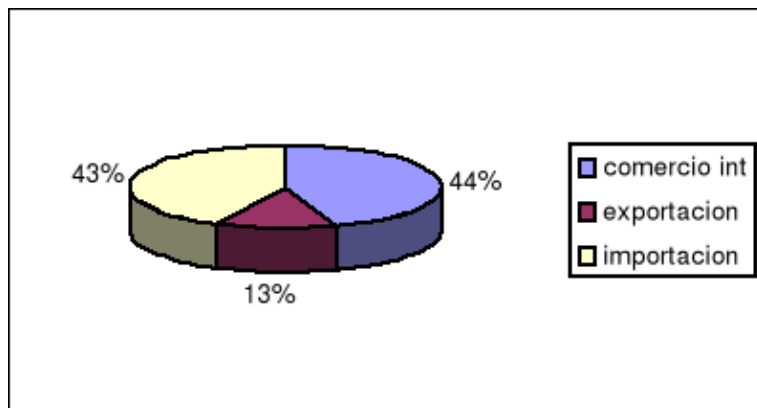


INTRODUCCIÓN

La existencia de un sistema ferroviario eficiente en su operación fundamental es el ámbito del comercio internacional entre México y el resto del mundo, por la importancia que juega este medio de transporte en la distribución de mercancías.



Cada vez es mas la carga comercial transportada por el ferrocarril que esta ligada al comercio exterior.

Desde su origen el ferrocarril ha sido un importante medio de transporte para el movimiento de mercancías y pasajeros que ha contribuido a los procesos de expansión de una infraestructura industrial, a impulsar el desarrollo regional de abrir enlaces de comunicación.

Desde su origen el ferrocarril ha sido un importante medio de transporte para el movimiento de mercancías y pasajeros que ha contribuido a los procesos de expansión de una infraestructura industrial, a impulsar el desarrollo regional de abrir enlaces de comunicación.

El transporte ferroviario consiste básicamente en mover un convoy o tren de vagones con cargas que pueden ser de diferentes tipos y categorías. Los vagones van unidos, enganchados uno tras otro a partir de una maquina, aunque no necesariamente hay una cabeza para impulsar puesto que , de acuerdo con las condiciones de trayecto y otras características técnicas de empuje y arrastre, pueden incluirse otras maquinas en el cuerpo del tren que arrastran o en su caso empujan a ese convoy.

El ferrocarril requiere una costosa infraestructura física, moderna, que abarquen el cambio y la reparación de la estructura necesaria para su operación.

Es señalar que mientras no se tenga un plan estratégico para la modernización de este medio de transporte, por parte de los gobiernos, principalmente de los países subdesarrollados, caerán en gastos presupetales sin ningún objetivo.

Es verdad que en algunos países el ferrocarril es un organismo estratégico, por la actividad económica que desarrolla, por eso no consideran como una actividad o función administrada por sus gobiernos no obstante los altos costos para su modernización y ampliación y muchas veces pro no contar con los recursos financieros suficientes se vuelven obsoletos y no competitivos.

En el caso de México, este ha desarrollado un programa de cambio estructural en su ferrocarril con la finalidad de ser mas competitivo.

OBJETIVO DEL FERROCARRIL EN MÉXICO

Conformar un sistema ferroviario seguro, eficiente y competitivo, que mediante la inversión, adopción y aplicación de tecnología de punta ayude a satisfacer las necesidades de la economía y a establecer vínculos mas estrechos con los mecanismos internacionales.

Actualmente la red ferroviaria mexicana comunica a 30 entidades federativas y enlaza a sus principales ciudades con centros agrícolas, mineros y desarrollo industrial, así como puertos y puntos fronterizos.

INFRAESTRUCTURA.

El equipo ferroviario se compone de 1400 locomotoras, con una potencia tractiva de 3.8 millones de caballos de fuerza y de 35000 carros.

TRANSPORTE FERROVIARIO

El transporte de mercancías por ferrocarril fue una de las manifestaciones mas evidentes de la revolución industrial . Tal vez por ser tan importantes, como el primer medio de transporte con carácter masivo, se le ha considerado como símbolo y representación del transporte terrestre.

Desde su origen el ferrocarril ha sido un importante medio de transporte para el movimiento de mercancías y pasajeros que ha contribuido al desarrollo de medios de comunicación.

