

VERSIÓN PÚBLICA

Glosario de Términos.....	16
I. Extracto del DICTAMEN PRELIMINAR.....	22
II. Consideraciones de Derecho.....	60
III. Cronología de la investigación	64
III.1. Visitas de Verificación	64
III.1.1. GRUPO LOGRA.....	64
III.1.2. MULTISUR	64
III.2. Requerimientos y solicitudes de información	64
III.3. Comparecencias	68
IV. MERCADO INVESTIGADO.....	72
V. Marco jurídico general aplicable al MERCADO INVESTIGADO.....	73
V.1. Reglas de Operación.....	73
V.2. Programa Operativo Anual.....	75
V.3. Programa Maestro de Desarrollo Portuario.....	76
V.4. Contratos con terceros.....	77
V.5. Regulación tarifaria	78
V.5.1. Regulación tarifaria del servicio de maniobras mediante el registro de una tarifa máxima	79
V.6. Trámites para la prestación de los servicios portuarios conexos	83
V.6.1. Autorización para el agenciamiento de buques	83
V.6.2. Autorización para la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior	84
V.6.3. Autorización para la prestación del servicio de transporte terrestre.....	85
VI. Principales AGENTES ECONÓMICOS y autoridades del MERCADO INVESTIGADO.....	85
VI.1. GIE GRUPO LOGRA.....	88
VI.1.1. Personas físicas involucradas en el GIE GRUPO LOGRA	90
VI.1.2. GRUPO LOGRA.....	97
VI.1.2.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre GRUPO LOGRA.....	98
VI.1.2.2. Actividad Comercial de GRUPO LOGRA	100
VI.1.2.3. GRUNAPE	100

VI.1.2.3.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre GRUNAPE.....	101
VI.1.2.3.2. Actividad Comercial de GRUNAPE	102
VI.1.2.4. TL DEL SUR.....	103
VI.1.2.4.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre TL DEL SUR	104
VI.1.2.4.2. Actividad Comercial de TL DEL SUR.....	105
VI.1.3. MULTISUR	105
VI.1.3.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre MULTISUR	107
VI.1.3.2. Actividad Comercial de MULTISUR	110
VI.1.3.2.1. Contrato de Cesión Parcial de Derechos	110
VI.1.3.2.2. Contrato de Prestación de Servicios Portuarios	112
VI.1.3.2.3. Servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior	112
VI.1.3.2.4. Servicio de Agente Consignatario de Buques	114
VI.1.4. BRÓKER 1 y BRÓKER 2.....	115
VI.1.4.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre BRÓKER 1 y BRÓKER 2	116
VI.1.4.1.1. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, toman decisiones sobre operaciones administrativas y logísticas de BRÓKER 1.	117
VI.1.4.1.1.1. Juan Manuel Díaz Roche toma las decisiones respecto a los asuntos administrativos de BRÓKER 1, pues la administración de BRÓKER 1 se encuentra en otro país.	118
VI.1.4.1.1.2 José Manuel Díaz Rubio tiene facultades de representación legal sobre BRÓKER 1.....	120
VI.1.4.1.1.3 Juan Manuel Díaz Roche conoce y decide sobre las finanzas de BRÓKER 1, pues da instrucciones a personal del GIE GRUPO LOGRA para pagar por los servicios secretariales que recibe BRÓKER 1.	120
VI.1.4.1.1.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA en México realiza las operaciones de BRÓKER 1 y los controladores del GIE GRUPO LOGRA tienen conocimiento, dado que se les reporta.....	121
VI.1.4.1.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA conoce información de BRÓKER 1 y atiende operaciones logísticas del día a día.	125

VI.1.4.1.2.1 Seguimiento por parte del personal del GIE GRUPO LOGRA de las operaciones de BRÓKER 1.....	125
VI.1.4.1.2.2 Personal del GIE GRUPO LOGRA realiza operaciones entre BRÓKER 1, el NAVIERO y su representante.....	128
VI.1.4.1.2.3 Conciliación de los cómputos de tiempo entre el representante del NAVIERO y BRÓKER 1 por la prestación del transporte marítimo vía PUERTO PROGRESO, hecha por personal del GIE GRUPO LOGRA.....	129
VI.1.4.1.2.3.1 Conciliación del cómputo de demoras en favor del representante del NAVIERO durante dos mil dieciséis.	130
VI.1.4.1.3. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, tienen acceso a información exclusiva y control financiero de BRÓKER 1.....	132
VI.1.4.1.3.1 Presentaciones del GIE GRUPO LOGRA que señala las actividades comerciales y financieras de BRÓKER 1.	133
VI.1.4.1.3.2 Cuenta bancaria de BRÓKER 1 en un banco extranjero.	133
VI.1.4.1.3.3 Fideicomiso BRÓKER 1 en el que se encuentran involucrados los controladores del GIE GRUPO LOGRA.	135
VI.1.4.1.4. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, decidieron traspasar las operaciones que realizaba BRÓKER 1 en PUERTO PROGRESO a BRÓKER 2 y toman decisiones sobre operaciones de BRÓKER 2.....	136
VI.1.4.1.4.1 Transferencia de las operaciones de BRÓKER 1 a BRÓKER 2.	137
VI.1.4.1.4.2 Personal del GIE GRUPO LOGRA revisa la compra de dominios de Internet para la empresa BRÓKER 2 y realiza el diseño de la hoja membretada.	138
VI.1.5. Intereses comerciales y financieros afines, de tal manera que coordinan sus actividades administrativas, comerciales, jurídicas y/o corporativas para lograr un determinado objetivo común.....	139
VI.2. Principales AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO	140
VI.2.1. GESTIÓN Y SERVICIOS	140
VI.3. Autoridades relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO	141
VI.3.1. SCT	141
VI.3.2. API PROGRESO.....	142
VI.3.2.1. Consejo de Administración	143
VI.3.2.2. Comité de Operación y Comité de Planeación.....	143
VII. Características generales e importancia PUERTO PROGRESO.....	145

025217



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VII.1.	Infraestructura de PUERTO PROGRESO	146
VII.2.	Terminales portuarias	148
VII.2.1.1.	Terminales de Usos Múltiples.....	150
VII.2.1.2.	TERMINAL ESPECIALIZADA de granel agrícola.....	152
VII.2.1.3.	Imposibilidad de una nueva terminal de granel agrícola en PUERTO PROGRESO.	
	153	
VIII.	Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO.....	154
VIII.1.	Características del servicio de transporte marítimo	155
VIII.1.1.	Oferta del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO	156
VIII.1.1.1.	Modalidades de importación de mercancías.....	156
VIII.1.1.2.	Contratos de fletamiento y principales cláusulas.....	158
VIII.1.1.2.1.	Contratos de fletamiento por tiempo	159
VIII.1.1.2.2.	Contratos de fletamiento por viaje	160
VIII.1.1.2.3.	Contratos de fletamiento COA	160
VIII.1.1.2.4.	Cláusulas relevantes en los contratos de fletamiento que realizan los USUARIOS de PUERTO PROGRESO	162
VIII.1.1.3.	Brokeraje y operación logística del transporte marítimo de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO.	164
VIII.2.	Características de los servicios portuarios a las embarcaciones	174
VIII.2.1.	Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna y servicios generales a las embarcaciones	174
VIII.2.2.	Características de los servicios portuarios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías en PUERTO PROGRESO.	175
VIII.2.3.	Oferta de los servicios portuarios en el MERCADO INVESTIGADO	179
VIII.2.4.	Tarifas de los servicios de maniobras para granel agrícola	181
VIII.3.	Características del transporte terrestre	182
VIII.3.1.	Oferta de los servicios de transporte terrestre en el MERCADO INVESTIGADO....	183
VIII.3.2.	Tarifas del servicio de transporte terrestre	184
VIII.3.3.	Modelo de contratación del transporte terrestre de granel agrícola.....	184
VIII.4.	Demanda de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO	187
VIII.4.1.	Contratación del SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA y modalidad FOB en el PUERTO PROGRESO.....	190

VERSIÓN PÚBLICA

VIII.4.2. Contratación del servicio de transporte marítimo y servicio portuario con el GIE GRUPO LOGRA en la modalidad CIF.....	192
VIII.4.3. Participación de USUARIOS.....	193
IX. Determinación del MERCADO RELEVANTE.....	196
IX.1. Posibilidades de sustituir el servicio en el MERCADO RELEVANTE: fracción I del artículo 58 de la LFCE	198
IX.1.1. Sustitución desde la perspectiva de la oferta	198
IX.1.1.1. Operación indistinta al realizar las MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL ESPECIALIZADA y en la TERMINAL PÚBLICA	201
IX.1.1.2. Tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE	205
IX.1.1.3. Enmienda de buques entre la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA.....	206
IX.1.1.4. Sustitutos del servicio en el MERCADO RELEVANTE desde el punto de vista de la oferta	209
IX.1.2. Sustitución desde la perspectiva de la demanda.....	210
IX.1.2.1. Modalidad de contratación del servicio del MERCADO RELEVANTE	212
IX.1.2.2. USUARIOS son indiferentes al tipo de maniobra utilizada en el PUERTO PROGRESO	214
IX.1.2.3. Sustitutos del servicio del MERCADO RELEVANTE desde el punto de vista de la demanda	216
IX.1.3. Conclusión de sustitución.....	217
IX.2. Delimitación geográfica del mercado relevante: fracciones II y III del artículo 58 de la LFCE.	217
IX.2.1. Fracción II, del artículo 58 de la LFCE	217
IX.2.2. Fracción III, del artículo 58 de la LFCE.....	219
IX.3. Restricciones normativas que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos, fracción IV del artículo 58 de la LFCE	221
IX.4. Otros criterios que establezcan las DISPOSICIONES, fracción V del artículo 58 de la LFCE.	223
X. Falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE	225
X.1. Participación de mercado, capacidad de restringir el abasto y capacidad de fijar precios en el MERCADO RELEVANTE: fracción I del artículo 59 de la LFCE.....	225
X.1.1. Participación de mercado en el servicio del MERCADO RELEVANTE	226

X.1.2.	Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios o restringir el abasto.	226
X.1.2.1.	Fijación de precios para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.	227
X.1.2.2.	Capacidad para restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE	231
X.2.	Existencia de barreras a la entrada: fracción II del artículo 59 de la LFCE.....	233
X.2.1.	Barreras a la entrada por costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, tecnología o canales de distribución eficientes: fracción I del artículo 7 de las DISPOSICIONES	234
X.2.2.	Barreras de entrada del tipo económicas: fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES	235
X.2.3.	Barreras de tipo normativas: fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES ..	237
X.2.4.	Barreras por la inversión en publicidad para que una marca o nombre comercial tenga presencia en el mercado: fracción IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES	238
X.2.5.	Barreras que limitan la competencia en los mercados internacionales: fracción V del artículo 7 de la DISPOSICIONES	239
X.2.6.	Barreras constituidas por prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS: fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES	239
X.2.7.	Barreras constituidas por actos o disposiciones jurídicas que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios: fracción VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES	239
X.3.	La existencia y poder de sus competidores: fracción III del artículo 59 de la LFCE ..	239
X.4.	Las posibilidades de acceso a fuentes de insumos: fracción IV del artículo 59 de la LFCE	240
X.5.	El comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS: fracción V del artículo 59 de la LFCE	240
X.6.	Los demás criterios que se establezcan en las DISPOSICIONES, fracción VI del artículo 59 de la LFCE	241
X.6.1.	Fracción I, del artículo 8 de las DISPOSICIONES.....	241
X.6.2.	Fracción II, del artículo 8 de las DISPOSICIONES	242
X.6.3.	Fracción III, del artículo 8 de las DISPOSICIONES	242
XI.	Barreras a la competencia y efectos anticompetitivos.	243

VERSIÓN PÚBLICA

XI.1. Efectos de la Barrera 1. Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO	245
XI.1.1. Efecto anticompetitivo 1: Sobreprecio en la intermediación del servicio de transporte marítimo	246
XI.1.1.1. Incremento de la tarifa en la intermediación del servicio de transporte marítimo que cobra al USUARIO a través de BRÓKER 1/ BRÓKER 2 y/o GRUNAPE.....	246
XI.1.1.1.1. Sobreprecio bajo la modalidad FOB	248
XI.1.1.1.2. Sobreprecio bajo la modalidad CIF.....	251
XI.1.1.1.3. Sobreprecio no justificado por la intermediación del flete marítimo.....	252
XI.1.1.2. Reputación de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad	254
XI.1.1.2.1. Discriminación de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo entre USUARIOS.....	254
XI.1.1.2.1.1 Subsidio de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo bajo la modalidad FOB mediante el mecanismo de despachos y demoras	262
XI.1.1.2.2. Discriminación de USUARIOS que contratan a través de la modalidad CFR.	264
XI.1.1.2.2.1 Trato discriminatorio en el cobro de las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE	265
XI.1.1.2.2.2 Pago de enmiendas.....	269
XI.1.1.3. Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad	271
XI.1.1.3.1. Incentivos del GIE GRUPO LOGRA para generar la externalidad del sobreprecio, como resultado de ejercer el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE	271
XI.1.1.3.2. Teoría del “single monopoly profit” y elusión regulatoria	275
XI.1.1.4. Efectos anticompetitivos que persisten tras el cambio de contratación con los brókers BRÓKER 1 a BRÓKER 2.....	277
XI.2. Efectos de la Barrera 2. Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima	279
XI.2.1. Efecto anticompetitivo 2.1: La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias, desincentiva a los	281

USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios competidores compitan libremente.....	279
XI.2.1.1. Simulación selectiva de demoras en el SERVICIO INTEGRADO para los USUARIOS que importan en modalidad FOB	281
XI.2.1.2. Simulación de demoras como mecanismo para extraer rentas.....	285
XI.2.1.3. Demoras y Despachos de USUARIOS que importan mediante la modalidad CIF 289	
XI.2.2. Efecto anticompetitivo 2.2: Establecer en el POA un ritmo de descarga inferior al ritmo real, junto con la asimetría de la información sobre los ritmos reales de descarga, impide que los intermediarios competidores ofrezcan tarifas competitivas, lo que genera una posible barrera a la competencia.....	292
XI.3. Efectos de la Barrera 3. Tarifas máximas e históricas en el MERCADO INVESTIGADO.296	
XI.3.1. Efecto anticompetitivo 3. Esquema de tarifas con referentes históricos y tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE no permite trasladar eficiencias al USUARIO 296	
XI.3.1.1. Esquema de tarifas histórico.....	296
XI.3.1.1.1. Esquema de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que no obedece a una estructura de costos.....	299
XI.3.1.1.2. Casos consolidados.....	300
XI.3.1.2. Descuentos sobre la tarifa máxima como mecanismo discriminatorio.	301
XII. Medidas Correctivas304	
XII.1. Descripción de medidas y recomendaciones, así como los efectos anticompetitivos que atienden. 321	
XII.1.1. Medidas correctivas y recomendaciones para eliminar la Barrera 1: Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación marítima hacia el PUERTO DE PROGRESO.321	
XII.1.1.1. <i>Medida A.1.</i>	321
XII.1.1.2. <i>Medida A.2.</i>	324
XII.1.1.3. <i>Recomendación A.1.</i>	327
XII.1.1.4. <i>Recomendación A.2.</i>	327
XII.1.2. Medidas correctivas y recomendaciones para eliminar la Barrera 2. Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto a los ritmos de descarga y a los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.328	

XII.1.2.1. Medidas y Recomendaciones para eliminar la Barrera 2, respecto a su Efecto 2.1: La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS de contratar con terceros e impide que los intermediarios competidores compitan libremente.....	328
XII.1.2.1.1. Medida B.1.....	328
XII.1.2.1.2. <i>Recomendación B.1.</i>	329
XII.1.2.2. Medidas y Recomendaciones para eliminar la Barrera 2, respecto a su Efecto 2.2: La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.....	330
XII.1.2.2.1. <i>Medida B.2.</i>	330
XII.1.2.2.2. <i>Recomendación B.2.</i>	331
XII.1.3. Medidas correctivas y recomendaciones para eliminar la Barrera 3. Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, y tarifa del servicio en el MERCADO RELEVANTE.....	331
XII.1.3.1. <i>Medida C.1.</i>	331
XII.1.3.2. <i>Recomendación C.1.</i>	332
XII.1.3.3. <i>Recomendación C.2.</i>	333
XII.2. Análisis de los principios de efectividad, restricción y eficiencia de las medidas propuestas.....	333
XII.2.1. Examen de efectividad: Eliminación de los problemas de competencia efectiva relacionados con los efectos anticompetitivos de las barreras a la competencia en el MERCADO INVESTIGADO.	335
XII.2.1.1. Efectividad para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos anticompetitivos	335
XII.2.1.1.1. Efectividad para eliminar la Barrera 1 y sus efectos anticompetitivos ..	335
XII.2.1.1.2. Efectividad para eliminar la Barrera 2 y sus efectos anticompetitivos. .	338
XII.2.1.1.3. Efectividad para eliminar la Barrera 3 y sus efectos anticompetitivos. .	341
XII.2.2. Examen de eficiencia: las medidas propuestas generan incrementos en eficiencia en el MERCADO INVESTIGADO.	344
XII.2.2.1. Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 1 y sus efectos anticompetitivos: Medida A.1, recomendación A.1 y Recomendación A.2.....	344
XII.2.2.2. Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 2 y sus efectos anticompetitivos: Medida B.1., Medida B.2, Recomendación B.1. y Recomendación B.2.	347

025223



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

XII.2.2.2.1.	Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 2 respecto a su Efecto 2.1: Medida B.1. y Recomendación B.1.	347
XII.2.2.2.2.	Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 2 respecto a su Efecto 2.2: Medida B.2. y Recomendación B.2.	348
XII.2.2.2.3.	Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 3 y sus efectos anticompetitivos: Medida C.1., Recomendación R.1. y Recomendación R.2.	350
XII.2.3.	Examen de mínima restricción: Las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE.	352
XII.2.3.1.	Desincorporación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.	352
XII.2.3.2.	Desincorporación del servicio de intermediación marítima.	353
XII.3.	Calendario de aplicación de las medidas correctivas	354
	Medida A.2.....	356
	Recomendación A.2.	361
<i>M</i> <i>R</i> <i>P</i> <i>Af</i>	XIII. Resolutivos	362
XIV. Anexos	364	
XIV.1.	Anexo 1: Información que vincula a BRÓKER 1 y BRÓKER 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA	364
XIV.1.1.	José Manuel Diaz Rubio, Juan Manuel Diaz Roche y Gerardo Antonio Diaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, toman decisiones sobre operaciones administrativas y logísticas de BRÓKER 1.....	364
XIV.1.1.1.	Juan Manuel Díaz Roche toma las decisiones respecto a los asuntos administrativos de BRÓKER 1, pues la administración de BRÓKER 1 se encuentra en otro país.	364
XIV.1.1.1.1.	Decisiones de Juan Manuel Díaz Roche sobre BRÓKER 1 en el año dos mil doce.	364
XIV.1.1.1.2.	Decisiones de Juan Manuel Díaz Roche sobre BRÓKER 1 en el año dos mil dieciséis.	370
XIV.1.1.2.	José Manuel Díaz Rubio tiene facultades de representación legal sobre BRÓKER 1.	376
XIV.1.1.3.	Juan Manuel Díaz Roche conoce y decide sobre las finanzas de BRÓKER 1, pues da instrucciones a personal del GIE GRUPO LOGRA para pagar por los servicios secretariales que recibe BRÓKER 1.	379

XIV.1.1.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA en México realiza las operaciones de BRÓKER 1 y los controladores del GIE GRUPO LOGRA tienen conocimiento, dado que se les reporta. 381

XIV.1.1.4.1. Personal del GIE GRUPO LOGRA envía presentación a la junta del consejo de GRUPO LOGRA, que contiene información de BRÓKER 1 y lo reconoce como parte de su división logística.....381

XIV.1.1.4.2. Organigrama corporativo donde BRÓKER 1 aparece como parte del GIE GRUPO LOGRA.384

XIV.1.1.4.3. Personal del GIE GRUPO LOGRA presenta a Gerardo Antonio Díaz Roche y a Juan Manuel Díaz Roche reportes mensuales de las comisiones de BRÓKER 1....385

XIV.1.1.4.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA aclaró el saldo a favor del BRÓKER 1 ante el NAVIERO, reportándolo a José Manuel Díaz Rubio.386

XIV.1.1.4.5. Personal del GIE GRUPO LOGRA reporta a Gerardo Antonio Díaz Roche demoras de una empresa que únicamente contrata con BRÓKER 1.387

XIV.1.1.4.6. Personal del GIE GRUPO LOGRA reporta a Gerardo Antonio Díaz Roche la negociación de las tarifas de maniobras de una empresa cuando le presta el servicio de intermediación marítima a sus barcos y cuando no.....389

XIV.1.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA conoce información del BRÓKER 1 y atiende operaciones logísticas día a día390

XIV.1.2.1. Seguimiento por parte del personal del GIE GRUPO LOGRA de las operaciones de BRÓKER 1.....390

XIV.1.2.1.1. Personal del GIE GRUPO LOGRA exige el pago de demoras de BRÓKER 1 a un tercero. 390

XIV.1.2.1.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA revisa los cómputos de tiempo entre BRÓKER 1 y un proveedor de grano.....391

XIV.1.2.1.3. Personal del GIE GRUPO LOGRA elabora facturas de BRÓKER 1 para un proveedor de grano.....397

XIV.1.2.1.4. Cotización por parte de personal del GIE GRUPO LOGRA de un seguro marítimo para BRÓKER 1.....400

XIV.1.2.1.5. Personal del GIE GRUPO LOGRA da indicaciones a un tercero para transferir dinero a la cuenta bancaria de BRÓKER 1.420

XIV.1.2.1.6. Personal del GIE GRUPO LOGRA se encuentra a cargo del seguimiento de depósitos que un tercero realiza a BRÓKER 1, por concepto de una deuda.423

XIV.1.2.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA realiza operaciones entre BRÓKER 1, el NAVIERO y su representante.425

025225



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

XIV.1.2.2.1. Facturas a BRÓKER 1 por concepto del cálculo de despachos y demoras con saldo a favor de el NAVIERO y su representante.....	425
XIV.1.2.2.1.1. Factura de veintiocho de julio de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	425
XIV.1.2.2.1.2. Factura de veintiocho de julio de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	434
XIV.1.2.2.1.3. Factura de nueve de agosto de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	443
XIV.1.2.2.1.4. Factura de veintidós de septiembre de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	451
XIV.1.2.2.1.5. Factura de veintidós de septiembre de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	462
XIV.1.2.2.1.6. Factura de veintitrés de septiembre de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	470
XIV.1.2.2.1.7. Factura de cuatro de octubre de dos mil dieciséis dirigido a BRÓKER 1.....	479
XIV.1.2.2.1.8. Factura de cuatro de octubre de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	488
XIV.1.2.2.1.9. Factura de veinte de octubre de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.....	498
XIV.1.2.2.1.10. Factura de veintisiete de octubre de dos mil dieciséis a la empresa BRÓKER 1.....	505
XIV.1.2.3. Conciliación de los cómputos de tiempo entre el representante del NAVIERO y BRÓKER 1 por la prestación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO, hecha por personal del GIE GRUPO LOGRA.....	514
XIV.1.2.3.1. Conciliación del cómputo de demoras en favor del representante del NAVIERO durante dos mil dieciséis.....	514
XIV.1.2.3.1.1. El representante del NAVIERO envió en julio de dos mil dieciséis el estado de cuenta de viajes de BRÓKER 1 a personal del GIE GRUPO LOGRA para solicitar la conciliación de los mismos.....	514
XIV.1.2.3.1.2. El representante del NAVIERO envió en agosto de dos mil dieciséis el estado de cuenta de viajes de BRÓKER 1 a personal del GIE GRUPO LOGRA para solicitar la conciliación de los mismos.....	516

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.2.3.1.3. Conciliación de cómputos de tiempo entre personal del GIE GRUPO LOGRA y el representante del NAVIERO, de los fletes entre entre el NAVIERO y BRÓKER 1.....	518
XIV.1.2.3.1.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA realizó pagos, en nombre de BRÓKER 1, como consecuencia de demoras por fletes que prestó el NAVIERO.....	522
XIV.1.2.3.1.5. Conciliación de cómputos de tiempo entre personal del GIE GRUPO LOGRA y el representante del NAVIERO, de los fletes para el dos mil quince entre el NAVIERO y BRÓKER 1	525
XIV.1.3. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, tienen acceso a información exclusiva y control financiero de BRÓKER 1.....	527
XIV.1.3.1. Presentaciones del GIE GRUPO LOGRA que señala las actividades comerciales y financieras de BRÓKER 1	527
XIV.1.3.1.1. Presentación del Comité Estratégico Mensual de dos mil trece del GIE GRUPO LOGRA que contiene los ingresos de BRÓKER 1.....	527
XIV.1.3.1.2. Presentación del Comité Estratégico Mensual de dos mil dieciséis del GIE GRUPO LOGRA que contiene los ingresos de BRÓKER 1.....	528
XIV.1.3.2. Cuenta bancaria de BRÓKER 1 en un banco extranjero.....	530
XIV.1.3.2.1. Préstamos de Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche pagados de la cuenta de BRÓKER 1 en un banco extranjero.	530
XIV.1.3.2.2. Un banco extranjero envió instrucciones a personal del GIE GRUPO LOGRA para autorizar transferencias entre las cuentas de GRUNAPE, BRÓKER 1, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Cámara Roche en dicha institución.....	540
XIV.1.3.3. Fideicomiso del BRÓKER 1 en el que se encuentran involucrados los controladores del GIE GRUPO LOGRA.....	546
XIV.1.3.3.1. José Manuel Díaz Rubio es signatario de dos fideicomisos, uno de ellos de BRÓKER 1. 546	
XIV.1.4. José Manuel Diaz Rubio, Juan Manuel Diaz Roche y Gerardo Antonio Diaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, decidieron traspasar las operaciones que realizaba BRÓKER 1 en el PUERTO DE PROGRESO a BRÓKER 2 y toman decisiones sobre operaciones de BRÓKER 2.550	
XIV.1.4.1. Transferencia de las operaciones de BRÓKER 1 a BRÓKER 2.....	550
XIV.1.4.1.1. Personal del GIE GRUPO LOGRA interviene en las negociaciones comerciales entre BRÓKER 1 y un NAVIERO.....	550
XIV.1.4.1.1.1. Propuesta de contrato de fletamiento entre el NAVIERO y BRÓKER 1, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en mayo de dos mil dieciséis.....	550

XIV.1.4.1.1.2.	Propuesta de contrato de fletamiento entre el NAVIERO y BRÓKER 2, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en julio de dos mil dieciséis.....	555
XIV.1.4.1.1.3.	Propuesta de garantía de fletamiento entre BRÓKER 2 y el NAVIERO, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en agosto de dos mil dieciséis.	564
XIV.1.4.1.2.	Cambio de BRÓKER 1 a BRÓKER 2 en la carta de garantía proporcionada por el NAVIERO, que firma GRUPO LOGRA como garante de BRÓKER 2.	572
XIV.1.4.1.3.	Carta de garantía entre el NAVIERO y BRÓKER 2, que firma GRUPO LOGRA como garante de BRÓKER 2.	574
XIV.1.4.2.	Personal del GIE GRUPO LOGRA revisa la compra de dominios de Internet para la empresa BRÓKER 2 y realiza el diseño de la hoja membretada.	577
XIV.2.	Anexo 2. Integración de las bases de datos de servicios de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre.	579
XIV.2.1.	Conformación del “Anexo 2 Logra”	582
XIV.2.1.1.	Homologación de variables	582
XIV.2.1.2.	Conformación de GIE o Grupos que guardan alguna relación comercial: variable GIE586	
XIV.2.1.3.	Eliminación de variables	587
XIV.2.1.4.	Construcción de variables.....	587
XIV.2.2.	Conformación del “Anexo rendimientos Logra”.....	588
XIV.2.3.	Conformación del “Anexo 3 Logra”	590
XIV.2.4.	Conformación del “Anexo 4 Logra”	590
XIV.2.5.	Conformación del “Anexo 5 Logra”	591
XIV.2.6.	Conformación del “Anexo demoras y despachos GIE”	591
XIV.2.7.	Conformación del “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”.....	592
XIV.2.8.	Conformación del “Anexo marítimo Naviero”	592
XIV.2.9.	Conformación del “Anexo marítimo API”	593
XIV.2.10.	Conformación del “Anexo arribo de buques”	594
XIV.2.11.	Conformación del “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo”	595
XIV.2.12.	Conformación del “Anexo 5 Logra-Anexo 2 Logra”	596
XIV.2.13.	Conformación del “Anexo 5 Logra-Naviero Marítimo”.	596
XIV.2.14.	Conformación del “Anexo 2 Logra-API Marítimo”.....	596

XIV.3. Anexo 3. Descripción de la conformación de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas BRÓKER 1, GRUNAPE y MULTISUR	597
XIV.3.1. BRÓKER 1	598
XIV.3.1.1. Ingresos.....	598
XIV.3.1.2. Costos	608
XIV.3.1.3. Gastos	611
XIV.3.1.4. Estado de resultado BRÓKER 1 2010-2016: utilidades brutas y utilidades netas	
611	
XIV.3.2. GRUNAPE.....	612
XIV.3.2.1. Ingresos.....	613
XIV.3.2.2. Costos	614
XIV.3.2.3. Gastos	615
XIV.3.2.4. Estado de resultado GRUNAPE 2010-2016: utilidades brutas y utilidades netas	
615	
XIV.3.3. MULTISUR	616
XIV.3.3.1. Ingresos.....	617
XIV.3.3.2. Costos	618
XIV.3.3.3. Gastos	619
XIV.3.3.4. Estados de resultados MULTISUR.....	619
XIV.3.4. Indicadores financieros: ROA Y ROE	621
XIV.4. Anexo 4. Análisis de regresión lineal.....	622
XIV.4.1. Descripción de variables.....	623
XIV.4.2. Primera regresión.....	628
XIV.4.3. Segunda regresión.....	631
XIV.4.4. Tercera regresión	632
XIV.4.5. Regresión final.....	633



Ciudad de México, a catorce de septiembre de dos mil dieciocho.- Vistas las constancias que integran el expediente administrativo al rubro citado, relativo a la investigación en los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en el PUERTO PROGRESO, que inició la AUTORIDAD INVESTIGADORA,¹ toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, derivado de la posible existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que pueden generar efectos anticompetitivos, con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, de la CPEUM, así como en los artículos 1, 2, 3, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III de la LFCE; 1, 2, 12 y 105 de las DISPOSICIONES; y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI del ESTATUTO, se emite el presente **dictamen preliminar** que ordena a empresas que forman parte del GIE GRUPO LOGRA y recomienda a las Autoridades las medidas correctivas² que se consideran necesarias para eliminar las barreras al funcionamiento eficiente en el MERCADO INVESTIGADO, es decir, de los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en el PUERTO PROGRESO, conforme a lo siguiente:

Glosario de Términos

Para los efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR, se entenderá por:

Concepto	Descripción
ADMINISTRADOR PORTUARIO	El titular de una concesión para la administración portuaria integral. ³
AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES	Es la persona física o moral que actúa en nombre del NAVIERO, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, para realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación. ⁴
AGENTE ECONÓMICO	Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas,

¹ De conformidad con el acuerdo de inicio de treinta de noviembre de dos mil dieciséis, cuyo extracto fue publicado en el DOF el ocho de diciembre de dos mil dieciséis, así como en los acuerdos de ampliación emitidos el diecinueve de junio de dos mil dos mil diecisiete y el cinco de enero de dos mil dieciocho, publicados el diecinueve de junio de dos mil diecisiete y el ocho de junio de dos mil dieciocho respectivamente en el sitio de Internet de avisos de la AUTORIDAD INVESTIGADORA de la COMISIÓN.

² Artículo 94, fracción VII, incisos a y b, de la LFCE.

³ Artículo 2, fracción IX, de la LP.

⁴ Artículo 22, fracción II, de la LNCM.

VERSIÓN PÚBLICA

	fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica. ⁵
ALMACENAMIENTO TEMPORAL O TRANSITORIO	Almacenamiento de la carga de granel agrícola que se presta durante la descarga del grano a los silos o bodegas.
API PROGRESO	Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V.
AUTORIDAD INVESTIGADORA	Autoridad Investigadora de la COMISIÓN.
AVÍCOLA MAYAB	Conjunto de empresas conformado por las siguientes sociedades: * [REDACTED]
BACHOCO	Bachoco, S.A. de C.V.
BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA	Regulación Tarifaria a los títulos de concesión de las Administraciones Portuarias Integrales que se indican. Publicadas en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y nueve.
BRÓKER 1	*
BRÓKER 2	*
CFR	Abreviatura de la palabra en inglés “Cost and Freight” (Costo y Flete, por su traducción en español), condición del comercio internacional (“incoterm”) que refiere a las operaciones de compraventa donde el vendedor (proveedor de grano) entrega la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen, por lo que contrata y paga los costos y el flete necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino acordado con el comprador (dueño del grano).
CIF	Condiciones de comercio internacional (“incoterm”) que se utiliza para compraventas internacionales (“Cost, Insurance and Freight”) (Costo, Seguro y Flete), por su traducción en español, significa que el vendedor entrega la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen, asimismo, contrata y paga los costos, seguro y el flete necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino acordado con el comprador.

⁵ Artículo 3, fracción I, de la LFCE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025231



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

COA	Contrato de fletamiento por volumen utilizado para el transporte marítimo ("Contract Of Affreightment", por su traducción en español), donde el fletador y el fletante acuerdan diversos viajes y volúmenes de mercancía para ser movilizados durante un periodo de tiempo. ⁶
COMERCIALIZADORA	Comercializadora Mayorista del Golfo, S.A. de C.V.
COMISIÓN	Comisión Federal de Competencia Económica.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
DICTAMEN PRELIMINAR	Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2016.
DISPOSICIONES	Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica publicadas el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
ESTATUTO	Estatuto Orgánico de la COMISIÓN publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.
EXPEDIENTE	Los autos de la presente investigación radicada en el expediente IEBC-002-2016.
FLETERA ATLANTE	Fletera Atlante, S.A. de C.V.
FOB	Abreviatura de la palabra en inglés <i>Free on board</i> (Franco a Bordo, por su traducción en español), que refiere a las condiciones del comercio internacional ("incoterm") que se utiliza en las operaciones de compraventa donde el vendedor (proveedor de grano) entrega la mercancía a bordo del buque designado por el comprador (dueño del grano), en el puerto de embarque designado.
GESTIÓN Y SERVICIOS	Gestión y Servicios Portuarios de México, S.A. de C.V.
GIE	Grupo de Interés Económico.
GIE GRUPO LOGRA	Grupo de Interés Económico presumiblemente conformado por las empresas BRÓKER 1, BRÓKER 2, GRUPO LOGRA, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR.

⁶ Información visible a folio 023090 del EXPEDIENTE.



025232

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

GRUMA	Gruma, S.A.B. de C.V.
GRUNAPE	Grupo Naviero Peninsular, S.A. de C.V.
GRUPO KUO	Grupo KUO, S.A.B. de C.V.
GRUPO LOGRA	Grupo Logra, S. de R.L. de C.V.
HISA	Distribuidora Hisa, S.A. de C.V.
INDUSTRIALES UNIDOS	Conjunto de empresas conformadas por las siguientes sociedades: i) * [REDACTED]
INDUSTRIAS BACHOCO	Industrias Bachoco, S.A.B. de C.V.
INTERINDUSTRIAS	* [REDACTED]
LA	Ley Aduanera publicada en el DOF el quince de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, cuya última reforma se hizo el dos de febrero de dos mil seis.
LCPAF	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y tres.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
LNCM	Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada en el DOF el primero de junio de dos mil seis.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis y reformada por última vez el quince de junio de dos mil dieciocho.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

LORGAM	Alimentos Balanceados Lorgam, S.A. de C.V.
LP	Ley de Puertos publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres.
MANIOBRA DIRECTA	Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de grúas y almejas del buque, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle y de éstas, directo a camión.
MANIOBRA ESPECIALIZADA	Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de grúas y almejas del buque, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento.
MARINA MERCANTE	Dirección General de Marina Mercante de la SCT.
MASECA	Compañía Nacional Almacenadora, S.A. de C.V.
MERCADO INVESTIGADO	Mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO.
MERCADO RELEVANTE	En su dimensión producto y geográfica, corresponde a la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA en PUERTO PROGRESO.
MULTISUR	Multisur, S.A. de C.V.
NAVEGA PROGRESO	Navega Progreso, S.A. de C.V.
NAVIERO O ARMADOR	Persona física o moral que realiza las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad las embarcaciones. Asimismo, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones, o del espacio de éstos. ⁷

⁷ Se aclara que el artículo 2, fracción IX, de la LNCM, define al naviero o armador como la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones. Por otro lado, el artículo 2, fracción IX, de la LNCM, define al operador como la persona física o moral, que, sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que, a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador. Para el caso en particular, como se

VERSIÓN PÚBLICA

NORDEN	Dampskibsselskabet Norden A/S
PACNAV DE MÉXICO	Pacnav de México, S.A. de C.V.
PACNAV PANAMÁ	Pacnav, S.A.
POA	Programa Operativo Anual de API PROGRESO. ⁸
PLENO	Es el órgano de gobierno de la COMISIÓN integrado por siete Comisionados, incluyendo a la Comisionada Presidenta. ⁹
PMDP-2020	Programa maestro de desarrollo portuario de PUERTO PROGRESO actualmente vigente durante el periodo de dos mil quince a dos mil veinte. ¹⁰
PROTEÍNAS Y OLEICOS	Proteínas y Oleicos, S.A. de C.V.
PUERTO PROGRESO	Puerto de Progreso en el Estado de Yucatán.
REGLA O REGLAS DE OPERACIÓN	Reglas de Operación de PUERTO PROGRESO de diciembre dos mil once, así como su modificación de diez de mayo de dos mil diecisiete. ¹¹
RLP	Reglamento de la Ley de Puertos publicado en el DOF el veintiuno de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro.
SAT	Servicio de Administración Tributaria.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SERVICIO INTEGRADO ¹²	Comprende los siguientes servicios: * [REDACTED]

explica en la sección **Características del servicio de transporte marítimo**, es una persona la que realiza las funciones tanto de naviero como de operador, razón por la cual se homologan las definiciones.

⁸ Disponible en: <https://www.puertosyucatan.com/qs/poa.htm>

⁹ Artículo 3, fracción XIII, de la LFCE.

¹⁰ Disponible en: <https://www.puertosyucatan.com/qs/pmdp.htm>

¹¹ Disponible en: https://www.puertosyucatan.com/qs/files/reglas_de_operacion.pdf y folio 024558 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “Reglas de Operación Progreso Vigente”.

¹² Definición tomada de los diversos servicios que comprende el servicio integrado que ofrece el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE a los USUARIOS, donde este último es libre de elegir si así conviene a sus intereses cualquiera de los servicios señalados.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025235



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



SERVICIO RELEVANTE	Consiste en el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA.
SUMASA	Suministros de Maíz del Mayab, S.A. de C.V.
TERMINAL ESPECIALIZADA	Área pública de PUERTO PROGRESO, que se encuentra en el muelle ocho (8).
TERMINAL PÚBLICA	Área pública de PUERTO PROGRESO, que se encuentra en el muelle siete (7).
THBO	Toneladas Hora Buque en Operación, unidad de medida de rendimiento para las maniobras que se calcula de la siguiente forma: Toneladas operadas / [Inicio de operaciones buque – Fin de Operaciones buque]
TÍTULO DE CONCESIÓN	Título otorgado a la API PROGRESO para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que componen el recinto portuario de Progreso, Yucatán.
TL DEL SUR	TL del Sur, S.A. de C.V.
USUARIO O USUARIOS	Persona física o moral propietaria del granel agrícola, que solicita la importación final de dicha carga vía PUERTO PROGRESO.

I. Extracto del DICTAMEN PRELIMINAR

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-002-2016, EMITIDO EL CATORCE DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL DIECIOCHO.

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2016 disponible en www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica (AUTORIDAD INVESTIGADORA) realizó la investigación en los mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en Puerto Progreso (MERCADO INVESTIGADO), misma que concluyó con la emisión del dictamen preliminar del Expediente IEBC-002-2016 (EXPEDIENTE). Toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar que no existen condiciones de

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

competencia efectiva, derivado de la posible existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, se emite el presente **dictamen preliminar** que ordena al Grupo de Interés Económico denominado GIE GRUPO LOGRA (GIE GRUPO LOGRA) y recomienda a las Autoridades Públicas las medidas correctivas¹³ que se consideran necesarias para eliminar las posibles barreras al funcionamiento eficiente en el MERCADO INVESTIGADO (DICTAMEN PRELIMINAR), es decir, de los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en el Puerto de Progreso en el Estado de Yucatán (PUERTO PROGRESO). Lo anterior, con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), así como en los artículos 1, 2, 3, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); 1, 2, 12 y 105 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES); y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el Mercado Relevante, que en su dimensión producto y geográfica consiste en la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de maniobra directa¹⁴ y/o maniobra especializada¹⁵ que se ofrece en PUERTO PROGRESO (MERCADO RELEVANTE). Lo anterior a causa de la posible existencia de las siguientes **barreras a la competencia**:

Barrera 1. Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.

