro país, así como por los acuerdos internacionales que sobre el particular se han adoptado en la Organización Internacional del Trabajo (OIT). 64/

2.1.2. Ley General de Bienes Nacionales:

Misma que nos habla sobre los bienes del dominio público, entre los cuales se encuentran las aguas interiores, los ríos, lagos, lagunas, esteros, masr territorial, zona económica exclusiva y los terrenos ganados a dichas áreas, para lo cual --

64/ Sa.gado y S. José E.-Op. Cit.- Pág. 7.-

les existe el Reglamento de la Zona Federal Marítimo-Terrestre y el de los Terrenos Ganados al Mar. La Ley es del 23 de diciembre de 1981, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1982, mientras que el Reglamento es del 14 de junio de 1982, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de junio siguiente. 65/

2.1.3 Ley Aduanera y su Reglamento:

Del 28 de diciembre de 1981, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 30 de diciembre siguiente y su Reglamento del 17 de junio de 1982, publicado en el Diario Oficial de la Federación del día siguiente, así como las Reglas de Carácter General en Materia Aduanera de las mismas fechas, que se ocupan del tráfico marítimo aduanero; del tráfico fluvial; carga y descarga, transbordo y conducción de las mercancías a través de embarcaciones; contenedores; desarrollos portuarios; aduanas marítimas; horas y días hábiles en el tráfico marítimo. 66/

2.1.3.1. Mercancías Peligrosas:

A que se consideran mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radiactivas; sin olvidar que existe para ello el Código Internacional de Mercancías Peligrosas

65/ Salgado y S. José E.Op. Cit.- Pág. 7

66/ Ibidem.-

adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), y que nuestro país afirma y aplica oficialmente; equipado especialmente de las embarcaciones, así como su equipo propio e indispensable; y las formas oficiales que deben emplearse en el tráfico marítimo 67/

2.1.4. Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana:

Del 22 de diciembre de 1980, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1981 y el Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto dicha Ley, que se conoce como la norma de la reserva de carga en favor de los buques nacionales, del 15 de septiembre de 1981, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 27 de octubre siguiente. 68/

2.1.5. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional:

Del 2 de agosto de 1982, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 16 de agosto siguiente, y que regula en nuestro país este sistema de combinación de transporte; sin embargo, afirma el Dr. Salgado, que en nada ha logrado

67/ Ver Anexo IV.-Modalidades de Tráfico y Glosario.-

68/ Salgado y S. José E. Op. Cit.-Pág. 7

el desarrollo de la marina mercante nacional, fin último que se pretende alcanzar a través de él.

2.1.6. Ley Federal del Mar:

Del 18 de diciembre de 1985, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1986, que rige todo lo relativo a las zonas marinas que forman parte de nuestro territorio nacional o donde la nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicción y otros derechos. 69/

2.1.7. Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular - la Extranjera.

A la que debemos acudir para saber que todo negocio marítimo está reservado a los ciudadanos mexicanos y las empresas por éstos constituidas, con la cláusula de exclusión de extranjeros en sus estatutos, conforme a las leyes nacionales. Diario Oficial de la Federación del 9 de marzo de 1973. 70/

2.1.8. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente, del 23 de diciembre de 1987, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1988, y en vigor a partir del 18 de marzo del mismo año, así como su Reglamento del 6 de junio de 1988, publicado en el Diario Oficial de la Federación del día siguiente. 71/

69/ Ibidem.-Pág. 8

70/ Ibidem.-

71/ Ibidem.-

Ambiciosa sería la pretensión, al afirmar que tal legislación es completa en materia relativa a Derecho Marítimo, ya que la propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos deja de lado muchas figuras sobre las cuales hay un total vacío, según lo cita el Dr. Cervantes Ahumada de la siguiente forma:

"Creemos que sobre las razones técnicas en las modificaciones prevalecieron razones de índole política, nos parece - inconveniente en su mayoría tales modificaciones pues están - hechas en forma indebida, ya que se le quitaron a la Ley figuras de Derecho Marítimo vitales para el ejercicio del tráfico marítimo en general ". 72/

2.2. La autoridad portuaria:

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo establece en su Artículo 16 fracción I, lo siguiente: "La autoridad marítima se ejerce por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes - directamente".

La Ley de Puertos del 29 de julio de 1993 en su Artículo 2º, fracción IX, indica que, "El administrador portuario es - el titular de una concesión para la administración portuaria integral" Y continúa, Capítulo V, Artículo 39: "La administra

72/ Cervantes Ahumada, Raúl.-Ley de Navegación y Comercio Marítimos."Ordenanzas Marítimas en México".Editorial Herrero.México.-1964.-pp.25 y 26.-

ción portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables".

3. Régimen Administrativo:

Está compuesto por la intervención de los organismos públicos, privados y descentralizados que en alguna forma tienen ingerencia en la administración de las actividades marítimas y portuarias.

Para tal efecto, la multicitada Ley de Puertos, en su Capítulo V, Artículo 38, agrega: "Existirá administración -- portuaria integral cuando la planeación, los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios". Por ende, solo nos quedaría decir que el régimen administrativo y la forma en que está estructurado el sistema portuario, deriva de los ordenamientos legales, citados en el Régimen Legal e institucional de este trabajo.

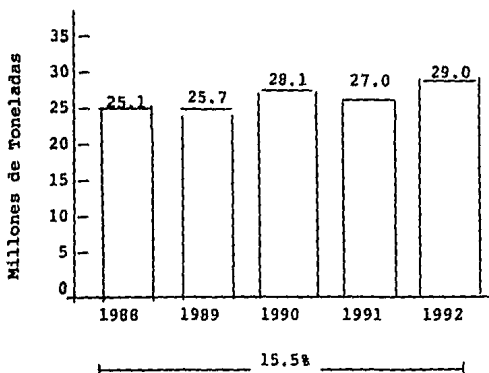
3.1. La autoridad en la administración de los puertos:

La Ley de Puertos en su Capítulo III, Artículo 16º, señala:
"La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducta de la Secretaría de Comu
nicaciones y Transportes", directamente por medio de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

3. Movimiento Portuario:

El total de carga no petrolera que se atendió durante 1992 - en los puertos nacionales fue de 29 millones de toneladas, sin incluir yeso y sal, lo que representó un crecimiento del 15 por ciento respecto de 1988. Del volumen total, el 72 por ciento correspondió al tráfico de altura y el 28 por ciento al de cabotaje.

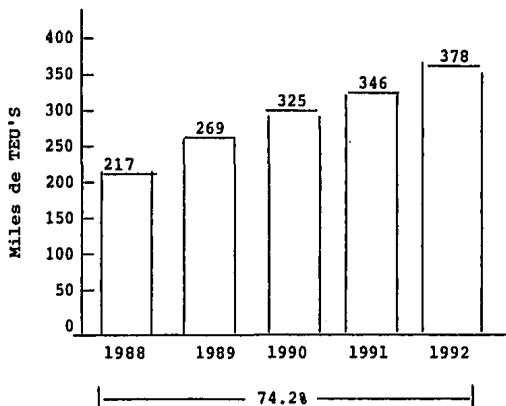
a) TOTAL DE CARGA *



* Fuente: S.C.T.-Puertos Mexicanos.-Publicación bimestral.- abril-mayo de 1992.-Año III.-Número 24.-Pág. 12.-

Por otra parte, se estima que el movimiento de contenedores, tendrá un crecimiento muy dinámico, cercano al 74 por ciento, -- respecto de 1988. Cabe mencionar que, en el movimiento de cabotaje se espera alcanzar un crecimiento del 47 por ciento comparado con el que se observó en el año citado.

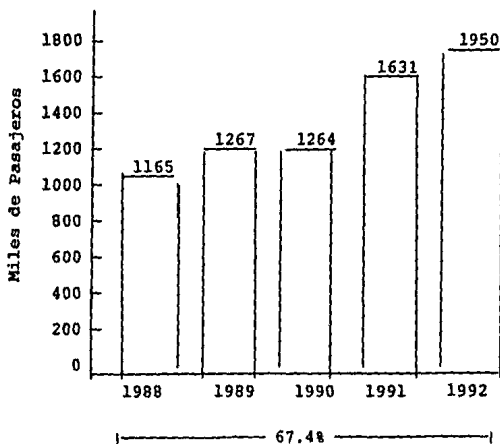
b) CARGA CONTENERIZADA *



* S.C.T.-Ibidem.-Pág. 12.-

Ahora bien, los cruceros turísticos que arribaron a seis terminales del Pacífico y a la de Cozumel, transportaron en 1992 a casi dos millones de pasajeros y el número de arribos fue alrededor de 2,400, para cuya atención se contó con la coordinación en las actividades de la Secretaría de Turismo.

c) CRUCEROS TURISTICOS *



Considero que la derrama económica en esta área producirá un impacto positivo en la economía de las poblaciones a las que arriban los cruceros.

* S.C.T.-Ibidem.-

5. Desarrollo de nuevos puertos:

El 29 de marzo de 1992 se celebró en Pichilingue, B.C.S. - la V Reunión Internacional de Cruceros Turísticos.

Este estado tiene atractivos turísticos aún desconocidos y seguramente podrán atraer a cientos de millones de viajes hacia la península quien cuenta con el nuevo puerto de Pichilingue. En este Estado de la República Mexicana su principal vía de comunicación es el mar y las empresas navieras turísticas pueden ya incluir a Baja California Sur en sus nuevos itinerarios.

Cabe mencionar que de 1988 a la fecha, el gobierno federal ha construido el nuevo puerto de Pichilingue, como un nuevo destino en el Pacífico para los cruceros; ha construido un muelle especial para cruceros en el puerto de Ensenada, con dos posiciones de atraque y una segunda posición de atraque en el Puerto de Vallarta. A la vez, se ha concluido la terminal para transbordadores en Progreso, que va a unir por ferry a Yucatán con el sur de los Estados Unidos de Norteamérica. 71/

Progreso prácticamente se encuentra a la altura de Tampico, así, los visitantes estadounidenses pueden llegar en automóvil -- 71/ S.C.T.-Ibidem.-Pág. 13.-

móvil a Yucatán y Quintana Roo, lo anterior, con colaboración de dos transbordadores llegados en el mes de junio, con itinerario regular al puerto de Progreso.

En el mes de enero de 1991, se puso en operación el nuevo muelle para cruceros turísticos en Ensenada, para dar mejor - servicio al importante flujo de esas embarcaciones, provenientes de la costa Oeste de los Estados Unidos de América. 74/

En Baja California Sur, el Presidente de la República Lic. Carlos Salinas de Gortari, inauguró en mayo de ese mismo año el nuevo puerto comercial de Pichilingue, con lo que esta entidad federativa queda integrada a los modernos sistemas de transporte marítimo. 75/

También, en el mes de junio puso en operación el nuevo - puerto de Topolobampo, dando apoyo a las exportaciones agroindustriales del norte de Sinaloa, sur de Sonora y el Estado de Chihuahua, al contar con una terminal marítima para el ferrocarril Chihuahua-Pacífico, enlazando así el noroeste mexicano con la Cuenca del Pacífico.

En el puerto de Lázaro Cárdenas, Mich., se realizaron trabajos para el encauzamiento del río Balsas, con objeto de dar protección a las instalaciones del puerto y a la zona industrial. A la vez, se concluyó la reconstrucción de la más im-

74/ S.C.T.-Ibidem.-

75/ Ibidem.-

portante terminal granelera portuaria del país, con una capacidad de almacenamiento de 80,000 toneladas y velocidad de -- operación de seiscientas toneladas por hora. Continuando con la modernización de la terminal especializada de contenedores en dicho puerto, con el propósito de otorgar facilidades a la región central del país para fortalecer su comercio con los - países de la Cuenca del Pacífico.

En el puerto industrial de Altamira, Tamps., se terminó la construcción de la tercera posición de atraque en la terminal de usos múltiples. Con este nuevo muelle se intenta beneficiar principalmente a las industrias del noreste del país, localizadas en Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí, -- entre otros Estados, en relación a su comercio con los países de Europa y el Este de Norteamérica, vía T.M.M.

En el puerto de Tuxpan, Ver., se prosiguió la rehabilita-- ción de la infraestructura portuaria, tanto en la terminal de contenedores como en el resto de las instalaciones, con lo - que se contará con un puerto en condiciones de atender al comercio de la Cuenca del Atlántico.

En 1992 se construyó el muelle de transbordadores en Pro-- greso, lo cual permitirá recibir embarcaciones de este tipo - provenientes del sur de los Estados Unidos, propiciando movi-

mientos turísticos y de contenedores hacia la Península de Yucatán. Cabe mencionar que a la fecha se encuentra en construcción la segunda posición de atraque para barcos de cruceros en Puerto Vallarta.

Al garantizar condiciones seguras de navegación y una adecuada operación del Sistema Portuario Nacional, se han realizado trabajos de dragado por un total de 10.6 millones de metros cúbicos, además de distintas obras de dragado, en apoyo a la actividad pesquera y en con los programas de Solidaridad, - emitidos en el presente sexenio.

5.1. Guaymas, Sonora:

Es el puerto comercial más importante del Estado, ya que maneja contenedores, graneles agrícolas y minerales; a demás de dar servicio de envío de suministros a Baja California.

5.1.1. Servicios de Apoyo:

Este puerto cuenta con cinco posiciones de atraque para carga comercial con longitud total de 920 metros; 10.5 metros de profundidad; 11,500 m² de bodegas y cobertizos.

Terminal de contenedores con capacidad perativa en patios para 1,100 contenedores de 40'; servicios de consolidación y desconsolidación de los mismos.

Terminal especializada para manejo de graneles agrícolas con capacidad de 70 mil toneladas de almacenamiento; 500 toneladas - de almacenamiento; 500 toneladas/hora de rendimiento.

Maniobras de manejo de carga y servicios del Muelle Fiscal - proporcionados proporcionados por Servicios Portuarios de Guav--mas, S. A. de C. V.

Servicios al transporte marítimo de comunicaciones, pilotaje, remolque, lanchaje, amarre y desamarre, combustible, avituallamiento y agua potable.

Ferrocarril directo al oeste de los Estados Unidos y centro de México, radio y Telecomunicaciones y nueve hectáreas de reservas portuarias.

5.1.2. Contenedores

- Grúa de marco para 35 toneladas.
- Montacargas para contenedores llenos y vacíos.
- Seis tractocamiones para contenedores.
- Ocho plataformas de 40 toneladas.
- Cuatro montacargas para consolidar o desconsolidar contenedores.

5.1.3. Maniobras.

16 montacargas de 4,500 a 15,500 libras; 26 tractores industriales de 5,000 libras de arrastre; 10 cargadores frontales de 3/4 yd³; tres grúas de 5, 10 y 20 toneladas; tractor ferroviario de 1,300 toneladas; 11 tolvas de recepción de grano de 70 toneladas; 30 almejas para descarga de buques graneleros de 1 y media a 2 y media yardas cúbicas; 20 plataformas de 5 toneladas; dos - plataformas de 10 toneladas; 22 llas de 1 a 4 metros cúbicos; y, 200 estobos para manejo de saquería.

5.2. Veracruz;

El aumento registrado en el movimiento de carga durante el año de 1993 en el puerto de Veracruz, demuestra que que esta terminal marítima continúa reafirmandose como el primer puerto de México, ya que atrae nuevas líneas navieras que ya no lo consideraban en sus itinerarios, como resultado de la modernización que se ha iniciado en el puerto desde el segundo semestre de - - 1991.

Ahora bien, de acuerdo a la información estadística de Puertos Mexicanos, en este año la carga manejada en el puerto de Veracruz ascendió a 1 millón 181 mil toneladas, que representan un aumento del 22 por ciento en relación con el mismo período de - 1991.