México cuenta con una red ferroviaria que abarca varias líneas que llegan a diferentes puntos estratégicos con tres distintas fronteras, de norte con estados unidos, y de sur con Guatemala y Belice y esta red ferroviaria se conecta con los ferrocarriles de estos países ya sea para introducir los productos mexicanos a sus mercados o en su caso para realizar importaciones con destino a México y para agilizar el trafico de mercancías se realizaron en su tiempo convenios de colaboración entre ferrocarriles nacionales de México y empresas ferroviarias norteamericanas y estas empresas son:

Union Pacific, the atchinton Topeka and santa fe rail way. Sotuthern pacific y tux-mex, en la actualidad algunas de estas empresas realizaron alianzas estratégicas con grupos empresariales mexicanos para obtener la concesión bajo el apego a las leyes y reglamentos mexicanos.

Las empresas ferroviarias norteamericanas que no se asociaron a grupos como estos siguen operando igual que antes de la privatización.

Derivado del incremento de carga que se ha desarrollado por este medio de transporte, principalmente con los Estados Unidos de América, México fue desarrollando varias acciones de logística que le ha permitido ser mas eficiente, dentro de las que destacan:

La conexión ferroviaria de casi la totalidad de los principales puertos del país de tal forma que las mercancías que llegan a puertos mexicanos procedentes de todas las partes del mundo puedan ser transportadas por ferrocarril hacia la terminal de carga ferroviaria en el interior del país o en su caso en los depósitos de las propias empresas o a las terminales de las líneas de autotransporte y de ahí hasta los puertos del destinatario integrando con ello a un proceso de servicio intermodal.

Agilización de todo tipo de tramites aduaneros

Revisiones aduaneras simplificada.

La operación en los convoys, donde le cambia el personal ferroviario alcance de la frontera y estos arriban a su punto de llegada frontera y estos arriban a su punto de llegada tripulados por operadores nacionales del país de destino, el intercambio de equipo incluye tanto locomotoras como el equipo de arrastre.

De acuerdo a lo establecido en el plan nacional de desarrollo 1995–2000 el sector comunicaciones y transportes continuo impulsando la modernización del sistema ferroviario mexicano, mediante acciones que permitieron avanzar en la consolidación del proceso de reestructuración de este modo de transporte, con la participación de la inversión privada y bajo las condiciones fundamentales de preservar la soberanía nacional, fortalecer la rectoría del estado y respetar los derechos de los trabajadores de ferrocarriles nacionales.

De esta manera, se llevo a cabo la concesión de los ferrocarriles regionales, la terminal ferroviaria del valle de México y las principales líneas cortas en que previamente fue dividido el sistema

FERROCARRIL MEXICANO

Mediante fallo emitido por la comisión intersecretarial de desincorporación el 4 de julio de 1997, el ferrocarril pacifico norte, el mas extenso del país se concesión al grupo ferroviario mexicano, quien ejerció la opción de compra de las acciones correspondientes de la línea Ojinaga–Topolobampo. En conjunto la empresa pago al gobierno federal 4196.7 millones de pesos lográndose además un compromiso de inversión para los próximos años de 5947 000000 de pesos. La entrega del ferrocarril y la línea Ojinaga se llevo a cabo el 19 de febrero de 1998.

Esta empresa esta integrada por grupo México con una participación del 80% y unión pacific con el 20% restante. Ellos tienen la concesión del ferrocarril pacifico norte con una extensión de vías de 6200 kilómetros el cual representa el 30% del sistema ferroviario nacional. Inicio operaciones en 1998 y la vía mas transitada es la mexicalli México .

TRANSPORTACIÓN FERROVIARIA MEXICANA

La conforman TMM con el 51% y Kansas city southern industries con el 49% . poseen la concesión del ferrocarril del noroeste, conocido como la joya de la corona. Presenta una extensión de vias de 3900 km e inicio operaciones en junio de 1997. la via mas transitada es México nuevo laredo.

FERROSUR.

Grupo financiero inbursa y grupo FRISCO son quienes tiene la concesión del ferrocarril del sureste con una extensión de vias de 1500 kilómetros. Aprox.

TERMINAL FERROVIARIA DEL VALLE DE MÉXICO.

Esta concesión la conforman los tres socios anteriormente citados con el 75% y el gobierno federal con el 25% restante. Su concesión es la del ferrocarril del valle de México y su extensión de vías es de 296km. Inicio operaciones en junio de 1997 y la vía mas transitada es México–Laredo.

El inicio de operación del ferrocarril por parte de GFM, creo las condiciones necesarias para formalizar la operación de la empresa de la terminal del valle de México con la participación de los concesionarios privados.