Barrera 2. Asimetrías de información generadas por Multisur, S.A. de C.V. (MULTISUR) respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Barrera 3. Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Las posibles barreras en el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO son generadas por el GIE GRUPO LOGRA, conformado por las empresas Bróker 1, Bróker 2, Grupo Logra, S. de R.L. de C.V. (GRUPO LOGRA), Grupo Naviero Peninsular, S.A. de C.V. (GRUNAPE), MULTISUR y TL del Sur, S.A. de C.V. (TL DEL SUR). La conformación del GIE GRUPO LOGRA le permite mantener una estructura de integración vertical que genera posibles efectos

¹³ Artículo 94, fracción VII, incisos a y b, de la LFCE.

¹⁴ Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas del mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle y de estas directo a camión.

¹⁵ Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas del mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento.

025237



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

VERSIÓN PÚBLICA

Expediente IEBC-002-2016

anticompetitivos en la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola y la intermediación para el transporte marítimo, necesarios para la importación de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO.

En el Dictamen Preliminar se describen inicialmente las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para iniciar la investigación (*Capítulo II*) y la cronología de la investigación (*Capítulo III*). Posteriormente, se expone el MERCADO INVESTIGADO (*Capítulo IV*), se describe el marco jurídico aplicable en los mercados que lo conforman (*Capítulo V*), los Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y las autoridades relacionadas con en el mismo (*Capítulo VI*). En seguida se describe la importancia de PUERTO PROGRESO (*Capítulo VII*) y, posteriormente, se analizan las características económicas de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO (*Capítulo VIII*). Todo ello para contextualizar el análisis y la determinación del mercado relevante, conforme al artículo 58 de la LFCE (*Capítulo IX*), y las condiciones de competencia en dicho mercado, conforme al artículo 59 de la LFCE (*Capítulo X*). La falta de condiciones de competencia en el mercado relevante permite determinar preliminarmente la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que generan efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO (*Capítulo XI*). En consecuencia, se proponen las medidas correctivas necesarias para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos identificados (*Capítulo XII*). Finalmente, se exponen los resolutivos (*Capítulo XIII*).¹⁶

MERCADO INVESTIGADO. Derivado de los elementos de los cuales se allegó esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se determinó que el MERCADO INVESTIGADO comprende los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO.¹⁷

Marco Jurídico. En el Dictamen Preliminar se expone la normatividad aplicable en los mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO.

Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y Autoridades relacionadas. En esta sección se describe al GIE GRUPO LOGRA como el principal Agente Económico que participa en el MERCADO INVESTIGADO. De la información que obra en el EXPEDIENTE se determina la existencia del GIE GRUPO LOGRA por existir coordinación para operar en los mercados entre las siguientes personas morales, a causa de la influencia decisiva o control que ejercen tres personas físicas.

¹⁶ Se incluyen cuatro anexos: 1. Información que vincula a Bróker 1 y Bróker 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA; 2. Integración de las bases de datos de servicios de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre; 3. Descripción de la información de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas Bróker 1, GRUNAPE y MULTISUR; 4. Análisis de regresión lineal.

¹⁷ Incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su importación vía PUERTO PROGRESO.

VERSIÓN PÚBLICA

Sociedades del GIE GRUPO LOGRA que participan en el MERCADO INVESTIGADO	Resumen de su actividad económica
MULTISUR	<p>Sociedad que detenta: i) la cesión parcial de derechos sobre la única TERMINAL ESPECIALIZADA en granel agrícola que existe en PUERTO PROGRESO, y ii) un contrato para la prestación de servicios portuarios en las terminales de usos múltiples de PUERTO PROGRESO.</p> <p>Esta sociedad es el único prestador del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO.¹⁸</p>
GRUPO LOGRA	<p>Sociedad que participa en el MERCADO INVESTIGADO, como integradora de servicios logísticos para las empresas que pertenecen al GIE GRUPO LOGRA y a través de ellas, prestan diversos servicios de intermediación necesarios para la importación de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO y servicios de transporte terrestre.¹⁹</p>
GRUNAPE	<p>Subsidiaria de GRUPO LOGRA cuya actividad comercial en PUERTO PROGRESO es la prestación de los servicios de intermediación (o bróker) nacional de transporte marítimo del GIE GRUPO LOGRA, así como la intermediación para la contratación de servicios portuarios y servicios de trasportación terrestre.</p> <p>GRUNAPE ofrece la contratación de la cadena logística completa en la modalidad FOB, para la importación de graneles agrícolas, es decir, el transporte marítimo desde el puerto de origen a PUERTO PROGRESO, los servicios portuarios en PUERTO PROGRESO, así como el transporte terrestre de PUERTO PROGRESO hacia las instalaciones de los usuarios que realizan la importación de graneles agrícolas (USUARIOS).²⁰</p>

¹⁸ Conforme a la sección Actividad Comercial de MULTISUR del DICTAMEN PRELIMINAR.

¹⁹ Conforme a la sección Actividad comercial de Grupo Logra del DICTAMEN PRELIMINAR.

²⁰ Conforme a la sección Actividad Comercial de GRUNAPE del DICTAMEN PRELIMINAR.



TL DEL SUR	Subsidiaria de GRUPO LOGRA cuya actividad comercial consiste en prestar servicios de transporte terrestre de granel agrícola de PUERTO PROGRESO hacia las instalaciones de los USUARIOS. ²¹
Bróker 1	Sociedad extranjera que prestó servicios de intermediación marítima para la contratación del flete marítimo de granel agrícola hacia PUERTO PROGRESO. Del año dos mil diez a dos mil dieciséis fungió como intermediario marítimo (o bróker) internacional del GIE GRUPO LOGRA. ²²
Bróker 2	Sociedad extranjera que presta los servicios de intermediación marítima para la contratación del flete marítimo de granel agrícola hacia PUERTO PROGRESO. A partir del año dos mil diecisiete, Bróker 2 funge como el nuevo intermediario marítimo (o bróker) internacional del GIE GRUPO LOGRA. ²³

En la sección “Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y Autoridades relacionadas”, también se describen las Autoridades Públicas relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO, se señalan las facultades de la autoridad encargada de la regulación del MERCADO INVESTIGADO, que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Se describen las funciones de la Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V. (API PROGRESO), la cual tiene el TÍTULO DE CONCESIÓN para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la federación que componen PUERTO PROGRESO. Por lo que la regulación, administración y operación de PUERTO PROGRESO se encuentra a cargo de API PROGRESO.

Importancia de PUERTO PROGRESO. Debido a las características geográficas, PUERTO PROGRESO es el único apto para la navegación de altura en la Península de Yucatán, por lo que concentra gran parte de los intercambios comerciales de la región con otros países y con otros puertos de México. Por tal motivo, PUERTO PROGRESO se constituye como un nodo logístico estratégico para el abastecimiento de los estados de la Península de Yucatán, tanto para el consumo básico de la población, como para el abastecimiento de sus sectores industriales y agropecuarios.

Para el manejo de graneles agrícolas, PUERTO PROGRESO cuenta con una terminal especializada de granel agrícola (TERMINAL ESPECIALIZADA), ubicada en el muelle ocho, y con tres terminales públicas, ubicadas en los muelles tres, cuatro y siete. No obstante, en la actualidad sólo la terminal

²¹ Conforme a la sección Actividad Comercial de TL DEL SUR, del DICTAMEN PRELIMINAR.

²² Conforme a la sección Bróker 1 y Bróker 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

²³ Idem.

025240
B7SD

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

ubicada en el muelle siete (TERMINAL PÚBLICA) se encuentra activa y habilitada para realizar las maniobras de granel agrícola de los buques comúnmente utilizados para el transporte de granel. Generalmente, los buques utilizados para transportar estas cargas hacia PUERTO PROGRESO necesitan de un calado que únicamente tienen la TERMINAL ESPECIALIZADA y la TERMINAL PÚBLICA.

Cabe señalar que, de acuerdo con el volumen movilizado, el granel agrícola es el segundo tipo de carga movilizada en PUERTO PROGRESO.

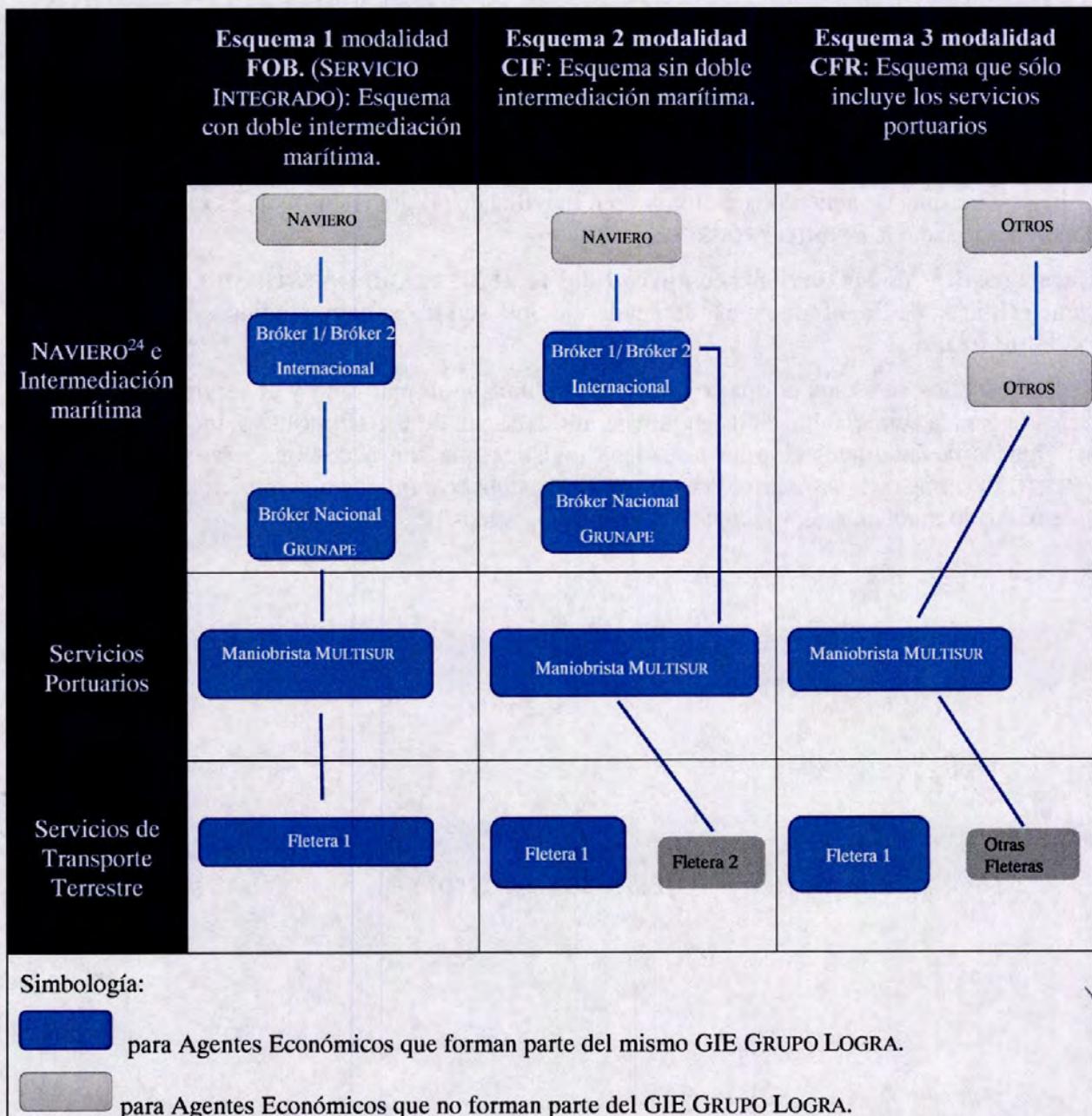
Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO. Se describen las características de la oferta y la demanda de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO.

Respecto de los servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas vía PUERTO PROGRESO, incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su prestación en PUERTO PROGRESO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichos servicios se han prestado y demandado mediante los siguientes esquemas logísticos:

[ESPACIO SIN TEXTO]



VERSIÓN PÚBLICA



²⁴ Persona física o moral que realiza las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad las embarcaciones. Asimismo, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones, o del espacio de éstos.

VERSIÓN PÚBLICA

Cabe señalar que los porcentajes del volumen de grano movilizado en estos tres esquemas logísticos para el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis suman en total 94%. El restante 6% del volumen es importado por los USUARIOS esporádicamente mediante alguna combinación de los casos anteriores, generalmente para rutas que usualmente no se utilizan para llevar carga agrícola a PUERTO PROGRESO.²⁵

Como se observa en el esquema anterior, existen tres formas en las que se contratan los servicios que componen la cadena logística para la importación de granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO, las cuales se explican a continuación:

1. En el **Esquema 1** el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad FOB²⁶ y se allega de los servicios de transporte marítimo, de maniobras y de transporte terrestre a través de dos proveedores de servicios de intermediación marítima, el bróker nacional y el bróker internacional (SERVICIO INTEGRADO).

El único proveedor del **Esquema 1** es el GIE GRUPO LOGRA quien ofrece al USUARIO el SERVICIO INTEGRADO mediante su bróker nacional, GRUNAPE, que coordina y supervisa cada uno de los servicios que lo componen.

En la prestación del servicio de transporte marítimo, GRUNAPE contrata a su vez con un bróker internacional, Bróker 1 o Bróker 2,²⁷ quienes previamente realizan la contratación del flete marítimo con un NAVIERO. Dado que ambos intermediarios marítimos (brókers) presumiblemente forman parte del mismo GIE GRUPO LOGRA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que se trata de una posible simulación de doble intermediación marítima que tiene como efecto elevar los precios del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO tal y como se demuestra en el *Capítulo XI*.

En la prestación de los servicios portuarios, el maniobrista MULTISUR, parte del GIE GRUPO LOGRA, realiza la descarga del granel agrícola del USUARIO en PUERTO PROGRESO. En la prestación de los servicios de transporte terrestre, TL DEL SUR, parte del GIE GRUPO LOGRA, lleva el granel agrícola de PUERTO PROGRESO hasta las instalaciones del USUARIO.

²⁵ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE.

²⁶ Abreviatura de la palabra en inglés *Free on board* (Franco a Bordo, por su traducción en español), en donde el vendedor (proveedor de grano) se obliga a realizar la entrega de la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen pactado con el comprador, dueño de la carga (Usuario). Una vez que el Usuario reciba la carga en el puerto de origen por su proveedor de grano, es responsable de contratar el flete marítimo, los servicios portuarios y el transporte terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones. El contrato de fletamiento que celebra el USUARIO dueño de la carga (fletador), lo celebra directamente con el bróker nacional. A su vez este intermediario celebra otro contrato de fletamiento con un bróker internacional a efecto de que el segundo, contrate con el NAVIERO (fletante) el flete marítimo. Asimismo, el bróker nacional, además de ofrecer el flete marítimo al USUARIO, le ofrece la coordinación de los servicios portuarios y terrestres para llevar el grano desde el puerto de origen hasta las instalaciones del USUARIO.

²⁷ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

Este esquema representa en promedio el 54% del volumen de grano movilizado durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis en PUERTO PROGRESO.²⁸

2. En el **Esquema 2** se explica el caso en el que el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad CIF²⁹. En este caso, el proveedor de grano del USUARIO realiza la contratación directa del flete marítimo mediante el intermediario o bróker internacional del GIE GRUPO LOGRA, Bróker 1 o Bróker 2.³⁰ Los servicios portuarios son necesariamente prestados por el maniobrista, MULTISUR, al ser el único oferente del servicio de maniobra de descarga en PUERTO PROGRESO. El servicio de transporte terrestre se presta por un proveedor que no forma parte del GIE GRUPO LOGRA.

Este tipo de esquema representa el 34% del volumen de grano movilizado durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis en PUERTO PROGRESO.

3. En el **Esquema 3** el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad CFR³¹, sólo contrata los servicios portuarios con el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR. Los servicios de transporte marítimo y los servicios de transporte terrestre para movilizar el grano desde PUERTO PROGRESO hasta las instalaciones del USUARIO son provistos por diversos proveedores que no forman parte del GIE GRUPO LOGRA.

Dicho esquema representa el 6% del volumen de grano movilizado, durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, en PUERTO PROGRESO.

²⁸ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE.

²⁹ Abreviatura de la palabra en inglés “Cost, Insurance and Freight” (Costo, Seguro y Flete, por su traducción en español), en donde el vendedor (proveedor de grano) se obliga a entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de destino pactado con el USUARIO, incluyendo el costo del flete marítimo, así como el seguro y los costos necesarios para transportar la mercancía hasta el puerto de destino. Por su parte, el USUARIO se debe encargar de contratar de manera independiente los servicios portuarios, y el flete terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones. El contrato de fletamiento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el NAVIERO (fletante) o a través de intermediarios. En PUERTO PROGRESO el contrato de fletamiento lo celebra el proveedor de grano con el bróker internacional.

³⁰ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

³¹ Abreviatura de la palabra en inglés “Cost and Freight” (Costo y Flete, por su traducción en español), en donde el proveedor de grano entrega la mercancía hasta el puerto de destino. En este caso, el proveedor es quien se encarga de la contratación del flete marítimo, y los servicios portuarios y el servicio de transporte terrestre son contratados directamente por el proveedor del USUARIO. El contrato de fletamiento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el NAVIERO (fletante) o a través de intermediarios. En PUERTO PROGRESO el contrato de compra de grano que ya incluye el flete marítimo lo celebra el USUARIO con su proveedor.



025244

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Determinación del Mercado Relevante. Dadas las características del MERCADO INVESTIGADO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario centrar su análisis en los servicios portuarios³² necesarios para la importación y comercialización de graneles agrícolas en PUERTO PROGRESO.

Derivado del análisis conforme a los criterios establecidos en el artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en los artículos 5 y 11 de las DISPOSICIONES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que el Mercado Relevante, en su dimensión producto y geográfica, consiste en el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA que se ofrece en PUERTO PROGRESO (MERCADO RELEVANTE).

A continuación, se resumen los principales elementos de dicho análisis:

- El servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO puede prestarse mediante: i) maniobra directa, descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas que tiene integradas el mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle y de éstas directo a camión (MANIOBRA DIRECTA), y/o ii) maniobra especializada, descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas que tiene integradas el mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento (MANIOBRA ESPECIALIZADA). *pv
RE
al*
- La MANIOBRA DIRECTA puede prestarse tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA, mientras que la MANIOBRA ESPECIALIZADA únicamente se puede prestar en la TERMINAL ESPECIALIZADA. Ambos tipos de maniobra son servicios sustitutos entre sí, desde el punto de vista de la oferta y de la demanda.
- Desde el punto de vista de la oferta, la MANIOBRA DIRECTA y la MANIOBRA ESPECIALIZADA son sustitutos entre sí, por lo tanto, ambos conforman el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO, ya que: i) conforme a la información estadística, el oferente realiza tanto MANIOBRAS DIRECTAS como MANIOBRAS ESPECIALIZADAS; ii) el oferente cobra exactamente la misma tarifa por ambos servicios, y iii) debido a la situación de saturación que se da en ocasiones en PUERTO PROGRESO los buques atracan en la

³² De acuerdo con el artículo 2, fracción VII, de la LP son servicios portuarios “Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros medios de transporte”. El artículo 44 de la LP clasifica a los servicios portuarios en: i) servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna (pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje), ii) servicios generales a las embarcaciones (avitallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y iii) servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías (carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto). Éstos últimos son los servicios necesarios para prestar el servicio de maniobras de graneles agrícolas. *JF
87*



TERMINAL PÚBLICA para luego ser movilizados a la TERMINAL ESPECIALIZADA, para evitar que el buque permanezca por más tiempo en zona de fondeo sin ser atendido.

- Desde el punto de vista de la demanda, la MANIOBRA DIRECTA y la MANIOBRA ESPECIALIZADA son sustitutos entre sí, por lo tanto, ambos conforman el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO, ya que, a pesar de las ventajas teóricas en el tiempo de descarga de la MANIOBRA ESPECIALIZADA, en la práctica los USUARIOS son indiferentes entre el tipo de maniobra. En su mayoría, los USUARIOS no distinguen diferencias en los precios o en la oportunidad del servicio debido a la forma en la que contratan con GIE GRUPO LOGRA dicho servicio.
- Los servicios de MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA no tienen sustitutos por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta, puesto que i) por el lado de la demanda, los USUARIOS demandan indistintamente estos servicios precisa y específicamente para descargar graneles agrícolas, que únicamente se atiende con el equipo especializado para este tipo de carga; ii) por el lado de la oferta, la descarga de graneles agrícolas, que por sus características requieren de equipos y espacios especializados, con funcionalidades específicas para cada categoría de producto; y, dadas las características estructurales y restricción de espacio de PUERTO PROGRESO, únicamente en la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA es posible atender la demanda de los USUARIOS.
- La dimensión geográfica para la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola es PUERTO PROGRESO, pues los USUARIOS del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO son comercializadores de granos, cuyas plantas productoras, instalaciones y/o centros de distribución se encuentran principalmente en Mérida y municipios aledaños en la Península de Yucatán.³³
- Para los USUARIOS no es viable acudir a otros puertos mexicanos para allegarse del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola, ya que implicaría costos significativamente mayores en la cadena logística de importación del granel agrícola, principalmente por razones de distancia y traslado respecto de la ubicación de sus instalaciones.

Falta de condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE. Conforme al artículo 59 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, conforme a lo siguiente:

- El Agente Económico GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene el 100% de participación en el MERCADO RELEVANTE. Cabe señalar que existe otra sociedad que cuenta con un permiso para la prestación de maniobras de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA, sin embargo, nunca ha prestado dicho servicio y tampoco cuenta con la infraestructura necesaria para hacerlo.

³³ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

- Asimismo, el GIE GRUPO LOGRA tiene capacidad de fijar precios, toda vez que fija descuentos libremente sobre la tarifa máxima registrada para el servicio en el MERCADO RELEVANTE. No obstante, se observa que las tarifas máximas registradas no constituyen una restricción para el GIE GRUPO LOGRA, pues se encuentran muy por arriba de las tarifas que efectivamente cobra a los USUARIOS, y además no están determinadas con referentes a costos ya que se determinaron antes de otorgarse la cesión parcial de derechos a MULTISUR como se explica en la siguiente sección.
- Adicionalmente, el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad para restringir el ritmo en el abasto en el MERCADO RELEVANTE, mediante dos mecanismos: **i)** desincentiva el uso de la tecnología con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA a los USUARIOS que no contratan su servicio de intermediación marítima mediante el establecimiento de un esquema tarifario discriminatorio, y **ii)** mantiene registrados en el Programa Operativo Anual de API PROGRESO (POA) ritmos promedios de descarga subvalorados, para apropiarse los beneficios de la descarga mediante el SERVICIO INTEGRADO que ofrece.
- Las diversas concesiones, licencias, permisos y autorizaciones que detenta el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, que son necesarias para ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, constituyen una barrera a la entrada de carácter normativo. Asimismo, la normatividad otorga a las terminales especializadas (en el caso en particular a la terminal especializada que maneja el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR), una preferencia en la asignación de posiciones de atraque de PUERTO PROGRESO, lo que le otorga ventaja sobre potenciales competidores para atender los buques graneleros de los USUARIOS.
- Además, se observan las siguientes posibles barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE: **i)** acceso limitado a la tecnología con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA, como son los silos para almacenaje y las bandas semimecanizadas ya que únicamente están al alcance del GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, debido a que es el único Agente Económico que cuenta con una cesión parcial de derechos; **ii)** actualmente no es viable la licitación de una terminal o instalación debido a que PUERTO PROGRESO no cuenta con el espacio físico requerido,³⁴ y **iii)** si bien, los montos de inversión en los que incurría un potencial competidor de MANIOBRAS DIRECTAS no es significativa, el actual maniobrista y potencial competidor no ha optado por realizar las inversiones necesarias derivado de la preferencia en la asignación de posiciones de atraque, establecida en el artículo 85 del Reglamento de la Ley de Puertos, con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA, que aún prevalece pese a la modificación reciente de la Regla de Operación 49.³⁵

³⁴ Información visible a folio 021552 del EXPEDIENTE.

³⁵ La aprobación del cambio de la Reglas de Operación 49, se autorizó por la SCT el diez de mayo de dos mil diecisiete mediante Oficio 7.3.-1199.2017. Dicha regla establecía lo siguiente: "Para la asignación de las posiciones se tomará en cuenta lo dispuesto en el artículo 85 del Reglamento de la Ley, las Reglas de Operación del Puerto, las

025247



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

- Finalmente, con base en la información contenida en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene elementos para considerar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, debido a la existencia de posibles barreras a la competencia y libre concurrencia, las cuales incentivan y favorecen la adopción de una serie de estrategias y conductas del GIE GRUPO LOGRA que distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO, mismas que se detallan en la sección de posibles barreras a la competencia y los efectos que tiene en el MERCADO INVESTIGADO.

Posibles barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE y los efectos que tienen en el MERCADO INVESTIGADO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE a causa de la existencia de posibles barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE, mismas que generan efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO.

Tabla: Resumen de los efectos anticompetitivos vinculados a las posibles barreras a la competencia.

Posibles barreras en torno al MERCADO RELEVANTE	Efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO
<p>Barrera 1</p> <p><u>Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.</u></p>	<p>Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.</p>

características de las embarcaciones, el tipo de carga, el sistema operativo, así como el área de almacenamiento y con base a la clasificación de Muelles por tipo de carga que a continuación se detalla: (...)

b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas, se destinará el Muelle 8 [TERMINAL ESPECIALIZADA], se podrá utilizar el Muelle 3, 4 o 7 para graneles agrícolas siempre y cuando esté ocupado el Muelle 8 [TERMINAL PÚBLICA] (...). [Énfasis añadido]

Actualmente la Regla de Operación 49 señala que:

"b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas se destinarán los Muelles 3, 4, 7 u 8 según las circunstancias operativas de que se trate y atendiendo a los criterios ya señalados en el primer párrafo de la presente Regla." [Énfasis añadido]

<p>Barrera 2</p> <p><u>Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.</u></p>	<p>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compiten libremente: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los brókers GRUNAPE y Bróker 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los ritmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS.</p> <p>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales lleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.</p>
<p>Barrera 3</p> <p><u>Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</u></p>	<p>Efecto 3. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.</p>

Barrera 1: Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia PUERTO PROGRESO.

025249



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Se presume que la forma en la que el GIE GRUPO LOGRA controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE aunado a la estructura del GIE GRUPO LOGRA en torno a este servicio para ofrecer el SERVICIO INTEGRADO, le permite estructurar una serie de estrategias y acciones que generan externalidades negativas sobre el mercado relacionado de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.

Estas externalidades se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación marítima que ofrece el GIE GRUPO LOGRA, a través de Bróker 1/Bróker 2³⁶ y GRUNAPE, dada la forma en la que éstos ofrecen dicho servicio. En efecto, mediante los esquemas que utiliza el GIE GRUPO LOGRA para ofrecer el servicio de intermediación marítima es capaz de generar rentas económicas elevadas y sostenidas en el tiempo que no tienen una justificación en el mérito o valor agregado para el USUARIO de los servicios que presta el GIE GRUPO LOGRA. Así, a pesar de que existe integración vertical del GIE GRUPO LOGRA la externalidad negativa se materializa como un sobreprecio.

*Q
P
al*

Ahora bien, se presume que la externalidad negativa en el servicio de intermediación marítima surge toda vez que en la provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE el GIE GRUPO LOGRA: (i) tiene el control absoluto, a través de MULTISUR, sobre los ritmos de descarga en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE; (ii) tiene la reputación y posibilidad de inducir costos mayores a USUARIOS que no contraten su SERVICIO INTEGRADO, y (iii) tiene los incentivos económicos para extender el poder de mercado que detenta en el servicio en el MERCADO RELEVANTE hacia el mercado del servicio de intermediación de transporte marítimo.

Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Se presume que la forma en que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS, sin justificación, acorde con lo siguiente:

- **Sobreprecio bajo la modalidad FOB (Esquema 1).**- Para prestar el SERVICIO INTEGRADO al USUARIO, el GIE GRUPO LOGRA, a través de Bróker 1 o Bróker 2³⁷, contrata el flete marítimo con un NAVIERO. Posteriormente, Bróker 1 o Bróker 2 revende el flete marítimo a GRUNAPE a una tarifa significativamente superior a la que contrató con el NAVIERO sin que exista una justificación en costos o razones, en eficiencias o en el valor generado para el USUARIO. Así, el GIE GRUPO LOGRA mediante GRUNAPE, ofrece al USUARIO que realiza la compra de grano bajo la modalidad FOB el flete marítimo a un precio mayor al que

³⁶ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

³⁷ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

8
+



025250

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

contrató mediante Bróker 1, con el NAVIERO, e integra este flete con sobreprecio con otros servicios provistos por el mismo GIE GRUPO LOGRA para ofrecer un SERVICIO INTEGRADO “libre de despachos y demoras” aparentando beneficios para el USUARIO.

Además, en este esquema, el GIE GRUPO LOGRA, mediante Bróker 1, recibe del NAVIERO una comisión por el servicio de intermediación.³⁸ Posteriormente, el GIE GRUPO LOGRA, mediante Bróker 1, paga por el servicio de intermediación otra comisión a GRUNAPE³⁹ (sobre el monto total facturado a una tarifa de reventa), quien también forma parte del GIE GRUPO LOGRA. Cabe resaltar que de información que obra en el EXPEDIENTE, es práctica internacional que los servicios de intermediación de transporte marítimo sean retribuidos por el pago de las comisiones mencionadas y no por una excesiva tarifa de reventa⁴⁰.

Durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó un incremento promedio del 21% en las tarifas a los USUARIOS que contratan el servicio de transporte marítimo a través del intermediario nacional respecto de las tarifas negociadas entre el intermediario internacional con el NAVIERO en los contratos de fletamiento.

- **Sobreprecio bajo la modalidad CIF (Esquema 2).**- En este esquema el GIE GRUPO LOGRA mediante Bróker 1 o Bróker 2⁴¹, contrata el flete marítimo con un NAVIERO. A pesar de que en este caso omite la intermediación de GRUNAPE, Bróker 1 o Bróker 2⁴² revende al proveedor de grano del USUARIO el flete marítimo que contrató con el NAVIERO a una tarifa superior sin justificación de costo o razones de eficiencia. Cabe señalar que este sobreprecio lo termina pagando el USUARIO de dicho proveedor.

Además, en este esquema el GIE GRUPO LOGRA mediante Bróker 1 o Bróker 2⁴³, recibe del NAVIERO una comisión por el servicio de intermediación.⁴⁴

³⁸ Información visible a folio 023118 y 023301 del EXPEDIENTE. De conformidad con el “Anexo marítimo Naviero” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁹ Información visible a folio 02282 del EXPEDIENTE.

⁴⁰ Información visible a folios 023091, 023921 y 02392 del EXPEDIENTE.

⁴¹ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁴² Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁴³ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁴⁴ Información visible a folio 023118 y 023301 del EXPEDIENTE. veáse la sección Conformación del “Anexo marítimo Naviero” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

025251



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Ahora bien, en cuanto al USUARIO que contrata bajo la modalidad CIF únicamente con el intermediario internacional, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó un incremento del 5% respecto de tarifas acordadas entre el proveedor de CIF y el intermediario internacional y las tarifas acordadas entre el intermediario internacional con el NAVIERO en los contratos de fletamiento.

Sobreprecio no justificado.- Se presume que los incrementos en las tarifas por el servicio de flete marítimo, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, llevados a cabo por GIE GRUPO LOGRA, mediante sus intermediarios marítimos, no se encuentran acordes con la práctica de la industria y no obedecen a un racional de costo, de eficiencia o de valor generado para el USUARIO.

De lo anterior, se observa en el **Esquema 1** la posible simulación de una doble contratación de intermediación marítima que genera un sobreprecio, pues el intermediario internacional, Bróker 1 o Bróker 2⁴⁵, impuso al intermediario nacional, GRUNAPE, un precio de reventa mucho mayor que el contratado con el NAVIERO. Aún en el **Esquema 2**, a pesar de no existir una simulación de doble contratación, el intermediario internacional, Bróker 1 o Bróker 2⁴⁶, de igual forma tuvo la capacidad de incrementar en un porcentaje menor la tarifa, al proveedor quien la traslada al USUARIO.

Se presume que el incremento en los precios del flete marítimo que realizan los intermediarios marítimos de GIE GRUPO LOGRA no es acorde a la práctica de la industria, ya que el valor de la intermediación se paga con las comisiones que recibe el bróker del NAVIERO. En el caso del **Esquema 1** el elevado incremento de los precios tampoco se justifica por la doble contratación, ya que ésta no genera valor agregado para los USUARIOS. Al ser ambos brókers parte del mismo GIE GRUPO LOGRA, el valor que aportan al USUARIO es prácticamente el mismo, pues el valor agregado de un bróker se basa en la información y los contactos que mantiene con los USUARIOS, otros bróker nacionales o internacionales y/o directamente con los NAVIEROS,⁴⁷ lo cual contribuye a reducir los costos de transacción.

Reputación del GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad negativa.

El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene control absoluto sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues tiene la cesión parcial de derechos sobre la única TERMINAL ESPECIALIZADA en PUERTO PROGRESO y es el único Agente Económico que utiliza su contrato de prestación de servicios portuarios relacionados con granel agrícola en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA.

⁴⁵ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁴⁶ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁴⁷ Información visible a folio 019368 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

- Se presume que el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad de emprender acciones y estrategias necesarias para aprovechar su control sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE y extraer beneficios anticompetitivos derivados de la externalidad que se materializan en el sobreprecio en el mercado relacionado de intermediación marítima. Entre estas acciones se encuentran:
- **Discriminación de tarifas en el servicio de intermediación marítima necesario para la contratación del transporte marítimo entre USUARIOS.**- Si bien el sobreprecio promedio en las tarifas de los USUARIOS que contratan el servicio de transporte marítimo a través del Esquema 1 se estimó en 21%, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las tarifas que pagó cada USUARIO no tienen el mismo incremento respecto de las tarifas negociadas con el NAVIERO y, además, hay USUARIOS que pagaron un sobreprecio mucho más grande que otros, a pesar de tener características y patrones de consumo similar. De la información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE y Bróker 1 o Bróker 2⁴⁸, aplicó tarifas de transporte marítimo distintas para USUARIOS similares e incluso aplicó discrecionalmente descuentos para establecer tarifas por debajo de las acordadas con el NAVIERO.

Además, GIE GRUPO LOGRA no permite que los USUARIOS que consolidan su carga obtengan las eficiencias de la agregación, toda vez que les cobra tarifas más altas a cada uno de éstos, a pesar de que en conjunto alcanzan una escala de volumen de carga similar a la transportada por otros USUARIOS que se benefician de descuentos.

- **Subsidio de tarifas del servicio de transporte marítimo bajo la modalidad FOB mediante el mecanismo de simulación de despachos y demoras.**⁴⁹- Se presume que existe una correlación negativa entre los incrementos a las tarifas del servicio de transporte marítimo, que aplica el GIE GRUPO LOGRA a sus USUARIOS mediante sus servicios de intermediación marítima, con las eficiencias que se generan por la descarga de los buques (las cuales se traducen en ingresos netos del GIE GRUPO LOGRA por despachos y demoras de buques).

Por otro lado, de igual forma se presume que el GIE GRUPO LOGRA, mediante sus servicios de intermediación marítima, en ocasiones puede ofrecer el servicio de transporte marítimo a un precio muy bajo, incluso puede subsidiar dicho servicio por debajo del precio que

⁴⁸ Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁴⁹ Cláusula relativa a la indemnización (“Demurrage-demoras”) o bonificación (“Despatch-despachos”) que las partes pagan o reciben por exceder o ahorrar tiempo de plancha tanto para la maniobra de carga como para la de descarga. Para tal efecto, las partes previamente acordaron una cantidad monetaria, generalmente en dólares de Estados Unidos de América, o fracción de día por sobreestadías o contra-estadías en función del ritmo de carga y/o descarga previamente fijado. Información visible a folios 023096 y 023097 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

pactó con el NAVIERO, pues recupera dichos descuentos mediante un mecanismo de cobro por despachos y pago por demoras de los buques.

Cuando el GIE GRUPO LOGRA aplica a los USUARIOS que utilizan el **Esquema 1** algún descuento en la tarifa de intermediación del transporte marítimo, este descuento lo recupera mediante la descarga del buque y, por tanto, mediante el cobro de un despacho al NAVIERO. Dado que el SERVICIO INTEGRADO se ofrece al USUARIO libre de despachos y demoras, este USUARIO no recibe retribución monetaria de parte del NAVIERO, a través del GIE GRUPO LOGRA, por las eficiencias de descargar y despachar los buques rápidamente, si no que éstas son retenidas por el GIE GRUPO LOGRA.

Ocurre lo mismo con los USUARIOS que utilizan el **Esquema 2**, a pesar de que no tienen un contrato en donde explícitamente se pacte la prestación de un servicio libre de despachos y demoras, en el EXPEDIENTE se observa que GIE GRUPO LOGRA no transfiere al USUARIO las eficiencias de descargar los buques rápidamente.

De esta manera, se presume que el mecanismo anterior, permite a GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias en el servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior funge como una barrera a la entrada para otros potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, toda vez que no están en igualdad de condiciones para ofrecer precios tan bajos como los que puede ofrecer el GIE GRUPO LOGRA, ya que desconocen las velocidades de descarga reales que se pueden pactar con otros NAVIEROS, lo cual les impide negociar mejores tarifas y condiciones.

- **Discriminación de USUARIOS que utilizan el Esquema 3, contratación a través de la modalidad CFR.-** Por lo que respecta a los USUARIOS que contratan el transporte marítimo bajo la modalidad CFR y sin utilizar los servicios de intermediación marítima del GIE GRUPO LOGRA, se presume que, derivado del control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, presta el servicio de forma diferenciada por:

- i) **Trato discriminatorio en el cobro de las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE.-** Para todos aquellos USUARIOS que contratan los servicios de intermediación marítima con GIE GRUPO LOGRA, el GIE GRUPO LOGRA establece los días libres de cobro que tiene el USUARIO para desalojar de los silos su carga, dividiendo el volumen de carga del USUARIO entre el ritmo de descarga. Sólo en caso de que el USUARIO no cumpla con el ritmo de desalojo de su carga de los silos, el GIE GRUPO LOGRA, a través del maniobrista, cobrará una tarifa adicional por el servicio de almacenaje.⁵⁰

Ahora bien, el GIE GRUPO LOGRA cobra una tarifa adicional por la descarga a silos (**MANIOBRA ESPECIALIZADA**) a los USUARIOS que no contratan los servicios de

⁵⁰ Información visible a folio 002294 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

intermediación marítima que ofrece y utilizan la modalidad CFR.⁵¹ GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, le realiza un cobro desde el primer día de desalojo del almacenamiento del grano. Mientras que a aquellos USUARIOS que contrataron el transporte marítimo a través de sus intermediarios (ya sea en modalidad CIF o FOB), les cobra la misma tarifa independientemente del tipo de maniobra, lo cual les permite dosificar la salida del grano en función de las toneladas transportadas sin ningún tipo de cobro adicional.

- ii) **Pago de enmiendas.-** En ocasiones por diversos factores entre ellos la saturación y la eficiencia en la descarga del granel agrícola, un buque puede requerir una enmienda de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA o viceversa. Al realizarse una enmienda se incurre en un costo adicional por los diversos servicios a la navegación interna que se requieren para movilizar el buque (lanchaje, pilotaje, remolque y amarre de cabos). De información que obra en el EXPEDIENTE, se observó que el GIE GRUPO LOGRA realiza un posible trato discriminatorio entre aquellos USUARIOS que contratan el transporte marítimo con sus intermediarios (ya sea en **Esquema 1:** modalidad FOB o **Esquema 2:** modalidad CIF) y los que no lo contratan su intermediación marítima (**Esquema 3:** CFR), pues el GIE GRUPO LOGRA sólo paga los costos adicionales generados por realizar una enmienda a los USUARIOS que contratan los servicios de intermediación marítima que ofrece el GIE GRUPO LOGRA.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la externalidad que se materializa en el sobreprecio en la intermediación marítima es sostenible en el tiempo, derivado de la reputación y el actuar del GIE GRUPO LOGRA en la forma de ejercer control y proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues dichos mecanismos fungen como amenazas creíbles a efecto de disuadir a los USUARIOS de contratar con terceros los servicios de intermediación marítima, lo cual pudiera constituir una barrera a la entrada para potenciales competidores.

Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad negativa.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GIE GRUPO LOGRA tiene incentivos económicos para extender el poder de mercado en la intermediación marítima, presumiblemente apalancado en el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues el servicio de intermediación marítima le genera utilidades superiores a las utilidades que obtiene de prestar únicamente el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Dado lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el GIE GRUPO LOGRA cuenta con incentivos para impedir la entrada o expansión de nuevos competidores en la prestación del servicio de intermediación marítima. Lo anterior en detrimento de los USUARIOS que no tienen

⁵¹ Información visible a folio 024358 y 024466 del EXPEDIENTE. Archivo electrónico denominado "aviso tarifas 2011-2017".

025255



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

alternativa y pagan un sobrecosto en el transporte marítimo debido a la intermediación marítima que únicamente beneficia al GIE GRUPO LOGRA.

Barrera 2: Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Se observa que, dada la estructura actual en la que opera el GIE GRUPO LOGRA en torno al servicio en el MERCADO RELEVANTE, existen problemas de información entre los diversos participantes del MERCADO INVESTIGADO, que les impiden una adecuada toma de decisiones comerciales. Las asimetrías de información se observan por: i) la inexistencia de un registro público de los ritmos de descarga reales, y ii) la inexistencia de información veraz respecto del ingreso que el GIE GRUPO LOGRA obtiene al ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras.