5.2.1. Productividad:

En el renglón de productividad, que es el índice que permite medir la eficiencia de un puerto, en el de Veracruz se ha alcanzado un promedio de 29 contenedores por hora/buque en operación, esto significa 38% más que en mayo de 1991, cuando el Presidente Carlos Salinas de Gortari ordenó la reorganización del puerto.

Es así que, el mayor volumen de carga operado representa mayores niveles de ocupación de los trabajadores portuarios que es tán laborando en las distintas maniobras que realizan las tres -¹ empresas privadas a las que la Secretaría de Comunicaciones y -- transporte otorgó el permiso correspondiente en agosto de 1991 y que son contratos para cubrir los tres turnos, ya que el puerto trabaja 24 horas al día.

5.2.2. Empresas privadas a las que la S. C. T. otorgó el per miso o concesión para operar en el puerto de Veracruz.

- a) Corporación Integral de Comercio Exterior, S. A. de de C. V.
- b) Operadora Portuaria del Golfo, S. A. de C. V.
- c) Servicios Integrales en Terminales, S. A. de C. V.

5.2.3. Resultados:

Los resultados descritos derivan de una concertación adecuada entre los trabajadores portuarios, las tres empresas privadas prestadoras de los servicios y la autoridad, lo cual se traduce en mayores volúmenes de carga; y, además, para los usuarios de esta terminal marítima los nuevos niveles de productividad representan una fuerte disminución en sus costos al reducirse el tiempo de estadía de los buques en el puerto

Considero que la meta del avance en forma paulatina en el puerto de Veracruz debe encaminarse hacia la consecución de que obtenga niveles internacionales de servicio para beneficio del comercio exterior mexicano.

6. Inversión del sector privado:

En lo referente a la participación de inversionistas - privados en el desarrollo de la infraestructura portuaria, - se han otorgado concesiones para terminales especializadas - de carga, muelles para cruceros y marinas turísticas, cuyos trabajos representan una inversión cercana a 1.8 billones de pesos. 76/

Por lo anteriormente expuesto, consideramos que el programa de trabajo de nuestros puertos debe estar enfocado a - incrementar la productividad, mejorar los servicios, concertar acciones para apoyar al comercio exterior por vía marítima y continuar el estímulo a la inversión privada, con miras al desarrollo portuario nacional, por lo que es posible sugerir:

6.1. Recomendaciones:

- Poner en operación las cuatro terminales especializadas de contenedores en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Altamira y Veracruz, en el Golfo de México.

- Poner en operación la tercera posición de atraque en Altamira y sus patios respectivos, la ampliación del área de patios en la terminal de contenedores de Veracruz, la terminal granelera de Lázaro Cárdenas, la segunda posición de atraque en Puerto Vallarta y el muelle de transbordadores de Progreso.

- Impulsar el movimiento portuario en Pichilingue, Topolobampo y Progreso, como terminales de apoyo al desarrollo regional.

- Continuar atendiendo el mantenimiento diferido de la infraestructura, la renovación de los equipos portuarios y el mejoramiento de los servicios a los cruceros turísticos.

- Intensificar el proceso de participación de la inversión privada en terminales especializadas de carga, cruceros y en marinas turísticas, en colaboración con las autoridades federales, estatales y municipales.

- Continuar la modernización y optimización de la flota de dragado, así como la profesionalización de las tripulaciones y el mejoramiento de los procedimientos de operación, incluyendo la construcción de obras destinadas a reducir el dragado de mantenimiento.

- Propiciar la concertación de acciones entre el transporte marítimo, los prestadores de servicios portuarios y los transportistas terrestres para dar mayor eficiencia a nuestro comercio exterior.

7. Equipamiento portuario:

La inversión en la adquisición de equipo para incrementar la productividad representa la posibilidad de operar los -- puertos con los sistemas más modernos, es por ello que en el presente sexenio se ha ordenado la compra de ocho grandes - grúas de pórtico de muelle, con su equipo complementario de patio, las cuales serán entregadas en el curso de 1993; por lo que en este año se dispondrá de cuatro puertos de alta -- eficiencia y niveles internacionales de servicio, dos en el Pacífico, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, y dos en el golfo de México, Altamira y Veracruz. 77/

En lo que concierne al puerto de Veracruz, se construyó en 1992 un remolcador marino además de haberse adquirido y reha bilitado diferentes equipos de maniobras en todos los puer-- tos del sistema. 78./

77/ S.C.T.-Ibidem.-Pág. 11.-
78/ Ibidem.-

8. Movimiento de carga:

Los estímulos otorgados al movimiento de cabotaje, especialmente en grandes volúmenes y a grandes distancias, propician un incremento del 10 por ciento con respecto a las cargas manejadas por T.M.M. durante 1991, alcanzando 7.3 millones de toneladas. Por lo que toca al fomento a las exportaciones, particularmente en el renglón de la carga general que mueve la compañía, cuyo movimiento ha aumentado de 3.28 millones de toneladas a 3.63, lo cual representa un crecimiento del 10.5 por ciento. 79/

En el proceso de contenerización, que representa el sistema más avanzado para la transportación de productos de mayor valor agregado, alcanza un total de 346 mil contenedores, lo cual significa un crecimiento del 6 por ciento respecto a 1991. 80/

Por otro lado, en nuestro país el movimiento de cruceros turísticos se incrementó en un 33 por ciento respecto a 1991. Según datos proporcionados por la Secretaría de Turismo, un millón seiscientos treinta y un mil pasajeros visitaron nuestro país, y se registraron 1,940 arribos de embarcaciones en ese año.

79/ S.C.T.-Ibidem.-Pág. 11.-

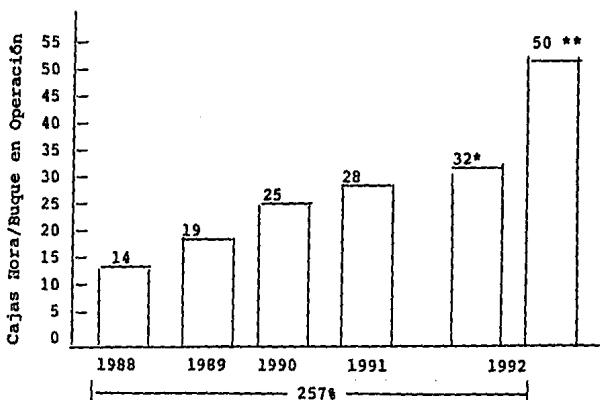
80/ Ibidem.-

9. Productividad y mejoras operativas:

Durante el presente año, el gobierno federal se ha fijado las siguientes metas, mismas que sólo podrán alcanzarse con una estrecha coordinación entre los trabajadores portuarios y los usuarios.

En las terminales especializadas para manejo de contenedores, apoyadas en el establecimiento de nuevos sistemas de control de operaciones, se estima aumentar la productividad en un 79% con relación a la obtenida en 1992, lo que corresponde a un 257% del incremento con respecto a 1988, es decir, al inicio del presente sexenio.

a) CONTENEDORES EN *
TERMINALES ESPECIALIZADAS



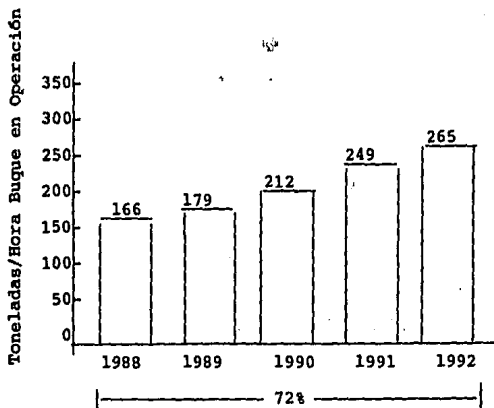
* Promedio nacional.

** Terminal especializada de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz y Altamira.

*Fuente: S.C.T.-Puertos Mexicanos.-Publicación bimestral.- abril-mayo.-1992.-Año III.-Número 24.-Pág. 12.-

En el manejo de graneles agrícolas, con el inicio de operaciones de las terminales especializadas, se considera que la productividad portuaria se incrementará en el presente año en un 80%.

b) GRANELES AGRICOLAS *
SEMIMECANIZADOS



* S.C.T.-Ibidem.-

CONCLUSION AL CAPITULO VII

Con respecto a nuestro comercio internacional, podemos decir que, el puerto es un eslabón, en la cadena del transporte, que une el marítimo con el terrestre y tiene como principal objetivo ayudar al desarrollo del comercio que se genera en la zona de influencia, ya que sirve como puerta de entrada y salida de mercancías. Ahora bien, debe existir entendimiento entre la administración privada y el control público de los puertos mexicanos, porque México necesita puertos nuevos que la sociedad opere con eficiencia.

Al respecto, la empresa T. M. M., en común acuerdo con la política del gobierno federal señala que, en el desarrollo portuario es de suma importancia la apertura a la inversión privada y la empresa está realizando cuantiosas inversiones para construir cinco buques con capacidad para 2,500 contenedores, lo que representa una inversión de 350 millones de dólares; -- también se están ampliando las terminales de líquidos que tiene la empresa en Veracruz y en Coatzacoalcos con miras a construir una nueva y ampliaciones para su empresa en Veracruz, a fin de llevar a cabo la productividad en cualquier puerto a niveles comparables con los de los puertos más modernos del mundo.

Cabe mencionar que, durante 1991 se incrementó significativamente la productividad portuaria, ya que la capacitación y el mejoramiento de la infraestructura y equipo permiten que en el manejo de contenedores en terminales especializadas y grane

les agrícolas de forma semimecanizada, se obtengan aumentos del 100 y 50 por ciento, respectivamente. Esto, con relación a lo alcanzado al inicio de la actual administración federal, con lo que se reducen los costos de estadía de las embarcaciones. Además, con el objeto de simplificar los cobros en las maniobras de carga y descarga y modernizar la estructura de las tarifas portuarias que no se había modificado desde 1975, en este año se establecerá un sistema de tarifa simplificada, el cual reducirá sustancialmente los trámites y permitirá a los usuarios conocer de antemano el monto preciso del costo total de las maniobras portuarias, sin cargos adicionales; ampliando de esta forma, el servicio las 24 horas, los 365 días del año, en todos los puertos.

Para concluir, considero que la inversión privada en un área tan importante como son los puertos debe ser esencial, ya que es necesario que responda a los requerimientos legales y a las condiciones de un plan general del gobierno, en la búsqueda de beneficios mutuos para hacerse extensivos a la sociedad mexicana. Por ejemplo, en la construcción de infraestructura de muelles el contrato concesión debe prever un plazo suficiente para recuperar la inversión, obtener una utilidad razonable y al vencimiento del plazo señalado, revertir las instalaciones situadas en la zona federal marítimo-terrestre, al gobierno federal, aunque existe la posibilidad de prorrogar la concesión, cuando ello se justifique.

CAPITULO VIII

ANALISIS DE LA OFERTA Y LA DEMANDA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN MEXICO

1. Análisis de la oferta:

Antes de iniciar nuestro análisis, es necesario establecer - que un mercado es la suma de contactos entre vendedores y compradores de un producto o servicio que puede o no tener una ubicación geográfica definida. "Los mercados son el proceso a través - del cual los vendedores y compradores se ponen en contacto y por medio de su interacción determinan precios y cantidades". 81/

"La palabra mercado tiene también un significado flexible. - En general, el mercado es una serie de puntos de contacto entre vendedores y compradores. Un mercado puede, aunque no necesariamente ser un área geográfica definida. El mercado de profesores de - escuelas profesionales, por ejemplo, no existe en ningún lugar, - ni está confinado a las fronteras nacionales. Por otra parte, - cuando los mercados son básicamente geográficos, pueden clasificarse como locales, regionales, nacionales e internacionales" 82/

A continuación, señalamos algunas de las principales líneas marítimas de carga que operan en México, finalizando el listado, - con la empresa en cuestión, misma que para la cual, en el anexo -

81/ H. Havemen, Robert.-The Market System.-Wiley and Sons.-New - York.-1981.-

82/ Stevenson, W. Donald.-Price Theory and Its Uses.- Miffling -- Company.-Boston. 1981.-

No. VI. Se expone sucintamente sus caracterísitcas particulares, desde su origen hasta sus áreas de producción.

2. Principales líneas marítimas de carga que operan en -
México:

- Compañía General Marítima Frech Line
- Compañía Naviera Minera del Golfo, S. A. de C. V.
- Corporación Marítima Delmex, S. A. de C. V.
- Crystal Cruises de México, S. A. de C. V.
- Grupo Marítimo Tolteca, S. A. de C. V.
- Incotrans Norsememx, S. A.
- Nippon Yusen Kaisha Line
- Lloyd Germánico de México, S. de R. L.
- Tecomar, S. A.*
- Terramar, S. A. de C. V.
- Trans Mar de Cortes, S. A. de C. V.
- Transportes Universales, S. A.
- Transportación Marítima Mexicana, S. A. de C. V. 83/
- Hamison Line
- Lloyd Brasileiro
- Empresa Líneas Marítimas Argentinas
- Ozean Stinnes Line
- Hapag Lloyd

* Adquirida recientemente por Transportación Marítima Mexicana, S. A. de C. V.

83/ Ver Anexo V .-Estructura de T. M. M., S. A. de C. V.-

- Farrell Line
- Nedlloyd Line
- Compañía Naviera Asetec, S. A. de C. V.
- Fes Cargo, S. A. de C. V.
- Grupo Naviero Kano, S. A. de C. V.
- Naviera Cerralvo, S. A. de C. V.
- Naviera Inter Mexicana, S. A. de C. V.
- Naviera Internacional Mexicana, S. A. de C. V.
- Opermar Internacional, S. A. de C. V.
- Representaciones Marítimas, S. A.
- Schryver de México, S. A.
- Transportes y Servicios Intercontinentales
- Abisa, S. A. de C. V.
- Coordinadora de Transporte S. A. de C. V.
- Contrans, S. A.
- Det. Norske Veritas México, S. A. de C. V.
- Representaciones Fima, S. A. de C. V.
- Forwarding Icc de México, S. A. de C. V.
- Nautas, S. A. de C. V.
- Naviera Mexicana de Contenedores, S. A.
- Panalpina Transportes Mundiales, S. A.
- Rep. Transpacific Transpac, S. A.
- Incotrans, B. V.

2.1. Principales Agencias Navieras en México:

- Agencia de Buques Internacionales, S. A.
- Agencia de Multiservicios, S. A. de C. V.
- Agencia Naviera de México, S. A. de C. V.
- Agencia Trans Oceánica de Vapores S. A.
- Agencia Marítima del Pacífico
- Agencias Marítimas Latinoamericanas, S. A. de C. V.
- APC de México, S. A. de C. V.
- Delfin y Cia., S. A.
- Enciso Villarreal Edmundo
- González Salazar José Arturo
- González Zorrilla, . A.
- López Hermanos, S. A.
- Navemar, S. A. de C. V.
- Naviomar, S. A. de C. V.
- General Cargo Service, S. A.
- Genmar, Agencias Generales Marítimas, S. A. de C. V.