El 30 de abril del 2000, se realizo la entrega–recepción de la misma, operando como una empresa en la cual los concesionarios de los ferrocarriles noroeste y pacifico norte tienen el 50% de las acciones, la empresa tenedora de ferrocarril del sureste recibirá un 25 y el 25 restante se ha propuesto quede a cargo de la empresa que proporciona el servicio urbano de pasajeros por ferrocarril de la zona metropolitana del valle de México.

Por ultimo y dada su importancia estratégica y con objeto de garantizar la soberanía nacional se ha planeado constituir la empresa paraestatal ferrocarril istmo de tehuantepec, para administrar y operar la infraestructura ferroviaria que comunica a los puertos de salina cruz y Coatzacoalcos. Se busca la mejor opción para integrar

estas terminales a la red ferroviaria de la región y para ofrecer servicios articulados, modernos y eficientes de puerto a puerto.

GARANTÍA DE POST-EMBARQUE ESPECÍFICA

A diferencia de la Garantía Post-embarque global, la garantía de Post-embarque específica cubre la pérdida neta que sufre el exportador mexicano por la falta de pago del importador por una sola operación con un cliente único y ampara generalmente operaciones de mediano y largo plazo. Esta Garantía es particularmente útil para aquellos exportadores que realizan una operación comercial con importadores que radican en países con mayor nivel de riesgo.

La Garantía Post-embarque, ampara al exportador mediante una Línea de Garantía con diversos compradores contra Riesgo Político en el país del comprador.

- La Garantía se contrata llenando la Solicitud de Cobertura con los datos del exportador, los productos o servicios que exporta, los mercados de los plazos que otorga.
- Se cubre la comisión por apertura (100 dólares + IVA), a través de una transferencia bancaria, o un depósito en dólares en: **Bancomer**, número de convenio CIE69945
- Se determina si es factible establecer los montos de crédito solicitados dentro de la Línea de Garantía autorizada con cada país importador.
- Se determinan las comisiones aplicables a cada comprador.
- Los productos se relacionan en una Declaración de Embarques, que deben presentarse dentro de los primeros 20 días de cada mes, indicándose los embarques realizados el mes inmediato anterior. Para créditos con planes menores o iguales a 30 días, la declaración se presenta de inmediato.
- Se liquida el monto respectivo y el exportador envía la Declaración y la Ficha de depósito a Seguros Bancomext.

GARANTÍA DE POST-EMBARQUE GLOBAL

Esta Garantía cubre al exportador mexicano contra la falta de pago por parte del importador, una vez que los bienes fueron recibidos por este último. Asimismo, esta garantía protege a una institución financiera intermediaria de incumplimiento de pago de un crédito otorgado a un exportador por la causa antes mencionada. De esta manera, tanto los exportadores mexicanos como las instituciones financieras pueden reducir los riesgos inherentes a las actividades de comercio exterior.

BIBLIOGRAFÍA

WWW.BANCOMEXT.COM : Garantías

WWW.PROBANCA.COM : Requisitos para seguros contra riesgos comerciales

WWW.SEGBXT.COM.MX : Tipos de Garantías

ORGANIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE MERCADOTECNIA

La organización es el proceso de delimitar responsabilidades y asignar autoridad a aquellas personas que pondrán en práctica el plan de la Mercadotecnia. Es necesario que las diferentes tareas que defina, diferencien y se busque a la gente apropiada para cada una de ellas.

Se puede decir que existen por lo menos 4 tipos de organizaciones fundamentales de la mercadotecnia a las que cualquier empresa debe dar cabida de algún modo. Estos tipos son los siguientes:

ORGANIZACIÓN DE MERCADOTECNIA FUNCIONAL:

Es la relación que tienen los niveles jerárquicos de cada uno de los departamentos. Los cuales se les caracteriza por tener pocas actividades de comercio.

La **Línea de mando** de acuerdo a las jerarquías va a ver una dependencia de nivel inferior a superior.

También otra característica de una organización de este tipo es que hay personas especializadas en ciertas áreas, las cuales pueden realizar funciones o actividades diferentes.

ORGANIZACIÓN DE MERCADOTECNIA POR ÁREAS ZONAS O REGIONES

Es cuando se tiene lugares a donde se pueda distribuir el producto, es decir, una empresa vende sus productos en toda la República Mexicana o quizá en otros países, como se muestra en el siguiente organigrama:

ORGANIZACIÓN MERCADOTECNIA POR PRODUCTOS O

MARCAS

Esta organización se va a utilizar cuando se tienen muchas líneas de producto y que sea difícil que una sola persona maneje muchos productos o que los productos sean diferentes y que necesiten una persona específica cada uno.