Esta falta de información implica: i) dificultades para que los USUARIOS valoren y cuantifiquen adecuadamente el valor agregado de contratar los servicios de intermediación marítima o el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA ante el desconocimiento del valor que tiene el ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras; ii) dificultades para que los USUARIOS valoren el costo actual y potencial de contratar servicios de intermediación marítima con proveedores alternativos, ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales, y iii) dificultades para que los intermediarios de servicios de transporte marítimo coticen en función de la productividad real en el PUERTO PROGRESO, ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales.

La Barrera 2 de las asimetrías de información generadas en el servicio en el MERCADO RELEVANTE distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO como a continuación se señala:

Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente:

Se presume que GIE GRUPO LOGRA simula demoras en las descargas de los buques. De la información en el EXPEDIENTE se desprende que los porcentajes de demoras de buques que reportó por USUARIO el NAVIERO fueron muy inferiores a los porcentajes que reportó GIE GRUPO LOGRA para efectos del cálculo de pagos por despachos y demoras que realiza su bróker nacional, GRUNAPE, a su bróker internacional, BRÓKER 1. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que esta información es la misma que tiene API PROGRESO, pues GIE GRUPO LOGRA se la proporciona.

Así, se presume que el GIE GRUPO LOGRA simula ritmos de descarga inferiores a los que realmente realiza, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y generar en los USUARIOS la percepción de que necesitan sus servicios "libres de despachos y demoras" a fin de no incurrir en costos adicionales. Lo anterior, incentiva a que los USUARIOS eviten contratar el servicio de transporte marítimo vía la intermediación marítima con un tercero.

VERSIÓN PÚBLICA

Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados, junto con la asimetría de información sobre los ritmos reales de descarga, impide que los intermediarios competidores ofrezcan precios competitivos:

Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete, en el POA el indicador de rendimiento registrado medido en THBO⁵² ha permanecido prácticamente sin variación. Únicamente se ha incrementado 4.4%, pasando de cuatrocientos cincuenta a cuatrocientos setenta durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis. Sin embargo, los rendimientos reales o ritmos de descarga efectivos alcanzados por el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, distan significativamente de los establecidos en el POA.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las productividades históricas reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA no son consistentes con los estándares de rendimiento promedio establecidos en el POA⁵³, ya que las reales son significativamente más altas. Por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ritmo de descarga establecido en el POA⁵⁴ no se ha actualizado y no está determinado con base en el historial de los ritmos promedio reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA.

El GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, llega a alcanzar un ritmo real de descarga muy superior al ritmo establecido en el POA y esta información que tiene en exclusiva el GIE GRUPO LOGRA le confiere una ventaja competitiva al permitirle conseguir menores tarifas por el flete marítimo.

De esta manera, el GIE GRUPO LOGRA, mediante sus intermediarios marítimos, puede contratar el servicio de transporte marítimo cotizando los ritmos de descarga del granel agrícola a un nivel superior del que se encuentra establecido en el POA para la TERMINAL ESPECIALIZADA. Lo anterior, le permite contratar tarifas más bajas entre sus intermediarios y el NAVIERO y tener mayor margen para ofrecer a los USUARIOS sus servicios de intermediación de transporte marítimo.

De esta manera, dada la asimetría de información en los ritmos de descarga reales que se pueden ofrecer en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, los ritmos establecidos en el POA fungen como la única referencia para potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, no así para el GIE quien conoce el ritmo de descarga real.

La falta de información respecto de los ritmos de descarga del granel agrícola que realmente se pueden alcanzar en PUERTO PROGRESO funge como una barrera a la entrada para potenciales competidores, toda vez que cualquier otro potencial competidor intermediario o bróker toma el

⁵² Toneladas Hora Buque en Operación, unidad de medida de rendimiento para las maniobras que se calcula de la siguiente forma: Toneladas operadas / [Inicio de operaciones buque – Fin de Operaciones buque]

⁵³ Información visible a folio 21562 del EXPEDIENTE.

⁵⁴ La aprobación del POA está a cargo del Comité de Operación de la API PROGRESO, mismo que envía a la SCT para su análisis y seguimiento dentro de los primeros treinta días del año que corresponda. Una vez aprobado, API PROGRESO verifica el cumplimiento de los rendimientos de manera mensual con base en los datos que son enviados por los cesionarios, en este caso GIE GRUPO LOGRA (y debe establecerse con base en el histórico de los rendimientos reales alcanzados). Segundo párrafo de la condición decimoprimera del TÍTULO DE CONCESIÓN.



ritmo establecido en el POA como referencia para ofrecer tarifas a los USUARIOS, mientras que GIE GRUPO LOGRA tiene la información necesaria para acordar en los contratos de fletamiento, ritmos de descarga muy superiores a los establecidos en el POA y, en consecuencia, puede obtener menores tarifas de transporte marítimo.

Barrera 3: Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el establecimiento de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que utiliza el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, se realiza mediante un criterio histórico que no es competitivo.

Efecto 3. El esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.

El esquema de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE: i) no permite trasladar las eficiencias de las maniobras al USUARIO, cuando contrata un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA; ii) no obedece a una estructura o racional de costos, y iii) posiblemente se utiliza como un mecanismo discriminatorio de descuentos a los USUARIOS que contratan el transporte marítimo bajo cualquiera de los Esquemas (ya sea en **Esquema 1:** modalidad FOB, **Esquema 2:** modalidad CIF o **Esquema 3:** modalidad CFR), pues la tarifa máxima registrada es significativamente más alta que las tarifas efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, por lo que puede justificar su esquema tarifario a pesar de que no refleja precios en condiciones de competencia.

Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 3, fracción IV de la LFCE, si bien la posible barrera del esquema de las tarifas máximas e históricas no impide directamente el acceso de competidores o limita su capacidad de competir en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, sí distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia al encarecer los servicios para los USUARIOS. Lo anterior de conformidad con lo siguiente:

Esquema de tarifas histórico.- Durante el periodo investigado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que para el servicio en el MERCADO RELEVANTE no existe un esquema tarifario acorde con los costos y planes de inversión del GIE GRUPO LOGRA, principalmente porque las tarifas negociadas con los diversos USUARIOS tienen un origen histórico, ya que se determinaron antes de otorgarse la cesión parcial de derechos a MULTISUR, y únicamente se actualizan año con año utilizando el Índice Nacional de Precios al Consumidor.⁵⁵

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, derivado del esquema histórico por el cual fueron determinadas dichas tarifas, los USUARIOS que contratan un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA no se benefician de la integración vertical de este AGENTE ECONÓMICO.

⁵⁵ Información visible a folio 023929 del EXPEDIENTE.

Trato discriminatorio al Agente Económico dedicado a consolidar las cargas. - Existe un Agente Económico dedicado a consolidar las cargas de diversos USUARIOS que no cuentan con la capacidad para trasladar su producto en una sola embarcación derivado del poco volumen que movilizan cada uno.

Para dichos USUARIOS (parte de la demanda FOB o **Esquema 1**) se observó un posible trato discriminatorio por parte del GIE GRUPO LOGRA en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, dicho trato no se explica pues el GIE GRUPO LOGRA no incurre en ningún costo adicional por la descarga del buque.

Cabe destacar que, únicamente a un USUARIO que consolida su carga, el GIE GRUPO LOGRA le aplica una tarifa diferenciada en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE aplicando un descuento adicional que varía entre 4% y 9% dependiendo del tipo de producto que transporta respecto de los demás USUARIOS.

Descuentos sobre la tarifa máxima como mecanismo discriminatorio.- La tarifa máxima registrada para el servicio en el MERCADO RELEVANTE, únicamente se actualiza anualmente por el Índice Nacional de Precios al Consumidor. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha tarifa máxima es elevada y no ha sido restrictiva para la determinación de precios del servicio en el MERCADO RELEVANTE por parte del GIE GRUPO LOGRA, ya que permite al GIE GRUPO LOGRA un alto margen para aplicar descuentos indiscriminadamente a sus diversos USUARIOS.

✓
R
af

En promedio dichos descuentos han sido superiores al 46% sobre la tarifa máxima registrada, lo que permite inferir que la tarifa máxima no corresponde a la estructura de costos del servicio en el MERCADO RELEVANTE y se encuentra constantemente por arriba de las tarifas que efectivamente cobra el GIE GRUPO LOGRA. En vista de la disparidad entre los descuentos aplicados a los USUARIOS respecto de la tarifa máxima, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA puede concluir que las tarifas máximas establecidas en realidad fungen como un parámetro laxo que permite realizar un posible trato discriminatorio entre USUARIOS, siempre y cuando no se sobrepase este tope.

Finalmente, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que las tarifas de maniobras de descarga efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, a los USUARIOS en PUERTO PROGRESO son 51% más elevadas que las tarifas de maniobras de descarga (MANIOBRA ESPECIALIZADA) en el puerto de Veracruz, y 46% mayores que las tarifas que se cobran en el puerto de Coatzacoalcos (MANIOBRA DIRECTA),⁵⁶ y a pesar de ello, los USUARIOS prefieren internar el granel agrícola por PUERTO PROGRESO, pues trasladarse a otro puerto implicaría mayores costos logísticos.

J

Medidas correctivas. A continuación, se expone lo correlativo a las medidas correctivas propuestas por la AUTORIDAD INVESTIGADORA para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO.

8

⁵⁶ Información visible a folio 023191 del EXPEDIENTE.

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Cuadro. Correspondencia entre las posibles barreras a la competencia y libre concurrencia detectadas, los efectos anticompetitivos generados, sus medidas correctivas y recomendaciones, así como su seguimiento ante esta Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN).

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
Barrera 1 Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.	Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, genera externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.	Medida A.1.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que, una vez establecidos en el POA los ritmos reales de descarga tanto para la TERMINAL ESPECIALIZADA como para la TERMINAL PÚBLICA (ver Medida B.2.) y Recomendación B.2.), se remunere a los USUARIOS por cada uno de sus buques cuando éstos hayan tenido, por causas atribuibles al GIE GRUPO LOGRA, un ritmo de descarga menor al establecido en el POA. Esta remuneración debe ser por un monto suficiente para que el GIE GRUPO LOGRA internalice el costo de la externalidad generada al USUARIO en el servicio de transporte marítimo. Monto que deberá ser calculado conforme a lo propuesto en el DICTAMEN PRELIMINAR. En tanto no se establezcan en el POA los ritmos reales de descarga, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá realizar la referida remuneración cuando la prestación del servicio en el MERCADO	Para la Medida A.1.: El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre de cada año: un listado de buques con la siguiente información generada durante el año inmediato anterior: i) identificación del buque; ii) fecha y hora de atraque y desatraque, iii) nombre del USUARIO; iv) rendimientos reales alcanzados por buque en cada terminal (o rendimiento promedio en caso de enmiendas); v) monto de la remuneración por incumplimiento del ritmo de descarga al USUARIO; vi) fecha en que se realizó el pago de la remuneración al USUARIO, y vii) la documentación que soporte las remuneraciones (facturas, notas



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

	<p>RELEVANTE se realice con ritmos de descarga menores a los que el GIE GRUPO LOGRA ha pactado en sus contratos de fletamiento.</p>	<p>de crédito, bonificaciones, etc.) que comprueben lo anterior. La información anterior se deberá proporcionar anualmente durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA y en tanto no entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</p> <p>Para la Medida A.2.:</p> <p>El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN el acuse de recibo de API PROGRESO de la solicitud de cambio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, en los tres meses posteriores a la fecha en que haya surtido efectos la notificación de la resolución del Pleno de esta COMISIÓN (PLENO), en los términos de la Medida B.1.</p> <p>Medida A.2.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que proponga a API PROGRESO la modificación de la cláusula novena de su Contrato de Cesión Parcial de Derechos vigente para establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de remunerar a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA, en los términos de la Medida B.1.</p>
--	---	---

20/07

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>Cesión Parcial de Derechos a más tardar diez días hábiles después de haber sido celebrado con API PROGRESO. En tanto no se entregue a la COMISIÓN el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos, el GIE GRUPO LOGRA presentará dentro del primer trimestre de cada año que se encuentre vigente el Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, un informe en el que describa el avance de las negociaciones para la modificación de dicho contrato, acorde con este DICTAMEN PRELIMINAR.</p> <p>Recomendación A.1: Recomendación a API PROGRESO, para que realice un convenio modificatorio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, a efecto de establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de pagar una remuneración a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA.</p>	<p>Para la Recomendación A.1. La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que presente a esta COMISIÓN un informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.1. Se recomienda que dicho informe se呈 presente trimestralmente, a partir de que MULTISUR le solicite la modificación al Contrato de</p>
--	---	---



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

	<p>Cesión Parcial de Derechos y hasta que entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p> <p>Para la Recomendación A.2.</p> <p>La COMISIÓN recomienda a SCT que le informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.2. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que API PROGRESO o MULTISUR le informen de la solicitud de modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos en comento y hasta que entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p>	
--	---	--

TOX al



	<p>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compiten libremente: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los brokers GRUNAPE y BROKER 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los rítmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS.</p>	<p>Medida B.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUPO LOGRA, para que: i) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que atienda MULTISUR en el PUERTO PROGRESO. En dicho sitio de Internet deberá mantener el registro histórico público de los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque que publique semanalmente. El acceso público al registro histórico los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque en PUERTO PROGRESO deberá realizarse dentro del plazo de dos meses contados a partir de la notificación de la resolución del PLENO.</p> <p>A efecto de dar seguimiento, se ordena al GIE GRUPO LOGRA a través de GRUPO LOGRA, que presente a esta COMISIÓN de</p>
--	---	--



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

	<p>manera semestral durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, las capturas de pantalla de los estados de hechos y los ritmos de descarga publicados semanalmente en su página.</p>	<p>Para la Recomendación B.1.</p> <p>Recomendación B.1. Recomendación a API PROGRESO para que publique en su página de Internet los Estados de Hechos de cada barco de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> * La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que se atienda en PUERTO PROGRESO y que mantenga en dicha página de Internet un registro histórico público actualizado de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO. <p>Se recomienda que, dentro del plazo de dos meses a partir de que haya surtido efectos la notificación de la resolución del PLENO a API PROGRESO presente un informe respecto de</p>
--	---	--	---

al 10/10
Página 51 de 637



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

	<p>las acciones que realice en atención a la Recomendación B.1.</p> <p>Se recomienda que API PROGRESO presente una actualización del informe de acciones en atención a la Recomendación B.1. durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>	<p>Para la medida B.2.:</p> <p>Medida B.2. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, para que: i) contrate expertos imparciales y calificados para la realización de un estudio en donde se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA como en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA, y ii) con base en dicho estudio, solicite a API</p> <p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR presentará ante API PROGRESO y la COMISIÓN, en un plazo de tres meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el estudio en el cual se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA como en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA, y</p>
	<p>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.</p> <p>Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la</p>	

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.</p> <p>PROGRESO y a SCT la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p>	<p>del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA.</p> <p>Para tal efecto, es necesario que se demuestre que el (los) experto(s) encargado(s) de elaborar el estudio sea independiente e imparcial a cualquier empresa que integra el GIE GRUPO LOGRA, así como su capacidad técnica. Dado lo anterior, junto con el estudio realizado el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá entregar ante la COMISIÓN: i) los datos de contacto de quién elaboró dicho estudio, y ii) los documentos que acrediten la imparcialidad y capacidad técnica del experto.</p> <p>Finalizados los tres meses posteriores al surtimiento de efectos de la notificación de la resolución del PLENO, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tendrá un mes adicional para presentar la documentación que compruebe que solicitó a API PROGRESO la</p>
--	--	--

al 20/7
Página 53 de 637

025267

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>modificación, con base en el estudio realizado, de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>Para la recomendación B.2.:</p> <p>Recomendación B.2. Recomendación a API PROGRESO para que realice el cambio de los ritmos de descarga establecidos en el POA, de acuerdo con los ritmos de descarga reales que MULTISUR alcanza en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y conforme al estudio que se realice en atención a la Medida B.2.</p>	<ul style="list-style-type: none">* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que presente ante la COMISIÓN el acuerdo por virtud del cual API PROGRESO aprueba el cambio de los ritmos de descarga del POA. Lo anterior dentro del plazo de un mes contado a partir de que GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, solicite a API PROGRESO la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA. <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>	<p>Para la Medida C.1.:</p> <p>Medida C.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, para que: i) mediante MULTISUR GRUNAPE modifique a la baja su sistema de tarifas históricas y cobre tarifas acordes al volumen</p> <p>Barrera 3 <u>Efecto 3. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la no asociadas a costos,</u></p>
--	--	--	---



ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

025268

<p>para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.</p>	<p>y costos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, ii) mediante MULTISUR presente la solicitud correspondiente ante la SCT para modificar a la baja sus tarifas máximas registradas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>	<p>un mes contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, así como la memoria completa de cálculo en el que se incluya el procedimiento y la información sobre la cual se calcularon.</p> <p>* Asimismo, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR y GRUNAPE, presentará ante la COMISIÓN dentro de un plazo de dos meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, las facturas y contratos que comprueben que ha comenzado a aplicar el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre del año siguiente a que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO la documentación que compruebe</p>
---	---	---

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>que solicitó ante la SCT el registro de nuevas tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <ul style="list-style-type: none"> * En caso de que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, solicite modificaciones posteriores a la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, proporcionará a la COMISIÓN, dentro de un plazo de un mes contado a partir de que solicite la modificación ante la SCT, la documentación que compruebe que la modificación que se solicita es acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el
--	--



	<p>MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Las tarifas máximas registradas ante la SCT para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE se podrán actualizar de forma semestral acorde al índice inflacionario por un factor de ajuste por eficiencia, sin necesidad de presentar la documentación a la COMISIÓN.</p> <p>Recomendación C.1. Recomendación a API PROGRESO para que, dentro del procedimiento correspondiente de la SCT, coadyuve a la modificación a la baja de la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, considerando los costos operativos y productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Para la Recomendación C.1.:</p> <ul style="list-style-type: none">* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que en el plazo de un mes contado a partir de que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presente el proyecto de modificación a la tarifa máxima para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, API PROGRESO presente ante la COMISIÓN las observaciones que realice a dicho proyecto de modificación de la tarifa máxima y la
--	---

al *de* *20*
el *de* *20*

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>documentación que entregue a SCT respecto de la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>	<p>Recomendación C.2. Recomendación a SCT para que revise y registre, dentro del procedimiento “Manual para el Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”, la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para modificar a la baja las tarifas máximas del servicio en el MERCADO RELEVANTE y, considere en su análisis los costos operativos y de productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Para la Recomendación C.2.:</p> <ul style="list-style-type: none"> * La COMISIÓN recomienda a SCT que presente ante la COMISIÓN las observaciones y cambios que realice a la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT reciba la solicitud de modificación de tarifas de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA. <p>Asimismo, la COMISIÓN recomienda a SCT que presente ante la COMISIÓN las tarifas máximas para la prestación del</p>
--	--	--



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

0252720

servicio en el MERCADO RELEVANTE que se registren o autoricen como resultado de la solicitud de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT resuelva sobre el procedimiento de modificación de tarifas máximas.	La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.
---	--

Página 59 de 637

025273



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

II. Consideraciones de Derecho

En materia de barreras a la competencia y libre concurrencia e insumos esenciales, la CPEUM señala en el párrafo decimocuarto de su artículo 28 lo siguiente:

“(...) La Comisión contará con las facultades necesarias para cumplir eficazmente con su objeto, entre ellas las de **ordenar medidas para eliminar las barreras a la competencia y la libre concurrencia**; regular el acceso a insumos esenciales, y ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los agentes económicos, en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos.” [Énfasis añadido]

Por su parte, el artículo 57 de la LFCE establece que la COMISIÓN proveerá lo conducente para prevenir y eliminar las barreras a la libre concurrencia y a la competencia económica, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, a través de los procedimientos en ésta previstos.

Para cumplir con este mandato, la LFCE otorga a la COMISIÓN las atribuciones siguientes:

“Artículo 94. La Comisión iniciará de oficio o a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, el procedimiento de investigación cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado y con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos, mismo que se realizará conforme a lo siguiente:

I. La Autoridad Investigadora dictará el acuerdo de inicio y publicará en el Diario Oficial de la Federación un extracto del mismo, el cual deberá identificar el mercado materia de la investigación con objeto de que cualquier persona pueda aportar elementos durante la investigación. A partir de la publicación del extracto comenzará a contar el período de investigación, el cual no podrá ser inferior a treinta ni exceder de ciento veinte días. Dicho período podrá ser ampliado por la Comisión hasta en dos ocasiones cuando existan causas que lo justifiquen;

II. La Autoridad Investigadora contará con todas las facultades de investigación que se prevén en esta Ley, incluyendo requerir los informes y documentos necesarios, citar a declarar a quienes tengan relación con el caso de que se trate, realizar visitas de verificación y ordenar cualquier diligencia que considere pertinente. Tratándose de insumos esenciales, la Autoridad Investigadora deberá analizar durante esta investigación todos los supuestos previstos en el artículo 60 de esta Ley;

III. Concluida la investigación y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado investigado, la Autoridad Investigadora emitirá, dentro de los sesenta días siguientes a la conclusión de la investigación, un dictamen preliminar; en caso contrario, propondrá al Pleno el cierre del expediente.

Al emitir el dictamen preliminar, se deberán proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado investigado, para lo cual podrá solicitar, en su caso, una opinión técnica no vinculatoria a la dependencia coordinadora del sector o a la Autoridad que corresponda respecto de dichas medidas correctivas.



025274

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

En su caso, el dictamen preliminar se deberá notificar a los Agentes Económicos que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas, entre ellas las posibles barreras a la competencia o por la regulación para el acceso al insumo esencial, así como, en su caso, a la dependencia coordinadora del sector o a la Autoridad que corresponda;

IV. Los Agentes Económicos que demuestren tener interés jurídico en el asunto podrán manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer los elementos de convicción que estimen pertinentes ante la Comisión, dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a aquel en que surta efectos la notificación correspondiente. Transcurrido dicho término, se acordará, en su caso, el desechamiento o la admisión de pruebas y se fijará el lugar, día y hora para su desahogo;

V. Una vez desahogadas las pruebas y dentro de los diez días siguientes, la Comisión podrá ordenar el desahogo de pruebas para mejor proveer o citar para alegatos, en los términos de la siguiente fracción;

VI. Una vez desahogadas las pruebas para mejor proveer, la Comisión fijará un plazo de quince días para que se formulen por escrito los alegatos que correspondan, y

VII. El expediente se entenderá integrado a la fecha de vencimiento del plazo para formular alegatos. El Agente Económico involucrado podrá proponer a la Comisión, en una sola ocasión, medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en cualquier momento y hasta antes de la integración.

Dentro de los cinco días siguientes a la recepción del escrito de propuesta de medidas al que se refiere el párrafo anterior, la Comisión podrá prevenir al Agente Económico para que, en su caso, presente las aclaraciones correspondientes en un plazo de cinco días. Dentro de los diez días siguientes a la recepción del escrito de propuesta o de aclaraciones, según el caso, se presentará un dictamen ante el Pleno, quien deberá resolver sobre la pretensión del Agente Económico solicitante dentro de los veinte días siguientes.

En caso de que el Pleno no acepte la propuesta presentada por el Agente Económico solicitante, deberá justificar los motivos de la negativa y la Comisión emitirá en un plazo de cinco días el acuerdo de reanudación del procedimiento.

Una vez integrado el expediente, el Pleno emitirá la resolución que corresponda en un plazo no mayor a sesenta días.

La resolución de la Comisión podrá incluir:

a) Recomendaciones para las Autoridades Públicas.

Las resoluciones en las que la Comisión determine la existencia de disposiciones jurídicas que indebidamente impidan o distorsionen la libre concurrencia y competencia en el mercado, deberán notificarse a las autoridades competentes para que, en el ámbito de su competencia y conforme los procedimientos previstos por la legislación vigente determinen lo conducente. Estas resoluciones deberán publicitarse;

b) Una orden al Agente Económico correspondiente, para eliminar una barrera que afecta indebidamente el proceso de libre concurrencia y competencia;



- c) La determinación sobre la existencia de insumos esenciales y lineamientos para regular, según sea el caso, las modalidades de acceso, precios o tarifas, condiciones técnicas y calidad, así como el calendario de aplicación, o
- d) La desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones del Agente Económico involucrado, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, procederá cuando otras medidas correctivas no son suficientes para solucionar el problema de competencia identificado.

La resolución se notificará, en su caso, al Ejecutivo Federal y a la dependencia coordinadora del sector correspondiente, así como a los Agentes Económicos afectados y será publicada en los medios de difusión de la Comisión y los datos relevantes en el Diario Oficial de la Federación.

e
f
al

Cuando a juicio del titular del insumo esencial, hayan dejado de reunirse los requisitos para ser considerado como tal, podrá solicitar a la Comisión el inicio de la investigación prevista en este artículo, con el objeto de que la Comisión determine si continúan o no actualizándose dichos requisitos.

Si la Comisión determina que el bien o servicio no reúne los requisitos para ser considerado un insumo esencial, a partir de ese momento quedará sin efectos la resolución que hubiera emitido la Comisión regulando el acceso al mismo.

La resolución relativa a la desincorporación de activos a que se refiere el presente artículo no constituye la sanción a que se refiere el artículo 131 de esta Ley.

En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados, por lo que no se impondrán éstas cuando el Agente Económico con interés jurídico en el procedimiento demuestre, en su oportunidad, que las barreras a la competencia y los insumos esenciales generan ganancias en eficiencia e inciden favorablemente en el proceso de competencia económica y libre concurrencia superando sus posibles efectos anticompetitivos, y resultan en una mejora del bienestar del consumidor. Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios.”

De acuerdo con lo anterior, las facultades que tiene la COMISIÓN para tramitar el **procedimiento de investigación establecido en el artículo 94 de la LFCE**, de conformidad al artículo 12 del mismo ordenamiento son las siguientes:

“Artículo 12. La Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Garantizar la libre concurrencia y competencia económica; prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, e imponer las sanciones derivadas de dichas conductas, en los términos de esta Ley;
- II. Ordenar medidas para eliminar barreras a la competencia y la libre concurrencia; determinar la existencia y regular el acceso a insumos esenciales, así como ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los Agentes Económicos en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos;



025276

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

III. Practicar visitas de verificación en los términos de esta Ley, citar a declarar a las personas relacionadas con la materia de la investigación y requerir la exhibición de papeles, libros, documentos, archivos e información generada por medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, a fin de comprobar el cumplimiento de esta Ley, así como solicitar el apoyo de la fuerza pública o de cualquier Autoridad Pública para el eficaz desempeño de las atribuciones a que se refiere esta Ley (...)".

En relación con lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA es el órgano de la COMISIÓN encargado de desahogar la etapa de investigación, de conformidad con el artículo 26 de la LFCE, mientras que corresponde de manera exclusiva al PLENO de la COMISIÓN el ejercicio de las facultades descritas en la fracción II del artículo 12 de la LFCE antes transcrita, siendo el PLENO de la COMISIÓN, la única autoridad con facultades para ordenar las medidas correctivas y/o realizar las recomendaciones a las Autoridades Públicas necesarias para eliminar posibles barreras a la competencia y libre concurrencia, así como para determinar la existencia de insumos esenciales, y regular el acceso a éstos.

R
y
al

En ese sentido, conforme al artículo 17 del ESTATUTO y al artículo 105 de las DISPOSICIONES, corresponde a la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitir el presente dictamen preliminar, de acuerdo con lo siguiente:

“Artículo 17. Corresponde a la Autoridad Investigadora: (...)

II. Iniciar de oficio, a solicitud del Ejecutivo, o a petición de parte, las investigaciones, turnar a las Direcciones Generales de Investigación los asuntos de su competencia y emitir los dictámenes correspondientes; así como concluir las investigaciones; (...)

XVI. Emitir el dictamen de probable responsabilidad, así como los dictámenes preliminares referidos en los artículos 94 y 96 de la Ley (...”).

“Artículo 105. Para efectos del procedimiento establecido en el artículo 94 de la Ley, la Autoridad Investigadora emitirá el dictamen preliminar en el plazo establecido en la Ley.”

Conforme al artículo 12 de las DISPOSICIONES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA al proponer al PLENO medidas correctivas en el dictamen preliminar, conforme al artículo 94, fracción III, de la LFCE, debe elaborar la justificación correspondiente de acuerdo con lo siguiente:

“Artículo 12. Cuando el Pleno de la Comisión pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos del artículo 94 de la Ley, debe justificar:

I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y

II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente (...).”

R
y
al

025277

**Autoridad Investigadora****Dictamen Preliminar****Expediente IEBC-002-2016****VERSIÓN PÚBLICA**

III. Cronología de la investigación

Tabla. Periodo de investigación

Periodo	Inicio	Vencimiento	Emisión del Acuerdo	Publicación ⁵⁷
Inicial	08.12.2016	21.06.2017	30.11.2016	08.12.2016
Primera ampliación	22.06.2017	10.01.2018	19.06.2017	19.06.2017
Segunda ampliación	11.01.2018	10.07.2018	05.01.2018	08.01.2018
Acuerdo de conclusión	N/A	N/A	09.07.2018	09.07.2018

III.1. Visitas de Verificación

III.1.1. GRUPO LOGRA

Mediante el oficio COFECE-AI-2016-224 de ocho de diciembre de dos mil diecisésis se emitió orden de visita de verificación, la cual se llevó a cabo el ocho y nueve de diciembre de dos mil diecisésis en el domicilio de GRUPO LOGRA, con el objeto de allegarse de elementos y pruebas necesarios para la debida integración de la investigación al rubro citada.

III.1.2. MULTISUR

Mediante el oficio COFECE-AI-2016-225 de ocho de diciembre de dos mil diecisésis se emitió orden de visita de verificación, la cual se llevó a cabo el ocho y nueve de diciembre de dos mil diecisésis en el domicilio de MULTISUR, con el objeto de allegarse de elementos y pruebas necesarios para la debida integración de la investigación al rubro citada.

III.2. Requerimientos y solicitudes de información

Tabla. Requerimientos y solicitudes de información

AGENTE ECONÓMICO	Número de Oficio	Fecha de emisión	Fecha de desahogo ⁵⁸

⁵⁷ Publicación hecha en la página de internet de la COMISIÓN.

⁵⁸ La fecha corresponde a la fecha del acuerdo de desahogo del requerimiento o solicitud de información y documentos correspondiente.

VERSIÓN PÚBLICA

GRUPO LOGRA ⁵⁹	COFECE-AI-DGMR-2017-006	15.03.17	23.05.17
FLETERA ATLANTE ⁶⁰	COFECE-AI-DGMR-2017-010	05.04.17	15.06.17
Beatriz Mercedes del Socorro Patrón Castellanos ⁶¹	COFECE-AI-DGMR-2017-012	05.04.17	14.06.17
GESTIÓN Y SERVICIOS ⁶²	COFECE-AI-DGMR-2017-011	05.04.17	07.06.17
API PROGRESO ⁶³	COFECE-AI-DGMR-2017-022	08.05.17	06.07.17
PROTEÍNAS Y OLEICOS ⁶⁴	COFECE-AI-DGMR-2017-028	11.08.17	30.10.17

⁵⁹ El requerimiento de información se notificó el diecisiete de marzo de dos mil diecisiete, con una prórroga otorgada por acuerdo de tres de abril de dos mil diecisiete para que presentara la información requerida. El veinticuatro de abril y el quince de mayo de dos mil diecisiete, GRUPO LOGRA presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de tres de mayo de dos mil diecisiete, se reiteró la información requerida en el oficio y por acuerdo de veintitrés de mayo de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶⁰ El requerimiento de información se notificó el siete de abril de dos mil diecisiete, con una prórroga otorgada por acuerdo de veinticuatro de abril de dos mil diecisiete para que presentara la información requerida. El dieciocho de mayo y el cinco de junio, ambos de dos mil diecisiete, FLETERA ATLANTE presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de veintitrés de mayo de dos mil dieciséis se reiteró la información requerida en el oficio y por acuerdo de quince de junio de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶¹ El requerimiento de información se notificó el siete de abril de dos mil diecisiete y mediante acuerdo de tres de mayo de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El diecisésis de mayo y cinco de junio, ambos de dos mil diecisiete, Beatriz Mercedes del Socorro Patrón Castellanos presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de veintitrés de mayo de dos mil diecisiete, se reiteró la información requerida en el oficio y mediante acuerdo de catorce de junio de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶² El requerimiento de información se notificó el siete de abril de dos mil diecisiete y mediante acuerdo de veintiuno de abril dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El dieciséis de mayo y primero de junio, ambos de dos mil diecisiete, GESTIÓN Y SERVICIOS presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de veinticuatro de mayo de dos mil diecisiete, se reiteró la información requerida en el oficio y mediante acuerdo de siete de junio de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶³ El requerimiento de información se notificó el once de mayo de dos mil diecisiete y mediante acuerdo de veintitrés de mayo de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El ocho de junio y veintiocho de junio, ambos de dos mil diecisiete, API PROGRESO presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de diecinueve de junio de dos mil diecisiete, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y por acuerdo de seis de julio de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶⁴ El requerimiento de información se notificó el quince de agosto de dos mil diecisiete. El veinticinco de agosto, el treinta de agosto, el trece de septiembre, el dos de octubre y el diecinueve de octubre de dos mil diecisiete, PROTEÍNAS



PACNAV DE MÉXICO ⁶⁵	COFECE-AI-DGMR-2017-032	21.08.17	09.11.17
BACHOCO ⁶⁶	COFECE-AI-DGMR-2017-038	24.08.17	31.10.17
LORGAM ⁶⁷	COFECE-AI-DGMR-2017-037	24.08.17	30.10.17
GRUPO LOGRA ⁶⁸	COFECE-AI-DGMR-2017-053	28.09.17	27.11.17
GRUPO KUO ⁶⁹	COFECE-AI-DGMR-2017-055	24.10.17	22.01.18

Y OLEICOS presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de treinta y uno de agosto de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara información y se le reiteró para que presentara la información requerida, asimismo, por acuerdo de veintiuno de septiembre de dos mil diecisiete y once de octubre del dos mil diecisiete, se reiteró la información requerida mediante el oficio y mediante acuerdo de treinta de octubre de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶⁵ El requerimiento de información se notificó el veinticuatro de agosto de dos mil diecisiete y por acuerdo de siete de septiembre de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El veintiséis de septiembre, el diecisésis de octubre y el primero de noviembre de dos mil diecisiete, PACNAV DE MÉXICO presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdos de cinco de octubre de dos mil diecisiete y veinticuatro de octubre del dos mil diecisiete, se reiteró la información requerida en el oficio y mediante acuerdo de nueve de noviembre de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶⁶ El requerimiento de información se notificó el primero de septiembre de dos mil diecisiete y por acuerdo de veintiuno de septiembre de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El cuatro de octubre y el veintitrés de octubre de dos mil diecisiete, INDUSTRIAS BACHOCO presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de once de octubre de dos mil diecisiete, se reiteró la información requerida en el oficio y por acuerdo de treinta y uno de octubre de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶⁷ El requerimiento de información se notificó el primero de septiembre de dos mil diecisiete y por acuerdo de quince de septiembre de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El cuatro y el veinte de octubre de dos mil diecisiete, LORGAM presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de trece de octubre de dos mil diecisiete, se reiteró la información requerida en el oficio y por acuerdo de treinta de octubre de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶⁸ El requerimiento de información se notificó el veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete y por acuerdo de dieciséis de octubre de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El treinta de octubre y el diecisiete de noviembre de dos mil diecisiete, GRUPO LOGRA presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de ocho de noviembre de dos mil diecisiete, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de veintisiete de noviembre de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁶⁹ El requerimiento de información se notificó el veinticinco de octubre de dos mil diecisiete y por acuerdo de diez de noviembre de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El veinticuatro de noviembre de dos mil diecisiete y el once de enero de dos mil dieciocho, GRUPO KUO presentó

VERSIÓN PÚBLICA

API PROGRESO ⁷⁰	COFECE-AI-DGMR-2017-056	25.10.17	23.01.18
SCT ⁷¹	COFECE-AI-DGMR-2017-057	03.11.17	19.02.18
GRUMA ⁷²	COFECE-AI-DGMR-2018-009	24.01.18	02.02.18
GRUPO LOGRA ⁷³	COFECE-AI-DGMR-2018-029	12.03.18	08.05.18

información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de cuatro de diciembre de dos mil diecisiete y tres de enero de dos mil dieciocho, se reiteró la información solicitada mediante el oficio y mediante acuerdo de veintidós de enero de dos mil dieciocho se tuvo por desahogado.

⁷⁰ El requerimiento de información se notificó el veinticinco de octubre de dos mil diecisiete y por acuerdo de ocho de noviembre de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El veinticuatro de noviembre, doce de diciembre, ambos de dos mil diecisiete, así como el doce de enero de dos mil dieciocho API PROGRESO presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de cuatro de diciembre de dos mil diecisiete y cuatro de enero de dos mil dieciocho se reiteró la información requerida en el oficio y mediante acuerdo de veintitrés de mayo de dos mil diecisiete se tuvo por desahogado.

⁷¹ La solicitud de información se notificó el tres de noviembre de dos mil diecisiete y por acuerdo de veintiuno de noviembre de dos mil diecisiete se concedió un plazo adicional para que presentara la información solicitada. El cinco de diciembre de dos mil diecisiete, nueve de enero, trece de febrero, veintidós de febrero, dos de marzo y trece de marzo de dos mil dieciocho SCT presentó información para desahogar la solicitud de información. Mediante acuerdo de tres de abril, veintiséis de enero, veintiséis de febrero, quince de marzo y doce de abril de dos mil dieciocho se reiteró la información solicitada en el oficio y por acuerdo de diecinueve de abril de dos mil dieciocho se tuvo por desahogado.

⁷² El requerimiento de información se notificó el treinta de enero de dos mil dieciocho y por acuerdo de doce de febrero de dos mil dieciocho se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El veintiuno de febrero, veintiocho de febrero y el catorce de marzo de dos mil dieciocho GRUMA presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de cinco de marzo de dos mil dieciocho se reiteró la información requerida en el oficio y mediante acuerdo de dos de abril de dos mil dieciocho se tuvo por desahogado.

⁷³ El requerimiento de información se notificó el catorce de marzo de dos mil dieciocho y por acuerdo de nueve de abril de dos mil dieciocho se concedió un plazo adicional para que presentara la información requerida. El trece y veintisiete de abril de dos mil dieciocho GRUPO LOGRA presentó información para desahogar el requerimiento. Mediante acuerdo de dieciocho de abril de dos mil dieciocho se reiteró la información requerida en el oficio y mediante acuerdo de ocho de mayo de dos mil dieciocho se tuvo por desahogado.

**III.3. Comparecencias****Tabla. Comparecencias**

Nombre	Comparecencias
Camilo de Jesús Campos Méndez ⁷⁴	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-013 de diecisiete de abril de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Camilo de Jesús Campos Méndez, Director General de Equimar Progreso, S.A. de C.V., por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de la Secretaría de Economía, en el Estado de Yucatán, el veintisiete de abril de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el dieciocho de abril de dos mil diecisiete.</p> <p>El veintisiete de abril de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de Camilo de Jesús Campos Méndez de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-013. Consecuentemente, se emitió acta de veintisiete de abril de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.</p>
William Jesús Pérez Pavía ⁷⁵	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-014 de diecisiete de abril de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a William Jesús Pérez Pavía, Director General de LORGAM, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de la Secretaría de Economía, en el Estado de Yucatán, el veintisiete de abril de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el dieciocho de abril de dos mil diecisiete.</p> <p>El veintisiete de abril de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de William Jesús Pérez Pavía de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-014. Consecuentemente, se emitió acta de veintisiete de abril de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.</p>
Luis Martín Alonso Morales ⁷⁶	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-015 de diecisiete de abril de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Luis Martín Alonso Morales, administrador único de Transportes Directos S.A. de C.V., por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de la Secretaría de Economía, en el Estado de Yucatán, el veintisiete de abril de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el dieciocho de abril de dos mil diecisiete.</p>

⁷⁴ Información visible de folio 019141 a 019165 del EXPEDIENTE.

⁷⁵ Información visible de folio 019166 a 019180 del EXPEDIENTE.

⁷⁶ Información visible de folio 019181 a 019193 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

	<p>El veintisiete de abril de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de Luis Martín Alonzo Morales de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-015. Consecuentemente, se emitió acta de veintisiete de abril de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.</p>
Jacobo Xacur Eljure ⁷⁷	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-016 de diecisiete de abril de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Jacobo Xacur Eljure, socio fundador de PROTEÍNAS Y OLEICOS, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de la Secretaría de Economía, en el Estado de Yucatán, el veintisiete de abril de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el dieciocho de abril de dos mil diecisiete.</p> <p>Al no acudir Jacobo Xacur Eljure a la comparecencia ordenada en el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-016, se emitió acta de no comparecencia de veintisiete de abril de dos mil diecisiete y el cuatro de mayo de dos mil diecisiete, se emitió un acuerdo mediante el cual se hizo efectiva la medida de apremio, notificado por instructivo el once de mayo de dos mil diecisiete, posteriormente el primero de junio de dos mil diecisiete se procedió a realizar el cálculo de individualización de la totalidad de la multa, dicho acuerdo se notificó por instructivo el seis de junio de dos mil diecisiete.</p>
Rafael Mena Lire ⁷⁸	<p>El veintisiete de abril de dos mil diecisiete compareció voluntariamente en las oficinas de la Secretaría de Economía, en el Estado de Yucatán, Rafael Mena Lire, ostentándose como el Ex Director de la API PROGRESO, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió el acta de veintisiete de abril de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.</p>
Omar Sinohue Salinas Bastarrachea ⁷⁹	<p>El veintisiete de abril de dos mil diecisiete compareció voluntariamente en las oficinas de la Secretaría de Economía, en el Estado de Yucatán, Omar Sinohue Salinas Bastarrachea, ostentándose como Gerente de plantas de alimentos de Nutricarsa, S.A.P.I. de C.V., por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió el acta de veintisiete de abril de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.</p>
Wilbert Javier Lizárraga Losa ⁸⁰	<p>El veintisiete de abril de dos mil diecisiete compareció voluntariamente en las oficinas de la Secretaría de Economía, en el Estado de Yucatán, Wilbert Javier Lizárraga Losa, ostentándose como el Director de Operaciones Logísticas de</p>

⁷⁷ Información visible de folio 019194 a 019200 del EXPEDIENTE.