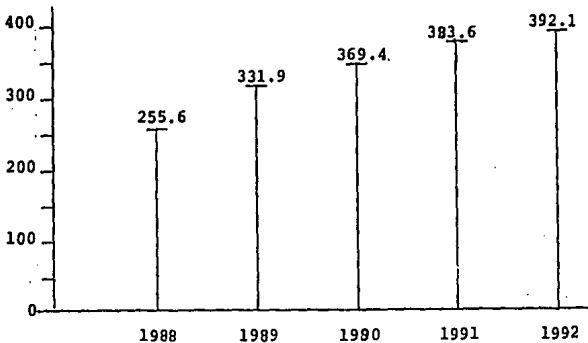
3. Evolución de T. M. M., de 1988 a 1992:

El total de ingresos en 1992 fue de \$ 392.1 millones de dólares, aproximadamente, igual a los ingresos de 1991 por \$ 383.6 millones de dólares. No obstante el haber racionalizado las operaciones de carga a granel, el mercado marítimo internacional se vio afectado por la recesión de la economía mundial y por la Guerra del Golfo Pérsico.

El efecto fue parcialmente compensado por ingresos mayores en los Servicios de Línea y en el Transporte de automóviles. (Gráfica VIII)

GRAFICA VIII

VENTAS *



* Fuente: Informe anual de T. M. M.-1992.

De esta forma, podemos mencionar que, la utilidad bruta antes de la depreciación, fue de \$ 86.4 millones de dólares, lo que significa un crecimiento de 19% contra los \$ 72.6 millones de dólares de 1990.

4. Ventas:

En relación a ventas, la utilidad bruta representó un 22% contra un 18.4% en 1990. Esto tuvo por causa primordial la mejora en productividad y reducciones de costos, así como la reducción en el costo del arrendamiento de contenedores de terceros, favorecida, -- además, por la inversión que la Compañía realizó en este rubro durante el año. 84/

5. Utilidad:

Cabe mencionar que, durante 1991, la Compañía generó utilidades de operación por \$ 17.7 millones de dólares contra los \$ 16.3 de 1990; no obstante los efectos adversos de incremento de administración. 85/

Esto último fue resultado de factores tales como un incremento en aquéllos denominados en pesos, que reflejan los efectos de la inflación mexicana que no son compensados por la tasa de devaluación correspondiente.

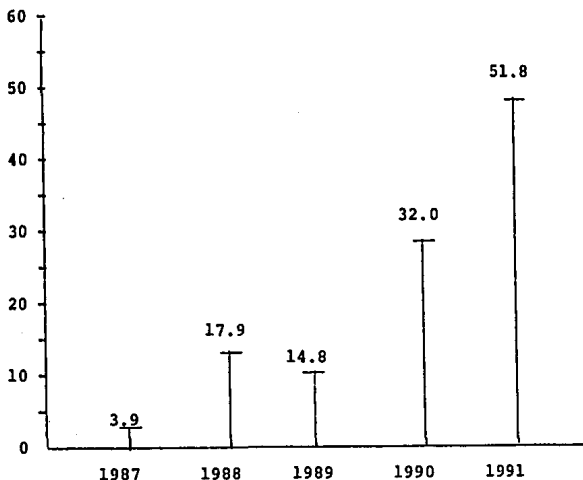
84/ T. M. M.-Informe anual.-1992.-Pág. 9.-
85/ Ibidem.-Pág. 9--

Como resultado de lo anterior, a continuación nos permitimos graficar la utilidad neta alcanzada por la Compañía, la cual alcanzó la cifra de \$ 51.8 millones de dólares, misma que representa un crecimiento de 61.9% contra el año de 1990. (Gráfica No. -- IX).

GRAFICA IX

UTILIDAD NETA *

Millones de dólares



* Fuente: Op. Cit. Pág. 8

6. PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION DE MEXICO, VIA T.M.M.,
A NORTE Y SUDAMERICA, EUROPA Y EL JAPON

(1993)

(En toneladas)

	Total exportado	Destinatario Principal
1. Algodón en Pacas	363,120	Japón y Sudamérica
2. Azúcar semielaborada	22,487	Sudamérica
3. Azufre en estado natural	16,036	Sudamérica
4. Café en grano	77,735	Estados Unidos v Canadá
5. Fibra de henequén	42,294	Estados Unidos y Canadá
6. Fruta fresca y Cítricos	88,376	Reino Unido y Europa del Norte
7. Tubos de hierro y acero	17,660	Sudamérica
8. Plomo afinado	95,691	Estados Unidos y Canadá
9. Zinc afinado	10,681	Sudamérica

Fuente: Información adquirida en el Departamento de Estadística de la Empresa Transportación Marítima Mexicana, S. A. - de C. V.

7. PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS, VIA T. M. M.: M E X I C O

1. Algodón en pacas
2. Fibra de sisal y yute
3. Fruta fresca y cítricos
4. Manzanas
5. Lana sucia
6. Pescados frescos o refrigerados
7. Cacao en almendras
8. Café en grano
9. Carne fresca o de vacuno
10. Fruta desecada
11. Grasa y sebo vacuno
12. Legumbres secas
13. Madera aserrada
14. Metales en barras
15. Tripas saladas o secas
16. Aceites y grasas lubricantes
17. Alambre de cobre
18. Alambre de hierro y acero
19. Alcohol (aguardientes)
20. Azúcar refinada
21. Celulosa (pasta mecánica o química de madera)
22. Cemento Portlan
23. Clavos y tornillos
24. Conservas de carne

Fuente: Información proporcionada por el Departamento de Estadísticas, perteneciente a la Gerencia de Tráfico, de la Empresa T. M. M.-

25. Conservas de pescados y mariscos
26. Extractos y jugos de carne
27. Hilados de algodón, lana y lino
28. Madera terciada y laminada
29. Polietileno, resina sólida o líquida
30. Tejidos de algodón, lana y lino
31. Tubos de cobre
32. Tubos de hierro o acero
33. Vidrios planos
34. Vino embotellados
35. Artículos de cuero
36. Artefactos sanitarios de cerámica
37. Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles
38. Calzado de cuero
39. Caucho elaborado
40. Confecciones en general
41. Fibras textiles sintéticas o artificiales
42. Libros y revistas
43. Maquinaria agrícola
44. Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad
45. Máquinas de coser y escribir
46. Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico
47. Muebles de madera y/o acero *

* Fuente: Información obtenida en el Departamento de Estadística de la Empresa T. M. M.-

Es conveniente señalar que, en algunos casos los productos que se transportan son en cantidades tan pequeñas que no se consideraron en la elaboración de este listado.

Ahora bien, una vez expuesto el análisis de la oferta, a continuación se analizará la contraparte de ésta, es decir: La demanda.

8.- Análisis de la demanda:

El nivel de la actividad económica de la sociedad, orientada a la satisfacción de sus necesidades y expresada en un proceso de producción-circulación-consumo continuo y vital, origina en forma directa la demanda de transporte y determina el grado de su desarrollo.

Sobre el particular, el economista J. R. Meyer afirma que la demanda de transporte es una demanda derivada que existe no porque proporciona una satisfacción inmediata, sino porque permite la reubicación de personas y bienes, de tal manera que se satisfacen demandas directas.

Meyer agrega que, "En una economía de mercado, la búsqueda del máximo beneficio por parte de las familias y las empresas da lugar a la demanda de transporte, ya que el consumo de este servicio es complementario del uso de otros bienes y servicios". 86/

86/ R. Meyer, John.-Techniques of Transport Planning.-The Broking Institution.-Washington.-1981.-Pág. 36.-

8.1. Evolución de la demanda:

El proceso de industrialización en México, genera en cada una de sus etapas, la necesidad de ampliar y modernizar el sistema nacional de transporte; es por ello que, a partir de 1940, la economía mexicana se ve sujeta a un proceso de industrialización, orientado a la sustitución de importaciones y al fomento de los mercados internos.

De acuerdo con una investigación del Centro de Estudios de Ecodesarrollo, de 1940 a 1956, la sustitución de importaciones se orientó hacia la producción interna de bienes de consumo; sobre todo tradicionales; es decir: alimentos, calzado, corcho, etc. 87/

Por ello, podemos decir que la demanda de transporte marítimo mundial, determina en gran medida las variaciones que se producen en el volumen del comercio internacional. Finalmente, el transporte de vehículos por vía marítima ha tenido un crecimiento sustancial, como podemos apreciar en la gráfica No. VII y VIII ubicadas dentro del Capítulo No. 3.; todo ello, vinculado, por supuesto con el desarrollo económico de nuestro país: México, tema principal de este trabajo.

87/ Heller, H. Robert.-Op. Cit.-Pág. 17.-

CONCLUSION AL CAPITULO VIII

Considero que la oferta y la demanda de mercancías es un elemento valioso para fomentar y completar el desarrollo de la economía nacional mexicana.

Es así como este desarrollo al que me refiero tiene una influencia profunda sobre la estructura económica del país, al fomentar considerablemente el desarrollo de los puertos, ya sea procurándoles tráfico o por el establecimiento de industrias en los mismos.

De esta forma, México atrae el tráfico marítimo al mejorar sus comunicaciones y considero que el mejor emplazamiento de sus diferentes industrias coadyuva a un bienestar social, ya que, la posibilidad de intercambio es la oportunidad de entablar comercio, lo cual es preferible, en nuestro propio punto de vista, a la inexistencia o a la ausencia del intercambio.

CONSIDERACIONES FINALES

"Por lo que respecta a los puertos marítimos México permitirá hasta 100 por ciento de inversión canadiense y estadounidense en instalaciones y servicios (que incluyen grúas, muelles, terminales y manejo de estiba) siempre y cuando las empresas manejen su propia carga". 88/

En caso de que las empresas extranjeras manejen carga de terceros se permitirá la inversión foránea con previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. Por ende, la liberalización de los servicios de transporte terrestre y de otros como el ferroviario y el marítimo constituyen un punto clave para asegurar el éxito de un tratado de libre comercio.

Ya que México es el país integrante del Tratado que cuenta con la menor infraestructura de transporte terrestre y marítimo, entonces tendrá que trabajar a pasos acelerados en este aspecto para facilitar la consolidación de su modelo exportador; es así que el reciente anuncio de la privatización de la operación de servicios portuarios constituye un paso adicional para consolidar este sector. Opino que México debe aceptar la inversión extranjera, al tratar de superar problemas económicos nacionales; sin embargo no debe ceder en su propio proyecto de desarrollo económico. Nosotros podemos abrir las puertas a la inversión extranjera siempre que nuestras leyes se respeten, la soberanía del país y sobre todo sin que se pretenda una supremacía sobre los nacionales. Respe-

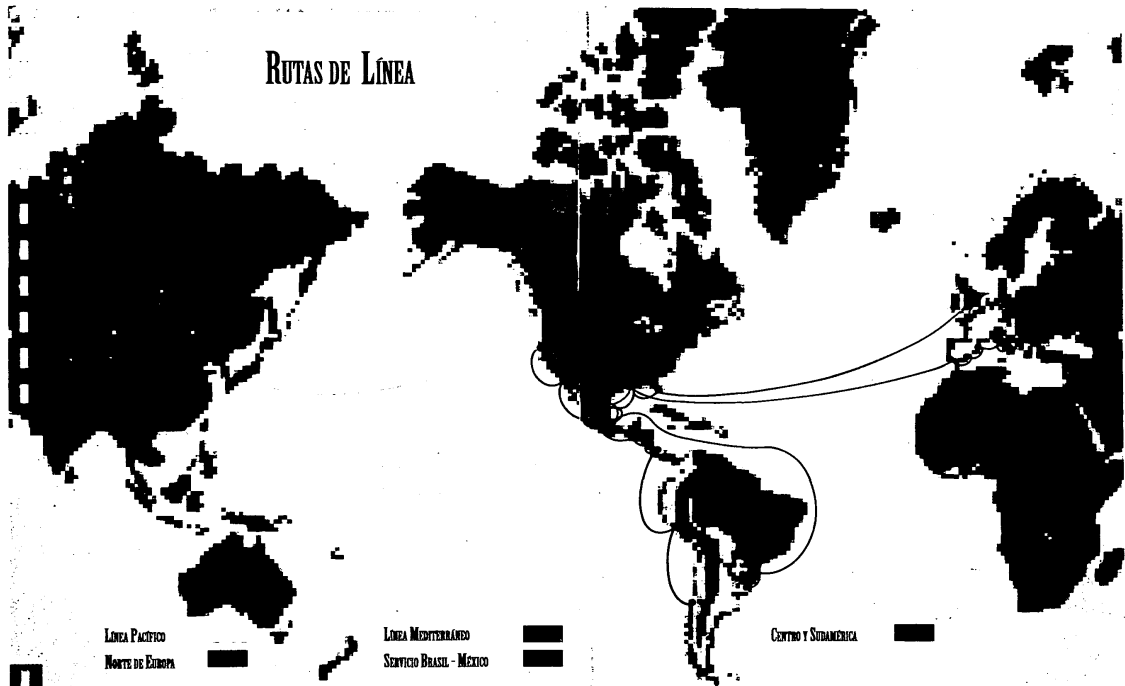
88/ Rubio, Luis.-Op. Cit.-Pág.257.-

tando así nuestra Carta Magna en su artículo 32, acerca de que los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno.

Considero que el transporte de mercancías por vía marítima genera convenios, en los que se opta por decisiones que regulan el comercio, mismas que deben ser difundidas para el conocimiento del negocio.

Por último, sólo me resta hacer hincapié en tanto que el contenido de este trabajo, como de cualquier otro trabajo de investigación, no tendrá una docimasia hasta no ser difundidas las prácticas comerciales, haciendo a éstas generales para beneficio de todos; así como la UNCTAD, O.N.U., O.M.I., entre otras organizaciones, han hecho este esfuerzo. Las prácticas comerciales - - adoptadas por los países deben tender a ser generales para beneficio de todos los involucrados en esta actividad.

RUTAS DE LÍNEA



ANEXO I: ITINERARIOS DE TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A. DE C. V.
TMM0099 ENE 19 1994 JHC

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA S.A.
SERVICE FESCAMEX /NO. 03

M/V MONTERREY V 24 EB

HONG KONG 03-Dec 04-Dec *
KAOHSIUNG 05-Dec 06-Dec *
PUSAN 09-Dec 10-Dec *
OSAKA 12-Dec 12-Dec *
YOKOHAMA 13-Dec 14-Dec *
LONG BEACH 25-Dec 27-Dec *
ENSENADA 27-Dec 28-Dec *
MANZANILLO 30-Dec 31-Dec *
L.CARDENAS 31-Dec 02-Jan *

CONNECTING FEEDER VESSEL S.B.

M/V HORNFELS V 24 SB

S. CRUZ 04-Jan 04-Jan *
L. CARDENAS 06-Jan 06-Jan *
P. CALDERA 10-Jan 11-Jan *
ACAJUTLA 12-Jan 14-Jan *
P. QUETZAL 15-Jan 15-Jan *

M/V TOLUCA V 33 EB

HONG KONG VIA MING GLORY 07W
KAOHSIUNG VIA MING GLORY 07W
PUSAN 19-Dec 20-Dec *
OSAKA 21-Dec 21-Dec *
YOKOHAMA 22-Dec 23-Dec *
LONG BEACH 03-Jan 04-Jan *
ENSENADA 04-Jan 04-Jan *
MANZANILLO 07-Jan 09-Jan *
L. CARDENAS 09-Jan 10-Jan *

M/V OAKACH V 35 EB

HONG KONG C A N C E L L E D
KAOHSIUNG C A N C E L L E D
PUSAN 27-Dec 28-Dec *
OSAKA C A N C E L L E D
YOKOHAMA 29-Dec 30-Dec *
LONG BEACH 10-Jan 21-Jan
ENSENADA 22-Jan 23-Jan
MANZANILLO VIA TOLUCA V 33BW
L. CARDENAS VIA TOLUCA V 33BW

M/V TOLUCA V 33 BW

LONG BEACH 13-Jan 14-Jan *
L. CARDENAS 17-Jan 18-Jan *

CONNECTING FEEDER VESSEL S.B.