ORGANIZACIÓN DE MERCADOTECNIA POR CLIENTES.

Algunas veces se obliga a prestar atenciones a un tipo de clientes ya que estos tienen distintas características o tratamiento, para esto hay que conocer el departamento de mercadotecnia para saber a quien vender.

Para recibir información referente a tipos de servicio y tarifas, se debe contactar el Área de Ventas. Dependiendo del producto que se desee transportar, un ejecutivo de ventas de la unidad de negocio correspondiente atenderá sus necesidades.

Para solicitar equipo vacío, deberá llenar el formato correspondiente y dirigirlo al centro de servicio a clientes al fax 8008496149 con un mínimo de 5 días de anticipación a la fecha requerida. Dichos formatos serán proporcionados por los Ejecutivos de Ventas de Atención a Clientes o Jefes de Estación.

Una vez posicionado el equipo, cuanta con 24 horas para cargar, en caso de exceder el tiempo establecido o no utilizar las unidades, incurrirá en cargos adicionales.

Dentro de las 24 horas establecidas para la carga, deberá presentar al jefe de estación o enviar al Centro de Servicios a Clientes (si existe acuerdo previo) la solicitud de servicio, con la información completa.

Una vez recibido el formato, TFM elabora la guía de embarque para el movimiento del equipo.

En caso de requerimientos adicionales, dudas o información referente a su carga como tiempos estimados de tránsito, rastreo, asesoría, etc., comunicarse al Centro de Servicio a Clientes.

Una vez posicionado el equipo en el destino final, el cliente cuenta con 24 horas para descargar, de lo contrario se incurrirá en cargos adicionales. El equipo deberá ser entregado limpio y cerrado, dentro del plazo establecido.

La carga que transportan las compañías esta protegida de acuerdo a lo establecido por la ley. Para una mayor

cobertura de su carga deberá contactar el Área de Seguros de la compañía que contrato.

CARTA DE PORTE (RAIL ROAD BILL OF LADING)

El conocimiento, carta de porte o contrato de transporte, es el documento por el cual la empresa porteadora se compromete a prestar el servicio que en el mismo se estipula y de acuerdo a las condiciones de transporte impresas al reverso del original.

Este documento deberá ser firmado por el jefe de estación, anotando invariablemente la fecha de su expedición e imprimiendo el sello de la oficina.

Es la obligación del remitente enviar con oportunidad el conocimiento original al consignatario, para que este pueda retirar en el destino el embarque mediante la presentación y entrega del citado documento debidamente firmado, además de la liquidación correspondiente por el transporte efectuado.

En caso de extravío del conocimiento original, se usará fianza para suplirlo, para ello se exigirá que el fiador sea comerciante establecido y solvente, que requisiere la fianza con su firma y sello de su establecimiento y señale su domicilio comercial.

Entrega de la carga

Se deberá entregar la mercancía transportada a los consignatarios que se expresen en las cartas de porte. Cada consignatario, está obligado a devolver la carta de porte o conocimiento firmado de conformidad al recibir la mercancía.

Cuando una persona solicite retirar la mercancía transportada a la consignación del interesado, indicando ser su apoderado, se requiere que entregue el conocimiento original endosado con poder del consignatario y acredite a la satisfacción del jefe de estación tener autorización del consignatario para recibir la mercancía a su nombre. El solo hecho de presentar la carta de porte no es suficiente para hacer la entrega de la carta y deberá además presentar la noticia de carga con que se le dio aviso del arribo de la remesa.

TIPOS DE TRENES Y SERVICIOS

Trenes Unitarios: Transporta un solo producto de un mismo origen a un mismo destino utilizando la misma clase de equipo. Este servicio se puede contratar con un mínimo de 25 unidades o carros y disponer en menos de 24 horas si se requieren carros especiales el tiempo de entrega requiere un plazo mayor. Estos trenes tienen preferencia de paso por lo que abaten los tiempos recorridos asegurando la entrega puntual de sus mercancías.

Trenes Locales: Servicio ordinario de carga entre estaciones intermedia y principales del sistema ferroviario, movilizand o todo tipo de embarques, en carro entero o menos de carro entero.

Trenes Especiales: Recorrido de punto de origen a punto de destino, permite transportar carga como pasajeros. Cuentan con paso preferencial y se pueden contratar para transportar productos de difícil manejo o peligroso, para mover maquinaria que requiere de extremo cuidado de manipulación, incluso para la celebración de eventos.