⁷⁸ Información visible de folio 019201 a 019214 del EXPEDIENTE.

⁷⁹ Información visible de folio 019215 a 019229 del EXPEDIENTE.

⁸⁰ Información visible de folio 019230 a 019246 del EXPEDIENTE.



	FLETERA ATLANTE, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió el acta de veintisiete de abril de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.
Jacobo Xacur Eljure ⁸¹	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-023 de ocho de mayo de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Jacobo Xacur Eljure, socio fundador PROTEÍNAS Y OLEICOS, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, el veinticinco de mayo de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el once de mayo de dos mil diecisiete.</p> <p>Al no acudir Jacobo Xacur Eljure a la comparecencia ordenada en el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-023, se emitió acta de no comparecencia de veinticinco de mayo de dos mil diecisiete. El treinta y uno de mayo de dos mil diecisiete, se emitió un acuerdo mediante el cual se hizo efectiva la medida de apremio, notificado por instructivo el seis de junio de dos mil diecisiete, posteriormente el veintiuno de junio de dos mil diecisiete se precedió a realizar el cálculo de individualización de la totalidad de la multa, dicho acuerdo se notificó por instructivo el quince de agosto de dos mil diecisiete.</p>
Javier Alberto Cervera Contreras ⁸²	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-021 de ocho de mayo de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Javier Alberto Cervera Contreras, Director de Relaciones Industriales de PROTEÍNAS Y OLEICOS, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, el veinticinco de mayo de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el once de mayo de dos mil diecisiete.</p> <p>El veinticinco de mayo de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de Javier Alberto Cervera Contreras de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-021. Consecuentemente, se emitió el acta de veinticinco de mayo de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.</p>
José Ernesto Barrios Cantón ⁸³	El veinticinco de mayo de dos mil diecisiete compareció voluntariamente en las oficinas de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA José Ernesto Barrios Cantón, ostentándose como Gerente de abastos de PROTEÍNAS Y OLEICOS, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación.

⁸¹ Información visible de folio 021209 a 021214 del EXPEDIENTE.

⁸² Información visible de folio 021215 a 021260 del EXPEDIENTE.

⁸³ Información visible de folio 021261 a 021272 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

	<p>Consecuentemente se emitió acta de veinticinco de mayo de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.</p>
Gerardo Antonio Díaz Roche ⁸⁴	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-059 de veintidós de noviembre de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Gerardo Antonio Díaz Roche, vicepresidente corporativo de GRUPO LOGRA y director general de GRUNAPE, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, en las oficinas de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA el siete de diciembre de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el veintiocho de noviembre de dos mil diecisiete.</p> <p>El siete de diciembre de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de Gerardo Antonio Díaz Roche de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-059. Consecuentemente, se emitió acta de siete de diciembre de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.</p>
Fernando Antonio Rojas Gamboa ⁸⁵	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-060 de veintidós de noviembre de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Fernando Antonio Rojas Gamboa, comisario corporativo de GRUPO LOGRA, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA el siete de diciembre de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado personalmente el veintisiete de noviembre de dos mil diecisiete.</p> <p>El siete de diciembre de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de Fernando Antonio Rojas Gamboa de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-060. Consecuentemente, se emitió acta de siete de diciembre de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.</p>
Gabriel Antonio Cámara Roche ⁸⁶	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-061 de veintidós de noviembre de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Gabriel Antonio Cámara Roche, director de cuentas clave de GRUPO LOGRA y gerente de comercialización de GRUNAPE, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA el siete de diciembre de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el veintiocho de noviembre de dos mil diecisiete.</p> <p>El siete de diciembre de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de Gabriel Antonio Cámara Roche de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-</p>

⁸⁴ Información visible de folio 023854 a 023870 del EXPEDIENTE.

⁸⁵ Información visible de folio 023911 a 023942 del EXPEDIENTE.

⁸⁶ Información visible de folio 023871 a 023896 del EXPEDIENTE.



	DGMR-2017-061. Consecuentemente, se emitió acta de siete de diciembre de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.
Jorge Carlos Gutiérrez Reyes ⁸⁷	<p>Mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-062 de veintidós de noviembre de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA citó a comparecer a Jorge Carlos Gutiérrez Reyes, director de la Unidad de Negocios de MULTISUR, por tener conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA el siete de diciembre de dos mil diecisiete. Dicho oficio fue notificado por instructivo el veintiocho de noviembre de dos mil diecisiete.</p> <p>El siete de diciembre de dos mil diecisiete se llevó a cabo la comparecencia de Jorge Carlos Gutiérrez Reyes de conformidad con el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2017-062. Consecuentemente, se emitió acta de siete de diciembre de dos mil diecisiete, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.</p>

IV. MERCADO INVESTIGADO

Conforme al acuerdo de inicio del EXPEDIENTE, el MERCADO INVESTIGADO consiste en los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO. Una vez concluida la investigación y derivado de los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se ha allegado de información que le permite determinar que el MERCADO INVESTIGADO comprende los mercados de, servicio de transporte marítimo, servicios portuarios y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO. Del análisis del EXPEDIENTE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el MERCADO INVESTIGADO incluye aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su prestación, dado que la prestación de servicios marítimos, portuarios y terrestres, generalmente, se realizan a través de la intermediación de brókers o proveedores. Véase la sección **Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO**.

Lo anterior porque, como se observa en la sección **Oferta del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO**, en PUERTO PROGRESO la cadena logística que sigue la carga de granel agrícola involucra también la prestación del servicio de intermediación marítima de la cual depende la prestación de los servicios de transporte o flete marítimo.

En los capítulos posteriores relacionados al MERCADO INVESTIGADO, se describirá: **i)** el marco jurídico general aplicable al MERCADO INVESTIGADO; **ii)** principales AGENTES ECONÓMICOS y Autoridades Públicas que participan en el MERCADO INVESTIGADO; **iii)** las características generales

⁸⁷ Información visible de folio 023897 a 023910 del EXPEDIENTE.



025286

Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

e importancia de PUERTO PROGRESO, y iv) características de la oferta y la demanda de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO.

V. Marco jurídico general aplicable al MERCADO INVESTIGADO

El objeto de la LP y de su RLP es regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, protección y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.⁸⁸

Dichos ordenamientos señalan que la regulación, administración y operación del recinto portuario⁸⁹ e instalación portuaria⁹⁰ estará a cargo de un ADMINISTRADOR PORTUARIO, mediante un título de concesión⁹¹ que otorgue la SCT.⁹²

Así, de forma general la LP y el RLP, junto con el título de concesión correspondiente, establecen entre otras, las siguientes obligaciones y facultades del ADMINISTRADOR PORTUARIO: i) formular sus Reglas de Operación; ii) elaborar su Programa Operativo Anual; iii) elaborar su Programa Maestro de Desarrollo Portuario; iv) celebrar contratos con terceros para la operación de terminales y prestar los servicios portuarios, y v) establecer su regulación tarifaria.

V.1. Reglas de Operación

El Comité de Operación⁹³ del ADMINISTRADOR PORTUARIO es el encargado de formular sus Reglas de Operación, así como de emitir recomendaciones relacionadas con el funcionamiento y operación del puerto.⁹⁴

Las Reglas de Operación correspondientes deben contener, entre otros, los horarios del puerto y programación de actividades, los requisitos que deben cumplir los prestadores de servicios

⁸⁸ Artículo 1 tanto de la LP como del RLP.

⁸⁹ El artículo 2, fracción III, de la LP, define al recinto portuario como la zona federal delimitada y determinada por la SCT y por la Secretaría de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones portuarias y a la prestación de los servicios portuarios.

⁹⁰ El artículo 2, fracción VI, de la LP, define a la instalación portuaria a las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

⁹¹ El procedimiento para el otorgamiento de las concesiones de los ADMINISTRADORES PORTUARIOS es mediante concurso público, para lo cual se requiere cumplir con los requisitos señalados en el artículo 24 de la LP. Sin embargo, la SCT también puede otorgar la cesión mediante adjudicación directa atendiendo al supuesto del artículo séptimo transitorio de la LP; es decir, cuando haya participación estatal mayoritaria.

⁹² Artículo 20 de la LP.

⁹³ De acuerdo con el artículo 57 de la LP y el Capítulo VIII del RLP, el Comité de Operación estará integrado por el ADMINISTRADOR PORTUARIO, el capitán del puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los USUARIOS, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Es presidido por el ADMINISTRADOR PORTUARIO y deberá sesionar por lo menos una vez al mes de conformidad con los lineamientos establecidos en el artículo 42 del RLP.

⁹⁴ Artículo 58 de la LP.

025287



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

portuarios, la asignación de las posiciones de áreas de fondeo y posiciones de atraque, la forma de operar de los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos de tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario.⁹⁵

De conformidad con el artículo 81 del RLP, las Reglas de Operación y sus modificaciones requieren ser autorizadas por la SCT, en un plazo máximo de treinta días naturales después de que el Comité de Operación le haya presentado el proyecto a la SCT, concluido dicho plazo sin respuesta de la SCT, se entenderán aprobadas.

- **REGLAS DE OPERACIÓN, operación y preferencia en la TERMINAL ESPECIALIZADA.**

R
N
al

API PROGRESO está sujeta a sus propias REGLAS DE OPERACIÓN,⁹⁶ en éstas se establece que el área terrestre para la operación de PUERTO PROGRESO será a través de terminales de usos múltiples, y terminales especializadas.⁹⁷ Como se explica a detalle en la sección **Infraestructura de PUERTO PROGRESO**, concretamente, para atender la carga de granel agrícola,⁹⁸ se utiliza el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA, así como el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA.⁹⁹

La REGLA DE OPERACIÓN 49 remite al artículo 85 del RLP, señala que API PROGRESO se encuentra obligada a asignar áreas de fondeo y posiciones de atraque de los buques atendiendo a las prioridades en el estricto orden que sigue:

“Artículo 85. (...)

III. Por las características de la carga:

- a. **En las terminales especializadas**, los que transporten ese tipo de cargas o den servicio de pasajeros;
- b. Los barcos que transporten productos perecederos, y
- c. Los barcos que transporten mercancías clasificadas como carga general.” [Énfasis añadido]

Como se observa, el artículo 85 del RLP otorga una prioridad a la asignación de áreas de fondeo y posiciones de atraque a las terminales especializadas. Así, la REGLA DE OPERACIÓN 49 es acorde con el artículo 85 del RLP, a pesar de sus modificaciones, como a continuación se muestra. De diciembre del dos mil once hasta mayo de dos mil diecisiete¹⁰⁰ señalaba que:

“Para la asignación de las posiciones se tomará en cuenta lo dispuesto en el artículo 85 del Reglamento de la Ley, las Reglas de Operación del Puerto, las características de las embarcaciones, el tipo de carga, el sistema operativo, así como el área de almacenamiento y con base a la clasificación de Muelles por tipo de carga que a continuación se detalla: (...)

⁹⁵ Artículo 40 de la LP y 82 del RLP.

⁹⁶ Condición décima novena del TÍTULO DE CONCESIÓN.

⁹⁷ REGLA DE OPERACIÓN 15.

⁹⁸ REGLA DE OPERACIÓN 78.

⁹⁹ Información visible a folio 021522 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁰ La aprobación del cambio de las REGLAS DE OPERACIÓN, se autorizó por la SCT el diez de mayo de dos mil diecisiete mediante Oficio 7.3.-1199.2017.



025288

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas, se destinará el Muelle 8 [TERMINAL ESPECIALIZADA], se podrá utilizar el Muelle 3, 4 o 7 para graneles agrícolas siempre y cuando esté ocupado el Muelle 8 [TERMINAL PÚBLICA] (...). [Énfasis añadido]

Actualmente la REGLA DE OPERACIÓN 49 señala que:

“b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas se destinarán los Muelles 3, 4, 7 u 8 **según las circunstancias operativas de que se trate** y atendiendo a los criterios ya señalados en el primer párrafo de la presente Regla.”¹⁰¹ [Énfasis añadido]

Ahora bien, por lo que respecta a la modificación de dicha regla, la SCT manifestó lo siguiente sobre de la interpretación de la frase “*las circunstancias operativas de que se trate*”:

“Se trata de lo expresado en el artículo 85 de la Ley de Puertos, es decir, por las características de las embarcaciones, el tipo de carga, el sistema operativo, así como el área de almacenamiento y con base a la especificación del muelle.”¹⁰² [Énfasis añadido]

De la manifestación anterior, se concluye que a pesar de la modificación de la REGLA DE OPERACIÓN 49, prevalece la preferencia de las terminales especializadas como lo establece el artículo 85 del RLP. Por lo tanto, en PUERTO PROGRESO para la descarga de granel agrícola se destinará la TERMINAL ESPECIALIZADA y sólo cuando ésta se encuentre ocupada se podrán utilizar las terminales de usos múltiples (en la práctica sólo se utiliza la TERMINAL PÚBLICA, como se explica en la sección **Terminales de Usos Múltiples**).

V.2. Programa Operativo Anual

De conformidad con la condición decimoprimera del TÍTULO DE CONCESIÓN de API PROGRESO, el POA es un documento donde se establecen una serie de acciones para dar cumplimiento a los objetivos, estrategias, metas y demás obligaciones establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario y en el propio TÍTULO DE CONCESIÓN de la API PROGRESO; así como los compromisos de productividad que, para el ejercicio de que se trate, la API PROGRESO se propone alcanzar directamente o a través de los terceros con lo que tenga celebrados contratos.

La aprobación del POA está a cargo del Comité de Operación de la API PROGRESO, mismo que envía a la SCT para su análisis y seguimiento dentro de los primeros treinta días del año que corresponda. En caso de que este programa no se ajuste a los compromisos y obligaciones generales a cargo del ADMINISTRADOR PORTUARIO de API PROGRESO, la SCT podrá indicarle que efectúe las correcciones necesarias.¹⁰³

De conformidad con la REGLA DE OPERACIÓN 71, los cesionarios y prestadores de servicio deberán emplear equipos que satisfagan los estándares mínimos de productividad establecidos en el POA. Por su parte, la REGLA DE OPERACIÓN 98 establece que los índices mínimos de productividad,

¹⁰¹ Información visible a folio 021549 del EXPEDIENTE.

¹⁰² Información visible a folio 024557 del EXPEDIENTE.

¹⁰³ Segundo párrafo de la condición decimoprimera del TÍTULO DE CONCESIÓN. Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “8 ANEXO OCHO (Numeral 10)”.



incluyendo los de maniobras de carga general como de granel agrícola serán determinados por API PROGRESO, y se actualizan en la primera sesión ordinaria de cada año del Comité de Operación de la API PROGRESO.¹⁰⁴

Con base en información proporcionada por API PROGRESO, en PUERTO PROGRESO los rendimientos del POA son determinados por la Gerencia Comercial de API PROGRESO de conformidad con los rendimientos manejados de manera histórica, buscando mantener la constante eficiencia en PUERTO PROGRESO. Los rendimientos en el POA se establecen bajo la medida THBO y se determinan por cada tipo de producto. Asimismo, API PROGRESO verifica el cumplimiento de los rendimientos de manera mensual con base en los datos que se manejan en las estadísticas históricas.¹⁰⁵

En caso de incumplir los estándares de productividad establecidos en el POA, la API PROGRESO puede solicitar a la Autoridad Marítima que el buque abandone la posición de atraque, conforme la fracción primera de la REGLA DE OPERACIÓN 60.

*Q
P
al*
En el caso de que ciertos rendimientos no estén considerados en el POA serán propuestos y acordados en el Comité de Operaciones de la API PROGRESO y podrán ser modificados en función de la productividad operativa hasta la realización del siguiente POA, tal como lo dicta la REGLA DE OPERACIÓN 71.

Conforme la REGLA DE OPERACIÓN 70, fracción I, inciso b, los maniobristas deben presentar un proyecto operativo que permita alcanzar o superar los estándares mínimos de productividad establecidos en el POA y, en caso de maniobras especializadas, alcanzar el mejor rendimiento en el último reporte anual del informe estadístico de los puertos de México.

V.3. Programa Maestro de Desarrollo Portuario

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario debe contener: los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, entre otras cosas.¹⁰⁶

De acuerdo con el artículo 58 Bis de la LP y 44 Bis del RLP, el Comité de Planeación del Plan Maestro de Desarrollo Portuario será presidido por el ADMINISTRADOR PORTUARIO y lo integrarán el Capitán del Puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, un representante de las empresas cesionarias establecidas en el Puerto y un representante de los prestadores de servicios portuarios de mayor influencia en la operación de PUERTO PROGRESO. El Comité de Planeación se reunirá por lo menos tres veces al año a solicitud de cualquiera de sus integrantes y sus acuerdos se toman por mayoría de votos de los presentes.

¹⁰⁴ Información visible a folios 002290, 002300 y 021551 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁵ Información visible a folio 021551 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁶ Artículo 41 de la LP.



025290

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

De conformidad con el artículo 39 del RLP, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, así como sus modificaciones, requiere ser aprobado por la SCT en un plazo de sesenta días naturales contados a partir de que el ADMINISTRADOR PORTUARIO haya presentado el proyecto.

La API PROGRESO, en atención a la condición décima de su TÍTULO DE CONCESIÓN y a la normatividad portuaria aplicable al Programa Maestro de Desarrollo Portuario,¹⁰⁷ realizó dos proyectos: el que estuvo vigente durante el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce y el actual PMDP-2020 vigente de dos mil quince a dos mil veinte, donde se establecen los lineamientos y estrategias de desarrollo de PUERTO PROGRESO.¹⁰⁸

V.4. Contratos con terceros

La LP y el RLP, así como el título de concesión de cada ADMINISTRADOR PORTUARIO, lo facultan para operar las terminales e instalaciones portuarias y prestar los servicios portuarios a través de terceros. Para tal efecto, los interesados en construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias deberán celebrar con el ADMINISTRADOR PORTUARIO un contrato de cesión parcial de derechos. Por su parte, los interesados en prestar sólo servicios portuarios y/o conexos deberán celebrar con el ADMINISTRADOR PORTUARIO un contrato de prestación de servicios.¹⁰⁹ En ambos casos, los interesados deben cumplir con lo establecido en el artículo 51 de la LP,¹¹⁰ así como con las Reglas de Operación del puerto correspondiente.¹¹¹

R
P
al

¹⁰⁷ Véase artículos 26, 41 y 58 Bis de la LP; artículos 18 y 44 Ter, así como el Capítulo VII del RLP.

¹⁰⁸ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “*10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)*”, en las carpetas electrónicas denominadas “*PMDP-2009-2014 y sus modificaciones*” y “*PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones*”.

¹⁰⁹ Artículos 20 y 40, fracción IV y V, de LP.

¹¹⁰ El artículo 51 de la LP señala: “Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren los ADMINISTRADORES PORTUARIOS integrales deberán reunir los siguientes requisitos: **I.** Fijar los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el título de concesión del ADMINISTRADOR PORTUARIO; **II.** Contener la mención o transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos; **III.** Sujetarse al programa maestro de desarrollo portuario; **IV.** Fijar el plazo de los contratos por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión, y **V.** Registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días. (...) Cuando en los contratos de cesión se hubiere previsto prórroga, ésta se otorgará siempre que el titular del contrato respectivo se encuentre al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones (...)”

¹¹¹ Artículo 32 del RLP.



VERSIÓN PÚBLICA

Concretamente en PUERTO PROGRESO, para la prestación del servicio de maniobras se deben cumplir con los requisitos generales establecidos en la REGLA DE OPERACIÓN 69,¹¹² así como con los requisitos específicos a que se refiere la REGLA DE OPERACIÓN 70.¹¹³

Ahora bien, por regla general, la adjudicación de dichos contratos es mediante concurso público;¹¹⁴ excepcionalmente, el ADMINISTRADOR PORTUARIO puede celebrar dichos contratos sin sujetarse al procedimiento de concurso cuando se trate de: i) la sustitución por contratos, de las concesiones, permisos o autorizaciones previamente otorgados por la SCT; ii) las solicitudes previstas en el artículo sexto transitorio de la LP,¹¹⁵ y iii) la prestación de los servicios portuarios en las terminales, instalaciones portuarias y áreas comunes del puerto en las que, conforme al Programa Maestro de Desarrollo Portuario deba admitirse a todos los prestadores que satisfagan los requisitos que se establezcan en los reglamentos y Reglas de Operación respectivas.¹¹⁶

Q
RP
al

V.5. Regulación tarifaria

El veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y nueve, la SCT publicó en el DOF la “Regulación Tarifaria a los títulos de concesión de las administraciones portuarias integrales que se indican” y entre las administradoras portuarias que se mencionan se encuentra API PROGRESO.

La regulación tarifaria consiste en establecer las bases y reglas que permitan determinar las tarifas y precios máximos en puertos y terminales respecto del uso de infraestructura, la prestación de los servicios y la explotación de bienes en condiciones satisfactorias de calidad, seguridad,

¹¹² La REGLA DE OPERACIÓN 69 establece que los interesados en prestar los servicios portuarios deberán presentar solicitud correspondiente ante el ADMINISTRADOR PORTUARIO que contenga: nombre o razón social, registro federal de contribuyentes, domicilio y comprobante del mismo; cuando se trate de personas morales se deberá acompañar copia de su acta constitutiva, de sus estados financieros, los poderes generales y especiales que otorgue la persona moral. Asimismo, se deberá proporcionar la relación y descripción de los servicios que pretenden proporcionar; los documentos que acrediten la capacidad técnica y administrativa, así como su solvencia económica y los compromisos de calidad y productividad. De igual manera, copia del permiso o licencia de salubridad en los casos requeridos, carta compromiso que en caso de que la solicitud sea aprobada se obliga a contratar un seguro, y declaración firmada de que conoce el modelo de contrato que en su caso será firmado con el ADMINISTRADOR PORTUARIO.

¹¹³ La REGLA DE OPERACIÓN 70 señala que, para prestar el servicio de maniobras, el solicitante deberá acreditar estar constituida como sociedad mercantil, presentar un proyecto del sistema operativo que permita alcanzar o superar los estándares mínimos de productividad establecidos en el POA, y en caso de maniobras especializadas, el mejor rendimiento en último reporte anual del informe estadístico de los puertos de México. En caso de que pretendan prestar los servicios con equipo propio o alquilado, se anexará un listado de las unidades, fecha de adquisición, características y condiciones de operatividad. Los prestadores de servicios no deberán tener parentesco por consanguinidad o afinidad con el ADMINISTRADOR PORTUARIO. Asimismo, se deberá presentar un programa de aseguramiento y contratar fianza.

¹¹⁴ Previo cumplimiento de las bases del concurso público previstas en los artículos 53 de la LP, artículo 33 del RLP y el PMDP-2020.

¹¹⁵ El artículo Sexto Transitorio de la LP señala: “Las personas físicas o morales que al entrar en vigor esta ley tengan solicitudes en trámite y hayan cubierto los requisitos para la obtención de la concesión, permiso o autorización podrán optar, para su otorgamiento, por sujetarse a lo dispuesto en ésta, o bien a lo previsto en las leyes de Navegación y Comercio Marítimo y de Vías Generales de Comunicación”.

¹¹⁶ De conformidad con los artículos 20, 24 último párrafo, 46 y 53 último párrafo de la LP.



025292

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

competitividad y permanencia. Por otra parte, también tiene como propósito evitar que los operadores y prestadores de servicios, cuando no exista un ambiente de competencia razonable, pudieran cobrar tarifas excesivas respecto a sus costos.¹¹⁷ En ese sentido, la LP en su artículo 60, establece lo siguiente:

“La Secretaría [SCT] podrá establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Los administradores portuarios, de conformidad con lo que la Secretaría establezca en sus títulos de concesión, podrán determinar las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicio con quienes tengan celebrados contratos.”

Asimismo, en la condición trigésima del TÍTULO DE CONCESIÓN se señala la facultad de SCT de establecer la regulación tarifaria de API PROGRESO.¹¹⁸

Las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA prevén dos procedimientos para que se aprueben los proyectos tarifarios: vía autorización o vía registro. Según sea el caso, las tarifas máximas son autorizadas o registradas por la SCT; tienen la categoría de niveles máximos que pueden cobrar los operadores y prestadores de servicios, y a partir de éstas se pueden convenir niveles inferiores de cobro, es decir, se pueden otorgar descuentos a los usuarios.¹¹⁹

Por lo anterior, los operadores y prestadores de servicios portuarios que celebraron contrato respectivo con API PROGRESO están sujetos a las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA.

V.5.1. Regulación tarifaria del servicio de maniobras mediante el registro de una tarifa máxima

Las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA establecen que se deben registrar las tarifas de los servicios mencionados en el artículo 44 de la LP, entre éstos los servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, cuando en determinado puerto dichos servicios no se proporcionen por un solo operador o prestador del servicio o cuando, previo dictamen de la COMISIÓN, no se dé un ambiente de competencia razonable; caso contrario se autorizará el proyecto tarifario.¹²⁰

¹¹⁷ Información visible a folio 023720 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “NUMERAL 9 ANEXO SIETE”, en el archivo en formato electrónico denominado “ANEXO 7 DE REGULACION TARIFARIA”.

¹¹⁸ Punto 2.1, inciso f) de las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA.

¹¹⁹ Información visible a folio 023720 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “NUMERAL 9 ANEXO SIETE”, en el archivo en formato electrónico denominado “ANEXO 7 DE REGULACION TARIFARIA”.

¹²⁰ Numerales II, 2.1, d) y V, 5.1 y 5.2 de las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA.

Como se explica a detalle en la sección **Terminales portuarias**, en PUERTO PROGRESO: i) existen dos AGENTES ECONÓMICOS¹²¹ que tienen celebrados con la API PROGRESO contratos para la prestación del servicio de maniobras¹²² y en dichos contratos se señala que se encuentran obligados al **registro** de sus tarifas máximas,¹²³ y ii) no existe dictamen de la COMISIÓN que señale falta de condiciones de competencia efectiva. Por ende, de acuerdo con las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA, en PUERTO PROGRESO para la aprobación de los proyectos tarifarios del servicio de maniobras ante la SCT¹²⁴ se sigue el procedimiento de registro con base en el “Manual de Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”¹²⁵ y no el procedimiento de autorización con base en el “Manual de Autorización de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”.

Cabe señalar que en ambos procesos la SCT analiza la tarifa propuesta por los prestadores del servicio, sin embargo, de conformidad al manual de registro la autoridad no fija, impone ni establece una tarifa a menos que no se cumplan con los requisitos expuestos en el párrafo anterior, en ese caso, utiliza el manual de autorización.¹²⁶

A continuación, se describe de acuerdo con el “Manual para el Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”, el procedimiento ante la SCT, mediante la Dirección General de Puertos, a través del cual se registran las bases de regulación tarifaria y de precios de los servicios portuarios que se prestan en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, mediante la elaboración de un comparativo que contenga la tarifas portuarias prevalecientes en el mercado:

¹²¹ De información que obra en el EXPEDIENTE, API PROGRESO únicamente ha celebrado contrato respectivo para la prestación del servicio portuario de maniobras con MULTISUR, GESTIÓN Y SERVICIOS y NAVEGA PROGRESO. Esté último ya no presta el servicio de maniobras en PUERTO PROGRESO, en virtud de la terminación anticipada de su contrato de fecha cinco de marzo de dos mil catorce. Información visible a folio 021517 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico “9 ANEXO NUEVE (Numeral 12)”, visible a folio 021562 del EXPEDIENTE.

¹²² De los contratos celebrados con API PROGRESO para la prestación de los diversos servicios en el PUERTO PROGRESO, se observa la obligación de los cesionarios o prestadores de servicios portuarios de registrar sus tarifas ante la SCT, y posteriormente depositar su registro ante API PROGRESO. Información visible a folio 003096 y 003172 del EXPEDIENTE.

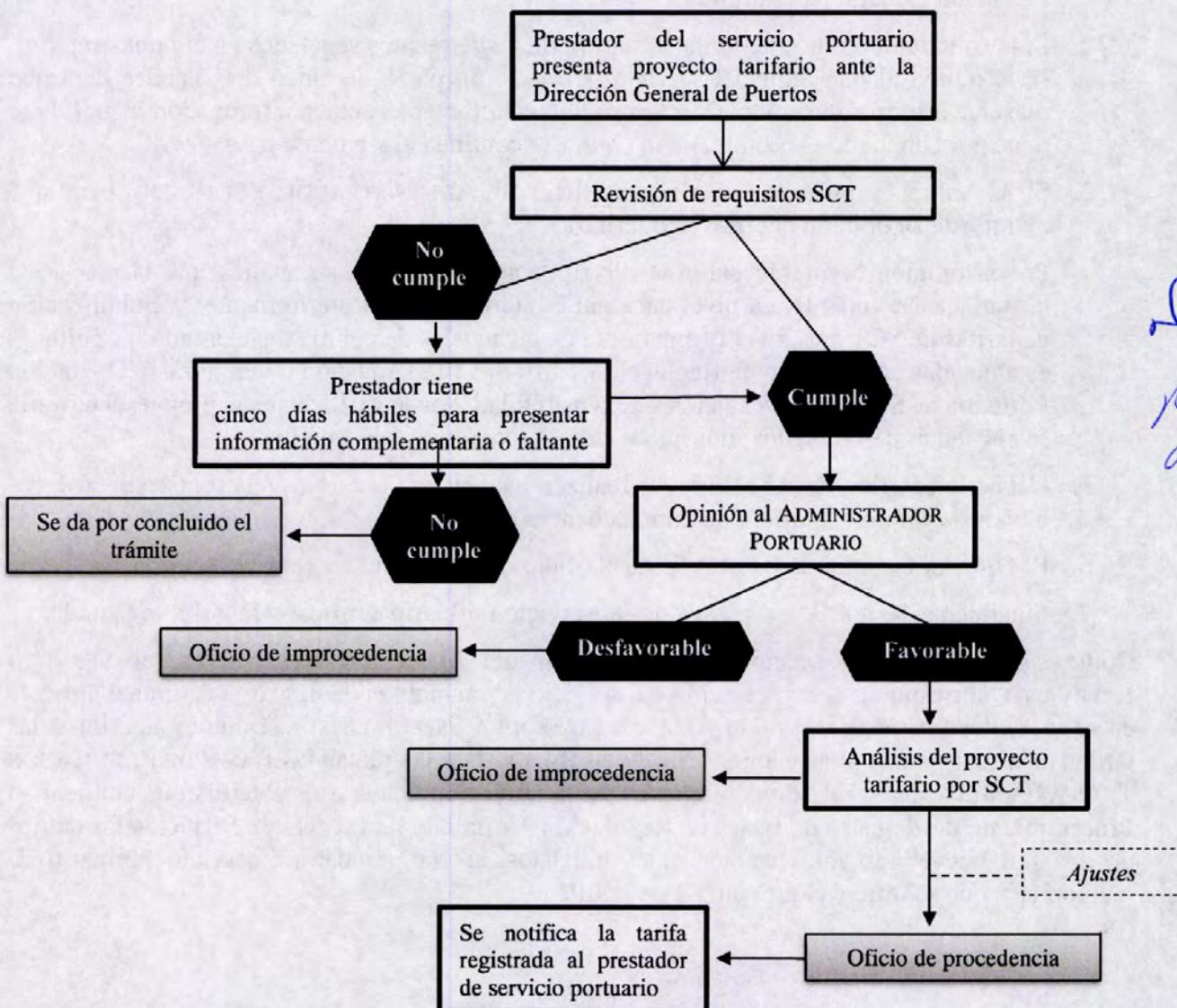
¹²³ Cláusula décima octava del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR y cláusula vigésima primera del contrato de prestación de servicios de GESTIÓN Y SERVICIOS.

¹²⁴ De información pública visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, se observa que para llevar a cabo los procedimientos de autorización y registro a que se refieren las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA se basa en el “Manual de Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios” y el “Manual de Autorización de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”, según sea el caso.

¹²⁵ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “Manual de Procedimientos de la Dirección General de Puertos que contiene el Procedimiento de Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios de dos mil nueve”.

¹²⁶ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “Manual de Procedimientos de la Dirección General de Puertos que contiene el Procedimiento de Autorización de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios de dos mil nueve”.

Esquema. Procedimiento de registro del servicio de maniobras.



Explicación del esquema:

1. El prestador del servicio portuario que cuente con título de concesión otorgado por la SCT¹²⁷ o haya celebrado contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios

¹²⁷ Es decir, sea ADMINISTRADOR PORTUARIO con título de concesión vigente sin restricciones en su objeto social para prestar servicios portuarios.

025295



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

con el ADMINISTRADOR PORTUARIO,¹²⁸ presenta su solicitud por escrito del proyecto tarifario con sus reglas de aplicación, modificación o incremento -si es el caso-, ante la Dirección General de Puertos.

2. Si la solicitud no procede por no cumplir con los requisitos señalados en el punto anterior, se le otorga al prestador del servicio portuario un plazo de cinco días hábiles para que presente información complementaria o faltante. Si no presenta la información requerida se tiene por concluido el trámite, de lo contrario continua al siguiente paso.
3. Si la solicitud procede, se elabora oficio al ADMINISTRADOR PORTUARIO para que manifieste su opinión del proyecto tarifario.
4. Previa opinión favorable del ADMINISTRADOR PORTUARIO, se analiza que la propuesta tarifaria sea competitiva a nivel nacional e internacional; posteriormente, la Subdirección de tarifas de SCT analiza el comparativo de los niveles de cobro considerando las políticas establecidas en el Anexo de Regulación Tarifaria; y la Dirección de Finanzas y Operación Portuaria de SCT realiza el análisis de sensibilidad, donde verifica que la propuesta tarifaria se encuentre dentro de los indicadores macroeconómicos de México.
5. Hecho lo anterior, de ser el caso, se realizan los ajustes necesarios a la propuesta tarifaria, o bien, se elabora un oficio de improcedencia.
6. El Director General de Puertos firma el oficio de procedencia y registra la tarifa.
7. Finalmente, se notifica al prestador del servicio portuario el oficio y la tarifa registrada.

Como se explica en la sección **Determinación del MERCADO RELEVANTE**, el SERVICIO RELEVANTE corresponde a la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA. Dado lo anterior, a las tarifas máximas para la prestación del SERVICIO RELEVANTE le aplican las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA y el “Manual de Procedimientos de la Dirección General de Puertos que contiene el Procedimiento de Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios de dos mil nueve”, en los términos antes previstos, al comprender un servicio portuario de maniobras a que se refiere el artículo 44 de la LP.

¹²⁸ Es decir, sea cesionario o permisionario con contrato vigente sin restricciones en su objeto social para prestar el servicio portuario que solicita.

81



025296

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

V.6. Trámites para la prestación de los servicios portuarios conexos**V.6.1. Autorización para el agenciamiento de buques**

Las funciones de agenciamiento de buques están a cargo del AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES, para tal efecto, deberá contar con autorización de la SCT, previo cumplimiento de los requisitos a que se refiere el artículo 23 de la LNCM.¹²⁹

Servicio de Agenciamiento de buques.- Antes de la prestación de cualquier servicio portuario o de maniobras al buque en PUERTO PROGRESO, se requiere del servicio de agenciamiento, a cargo del AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES;¹³⁰ quien, en nombre del NAVIERO, bajo el carácter de comisionista mercantil, realiza los actos y gestiones administrativas de la embarcación en el puerto de consignación,¹³¹ señaladas en el artículo 24 de la LNCM.¹³² En ese sentido, las obligaciones del AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES se dividen en tres momentos:

- A la entrada del buque a PUERTO PROGRESO, donde el AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES se encarga de cumplir con los requisitos que solicita la autoridad marítima y portuaria¹³³ para la correcta entrada y estancia de la embarcación en el puerto, así como coordinar la logística con los prestadores de servicios (pilotos, remolque, lanchaje, etcétera), y realizar los trámites de solicitud de arribo y muelle ante el ADMINISTRADOR PORTUARIO, lo anterior, con el fin de minimizar los tiempos de espera de las embarcaciones en el puerto (Véase sección **Servicio de AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES**).¹³⁴

¹²⁹A saber: i) ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a la legislación mexicana; ii) tener su domicilio social en territorio nacional; iii) comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el NAVIERO, y iv) estar inscrito en el Registro Marítimo Nacional.

¹³⁰Al respecto, de las estadísticas reportadas por la API PROGRESO, se observa que en el PUERTO PROGRESO además del GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, han operado otros cuatro agentes consignatarios de buques de granel agrícola. Durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, estos cuatro agentes tuvieron una participación conjunta del 17% en el total de buques atendidos. Información visible a folio 21932 del EXPEDIENTE, en el archivo electrónico “Numeral 35 Anexo 1. Servicio de transporte marítimo (1).xlsx”. Vease la sección **Conformación del “Anexo Marítimo API”**

¹³¹Artículo 22, fracción II, de la LNCM.

¹³²El AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES actuará como representante del NAVIERO ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones: I.- Recibir y asistir, en el puerto, a la embarcación que le fuere consignada; II.- Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho de la embarcación; III.- Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones; IV.- Preparar el alistamiento y expedición de la embarcación, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente; V.- Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios; VI.- Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y VII.- En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionados con la embarcación.

¹³³Autoridades aduaneras, sanitarias y migratorias.

¹³⁴Información visible a folio 002279 del EXPEDIENTE.

- Una vez atracado el buque a PUERTO PROGRESO, el AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES se encarga de coordinar los distintos servicios que el buque requiere, así como, de mantener informado al NAVIERO de las operaciones y servicios del buque en el puerto.¹³⁵
- Al zarpe del buque de PUERTO PROGRESO, el AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES notifica al NAVIERO de los gastos incurridos por los servicios prestados a la embarcación, mismos que son liquidados por el NAVIERO por conducto del AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES.¹³⁶

V.6.2. Autorización para la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior

Las funciones relativas a la entrada y salida de mercancías al territorio nacional son facultades exclusivas de las autoridades aduaneras.¹³⁷ Lo anterior, a través de los denominados recintos fiscales donde las autoridades aduaneras realizan las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.¹³⁸

Cuando algún particular tenga el uso o goce de un inmueble colindante con un recinto fiscal o de un inmueble ubicado dentro o colindante con un recinto portuario podrá solicitar al SAT¹³⁹ autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en cuyo caso el inmueble donde se presten dichos servicios se denominará Recinto Fiscal Autorizado.

Dicha autorización se podrá otorgar hasta por un plazo de veinte años; el cual podrá prorrogarse hasta por un plazo igual, siempre y cuando el autorizado tenga el uso o goce del inmueble en el que se prestará el servicio.¹⁴⁰ Asimismo, para obtener la autorización referida en el párrafo anterior, se debe cumplir con lo señalado en los artículos 14-A, segundo párrafo de la LA¹⁴¹; 14-B, 15, 17, 23, 26, 28, 29 y 53 fracción VII de la LA, en vinculación con las Reglas 1.2.2., 2.2.3., 2.3.8. y 2.3.9.

¹³⁵ Ídem.

¹³⁶ Ídem.

¹³⁷ Artículo 3 de la LA.

¹³⁸ Artículo 14, segundo párrafo de la LA.

¹³⁹ A cargo de la Administración Central de Normatividad Aduanera dependiente del SAT de conformidad con los artículos 33, último párrafo del Código Fiscal de la Federación; 1, primer párrafo, 2, fracción II y 14-A de la LA; 1, 2, 4, 7, fracciones VII y XVIII, y 8, fracción III de la Ley del SAT; 1, 2, primer párrafo, apartado B, fracción I, inciso B), así como su tercer párrafo, 9, fracciones II y XXXVII y segundo párrafo, 10, fracción I, 11, fracción XXIV, segundo, tercero y cuarto párrafos, numeral 2 de este último párrafo, y 12, apartado B del Reglamento Interior del SAT.

¹⁴⁰ Artículo 14-A de la LA. Por otro lado, la Ley Federal de Derechos en su artículo 40, inciso d) establece la cuota por el otorgamiento de la autorización.

¹⁴¹ "Se deberá acreditar ser persona moral constituida de conformidad con las leyes mexicanas, su solvencia económica, su capacidad técnica, administrativa y financiera en la prestación de los servicios de manejo y almacenaje de mercancías, así como la de sus accionistas y estar al corriente en sus obligaciones fiscales, y anexar a su solicitud, copia de la documentación con la que acrediten el legal uso o goce del inmueble en el que se prestarán los servicios, el programa de inversión y demás documentos que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas para acreditar que el solicitante cumple las condiciones requeridas."