M/V HORNFELS V 25 SB

S. CRUZ 16-Jan 17-Jan
L. CARDENAS 18-Jan 19-Jan
P. CALDERA 22-Jan 23-Jan
ACAJUTLA 24-Jan 25-Jan
P. QUETZAL 25-Jan 25-Jan

CONNECTING FEEDER VESSEL S.B.

M/V HORNFELS V 28 SB
 S. CRUZ 17-Feb 18-Feb
 L. CARDENAS 20-Feb 22-Feb
 P. CALDERA 25-Feb 26-Feb
 ACAJUTLA 27-Feb 28-Feb
 P. QUETZAL 28-Feb 01-Mar

M/V OAXACA V 36 EB (EX-TOLUCA V 34 EB)

HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG C A N C E L L E D
 PUSAN 08-Feb 09-Feb
 OSAKA 10-Feb 11-Feb
 YOKOHAMA 12-Feb 12-Feb
 LONG BEACH 24-Feb 25-Feb
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO 28-Feb 01-Mar
 L. CARDENAS 01-Mar 02-Mar

CONNECTING FEEDER VESSEL S.B.

M/V HORNFELS V 29 SB
 S. CRUZ 01-Mar 02-Mar
 L. CARDENAS 03-Mar 04-Mar
 P. CALDERA 07-Mar 08-Mar
 ACAJUTLA 09-Mar 10-Mar
 P. QUETZAL 10-Mar 11-Mar

M/V TOLUCA V 34 EB (EX-OAXACA V 36 EB)

HONG KONG 08-Feb 09-Feb
 KAOHSIUNG 13-Feb 13-Feb
 PUSAN 15-Feb 15-Feb
 OSAKA 17-Feb 18-Feb
 YOKOHAMA 19-Feb 19-Feb
 LONG BEACH 03-Mar 04-Mar
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO 07-Mar 08-Mar
 L. CARDENAS 08-Mar 09-Mar

CONNECTING FEEDER VESSEL S.B.

M/V HORNFELS V 30 SB
 S. CRUZ 11-Mar 12-Mar
 L. CARDENAS 13-Mar 14-Mar
 P. CALDERA 17-Mar 18-Mar
 ACAJUTLA 19-Mar 20-Mar
 P. QUETZAL 20-Mar 21-Mar

M/V MORELOS V 34 EB

HONG KONG 19-Feb 20-Feb
 KAOHSIUNG 21-Feb 22-Feb
 PUSAN 24-Feb 25-Feb
 OSAKA 26-Feb 27-Feb
 YOKOHAMA 28-Feb 28-Feb
 LONG BEACH 11-Mar 12-Mar
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO 15-Mar 16-Mar
 L. CARDENAS 17-Mar 18-Mar

M/V MORELOS V 33 EB
HONG KONG 01-Jan 02-Jan *
KAOHSIUNG 02-Jan 03-Jan *
PUSAN 06-Jan 07-Jan *
OSAKA 08-Jan 08-Jan *
YOKOHAMA 09-Jan 10-Jan *
LONG BEACH 21-Jan 22-Jan
ENSENADA C A N C E L L E D
MANZANILLO 25-Jan 26-Jan
L. CARDENAS 27-Jan 28-Jan

CONNECTING FEEDER VESSEL S.B.

M/V HORNFELS V 26 SB
S. CRUZ 26-Jan 27-Jan
L. CARDENAS 29-Jan 29-Jan
P. CALDERA 02-Feb 03-Feb
ACAJUTLA 04-Feb 05-Feb
P. QUETZAL 05-Feb 05-Feb

M/V SANTA ROSA V 05 EB
HONG KONG 09-Jan 10-Jan *
KAOHSIUNG 11-Jan 11-Jan *
PUSAN 14-Jan 15-Jan *
OSAKA 16-Jan 17-Jan *
YOKOHAMA 18-Jan 19-Jan
LONG BEACH 30-Jan 31-Jan
ENSENADA C A N C E L L E D
MANZANILLO 03-Feb 04-Feb
L. CARDENAS 04-Feb 05-Feb

CONNECTING FEEDER VESSEL S.B.

M/V HORNFELS V 27 SB
S. CRUZ 06-Feb 07-Feb
L. CARDENAS 08-Feb 09-Feb
P. CALDERA 13-Feb 13-Feb
ACAJUTLA 15-Feb 15-Feb
P. QUETZAL 16-Feb 17-Feb

M/V GREAT RIZAL V 02 EB
HONG KONG 14-Jan 14-Jan *
KAOHSIUNG 15-Jan 17-Jan
PUSAN 19-Jan 20-Jan
OSAKA 21-Jan 22-Jan
YOKOHAMA 23-Jan 24-Jan
LONG BEACH 04-Feb 05-Feb
ENSENADA C A N C E L L E D
MANZANILLO 08-Feb 09-Feb
L. CARDENAS 09-Feb 10-Feb

M/V MONTERREY V 25 EB
HONG KONG 25-Jan 26-Jan
KAOHSIUNG 27-Jan 28-Jan
PUSAN 30-Jan 31-Jan
OSAKA 01-Feb 01-Feb
YOKOHAMA 02-Feb 03-Feb
LONG BEACH 14-Feb 15-Feb
ENSENADA C A N C E L L E D
MANZANILLO 18-Feb 19-Feb
L. CARDENAS 20-Feb 21-Feb

TMM0101 ENE 19 1994 JHC
 TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA S.A.
 SERVICE: FESUSAMEX / FES/03 19-Jan-94

42/93 M/V GREAT RIZAL V 01 EB
 TSUNEISHI 22-Nov DELIVERY
 HONG KONG 25-Nov 26-Nov *
 KAOSHUING 27-Nov 27-Nov *
 PUSAN 29-Nov 30-Nov *
 OSAKA 01-Dec 02-Dec *
 YOKOHAMA 03-Dec 04-Dec *
 LONG BEACH 15-Dec 16-Dec *
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO 18-Dec 19-Dec * DEC 17
 L CARDENAS 20-Dec 21-Dec * DEC 17

M/V GREAT RIZAL V 01 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH 24-Dec 24-Dec *
 YOKOHAMA 05-Jan 06-Jan *
 OSAKA 07-Jan 08-Jan *
 HONG KONG 14-Jan 14-Jan *
 KAOSHUING PM/15-Jan 17-Jan /AM
 PUSAN AM/19-Jan 20-Jan /AM

43/93 M/V MONTERREY V 24 EB
 HONG KONG 03-Dec 04-Dec *
 KAOSHUING 05-Dec 06-Dec *
 PUSAN 09-Dec 10-Dec *
 OSAKA 11-Dec 12-Dec *
 YOKOHAMA 13-Dec 14-Dec *
 LONG BEACH 25-Dec 27-Dec *
 ENSENADA 27-Dec 28-Dec * DEC 24
 MANZANILLO 30-Dec 31-Dec * DEC 28
 L CARDENAS 31-Dec 02-Jan * DEC 29

M/V MONTERREY V 24 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH 05-Jan 06-Jan *
 YOKOHAMA PM/19-Jan 20-Jan /AM
 OSAKA AM/21-Jan 21-Jan /PM
 HONG KONG AM/25-Jan 26-Jan /AM
 KAOSHUING AM/27-Jan 28-Jan /AM
 PUSAN AM/30-Jan 31-Jan /AM

45/93 M/V TOLUCA V 33 EB
 HONG KONG VIA MING GLORY 07W
 KAOSHUING VIA MING GLORY 07W
 PUSAN 19-Dec 20-Dec *
 OSAKA 21-Dec 21-Dec *
 YOKOHAMA 22-Dec 23-Dec *
 LONG BEACH 03-Jan 04-Jan *
 ENSENADA 04-Jan 04-Jan * JAN 03
 MANZANILLO 07-Jan 09-Jan * JAN 07
 L CARDENAS 09-Jan 10-Jan * JAN 07

M/V TOLUCA V 33 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH 13-Jan 14-Jan *
 L CARDENAS PM/17-Jan 18-Jan /PM
 MANZANILLO AM/19-Jan 20-Jan /AM
 YOKOHAMA PM/04-Feb 05-Feb /AM
 OSAKA C A N C E L L E D
 HONG KONG PM/08-Feb 09-Feb /PM
 KAOSHUING AM/13-Feb 13-Feb /PM
 PUSAN AM/15-Feb 15-Feb /PM

46/93 M/V OAXACA V 35 EB
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOSHUING C A N C E L L E D
 PUSAN 27-Dec 28-Dec *
 OSAKA C A N C E L L E D
 YOKOHAMA 29-Dec 30-Dec *
 LONG BEACH AM/10-Jan 21-Jan /PM
 ENSENADA AM/22-Jan 23-Jan /AM
 MANZANILLO VIA TOLUCA V 33WB
 L CARDENAS VIA TOLUCA V 33WB

M/V OAXACA V 35 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 YOKOHAMA AM/05-Feb 05-Feb /AM
 OSAKA C A N C E L L E D
 HONG KONG VIA TOLUCA V 33WB
 KAOSHUING VIA TOLUCA V 33WB
 PUSAN AM/08-Feb 09-Feb /AM

01/94 M/V MORELOS V 33 EB
 HONG KONG 01-Jan 02-Jan *
 KAOSHUING 02-Jan 03-Jan *
 PUSAN 06-Jan 07-Jan *
 OSAKA 08-Jan 08-Jan *
 YOKOHAMA 09-Jan 10-Jan *
 LONG BEACH PM/21-Jan 22-Jan /AM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO PM/25-Jan 26-Jan /PH JAN 24
 L CARDENAS AM/27-Jan 28-Jan /AM JAN 24

M/V MORELOS V 33 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH PM/31-Jan 01-Feb /AM
 YOKOHAMA AM/14-Feb 14-Feb /PM
 OSAKA PM/15-Feb 16-Feb /PH
 HONG KONG PM/19-Feb 20-Feb /PM
 KAOSHUING PM/21-Feb 22-Feb /AM
 PUSAN AM/24-Feb 25-Feb /AM

02/94 M/V SANTA ROSA V 05 EB
 HONG KONG 09-Jan 10-Jan *
 KAOSHIUNG 11-Jan 11-Jan *
 PUSAN 14-Jan 15-Jan *
 OSAKA 16-Jan 17-Jan *
 YOKOHAMA PM/18-Jan 19-Jan /PM
 LONG BEACH AM/30-Jan 31-Jan /AM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO AM/03-Feb 04-Feb /AM
 L CARDENAS PM/04-Feb 05-Feb /PM

03/94 M/V GREAT RIZAL V 02 EB
 HONG KONG 14-Jan 14-Jan *
 KAOSHIUNG PM/15-Jan 17-Jan /AM
 PUSAN AM/19-Jan 20-Jan /PM
 OSAKA PM/21-Jan 22-Jan /AM
 YOKOHAMA AM/23-Jan 24-Jan /PM
 LONG BEACH PM/04-Feb 05-Feb /AM
 MANZANILLO AM/08-Feb 09-Feb /AM
 L CARDENAS PM/09-Feb 10-Feb /PM

04/94 M/V MONTERREY V 25 EB
 HONG KONG AM/23-Jan 26-Jan /AM
 KAOSHIUNG AM/27-Jan 28-Jan /AM
 PUSAN AM/30-Jan 31-Jan /AM
 OSAKA AM/01-Feb 01-Feb /PM
 YOKOHAMA PM/02-Feb 03-Feb /PM
 LONG BEACH PM/14-Feb 15-Feb /PM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO PM/18-Feb 19-Feb /PM
 L CARDENAS AM/20-Feb 21-Feb /AM

05/94 M/V DAKACA V 36 EB
 (EX-TOLUCA V 34 EB)
 HONG KONG VIA TOLUCA V 33BW
 KAOSHIUNG VIA TOLUCA V 33BW
 PUSAN AM/08-Feb 09-Feb /AM
 OSAKA PM/10-Feb 11-Feb /AM
 YOKOHAMA AM/12-Feb 12-Feb /PM
 LONG BEACH AM/24-Feb 25-Feb /AM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO AM/28-Feb 01-Mar /AM
 L CARDENAS PM/01-Mar 02-Mar /PM

06/94 M/V TOLUCA V 34 EB
 (EX-DAKACA V 36 EB)
 HONG KONG PM/08-Feb 09-Feb /PM
 KAOSHIUNG AM/13-Feb 13-Feb /PM
 PUSAN AM/15-Feb 15-Feb /PM
 OSAKA AM/17-Feb 18-Feb /AM
 YOKOHAMA AM/19-Feb 19-Feb /PM
 LONG BEACH AM/03-Mar 04-Mar /AM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO PM/07-Mar 08-Mar /AM
 L CARDENAS PM/08-Mar 09-Mar /PM

M/V SANTA ROSA V 05 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH PM/08-Feb 09-Feb /PM
 YOKOHAMA PM/22-Feb 23-Feb /AM
 OSAKA AM/24-Feb 25-Feb /AM
 HONG KONG PM/28-Feb 01-Mar /PM
 KAOSHIUNG AM/02-Mar 03-Mar /AM
 PUSAN PM/05-Mar 06-Mar /AM

M/V GREAT RIZAL V 02 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH PM/14-Feb 15-Feb /PM
 YOKOHAMA AM/28-Feb 28-Feb /PM
 OSAKA PM/01-Mar 02-Mar /AM
 HONG KONG PM/05-Mar 06-Mar /AM
 KAOSHIUNG AM/07-Mar 08-Mar /AM
 PUSAN AM/11-Mar 12-Mar /AM

M/V MONTERREY V 25 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH PM/24-Feb 25-Feb /PM
 YOKOHAMA AM/10-Mar 11-Mar /AM
 OSAKA AM/12-Mar 12-Mar /PM
 HONG KONG PM/15-Mar 16-Mar /AM
 KAOSHIUNG PM/17-Mar 18-Mar /AM
 PUSAN PM/20-Mar 21-Mar /PM

M/V DAKACA V 36 WB
 (EX-TOLUCA V 34 WB)
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH PM/05-Mar 06-Mar /PM
 YOKOHAMA PM/19-Mar 20-Mar /AM
 OSAKA AM/21-Mar 21-Mar /PM
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOSHIUNG PM/24-Mar 25-Mar /PM
 PUSAN PM/27-Mar 28-Mar /PM

M/V TOLUCA V 34 WB
 (EX-DAKACA V 36 WB)
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH AM/13-Mar 14-Mar /AM
 YOKOHAMA AM/29-Mar 29-Mar /PM
 OSAKA PM/30-Mar 31-Mar /AM
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOSHIUNG C A N C E L L E D
 PUSAN PM/03-Apr 04-Apr /AM

07/94 M/V MORELOS V 34 EB
 HONG KONG PM/19-Feb 20-Feb /PM
 KAOHSIUNG PM/21-Feb 22-Feb /AM
 PUSAN AM/24-Feb 25-Feb /AM
 OSAKA PM/26-Feb 27-Feb /AM
 YOKOHAMA AM/28-Feb 28-Feb /PM
 LONG BEACH AM/12-Mar 13-Mar /AM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO AM/16-Mar 17-Mar /AM
 L CARDENAS PM/17-Mar 18-Mar /PM

08/94 M/V SANTA ROSA V 06 EB
 HONG KONG PM/28-Feb 01-Mar /PM
 KAOHSIUNG AM/02-Mar 03-Mar /AM
 PUSAN PM/05-Mar 06-Mar /AM
 OSAKA PM/07-Mar 08-Mar /AM
 YOKOHAMA AM/09-Mar 09-Mar /PM
 LONG BEACH AM/21-Mar 22-Mar /AM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO AM/25-Mar 26-Mar /AM
 L CARDENAS PM/26-Mar 27-Mar /PM