Trenes Mixtos: Con itinerarios de hora de salida y entrada, pueden transportar tanto carga como pasajeros. Estos trenes tienen localidades de segunda clase para pasajeros y transportan en carga directa, básicamente perecederos.

Servicio Express: Transportan paquetería y envíos de menos de carro entero, equipo integrado al carro de pasajeros, que opera con preferencia de paso lo que hace posible la rápida entrega.

SERVICIO ESTRELLA DE CARGA

Este servicio ferroviario ofrece una transportación de carga urgente, así como un servicio ágil, económico y seguro. Este servicio se caracteriza también por ser directo de origen a destino, tener preferencia de paso y salir un tren diario en cada sentido así como horarios de entrada y salida fijos, dentro de los cuales se encuentran los siguientes:

El Occidental. Tren directo que conecta a la ciudad de México con Guadalajara, en 18 horas y transporta todo tipo de productos.

El Exportador. Recorre 36 horas de distancia entre México y Nuevo Laredo, se integra de 45 unidades o más.

El Porteño. Une a la ciudad de México con el puerto de Veracruz en 18 horas.

El Transmexicano I. Comunica los puertos de Tampico y Manzanillo, transporta principalmente contenedores coordinados por transportación Marítima Mexicana, tiene conexiones con rutas en Monterrey y Aguascalientes y cruza áreas de Tamaulipas, San Luis Potosí, Guanajuato, Jalisco y Colima en un recorrido de 61 horas.

El Transmexicano II. Mueve furgones de Tampico a Lázaro Cárdenas, con productos petroquímicos que después se trasladan a contenedores.

El Transísmico. Puente ferroviario interoceánico que en 14 horas recorre el istmo de Tehuantepec, enlazando Coatzacoalcos con Salina Cruz.

El Maquilador. Transporta productos generales en maquiladoras instaladas en Chihuahua, el recorrido entre Chihuahua y Cd. Juárez lo realiza en 8 horas.

El Panamericano. Es de carácter internacional ya que transporta contenedores que se desembarcan en el puerto de Salina Cruz hacia la frontera con Guatemala, es un recorrido de 24 horas por la ruta, Ixtepec, Oaxaca–Cd. Hidalgo, Chiapas.

El Peninsular. Da servicio a diversas estaciones localizadas entre Coatzacoalcos y Mérida, con un tiempo de recorrido de 39.30 horas.

El Cementero. Se origina de Lagunas, Oaxaca y culmina en Valladolid, Yucatán, movilizandocemento a granel y envasado, para su transferencia al Caribe.

VENTAJAS DEL FERROCARRIL

- Se utiliza para transportar grandes volúmenes de carga.
- Se utiliza para transportar pesos elevados.
- Se utiliza en grandes distancias (más de 500 km).
- Por el volumen de carga que puede desplazar resulta más económico que otros medios de transporte.
- Existe la posibilidad de un cambio de dirección. Esto permite al empresario comenzar el envío en una dirección y cambiarla si se requiere siempre y cuando el nuevo destino requiera que la máquina siga adelante y no retroceda.
- Proceso en ruta. Si por falta de detalles o tiempo no se hubiera terminado el envío, existe la posibilidad de trabajar sobre este medio y terminarlo en el trayecto; evitando costos y trámites

adicionales.

- Ventajas Ecológicas. El ferrocarril como medio de transporte tiene ventajas ecológicas que todo mundo reconoce ya que la emisión de contaminantes atmosféricos y Acústicos y ocupación de terreno son mucho menores.
- Ventajas Económicas. También son evidentes ya que, tiene mayor eficacia energética y menor precio por unidad de transporte, reduciendo el costo de los energéticos.
- Ventaja en el aspecto social. Su accesibilidad es mucho mayor que el transporte por carretera o avión a parte de la gran diferencia de la siniestralidad en relación al autotransporte.

DESVENTAJAS DEL FERROCARRIL

- Inflexibilidad. La mercancía solo podrá ser transportada hasta donde lleguen las vías, es decir, no puede llegar hasta los rincones más lejanos de los centros de producción.