025298

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

de la Resolución que establece las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para dos mil trece.¹⁴²

V.6.3. Autorización para la prestación del servicio de transporte terrestre

Para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga general en caminos y puentes de jurisdicción federal del puerto hacia los almacenes o bodegas de los dueños de la carga se requiere un permiso otorgado por la SCT,¹⁴³ denominado “Permiso o Alta de Vehículo para la Operación del Servicio de Autotransporte Federal de Pasajeros, Turismo, Carga General, Carga Especializada para Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos, y Transporte Privado de Personas y Carga”,¹⁴⁴ mismo que se otorga por tiempo indefinido.¹⁴⁵

Finalmente, en PUERTO PROGRESO deben observarse las reglas a los accesos y vialidades descritas en el “Anexo 3” de las REGLAS DE OPERACIÓN.¹⁴⁶

VI. Principales AGENTES ECONÓMICOS y autoridades del MERCADO INVESTIGADO

En el presente apartado se expondrá la información contenida en el EXPEDIENTE que permite identificar a los principales AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO.

El artículo 3, fracción I, de la LFCE establece lo siguiente; “*Agente Económico: Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica.*”

Conforme a la interpretación de la Primera Sala de la SCJN, el rasgo definitorio de un AGENTE ECONÓMICO es que su actividad incide en la vida económica del país¹⁴⁷. Atendiendo a este concepto y derivado de la información que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA recabó durante la sustanciación

¹⁴² Publicadas en el DOF el treinta de agosto de dos mil trece, y sus modificaciones publicadas el veintiocho de noviembre, cuatro, nueve, trece y treinta de diciembre de dos mil trece, primero de enero, veintisiete y veintiocho de febrero, ocho y treinta de mayo, así como cuatro de julio de dos mil catorce.

¹⁴³ De conformidad con los artículos 2, fracción VIII, 5, fracción III, 8, fracción I, segundo y último párrafo, 9 y 50 de la LCPAF; el artículo 6, fracción I, del Reglamento de la LCPAF, así como la fracción XXXIII del artículo 2, y el artículo 43 del Reglamento Interior de la SCT.

¹⁴⁴ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*Permiso o alta de vehículo para la operación del servicio de autotransporte federal, publicado por la SCT*”.

¹⁴⁵ De conformidad con el artículo 8, último párrafo de la LCPAF; salvo causales de revocación señaladas en el permiso correspondiente.

¹⁴⁶ Anexo 3 de las REGLAS DE OPERACIÓN que contiene un croquis de los accesos de entrada y salida de vehículos, así como el límite de velocidad, en PUERTO PROGRESO. Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “*10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)*”, subcarpeta “ROP”.

¹⁴⁷ Así lo estableció en las tesis de jurisprudencia de rubro: “*COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 3º. DE LA LEY FEDERAL RELATIVA NO VIOLA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD JURÍDICA POR EL HECHO DE NO DEFINIR EL CONCEPTO ‘AGENTES ECONÓMICOS’*” Tesis de jurisprudencia 70/2008. Aprobada por la Primera Sala de este Alto Tribunal, en sesión de dos de julio de dos mil ocho. Época: Novena Época, Registro: 168978, Instancia: Primera Sala, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXVIII, septiembre de 2008, Materia(s): Constitucional, Administrativa, Tesis: 1a./J.70/2008, Página: 155



VERSIÓN PÚBLICA

de la investigación, se logró identificar que algunos de los AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO forman parte de un GIE.

Respecto al concepto de GIE, la SCJN señaló que:

“Es factible hablar de un grupo económico cuando un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, entre otras, tiene intereses comerciales y financieros afines y coordinan sus actividades para lograr el objetivo común, o bien, se unen para la realización de un fin determinado, en aras de obtener dichos intereses comerciales y financieros comunes. En estos casos, es necesario analizar el comportamiento colectivo de las empresas o personas que conforman ese grupo, pues el simple hecho de que estén organizados como tal, no implica que necesariamente todos sus componentes se encuentren vinculados a un grado tal que no puedan actuar de manera aislada e independiente entre sí, o bien, sin el conocimiento de algunas actividades que no les sean propias a sus funciones y que sólo correspondan a dos o más componentes dentro del grupo económico.

Para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, ya sea de iure o de facto. El control de iure puede darse de diversas formas, entre otras cuando: a) Una persona adquiere la mayoría de las acciones de una empresa; b) Existe la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de un contrato, convenios de abastecimiento de largo plazo, el otorgamiento de créditos o cuando una parte importante de los ingresos de una empresa dependan de la venta de los productos de otra; c) Se tiene la capacidad o derecho de designar la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra; d) Existe la capacidad o el derecho de designar director, gerente o factor principal de la otra; o e) Tenga vínculos por parentesco consanguíneo o afinidad en una o diversas personas morales. Por otro lado, el análisis del control de facto debe atender no sólo al nivel de participación accionaria cuando ningún socio tiene mayoría absoluta, sino también a la posibilidad de que un socio minoritario pueda obtener mayoría en las asambleas dado el nivel de asistencia; la posición de los otros accionistas (dispersión, vínculos de tipo estructural, económico o familiar con el accionista principal); y el interés financiero (...).¹⁴⁸

Así, considerando los conceptos de AGENTE ECONÓMICO y el relativo a grupo de interés económico, se concluye que un GIE es un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de éstas, con intereses económicos afines, que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, participando así en la actividad económica del país; por lo tanto, para efectos del artículo 3 de la LFCE, un GIE es considerado como AGENTE ECONÓMICO, por ende, puede ser investigado por esta COMISIÓN.

De esta forma, se puede concluir lo siguiente:

¹⁴⁸ Estas consideraciones fueron establecidas en la resolución de los amparos en revisión 169/2007, 172/2007, 174/2007, 418/2007 y 168/2007 y se exponen en el presente para efecto de explicar lo que debe de entenderse por el término grupo de interés económico.

81

VERSIÓN PÚBLICA

- Un GIE es una forma de participación en la actividad económica caracterizada por ser un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de éstas, con intereses económicos afines y que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, en aras de satisfacer dichos intereses comerciales y financieros comunes.¹⁴⁹
- Adicionalmente al elemento de finalidad e intereses comunes, es necesario acreditar un elemento de control entre los miembros del grupo para hablar de la existencia de un GIE. Es decir, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, ejerce o puede ejercer influencia sobre el actuar de otro de los miembros o del grupo entero y realizar funciones de coordinación.
- Para efectos de la LFCE y los criterios judiciales, los GIE son considerados AGENTES ECONÓMICOS, por tratarse de una forma de participación en la actividad económica del país.¹⁵⁰

En este sentido, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE se advierte la existencia del siguiente GIE en el MERCADO INVESTIGADO:

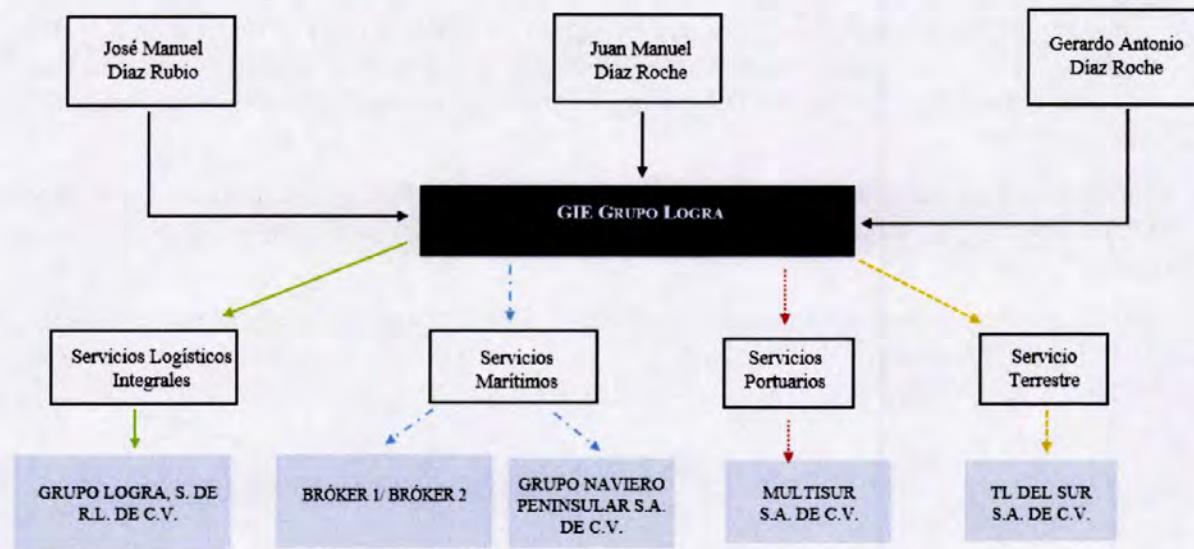
¹⁴⁹ “**GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO. SU CONCEPTO Y ELEMENTOS QUE LO INTEGRAN EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA.** En materia de competencia económica se está ante un grupo de interés económico cuando un conjunto de personas físicas o morales tienen intereses comerciales y financieros afines, y coordinan sus actividades para lograr un determinado objetivo común. Así, aunado a los elementos de interés -comercial y financiero- y de coordinación de actividades, concurren otros como son el control, la autonomía y la unidad de comportamiento en el mercado. En esa tesitura, el control puede ser real si se refiere a la conducción efectiva de una empresa controladora hacia sus subsidiarias, o bien, latente cuando sea potencial la posibilidad de efectuarlo por medio de medidas persuasivas que pueden darse entre las empresas aun cuando no exista vínculo jurídico centralizado y jerarquizado, pero sí un poder real. Bajo esta modalidad -poder latente- es que la autonomía jurídica de las sociedades carece de contenido material, imponiéndose los intereses del grupo o de la entidad económica, entendida como organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado acorde a los intereses de las sociedades integrantes, es decir, a pesar de la personalidad jurídica propia de cada una de las empresas, éstas se comportan funcionalmente como una sola en el mercado, lo que implica la pérdida de la libertad individual de actuación. Por lo tanto, para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico, para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, en los términos anotados, sin que sea necesario que se den de manera concomitante” [Énfasis Añadido].” Tesis: I.4o.A. J/66, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época; Tomo XXVIII, noviembre de 2008.

¹⁵⁰ Sirve de apoyo el siguiente criterio judicial: “**INSTITUTO FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES. PUEDE DECLARAR PREPONDERANTE TANTO A UN AGENTE ECONÓMICO, COMO A UN GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO**”. Tesis: I.1o.A.E.57 A, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, Libro 19, Tomo III, junio de 2015.

VI.1. GIE GRUPO LOGRA¹⁵¹

Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, el siguiente esquema representa la estructura corporativa del GIE GRUPO LOGRA que participa en el MERCADO INVESTIGADO:

Diagrama. División logística del GIE GRUPO LOGRA¹⁵²



A continuación, se describe de manera gráfica la participación accionaria de los socios de las sociedades que conforman el GIE GRUPO LOGRA. Cabe mencionar que no se cuenta con información respecto de la estructura accionaria del BRÓKER 1 y del BRÓKER 2,¹⁵³ dado que en los requerimientos de información y documentos dirigidos a GRUPO LOGRA,¹⁵⁴ así como en las

¹⁵¹ Cabe precisar que de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que existen empresas vinculadas con los controladores del GIE GRUPO LOGRA que no están relacionadas directamente con el MERCADO INVESTIGADO, por lo que no se incluyen en la presente sección, a saber: [REDACTED]

* Información visible a folio 002322 del EXPEDIENTE.

¹⁵² Diagrama elaborado con información visible a folios 002356, 002399, 002452, 002521 y 024549, este último en el archivo electrónico del EXPEDIENTE.

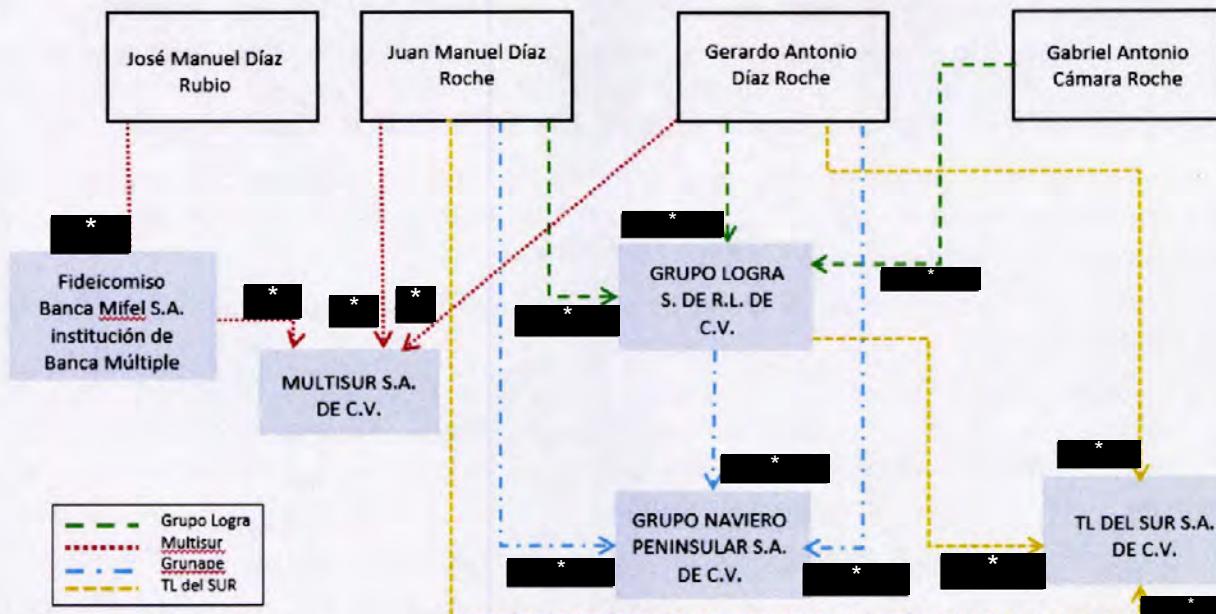
¹⁵³ BRÓKER 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁴ En el oficio COFECE-AI-DGMR-2017-006 se le requirió a GRUPO LOGRA enlistara sus sociedades que estuvieran relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO durante el periodo de enero de dos mil diez a la fecha de emisión del oficio. Mediante escrito de fecha veinticuatro de octubre de dos mil diecisiete, GRUPO LOGRA proporcionó un archivo electrónico denominado "Anexo 2" donde únicamente señala que GRUPO LOGRA, MULTISUR, TL DEL SUR y GRUNAPE participan en el MERCADO INVESTIGADO. Información visible a folios 002248 y 002315 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

comparecencias realizadas a personal del GIE GRUPO LOGRA específicamente a Gerardo Antonio Díaz Roche, Fernando Antonio Rojas Gamboa y Gabriel Cámara Roche,¹⁵⁵ dichas personas fueron omisas en proporcionar la información corporativa y financiera relativa al BRÓKER 1 y al BRÓKER 2. No obstante, las conclusiones por las que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que dichas empresas forman parte del GIE GRUPO LOGRA se detallan más adelante en la sección **Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre BRÓKER 1 y BRÓKER 2.**

Diagrama. Distribución del capital social de las sociedades que conforman el GIE GRUPO LOGRA¹⁵⁶



Atendiendo al criterio de la SCJN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que GRUPO LOGRA, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR, así como BRÓKER 1 y BRÓKER 2¹⁵⁷, conforman el GIE GRUPO LOGRA, que participa en los mercados de servicios portuarios, servicios de intermediación de

¹⁵⁵ En dichas comparecencias, fueron esquivos respecto a su relación económica/financiera con el BRÓKER 1 y el BRÓKER 2, distinta a la del “cobro de despachos y demoras” por el servicio de brókeraje marítimo; asimismo, desconocieron conocer al personal del BRÓKER 1 y BRÓKER 2. Información visible a folios 023865, 023866, 023888, 023889 y 023933 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁶ Información visible a folios 002399, 002356, 002452 y 002521, así como en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 4” visible a folio 002315 del EXPEDIENTE. En el presente diagrama no se incluye la información del capital social de BRÓKER 1 ni del BRÓKER 2 dado que no se cuenta con ésta.

¹⁵⁷ BRÓKER 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.



transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas en PUERTO PROGRESO. Lo anterior, debido a que comparten un objetivo en común en dichos mercados y existe control sobre las empresas que conforman el GIE GRUPO LOGRA por parte de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, como a continuación se expone.

VI.1.1. Personas físicas involucradas en el GIE GRUPO LOGRA

Como se detallará en las siguientes secciones, los principales accionistas de GRUPO LOGRA, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR son José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, quienes también ocupan los principales cargos directivos en dichas empresas. Asimismo, toman decisiones corporativas y financieras de BRÓKER 1 y BRÓKER 2.

José Manuel Díaz Rubio. - Actualmente * de GRUPO LOGRA,¹⁵⁸ no detenta acciones en esa empresa ya que en el año dos mil cuatro aprobó la donación de su parte social en común y por partes iguales a favor de sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche.¹⁵⁹

Es representante legal del BRÓKER 1 en el extranjero y toma las decisiones sobre la operación de dicha empresa, así como del BRÓKER 2, teniendo control tanto logístico como financiero de las mismas. Como se explica en la sección **BRÓKER 1 y BRÓKER 2.**¹⁶⁰

Constituyó la empresa GRUNAPE en la que es *

*
161

Detenta el * de las acciones de MULTISUR mediante el Fideicomiso Banca MIFEL S.A. Institución de Banca Múltiple *

*

162

Actualmente es * de TL DEL SUR con poderes generales amplísimos.¹⁶³

Juan Manuel Díaz Roche. - Posee el * de las acciones de GRUPO LOGRA. En dicha empresa es *¹⁶⁴ y *

¹⁵⁸ De conformidad a las manifestaciones de Gerardo Antonio Diaz Roche en la comparecencia de siete de diciembre de dos mil diecisiete. Información visible de folio 023854 a 023870 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁹ "Mediante escritura número ciento sesenta y tres pasada en esta ciudad ante la fe del Notario Público Abogado Ignacio A. Guillermo Trejo, Notario Público Número once en el Estado de Yucatán, quedo protocolizada el Acta de la Asamblea General Extraordinaria de socios de esta empresa celebrada el día veintisiete de diciembre del año dos mil cuatro en la que se aprobó la donación que de su parte social en común y por partes iguales, hizo el señor José Manuel Diaz Rubiò a favor de sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Diaz Roche (...)." Información visible a folio 002351 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁰ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folios 024549 y 024659 del EXPEDIENTE.

¹⁶¹ Información visible a folio 002451 del EXPEDIENTE.

¹⁶² Información visible de folio 024163 a 024172 y 002399 del EXPEDIENTE.

¹⁶³ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁴ Información visible a folio 023900 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025304

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

* 165

Detenta * de las acciones de MULTISUR *

166

Como se explica en la sección **BRÓKER 1 y BRÓKER 2**, toma decisiones sobre la operación de los intermediarios marítimos BRÓKER 1 y BRÓKER 2, y tiene control tanto logístico como financiero de las empresas en comento.¹⁶⁷

A través de GRUPO LOGRA es tenedor, junto con Gerardo Antonio Díaz Roche, de forma indirecta del * de las acciones de GRUNAPE y detenta de forma directa el * de las acciones.¹⁶⁸

A través de GRUPO LOGRA es tenedor, junto con Gerardo Antonio Díaz Roche, de forma indirecta del * de las acciones de TL DEL SUR y detenta de forma directa el * de las acciones. Asimismo, es el * de TL DEL SUR *

* 169

Gerardo Antonio Díaz Roche. - Posee el * de las acciones de GRUPO LOGRA. En dicha empresa es * 170 y *

* 171

172

Rinde informes de las unidades de inmobiliaria, servicios financieros, transporte marítimo e integral y terminales portuarias.¹⁷³

Como se explica en la sección **BRÓKER 1 y BRÓKER 2**, toma decisiones sobre la operación de los intermediarios marítimos BRÓKER 1 y BRÓKER 2, y tiene control tanto logístico como financiero de las empresas en comento.¹⁷⁴

¹⁶⁵ Información visible a folio 002356 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁶

*

* Información visible de folio 024163 a 024172.

¹⁶⁷ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folios 024549 y 024659 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁸ Información visible a folios 002451, 002452 y 002315, este último en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4".

¹⁶⁹ Información visible a folios 002520 y 002521 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁰ Información visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.

¹⁷¹ Información visible a folio 002356 del EXPEDIENTE.

¹⁷² Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4".

¹⁷³ Información visible de folio 023854 a 023866 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁴ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folios 024549 y 024659 del EXPEDIENTE.



A través de GRUPO LOGRA es tenedor, junto con Juan Manuel Díaz Roche, de forma indirecta del [REDACTED] * de las acciones de GRUNAPE y detenta de forma directa el [REDACTED] * de las acciones. [REDACTED]¹⁷⁵

Detenta [REDACTED] * de las acciones de MULTISUR [REDACTED] *

[REDACTED] *¹⁷⁶

A través de GRUPO LOGRA es tenedor de forma indirecta del [REDACTED] * de las acciones de TL DEL SUR y detenta de forma directa el [REDACTED] * de las acciones. Asimismo, es el [REDACTED] * de TL DEL SUR [REDACTED] *¹⁷⁷

A continuación, se resume la participación accionaria de cada uno de los controladores del GIE GRUPO LOGRA con base en el **Diagrama. Distribución del capital social de las sociedades que conforman el GIE GRUPO LOGRA** y se presenta un cuadro resumen con los cargos corporativos y administrativos que detentan:

Cuadro. Participación accionaria de los controladores del GIE GRUPO LOGRA

Nombre Empresa	José Manuel Díaz Rubio	Juan Manuel Díaz Roche	Gerardo Antonio Díaz Roche	% de acciones conjuntas
GRUPO LOGRA ¹⁷⁸		*		
MULTISUR ¹⁷⁹				
GRUNAPE ¹⁸⁰				

¹⁷⁵ Información visible a folios 002451, 002452 y 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4".

¹⁷⁶ [REDACTED]

*

* Información visible de folio 024163 a 024172 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁷ Información visible a folios 002521 y 02402 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁸ Información visible a folios 002356 y 002315, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" del EXPEDIENTE.

¹⁷⁹ Información visible a folio 02402, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315, del EXPEDIENTE.

¹⁸⁰ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4".



025306

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

TL DEL SUR¹⁸¹

Cuadro. Cargos corporativos y administrativos de los controladores del GIE GRUPO LOGRA

Nombre	José Manuel Díaz Rubio	Juan Manuel Díaz Roche	Gerardo Antonio Díaz Roche
Empresa	*	*	*
GRUPO LOGRA	Cargo corporativo	*	*
	*	*	*
	Cargo administrativo	Sin cargo	*
	-	-	*
	-	-	-

¹⁸¹ Información visible a folio 002521 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

¹⁸² Información visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.

¹⁸³ Información visible a folios 23857 y 023900 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁴ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 5 Grupo Logra".

¹⁸⁵ Información visible a folios 02330, 002331 y 002332 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



			*
MULTISUR	Cargo corporativo	Sin cargo	Sin cargo * ¹⁸⁶
	Cargo administrativo	* ¹⁸⁷	* ¹⁸⁸ *189
GRUNAPE	Cargo corporativo	Sin cargo	Sin cargo * ¹⁹¹
	Cargo administrativo	* ¹⁹²	Sin cargo Sin cargo

¹⁸⁶ Información visible a folio 024567 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3".

¹⁸⁷ Información visible a folio 02398 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, y el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁸ Información visible a folio 02398 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁹ Información visible a folio 02402 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁰ Información visible a folios 02372 y 02373 del EXPEDIENTE.

¹⁹¹ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 5 Grupo Logra", así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

¹⁹² Información visible a folios 002451, 002435 y 002455 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

	<i>Cargo corporativo</i>	Sin cargo	Sin cargo	Sin cargo
TL DEL SUR		* ¹⁹³ [REDACTED]	* ¹⁹⁴ *	* ¹⁹⁵ [REDACTED]
	<i>Cargo administrativo</i>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
BRÓKER 1		*	*	*
	<i>Cargo</i>	- * - Toma las decisiones sobre la operación de dicha empresa, teniendo control tanto logístico como financiero. ¹⁹⁹	Toman las decisiones sobre la operación de dicha empresa, teniendo control tanto logístico como financiero. ²⁰⁰	
BRÓKER 2	<i>Cargo</i>	Toma las decisiones sobre la operación de dicha empresa, teniendo control tanto logístico como financiero. ²⁰¹	- Obligados solidarios de BRÓKER 2 frente al NAVIERO [REDACTED] ²⁰² - Toma las decisiones sobre la operación de dicha empresa, teniendo control tanto logístico como financiero. ²⁰³	R P af

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

¹⁹³ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, y el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁴ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁵ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁶ Información visible a folio 002476 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁷ Información visible a folio 002476 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁸ Información visible a folio 002476 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁹ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.

²⁰⁰ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.

²⁰¹ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.

²⁰² Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folios 024549 y 024659 del EXPEDIENTE.

²⁰³ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.



Finalidad en común o control entre José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche. -

Conforme la SCJN para determinar un GIE es necesario analizar si existe coordinación entre las personas para operar en los mercados y si se puede ejercer influencia decisiva entre las personas.

La SCJN ha considerado que los vínculos por parentesco consanguíneo en diversas personas morales permiten ejercer influencia decisiva. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en la comparecencia de siete de diciembre de dos mil diecisiete Gerardo Antonio Díaz Roche manifestó que José Manuel Díaz Rubio es su padre, a quien reporta informalmente y quien es el presidente de la compañía GRUPO LOGRA, y que Juan Manuel Díaz Roche es su hermano, quien forma parte de la compañía GRUPO LOGRA.²⁰⁴

Asimismo, en el escrito de fecha trece de abril de dos mil dieciocho, en respuesta al requerimiento de información y documentos con número de Oficio COFECE-AI-DGMR-2018-029, se especifica que el jefe superior inmediato al que le reportan Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, es a su padre José Manuel Díaz Rubio.²⁰⁵

Al respecto, en la comparecencia

*

que prestó

servicios de transporte terrestre en PUERTO PROGRESO en el MERCADO INVESTIGADO, se observan las siguientes manifestaciones:

“Este grupo el cual ha cambiado de nombres, MULTISUR, LOGRA, GRUNAPE y otros, representado por Juan [sic] Manuel Díaz Rubio y sus hijos (Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche), que se incorporaron años después. Ellos fungen hasta el día de hoy como una multimodal.”

Los hijos coordinan el resto de los negocios: transportes, terminales (...)²⁰⁶

Las siguientes secciones permiten observar que existe coordinación entre GRUPO LOGRA, BRÓKER 1, BRÓKER 2,²⁰⁷ GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR para operar en los mercados derivado de la influencia decisiva o control que ejercen José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre dichas personas morales.

²⁰⁴ Información visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.

²⁰⁵ Información visible a folio 024567 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 3”.

²⁰⁶ Información visible a folio 019233 del EXPEDIENTE.

²⁰⁷ BRÓKER 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE. Y como se señalará en la sección, **Conductas que persisten tras el cambio de BRÓKER 1 a BRÓKER 2**, esta nueva empresa continua con el mismo modelo de contratación. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

VI.1.2. GRUPO LOGRA

Es una sociedad mercantil constituida mediante escritura pública número doscientos noventa y nueve de fecha once de diciembre de dos mil tres, otorgada ante la fe del abogado Carlos Tomas Goff Rodríguez, titular de la Notaría Pública número noventa y siete del Estado de Yucatán.²⁰⁸

GRUPO LOGRA es un grupo de operación multimodal de graneles en México, Centroamérica y el Caribe.²⁰⁹ Entre su objeto social se encuentran **i)** la realización de toda clase de actos de comercio, preponderantemente prestar u operar y proporcionar todo tipo de transporte por cualquier vía, y vehículo, incluyendo la operación del transporte multimodal nacional e internacional; **ii)** funcionar como empresa marítima y prestar todo tipo de servicios marítimos de altura y cabotaje e igualmente de transportación fluvial, terrestres, o área nacional o internacional; **iii)** la transportación nacional o internacional por cualquier medio de todo tipo, particularmente autotransporte de carga en las rutas o tramos de jurisdicción federal o estatal, autorizadas mediante concesiones o permisos;²¹⁰ **iv)** ser agente naviero, fletador, constituir Agencias Aduanales; **v)** ser representante, comisionista, operador o cualquier otra modalidad de todo tipo de empresas; **vi)** la compra, venta, distribución, representación exportación e importación de toda clase de productos principalmente agrícolas, envasados, empaquetados a granel, así como sus derivados,²¹¹ y **vii)** dedicarse a cualquier otra actividad conexa con todos los objetos o que directa o indirectamente se relacionen con los mismos.²¹²

Asimismo, GRUPO LOGRA integra una red logística al ofrecer servicios a la carga de granel y maniobra pública, además de ofrecer la transportación de la carga o producto a través de la contratación marítima, terrestre y ferroviaria.²¹³

GRUPO LOGRA obtuvo a través de MULTISUR, una de las primeras concesiones parciales de derechos en mil novecientos noventa y cinco, cuando empezó la privatización del sector portuario, desde entonces ha mantenido su presencia en PUERTO PROGRESO.²¹⁴

De acuerdo con la información proporcionada por GRUPO LOGRA, sus acciones se distribuyen de la siguiente forma:

²⁰⁸ Información visible a folio 002324 del EXPEDIENTE.

²⁰⁹ Información visible a folio 000797 del EXPEDIENTE.

²¹⁰ Información visible a folio 002325 del EXPEDIENTE.

²¹¹ Información visible a folio 002326 del EXPEDIENTE.

²¹² Información visible a folio 002327 del EXPEDIENTE.

²¹³ Información visible a folio 000794 del EXPEDIENTE.

²¹⁴ Información visible a folio 002245 del EXPEDIENTE.

**Tabla. Composición accionaria de GRUPO LOGRA²¹⁵**

Accionistas	Porcentaje de participación	Valor de la parte social ²¹⁶	Cargo ²¹⁷
Juan Manuel Díaz Roche		*	
Gerardo Antonio Díaz Roche			
Gabriel Antonio Cámara Roche			
Total			

Tabla. Voto Asamblea General GRUPO LOGRA.²²³

	Quórum	Resolución
1 ^a Convocatoria	51% partes sociales	Mayoría
2 ^a Convocatoria	Cualquiera que sea el porcentaje de partes sociales	(50% +1)

VI.1.2.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre GRUPO LOGRA

De la composición accionaria se concluye que los hermanos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche poseen el control accionario de GRUPO LOGRA al detentar el * del capital social en conjunto. Existe un tercer accionista, su primo²²⁴ Gabriel Antonio Cámara Roche que detenta la minoría de las acciones con tan solo el * de ellas, sin embargo, él mismo

²¹⁵ Información visible a folios 002356 y 002315, en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 4”, del EXPEDIENTE.

²¹⁶ Constitución actual del capital social de GRUPO LOGRA dividido en tres partes sociales, integradas cada una de ellas por las cantidades aportadas por los socios en el capital mínimo fijo y en el capital variable. Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 4”.

²¹⁷ Información visible a folios 02330, 002331, 002332 y 002315 del EXPEDIENTE, este último en los archivos electrónicos denominados “Anexo 4” y “Anexo5_Grupo Logra”.

²¹⁸ Información visible a folio 023900 del EXPEDIENTE.

²¹⁹ Información visible a folio 002356 del EXPEDIENTE.

²²⁰ Información visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.

²²¹ Información visible a folio 002356 del EXPEDIENTE.

²²² Información visible a folio 23874 del EXPEDIENTE.

²²³ Información visible a folios 002332 y 002333 del EXPEDIENTE.

²²⁴ Información visible a folios 023857 y 023858 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025312

Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

reconoció en el EXPEDIENTE que le reporta sus actividades a Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche.²²⁵

Cabe señalar que mediante Acta de Asamblea General Extraordinaria de socios de la sociedad GRUPO LOGRA, de fecha veintisiete de septiembre de dos mil cuatro, se aprobó la donación de la parte social de José Manuel Díaz Rubio en partes iguales a favor de sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche.²²⁶ Es decir, hasta antes de dos mil cuatro José Manuel Díaz Rubio fungió como el principal accionista de GRUPO LOGRA. Independientemente de que actualmente no tenga participación accionaria, de información que obra en el EXPEDIENTE sus hijos le reportan como su jefe superior inmediato, las actividades que realizan en el GIE GRUPO LOGRA.²²⁷

Por otra parte, José Manuel Díaz Rubio detenta el cargo de * de GRUPO LOGRA²²⁸ y *

*

229

Juan Manuel Díaz Roche y su hermano Gerardo Antonio Díaz Roche, actualmente son * de GRUPO LOGRA,²³⁰ *

*

231

A este último, dentro de la empresa le rinden informes las unidades de inmobiliaria, servicios financieros, transporte marítimo e integral y terminales portuarias.²³²

Ahora bien, la administración de GRUPO LOGRA es a través de Gerentes Generales: *

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

²²⁵ Información visible a folio 023874 del EXPEDIENTE.

²²⁶ "Mediante escritura número ciento sesenta y tres pasada en esta ciudad ante la fe del Notario Público Abogado Ignacio A. Guillermo Trejo, Notario Público once en el Estado de Yucatán, quedó protocolizada el Acta de la Asamblea General Extraordinaria de socios de esta empresa celebrada el día veintisiete de diciembre del año dos mil cuatro en la que se aprobó la donación que de su parte social en común y por partes iguales, hizo el señor José Manuel Diaz Rubió a favor de sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Diaz Roche (...)." Información visible a folio 002351 del EXPEDIENTE.

²²⁷ Información visible a folio 023857 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

²²⁸ Información visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.

²²⁹ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 5 Grupo Logra".

²³⁰ Información visible a folios 023900 y 023857 del EXPEDIENTE.

²³¹ Información visible a folios 023857 y 002315 del EXPEDIENTE, este último en los archivos en formato electrónico denominados "Anexo 5 Grupo Logra" y "Anexo 4", así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

²³² Información visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.

87



VERSIÓN PÚBLICA

quienes cuentan con las más amplias facultades para administrar los bienes y negocios de la sociedad y celebrar toda clase de actos, operaciones y contratos relacionados con el objeto social.²³³

El órgano supremo de GRUPO LOGRA es la Asamblea General de Socios, donde cada peso equivale a un voto. Como se observa en la **Tabla. Voto Asamblea General GRUPO LOGRA**, al poseer conjuntamente Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche el [REDACTADO] del capital social de GRUPO LOGRA, cumplen el quórum necesario para convocar a Asambleas Generales de Socios y para aprobar las resoluciones que se tomen en ellas.

Dado lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche tienen control sobre GRUPO LOGRA.

E
P
al

VI.1.2.2. Actividad Comercial de GRUPO LOGRA

En PUERTO PROGRESO, GRUPO LOGRA presta los servicios de intermediación marítima a través de GRUNAPE y los servicios de transporte terrestre a través de la empresa TL DEL SUR,²³⁴ como a continuación se describe.

VI.1.2.3. GRUNAPE

Es una sociedad mercantil constituida mediante escritura pública número dos de fecha tres de enero de mil novecientos noventa y seis, otorgada ante la fe del abogado Ignacio A. Guillermo Trejo, titular de la Notaría Pública número once del Estado de Yucatán; cuyo objeto es, entre otros, prestar u operar y proporcionar todo tipo de transporte por cualquier vía y vehículo, incluyendo la operación del transporte multimodal nacional e internacional; la administración de estos mismos vehículos (barcos, automóviles, camiones, aeronaves) que le fueren confiados por sus legítimos propietarios, así como el establecimiento o la administración, coordinación y representación de los diferentes prestadores de servicios que intervengan en la carga, transportación, manejo, descarga, almacenamiento, estiba, distribución, comercialización o cualquier otra y en general, la compra y venta de toda clase de mercancías, el desempeño de comisiones, representaciones y fletamientos.²³⁵

De acuerdo con la información proporcionada por GRUNAPE, su participación accionaria se distribuye de la siguiente forma:

Tabla. Composición accionaria de GRUNAPE²³⁶

Accionistas	Porcentaje en participación	Cargo
GRUPO LOGRA	*	No aplica
Juan Manuel Díaz Roche		

²³³ Información visible a folios 002330, 002331 y 002332 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

²³⁴ Información visible a folios 002245 y 002246 del EXPEDIENTE.

²³⁵ Información visible a folio 002247 del EXPEDIENTE.

²³⁶ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4".

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

Gerardo Antonio Díaz Roche		*		*	237
Total					

Tabla. Desglose de las acciones de los socios de GRUNAPE²³⁸

Accionistas	Serie A	Serie B	Serie C	Serie D	Total
GRUPO LOGRA			*		
Juan Manuel Díaz Roche					
Gerardo Antonio Díaz Roche					
Total ²³⁹					

Tabla. Voto Asamblea General GRUNAPE²⁴⁰

	Ordinaria	Extraordinaria	Resolución
Quórum 1 ^a Convocatoria	60% capital social	80% capital social	Mayoría de votos de las acciones presentes
Quórum 2 ^a Convocatoria	Cualquiera que sea el porcentaje de los accionistas presentes	60% capital social	(50% +1)

VI.1.2.3.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre GRUNAPE

Del organigrama corporativo visible al inicio de esta sección, así como de la información accionaria de GRUNAPE, se observa que GRUPO LOGRA detenta el * de las acciones de GRUNAPE y que Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche detentan en conjunto el restante * por lo que los hermanos detentan el * de las acciones de GRUNAPE. Lo anterior,

²³⁷ Información visible a folios 023857 y 024567 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3".

²³⁸ Información visible a folio 002452 del EXPEDIENTE.

²³⁹

*

²⁴⁰ Información visible a folios 002423 y 002429 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



toda vez que los controladores de GRUPO LOGRA son José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche.

Como se mencionó previamente en esta sección, si bien José Manuel Díaz Rubio no detenta acciones en GRUNAPE es el jefe superior inmediato al que le reportan sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche.²⁴¹

La compañía se constituyó en mil novecientos noventa y seis, por José Manuel Díaz Rubio y sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, el primero como *

*
242

Ahora bien, la administración de GRUNAPE es a través de un Administrador Único; actualmente * ocupa dicho cargo con amplias facultades para administrar los bienes y negocios de la sociedad, así como para celebrar toda clase de actos y operaciones relacionados con el objeto social, inclusive aquellos de riguroso dominio.²⁴³ Por otro lado, Gerardo Antonio Díaz Roche *

El órgano supremo de GRUNAPE es la Asamblea General de Accionistas, donde cada acción equivale a un voto. Como se observa en la Tabla. Voto Asamblea General GRUNAPE, al poseer conjuntamente Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche el * del capital social de GRUNAPE²⁴⁵, *

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche tienen control sobre GRUNAPE.

VI.1.2.3.2. Actividad Comercial de GRUNAPE

GRUNAPE es la empresa del GIE GRUPO LOGRA cuya actividad comercial es la prestación de los servicios de intermediación de transporte marítimo (bróker nacional), así como la intermediación para la contratación de servicios portuarios y servicios de transporte terrestre.²⁴⁶

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

²⁴¹ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.

²⁴² Información visible a folios 002418 y 002451 del EXPEDIENTE.

²⁴³ Información visible a folios 002426, 002435 y 002455 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

²⁴⁴ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 5 Grupo Logra", así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folios 024567 y 023857 del EXPEDIENTE.

²⁴⁵*

²⁴⁶ Información visible a folios 002278 y 002279 del EXPEDIENTE.



025316

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Como se mencionará en la sección de **Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO**, para la importación de granel agrícola en PUERTO PROGRESO se utilizan las modalidades de compra FOB y CIF. Cuando el USUARIO opta por la modalidad FOB, se encarga de contratar el flete marítimo a través de un intermediario (bróker), es ahí donde GRUNAPE funge como el intermediario del USUARIO para contratarle el flete marítimo que requiere. Adicionalmente, cuando los USUARIOS así lo requieran, contratan a GRUNAPE un servicio integrado para que se encargue de la coordinación de la contratación del flete marítimo y también de la contratación del servicio de maniobras y la contratación del transporte terrestre de PUERTO PROGRESO a las instalaciones de los USUARIOS.²⁴⁷

VI.1.2.4. TL DEL SUR

Es una sociedad mercantil constituida mediante escritura pública número ochocientos treinta de fecha dos de octubre de dos mil trece, otorgada ante la fe del abogado Álvaro Roberto Baqueiro Cáceres, titular de la Notaría Pública número cincuenta y cinco del Estado de Yucatán; cuyo objeto es, entre otros, el establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga general, en las rutas o tramos de jurisdicción federal o jurisdicción local, autorizadas mediante concesiones o permisos que para el efecto le otorgue a la sociedad, la SCT o Gobierno Estatal o local, así como la transportación de carga a cualquier punto de las entidades federativas, estatales y/o municipales de la república mexicana y en el extranjero.²⁴⁸

De acuerdo con la información proporcionada por GRUPO LOGRA, para TL DEL SUR, sus acciones se distribuyen de la siguiente forma:, sus acciones se distribuyen de la siguiente forma:

Tabla. Composición accionaria de TL DEL SUR²⁴⁹

Accionistas	Porcentaje en participación	Cargo
GRUPO LOGRA	*	
Juan Manuel Díaz Roche		* 250
Gerardo Antonio Díaz Roche		* 251
Total		

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

²⁴⁷ Información visible a folio 002247 del EXPEDIENTE.

²⁴⁸ Información visible a folios 002469 y 002470 del EXPEDIENTE.