09/94 M/V GREAT RIZAL V 03 EB
 HONG KONG PM/03-Mar 06-Mar /AM
 KAOHSIUNG AM/07-Mar 08-Mar /AM
 PUSAN AM/11-Mar 12-Mar /AM
 OSAKA AM/14-Mar 14-Mar /PM
 YOKOHAMA PM/15-Mar 16-Mar /AM
 LONG BEACH PM/27-Mar 28-Mar /PM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO AM/31-Mar 01-Apr /AM
 L CARDENAS PM/01-Apr 02-Apr /PM

10/94 M/V MONTERREY V 26 EB
 HONG KONG PM/13-Mar 16-Mar /AM
 KAOHSIUNG PM/17-Mar 18-Mar /AM
 PUSAN PM/20-Mar 21-Mar /PM
 OSAKA AM/23-Mar 23-Mar /PM
 YOKOHAMA PM/24-Mar 25-Mar /PM
 LONG BEACH PM/05-Apr 06-Apr /PM
 ENSENADA C A N C E L L E D
 MANZANILLO AM/10-Apr 11-Apr /AM
 L CARDENAS PM/11-Apr 12-Apr /PM

11/94 M/V OAXACA V 37 EB
 (EX-TOLUCA V 35 EB)
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG PM/24-Mar 25-Mar /PM
 PUSAN PM/27-Mar 28-Mar /PM
 OSAKA AM/29-Mar 30-Mar /AM
 YOKOHAMA AM/31-Mar 01-Apr /AM
 LONG BEACH AM/12-Apr 12-Apr /PM
 ENSENADA AM/13-Apr 13-Apr /PM
 MANZANILLO AM/16-Apr 17-Apr /AM
 L CARDENAS AM/18-Apr 19-Apr /AM

M/V MORELOS V 34 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH AM/22-Mar 23-Mar /AM
 YOKOHAMA AM/03-Apr 03-Apr /PM
 OSAKA PM/06-Apr 07-Apr /AM
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG C A N C E L L E D
 PUSAN PM/10-Apr 11-Apr /PM

M/V SANTA ROSA V 06 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH AM/31-Mar 01-Apr /AM
 YOKOHAMA AM/14-Apr 14-Apr /PM
 OSAKA PM/15-Apr 16-Apr /AM
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG AM/19-Apr 20-Apr /AM
 PUSAN AM/22-Apr 23-Apr /AM

M/V GREAT RIZAL V 03 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH PM/03-Apr 06-Apr /PM
 YOKOHAMA PM/18-Apr 19-Apr /PM
 OSAKA PM/20-Apr 21-Apr /AM
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG AM/24-Apr 25-Apr /PM
 PUSAN AM/27-Apr 29-Apr /AM

M/V MONTERREY V 26 WB
 S CRUZ V I A F E E D E R
 LONG BEACH PM/15-Apr 16-Apr /PM
 YOKOHAMA PM/29-Apr 30-Apr /AM
 OSAKA AM/01-May 02-May /AM
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG C A N C E L L E D
 PUSAN AM/05-May 06-May /AM

M/V OAXACA V 37 WB
 (EX-TOLUCA V 35 WB)
 YOKOHAMA PM/05-May 06-May /AM
 KOSIE AM/07-May 08-May /AM
 HONG KONG AM/11-May 11-May /PM
 KAOHSIUNG PM/12-May 13-May /PM
 PUSAN PM/15-May 16-May /PM

12/94 M/V TOLUCA V 35 EB
 (EX-OAXACA V 37 EB)
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG C A N C E L L E D
 PUSAN PM/03-Apr 04-Apr /AM
 OSAKA PM/05-Apr 06-Apr /AM
 YOKOHAMA AM/07-Apr 07-Apr /PM
 LONG BEACH AM/19-Apr 19-Apr /PM
 ENSENADA AM/20-Apr 20-Apr /PM
 MANZANILLO AM/23-Apr 24-Apr /AM
 L CARDENAS AM/25-Apr 26-Apr /AM

M/V TOLUCA V 35 WB
 (EX-OAXACA V 37 WB)
 YOKOHAMA PM/12-May 13-May /AM
 KOBE AM/14-May 15-May /AM
 ORY DOCK PM/16-May 23-May /AM

13/94 M/V MORELOS V 35 EB
 HONG KONG C A N C E L L E D
 KAOHSIUNG C A N C E L L E D
 PUSAN PM/10-Apr 11-Apr /PM
 OSAKA PM/12-Apr 13-Apr /AM
 YOKOHAMA AM/14-Apr 15-Apr /AM
 LONG BEACH AM/26-Apr 26-Apr /PM
 ENSENADA AM/27-Apr 27-Apr /PM
 MANZANILLO AM/30-Apr 01-May /AM
 L CARDENAS AM/02-May 03-May /AM

M/V MORELOS V 35 WB
 YOKOHAMA PM/19-May 20-May /PM
 KOBE AM/21-May 22-May /AM
 PUSAN AM/25-May 26-May /AM

* ACTUAL DATES IN WHICH VESSELS CALLED
 SCHEDULE SUBJECT TO CHANGE WITHOUT NOTICE

M/V "OAXACA"	CAPT. JOHANN B. MOL
M/V "MONTERREY"	CAPT. J. A. A. D. GAKEER
M/V "SANTA ROSA"	CAPT. TORBJORN RINGDAL
M/V "MORELOS"	CAPT. D. BOELLAARD VAN TUYL
M/V "GREAT RIZAL"	CAPT. TEODORO M. SANTOS JR.
M/V "TOLUCA"	CAPT. CARLOS ANGULO

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA S.A.
SERVICIO: NORTE DE EUROPA
ITINERARIO 3

M/V YUCATAN V 10 WB
ANTWERP 07-Dec 09-Dec *
THAMESPORT 09-Dec 09-Dec *
BREMERHAVEN 10-Dec 13-Dec *
HOUSTON 27-Dec 27-Dec *

M/V YUCATAN V 10 EB
VERACRUZ 29-Dec 31-Dec *
ALTAMIRA 01-Jan 02-Jan *
HOUSTON 03-Jan 05-Jan *
NEW ORLEANS 06-Jan 07-Jan *
ROTTERDAM 19-Jan 20-Jan VIA ANTWERP
ANTWERP 19-Jan 20-Jan
THAMESPORT 20-Jan 20-Jan
BREMERHAVEN 21-Jan 22-Jan

M/V GULF SPEED V 07 WB
ANTWERP 14-Dec 15-Dec *
THAMESPORT C A N C E L L E D
BREMERHAVEN 16-Dec 18-Dec *
MIAMI 29-Dec 29-Dec *
HOUSTON 31-Dec 01-Jan *

M/V GULF SPEED V 07 EB
VERACRUZ 03-Jan 04-Jan *
ALTAMIRA 05-Jan 06-Jan *
HOUSTON 07-Jan 08-Jan *
NEW ORLEANS 09-Jan 10-Jan *
ROTTERDAM 23-Jan 23-Jan VIA ANTWERP
ANTWERP 23-Jan 23-Jan REDELIVERY
THAMESPORT C A N C E L L E D
BREMERHAVEN C A N C E L L E D

M/V PUEBLA V 15 WB
ANTWERP 23-Dec 25-Dec *
THAMESPORT 25-Dec 27-Dec *
BREMERHAVEN 28-Dec 29-Dec *
HOUSTON 15-Jan 15-Jan *

M/V PUEBLA V 15 EB
VERACRUZ 17-Jan 18-Jan
ALTAMIRA 20-Jan 21-Jan
HOUSTON 23-Jan 24-Jan
NEW ORLEANS 25-Jan 26-Jan
ROTTERDAM 07-Feb 07-Feb VIA ANTWERP
ANTWERP 07-Feb 07-Feb
THAMESPORT 08-Feb 08-Feb
BREMERHAVEN 09-Feb 10-Feb

M/V GULF SPIRIT V 03 WB
ANTWERP 27-Dec 28-Dec *
THAMESPORT 28-Dec 29-Dec *
BREMERHAVEN 30-Dec 31-Dec *
MIAMI 11-Jan 12-Jan *
HOUSTON 14-Jan 14-Jan *

M/V GULF SPIRIT V 03 EB
VERACRUZ 16-Jan 17-Jan *
ALTAMIRA C A N C E L L E D
HOUSTON 19-Jan 20-Jan
NEW ORLEANS C A N C E L L E D
ROTTERDAM 01-Feb 01-Feb VIA ANTWERP
ANTWERP 01-Feb 01-Feb
THAMESPORT 02-Feb 02-Feb
BREMERHAVEN 03-Feb 04-Feb

M/V NURNBERG EXPRESS V 01 WB
BREMERHAVEN 09-Jan 10-Jan *
ANTWERP 11-Jan 12-Jan *
THAMESPORT 13-Jan 13-Jan *
MIAMI 23-Jan 23-Jan
HOUSTON 25-Jan 26-Jan

M/V NURNBERG EXPRESS V 01 EB
VERACRUZ 27-Jan 28-Jan
ALTAMIRA 29-Jan 30-Jan
HOUSTON 31-Jan 01-Feb
NEW ORLEANS 02-Feb 02-Feb
ROTTERDAM 14-Feb 14-Feb VIA ANTWERP
ANTWERP 14-Feb 14-Feb
THAMESPORT 15-Feb 15-Feb
BREMERHAVEN 16-Feb 17-Feb

M/V YUCATAN U 11 WB
 ANTWERP 19-Jan 20-Jan
 THAMESPORT 20-Jan 21-Jan
 BREMERHAVEN 22-Jan 23-Jan
 HOUSTON 05-Feb 05-Feb

M/V YUCATAN U 11 EB
 VERACRUZ 07-Feb 08-Feb
 ALTAMIRA 09-Feb 10-Feb
 HOUSTON 11-Feb 12-Feb
 NEW ORLEANS 13-Feb 13-Feb
 ROTTERDAM 24-Feb 24-Feb VIA ANTWERP
 ANTWERP 24-Feb 24-Feb
 THAMESPORT 25-Feb 25-Feb
 BREMERHAVEN 26-Feb 27-Feb

M/V GULF SPEED U 08 WB
 ANTWERP 23-Jan 23-Jan REDELIVERY
 THAMESPORT C A N C E L L E D
 BREMERHAVEN C A N C E L L E D

M/V CANADA EXPRESS U 07 WB
 ANTWERP 24-Jan 24-Jan
 THAMESPORT 25-Jan 25-Jan
 BREMERHAVEN 26-Jan 27-Jan
 MIAMI 06-Feb 06-Feb
 HOUSTON 08-Feb 09-Feb

M/V CANADA EXPRESS U 07 EB
 VERACRUZ 10-Feb 11-Feb
 ALTAMIRA 12-Feb 13-Feb
 HOUSTON 14-Feb 15-Feb
 NEW ORLEANS 16-Feb 16-Feb
 ROTTERDAM 28-Feb 28-Feb VIA ANTWERP
 ANTWERP 28-Feb 28-Feb
 THAMESPORT 01-Mar 01-Mar
 BREMERHAVEN 02-Mar 03-Mar

M/V GULF SPIRIT U 04 WB
 ANTWERP 01-Feb 01-Feb
 THAMESPORT 02-Feb 02-Feb
 BREMERHAVEN 03-Feb 04-Feb
 MIAMI 14-Feb 14-Feb
 HOUSTON 16-Feb 17-Feb

M/V GULF SPIRIT U 04 EB
 VERACRUZ 18-Feb 19-Feb
 ALTAMIRA 20-Feb 21-Feb
 HOUSTON 22-Feb 23-Feb
 NEW ORLEANS 24-Feb 24-Feb
 ROTTERDAM 08-Mar 08-Mar VIA ANTWERP
 ANTWERP 08-Mar 08-Mar
 THAMESPORT 09-Mar 09-Mar
 BREMERHAVEN 10-Mar 11-Mar

M/V PUEBLA U 16 WB
 ANTWERP 07-Feb 07-Feb
 THAMESPORT 08-Feb 08-Feb
 BREMERHAVEN 09-Feb 10-Feb
 HOUSTON 22-Feb 23-Feb

M/V PUEBLA U 16 EB
 VERACRUZ 24-Feb 25-Feb
 ALTAMIRA 26-Feb 27-Feb
 HOUSTON 28-Feb 01-Mar
 NEW ORLEANS 02-Mar 02-Mar
 ROTTERDAM 14-Mar 14-Mar VIA ANTWERP
 ANTWERP 14-Mar 14-Mar
 THAMESPORT 15-Mar 15-Mar
 BREMERHAVEN 16-Mar 17-Mar

M/V NURNBERG EXPRESS U 02 WB
 ANTWERP 14-Feb 14-Feb
 THAMESPORT 15-Feb 15-Feb
 BREMERHAVEN 16-Feb 17-Feb
 MIAMI 27-Feb 27-Feb
 HOUSTON 01-Mar 02-Mar

M/V NURNBERG EXPRESS U 02 EB
 VERACRUZ 03-Mar 04-Mar
 ALTAMIRA 05-Mar 06-Mar
 HOUSTON 07-Mar 08-Mar
 NEW ORLEANS 09-Mar 09-Mar
 ROTTERDAM 21-Mar 21-Mar VIA ANTWERP
 ANTWERP 21-Mar 21-Mar
 THAMESPORT 22-Mar 22-Mar
 BREMERHAVEN 23-Mar 24-Mar

TMM0100 ENE 19 1994 JHC

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA S.A.
SERVICE: L M P NO. 03

M/V ALEXANDER SCHULTE V 06 SB	M/V ALEXANDER SCHULTE V 06 NB
SALINA CRUZ 30-Nov 02-Dec *	PAITA 10-Jan 13-Jan *
MANZANILLO 04-Dec 09-Dec *	GUAYAQUIL 13-Jan 15-Jan *
CORINTO 12-Dec 13-Dec *	PTO.QUETZAL 18-Jan 19-Jan
BUENAVENTURA 15-Dec 18-Dec *	CORINTO 20-Jan 20-Jan
CALLAO 20-Dec 21-Dec *	MANZANILLO 24-Jan 27-Jan
SAN ANTONIO 26-Dec 31-Dec *	
IQUIQUE 02-Jan 05-Jan *	
ARICA 05-Jan 07-Jan *	
M/V ALEXANDER SCHULTE V 07 SB	M/V ALEXANDER SCHULTE V 07 NB
MANZANILLO 24-Jan 27-Jan	ANTOFAGASTA 19-Feb 22-Feb
SALINA CRUZ 28-Jan 31-Jan	IQUIQUE 23-Feb 25-Feb TBC
BUENAVENTURA 03-Feb 05-Feb	BALBOA 02-Mar 04-Mar
GUAYAQUIL 07-Feb 08-Feb	PTO.QUETZAL 06-Mar 08-Mar
CALLAO 10-Feb 13-Feb	MANZANILLO 10-Mar 13-Mar
SAN ANTONIO 16-Feb 18-Feb	
M/V ALEXANDER SCHULTE V 08 SB	M/V ALEXANDER SCHULTE V 08 NB
MANZANILLO 10-Mar 13-Mar	ANTOFAGASTA 06-Apr 09-Apr
SALINA CRUZ 15-Mar 17-Mar	IQUIQUE 09-Apr 11-Apr TBC
BUENAVENTURA 20-Mar 22-Mar	BALBOA 16-Apr 18-Apr
GUAYAQUIL 24-Mar 25-Mar	PTO.QUETZAL 21-Apr 22-Apr
CALLAO 27-Mar 30-Mar	MANZANILLO 24-Apr 27-Apr
SAN ANTONIO 02-Apr 04-Apr	
M/V ALEXANDER SCHULTE V 09 SB	M/V ALEXANDER SCHULTE V 09 NB
MANZANILLO 24-Apr 27-Apr	ANTOFAGASTA 21-May 24-May
SALINA CRUZ 29-Apr 01-May	IQUIQUE 24-May 26-May TBC
BUENAVENTURA 05-May 07-May	BALBOA 31-May 02-Jun
GUAYAQUIL 08-May 10-May	PTO.QUETZAL 05-Jun 06-Jun
CALLAO 11-May 14-May	MANZANILLO 08-Jun 11-Jun
SAN ANTONIO 17-May 19-May	

* ACTUAL DATES IN WHICH VESSELS CALLED

M/V "ALEXANDER SCHULTE"

CAPT. VICTOR KOLOMARENKO

Item 4048354

01/21/94

12:56

From: QTMMEKXQTMK2

SERVICIOS CORPORATIVOS TMM

To: QTMMDTXQTMK1

SERVICIOS CORPORATIVOS TMM S.A.