COMPARACIÓN GENERAL ENTRE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE INTERNACIONALES DE CARGA

CONCEPTO: AUTOTRANSORTE FERROCARRIL AÉREO MARÍTIMO

(A) (B) (C) (D)

FLEXIBILIDAD A C B D

ACCESIBILIDAD A C B D

(Cobertura de mercado)

RAPIDEZ C B A D

SEGURIDAD C D B A

CAPACIDAD D B C A

TIPO DE CARGA C B D A

CONTINUIDAD C B D A

DE OPERACIONES

COSTO DE B C A D

EMBALAJE

DOCUMENTACIÓN C D A B

COMPETITIVIDAD C B D A

(costo de fletes)

CARTA DE PORTE (RAIL ROAD BILL OF LADING)

El conocimiento, carta de porte o contrato de transporte, es el documento por el cual la empresa porteadora se

compromete a prestar el servicio que en el mismo se estipula y de acuerdo a las condiciones de transporte impresas al reverso del original.

Este documento deberá ser firmado por el jefe de estación, anotando invariablemente la fecha de su expedición e imprimiendo el sello de la oficina.

Es la obligación del remitente enviar con oportunidad el conocimiento original al consignatario, para que este pueda retirar en el destino el embarque mediante la presentación y entrega del citado documento debidamente firmado, además de la liquidación correspondiente por el transporte efectuado.

Entrega de la carga

Se deberá entregar la mercancía transportada a los consignatarios que se expresen en las cartas de porte. Cada consignatario, está obligado a devolver la carta de porte o conocimiento firmado de conformidad al recibir la mercancía.

TIPOS DE TRENES Y SERVICIOS

Trenes Unitarios: Transporta un solo producto de un mismo origen a un mismo destino utilizando la misma clase de equipo.

Trenes Locales: Servicio ordinario de carga entre estaciones intermedia y principales del sistema ferroviario, movilizandodo todo tipo de embarques, en carro entero o menos de carro entero.

Trenes Especiales: Recorrido de punto de origen a punto de destino, permite transportar carga como pasajeros.

Trenes Mixtos: Con itinerarios de hora de salida y entrada, pueden transportar tanto carga como pasajeros.

Servicio Express: Transportan paquetería y envíos de menos de carro entero, equipo integrado al carro de pasajeros, que opera con preferencia de paso lo que hace posible la rápida entrega.

SERVICIO ESTRELLA DE CARGA

Este servicio ferroviario ofrece una transportación de carga urgente, así como un servicio ágil, económico y seguro. Este servicio se caracteriza también por ser directo de origen a destino, tener preferencia de paso y salir un tren diario en cada sentido así como horarios de entrada y salida fijos, dentro de los cuales se encuentran los siguientes:

El Occidental. Tren directo que conecta a la ciudad de México con Guadalajara, en 18 horas y transporta todo tipo de productos.

El Exportador. Recorre 36 horas de distancia entre México y Nuevo Laredo, se integra de 45 unidades o más.

El Porteño. Une a la ciudad de México con el puerto de Veracruz en 18 horas.

El Transmexicano I. Comunica los puertos de Tampico y Manzanillo, transporta principalmente contenedores coordinados por transportación Marítima Mexicana, tiene conexiones con rutas en Monterrey y Aguascalientes y cruza áreas de Tamaulipas, San Luis Potosí, Guanajuato, Jalisco y Colima en un recorrido de 61 horas.

El Transmexicano II. Mueve furgones de Tampico a Lázaro Cárdenas, con productos petroquímicos que después se trasladan a contenedores.

El Transísmico. Puente ferroviario interoceánico que en 14 horas recorre el istmo de Tehuantepec, enlazando Coatzacoalcos con Salina Cruz.

El Maquilador. Transporta productos generales en maquiladoras instaladas en Chihuahua, el recorrido entre Chihuahua y Cd. Juárez lo realiza en 8 horas.

El Panamericano. Es de carácter internacional ya que transporta contenedores que se desembarcan en el puerto de Salina Cruz hacia la frontera con Guatemala, es un recorrido de 24 horas por la ruta, Ixtepec, Oaxaca–Cd. Hidalgo, Chiapas.

El Peninsular. Da servicio a diversas estaciones localizadas entre Coatzacoalcos y Mérida, con un tiempo de recorrido de 39.30 horas.

El Cementero. Se origina de Lagunas, Oaxaca y culmina en Valladolid, Yucatán, movilizandocemento a granel y envasado, para su transferencia al Caribe.

VENTAJAS DEL FERROCARRIL

- Se utiliza para transportar grande volúmenes de carga.
- Se utiliza en grandes distancias (más de 500 km).
- Existe la posibilidad de un cambio de dirección.
- Ventajas Económicas. También son evidentes ya que, tiene mayor eficacia energética y menor precio por unidad de transporte, reduciendo el costo de los energéticos.