²⁴⁹ Información visible a folio 002521 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

²⁵⁰ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

²⁵¹ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

Tabla. Desglose de las acciones de los socios de TL DEL SUR²⁵²

Accionistas	Serie A	Total	Cantidad M/N
GRUPO LOGRA			*
Gerardo Antonio Díaz Roche			
Juan Manuel Díaz Roche			
Total			

Tabla. Voto Asamblea General de TL DEL SUR²⁵³

	Ordinaria	Extraordinaria	Resolución
Quórum 1 ^a Convocatoria	70% capital social	70% capital social	
Quórum 2 ^a Convocatoria	¾ partes del capital social	¾ partes del capital social	70% capital social

VI.1.2.4.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre TL DEL SUR

Del organigrama visible al inicio de esta sección, así como de la información accionaria de TL DEL SUR, se observa que la compañía GRUPO LOGRA detenta el * de las acciones de TL DEL SUR y que Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche detentan en conjunto el restante * por lo que los hermanos detentan el * de las acciones de TL DEL SUR.

Por lo anterior, toda vez que José Manuel Díaz Rubio y sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche tienen control sobre GRUPO LOGRA, detentan de forma indirecta el * de las acciones de TL DEL SUR, a su vez Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche poseen las acciones restantes de forma directa.

Si bien José Manuel Díaz Rubio no detenta acciones en TL DEL SUR es el jefe superior inmediato al que le reportan sus hijos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche.²⁵⁴ Lo anterior, les permite coordinar las actividades de TL DEL SUR con las demás sociedades que forman parte del GIE GRUPO LOGRA.

TL DEL SUR se constituyó en dos mil catorce por los hermanos Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, en conjunto con GRUPO LOGRA.²⁵⁵ Su forma de administración es a través de

²⁵²

*

²⁵³ Información visible a folios 002474 y 002475 del EXPEDIENTE.²⁵⁴ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 023857 del EXPEDIENTE.²⁵⁵ Información visible a folio 002520 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025318

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

un Consejo de Administración;

*

como * 256

En conjunto, tienen facultad para administrar los bienes y negocios de la sociedad, así como para celebrar toda clase de actos y operaciones relacionados con el objeto social, cuentan con poder general para actos de administración de los bienes y negocios de la sociedad y con poder para pleitos y cobranzas.²⁵⁷ Asimismo,

*

El órgano supremo de TL DEL SUR es la Asamblea General de Accionistas, donde cada acción equivale a un voto. Como se observa en la Tabla. Voto Asamblea General TL DEL SUR, al poseer conjuntamente Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche el * del capital social de TL DEL SUR,²⁵⁸

*

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche tienen control sobre TL DEL SUR.

VI.1.2.4.2. Actividad Comercial de TL DEL SUR

TL DEL SUR es la empresa del GIE GRUPO LOGRA que presta servicios de transporte terrestre de granel agrícola de PUERTO PROGRESO a las instalaciones de los USUARIOS.²⁵⁹ El granel agrícola se descarga del buque y se transborda directamente a camión desde la tolva o que se carga a un camión desde el silo, para ser transportado hasta su destino final.

VI.1.3. MULTISUR

Es una sociedad mercantil constituida mediante escritura pública número ciento sesenta y uno de fecha cinco de agosto de dos mil novecientos ochenta y cinco, otorgada ante la fe del abogado Ignacio A. Guillermo Trejo, titular de la Notaría Pública número once del Estado de Yucatán,²⁶⁰ cuyo objeto es, entre otros, la construcción, explotación y conservación de terminales especializadas de carga y descarga de graneles, proporcionar todo tipo de transporte por cualquier vía, adquisición, arrendamiento y explotación de toda clase de vehículos nacionales o extranjeros para transporte terrestre, marítima, aérea y fluvial, así como la explotación de las concesiones de transportes de carga en las rutas o tramos de jurisdicción federal o estatal autorizadas mediante

²⁵⁶ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, y el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

²⁵⁷ Información visible a folios 002476 y 002480 del EXPEDIENTE.

²⁵⁸ *

²⁵⁹ Información visible a folio 002246 del EXPEDIENTE.

²⁶⁰ Información visible a folios 002359 a 002382 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025319



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

las concesiones o permisos que para el objeto le otorguen a la sociedad las autoridades competentes y/o los gobiernos de los estados correspondientes.²⁶¹

De acuerdo con la información proporcionada por GRUPO LOGRA, para MULTISUR, sus acciones se distribuyen de la siguiente forma:

Tabla. Composición accionaria de MULTISUR²⁶²

Accionistas	Porcentaje de participación	Cargo
Fideicomiso Banca MIFEL S.A. Institución de Banca Múltiple	*	No Aplica
Gerardo Antonio Díaz Roche		*
Juan Manuel Díaz Roche		*
Total		

Tabla. Desglose de las acciones de los socios de MULTISUR²⁶⁵

Accionistas	Serie A	Serie B	Serie C	Serie D	Total
Fideicomiso Banca MIFEL S.A.					
Institución de Banca Múltiple					*
Juan Manuel Díaz Roche					
Gerardo Antonio Díaz Roche					
Total²⁶⁶					

²⁶¹ Información visible a folios 002358 y 002366 del EXPEDIENTE.

²⁶² Información visible a folios 002399 y 002315 del EXPEDIENTE, este último en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 4”.

²⁶³ Información visible a folio 02402 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 4” visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

²⁶⁴ Información visible a folio 02398 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 4” visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

²⁶⁵ Información visible a folio 002399 del EXPEDIENTE.

²⁶⁶

*

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla. Voto Asamblea General de MULTISUR²⁶⁷

	Ordinaria	Extraordinaria	Resolución
Quórum 1 ^a Convocatoria	Mitad más una de acciones pagadas	65% capital pagado	Mayoría de votos de las acciones representadas
Quórum 2 ^a Convocatoria	Cualquiera que sea el porcentaje de las acciones representadas		(50% +1)

VI.1.3.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre MULTISUR

Como puede verse de la estructura accionaria, la mayor parte de las acciones de MULTISUR se encuentran en el Fideicomiso Banca MIFEL S.A., Institución de Banca Múltiple. Dicho fideicomiso tiene origen en la escritura número ciento cuarenta y siete, de cinco de marzo de dos mil nueve, mediante la cual se protocolizó el acta de la asamblea general extraordinaria de accionistas de MULTISUR, en la que se acordó la transmisión de la totalidad de *

a favor de Banca Mifel S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo financiero Mifel.²⁶⁸

El contrato indica que son materia del patrimonio del fideicomiso las sesenta y cuatro mil acciones, que se reparten de la siguiente forma:²⁶⁹

Sociedad	Acciones que ampara	Serie	Valor nominal de cada acción
MULTISUR	*	A	*
		B	
		C	
		D	

El contrato de fideicomiso en comento constituye un Comité Técnico integrado por un presidente y un vicepresidente, elegidos por el Fideicomitente, *

* 270

que constituyen actualmente el capital social total. Información visible a folios 002399 y 002400 del EXPEDIENTE, así como en el folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4".

²⁶⁷ Información visible a folios 002370, 002371 y 002372 del EXPEDIENTE.

²⁶⁸ Información visible a folio 002398 del EXPEDIENTE.

²⁶⁹ Información visible a folio 002399 del EXPEDIENTE.

²⁷⁰ Información visible a folios 024168 y 024169 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



Dicho Comité Técnico se encuentra encomendado para [REDACTED] *

*

*

271

Cuadro. Principales cláusulas del fideicomiso de GRUPO LOGRA²⁷²

Fideicomiso de GRUPO LOGRA	
Partes	Fideicomitente: [REDACTED] *
	Fiduciario: [REDACTED] *
	Fideicomisario: [REDACTED] *
Que el fiduciario:	<ul style="list-style-type: none"> • [REDACTED] • [REDACTED] • [REDACTED] • [REDACTED] • [REDACTED] <p style="text-align: center;">*</p>
Fines	[REDACTED]
Comité Técnico	<i>Integración:</i> <p>Presidente: [REDACTED] *</p> <p>Vicepresidente: [REDACTED] *</p> <p><i>Facultades</i></p> <p>- [REDACTED] *</p>

²⁷¹ Información visible a folio 024167 del EXPEDIENTE.

²⁷² Información visible de folios 024163 a 024172 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025322

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

	*
	*
Causales de reversión	*
•	
•	
•	
•	

Del cuadro **Tabla. Composición accionaria de MULTISUR**, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que José Manuel Díaz Rubio detenta de manera indirecta el * de las acciones de MULTISUR dado que se encuentran en el Fideicomiso Banca MIFEL S.A., Institución de Banca Múltiple²⁷³, *, y sus hijos, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche detentan * de las acciones directamente.

Asimismo,

*	*
*	, recordemos que actualmente José Manuel Díaz Rubio funge como el *

Ahora bien, la forma de administración de MULTISUR es a través de un Consejo de Administración; actualmente *, *²⁷⁴, *²⁷⁵ y *²⁷⁶ (asimismo funge como *, todos con amplias facultades para administrar los bienes y

²⁷³ Contrato de fideicomiso visible de folio 024163 a 024172 del EXPEDIENTE.

²⁷⁴ Información visible a folio 02398 del EXPEDIENTE; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, y el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

²⁷⁵ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

²⁷⁶ Información visible a folio 002480 del EXPEDIENTE, así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 4" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



negocios de la sociedad, así como para celebrar toda clase de actos y operaciones relacionados con el objeto social, inclusive aquellos de riguroso dominio.²⁷⁷

El órgano supremo de MULTISUR es la Asamblea General de Accionistas, donde cada acción equivale a un voto. Como se observa en la **Tabla. Voto Asamblea General de MULTISUR**, al poseer conjuntamente José Manuel Díaz Rubio²⁷⁸, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche el [redacted] del capital social de MULTISUR. *

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche tienen control sobre MULTISUR.

VI.1.3.2. Actividad Comercial de MULTISUR

MULTISUR es la empresa del GIE GRUPO LOGRA cuya actividad comercial es la prestación del servicio de maniobras de carga y descarga de granel agrícola, así como la prestación de los servicios de agenciamiento de buques, atraque, muellaje, amarre/desamarre de cabos, almacenaje y custodia (incluye manejo de mercancías) en PUERTO PROGRESO.²⁷⁹

Ahora bien, MULTISUR está facultado para realizar dichas actividades en: (i) la única TERMINAL ESPECIALIZADA de granel agrícola en PUERTO PROGRESO, ubicada en el muelle ocho (8), toda vez que tiene a su favor la cesión parcial de derecho para operar, y (ii) las terminales de usos múltiples en PUERTO PROGRESO, ubicadas en los muelles tres (3), cuatro (4) y siete (7), en virtud de su contrato de prestación de servicios portuarios (como se explica en la sección **Terminales portuarias**, el muelle siete (7) es la única terminal de uso múltiples habilitada con el calado suficiente para atender buques graneleros similares a los atendidos en la TERMINAL ESPECIALIZADA.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera relevante la siguiente información con respecto a la actividad comercial de MULTISUR:

VI.1.3.2.1. Contrato de Cesión Parcial de Derechos

En virtud de que MULTISUR resultó ganador del concurso público APIPROG 001/95 el diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y cinco, la API PROGRESO y MULTISUR celebraron un Contrato de Cesión Parcial de Derechos,²⁸⁰ que tuvo por objeto: i) construir, aprovechar y explotar

²⁷⁷ Información visible a folio 002476 del EXPEDIENTE.

²⁷⁸ Posee indirectamente el 80% del capital social a través de Fideicomiso Banca Mifel, S.A. Institución de Banca Múltiple.

²⁷⁹ Información visible a folio 002279 del EXPEDIENTE.

²⁸⁰ En el contrato de diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y cinco se estableció un área cesionada de 2,997.75 m² que comprendía las instalaciones, obras de infraestructuras, edificaciones, superestructura, equipo y demás bienes adheridos a ella en forma permanente. El dos de enero de mil novecientos noventa y ocho se celebró un contrato modificadorio que tuvo por objeto ampliar a 3,439 m² el área cesionada. Posteriormente, de acuerdo con el PMDP-2020 se celebró un segundo Contrato de Cesión Parcial de Derechos el veintidós de junio del año dos mil, donde se

de manera exclusiva una terminal portuaria especializada de uso público para el manejo de graneles agrícolas en PUERTO PROGRESO; **ii)** la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la LP, consistente en los servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, y **iii)** los servicios para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.²⁸¹

Dicho contrato está vigente hasta el veintitrés de junio de dos mil treinta, toda vez que se cumplió con el programa de inversiones a que se refiere el artículo 51, último párrafo de la LP.²⁸²

A través del instrumento mencionado, como se menciona en la sección **Oferta de los servicios portuarios en el MERCADO INVESTIGADO**, MULTISUR presta de manera exclusiva los servicios de maniobras en la TERMINAL ESPECIALIZADA ubicada en el muelle ocho (8).

- **Contrato de infraestructura.**

En virtud de que la Coordinación de los Órganos de Vigilancia y Control de Desarrollo Económico solicitó a la API PROGRESO cotejara si los metros cedidos a MULTISUR coincidían o excedían a los convenidos en el Contrato de Cesión Parcial de Derechos, mediante ACUERDO CA-XLIV-12 de fecha veintitrés de abril de dos mil cuatro, el Consejo de Administración de la API PROGRESO autorizó celebrar un contrato de infraestructura con MULTISUR a efecto de que regularizaran el área que utiliza como zona operacional para el manejo, acarreo, embarque y desembarque de mercancías agrícolas, y de seguridad de la TERMINAL ESPECIALIZADA.²⁸³

Dicho contrato se celebró el diecisiete de junio de dos mil cuatro por una vigencia de once años, prorrogable hasta por un plazo de quince años más.²⁸⁴ El quince de junio de dos mil quince se prorrogó dicho contrato por seis meses.²⁸⁵ Finalmente, el quince de septiembre del año dos mil

reubicaron las instalaciones de la terminal especializada en una nueva superficie de 5,000 m² (posición destinada la TERMINAL ESPECIALIZADA). El primero de noviembre del año dos mil uno, se celebró un convenio modificatorio, el cual tuvo por objeto ampliar el área cedida a 6,000 m². Posteriormente, el quince de junio de dos mil cuatro y el catorce de noviembre de dos mil ocho se celebraron convenios modificatorios en la cláusula de contraprestación. El treinta de enero del año dos mil quince se convino formalizar la prórroga por un periodo de quince años, concluyendo el veintitrés de junio del dos mil treinta. Finalmente, el veintiuno de agosto del año dos mil quince, se celebró convenio modificatorio que tuvo por objeto ampliar el área cedida a 26,639.75 m², así como modificar la contraprestación de API PROGRESO: a) una parte fija de seiscientos veintinueve mil sesenta y cuatro punto treinta y ocho pesos M/N (\$629,064.38) más el Impuesto al Valor Agregado, y b) una parte variable de 34.00% de la tarifa de muellaje. Información visible de folios 003133 a 003226 del EXPEDIENTE.

²⁸¹ MULTISUR obtuvo la autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en la Aduana del PUERTO PROGRESO en la TERMINAL ESPECIALIZADA, actualmente vigente hasta el veintitrés de junio del año dos mil treinta, mediante Oficio 800-002-00-00-00-2016-337 expedido por el SAT mediante la Administración General de Aduanas, a través de la Administración Central de Apoyo Jurídico de Aduanas. Información visible de folio 003323 a 003363 del EXPEDIENTE.

²⁸² Información visible a folio 003215 del EXPEDIENTE.

²⁸³ Información visible a folio 003229 del EXPEDIENTE.

²⁸⁴ Información visible a folio 003240 del EXPEDIENTE.

²⁸⁵ Información visible a folio 003251 del EXPEDIENTE.



quince se dio por terminado de forma anticipada el contrato de infraestructura, toda vez que se acordó incluir en el Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR²⁸⁶ la superficie contemplada en el contrato de infraestructura.²⁸⁷

VI.1.3.2.2. Contrato de Prestación de Servicios Portuarios

El veintinueve de junio de mil novecientos noventa y cinco API PROGRESO y MULTISUR celebraron un Contrato de Prestación de Servicios Portuarios²⁸⁸ que tuvo por objeto la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la LP, incluyendo el amarre de cabos comprendido en la fracción I del mismo artículo; lo anterior, en las áreas comunes de PUERTO PROGRESO, a excepción de la TERMINAL ESPECIALIZADA, y cualquier otra área cesionada.

A través del instrumento mencionado, véase la sección de **Oferta de los servicios portuarios en el MERCADO INVESTIGADO**, MULTISUR puede prestar los servicios de maniobras de carga de granel agrícola en las terminales de usos múltiples de PUERTO PROGRESO, sin embargo, como se explica en la sección **Terminales de Usos Múltiples**, solo la TERMINAL PÚBLICA ubicada en el muelle siete (7) tiene el calado suficiente para prestar el servicio de maniobras de granel agrícola.

VI.1.3.2.3. Servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior

En virtud de que MULTISUR se encuentra en el supuesto previsto en el artículo 14-A de la LA, es decir, tiene a su favor una TERMINAL ESPECIALIZADA de granel agrícola ubicada dentro del recinto fiscal de PUERTO PROGRESO, además de cumplir con los requisitos solicitados por la LP y la LA, cuenta con una autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en la Aduana de PUERTO PROGRESO en la TERMINAL ESPECIALIZADA²⁸⁹, la cual se prorrogó²⁹⁰ hasta el veintitrés de junio del año dos mil treinta.²⁹¹

Debido a lo anterior es que MULTISUR puede cumplir con el objeto de su contrato de Cesión Parcial de Derechos, de prestar el servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.

²⁸⁶ En su modificación de fecha veintiuno de agosto de dos mil quince, en la cláusula primera, y la cláusula trigésima sexta relativa a la contraprestación. Información visible a folio 003223 del EXPEDIENTE.

²⁸⁷ Información visible a folios 003258 y 003259 del EXPEDIENTE.

²⁸⁸ El quince de junio del año dos mil cuatro se realizó convenio modificatorio en la delimitación del área cesionada. El seis de julio del año dos mil cinco se prorrogó por diez años más, y el veintitrés de marzo del año dos mil quince se volvió a prorrogar por diez años más, concluyendo el treinta de junio del año dos mil veinticinco. Información visible de folio 003087 a 003132 del EXPEDIENTE.

²⁸⁹ En virtud del oficio 325-A-IX-A-1039 de fecha diecisiete de enero de mil novecientos noventa y seis, modificada mediante similares 326-SAT-I.-3424 de fecha diez de febrero de dos mil tres y 800-002-00-00-2010-624 de fecha veinticinco de enero de dos mil diez.

²⁹⁰ Mediante Oficio 800-002-00-00-00-2016-337 emitida por el SAT mediante la Administración General de Aduanas, a través de la Administración Central de Apoyo Jurídico de Aduanas.

²⁹¹ Información visible a folios 003323 a 003363 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

• Contrato de almacenaje con la API PROGRESO.

En virtud de que MULTISUR solicitó a la API PROGRESO el almacenaje para la nueva demanda de productos derivados de granel agrícola, tales como la pasta de soya, el gluten de maíz, los granos secos de destilería, entre otros,²⁹² el Consejo de Administración de PUERTO PROGRESO autorizó la celebración del contrato de almacenaje en la superficie en la que la API PROGRESO tiene la autorización para prestar el servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior,²⁹³ para lo cual MULTISUR se obligó a habilitar el área necesaria mediante la construcción de un almacén de 2,520 metros cuadrados con una bodega plana mecanizada con capacidad de hasta trece mil toneladas métricas, que colinda con la TERMINAL ESPECIALIZADA.²⁹⁴

Dicho contrato se celebró el diez de agosto de dos mil siete por ocho años prorrogables.²⁹⁵ El quince de junio del año dos mil quince²⁹⁶ se prorrogó por seis meses y de nueva cuenta se prorrogó por otros seis meses el dieciocho de diciembre de dos mil quince.²⁹⁷ Finalmente, el tres de julio de dos mil diecisésis se celebró el contrato de finiquito del contrato para la prestación del servicio de almacenaje.²⁹⁸

Posteriormente, en virtud de que MULTISUR necesitaba sustituir los silos en los cuales almacena el granel que se maneja en PUERTO PROGRESO, y con el argumento de no disminuir la capacidad de almacenaje para mantener la productividad de descarga, mediante oficio de fecha veintiséis de abril de dos mil diecisésis propuso al Consejo de Administración de la API PROGRESO la ampliación de la bodega de granos de la API PROGRESO, ubicado entre la TERMINAL ESPECIALIZADA y la terminal de usos múltiples nueve de PUERTO PROGRESO²⁹⁹, asimismo, solicitó una tarifa especial de almacenaje de granos, pastas y derivados.³⁰⁰ Así, el cuatro de julio de dos mil diecisésis API

²⁹² Información visible a folios 003262 y 003263 del EXPEDIENTE.

²⁹³ API PROGRESO obtuvo la autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en la Aduana del PUERTO PROGRESO a través del oficio 280 de fecha diecisiete de enero de mil novecientos noventa y cuatro, modificada mediante oficio 800-002-00-00-00-2009-12159 de fecha once de noviembre de dos mil nueve, oficio 800-002-00-00-00-2014-5416 de fecha treinta de mayo de dos mil catorce, y oficio 800-002-00-00-00-2017-2098 de fecha catorce de marzo de dos mil diecisiete por el SAT mediante la Administración General de Aduanas, a través de la Administración Central de Apoyo Jurídico de Aduanas, donde finalmente se autorizó el recinto fiscalizado de 76,307.92 m² a 79,457.92 m². Información visible a folios 0021515, 0021516 y 021562, en la carpeta electrónica denominada “8 ANEXO OCHO (Numeral 10)”, en la carpeta electrónica denominada “Inciso iii) Autorizaciones”, del EXPEDIENTE.

²⁹⁴ Información visible a folio 003266 del EXPEDIENTE.

²⁹⁵ Mediante ACUERDO: CA-LVIII-7 de fecha seis de julio de dos mil diecisiete, con fundamento en el artículo 34 inciso b) de sus Estatutos Sociales. Información visible a folio 003263 del EXPEDIENTE.

²⁹⁶ Información visible a folio 003285 del EXPEDIENTE.

²⁹⁷ Información visible a folio 003291 del EXPEDIENTE.

²⁹⁸ Información visible a folios 003294 y 003298 del EXPEDIENTE.

²⁹⁹ Información visible a folio 003306 del EXPEDIENTE.

³⁰⁰ Lo anterior, fue aprobado por el Consejo de Administración mediante ACUERDO CA-CI-13 de fecha veintisiete de mayo de dos mil diecisésis. Información visible a folios 003301 y 003302 del EXPEDIENTE.

025327



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

PROGRESO celebró el contrato correspondiente, con una vigencia de quince años prorrogables,³⁰¹ venciendo el cuatro de julio de dos mil treinta y uno; donde se estableció una tarifa por tonelada operada de \$3.3267 (tres pesos 32.67/100 Moneda Nacional), más IVA, siempre que MULTISUR ingrese anualmente un mínimo de 875,000 toneladas operadas de granos, productos de granos, derivados del grano, y en caso de incumplimiento, MULTISUR pagará además de la tarifa de \$3.3267, una tarifa adicional, que consistirá en la cantidad que resulte necesaria para que la tarifa total alcance la cantidad de \$2,910,862.50 (dos millones novecientos diez mil ochocientos sesenta y dos pesos 50/100 Moneda Nacional) más IVA al año.³⁰²

VI.1.3.2.4. Servicio de Agente Consignatario de Buques

Se observa que la Coordinación General de Puertos y MARINA MERCANTE otorgó a MULTISUR la autorización número SCT418/073/2012 para prestar el servicio de AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES del NAVIERO [REDACTADO] * [REDACTADO]³⁰³

Como se mencionó en el apartado de **Marco Jurídico general aplicable al MERCADO INVESTIGADO**, uno de los principales requisitos para fungir como AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES es comprobar que se haya celebrado un contrato de mandato o comisión para actuar en nombre y representación del NAVIERO.³⁰⁴

En ese sentido, de la información que obra en el EXPEDIENTE, [REDACTADO] * [REDACTADO] era el NAVIERO de MULTISUR en PUERTO PROGRESO hasta el año dos mil dieciséis,³⁰⁵ razón por la cual MULTISUR fungió como AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES de [REDACTADO] mediante oficio número 7.2.418.3073 de fecha veinticinco de septiembre de dos mil doce, vigente por cinco años, expedido por MARINA MERCANTE.³⁰⁶

Actualmente, se observa que derivado del oficio número 7.2.201.1869 de fecha once de septiembre de dos mil diecisiete, vigente por cinco años, expedido por MARINA MERCANTE, MULTISUR funge como el AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES de los USUARIOS que contratan el transporte marítimo a través de la intermediación de GRUNAPE y BRÓKER 1 en PUERTO PROGRESO.³⁰⁷

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

³⁰¹ Información visible a folio 003319 del EXPEDIENTE.

³⁰² Información visible a folio 003313 del EXPEDIENTE.

³⁰³ Mediante oficio número 7.2.418.3073 de fecha veinticinco de septiembre de dos mil doce, información visible de folio 003364 a 003366 del EXPEDIENTE.

³⁰⁴ Artículo 23 de la LNCM.

³⁰⁵ Información visible a folio 023414 del EXPEDIENTE.

³⁰⁶ Información visible de folio 003364 a 003366 del EXPEDIENTE.

³⁰⁷ Información visible de folio 024159 a 024161 del EXPEDIENTE.



025327 Bis

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

VI.1.4. BRÓKER 1 y BRÓKER 2³⁰⁸

BRÓKER 1

De los contratos de fletamiento³¹⁰ celebrados entre BRÓKER 1 y GRUNAPE, así como las facturas³¹¹ emitidas por BRÓKER 1 a GRUNAPE se observa que el domicilio de BRÓKER 1 se encuentra en el [REDACTED]

De información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que del año dos mil diez a dos mil dieciséis BRÓKER 1 fungió como bróker internacional del GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del transporte marítimo vía PUERTO PROGRESO. Durante dicho periodo, [REDACTED] fue el NAVIERO de BRÓKER 1.³¹²

Por otro lado, BRÓKER 2 es una persona moral extranjera con domicilio en [REDACTED]

[REDACTED], dicha información se desprende de las facturas emitidas por BRÓKER 2 a GRUNAPE para la prestación del transporte marítimo, así como de su contrato de fletamiento con GRUNAPE.³¹³

A partir del año dos mil diecisiete, BRÓKER 2 comenzó a operar como intermediario internacional del GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del transporte marítimo vía PUERTO PROGRESO. Cabe mencionar que, con el nuevo bróker internacional también hubo un nuevo NAVIERO, [REDACTED]³¹⁴

Ahora bien, como se expondrá posteriormente, en la sección José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, decidieron traspasar las operaciones que realizaba BRÓKER 1 en PUERTO PROGRESO a BRÓKER 2 y toman decisiones sobre operaciones de BRÓKER 2, esta AUTORIDAD

³⁰⁸ La información vertida en esta sección se obtuvo inicialmente de las visitas de verificación de ocho y nueve de diciembre de dos mil dieciséis realizadas en los domicilios de GRUPO LOGRA y MULTISUR (visibles de folio 001174 a 001263 del EXPEDIENTE). Posteriormente, de la información recabada en dichas visitas de verificación, se realizaron extracciones de fechas trece de abril y quince de mayo de dos mil dieciocho (visibles de folio 024524 a 024549 y 024654 a 024659 del EXPEDIENTE). Además, se requirió a GRUPO LOGRA, entre otros puntos, los nombres, cargos y correos electrónicos de las personas que se señalan en el presente apartado (información visible a folios 024567, archivo electrónico "Anexo 3", y 024607, archivo electrónico "Copia de Anexo 5", del EXPEDIENTE).

³⁰⁹ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.

³¹⁰ Contrato de fletamiento entre BRÓKER 1 y GRUNAPE del año dos mil dieciséis, visible a folio 019398 del EXPEDIENTE.

³¹¹ Facturas emitidas por BRÓKER 1 a GRUNAPE, del dos mil diez al dos mil dieciséis, visible de folio 003547 a 003639 del EXPEDIENTE.

³¹² Información visible a folio 026531 del EXPEDIENTE.

³¹³ Contrato de fletamiento entre BRÓKER 2 y GRUNAPE del año dos mil diecisiete, visible a folio 019378 del EXPEDIENTE, y facturas emitidas a GRUNAPE durante el dos mil diecisiete, visibles de folio 003640 a 003654 del EXPEDIENTE.

³¹⁴ Información visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



INVESTIGADORA observa que muy probablemente los controladores del GIE GRUPO LOGRA en realidad transfirieron las operaciones que el GIE GRUPO LOGRA realizaba con BRÓKER 1 al BRÓKER 2, un nuevo intermediario de transporte marítimo que también forma parte de su grupo de interés económico.³¹⁵

VI.1.4.1. Control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre BRÓKER 1 y BRÓKER 2

Mediante oficio COFECE-AI-DGMR-2017-006 esta AUTORIDAD INVESTIGADORA le requirió a GRUPO LOGRA proporcionara el organigrama corporativo de todas las sociedades que formaran parte de su GIE, especificando si eran afiliadas, subsidiarias o controladoras; asimismo, se le requirió enlistara las empresas o sociedades que pertenecieran al GIE GRUPO LOGRA y que hubieran participado o estuvieran relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO, durante el periodo de enero de dos mil diez a la fecha de emisión del oficio. Al dar respuesta a ambas preguntas GRUPO LOGRA fue omiso en señalar que el BRÓKER 1 y el BRÓKER 2 forman parte de su GIE.³¹⁶

De igual forma, Gerardo Antonio Díaz Roche, Gabriel Antonio Cámara Roche y Fernando Antonio Rojas Gamboa no proporcionaron información al EXPEDIENTE que contribuyera a indicar que BRÓKER 1 y BRÓKER 2 forman parte del GIE GRUPO LOGRA.³¹⁷

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se allegó de la información visible en el **Anexo 1: Información que vincula a BRÓKER 1 y BRÓKER 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA**³¹⁸, la cual le permite observar que existe control de José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche sobre BRÓKER 1 y BRÓKER 2.

³¹⁵ BRÓKER 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE. Y como se señalará en la sección, **Conductas que persisten tras el cambio de BRÓKER 1 a BRÓKER 2**, esta nueva empresa continua con el mismo modelo de contratación. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

³¹⁶ Información visible a folios 002248 y 002249, en relación con el folio 002315, los archivos electrónicos denominados “Anexo 5_Grunape”, “Anexo 5_Grupo Logra”, “Anexo 5_TL del Sur” y “Anexo 5_Multisur”, del EXPEDIENTE.

³¹⁷ Mediante comparecencias llevadas a cabo el siete de diciembre de dos mil diecisiete, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó una serie de preguntas a Gerardo Antonio Díaz Roche, Gabriel Antonio Cámara Roche y Fernando Antonio Rojas Gamboa, relacionadas entre otros puntos, con las operaciones logísticas y financieras de los brókers BRÓKER 1 y BRÓKER 2. Información visible a folios 023865, 23871 a 23896 y 023916 a 023933 del EXPEDIENTE. Lo anterior contrario a lo recabado por esta COMISIÓN en las visitas de verificación de GRUPO LOGRA y MULTISUR y sus respectivas extracciones. Información visible de folios 001174 a 001263, 024524 a 024549 y 024654 a 024659 del EXPEDIENTE.

³¹⁸ Anexo integrado de la información visible a folios 024549 y 024659 del EXPEDIENTE.



025329

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Ahora bien, a pesar de que GRUPO LOGRA no se reconoció como un GIE,³¹⁹ es posible observar coordinación en el MERCADO INVESTIGADO, incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su prestación, por parte de BRÓKER 1 y BRÓKER 2 y las sociedades GRUPO LOGRA, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR.

A continuación, se presenta la información que permite concluir lo anterior de conformidad con lo exhibido en el **Anexo 1: Información que vincula a BRÓKER 1 y BRÓKER 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA.**

De la información que obra en el EXPEDIENTE se desprenden las siguientes cuatro clases de evidencia que permiten observar que José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche tienen control sobre BRÓKER 1 y BRÓKER 2, y que personal a su cargo en empresas del GIE GRUPO LOGRA tienen pleno conocimiento de esta situación:

- 1) José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, toman decisiones sobre operaciones administrativas y logísticas del BRÓKER 1.
- 2) Personal del GIE GRUPO LOGRA, conoce información de BRÓKER 1 y atiende sus operaciones logísticas del día a día.
- 3) José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, tienen acceso a información y control financiero del BRÓKER 1.
- 4) José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, decidieron traspasar las operaciones que realizaba BRÓKER 1 en PUERTO PROGRESO a BRÓKER 2 y toman decisiones sobre operaciones de BRÓKER 2.

VI.1.4.1.1. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, toman decisiones sobre operaciones administrativas y logísticas de BRÓKER 1.

A continuación, se muestran las descripciones de los correos electrónicos visibles en el **Anexo 1: Información que vincula a BRÓKER 1 y BRÓKER 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA**, que

³¹⁹ Mediante escrito de fecha veinticuatro de abril de dos mil dieciseis, en atención al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2017-006, GRUPO LOGRA manifestó que se le requirió indebidamente información de MULTISUR, GRUNAPE y TL DEL SUR toda vez que es información de dichos terceros, sin embargo, con el afán de coadyuvar en la función de investigación de la COMISIÓN, le requirió a dichas sociedades la información requerida en el oficio. Información visible a folio 002244 del EXPEDIENTE.

evidencian que * 320, * 321 y * 322, como es el caso de * 323, para que atienda situaciones que surgen en torno a BRÓKER 1. Asimismo, se observa que, aunque el domicilio de BRÓKER 1 se estableció *, su administración se realiza en México por * personal del GIE GRUPO LOGRA.

VI.1.4.1.1. Juan Manuel Díaz Roche toma las decisiones respecto a los asuntos administrativos de BRÓKER 1, pues la administración de BRÓKER 1 se encuentra en otro país.

A continuación, se explican dos cadenas de correos electrónicos que permiten a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observar que la administración de BRÓKER 1 no se encuentra en *, sino que se realiza en México por * y personal del GIE GRUPO LOGRA y que el domicilio de BRÓKER 1 en * en realidad es un domicilio proporcionado por *

* es una persona moral con sede en * con oficinas en * así como corresponsales en diversas ciudades del mundo, incluyendo México. Presta servicios de consultoría para la creación, administración y distribución óptima de los ingresos de empresas y fideicomisos.³²⁴

Asimismo, los correos permiten observar que * no tiene ningún control sobre BRÓKER 1, pues necesita recibir instrucciones de * respecto a dónde enviar o qué hacer con la correspondencia e información de BRÓKER 1 que llega a su domicilio en *. De igual forma, tras un cambio en el domicilio proporcionado por *, en * le solicitan a * y personal de GIE GRUPO LOGRA, actualicen los datos para las futuras operaciones de BRÓKER 1.

* Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

³²⁰ Los cargos de * se observan en la sección Personas físicas involucradas en el GIE GRUPO LOGRA.

³²¹ Los cargos de * se observan en la sección Personas físicas involucradas en el GIE GRUPO LOGRA.

³²² Los cargos de * se observan en la sección Personas físicas involucradas en el GIE GRUPO LOGRA.

³²³ * funge como * de GRUPO LOGRA desde el cinco de octubre del año dos mil nueve. reportándole directamente a la * le GRUPO LOGRA, es decir, a *

Asimismo, * Información visible a folios 023914, así como, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 5 Grupo Logra" visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

³²⁴ Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en los archivos en formato electrónico denominados * y *



025331

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Lo anterior conforme a lo siguiente:³²⁵

a. Decisiones de Juan Manuel Díaz Roche sobre BRÓKER 1 en el año dos mil doce.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos en la que se observa que, el veintiocho de junio de dos mil doce, [REDACTADO]^{*} correspondiente a [REDACTADO]^{*} le escribió a [REDACTADO]^{*} para que decidiera qué debía hacer el personal de la oficina de [REDACTADO]^{*} en [REDACTADO]^{*} con la correspondencia de BRÓKER 1 que se recibió en sus oficinas. [REDACTADO]^{*} anexó al correo la correspondencia en comento, la cual consiste en cartas de confirmación de las cuentas por cobrar en las que el NAVIERO [REDACTADO]^{*} tiene saldo por cobrar de BRÓKER 1, al treinta y uno de diciembre de dos mil once.

Posteriormente, el dos de julio de dos mil doce, [REDACTADO]^{*} reenvió dicho correo a [REDACTADO]^{*} personal del GIE GRUPO LOGRA, instruyéndole que atendiera los anexos enviados por [REDACTADO]^{*}

b. Decisiones de Juan Manuel Díaz Roche sobre BRÓKER 1 en el año dos mil dieciséis.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos en la que se observa que el cinco mayo de dos mil dieciséis [REDACTADO]^{*} personal de [REDACTADO]^{*} le escribió a [REDACTADO]^{*} para solicitarle que actualizara la dirección de [REDACTADO]^{*} de los pies de página de la correspondencia membretada de BRÓKER 1 a [REDACTADO]^{*} ya que BRÓKER 1 aún estaba utilizando la dirección de las oficinas anteriores de [REDACTADO]^{*}

El mismo día, [REDACTADO]^{*} escribió al correo [REDACTADO]^{*} para comentarle que recibe respuestas automáticas de su sistema indicándole que no se envían sus correos por ser aparentemente *spam* o basura. Asimismo, le pide desbloqueen su correo electrónico.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

³²⁵ Mediante escritos de fecha trece y veintisiete de abril de dos mil dieciocho , GRUPO LOGRA proporcionó, entre otros puntos, los nombres, cargos y correos electrónicos de las personas que se señalan en el presente apartado. Información visible a folios 024567, archivo electrónico “Anexo 3”, y 024607, archivo electrónico “Copia de Anexo 5”, del EXPEDIENTE.

³²⁶ [REDACTADO]^{*} es gerente en la empresa mencionada, como abogado especialista en derecho internacional. Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado [REDACTADO]^{*}

³²⁷ [REDACTADO]^{*} fungió como [REDACTADO]^{*} le GRUPO LOGRA, reportándole directamente al [REDACTADO]^{*} del GRUPO LOGRA, es decir, [REDACTADO]^{*} Información visible a folios 23857 y 023900, así como en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5_Grupo Logra” visible a folio 002315 del EXPEDIENTE.

84



Asimismo, el mismo día, le escribió a [REDACTED]^{*}³²⁸, personal del GIE GRUPO LOGRA, para comentarle que aparentemente está bloqueado del sistema por lo que le pide lo desbloqueen; de igual manera, le pide le confirme de recibido el correo del cambio de correspondencia de BRÓKER 1 que había enviado previamente.

Posteriormente, el nueve de mayo de dos mil diecisésis [REDACTED]^{*} instruyó vía correo electrónico a [REDACTED]^{*} con copia a [REDACTED]^{*}³²⁹ y [REDACTED]^{*} [REDACTED]^{*}, todos ellos personal de GRUPO LOGRA, para que realizaran el cambio de dirección solicitado por [REDACTED]^{*} en los documentos de correspondencia que utiliza el BRÓKER 1.

Como documento adjunto a la cadena de correo electrónico se observa una factura del BRÓKER 1 dirigida al NAVIERO y su representante. [REDACTED]^{*} en la que se observa el domicilio anterior de las oficinas de [REDACTED]^{*} del que solicitan la modificación del domicilio: [REDACTED]^{*}

VII.1.4.1.1.2 José Manuel Díaz Rubio tiene facultades de representación legal sobre BRÓKER 1.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra el poder de BRÓKER 1, donde se designa a [REDACTED]^{*} como su representante legal [REDACTED]^{*}

VII.1.4.1.1.3 Juan Manuel Díaz Roche conoce y decide sobre las finanzas de BRÓKER 1, pues da instrucciones a personal del GIE GRUPO LOGRA para pagar por los servicios secretariales que recibe BRÓKER 1.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.3. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que [REDACTED]^{*} toma decisiones sobre aspectos financieros que únicamente le correspondía conocer a BRÓKER 1, en concreto, [REDACTED]^{*} toma decisiones sobre el pago de facturas y gira órdenes a personal del GIE GRUPO LOGRA para tal fin.

³²⁸ [REDACTED]^{*} funge como [REDACTED]^{*}
 * Información visible en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

³²⁹ [REDACTED]^{*}
 *
 [REDACTED]
 Información visible a folio 023874, así como en los archivos en formato electrónico denominados "Anexo 5_Grupo Logra" y "Anexo 5_Grunape"; así como en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 3" visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

El veintiocho de septiembre de dos mil diecisésis [REDACTADO] personal de [REDACTADO] *
* 330 le escribió a [REDACTADO] indicándole que le enviaba las facturas trimestrales por los servicios de tipo secretarial que [REDACTADO] * le presta en [REDACTADO] a BRÓKER 1.

Posteriormente, el veinte de octubre de dos mil diecisésis, [REDACTADO] * reenvió el correo anterior a [REDACTADO] * personal del GIE GRUPO LOGRA, indicándole que revisara los cargos de las facturas enviadas por [REDACTADO] * para proceder a hacer los pagos. Al siguiente día, [REDACTADO] * le hizo saber a [REDACTADO] que ya se había realizado el traspaso a [REDACTADO] *

VI.1.4.1.1.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA en México realiza las operaciones de BRÓKER 1 y los controladores del GIE GRUPO LOGRA tienen conocimiento, dado que se les reporta.

En las seis cadenas de correos electrónicos vistos en el Anexo 1 y que se describen a continuación en los incisos *a* a *f*, se observa lo siguiente:

- Personal del GIE GRUPO LOGRA envía presentación a discutir en las juntas del consejo de GRUPO LOGRA; donde se observa que BRÓKER 1 funge como parte de la división logística del GIE GRUPO LOGRA para la prestación del servicio de intermediación de transporte marítimo.
- Personal del GIE GRUPO LOGRA se hace cargo de operaciones logísticas del día a día que le corresponden conocer únicamente conocer a BRÓKER 1, tales como la conciliación, cobro y cálculo de despachos y demoras de buques en los que BRÓKER 1 fungió como fletador.
- Personal del GIE GRUPO LOGRA elabora reportes mensuales de las comisiones que cobra BRÓKER 1 como bróker internacional a los controladores del GIE GRUPO LOGRA.
- Personal del GIE GRUPO LOGRA posee información y atiende las actividades comerciales entre BRÓKER 1 y un USUARIO, ese USUARIO no contrata ningún servicio de GRUNAPE como intermediario, por lo que GRUPO LOGRA no debería poseer información entre la intermediación de BRÓKER 1 y ese USUARIO.