Sub: ITINERARIO CAR CARRIERS/03

TMM 120 JAN 22 94 AE

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA
 ITINERARIOS 000/94
 Car Carriers Division

CARIBE

B/M AGUASCALIENTES V-96

PUERTO	ETA	ETD
VERACRUZ	14-Jan-94	28-Jan-94
ALTAMIRA	29-Jan-94	29-Jan-94
NASSAU	02-Feb-94	02-Feb-94
SAN JUAN	04-Feb-94	05-Feb-94
ST MAARTEN	06-Feb-94	06-Feb-94
P. CABELLO TBC	09-Feb-94	09-Feb-94
CURACAO	09-Feb-94	10-Feb-94
ARUBA	10-Feb-94	10-Feb-94
CARTAGENA	12-Feb-94	12-Feb-94
KINGSTON	13-Feb-94	14-Feb-94
G CAYMAN	15-Feb-94	15-Feb-94
VERACRUZ	17-Feb-94	17-Feb-94
ALTAMIRA	18-Feb-94	18-Feb-94

PACIFICO

B/M GUANAJUATO V-48

PUERTO	ETA	ETD
ACAPULCO	24-Jan-94	28-Jan-94
MANZANILLO	29-Jan-94	29-Jan-94
PTO QUETZAL	31-Jan-94	01-Feb-94
ACAJUTLA	01-Feb-94	02-Feb-94
SAN LORENZO	02-Feb-94	02-Feb-94
CALDERA	03-Feb-94	03-Feb-94
BALBOA TBC	05-Feb-94	05-Feb-94
BUENAVENTURA	06-Feb-94	06-Feb-94
MANTA	07-Feb-94	07-Feb-94
SAN ANTONIO	12-Feb-94	12-Feb-94
IQUIQUE	14-Feb-94	14-Feb-94
CALLAO	16-Feb-94	16-Feb-94
ACAPULCO	22-Feb-94	23-Feb-94
MANZANILLO	24-Feb-94	24-Feb-94

B/M FRESA V-01

PUERTO	ETA	ETD
PANAMA	14-Jan-94	15-Jan-94
MANZANILLO	20-Jan-94	20-Jan-94
LOS ANGELES	24-Jan-94	24-Jan-94
JAPON	09-Feb-94	09-Feb-94

JAPAN/USA TRADE & T/O

B/M SAN MARCOS V-19 T/C NMCC

PUERTO	ETA	ETD
--------	-----	-----

PACIFICO

B/M GUANAJUATO V-47

PUERTO	ETA	ETD
ACAPULCO	27-Dec-93	29-Dec-93
MANZANILLO	30-Dec-93	30-Dec-93
PTO QUETZAL	01-Jan-94	02-Jan-94
ACAJUTLA	02-Jan-94	03-Jan-94
BALBOA	05-Jan-94	05-Jan-94
BUENAVENTURA	06-Jan-94	06-Jan-94
MANTA	07-Jan-94	07-Jan-94
SAN ANTONIO	12-Jan-94	13-Jan-94
IQUIQUE	15-Jan-94	15-Jan-94
CALLAO	17-Jan-94	17-Jan-94
ACAPULCO	24-Jan-94	28-Jan-94
MANZANILLO	29-Jan-94	29-Jan-94

ATLANTICO

B/M MERCANDIAN SENATOR V-10

PUERTO	ETA	ETD
VERACRUZ	13-Nov-93	15-Nov-93
MIAMI	19-Nov-93	20-Nov-93
PTO CABELLO	24-Nov-93	24-Nov-93
VITORIA	06-Dec-93	07-Dec-93
BUENOS AIRES	11-Dec-93	13-Dec-93
MONTEVIDEO	14-Dec-93	15-Dec-93
R JANEIRO DDK	18-Dec-93	14-Jan-94
SANTOS	15-Jan-94	16-Jan-94
ITAQUI	23-Jan-94	24-Jan-94
VERACRUZ	04-Feb-94	05-Feb-94
ALTAMIRA	06-Feb-94	07-Feb-94

B/M MERCANDIAN PRINCE II V-13

PUERTO	ETA	ETD
VERACRUZ	04-Jan-94	06-Jan-94
ALTAMIRA	07-Jan-94	08-Jan-94
MIAMI TBC	12-Jan-94	12-Jan-94
P. CABELLO TBC	16-Jan-94	17-Jan-94
PARAMARIBO	20-Jan-94	20-Jan-94
BUENOS AIRES	31-Jan-94	01-Feb-94
MONTEVIDEO	02-Feb-94	02-Feb-94
SANTOS	05-Feb-94	06-Feb-94

B/M MERCANDIAN SENATOR V-11

PUERTO	ETA	ETD
--------	-----	-----

PUNK SHIU	13-Jan-94	14-Jan-94	PIU CABELLO	13-Feb-94	14-Feb-94
JEDDAH	17-Jan-94	16-Jan-94	BUENOS AIRES	20-Feb-94	01-Mar-94
P. SUDAN	17-Jan-94	17-Jan-94	MONTEVIDEO	02-Mar-94	02-Mar-94
DUBAI	22-Jan-94	22-Jan-94	SANTOS	05-Mar-94	06-Mar-94
DAHMAN	23-Jan-94	23-Jan-94	VERACRUZ	24-Mar-94	25-Mar-94
KUWAIT	24-Jan-94	24-Jan-94	ALTAMIRA	26-Mar-94	26-Mar-94

DELIVERY : DOP NEWARK DEC 27/2110 LT
 IFO 1864.8/MDD 133.7

B/M AYA II V-25 T/C NMCC-HUAL			JAPAN/USA TRADE & T/C		
PUERTO	ETA	ETD	PUERTO	ETA	ETD
NEWARK	06-Jan-94	19-Jan-94	GDYNIA	18-Jan-94	19-Jan-94
WILMINGTON	20-Jan-94	01-Feb-94	ZEEBRUGEN	21-Jan-94	22-Jan-94
JACKSONVILLE	06-Feb-94	06-Feb-94	BILBAO	24-Jan-94	25-Jan-94
JEDDAH	24-Feb-94	24-Feb-94	BUENOS AIRES	09-Feb-94	10-Feb-94
DUBAI	02-Mar-94	02-Mar-94	CARTAGENA	23-Feb-94	24-Feb-94
UMH SAID	03-Mar-94	03-Mar-94	T/C M/V LERMA V-40 REDELIVERY :		
BAHRAIN	04-Mar-94	04-Mar-94	PASSING MONROVIA JAN 07/20:36 LT		
DAHMAN	05-Mar-94	05-Mar-94	ROB IFO 532.352 & MDD 35.145 MT		
KUWAIT	06-Mar-94	06-Mar-94			

DELIVERY DATE : JAN 16th/00:01 LT '94.
 IFO 1103.8 MT & MDD 111.9

VESSEL	MASTER
AGUASCALIENTES	RAMON CABALLERO
AYA II	MICHAEL BELLAMY
GUANAJUATO	M.W. SLAYMAN
LERMA	L. R. STAINES
MERCANDIAN PRINCE II	PAUL W. HANSEC
MERCANDIAN SENATOR	DAN MAGNUSSEN
SAN MARCOS	CRAWFORD

^PC ID 20:123456789:57297U

TRANSPORTACION MARITIMA MAXICANA
 CONTROL DE OPERACIONES
 DIVISION ATLANTICO
 SERVICIO: M.B.E.S.

M/V SONORA V 15 SB

VERACRUZ 19-Nov 23-Nov *
 NEW ORLEANS 25-Nov 26-Nov *
 GALVESTON 28-Nov 29-Nov *
 ALTAMIRA 01-Dec 02-Dec C/D-30 NOV
 S.BAHIA 14-Dec 14-Dec *
 VITORIA 15-Dec 16-Dec *
 R.JANEIRO 17-Dec 18-Dec *
 SANTOS 19-Dec 21-Dec *
 IMBITUBA C A N C E L L E D
 S.F.DO SUL 21-Dec 22-Dec *
 PARANAGUA 22-Dec 22-Dec *
 SANTOS 23-Dec 26-Dec *
 R.JANEIRO 27-Dec 28-Dec *
 VITORIA 28-Dec 30-Dec *
 S.BAHIA C A N C E L L E D

M/V SONORA V 15 NB

S.BAHIA 14-Dec 14-Dec *
 VITORIA 15-Dec 16-Dec *
 R.JANEIRO 17-Dec 18-Dec *
 SANTOS 19-Dec 21-Dec *
 IMBITUBA C A N C E L L E D
 S.F.DO SUL 21-Dec 22-Dec *
 PARANAGUA 22-Dec 22-Dec *
 SANTOS 23-Dec 26-Dec *
 R.JANEIRO 27-Dec 28-Dec *
 VITORIA 28-Dec 30-Dec *
 S.BAHIA C A N C E L L E D
 VERACRUZ 11-Jan 12-Jan *
 NEW ORLEANS 13-Jan 14-Jan *
 HOUSTON 15-Jan 17-Jan *
 ALTAMIRA 19-Jan 19-Jan

M/V MERIDA V 16 SB

VERACRUZ 10-Dec 11-Dec C/D 07-Dec
 NEW ORLEANS 13-Dec 14-Dec *
 HOUSTON 15-Dec 16-Dec *
 ALTAMIRA 18-Dec 19-Dec C/D 14-Dec
 P.CABELLO 24-Dec 24-Dec *
 S.BAHIA 01-Jan 01-Jan *
 VITORIA 02-Jan 03-Jan *
 R.JANEIRO 04-Jan 04-Jan *
 SANTOS 05-Jan 06-Jan *
 S.F.DO SUL 07-Jan 08-Jan *
 PARANAGUA C A N C E L L E D
 SANTOS 08-Jan 11-Jan *
 R.JANEIRO 11-Jan 12-Jan *
 VITORIA 13-Jan 14-Jan *
 S.BAHIA C A N C E L L E D

M/V MERIDA V 16 NB

P.CABELLO 24-Dec 24-Dec *
 S.BAHIA 01-Jan 01-Jan *
 VITORIA 02-Jan 03-Jan *
 R.JANEIRO 04-Jan 04-Jan *
 SANTOS 05-Jan 06-Jan *
 S.F.DO SUL 07-Jan 08-Jan *
 PARANAGUA C A N C E L L E D
 SANTOS 08-Jan 11-Jan *
 R.JANEIRO 11-Jan 12-Jan *
 VITORIA 13-Jan 14-Jan *
 VERACRUZ 25-Jan 26-Jan
 NEW ORLEANS 28-Jan 29-Jan
 HOUSTON 30-Jan 31-Jan
 ALTAMIRA 01-Feb 02-Feb

M/V JALISCO V 13 SB

VERACRUZ 27-Dec 28-Dec *
 NEW ORLEANS 30-Dec 31-Dec *
 HOUSTON 01-Jan 02-Jan *
 ALTAMIRA 04-Jan 04-Jan *
 S.BAHIA 16-Jan 16-Jan *
 VITORIA 17-Jan 18-Jan *
 R.JANEIRO 19-Jan 19-Jan
 SANTOS 20-Jan 21-Jan
 IMBITUBA 22-Jan 22-Jan
 S.F.DO SUL 22-Jan 23-Jan
 PARANAGUA 24-Jan 24-Jan
 SANTOS 25-Jan 27-Jan
 R.JANEIRO 28-Jan 28-Jan
 VITORIA 29-Jan 29-Jan

M/V JALISCO V 13 NB

S.BAHIA 16-Jan 16-Jan *
 VITORIA 17-Jan 18-Jan *
 R.JANEIRO 19-Jan 19-Jan
 SANTOS 20-Jan 21-Jan
 IMBITUBA 22-Jan 22-Jan
 S.F.DO SUL 22-Jan 23-Jan
 PARANAGUA 24-Jan 24-Jan
 SANTOS 25-Jan 27-Jan
 R.JANEIRO 28-Jan 28-Jan
 VITORIA 29-Jan 29-Jan
 VERACRUZ 12-Feb 13-Feb
 NEW ORLEANS 15-Feb 16-Feb
 HOUSTON 17-Feb 18-Feb
 ALTAMIRA 19-Feb 20-Feb

CONTROL DE OPERACIONES
SERVICE: MEDITERRANEO
SCHEDULE: 03/93

M/V BIBI V 09 EB

VERACRUZ 06-Dec 08-Dec *
TUXPAN 08-Dec 11-Dec *
ALTAMIRA 11-Dec 13-Dec *
GALVESTON 14-Dec 14-Dec *
MOBILE 16-Dec 19-Dec *

M/V BIBI V 09 WB

ANTWERP C A N C E L E D
VALENCIA 31-Dec 03-Jan *
BARCELONA 06-Jan 08-Jan *
LEGHORN 09-Jan 12-Jan *
VERACRUZ 26-Jan 28-Jan

M/V CARIA V 01 EB

VERACRUZ 26-Dec 28-Dec *
TUXPAN 28-Dec 29-Dec *
ALTAMIRA 29-Dec 31-Dec *
GALVESTON 01-Jan 03-Jan *
MOBILE 05-Jan 08-Jan *

M/V CARIA V 01 WB

VALENCIA 22-Jan 24-Jan
BARCELONA 25-Jan 26-Jan
LEGHORN 27-Jan 28-Jan
REDELIVERY

M/V TABASCO V 05 WB

BREMERHAVEN 16-Jan 17-Jan *
COPENHAGEN 18-Jan 20-Jan
ANTWERP 22-Jan 23-Jan
BILBAO 24-Jan 25-Jan
VIGO 26-Jan 26-Jan
VALENCIA 29-Jan 30-Jan
BARCELONA 31-Jan 01-Feb
LEGHORN 02-Feb 03-Feb
VERACRUZ 16-Feb 18-Feb

M/V BIBI V 10 EB

VERACRUZ 26-Jan 28-Jan C/D 21-Jan
TUXPAN 29-Jan 30-Jan (TBC)C/D 22-Jan
ALTAMIRA 31-Jan 02-Feb C/D 26-Jan
GALVESTON 03-Feb 03-Feb
MOBILE 04-Feb 07-Feb

M/V BIBI V 10 WB

LEGHORN 20-Feb 21-Feb
BARCELONA 21-Feb 23-Feb
VALENCIA 24-Feb 25-Feb
VERACRUZ 10-Mar 12-Mar

M/V TABASCO V 06 EB

VERACRUZ 16-Feb 18-Feb C/D 12-Feb
TUXPAN 19-Feb 20-Feb (TBC)C/D 15-Feb
ALTAMIRA 21-Feb 22-Feb C/D 17-Feb
GALVESTON 23-Feb 23-Feb
MOBILE 24-Feb 27-Feb

M/V TABASCO V 06 WB

LEGHORN 12-Mar 13-Mar
BARCELONA 14-Mar 15-Mar
VALENCIA 16-Mar 17-Mar
VERACRUZ 30-Mar 02-Apr

M/V BIBI

CAPT. CRAWFORD

M/V TABASCO

CAPT. JUSTINIANO MENDEZ DIAZ

ANEXO II

CONFERENCIAS DE FLETES Y OTROS ACUERDOS QUE SE APLICAN EN EL COMERCIO DE MEXICO. CARACTERISTICAS PRINCIPALES

En este anexo se incluye el detalle de algunas de las Conferencias, acuerdos y tarifas que se aplican en el comercio exterior de México. Cabe mencionar que la unidad de análisis ha sido la tarifa individual, de manera que cada Conferencia o acuerdo, en la medida que emita varias tarifas, aparecerá varias veces.