DESVENTAJAS DEL FERROCARRIL

- Inflexibilidad. La mercancía solo podrá ser transportada hasta donde lleguen las vías, es decir, no puede llegar hasta los rincones más lejanos de los centros de producción.

COMPARACIÓN GENERAL ENTRE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE INTERNACIONALES DE CARGA

CONCEPTO: AUTOTRANSPORTE FERROCARRIL AÉREO MARÍTIMO

(A) (B) (C) (D)

FLEXIBILIDAD A C B D

ACCESIBILIDAD A C B D

(Cobertura de mercado)

RAPIDEZ C B A D

SEGURIDAD C D B A

CAPACIDAD D B C A

TIPO DE CARGA C B D A

CONTINUIDAD C B D A

DE OPERACIONES

COSTO DE B C A D

EMBALAJE

DOCUMENTACIÓN C D A B

COMPETITIVIDAD C B D A

(costo de fletes)

SISTEMAS DE CONTROL FERROVIARIO

SISTEMA DE CONTROL DE TRANSPORTE (SICOTRA)

Instalado bajo la asesoría del Union Pacific Technologies, sistema cuyo objetivo es aprovechar las ventajas del cómputo y las telecomunicaciones para agilizar el manejo de carros y trenes. Dentro de su estructura, el corazón del sistema lo constituye un sistema de control interno de patios (SICOPA), un sistema de control de trenes y carros (SITRECA) y la formulación automática de las guías de embarque.

SISTEMA INTERNO DE PATIOS (SICOPA)

Hace posible mejorar las labores de los mismos, incluyendo tareas de recepción, clasificación y formación de los trenes. Además de expedir desde el ordenador central a cualquier terminal, órdenes de trabajo a las tripulaciones de patio, formular listados de vías, características de las mercancías, etc.

Un aspecto relevante de este sistema es la generación de información directa para los clientes, con respecto al estado que guardan sus embarques. Las empresas usuarias del transporte tienen la posibilidad de consultar selectivamente la información de su interés a través de una terminal computacional o mediante el centro de información a clientes.

SISTEMA DE CONTROL DE TRENES Y CARROS (SITRECA)

A través de este sistema, los oficiales de transportes están en condiciones de controlar el cumplimiento de los horarios, información básica para el desembarque óptimo de las mercancías.

COMERCIALIZACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO

El mercado natural del ferrocarril está constituido por materias primas industriales y agrícolas, productos minerales e inorgánicos, insumos para la construcción, productos para la construcción, químicos y combustibles que requieren ser transportados en grandes masas y a bajo costo, por lo que tradicionalmente estos se han movilizizado por este medio. A pesar de los grandes volúmenes que se transportan de estos productos, sus precios unitarios de venta son relativamente bajos y para que el tráfico tenga lugar hay que aprovechar las economías de escala que según los ferrocarriles pueden ofrecer. Los embarques deben ser directos, regulares y programados, e independientemente de las distancias, cortas, medianas o largas, los precios de transporte para el usuario tienen que ser reducidos.

No es en este tráfico tradicional de mercancías pesadas y voluminosas, en el que el ferrocarril puede fincar sus esperanzas para incrementar su volumen de actividad en el futuro. El transporte de grandes masas está

tendiendo poco a poco a disminuir. Las industrias gracias a la especialización en la logística están ubicándose cerca de las materias primas, los ductos se utilizan con más frecuencia para el transporte de productos petroleros, las plantas de energía eléctrica se están localizando en los puertos o cerca de las refinerías, la actividad siderúrgica atraviesa por una crisis mundial y por regiones geográficas, el transporte por cabotaje tiene México un gran potencial.

Para los productos pesados, en los que el costo del transporte masivo representa parte importante del valor total de los mismos, la selección de los clientes y la competencia entre los mundos de transporte se ejerce primordialmente a través de las tarifas. Las demás cualidades del transporte tienen un peso relativo menor.

Otro mercado en el que puede haber un gran margen para la competencia efectiva entre carretera y ferrocarril, es el transporte que involucra cargas en unidades completas (camión o vagón de ferrocarril), aseguradas por un solo embarcado, a un solo consignatario, entre 2 lugares con espuela ferroviaria. La utilización de este medio cuando le requiera mover altos pesos o volúmenes a distancias largas, los especialistas en el transporte ferroviario lo recomiendan en distancias superiores a 50 km ya que es menos costo que el autotransporte.