Como se puede ver de los correos correspondientes en el Anexo 1, el personal del GIE GRUPO LOGRA atiende los asuntos logísticos del día a día de BRÓKER 1 y considera a BRÓKER 1 como parte de la división logística del GIE GRUPO LOGRA. A pesar de que en estas situaciones no se observan instrucciones directas de [REDACTADO] *

[REDACTADO] * esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que tienen conocimiento de los asuntos que deberían ser exclusivos de la operación comercial y logística de BRÓKER 1.

³³⁰ Como se mencionó es una empresa que presta servicios de consultoría para la creación, administración y distribución óptima de los ingresos de empresas y fideicomisos. Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en los archivos en formato electrónico denominados [REDACTADO] * y [REDACTADO] *



VERSIÓN PÚBLICA

- a. Personal del GIE GRUPO LOGRA envía presentación a la junta del consejo de GRUPO LOGRA, que contiene información de BRÓKER 1 y lo reconoce como parte de su división logística.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.4.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo de fecha seis de octubre de dos mil catorce donde [REDACTADO]^{*}³³¹ con copia a [REDACTADO]^{*} [REDACTADO]^{*} y [REDACTADO]^{*}³³², que forman parte del personal del GIE GRUPO LOGRA, envió una presentación a los consejeros de la junta del consejo del GIE GRUPO LOGRA para su revisión y discusión. Como parte de ese consejo se encuentran [REDACTADO]^{*} [REDACTADO]^{*}

En la presentación anexa, se observan los temas a tratar en una junta del consejo de GRUPO LOGRA; principalmente información consolidada e indicadores de gestión de GRUPO LOGRA. Asimismo, se observa un diagrama con la participación accionaria de GRUPO LOGRA en sus diversas áreas de negocio, entre las cuales se encuentran las empresas GRUNAPE y BRÓKER 1 como parte del área marítima de su división logística, marcadas con una participación del [REDACTADO]^{*}. De igual manera, se observan los logos de las empresas del GIE GRUPO LOGRA, entre ellos se encuentra el logo de BRÓKER 1.

- b. Organigrama corporativo donde BRÓKER 1 aparece como parte del GIE GRUPO LOGRA.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.4.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un organigrama corporativo de “*Grupo Logra*” [GIE GRUPO LOGRA] de septiembre de dos mil catorce. En dicho organigrama se observa a BRÓKER 1 como parte de la estructura corporativa de “*Grupo Logra*” [GIE GRUPO LOGRA] en la prestación de servicios marítimos.³³³ En dicho esquema BRÓKER 1 se ve representado en el área logística debajo de “*Grunape*” [GRUNAPE].

- c. Personal del GIE GRUPO LOGRA presenta a Gerardo Antonio Díaz Roche y a Juan Manuel Díaz Roche reportes mensuales de las comisiones de BRÓKER 1.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.4.3. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico de fecha tres de diciembre de dos mil doce, donde [REDACTADO]^{*} personal del

³³¹

* Información visible en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5_Gru Logra”, visible a folio 002315 del EXPEDIENTE; así como el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 3” visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

³³²

* Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5_Gru Logra”, así como en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 3” visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

³³³ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.



025335

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

GIE GRUPO LOGRA, le envió a [REDACTED] el reporte mensual de BRÓKER 1, con un documento adjunto titulado [REDACTED]

d. Personal del GIE GRUPO LOGRA aclaró el saldo a favor de BRÓKER 1 ante el NAVIERO, reportándolo a José Manuel Díaz Rubio.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.4.4. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico de fecha veintisiete de junio de dos mil catorce, en el que se observa cómo personal del GIE GRUPO LOGRA, posee información financiera y logística de exclusivo conocimiento de BRÓKER 1 y realiza operaciones al respecto, reportándolo al correo electrónico [REDACTED] <[REDACTED]>".

Se concluye lo anterior dado que, en el correo señalado [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, en nombre de [REDACTED] envió un correo a personal del representante del NAVIERO [REDACTED]³³⁴, conciliando los cómputos de tiempo de los despachos y demoras de los fletes marítimos con destino a PUERTO PROGRESO pendientes entre el NAVIERO [REDACTED] y BRÓKER 1. En archivo adjunto se observan los pagos que hizo BRÓKER 1 al veintisiete de junio de dos mil catorce de diversos buques por concepto de demoras y despachos al NAVIERO [REDACTED].

Se concluye lo anterior dado que, en el correo señalado [REDACTED], personal del GIE GRUPO LOGRA, en nombre de [REDACTED]³³⁵ envió un correo a personal de [REDACTED], conciliando los cómputos de tiempo de los fletes marítimos que tenía pendiente BRÓKER 1 con el NAVIERO [REDACTED]. Asimismo, adjuntó la relación de BRÓKER 1 del pago de veintisiete de junio de dos mil catorce por demoras y despachos de los barcos que ahí se indican.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, tiene conocimiento detallado de información operativa y financiera de BRÓKER 1, misma que informa a [REDACTED] como se observa en correos posteriores.

e. Personal del GIE GRUPO LOGRA reporta a Gerardo Antonio Díaz Roche demoras de una empresa que únicamente contrata con BRÓKER 1.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.1.4.5. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos electrónicos de marzo de dos mil nueve titulado "ESTADOS DE CUENTA DE demoras [REDACTED]" en el que personal del GIE GRUPO LOGRA, específicamente de GRUNAPE, posee información de los estados de cuenta de demoras y despachos de la empresa [REDACTED] que es la

³³⁴ [REDACTED] fungió como el representante comercial de [REDACTED] NAVIERO con el que contrató BROKER 1 el flete marítimo hasta dos mil dieciséis. Información visible a folio 023414 del EXPEDIENTE.

³³⁵ [REDACTED] fungió como el representante comercial de [REDACTED] NAVIERO con el que contrató BRÓKER 1 el flete marítimo hasta dos mil dieciséis. Información visible a folio 023414 del EXPEDIENTE.



distribuidora de [REDACTED] *³³⁶ Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que el GIE GRUPO LOGRA no debería tener información alguna respecto del servicio de transporte marítimo hacia PUERTO PROGRESO de este USUARIO, pues dicho USUARIO no contrata servicios de intermediación marítima con GRUNAPE. BRÓKER 1 es el único bróker internacional o intermediario marítimo con el que se ha contratado la importación del granel agrícola para el USUARIO [REDACTED] *³³⁷ Dado lo anterior, personal del GIE GRUPO LOGRA no debería poseer información respecto al flete marítimo necesario para la importación de granel de este USUARIO. Por lo cual si BRÓKER 1 fuera una persona moral independiente del GIE GRUPO LOGRA esta información no tendría que estar en manos de personal de GRUNAPE.

Lo anterior se observa mediante correo de fecha dos de marzo de dos mil nueve de [REDACTED] *
[REDACTED] * a [REDACTED] * donde le envía en archivo adjunto el estado de cuenta de demoras y despachos de [REDACTED] * Al día siguiente, tres de marzo de dos mil nueve, [REDACTED] * reenvió dicho correo a [REDACTED] *, personal del GIE GRUPO LOGRA.

R
N
al
En el documento adjunto al correo mencionado se observa en un archivo en formato Excel la relación de despachos y demoras de [REDACTED] * del año dos mil cinco al dos mil ocho.

f. Personal del GIE GRUPO LOGRA reporta a Gerardo Antonio Díaz Roche la negociación de las tarifas de maniobras de una empresa cuando le presta el servicio de intermediación marítima a sus barcos y cuando no.

Como se puede ver en el numeral XIV.1.1.4.6. del Anexo 1, en el EXPEDIENTE obra un correo titulado “tarifas [REDACTED] *”, donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA le reportó a [REDACTED] * [REDACTED] * las tarifas de maniobras que se negociaron para el barco de granel de [REDACTED] *. Lo anterior se desprende del correo enviado por [REDACTED] *, personal del GIE GRUPO LOGRA, en agosto de dos mil once a [REDACTED] * con copia a [REDACTED] * ambos forman parte del personal del GIE GRUPO LOGRA, mediante el cual informa sobre la negociación realizada para un barco “externo” en el que se concedió un incremento de la tarifa de maniobras que cotidianamente se cobra a [REDACTED] * cuando trae barcos “internos”.

De esta manera, dado que GRUNAPE no realiza la intermediación marítima para el flete del granel de [REDACTED] * sino BRÓKER 1; por lo que si BRÓKER 1 fuera una persona moral independiente del GIE GRUPO LOGRA las negociaciones con respecto a las tarifas de maniobras que pagará [REDACTED] * no tendrían por qué estar determinada en función de si contrata o no barcos con el GIE GRUPO LOGRA.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

³³⁶ Información visible de folio 001300 a 001302 del EXPEDIENTE.

³³⁷ Información visible a folio 022668 del EXPEDIENTE.



025337

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

VI.1.4.1.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA conoce información de BRÓKER 1 y atiende operaciones logísticas del día a día.

A pesar de que [REDACTED] * [REDACTED] y [REDACTED] *,³³⁸ ambos forman parte del personal del GIE GRUPO LOGRA, negaron la relación del GIE GRUPO LOGRA con BRÓKER 1, de los diversos correos que a continuación se exponen, se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA conoce y atiende las operaciones logísticas y financieras de BRÓKER 1.

Lo anterior se afirma, dado que personal del GIE GRUPO LOGRA calcula, cobra, recibe y envía los montos por despachos y demoras de BRÓKER 1 y sus clientes. Asimismo, posee información y elabora facturas para clientes que únicamente contratan servicios de intermediación marítima con BRÓKER 1.

VI.1.4.1.2.1 Seguimiento por parte del personal del GIE GRUPO LOGRA de las operaciones de BRÓKER 1.**a. Personal del GIE GRUPO LOGRA exige el pago de demoras de BRÓKER 1 a un tercero.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.1.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA realiza el seguimiento de la cobranza por concepto de demora en favor de BRÓKER 1.

El ocho de agosto de dos mil trece, [REDACTED] * [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, le escribió a [REDACTED] * [REDACTED]³³⁹ (USUARIO) para la cobranza de la "factura No. 583 de [REDACTED] * [REDACTED]", misma que se anexa al correo electrónico, por concepto de demoras de buques por falta de trámite aduanal.

b. Personal del GIE GRUPO LOGRA revisa los cómputos de tiempo entre BRÓKER 1 y un proveedor de grano.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.1.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos electrónicos donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA gestiona el cómputo de las demoras de los barcos que prestaron flete marítimo a [REDACTED] *,³⁴⁰ así como, el cobro de dichas demoras.

[REDACTED] * es un proveedor de grano de [REDACTED] * [REDACTED] que contrata el servicio de transporte marítimo con la intermediación de BRÓKER 1 y no tiene ninguna relación contractual con GRUNAPE.³⁴¹ Por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que el GIE GRUPO LOGRA no

³³⁸ Información visible a folios 023879 y 023933 del EXPEDIENTE.

³³⁹ Empresa dedicada a la comercialización de aceites comestibles, grasas vegetales y mixtas, con sede en Mérida, Yucatán. Información visible a folio 001801 del EXPEDIENTE.

³⁴⁰ Cooperativa de productores agrícolas en Estados Unidos que producen una variedad de granos, comida procesada y energía. Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Información general [REDACTED]".

³⁴¹ Información visible a folio 022668 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

debería tener ninguna información respecto del servicio de transporte marítimo de [REDACTADO] Por lo que, si BRÓKER 1 fuera una persona moral independiente del GIE GRUPO LOGRA esta información no tendría que estar en manos de personal del GIE GRUPO LOGRA.

Lo anterior se desprende del correo enviado el trece de abril de dos mil dieciséis por [REDACTADO]
 * [REDACTADO] personal de [REDACTADO] a [REDACTADO] personal del GIE GRUPO LOGRA, con respecto a los cómputos de tiempo del buque “*MV Atlantic Ensenada*” del que BRÓKER 1 fungió como intermediario del servicio de transporte marítimo. En el mismo mes y año, [REDACTADO]
 * [REDACTADO] reenvió el correo anterior a [REDACTADO] también personal del GIE GRUPO LOGRA. Como documentos adjuntos, se observan dos archivos en formato pdf, en el primero se observa el cálculo de despachos de [REDACTADO] a favor de BRÓKER 1 de fecha trece de abril de dos mil dieciséis; en el segundo se observa la factura desglosada para el buque “*MV Atlantic Ensenada*” donde se visualizan despachos en favor de BRÓKER 1.

Como se mencionó anteriormente, el GIE GRUPO LOGRA no debería tener información alguna respecto del servicio de transporte marítimo de [REDACTADO] pues es un cliente exclusivamente de BRÓKER 1. Por lo cual si BRÓKER 1 fuera una persona moral independiente del GIE GRUPO LOGRA esta información no tendría que estar en manos de personal del GIE GRUPO LOGRA.

Q
P
al

c. Personal del GIE GRUPO LOGRA elabora facturas de BRÓKER 1 para un proveedor de grano.

Como se puede ver en el numeral XIV.1.2.1.3. del Anexo 1, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos electrónicos donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA elaboró factura a nombre de BRÓKER 1 por concepto de demoras para [REDACTADO]

Lo anterior se desprende del correo enviado el veintiséis de agosto de dos mil dieciséis por [REDACTADO]
 * [REDACTADO] personal del GIE GRUPO LOGRA, a [REDACTADO]
 también personal de GIE GRUPO LOGRA, donde le solicita que elabore una factura de BRÓKER 1 para [REDACTADO] por concepto de demoras. Mediante correo de veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, [REDACTADO]
 * [REDACTADO] le envió en archivo adjunto la factura solicitada a [REDACTADO]
 [REDACTADO] La factura adjunta al correo se observa formalmente emitida por BRÓKER 1, especificando como cuenta para hacer el depósito la cuenta de BRÓKER 1 en el banco “[REDACTADO]”, con sede en [REDACTADO]

d. Cotización por parte de personal del GIE GRUPO LOGRA de un seguro marítimo para BRÓKER 1.

Como se puede ver en el numeral XIV.1.2.1.4. del Anexo 1, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos electrónicos donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA se encarga de buscar cotizaciones para asegurar los buques en los que BRÓKER 1 presta los servicios de intermediación marítima.

Lo anterior se concluye porque el doce de agosto de dos mil dieciséis [REDACTADO] que conforme a información pública presta servicios legales relacionados con la industria marítima en [REDACTADO]

G
SX

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025339

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*⁴², le escribió a *³⁴³ y a *, con copia a *, todos ellos personal del GIE GRUPO LOGRA, para sugerirles algunas cotizaciones de diferentes aseguradoras para el flete marítimo de los buques que maneje BRÓKER 1 de la empresa * por un periodo de un año.

e. Personal del GIE GRUPO LOGRA da indicaciones a un tercero para transferir dinero a la cuenta bancaria de BRÓKER 1.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.1.5. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA indica a terceros que realicen transferencias a la cuenta de BRÓKER 1, refiriéndose a ésta como una cuenta propia del GIE GRUPO LOGRA.

El cinco de julio de dos mil once, * envió a * ambos personal del GIE GRUPO LOGRA, los datos bancarios de BRÓKER 1 “cuenta número *”. El veintitrés de diciembre de dos mil catorce, * reenvió los datos bancarios de BRÓKER 1 señalados en el correo anterior, así como la dirección de BRÓKER 1 en *, a una persona identificada como *, cuya dirección de correo electrónico es *, que conforme a información pública el dominio del correo pertenece la sociedad * dedicada a la construcción, entre otros, de silos para granos.³⁴⁵

El catorce de febrero de dos mil quince, * envío un correo a * para mencionarle que *. Asimismo, le pregunta si no han existido cambios en los datos de BRÓKER 1 señalados en los correos anteriores (cuenta bancaria y dirección en *). El dieciséis de febrero de dos mil quince, * respondió el correo a * señalándole los nuevos datos de la cuenta bancaria de BRÓKER 1.

Finalmente, el correo anterior fue reenviado el mismo día a una persona identificada como ‘*’ al correo electrónico ‘*’ para que le confirmara los nuevos

³⁴² Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*Información general de **”.

³⁴³ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*Anexo 5_Grunape*”, así como en el archivo en formato electrónico denominado “*Anexo 3*” visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.

³⁴⁴ Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*”.

³⁴⁵ Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*”.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



datos bancarios de BRÓKER 1 en la “cuenta número [REDACTED] * [REDACTED]
[REDACTED] para las transferencias.

f. Personal del GIE GRUPO LOGRA se encuentra a cargo del seguimiento de depósitos que un tercero realiza a BRÓKER 1 por concepto de una deuda.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.1.6. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos en donde personal del GIE GRUPO LOGRA solicitó que le sean aclarados los montos que un tercero le debe a BRÓKER 1 y los montos que le ha depositado.

En los correos se observa que, el veintiséis de diciembre de dos mil catorce, [REDACTED] * de la empresa [REDACTED] *⁴⁶ le informó a [REDACTED] * [REDACTED]
* personal del GIE GRUPO LOGRA, que se encontraba al día con lo que había depositado a BRÓKER 1. Como documento adjunto se observa una orden de pago enviada al extraniero por [REDACTED] * a la cuenta bancaria de BRÓKER 1 en [REDACTED] *
*, de fecha veintiséis de diciembre de dos mil catorce.

Posteriormente, el veinticinco de febrero de dos mil dieciséis, [REDACTED] *
le escribió a [REDACTED] * con copia a [REDACTED] *³⁴⁷, también personal del GIE GRUPO LOGRA, pidiéndole le indicara las cantidades que habían enviado a BRÓKER 1, mencionando que se habían incrementado más de ciento noventa y tres mil dólares al presupuesto y que le indicara si existía algún saldo por enviar.

VI.1.4.1.2.2 Personal del GIE GRUPO LOGRA realiza operaciones entre BRÓKER 1, el NAVIERO y su representante.

A. Facturas a BRÓKER 1 por concepto del cálculo de despachos y demoras con saldo a favor del NAVIERO y su representante.

Como se puede ver en el **Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obran diez correos donde [REDACTED], en representación del NAVIERO [REDACTED] *, le envía a BRÓKER 1 facturas con saldo a su favor, derivado del cálculo de despachos y demoras de diversos viajes durante el dos mil dieciséis. Para la elaboración de las facturas [REDACTED] * se basó en el Estado de Hechos (“Notice of Readiness”) y el tiempo de estadía del buque (“Laytime Statement”), adjuntos a cada correo electrónico.

³⁴⁶ Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado ‘[REDACTED] * [REDACTED]

³⁴⁷ [REDACTED] *

Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5_Grupo Logra”, así como en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 3” visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.



025341

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Ahora bien, en los correos se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA, concretamente [REDACTED]*, es quien recibe las facturas del representante del NAVIERO [REDACTED]* dirigidas y emitidas para BRÓKER 1, lo que evidencia que personal del GIE GRUPO LOGRA realiza las operaciones rutinarias de BRÓKER 1 para la prestación del transporte marítimo vía PUERTO PROGRESO.

A continuación, el detalle de las facturas:

Referencia del viaje	Fecha del correo
MV Atlantic Dream V6297 ³⁴⁸	Veintiocho de julio de dos mil dieciséis.
MV Atlantic Ensenada V6300 ³⁴⁹	Veintiocho de julio de dos mil dieciséis.
MV Atlantic Progress V6315 ³⁵⁰	Nueve de agosto de dos mil dieciséis.
MV Atlantic Yucatán V6324 ³⁵¹	Veintidós de septiembre de dos mil dieciséis.
MV Four Nabucco V6331 ³⁵²	Veintidós de septiembre de dos mil dieciséis.
MV Four Nabucco V6331 *Correction ³⁵³	Veintitrés de septiembre de dos mil dieciséis.
MV Atlantic México V6237 ³⁵⁴	Cuatro de octubre de dos mil dieciséis.
MV Tequila Sunrise V6320 ³⁵⁵	Cuatro de octubre de dos mil dieciséis.
MV Ugljan V6333 ³⁵⁶	Veinte de octubre de dos mil dieciséis.
MV Federal Tiber V6238 ³⁵⁷	Veintisiete de octubre de dos mil dieciséis.

VI.1.4.1.2.3 Conciliación de los cómputos de tiempo entre el representante del NAVIERO y BRÓKER 1 por la prestación del transporte marítimo vía PUERTO PROGRESO, hecha por personal del GIE GRUPO LOGRA.

A continuación, se exponen cinco cadenas de correos donde el representante del NAVIERO [REDACTED]* y personal del GIE GRUPO LOGRA en representación de BRÓKER 1, se ponen de acuerdo en el cómputo de tiempos y el cálculo de despachos y demoras por la prestación del transporte marítimo entre el NAVIERO [REDACTED]* y BRÓKER 1.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

³⁴⁸ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.1. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁴⁹ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.2. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵⁰ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.3. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵¹ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.4. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵² Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.5. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵³ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.6. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵⁴ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.7. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵⁵ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.8. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵⁶ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.9. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

³⁵⁷ Visible en el numeral XIV.1.2.2.1.10. del Anexo 1 del DICTAMEN PRELIMINAR.

La cadena de correos sobre la conciliación de cómputos de tiempos para dos mil dieciséis es la continuación de los correos expuestos en el apartado anterior, **Personal del GIE GRUPO LOGRA realiza operaciones entre BRÓKER 1, el NAVIERO y su representante**. Así, se observa que una vez que el representante del NAVIERO [REDACTADO] * envió la factura de BRÓKER 1, a personal del GIE GRUPO LOGRA, [REDACTADO] * envió correos solicitando a BRÓKER 1 (personal del GIE GRUPO LOGRA), para que diera el visto bueno del cómputo de despachos y demoras y confirmara el saldo a favor del representante del NAVIERO [REDACTADO] * por concepto de las demoras de clientes de BRÓKER 1.

Dado lo anterior, personal del GIE GRUPO LOGRA, concretamente [REDACTADO] * [REDACTADO] hizo observaciones a algunos cómputos de tiempo y dio el visto bueno de otros. Consecuentemente, [REDACTADO] * personal del representante del NAVIERO [REDACTADO] actualizó el estado de cuenta del adeudo de BRÓKER 1 con [REDACTADO] * y solicitó el pago de los viajes conciliados, a lo que [REDACTADO] * señaló que se harían próximamente. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que personal del GIE GRUPO LOGRA no tendría por qué exigir el pago de las conciliaciones entre un NAVIERO con el que supuestamente no negocia de manera directa ni con el bróker (BRÓKER 1) con quien cierra las negociaciones ese NAVIERO.

En esa tesitura, los correos que a continuación se describen sobre la conciliación de cómputos de despachos y demoras reafirman el control y la toma de decisiones de la operación logística que tiene el GIE GRUPO LOGRA sobre BRÓKER 1 para la prestación del transporte marítimo vía PUERTO PROGRESO.

VI.1.4.1.2.3.1 Conciliación del cómputo de demoras en favor del representante del NAVIERO durante dos mil dieciséis.

- El representante del NAVIERO envió en julio de dos mil dieciséis el estado de cuenta de viajes de BRÓKER 1 a personal del GIE GRUPO LOGRA para solicitar la conciliación de los mismos.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.3.1.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico de fecha once de julio de dos mil dieciséis donde [REDACTADO] * personal del representante del NAVIERO [REDACTADO] * envió a [REDACTADO] * personal del GIE GRUPO LOGRA, el estado de cuenta de los viajes pendientes por conciliar con BRÓKER 1, en el que se observa el cómputo de tiempo de diversos viajes hacia PUERTO PROGRESO del tres de febrero al cinco de julio de dos mil dieciséis, con un saldo a favor del NAVIERO [REDACTADO] * y con cargo al BRÓKER 1.

- El representante del NAVIERO envió en agosto de dos mil dieciséis, el estado de cuenta de viajes de BRÓKER 1 a personal del GIE GRUPO LOGRA para solicitar la conciliación de los mismos.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.3.1.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico de fecha ocho de agosto de dos mil dieciséis donde [REDACTADO] * del representante

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

del NAVIERO [REDACTADO] envió a [REDACTADO] personal del GIE GRUPO LOGRA, el estado de cuenta de los viajes pendientes por conciliar con BRÓKER 1, en el que se observa el cómputo de tiempo de diversos viajes hacia PUERTO PROGRESO del tres de febrero al veintinueve de julio de dos mil diecisésis, con un saldo a favor del representante del NAVIERO [REDACTADO] y con cargo a BRÓKER 1.

iii. **Conciliación de cómputos de tiempo, entre personal del GIE GRUPO LOGRA y el representante del NAVIERO, de los fletes entre el NAVIERO y el BRÓKER 1.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.3.1.3. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que el veinticuatro de octubre de dos mil diecisésis, [REDACTADO] personal del representante del NAVIERO [REDACTADO] envió comentarios a [REDACTADO] personal del GIE GRUPO LOGRA, referentes a los fletes marítimos entre BRÓKER 1 y [REDACTADO]. Posteriormente, el treinta y uno de octubre del mismo año, [REDACTADO] derivado de los comentarios en los correos anteriores, envió el estado de cuenta actualizado junto con los cómputos de los fletes marítimos entre el NAVIERO [REDACTADO] y BRÓKER 1, para que [REDACTADO] hiciera sus confirmaciones y/o aclaraciones de los viajes pendientes por conciliar.

R
D
af

Como documentos adjuntos se observan el cómputo de despachos y demoras de los fletes entre el NAVIERO [REDACTADO] y BRÓKER 1 de febrero de dos mil diecisésis a octubre de dos mil diecisésis, así como el tiempo de estadía del buque “*Atlantic Yucatán*”, número viaje 6324, y el tiempo de estadía del buque “*Four Nabucco*”, número de viaje 6331, en el que BRÓKER 1 fungió como fletador.

iv. **Personal del GIE GRUPO LOGRA realizó pagos, en nombre de BRÓKER 1, como consecuencia de demoras por fletes que prestó el NAVIERO.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.3.1.4. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA, realizó pagos en nombre de BRÓKER 1 derivados de demoras generadas por fletes que prestó el NAVIERO [REDACTADO] a BRÓKER 1.

El treinta y uno de octubre de dos mil diecisésis, [REDACTADO] personal del representante del NAVIERO [REDACTADO] le escribió a [REDACTADO] personal del GIE GRUPO LOGRA, para preguntarle de del saldo a favor del NAVIERO [REDACTADO]. Posteriormente, el treinta y uno de octubre de dos mil diecisésis le confirma el saldo pendiente de los viajes conciliados y le confirma el cómputo de tiempo del viaje “*MV Atlantic Progress V-6315*”. Asimismo, le indicó que continuaba con la revisión de los viajes pendientes y que iría realizando los pagos conforme fuera avanzando. Al respecto, el cuatro de noviembre de dos mil diecisésis, [REDACTADO] personal del representante del NAVIERO [REDACTADO] le envía el estado de cuenta actualizado de los cómputos de tiempo de los viajes pendientes por conciliar con BRÓKER 1, de febrero a septiembre de dos mil diecisésis.

J
D
f
V

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



v. **Conciliación de cómputos de tiempo entre personal del GIE GRUPO LOGRA y el representante del NAVIERO, de los fletes para el dos mil quince entre el NAVIERO y BRÓKER 1.**

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.2.3.1.5. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que el diecinueve de noviembre de dos mil quince, [REDACTADO]^{*} personal del representante del NAVIERO [REDACTADO]^{*} le escribió a [REDACTADO]^{*} [REDACTADO]^{*} personal del GIE GRUPO LOGRA, para que le confirmara la fecha de pago de los viajes conciliados con saldo a favor del NAVIERO [REDACTADO]^{*}. Posteriormente, el veinticinco de noviembre de dos mil quince, [REDACTADO]^{*} le vuelve a escribir a [REDACTADO]^{*} [REDACTADO]^{*} para preguntarle si hay noticias sobre el pago del saldo a favor de [REDACTADO]^{*}. Finalmente, el veintiséis de noviembre del mismo año, [REDACTADO]^{*} le contestó a [REDACTADO]^{*} que el saldo conciliado sería pagado la siguiente semana.

VI.1.4.1.3. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, tienen acceso a información exclusiva y control financiero de BRÓKER 1.

A continuación, se exponen una serie de correos donde se evidencia que [REDACTADO]^{*} [REDACTADO]^{*} controladores del GIE GRUPO LOGRA, tienen la información financiera de BRÓKER 1 y que toman decisiones con base en dicha información. Por lo tanto, se reafirma el control del GIE GRUPO LOGRA sobre el citado bróker internacional.

Primero se muestran presentaciones del Comité Estratégico Mensual de GRUPO LOGRA, donde se observa que la totalidad de los ingresos de BRÓKER 1 forman parte de los ingresos del GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior evidencia que BRÓKER 1 forma parte del GIE GRUPO LOGRA y que los controladores toman decisiones sobre los ingresos de BRÓKER 1.

Después, se muestra una cadena de correos se desprende que BRÓKER 1 tiene una cuenta bancaria en el banco [REDACTADO]^{*} como se observa posteriormente en la sección **Cuenta bancaria de BRÓKER 1 en el banco [REDACTADO]^{*} radicada en [REDACTADO]^{*}**. Se observa que de una cuenta de BRÓKER 1 se autorizan transferencias para el pago de préstamos personales de [REDACTADO]^{*} contraídos en el extranjero, por más de [REDACTADO]^{*}. Asimismo, se observa que [REDACTADO]^{*} autorizó una transferencia de la cuenta de GRUNAPE en E.E.U.U.A. a la cuenta de BROKER 1 en el banco [REDACTADO]^{*}.

Finalmente, de una cadena de correos se observa la existencia de los fideicomisos [REDACTADO]^{*} [REDACTADO]^{*} y "Blue Dock" con [REDACTADO]^{*}

De lo expuesto se desprende el control operativo, económico y financiero de [REDACTADO]^{*}

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

LOGRA, respecto de BRÓKER 1 para la prestación del eslabón de intermediación del flete marítimo dentro de su cadena logística de negocios en PUERTO PROGRESO.

VI.1.4.1.3.1 Presentaciones del GIE GRUPO LOGRA que señala las actividades comerciales y financieras de BRÓKER 1.

a. Presentación del Comité Estratégico Mensual de dos mil trece del GIE GRUPO LOGRA que contiene los ingresos de BRÓKER 1.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.3.1.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una presentación del Comité Estratégico Mensual del GIE GRUPO LOGRA sobre la información financiera del GIE GRUPO LOGRA de junio de dos mil trece. Entre los puntos está el detalle de ingresos de BRÓKER 1. Así, en la lámina “Ingresos [REDACTADO] *”, se observan las comisiones, los pagos por renta de buques, el monto de renta fija, los despachos en la terminal, las demoras y el total de los ingresos de BRÓKER 1 del año dos mil nueve al año dos mil trece.

b. Presentación del Comité Estratégico Mensual de dos mil dieciséis del GIE GRUPO LOGRA que contiene los ingresos de BRÓKER 1.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.3.1.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo de fecha cinco de agosto de dos mil dieciséis donde, [REDACTADO] * personal del GIE GRUPO LOGRA, envió a [REDACTADO] * también personal del GIE GRUPO LOGRA, una presentación en formato .pptx del Comité Estratégico Mensual, de junio de dos mil dieciséis, relativa a la información financiera del GIE GRUPO LOGRA.

Dentro de la presentación se observan las utilidades después de impuestos de cada empresa que integra el GIE GRUPO LOGRA y el carácter que tiene dentro del grupo, para tal efecto, se señala a “*Logra*” como dueño y operador de BRÓKER 1. Asimismo, en la lámina “Ingresos [REDACTADO] *” se observan las comisiones, los pagos por renta de buques, el monto de renta fija, los despachos en la terminal, las demoras y el total de los ingresos de BRÓKER 1 del año dos mil trece al año dos mil dieciséis.

VI.1.4.1.3.2 Cuenta bancaria de BRÓKER 1 en un banco extranjero.³⁵⁸

a. Préstamos de Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche pagados de la cuenta de BRÓKER 1 en un banco extranjero.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.3.2.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que, el cuatro de julio de dos mil trece, [REDACTADO] *, personal del GIE GRUPO LOGRA, le solicitó a [REDACTADO] * que labora en [REDACTADO] *

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

³⁵⁸ Es una empresa líder global en servicios financieros que presta los servicios de préstamos, inversión, banca corporativa internacional y banca privada. Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*Información general*”.



* 359 le enviara las cartas correspondientes para ordenar el pago del préstamo personal de * por la cantidad de *, de la cuenta de BRÓKER 1. Posteriormente, el ocho de julio del mismo año, * escribió un correo a * y a *, ambas personal de * para informar que se liquidarían los préstamos personales tanto de * como de * por la cantidad de “*” y “*” directo de las cuentas de BRÓKER 1, para que le envíe las cartas correspondientes para que se efectúe el pago; asimismo, preguntó si se podía cancelar una inversión * para que con ese dinero se pudiera saldar el mencionado préstamo.

*R
p
al*

El seis de septiembre de dos mil trece, * de * envió un correo a * y a *, personal del GIE GRUPO LOGRA, con las cartas correspondientes para hacer el pago de los préstamos personales de *. Como archivos adjuntos se observa una carta donde se ordena la transferencia de “*” de la cuenta bancaria de BRÓKER 1 en * número * al número * con número de cuenta bancaria en * número *. Asimismo, se anexa el estado de cuenta de junio del dos mil trece con el detalle del número de préstamo * en * a nombre de * con número de identificación de cliente *.

En atención a la cadena de correo electrónico anterior, en otra cadena de correo electrónico se observa que el seis de septiembre de dos mil trece *, personal del GIE GRUPO LOGRA, le escribió a * de * para indicarle que en archivo adjunto le envía la carta firmada por el *. El diecisiete del mismo mes y año, * le envió un correo electrónico a * para preguntarle si ya se había efectuado el cargo por *. El mismo día, * le confirmó a * que ya se había aplicado el pago al préstamo, tanto a capital como a intereses. Como archivo adjunto se anexó el detalle del número de préstamo * con el adeudo liquidado.

b. Un banco extranjero envió instrucciones a fin de que el personal del GIE GRUPO LOGRA pueda autorizar transferencias entre las cuentas de GRUNAPE, BRÓKER 1, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Cámara Roche en dicha institución.

Como se puede ver en el numeral XIV.1.3.2.2. del Anexo 1, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos titulados “Sustitución de préstamo” donde se observa que, el siete de marzo de dos mil catorce, * de * envió tres correos a * y a * personal del GIE GRUPO LOGRA, informándoles que envía en

³⁵⁹ En la página de Internet de * se observa que * trabaja en el área de servicios financieros del banco * como corredor de valores. Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado *.



025347

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

archivo adjunto los documentos que necesitará firmar [REDACTED] * Roche para la sustitución de la deuda de GRUNAPE. Como archivos adjuntos se observan tres cartas.

La primera carta para firma de “ [REDACTED] * ”, se solicita se haga un retiro de la cuenta de GRUNAPE por la cantidad de “ [REDACTED] * ” para ser transferidos a la cuenta de BRÓKER 1 en [REDACTED] *

La segunda carta para firma de [REDACTED] * se dan instrucciones para transferir “ [REDACTED] * ”, a la cuenta de [REDACTED] *

La tercera carta para firma de [REDACTED] * se dan instrucciones para pagar de la cuenta [REDACTED] * (cuenta bancaria de BRÓKER 1 en [REDACTED]) del total del préstamo que se adeuda en la cuenta [REDACTED] * (cuenta de [REDACTED] * en [REDACTED] *).

En atención a la cadena de correo electrónico anterior, en otra cadena de correo electrónico se observa que el veintiséis de marzo de dos mil catorce, [REDACTED] *, personal del GIE GRUPO LOGRA, le escribió a [REDACTED] con copia a [REDACTED] * ambas de [REDACTED] * para solicitarle el número de cuenta de cheques de GRUNAPE en [REDACTED] * para efectuar los depósitos del préstamo. El treinta y uno del mismo mes y año, [REDACTED] * le indicó a [REDACTED] que el número de cuenta de cheques de GRUNAPE en [REDACTED] * es [REDACTED] *

VI.1.4.1.3.3 Fideicomiso BRÓKER 1 en el que se encuentran involucrados los controladores del GIE GRUPO LOGRA.

a. José Manuel Díaz Rubio es signatario de dos fideicomisos, uno de ellos de BRÓKER 1.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.3.3.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que el ocho de diciembre de dos mil once, [REDACTED] * de [REDACTED] * le escribió a [REDACTED] * explicándole que era una contradicción que apareciera como signatario en las dos nuevas cuentas de los fideicomisos en [REDACTED] * (Blue Dock y [REDACTED]) por los efectos legales que previamente se habían discutido sobre las estructuras fiduciarias, por lo que [REDACTED] * de [REDACTED] * le propone a [REDACTED] * que no aparezca como signatario en las cartas de los fideicomisos y continúe con los poderes legales de ambas cuentas.

En un correo de la misma fecha enviado por [REDACTED] * a [REDACTED] * de [REDACTED] * con copia a [REDACTED] *, [REDACTED] * [REDACTED] *³⁶⁰ de [REDACTED] *

³⁶⁰ De la información que obra en el “Anexo 1” del presente dictamen [REDACTED] * utiliza su correo con la terminación [REDACTED] *

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



* vía *³⁶¹ de * en nombre de su padre, * da contestación al correo anterior señalando que su padre estaba de acuerdo en no aparecer como signatario en las cartas de los fideicomisos y solo detentar el poder legal en ambas cuentas.

Posteriormente, el mismo día, * responde al correo anterior confirmando la aceptación de * en no aparecer en las listas de esos fideicomisos (Blue Dock y *) y únicamente dirigirse a través de los poderes. Asimismo, le menciona a * que el banco requerirá una copia de la escritura del fideicomiso Blue Dock, por lo que le pide su autorización para compartir el documento con el banco.

VI.1.4.1.4. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, decidieron traspasar las operaciones que realizaba BRÓKER 1 en PUERTO PROGRESO a BRÓKER 2 y toman decisiones sobre operaciones de BRÓKER 2.

En la siguiente cadena de correos se observa el traspaso de las operaciones de BRÓKER 1 a BRÓKER 2, como bróker internacional dentro del mismo GIE GRUPO LOGRA, por parte de los controladores del GIE GRUPO LOGRA, así como la negociación para la prestación del servicio de transporte marítimo con el NAVIERO * quien sustituyó al NAVIERO * en el año dos mil diecisiete.

Lo anterior evidencia el control de * respecto de sus brókers internacionales y el hecho de que BRÓKER 2 también forma parte del GIE GRUPO LOGRA y que sustituyó a BRÓKER 1 en sus funciones de intermediar en la prestación del servicio de flete marítimo y atender la carga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO.

Asimismo, se observa una “Garantía de Cumplimiento” donde GRUPO LOGRA se obliga incondicionalmente de las operaciones de intermediación de BRÓKER 1 con el NAVIERO *. Posteriormente, se observa que en virtud del traspaso de las operaciones de BRÓKER 1 a BRÓKER 2, se elaboró una nueva “Carta de Garantía”, firmada por el controlador * en el que GRUPO LOGRA se obligó incondicionalmente de las operaciones de intermediación de BRÓKER 2 con el NAVIERO *.

De igual manera, se observa como personal del GIE GRUPO LOGRA, en concreto * interviene en la creación de la empresa BRÓKER 2, como se observa en el correo electrónico en el que se le compra un dominio a esa empresa.

³⁶¹ En la página de Internet de * se observa que * funge como Director General de la citada empresa, con más de treinta años de experiencia en análisis de mercados de valores, banca de inversión y administración patrimonial. Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*”.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025349

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

VI.1.4.1.4.1 Transferencia de las operaciones de BRÓKER 1 a BRÓKER 2.

- a. Personal del GIE GRUPO LOGRA interviene en las negociaciones comerciales entre BRÓKER 1 y un NAVIERO.

- i. Propuesta de contrato de fletamento entre el NAVIERO y BRÓKER 1, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en mayo de dos mil dieciséis.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.4.1.1.1. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que el once de mayo de dos mil dieciséis, [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, le envió a [REDACTED] y a [REDACTED] [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, la propuesta de cláusulas del contrato de fletamento con el NAVIERO [REDACTED] y BRÓKER 2 para su revisión. Posteriormente, el mismo día, [REDACTED] [REDACTED] reenvió dicho correo a [REDACTED] también personal del GIE GRUPO LOGRA, para su conocimiento.

- ii. Propuesta de contrato de fletamento entre el NAVIERO y BRÓKER 2, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en julio de dos mil dieciséis.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.4.1.1.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis donde [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, le envió a [REDACTED] [REDACTED] y [REDACTED] los dos últimos forman parte del personal del GIE GRUPO LOGRA, la actualización de la propuesta de cláusulas del contrato de fletamento con el NAVIERO [REDACTED] y BRÓKER 2 para su confirmación.

- iii. Propuesta de garantía de fletamento entre BRÓKER 2 y el NAVIERO, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en agosto de dos mil dieciséis.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.4.1.1.3. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra una cadena de correos donde se observa que el diez de agosto de dos mil dieciséis [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, le envió a [REDACTED] [REDACTED]³⁶² de la empresa [REDACTED] las cláusulas respecto a la solicitud de un contrato de fletamento entre el NAVIERO [REDACTED] y BRÓKER 2.