Además, cada tarifa se ha caracterizado mediante varios de talles que son: la sede de la Conferencia o acuerdo, la ruta en la cual opera, las unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes, el sistema de fletes usados (por producto o por clase), el tratamiento del peso y largo excesivos, los tipos de rebaja previstos, los puertos con recargos especiales, y el tratamiento que indican sobre el transporte en containers.

A continuación, se mencionan algunas de las Conferencias, acuerdos y tarifas existentes en el mercado.

a) Conferencias:

1. Pacific Coast River Plate Brazil Conference.
2. Pacific Coast/Caribbean Sea Ports Conference
3. United Kingdom/River Plate Conference
4. Outward Continental/River Plate Freight Conference
5. Conferencia de Fletes España-Sudamérica
6. Homeward River Plate General Cargo Freight Conference
7. Latin America/Transpacific Steamship Tariff Bureau

b) Acuerdos:

1. East Coast Mexico/United States Atlantic and Gulf Rate Agreement
2. Accord de Fret Marseille/Amérique du Sud
3. Brazil/Colombia Freight Agreement
4. Latin America/Guam Agreement

c) Tarifas:

1. Lista de Fletes de Acapulco a Buenos Aires, Uruguay y Brasil
2. Tarifa de Sidarma de Venezuela para México
3. Tarifa de "K" Line de la costa del Atlántico de Colombia a la Costa del Pacífico de América Central.
4. Tarifa de Piñón Saenz Vidal entre Uruguay y Argentina
5. Tarifa de Venezuela al Mediterráneo

Dentro de este listado, se encuentran algunas tarifas relacionadas estrechamente con México, las cuales son:

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines-Central American (Pacific) and Mexican (Pacific) Eastbound.

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London, E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos de la costa del Pacífico de Centroamérica y México a Europa.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Chelines para el Reino Unido y dólares para los demás destinos, por 1000 kg. o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida.
8. Puertos con recargo: La Paz (México) 3.36 dólares por tonelada de flete.
9. Disposiciones sobre containers: Flete normal sobre el peso de la mercadería o volumen interior del container, más 10 por ciento.
10. Participantes: Booker Line Ltd., Liverpool; Compagnie Générale Transatlantique, París; Armement Deppe, Amberes; - Det Ostasiatiske Kompagni, Copenhague; Thos. & Jas. Harrison Ltd., Liverpool; Transportación Marítima Mexicana, - S. A. de C. V. México (D.F.); Compañía Transatlántica Española S. A., Madrid. Vaasa Line Oy, Helsinki; Hamburg Amerika Linie, Hamburgo. entre otras más.

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship - - Lines-Outward Freight Tariff F 6.

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London, E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde Escandinavia, Continente (norte), Reino Unido y Francia a Jamaica, Haití y la República Dominicana.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines desde el Reino Unido por 2240 lbs o 40 p³ - (1,016 kg o 1.13 m³) y dólares desde los demás países por 1000 kg. o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase ("General Section Classification (No. 9) of Goods")
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla desde 2 hasta 51 toneladas:
Más de 2,032 a 3,048 kg 2.10 dólares por 1000 kg o 1.85 m³
Más de 3,048 a 4,064 kg 4.20 dólares por 1000 kg
o 3.70 por m³
Más de 4,064 a 5,080 kg 5.60 dólares por 1000 kg
o 4.95 por m³
6. Recargo por bultos largos: 0.28 dólares por toneladas de flete por cada pie (o.3048 metros) en exceso de 33 pies - (10.058 metros).
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento rebaja diferida

8. Puertos con recargo: Haití y Santo Domingo que tienen tarifas más elevadas que Jamaica.
9. Disposiciones sobre containers: Hay 2 páginas sobre arriendo y tarifado. Significa un recargo del 10 por ciento sobre el flete normal calculado sobre el peso de la mercadería o la cubicación interior del container, además de la tarifa por arriendo del container y multas por demora en su devolución.
10. Participates: Booker Line Ltd., Liverpool; Companie Générale Transatlantic, París; Armement Deppe, Amberes; Compañía Anónima Venezolana de Navegación, Caracas; Cobelfranline, Amberes; Transportación Marítima Mexicana, S. A. de C. V. EN México, (D.F.); States Marine Lines, Nueva York; entre otras más.

East Coast Mexico/Brazil-Uruguay-Argentina Freight Tariff.

1. Secretario: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro (tarifa particular).
2. Ruta en la cual opera: De México (Pacífico) a Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande, Montevideo y Buenos Aires.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1000 kg o metro cúbico.
 4. Tipo de tarifa: Por producto
 5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2,001	a 4,000 kg	2.00 dólares
4,001	a 6,000 kg	3.00 dólares
6,001	a 7,000 kg	4.00 dólares
7,001	a 8,000 kg	5.00 dólares
8,001	a 9,000 kg	6.00 dólares
9,001	a 10,000 kg	7.00 dólares
6. Recargo por bultos largos: Por cada 3 pies o fracción que exceda de 40 pies, se cobrará un recargo de 0.50 de dólar por 1,000 kg o metro cúbico.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Montevideo -15% de recargo; Buenos Aires- 2.00 dólares por 1000 kg o metro cúbico.
9. Disposiciones sobre containers: No prevé.
10. Participantes: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro.

The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines.

1. Secretario: Cristóbal Sub-Committee, Casilla de Correo 5066, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde Cristóbal, Zona del Canal a Centroamérica (Atlántico y Pacífico), Colombia (Atlántico, Venezuela, Puerto España, México (Atlántico)).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1000 kg o 40 pies cúbicos, excepto Centroamérica (Pacífico), donde se aplican por 2000 lbs o 40 p³.
4. Tipo de tarifa: Por producto.

5. Recargo por bultos pesados: hay tabla de 2001 kg hasta 30 000 kg y otra de 2 a 30 toneladas para Centroamérica (Pacífico):
2001 a 3000 kg, 1.25 dólares por 1000 kg o 0.90 de dólar por 40 p³
3001 a 4000 kg, 2.50 dólares por 1000 kg o 1.75 dólares por 40 p³.
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
Más de 35 pies hasta 40 pies, 0.44 de dólar
Más de 40 pies hasta 45 pies, 1.10 dólares
Más de 45 pies hasta 50 pies, 1.76 dólares
Hasta 80 pies 5.72 dólares
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos con recargo: Hay tres grupos de puertos con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre containers: No prevé.
10. Participantes: Royal Mail Lines, Ltd., Compagnie Générale Transatlantique; Royal Netherlands Steamship Co.; Holland America Line; Harrison Line; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Johnson Line; Fred. Olsen Line; Hamburg Amerika Line; Norddeutscher Lloyd; Marina Mercante Nicaragüense S. A.; Flota Mercante Grancolombiana; States Marine Line.

European/South Pacific & Magellan Conference

1. Secretario: Revel Dick, Presidente, Comité de Chile, Casilla 4087, Santiago, Chile.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos chilenos a Perú, - Ecuador, Colombia (Pacífico y Atlántico), República de Panamá, Venezuela, América Central (Pacífico y Atlántico), Las Antillas y puertos del Caribe.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: De 2 a 35 toneladas 2.24 dólares por tonelada o fracción. Más de 35 toneladas, por cada 5 toneladas adicionales o fracción, 48 dólares extra por tonelada de flete.
6. Recargo por bultos largos: Más de 33 y hasta 40 pies de largo, 0.47 de dólar por tonelada de flete extra por pie o fracción que exceda de 40 pies de largo, debe cobrarse 0.28 de dólar por tonelada de flete extra.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos con recargo: Hay nueve grupos de puertos de distinto con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre containers: No prevé.

10. Miembros de la Conferencia: Achille Lauro; Compagnie Générale Transatlantique; Compañía Sud Americana de Vapores; Consorcio Naviero Peruano S. A.; Flota Mercante Grancolombiana; Hamburg Amerika Linie; Italia, S. A.; - Johnson line; Knutsen Line; Norddeutscher Lloyd; Royal - Netherlands Steamship Co. (K.N.S.M.); The Pacific Steam Navigation Company.

Compañías de vapores que no participan como Miembros de la Conferencia, pero que se asocian: Grace Line; Gulf and South America Steamship Co.; West Coast Line; Westfal-Larsen Line.

ANEXO III

MODALIDADES DE TRAFICO:

a) PUERTA A PUERTA (H/H). Esta modalidad puede ejecutarse en las bases FCL Únicamente.

Cuando se realice la contratación del servicio bajo estas bases, el transportista pondrá a disposición del embarcador, - el contenedor en el sitio o local donde lo tenga disponible a fin de que éste proceda en su planta a realizar el llenado.

b) PUERTA A MUELLE (H/P). en bases FCL/FCL, FCL/LCL.

Cuando se realice la contratación del servicio bajo estas bases, el transportista pondrá de igual forma a disposición - del embarcador, el contenedor en el sitio o local donde lo - tenga disponible a fin de que éste realice el llenado en su - planta.

En el puerto de destino, si el FCL el consignatario proce-
derá a realizar el vaciado del conteneodor en el puerto.

En bases LCL el transportista desconsolidará el contene-
dor y entregará la mercancía como carga general.

c) MUELLE A MUELLE (P/P)

Puerto de origen. Baese FCL. En esta modalidad de servi-
cio, el transportista pondrá a disposición del embarcador el
contenedor en el puerto a fin de que realice el llenado.

* Anexo IV, Parte 2

Bases LCL. Bajo estas bases el transportista recibirá las mercancías en el CFS para proceder el consolidado del contenedor. Puerto de Destino. Bases FCL. El consignatario procederá a realizar el vaciado del contenedor en el puerto.

d) MUELLE A PUERTA (P/H), en bases FCL/FCL y LCL/FCL.

En la modalidad muelle a puerta, en el caso FCL el transportista pondrá a disposición del embarcador el contenedor en el puerto de origen, a fin de que pueda realizar el llenado. En caso LCL, el transportista realizará el consolidado.

En el puerto de destino el consignatario podrá llevar el contenedor a su planta para ser vaciado y retornado al local o lugar designado por el transportista.

Anexo IV, Parte 2.

GLOSARIO:

a) FCL - "Full container load"

Este término se utiliza para definir cualquier cantidad de mercancía, comprendida en un embarque en contenedor, en la cual la responsabilidad de llenado y vaciado recae en el embarcador/consignatario.

b) LCL - "Less than container load"

Este término se utiliza para definir cualquier cantidad de mercancía o mercancías comprometidas en un embarque en contenedor, de/para diversos embarcadores/consignatarios, en la cual la responsabilidad de consolidación y/o desconsolidación recae sobre el transportista y se realiza en un lugar bajo su control.

c) CARRIER'S HAULAGE

El término define el transporte terrestre del contenedor, bajo la contratación y supervisión del transportista marítimo, bien sea de su lugar de origen hasta la terminal marítima de carga, o de la terminal marítima de descarga hasta el punto final de destino.

d) MERCHAT'S HAULAGE

Este término define la transportación terrestre del contenedor, bajo la contratación y supervisión directa del embarcador/consignatario de su lugar de origen a la terminal marítima de carga, o de la terminal de descarga hasta su destino final en el interior del país de origen o destino según sea el caso.

e) TERMINAL DE CONTENEDORES

Es el lugar en donde son recibidos o entregados los contenedores para su posterior embarque o desembarque..

f) LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES

LLENAR:

Este término se utiliza para indicar la acción de introducir la mercancía en un contenedor FCL, es decir, cuando la mercancía va dirigida de un solo embarcador a un solo consignatario y es el embarcador al que le corresponde llenar el contenedor.

VACIAR:

Este término se utiliza para indicar la acción de sacar la mercancía de un contenedor FCL, es decir, cuando la mercancía viene dirigida de un sólo embarcador a un consignatario y a éste le corresponde vaciar el contenedor.

g) CONSOLIDACION Y DESCONSOLIDACION.

Se denominará consolidar, la acción de llenar un contenedor LCL con mercancías de varios embarcadores.

El término desconsolidar se aplica a la acción de vaciar un contenedor LCL en donde se haya transportado mercancías de varios embarcadores.

h) ESTACION DE CONSOLIDACION/DESCONSOLIDACION DE CARGAS --
(CFS) Container Freight Station.

Es el lugar donde se reúne la mercancía de uno o varios embarcadores, para consolidarla o desconsolidarla.

i) DIAS LIBRES

Es el plazo que se otorga al embarcador/consignatario - para realizar el llenado, vaciado o retiro del contenedor y -- cumplir con toda clase de tramitaciones/obligaciones a que - esté sujeta la mercancía transportada en contenedor.

j) DEMORAS

Es el cargo impuesto cuando, transcurrido el tiempo libre , el embarcador/consignatario no reentrega el contenedor,- en el lugar designado por el transportista marítimo.

REGLAS DE CONTENEDORES

Requisitos que debe cumplir el contenedor:

Todos los contenedores que se utilicen para el transporte de mercancías unitarizadas, deberán contar con todas las especificaciones de peso, medidas de largo, ancho y alto, así como las marcas y números grabados o pintados en forma indeleble y de fácil visibilidad y lectura, que se establecen en el Código de la ISO (International Standard Organization), para contenedores.

Por lo que se refiere a las marcas y números, todos y cada uno de los contenedores deberán indicar en su exterior:

- I. Código del propietario
- II. Número de serie y dígito
- III. Código del país, tipo, tamaño
- IV. Peso máximo (capacidad de carga y tara)
- V. Peso del contenedor o tara

La ubicación y características de las marcas se determina en las disposiciones - ISO (International Standard Organization) Organización de símbolos y reglas internacionales.

Contenedor de 20' X 8' X 8' 6"

Especificaciones

Dimensiones Exteriores	largo	19' 10 1/2"	6058 mm
	ancho	8' 0"	2438 mm
	altura	8' 6"	2591 mm
Dimensiones Interiores	largo	19' 4 1/2"	5900 mm
	ancho	7' 5"	2335 mm
	altura	7' 7"	2360 mm
Abertura de las puertas	ancho	7' 8"	2330 mm
	altura	7' 4"	2270 mm
Capacidad	total	44800 lb	20320 kg.
	tara	4509 lb	2250 kg.
	carga	36212 lb	18070 kg.
Capacidad cúbica		1145 pies cu	32.5 m cu

Contenedor de 40' X 8' X 8' 6"

Especificaciones

Dimensiones Exteriores	largo	40' 0"	12192 mm
	ancho	8' 0"	2438 mm
	altura	8' 6"	2591 mm
Dimensiones Interiores	largo	39' 3"	12000 mm
	ancho	7' 6"	2330 mm
	altura	7' 7"	2350 mm
Abertura de las puertas	ancho	7' 8"	2330 mm
	altura	7' 4'	2270 mm
Capacidad	total	67200 lb	30480 kg
	tara	8016	4000 kg
	carga	53066	26480 kg
Capacidad cúbica		2346 pies cu	66 m cu

CONTENEDOR REFRIGERADO DE 40' X 8', X 8' 6"

Especificaciones

Rango de temperatura:	-25 C a + 25 C (\pm 0.5 C)
Intercambio de aire/hora:	0 a 129 m ³
Capacidad neta:	27 tons.
Tara del contenedor:	4.5 tons.
Tara del motogenerador:	1 ton.