Sin embargo, aun cuando el costo de transporte continúa siendo determinante, la complementariedad entre el autotransporte y el ferroviario, presenta un enorme potencial. El aprovechamiento de las ventajas comparativas de cada uno de ellos en los distintos eslabones de la cadena de transporte, abre grandes posibilidades, para el desarrollo del transporte multimodal, en el que a través del uso generalizado del contenedor y remolques sobre plataformas, los dos medios mencionados, más que competir entre sí deberán coordinarse para ofrecer servicios integrados de alta calidad.

El transporte en detalle de pequeños volúmenes que requieren ser consolidados, constituyen otra categoría de mercado para el ferrocarril, que por cuenta propia o apoyado por agentes aduanales o de carga, se encargan de la comercialización, acopio, almacenaje, despacho aduanal, tramitación o gestión de otros servicios complementarios.

Tanto en estos últimos servicios como en los sistemas multinacionales la calidad del servicio es cuanto a rapidez, seguridad y confiabilidad es determinante para las decisiones de los clientes, que cada vez y con mayor frecuencia están demandando servicios integrados a través de una sola empresa transportista responsable de sus embarques desde su origen a su destino.

COMERCIALIZACION FERROVIARIA

En síntesis podemos decir que la comercialización del servicio ferroviario se clasifica de la siguiente forma. De acuerdo a una clasificación física de mercancías se busca el contenedor que mejor se adapte a las necesidades propias del mismo.

POR SU PRESENTACIÓN

Las mercancías se clasifican de acuerdo al tipo de presentación:

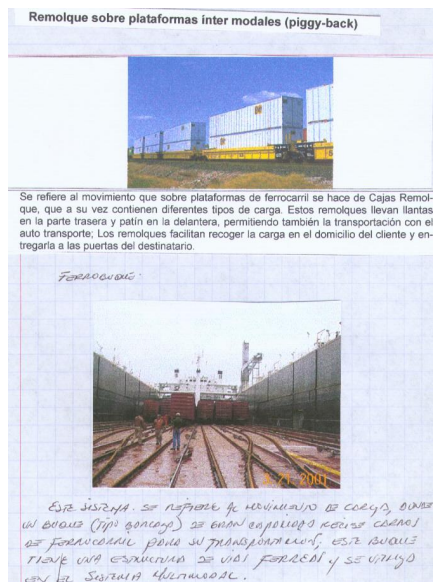
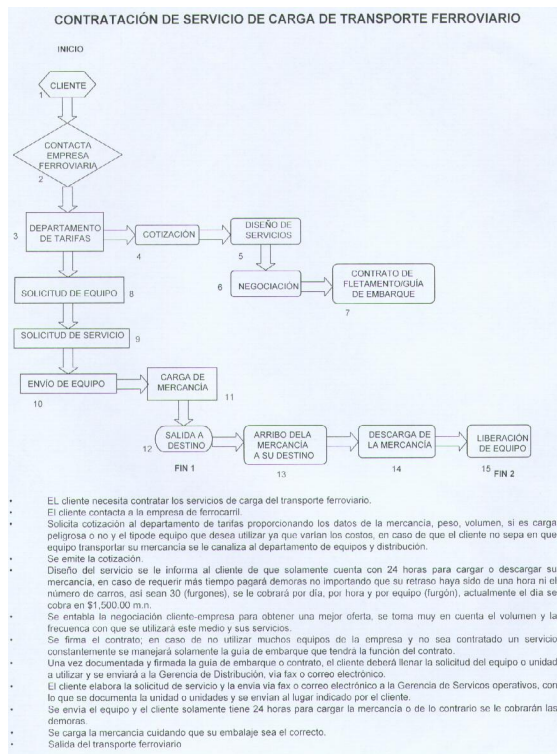
- Graneles líquidos.
- Graneles sólidos
- Grandes dimensiones
- Carga general

POR SU NATURALEZA

Las mercancías se clasifican también por su naturaleza:

equipos o piezas pesadas.

[illegible]





DIRECTOR DE MERCADOTECNIA

GERENTE DE PRODUCCIÓN

GERENTE DE FINANZAS

GERENTE DE VENTAS

GERENTE DE

PERSONAL

DIRECTOR DE MERCADOTECNIA

CANALES DE DISTRIBUCIÓN

VENTAS

PROMOCIÓN

LOGISTICA

NORTE

SUR

ESTE

OESTE

DIRECTOR DE MERCADOTECNIA

CANALES DE DISTRIBUCIÓN

VENTAS

PROMOCIÓN

LOGISTICA

INDUSTRIALES

COMERCIALES