	INTERIOR	EXTERIOR
Longitud:	11.6 m	12.19 m
Ancho:	2.26 m.	2.43 m.
Altura:	2.23 m.	2.59 m.
Capacidad cúbica:	58.7 m ³	

Anexo No. V : ESTRUCTURA DE TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA

Origen de T. M. M.

Transportación Marítima Mexicana, S. A. de C. V. es un compañía mexicana constituida el 18 de septiembre de 1958, con una duración de noventa y nueve años, cuyo principal objeto social es la prestación de servicios de transportación marítima de carga.

T. M. M. es tenedora de prácticamente la totalidad de las acciones de las siguientes compañías:

Subsidiarias Mexicanas:

Servicios Marítimos Mexicanos, S. A. de . V.

Transportes Marítimos México, S. A.

Transportes Marítimos del Pacífico, S. A.

Transportes Marítimos Anáhuac, S. A.

Transportación Marítima del Pacífico, S. A.

Marítima Mexicana, S. A.

Naviera del Pacífico, S. A.

Agencia Marítima Mexicana, S. A. de C. V. y subsidiarias

Línea Mexicana del Pacífico, S. A.
Contrataciones Marítimas, S. A. de C. V.
Aerotransportes de México, S. A. de C. V.
Inmobiliaria T.M.M., S. A.
Servicios Mexicanos Turísticos, S. A. de C. V.
T. M. M. Multimodal, S. A. de C. V. y Subsidiarias
Transportación Terrestre T.M.M., S. A. de C. V.
Servicios Corporativos T M M, S. A. de C. V.
Operadora Marítima T M M, S. A. de C. V.
Servicios de Inspección y Mantenimiento de Contenedores, S. A.
de C. V.

Subsidiarias Extranjeras:

Hipocampo, S. A. y Subsidiarias (Panamá y Liberia)
T. M. M. Overseas, Ltd. y Subsidiarias (Liberia y Bermuda)
Caribou Shipping, Ltd. (Liberia)
Halley Shipping, Ltd. (Liberia)
Cordoba Navigation, Ltd. (Liberia)
Tabasco Shipping, Ltd. (Liberia)
Tula Navigation, Ltd. (Liberia)
Mexmarine, Ltd. y Subsidiarias (Liberia)
Mexrail, Inc. y Subsidiaria (Estados Unidos)
Trans-American Steamship Agency, Inc. (Estados Unidos)
Financial and Investment Services, Ltd. y Subsidiaria
(Bermuda)

Cabe mencionar que, a través de sus subsidiarias, T. M. M. presta servicios de transportación terrestre y ferroviaria de carga, almacenamiento y otras actividades complementarias al negocio marítimo.

T. M. M. también es propietaria del 51% de las acciones representativas del capital social de las siguientes subsidiarias mexicanas.

- a) Compañía Mexicana de Terminales, S. A. de C. V.
- b) Transportación Aérea Mexicana, S. A. de C. V.
- c) Empresa de Servicios C. M. T., S. A. de C. V.

CONSEJO DE ADMINISTRACION

(1993)

Consejeros propietarios:

Presidente

Ing. José F. Serrano

Vice Presidente

Don Ramón Serrano Segovia

Lic. Lorenzo Cué Sánchez

Ing. Ricardo Guajardo

Lic. Carlos Gómez

Lic. Luis Gutiérrez R.

Lic. Carlos Hank Rohn

Lic. David Ibarra M.

Don Germán Larea Mota

C.P. Francisco López Barredo

Lic. Mario Mohar Ponce

Lic. Ignacio Rodríguez Rocha

Lic. Javier Segovia S.

Dr. Humberto Soto

Comisario Propietario
C.P. Carlos García Sabaté

Secretario
Lic. Ignacio Rodríguez

Funcionarios:

Presidente Ejecutivo
José F. Serrano

Director General
Francisco López Barredo

Luis Gutiérrez	: Dir. Ejecutivo de Finanzas y Administración
Mario Mohar	: Dir. Ejecutivo de Operaciones
Agustín Aguilar	: Dir. de Recursos Humanos
Martín de la Peña O.	: Dir. Técnico
Juan José González	: Dir. de Tesorería
Luis Goya E.	: Dir. División Atlántico
Francisco Kassian D.	: Dir. División Pacífico
Jacinto Marina	: Dir. de Administración
Gerardo Primo	: Dir. de Planeación y Proyectos

RUTAS DE LINEA DE

T. M. M.

Los servicios denominados "de Línea" representan el volumen principal de los negocios de T. M.M. En 1991, significaron el 75% de sus ingresos totales; de esta forma se articula una oferta de servicio integral de - - transporte que enlaza 16 países a través de 30 puertos, como ejemplificaremos posteriormente.

Los servicios de Línea forman una parte importante del transporte marítimo industrial de economía de escala e integración de operaciones. El servicio de operación de línea es un área de carga marítima muy compleja, el cual es atendido por T. M. M. con el trabajo de dos Divisiones, las cuales son:

- a) División Pacífico y
- b) División Atlántico

DIVISION PACIFICO

Servicio a Lejano Oriente

El cual está compuesto por las rutas México, Estados Unidos y Lejano Oriente.

Servicio a Centro y Sudamérica

El cual está compuesto por México, Centro y Sudamérica.

DIVISION ATLANTICO

La División Atlántico tiene tres rutas básicas:

a) Servicio Norte de Europa:

Integrado por México, Estados Unidos y Norte de Europa.

b) Servicio Mediterráneo:

Formado por México, Estados Unidos y el Mediterráneo.

c) Servicio México-Brasil:

Formado por estos dos países.

Dentro del anexo No. I se ejemplifican los diferentes puertos que conforman cada servicio, en forma específica.

FINALIDAD DE LOS SERVICIOS

Los servicios de Línea en operación, tienen como finalidad transportar carga especializada o sin contenedores, desde su punto de fabricación al punto de instalación, así como el trasladar carga de proyecto, es decir, plantas completas.

El transporte de carga de proyecto implica el traslado de plantas industriales con piezas de grandes pesos y dimensiones; por lo que se requiere de una plena ción cuidadosa y la combinación de diversos medios de transporte, además de un complejo sistema de seguridad, maquinaria especializada y supervisión rigurosa.

SERVICIOS INTEGRALES POR PARTE DE T.M.M.

T. M. M. cuenta con servicios complementarios, los cuales no son necesariamente marítimos, tales como:

Operaciones portuarias:

En agosto de 1991, el Gobierno Federal, como parte del programa de privatización, trabajó con empresas marítimas, entre ellas T. M.M.; de tal forma que se operó en el puerto de Veracruz para favorecer su modernización y brindar un mejor servicio al atraer carga hacia este puerto. De esta forma se mejora el servicio puerta a puerta.

Almacenamiento de Líquidos:

En 1974 se estableció una empresa subsidiaria llamada Compañía Mexicana de Terminales, S. A. de C. V. (C.M.T.) cuyo fin es proporcionar el servicio de almacenamiento de productos químicos y otros líquidos en los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos.

Servicio de Transporte Ferroviario Texas-México:

La compañía "Texas Mexican Railway Company" inició sus trabajos en 1875 y en 1982 fue adquirida por T. M. M.

Esta filial cubre una longitud de 160 millas entre las poblaciones de Laredo y Corpus Christi, Texas, las cuales son -- ciudades de sañalada importancia para el comercio del Noroeste de México.

Servicio de Transporte de Camiones de Carga:

Desde 1990 T.M.M. cuenta con una subsidiaria para ofrecer el servicio de contenedores "puerta a puerta", dentro de los límites de la geografía mexicana. Este servicio es una ventaja de Servicios de Línea porque permite brindar un servicio integral - de transportación y manejo de carga.

Servicio de Manejo de Carga:

Existe este servicio con el objeto de proporcionar un - servicio integral. Las operaciones de manejo de inventarios, consolidación y desconsolidación de carga se realizan en Puebla y el manejo de automóviles en Hermosillo, Sonora.

LA FLOTA DE T. H. M.

La empresa cuenta con cuatro tipos de buques, los cuales son los siguientes:

1. Buques de propósito múltiple
2. Buques Graneleros Porta-contenedores
3. Buques Graneleros
4. Buques Porta-automóviles

1.1. Buques de propósito múltiple

(Buques porta-contenedores y carga general)

NOMBRE	AÑO DE CONSTRUCCION	PESO MUERTO (Miles de Tons.)	CAPACIDAD CONTENEDOR
BIBI	1979	22.4	816 TEUs*
JALISCO	1979	22.3	816
SONORA	1979	22.3	816
MERIDA	1979	22.2	816
TABASCO	1980	22.2	816
CORDOBA	1971	16.4	415
SONIA M.	1971	13.3	318
TOTAL		141.1	4,813

* TEUS es el término usado como medida de capacidad de un buque para hacer la composición correcta de la carga entre contenedores de 20 y 40 pies. "Twenty Equivalent Units". Medida de un contenedor de 20 pies.

2.2. Buques Graneleros Porta-contenedores

NOMBRE	AÑO DE CONSTRUCCION	PESO MUERTO (Miles de Tons.)	CAPACIDAD CONTENEDOR
MITLA	1985	46.6	1,792
OAXACA	1988	41.8	2,073
TOLUCA	1988	41.8	2,073
MORELOS	1988	41.8	2,073
MONTERREY	1990	41.9	2,073
COLIMA	1985	46.7	1,792
TOTAL		260.6	11,876

3.1. Buques Graneleros

NOMBRE	AÑO DE CONSTRUCCION	PESO MUERTO (Miles de Tons.)	CAPACIDAD CONTENEDOR
AZTECA I	1987	39.1	--

4.1. Buques Porta-Automóviles

NOMBRE	AÑO DE CONSTRUCCION	(Miles de Tons.)	CAPACIDAD
SAN MARCOS	1980	18.0	5,580 Autos
GUANAJUATO	1977	10.6	3,800
LERMA	1978	10.6	3,800
TEPOZTECO	1973	8.8	2,800
AYA II	1978	13.8	4,550
AGUASCALIENTES	1978	2.8	650
TOTAL		64.6	21,180

Yate turistico

NOMBRE	TONELAJE DE PESO MUERTO (Ton. métricas)
ZARAPE	98

T O T A L :

21 BUQUES

16,689 Contenedores

21,632 automóviles

AREAS DE PRODUCCION

Dentro de T. M. M. se puede decir que las áreas de producción son:

a) Fletamento, que produce el 30 % de ingresos v

b) Líneas, porque produce el 70% de ingresos a la compañía.

De ahí la importancia de mencionar las rutas con que cuenta la empresa, para ejemplificar de mejor forma su desarrollo.

Este porcentaje que se aplica a cada una de las áreas de - producción es debido a lo siguiente:

Líneas:

Son servicios de línea que sirven a una determinada área, - que tiene escalas regulares a determinados puertos y que operan básicamente dentro de una Conferencia^{*}, por lo que es estable y no existen demasiados riesgos.

Fletamento:

Su servicio y fletes se establecen de acuerdo con el mercado mundial de la Oferta y la Demanda, por lo que sus fechas de servicio son totalmente fluctuantes, es decir, es inestable y existe mucho riesgo.

* Dentro del Capítulo No. IV se analiza en detalle el tema de -- las Conferencias.-

BIBLIOGRAFIA

1. BHAGWAI, Jagdish.-Comercio Internacional.-Textos escogidos.-Biblioteca Tecnos de Ciencias Económicas.-Madrid.-1975.-324 pp.-
2. CERVANTES Ahumada, Raúl.-Lev de Navegación v Comercio Marítimo.-"Ordenanzas Marítimas en México".-Editorial Herrero.--México.-1964.-243 pp.-
3. Diario Oficial de la Federación.-S.C.T.-Decreto por el que se reforma y deroga diversas disposiciones de la Lev de Vías Generales de Comunicación.-Lunes 15 de junio de 1992.-63 pp.-
4. _____.-Decreto: Lev de Puertos.-México.-Lunes 19 de julio de 1993.-Pág. 36 a 54.-
5. DE PINA y DE PINA, Vara.-Rafael.-Diccionario de Derecho.-Editorial Porrúa.-México.-1991.-529 pp.-
6. ELLSWORTH, P. T. y Leith, J. Clark.-Comercio Internacional.-F.C.E.-México.-1981.-572.-
7. GONZALEZ Lebrero, Rodolfo A.-Manual de la Navegación.-Editorial Depalma.-Buenos Aires.-1979.-210 pp.-
8. GRABALLI, P. Prat.-Diccionario de Términos Comerciales.-Editorial Hispano Europea.-Barcelona, España.-1963.-624 pp.-
9. GUARDIA, Ernesto de la y Delpech, Marcelo.-El Derecho de los Tratados y la Convención de Viena.-LSAEI.-Buenos Aires.-1970.-326 pp.-
10. H. HAVEMENT, Robert.-The Market System.-Wiley and Sons.-New York.-1981.-
11. HELLER, H. Robert.-Comercio Internacional.-"Teoría y Evidencia Empírica".-Editorial Tecnos.-Barcelona, España.-1993.-203 pp.-

24. PEMEX-LEX.-Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos.-México Enero-Febrero de 1989.-Números 7 y 8.-46 pp.-
25. R. BROWN, Robert.-Transport and the Economic Integration of South America.-Inter-American Maritime Conference, Report - Of Delegates of the United States (Government Printing Office.-1981.-192 pp.-
26. RUBIO, LUIS.-¿Cómo va a afectar a México el Tratado de Libre Comercio?.-F.C.E.-México.-335 pp.-
27. R. MEYER, Hohn.-Thechniques of Transport Planning.-The Broking Institution.-Washington.-1981.-
28. SEARA Vazquez, Modesto.-Derecho Internacional Público.-Editorial Porrúa.-México.-7a. ed.-1981.-721 pp.-
29. SALGADO y Salgado, José Eusebio.-Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales.-"La Convención de un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas".-U.N.A.M.-México.-1983.-592 pp.-
30. _____.-Pémex-Lex.-Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos.-"La Legislación Marítima Mexicana".-Números 7 y 8.-Enero-Febrero de 1989.-46 pp.-
31. _____.-Apuntes de clase de las Cátedras de Derecho Mercantil Marítimo y Derecho Internacional Público y Privado.-México.-
32. S. C. T.-Puertos Mexicanos.-Publicación mensual de la Gerencia de Comunicación Social.-México.-Abril-mayo.-1992.-Año -- III.-Número 24.-18 pp.-
33. _____.-Informe del Sector Comunicaciones y Transportes.-México.-1992.-68 pp.-
34. _____.-Comisión Nacional de Fletes Marítimos.-Manual para el Usuario del Transporte Marítimo.-México.-1982.-382 pp.-

35. .-Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México.-"Convenio de Transporte Marítimo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de España".-MÉxico.-1982.-Tomo IV.
36. Secretaría de Programación y Presupuesto.-Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988.-MÉxico.-1983.-526 pp.-
37. STEVENSON, W. Donald.-Price Theory and Its Uses.-Migging Company.-Boston.-1981.-