Posteriormente, en el diecisiete del mismo mes y año, [REDACTED] le escribió a [REDACTED] [REDACTED] y [REDACTED] los dos últimos forman parte del personal del GIE GRUPO LOGRA para hacerles saber las tarifas recibidas por parte de [REDACTED] para la prestación del flete marítimo.

- b. Cambio de BRÓKER 1 a BRÓKER 2 en la carta de garantía proporcionada por el NAVIERO, que firma GRUPO LOGRA como garante de BRÓKER 2.

³⁶² En la página de Internet de [REDACTED] se observa que [REDACTED] funge como Gerente de fletamento de la citada empresa. Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado [REDACTED].

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.4.1.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico bajo el título “Conversión de [REDACTED]” y se observa que el veinticinco de agosto de dos mil diecisésis, [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, le adjunta a [REDACTED] la garantía enviada por [REDACTED] para efectos de contratar con una nueva empresa panameña (BRÓKER 2) y le indica que dicho documento debe ser firmado por algún funcionario de GRUPO LOGRA

A dicho correo, el mismo día, [REDACTED] le contestó que no recuerda quién firmó la última carta pero que debería ser la misma persona. En el correo se encuentran copiados para su conocimiento [REDACTED], [REDACTED] y [REDACTED]

c. Carta de garantía entre el NAVIERO y BRÓKER 2, que firma GRUPO LOGRA como garante de BRÓKER 2.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.4.1.3. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico de fecha veinticinco de agosto de dos mil diecisésis enviado por [REDACTED] a [REDACTED] personal del GIE GRUPO LOGRA, con copia a [REDACTED] | [REDACTED] [REDACTED] y [REDACTED] donde le adjunta un documento denominado “PERFORMANCE GUARANTEE”, entre el NAVIERO [REDACTED] y BRÓKER 2, firmada en nombre de GRUPO LOGRA, en la que se obliga en nombre de la entidad panameña BRÓKER 2, incondicional e irrevocablemente a garantizar el cumplimiento de los contratos de fletamiento con [REDACTED], así como fungir como deudor principal, y ser el primero al que se le reclame en caso de procedimiento judicial derivado de las embarcaciones.

VI.1.4.1.4.2 Personal del GIE GRUPO LOGRA revisa la compra de dominios de Internet para la empresa BRÓKER 2 y realiza el diseño de la hoja membretada.

Como se puede ver en el **numeral XIV.1.4.2. del Anexo 1**, en el EXPEDIENTE obra un correo electrónico donde se observa que personal del GIE GRUPO LOGRA se encarga de contratar dominios para la página de Internet BRÓKER 2, así como de realizar y elegir el diseño del logotipo de la empresa en comento. Lo anterior, confirma que personal del GIE GRUPO LOGRA toma decisiones sobre BRÓKER 2.

Así, el veintitrés de noviembre de dos mil diecisésis [REDACTED]³⁶³, personal del GIE GRUPO LOGRA, le envió a [REDACTED] también personal del GIE GRUPO LOGRA, los dominios disponibles para la compra de páginas de Internet para la empresa BRÓKER 2.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

363 *

* Información visible en el archivo en formato electrónico denominado “Anexo 3” visible a folio 024567 del EXPEDIENTE.



025351

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Posteriormente, [REDACTED] mediante correo de fecha veintiocho de noviembre de dos mil dieciséis, envió el logotipo para la hoja membretada de BRÓKER 2 y le preguntó a [REDACTED] * si estaba de acuerdo con el diseño.

En conclusión, como se expone en el **Anexo 1: Información que vincula a BRÓKER 1 y BRÓKER 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA**, BRÓKER 1 y BRÓKER 2 forman parte del GIE GRUPO LOGRA y han fungido como sus brókers internacionales para la prestación del servicio de transporte marítimo de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO.³⁶⁴

VI.1.5. Intereses comerciales y financieros afines, de tal manera que coordinan sus actividades administrativas, comerciales, jurídicas y/o corporativas para lograr un determinado objetivo común.

Como se mencionó previamente el GIE GRUPO LOGRA está conformado por GRUPO LOGRA, BRÓKER 1, BRÓKER 2, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR.

El objeto de GRUPO LOGRA de conformidad con su acta constitutiva es principalmente la prestación y operación de todo tipo de transporte por cualquier vía (terrestre, marítima, aérea y fluvial) incluyendo la operación del transporte Multimodal Nacional e Internacional, la coordinación y representación de los diferentes prestadores de servicios que intervengan en la carga, transportación, manejo, descarga, almacenamiento, estiba, distribución, comercialización o en cualquiera otra forma, respecto de cualquier tipo de carga y todos los actos conexos con los servicios marítimos de altura y cabotaje, igualmente de transportación fluvial, terrestre o aérea.³⁶⁵

En la página de Internet de GRUPO LOGRA se indica que es un grupo de operación multimodal de graneles en México, Centroamérica y el Caribe, que participa en la operación especializada de logística de carga de granel. Es un operador con inversiones en terminales portuarias, que ofrece los servicios de carga de granel y maniobra, así como la transportación de su carga o producto con los servicios de contratación marítima, terrestre y ferroviaria.³⁶⁶

En el mismo sentido, de manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE, GRUPO LOGRA señala que participa en toda la cadena del MERCADO INVESTIGADO en PUERTO PROGRESO, ya que ofrece la posibilidad de contratar los distintos eslabones de la cadena logística, directamente en el mercado de servicios portuarios a través de MULTISUR, en el mercado de servicios de transporte terrestre desde dos mil catorce a través de TL DEL SUR y en el mercado de servicios de transporte marítimo a través de la intermediación marítima que ofrece GRUNAPE.³⁶⁷

En conclusión, de información que obra en el EXPEDIENTE, el GIE GRUPO LOGRA reconoce participar en los diferentes eslabones de la cadena logística a través de GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR. Aunque de la información contenida en las diversas comparecencias y requerimientos de

³⁶⁴ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.

³⁶⁵ Información visible a folios 002325 y 002326 del EXPEDIENTE.

³⁶⁶ Información visible a folio 000794 del EXPEDIENTE.

³⁶⁷ Información visible a folios 002245 y 002246 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



información que obran en el EXPEDIENTE no se desprenden elementos para determinar que BRÓKER 1 y BRÓKER 2 forman parte del GIE GRUPO LOGRA,³⁶⁸ de la información recabada mediante las herramientas de investigación utilizadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se encontraron los elementos suficientes para sustentar dicha conclusión. Lo anterior dado los intereses comerciales comunes entre BRÓKER 1, BRÓKER 2, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR, al prestar toda la cadena logística desde la contratación del flete marítimo, las maniobras de descarga de granel agrícola y los servicios conexos, el almacenamiento y transporte de la mercancía hasta las bodegas del USUARIO, así como la intermediación de todos esos servicios a nivel nacional e internacional, ofreciendo todos los servicios antes mencionados como GIE GRUPO LOGRA.

Asimismo, como se analizará en la sección de **Demandas de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO**, sus USUARIOS tienen en común demandar los servicios antes mencionados en PUERTO PROGRESO por lo que el GIE GRUPO LOGRA mantiene una interrelación con los mismos USUARIOS en diferentes puntos de la cadena logística y coordina sus actividades entre las diferentes empresas que integran el GIE GRUPO LOGRA para poder ofrecer la cadena logística completa, tal como se ha señalado en párrafos anteriores.

Por último, se observan intereses financieros comunes dado que los controladores del GIE GRUPO LOGRA (José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Díaz Roche) toman decisiones sobre el capital, inversiones, transacciones y en general tienen acceso a las cuentas de BRÓKER 1, BRÓKER 2, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR.

VI.2. Principales AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO

VI.2.1. GESTIÓN Y SERVICIOS

Sociedad mercantil constituida mediante escritura pública número ochocientos ocho de fecha veintisiete de mayo de dos mil once, otorgada ante la fe del abogado Gustavo A. Monforte Luján, titular de la Notaría Pública número cuarenta y ocho del Estado de Yucatán; cuyo objeto es, principalmente, la prestación de todo tipo de servicios portuarios y marítimos de embarcaciones, servicios sanitarios a los mismos, comisiones y representaciones de la empresa y NAVIEROS.³⁶⁹

De acuerdo con la información proporcionada por GESTIÓN Y SERVICIOS, su distribución accionaria es la que sigue:

[ESPACIO SIN TEXTO]

³⁶⁸ Información visible a folios 00224, 002246 y 002315 del EXPEDIENTE.

³⁶⁹ Información visible a folio 002144 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

Tabla. Composición accionaria GESTIÓN Y SERVICIOS³⁷⁰

Accionistas	Número de acciones	Serie	Porcentaje
*			
Total	100		100%

Ahora bien, de la información que obra en el EXPEDIENTE, GESTIÓN Y SERVICIOS cuenta con un Contrato de prestación del servicio portuario de maniobras³⁷¹ por virtud del cual API PROGRESO le cedió el derecho de prestar el servicio portuario de maniobras que se menciona en la fracción III del artículo 44 de la LP, incluyendo el amarre de cabos comprendido en la fracción I, en las áreas de uso común y las INSTALACIONES PORTUARIAS públicas en PUERTO PROGRESO. Dichos servicios consisten principalmente en la recepción, carga, descarga y despacho de mercancías en general unitizada, fraccionada o en graneles agrícolas o minerales y su almacenamiento, así como llenado y vaciado de contenedores convencionales o refrigerados, por lo que se incluyen las operaciones de transferencia de bienes y mercancías de buque a patio o viceversa y de patio a transporte terrestre, así como actividades de acarreo y otras maniobras conexas.³⁷²

GESTIÓN Y SERVICIOS, a través de su Contrato de prestación del servicio portuario de maniobras, presta servicios portuarios en la TERMINAL PÚBLICA ubicada en el muelle siete (7), únicamente para las maniobras de carga general. El Contrato lo faculta para prestar los servicios de maniobras de carga general en las terminales de usos múltiples de PUERTO PROGRESO, sin embargo, como se explica en la sección **Terminales de Usos Múltiples**, solo la TERMINAL PÚBLICA ubicada en el muelle siete (7) tiene el calado suficiente para prestar el servicio de maniobras de granel agrícola.

Lo anterior se verá más adelante a profundidad en las secciones de **Infraestructura de PUERTO PROGRESO** y en la sección de **Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO**.

VI.3. Autoridades relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO

VI.3.1. SCT

La autoridad en materia de puertos es el Ejecutivo Federal, por conducto de la SCT, de conformidad con el artículo 16 de la LP.

De conformidad con el artículo 36, fracciones I, IX, XII, XVI, XVIII, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, corresponde a la SCT, entre otras funciones: **i)** formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte, con la intervención que las leyes otorgan a la Secretaría de Marina respecto al transporte por agua; **ii)** otorgar concesiones y

³⁷⁰ Información visible a folios 002147 y 002148 del EXPEDIENTE.

³⁷¹ De fecha veintiséis de julio del dos mil once con una vigencia de diez años prorrogables a solicitud del interesado.

³⁷² Información visible a folios 019536 y 019556, el archivo en formato electrónico denominado "Numeral 10 Contrato Maniobras 2011 07 01" del EXPEDIENTE.



permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas; **iii)** fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; **iv)** regular las comunicaciones y transportes por agua; **v)** construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado; **vi)** adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina, y **vii)** administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios.

Por otro lado, la LNCM establece en su artículo 8, las atribuciones de la SCT en materia de MARINA MERCANTE, que entre otras, son: **i)** planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la MARINA MERCANTE, y de los puertos nacionales, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables; **ii)** llevar el Registro Público Marítimo Nacional; **iii)** integrar la información estadística del transporte marítimo mercante; **iv)** otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, así como verificar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso, tratándose de embarcaciones mayores; **v)** regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente, y **vi)** solicitar la intervención de la COMISIÓN, cuando presuma la existencia de prácticas violatorias a la LFCE, así como coadyuvar en la investigación correspondiente.

VI.3.2. API PROGRESO

API PROGRESO es una sociedad anónima de capital variable de participación estatal mayoritaria, conforme a las leyes mexicanas, según consta en la escritura pública treinta mil setecientos catorce del cuatro de mayo de mil novecientos noventa y cuatro, pasada ante la fe del Licenciado Jorge Antonio Sánchez Cordero Dávila notario ciento cincuenta y tres del Distrito Federal (hoy Ciudad de México). El 99.8% de sus acciones representativas pertenecen al Gobierno Federal y el 0.2% restante al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.³⁷³

Tiene como objeto la administración portuaria integral de PUERTO PROGRESO, mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados de su TÍTULO DE CONCESIÓN, otorgado por la SCT, mediante adjudicación directa, el seis de mayo de mil novecientos noventa y cuatro, de

³⁷³ Información visible a folios 0021515, 0021516 y 021562, en la carpeta electrónica denominada “8 ANEXO OCHO (Numeral 10)”, en la carpeta electrónica denominada “Inciso i) Títulos de Concesión”, del EXPEDIENTE.

conformidad con los artículos 36, fracción XX, de la LOAPF, así como los artículos 16, fracción IV, 20, fracción I, 21, 22, 23, 26, 27, 38 al 43, quinto y séptimo transitorio de la LP.³⁷⁴

API PROGRESO al ser una empresa de participación estatal mayoritaria es considerada como una entidad paraestatal, de conformidad con el artículo 46, fracción II, de la LOAPF, y el artículo 2 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales,³⁷⁵ dado que se encuentra en el ejercicio de sus facultades es que se le considera como una Autoridad para efectos del presente DICTAMEN PRELIMINAR.

VI.3.2.1. Consejo de Administración

La administración de API PROGRESO está a cargo de un Consejo de Administración, integrado por nueve miembros con sus suplentes, que sesionarán por lo menos cuatro veces al año. Sus sesiones se consideran legalmente instaladas cuando asista la mayoría de sus miembros, y si la mitad más uno de sus miembros sea representante de la serie "A". Las resoluciones se toman por el voto favorable de la mayoría de sus asistentes, y en caso de empate, quien preside tendrá voto de calidad.³⁷⁶

Actualmente, el Consejo de Administración está integrado por cuatro miembros de la SCT, un miembro de la Secretaría de Economía, un miembro del Gobierno del Estado, un miembro del Ayuntamiento Municipal y dos miembros del sector bancario y empresarial.³⁷⁷

Sus facultades se detallan en los artículos trigésimo tercero y trigésimo cuarto de los Estatutos Sociales de API PROGRESO,³⁷⁸ entre ellas: aprobar el Plan Maestro de Desarrollo Portuario, y sus modificaciones sustanciales; aprobar los programas y presupuestos de la sociedad, así como establecer los criterios conforme a los cuales se otorgarán los contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, así como los demás contratos necesarios para la administración del puerto.

Finalmente, la LP señala que API PROGRESO constituirá un Comité de Operación y un Comité de Planeación. A continuación, se detallan sus funciones.

VI.3.2.2. Comité de Operación y Comité de Planeación

El ADMINISTRADOR PORTUARIO cuenta con un órgano de asesoría y consulta en materia portuaria, es decir, cuenta con un Comité de Operación que tiene por objeto emitir recomendaciones relacionadas con el funcionamiento, operación y horario del puerto; la asignación de posiciones de

³⁷⁴ TÍTULO DE CONCESIÓN de 6 de mayo de 1994, publicado en el DOF el 28 de noviembre de 1994, donde el Ejecutivo Federal, por conducto de la SCT, otorgó a la Concesionaria (API PROGRESO), concesión para la administración portuaria integral del PUERTO PROGRESO. Así como su modificación publicada en el DOF el 01 de septiembre de 2000. Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado "8 ANEXO OCHO (Numeral 10)".

³⁷⁵ Publicada en el DOF el catorce de mayo de mil novecientos ochenta y seis.

³⁷⁶ Artículos vigésimo quinto, vigésimo sexto y trigésimo de los Estatutos Sociales vigentes de API PROGRESO. Información visible a folios 021611 y 021612 del EXPEDIENTE.

³⁷⁷ Información visible a folios 021210 y 021511 del EXPEDIENTE.

³⁷⁸ Información visible a folios 021613, 021614 y 021615 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

ataque; los precios y tarifas; las quejas de los usuarios; los conflictos entre el ADMINISTRADOR PORTUARIO, los usuarios, operadores y prestadores de servicio, así como la coordinación que debe darse en el puerto para su eficiente funcionamiento acorde a las REGLAS DE OPERACIÓN.³⁷⁹ De igual manera es el encargado de opinar respecto a las Reglas de Operación de PUERTO PROGRESO que formula el ADMINISTRADOR PORTUARIO.³⁸⁰

El Comité de Operación estará integrado por el ADMINISTRADOR PORTUARIO, el capitán del puerto, y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. El Comité de Operación será presidido por el ADMINISTRADOR PORTUARIO y sesionará por lo menos una vez al mes.³⁸¹ Se considera que existe quórum para la toma de resoluciones cuando asista el presidente del Comité y el cincuenta por ciento más uno de sus miembros permanentes, a falta de quórum, se esperarán diez minutos y al término de éstos el Comité de Operación sesionará con los miembros presentes.³⁸²

Por otro lado, para la planeación del puerto, el ADMINISTRADOR PORTUARIO se apoyará en un Comité de Planeación que conocerá, entre otros asuntos, del Programa Maestro de Desarrollo Portuario y sus modificaciones, de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que celebre el ADMINISTRADOR PORTUARIO, así como de cualquier otro asunto que afecte la operatividad a largo plazo del puerto.³⁸³

El Comité de Planeación se integrará por el ADMINISTRADOR PORTUARIO, quien lo presidirá, dos representantes designados por la SCT, un representante de los cesionarios y otro de los prestadores de servicios portuarios, quienes tendrán la calidad de miembros propietarios y designarán a un suplente³⁸⁴. Se reunirá por lo menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a solicitud de cualquiera de sus integrantes, y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes.³⁸⁵ Para considerar legalmente instaladas las sesiones, en primera convocatoria es necesaria la asistencia de la mayoría de sus miembros propietarios y en segunda convocatoria la sesión se llevará a cabo con los que asistan.³⁸⁶

En suma, las facultades de API PROGRESO descritas en el apartado de **Marco Jurídico general aplicable al MERCADO INVESTIGADO** se aprueban por el Consejo de Administración de API PROGRESO, previa revisión del Comité de Operación y el Comité de Planeación, según sea el caso.

³⁷⁹ Artículo 58 LP y artículo 1 del Reglamento Interno del Comité de Operación del Puerto de Progreso.

³⁸⁰ Artículo 40, fracción VII, de la LP, condición décimo novena de la Concesión.

³⁸¹ Artículo 57 LP y artículo 2 del Reglamento Interno del Comité de Operación del Puerto de Progreso.

³⁸² Artículo 10 del Reglamento Interno del Comité de Operación del Puerto de Progreso.

³⁸³ Artículo 58 BIS de la LP.

³⁸⁴ Artículo 58 BIS de la LP y 44 Bis del RLP.

³⁸⁵ Artículo 58 BIS de la LP.

³⁸⁶ Artículo 44 Quárter, fracción V, del RLP.

81



025357

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

VII. Características generales e importancia PUERTO PROGRESO

PUERTO PROGRESO forma parte del Sistema Portuario Nacional³⁸⁷ con vocación comercial y turístico con área de influencia principalmente local sobre la ciudad de Mérida y municipios aledaños, así como la Península de Yucatán, que incluye a los estados de Campeche y Quintana Roo.³⁸⁸ Este puerto en el año dos mil catorce contribuyó con el 15.4% del granel agrícola del Sistema Portuario Nacional, 3.2% de la carga de contenedores, 2.2% del movimiento de petróleo y derivados, 0.5% de la carga de granel mineral y 0.3% de la carga general.³⁸⁹

Debido a las características geográficas, PUERTO PROGRESO es el único puerto apto para la navegación de altura en la península, por lo que concentra gran parte de los intercambios comerciales, específicamente de importación de granel agrícola, de la región con otros países y con otros puertos de México.³⁹⁰ Por tal motivo, PUERTO PROGRESO se constituye como un nodo logístico estratégico para el abastecimiento de los estados de la Península de Yucatán, tanto para el consumo básico de la población, como para el abastecimiento de sus sectores industriales y agropecuarios.³⁹¹

PUERTO PROGRESO ofrece infraestructura y servicios para atender siete líneas de negocios:³⁹²

- **Petróleo y sus derivados** que representó en dos mil catorce, el 48% de la carga total movilizada en PUERTO PROGRESO con dos punto cero tres millones de toneladas.
- **Granel agrícola** que representó en dos mil catorce, el 38% de la carga total movilizada con uno punto seis millones de toneladas de importaciones de maíz, sorgo, canola, entre otros.
- **Contenedores** que representó en dos mil catorce, el 10% de la carga total equivalente a cuatrocientos cuarenta y dos punto tres mil toneladas.

³⁸⁷ El Sistema Portuario Nacional está conformado por 114 puertos y terminales habilitadas, 56 en el Pacífico y 58 en el Golfo de México y Caribe; 66 son para tráfico de altura y cabotaje y 48 únicamente de cabotaje. Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”

³⁸⁸ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”. Por lo que respecta a tráfico de cabotaje, éste se da principalmente para petróleos y derivados para los estados de Veracruz y Tamaulipas.

³⁸⁹ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

³⁹⁰ Información visible a folio 021519 del EXPEDIENTE.

³⁹¹ Información visible a folio 021519 del EXPEDIENTE.

³⁹² Información visible a folios 0021520 y 021562 del EXPEDIENTE, este último en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.



- **Granel mineral** que representó, en dos mil catorce, el 2% de la carga total movilizada con noventa y nueve mil doscientos cuarenta toneladas de importaciones de coque de petróleo y fosfato de amonio.
- **Carga general** que representó, en dos mil catorce, el 1.2% de la carga total movilizada con cincuenta y tres punto seis mil toneladas de importación de fertilizantes, cemento blanco ensacado y exportación de alimentos diversos.
- **Otros fluidos** que representó en dos mil catorce, el 1% de la carga total movilizada con veinte mil punto seis toneladas de importación de cebo y aceite de palma.
- **Cruceros** que son atendidos en PUERTO PROGRESO en rutas regulares desde puertos de Texas, Estados Unidos.³⁹³

Así, la línea de negocio de granel agrícola representa el segundo tipo de carga de mayor importancia en PUERTO PROGRESO. De información que obra en el EXPEDIENTE, este tipo de carga presentó entre dos mil diez a dos mil catorce un crecimiento anual promedio de 6.35%, y un aumento atípico de 27% entre dos mil quince y dos mil dieciséis.³⁹⁴ De igual forma, en el PMDP-2020 se proyecta que la tendencia de crecimiento en el manejo de carga agrícola continuará con una tasa promedio anual de 3% de dos mil quince a dos mil treinta, con lo que se estima que esta línea de negocio seguirá siendo la segunda en importancia en el puerto.³⁹⁵

VII.1. Infraestructura de PUERTO PROGRESO

PUERTO PROGRESO es el único puerto de altura³⁹⁶ en la Península, lo cual significa que sólo a través de éste pueden hacerse tanto intercambios comerciales con alcance nacional como internacional.³⁹⁷

³⁹³ El rubro de cruceros no se contabiliza en el total de las líneas de negocio del PUERTO PROGRESO puesto que no se transporta carga.

³⁹⁴ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Estos granos son insumos básicos para las industrias harinera, pecuaria y aceitera, y el incremento en las importaciones obedece al crecimiento que ha tenido la agroindustria en el Estado. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 LOGRA” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.**

³⁹⁵ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Nuñumeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

³⁹⁶ Artículo 38 de la LNCM. la navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en tres tipos de tráfico:
I. Interior: Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos del mar territorial, de agua tierra adentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial.

II. Cabotaje: Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos.
III. Altura: Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

³⁹⁷ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en el archivo electrónico denominado “Página oficial del gobierno de Yucatán titulada ‘Más inversión, para modernizar Puerto de Altura de Progreso’.”

VERSIÓN PÚBLICA

Actualmente, PUERTO PROGRESO dispone de áreas y equipamiento especializado de almacenamiento para el manejo de carga, incluyendo:³⁹⁸

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Patio	3	37,934.53
Área de almacenamiento y maniobras	2	30,608.80
Almacén	2	6,344.77
Bodega	6	14,343.42
Silos	4	67,600

Fotografía de PUERTO PROGRESO ³⁹⁹



R
N
al

Acceso terrestre a las instalaciones portuarias.- A fin de contar con profundidad para la navegación de buques, los distintos muelles de PUERTO PROGRESO se ubican a seis punto cinco kilómetros mar adentro, los cuales se conectan con la costa a través de un viaducto carretero. Dicho viaducto está constituido por dos secciones. La primera consta de dos carriles con un ancho de carril de tres punto seis metros y una longitud de uno punto ocho kilómetros, que inicia en el área de acceso terrestre a PUERTO PROGRESO y termina en la denominada “terminal intermedia”. La segunda sección consta de cuatro carriles con un ancho de cuatro punto cinco metros y una longitud de cuatro punto siete kilómetros, que inicia en la “terminal intermedia” y finaliza en la “terminal

³⁹⁸ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

³⁹⁹Imagen visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en el archivo electrónico denominado “Página de noticias ‘José cárdenas’”.

8



remota”.⁴⁰⁰ El servicio de transporte ferroviario de carga no se encuentra disponible en PUERTO PROGRESO.⁴⁰¹

Considerando lo anterior, los USUARIOS requieren del uso de camiones para desalojar su carga a través del viaducto carretero, estos camiones realizan la carga en las terminales y la descargan en los puntos de entrega señalados por los USUARIOS.⁴⁰²

Áreas de agua para la navegación de las embarcaciones.- PUERTO PROGRESO tiene un calado oficial de nueve punto setenta y cinco metros, el cual resulta adecuado para recibir buques de baja y mediana capacidad y tamaño. Por lo anterior, PUERTO PROGRESO no puede atender buques de mayor calado, hasta doce metros, que operan en las rutas regulares de comercio marítimo en el Golfo de México y el Atlántico.⁴⁰³

Dispone de un canal de navegación de embarcaciones con una longitud de ocho punto ochenta y nueve kilómetros⁴⁰⁴ con calado de nueve punto setenta y cinco metros. El puerto dispone de tres fondeaderos con diferentes niveles de calado: el primero para embarcaciones y cruceros que requieren calado superior a siete punto cero un metros; el segundo, para embarcaciones con carga peligrosa con calado superior a los siete punto cero un metros, y el tercero, destinado a embarcaciones con calado inferior o igual a siete punto cero un metros.⁴⁰⁵

VII.2. Terminales portuarias

Terminal portuaria es 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.⁴⁰⁶

A través de las terminales portuarias se realizan tres funciones básicas: **i)** el despacho y arribo de los buques al muelle en donde se cargan y/o descargan bienes o mercancías; **ii)** la proveeduría de espacios adecuados para el almacenamiento temporal de bienes o mercancías en espera de su

⁴⁰⁰ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴⁰¹ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴⁰² Información visible a folio 002282 del EXPEDIENTE.

⁴⁰³ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴⁰⁴ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴⁰⁵ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

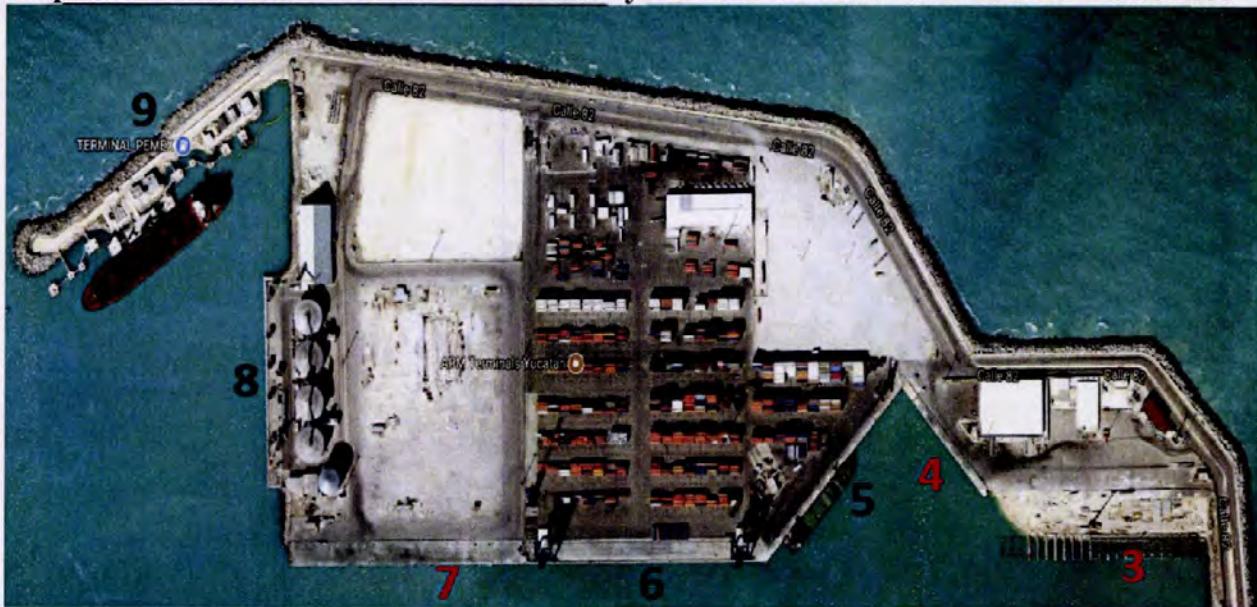
⁴⁰⁶ De conformidad al artículo 2 de la LP, fracción IV.

VERSIÓN PÚBLICA

transferencia a algún modo de transporte, y iii) el acceso a conexiones terrestres suficientes para el movimiento de bienes o mercancías desde y hacia PUERTO PROGRESO.⁴⁰⁷

PUERTO PROGRESO cuenta con las siguientes terminales públicas: tres terminales de usos múltiples —muelle tres (3), muelle cuatro (4), y muelle siete (7)—, una instalación especializada de fluidos, una especializada para cruceros⁴⁰⁸, una especializada para contenedores —muelle seis (6)-, una semi-especializada para contenedores -muelle cinco (5)-, una especializada para granel agrícola —muelle ocho (8)— y una especializada para petróleo y sus derivados —muelle nueve (9)—.⁴⁰⁹

Mapa. - Distribución de las terminales y de los muelles de PUERTO PROGRESO⁴¹⁰



Para el manejo de graneles agrícolas, PUERTO PROGRESO cuenta con una TERMINAL ESPECIALIZADA ubicada en el muelle ocho (8); y con tres terminales de usos múltiples, ubicadas en los muelles tres (3), cuatro (4) y siete (7), las cuales se describen a continuación.⁴¹¹ A manera de resumen

⁴⁰⁷ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴⁰⁸ Cuenta con muelle de espigón con dos bandas de atraque, para recibir cruceros de hasta nueve metros de calado. Asimismo, cuenta con un muelle para transbordadores con una banda de atraque de ciento treinta metros de largo, con capacidad para recibir embarcaciones con hasta seis punto un metros de calado.

⁴⁰⁹ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴¹⁰ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en el archivo electrónico denominado “Página de ‘Google Maps’, con la ubicación exacta e imagen del Puerto de Progreso”.

⁴¹¹ Las cuales consisten, de acuerdo con la definición del artículo 2, fracción IV de la LP, en aquella unidad establecida en un puerto formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra



destacamos que en la TERMINAL ESPECIALIZADA únicamente se puede atender la carga de granel agrícola, mientras que en las terminales de usos múltiples se puede atender tanto carga de granel agrícola como carga general. No obstante, es importante destacar que en la actualidad sólo la terminal de usos múltiples donde se encuentra el muelle siete (7), TERMINAL PÚBLICA, se encuentra activa para realizar las maniobras de ambos tipos de carga.⁴¹² Tanto la TERMINAL ESPECIALIZADA como la TERMINAL PÚBLICA prestan servicios al público en general, se hace esta diferencia para precisar el tipo de granel que atienden y distinguir su infraestructura.

VII.2.1.1. Terminales de Usos Múltiples

En las Terminales de Usos Múltiples (TUM), se realizan maniobras de descarga, alijo, estiba y acarreo de todo tipo de mercancías y/o pasajeros, incluidas varilla, alambrón, piezas de maquinarias, refacciones, zeolita, alimento para cerdo, tubos, etcétera.⁴¹³

*R
P
al*
PUERTO PROGRESO cuenta con dos áreas públicas en donde se puede manejar carga de granel agrícola, la primera identificada como Terminal de Usos Múltiples Uno (TUM 1), la cual está compuesta por el muelle tres (3) y el muelle cuatro (4); y la segunda identificada como Terminal de Usos Múltiples Tres (TUM 3 o TERMINAL PÚBLICA), compuesta por el muelle siete (7). Lo anterior, se resaltan en el mapa **Distribución de las terminales y de los muelles de PUERTO PROGRESO**.⁴¹⁴

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA resalta que la operatividad para el manejo de granel agrícola en los muelles tres (3) y cuatro (4) se encuentra limitada debido a su bajo calado, siete punto cero metros, y la forma en que los frentes de agua se encuentran alineados en dichos muelles.⁴¹⁵ Para el caso de la TERMINAL PÚBLICA cuenta con doscientos setenta metros de longitud de banda de atraque, mientras que el muelle ocho cuenta con el mismo calado oficial que se determina para el canal de navegación, es decir, nueve punto setenta y cinco metros con capacidad para recibir embarcaciones, acorde al PMDP-2020, la TERMINAL PÚBLICA es compartida con el movimiento de carga general, fluidos y otros usos.⁴¹⁶

de la operación portuaria destinada a una gran variedad de actividades. Cabe señalar que la LP no define a la TERMINAL ESPECIALIZADA.

⁴¹² Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “17 ANEXO DIECISIETE (Numeral 36)”, el archivo electrónico denominado “ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016”. Dicha conclusión se deriva de la poca actividad de buques que han atracado en las terminales públicas donde se encuentran los muelles 3 y 4. Véase la sección **Conformación del “Anexo arribos de buques” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

⁴¹³ Información visible a folio 021524 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁴ Información visible a folios 021523 y 021524 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁵ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴¹⁶ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

VERSIÓN PÚBLICA

De información que obra en el EXPEDIENTE, entre dos mil diez y dos mil catorce sólo atracaron siete buques de granel agrícola en los muelles tres (3) y cuatro (4).⁴¹⁷ Resalta que durante dicho periodo se observó que únicamente ocho buques de carga general atracaron en el muelle cuatro (4), mientras que en el muelle tres (3) no se registró ningún buque de carga de granel y sólo se registraron atraques de embarcaciones multipropósito de bajo calado o buques de investigación.⁴¹⁸

Por lo anterior, ante las restricciones operativas para atender buques graneleros de calado mayores a siete punto cero metros y la baja actividad de los muelles tres (3) y cuatro (4), en lo sucesivo para los servicios portuarios se referirá únicamente a la terminal de usos múltiples donde se encuentra el muelle siete (7) como el único muelle público que actualmente se utiliza para el atraque tanto de buques de carga general como de carga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO. De los buques atendidos en la TERMINAL PÚBLICA entre dos mil diez y dos mil dieciséis se observa que el 31% correspondió a carga de granel agrícola y 69% a diversas cargas generales.⁴¹⁹

Prestadores de Servicios en TUMs.— De información que obra en el EXPEDIENTE, se desprende que el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, y GESTIÓN Y SERVICIOS ofrecen servicios de maniobras en la TERMINAL PÚBLICA y áreas de uso común tanto para el manejo de carga de granel agrícola como carga general, pues cuentan con sus respectivos contratos.⁴²⁰

GESTIÓN Y SERVICIOS atiende exclusivamente carga general en la TERMINAL PÚBLICA en donde sus maniobras representan aproximadamente el 65% del volumen de la carga general, mientras que el otro 35% es manejada por el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR.⁴²¹ No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que GESTIÓN Y SERVICIOS no ofrece el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA a pesar de que desde agosto del

⁴¹⁷ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “17 ANEXO DIECISIETE (Numeral 36)”, el archivo electrónico denominado “ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016”. Véase la sección Conformación del “Anexo arribos de buques” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁴¹⁸ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “17 ANEXO DIECISIETE (Numeral 36)”, en el archivo electrónico denominado “ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016”. En carga general se incluyeron todas las diversas categorías que clasifica la API PROGRESO, entre ellas las siguientes: **abastecedor, armada/semar, barcaza, buque, carga general, chalan, draga, especializado, explorador, investigación, investigación sismog, lancha de pasaje, multipropósito, other cargo ship, otras cargas/explora, pesquero, remolcador y tanque**. Véase la sección Conformación del “Anexo arribos de buques” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁴¹⁹ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “17 ANEXO DIECISIETE (Numeral 36)”, en el archivo en formato electrónico denominado “ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016”. En carga general se incluyeron todas las diversas categorías que clasifica la API PROGRESO, entre ellas las siguientes: **abastecedor, armada/semar, barcaza, buque, carga general, chalan, draga, especializado, explorador, investigación, investigación sismog, lancha de pasaje, multipropósito, other cargo ship, otras cargas/explora, pesquero, remolcador y tanque**. Véase la sección Conformación del “Anexo arribo de buques” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁴²⁰ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “9 ANEXO NUEVE (NUMERAL 12)”, en la carpeta electrónica denominada “Multisur”.

⁴²¹ Información visible a folios 021524 al 021527 del EXPEDIENTE, para el año dos mil dieciséis.



VERSIÓN PÚBLICA

dos mil once⁴²² cuenta con un permiso de maniobras⁴²³ para ofrecer dicho servicio en las áreas de uso común y en las terminales de usos múltiples de PUERTO PROGRESO.

Al respecto, GESTIÓN Y SERVICIOS manifestó que, pese a que nunca se le ha impedido operar en las terminales de usos múltiples, no cuenta con el equipo necesario para atender la carga de granel agrícola. Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, manifestó que adquiriría el equipo necesario en el caso de que la REGLA DE OPERACIÓN 49 se modifique ya que es muy difícil que los barcos de granel agrícola atraquen en un muelle distinto al muelle 8 (ocho) (véase sección de **Marco Jurídico general aplicable al MERCADO INVESTIGADO**):⁴²⁴

“Ahora bien en las otras terminales, (muelles públicos 3, 4 y 7) nunca se le ha impedido a mi representada prestar sus servicios de maniobras, aclarando que los únicos servicios que se han prestado son en cuanto a carga general, ya que en relación a granel agrícola a la fecha NO SE HA PRESTADO NINGÚN SERVICIO, ya que ningún cliente nos ha contratado, porque es muy difícil que los barcos con este tipo de carga, atraquen en un muelle distinto al muelle 8 [TERMINAL ESPECIALIZADA], en cumplimiento a la Regla 49 de las REGLAS DE OPERACIÓN del Puerto de Progreso [PUERTO PROGRESO]”⁴²⁵

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte de información que obra en el EXPEDIENTE, que el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR es el único oferente del servicio portuario de maniobra de carga de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA.⁴²⁶

VII.2.1.2. TERMINAL ESPECIALIZADA de granel agrícola

En el caso de PUERTO PROGRESO la terminal especializada de graneles agrícolas es “la unidad establecida en la terminal remota del Muelle Fiscal de Progreso, Yucatán, 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”,⁴²⁷ la cual tiene asignado el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA, que cuenta con ciento ochenta y siete metros (seiscientos catorce pies) de banda de atraque y con un calado de nueve punto setenta y cinco metros.⁴²⁸ Asimismo, cuenta con áreas de almacenamiento, patios y vialidades con superficie de dos punto siete hectáreas.⁴²⁹ De esta forma:

⁴²² Información visible a folio 019539 del EXPEDIENTE.

⁴²³ De fecha veintiséis de julio del dos mil once con una vigencia de diez años prorrogables a solicitud del interesado.

⁴²⁴ Información visible a folio 019548 del EXPEDIENTE.

⁴²⁵ Información visible a folio 021389 del EXPEDIENTE.

⁴²⁶ Información visible a folio 021527 y 021528 del EXPEDIENTE.

⁴²⁷ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE. archivo en formato electrónico denominado “9 ANEXO NUEVE (Numeral 12)”, en la carpeta electrónica denominada “Multisur”, el archivo en formato electrónico “CONVENIO M2 MULTISUR”.

⁴²⁸ Información visible a folio 021523 del EXPEDIENTE.

⁴²⁹ Información visible a folios 021523 y 021524 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

“El muelle está diseñado para manejar todo tipo de granel agrícola como puede ser: maíz, sorgo, trigo, canola, frijol de soya y sus derivados como salvado de trigo, DDG⁴³⁰, pasta de soya, gluten de maíz, entre otros.”⁴³¹

La infraestructura y equipo con la que cuenta el muelle ocho (8) en la TERMINAL ESPECIALIZADA se desglosa de la siguiente forma:

Tabla. Infraestructura y equipo del muelle ocho (8) en la TERMINAL ESPECIALIZADA

Infraestructura y equipo con las que cuenta el muelle ocho (8) ⁴³²	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dos silos de trece mil toneladas métricas ▪ Dos silos de diez mil toneladas métricas ▪ Un silo de nueve mil toneladas métricas⁴³³ ▪ Sistema de mecanizaciones de descarga de buque de mil ochocientas toneladas por hora ▪ Sistema de descarga de silos de mil toneladas por hora ▪ Descargador mecánico de seiscientos toneladas por hora ▪ Cuatro cargadores frontales Bobcat ochocientos cincuenta ▪ Seis cargadores frontales Bobcat setecientos cincuenta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tres tractores de orugas CAT d3k ▪ Dos montacargas ▪ Una grúa móvil de veinte toneladas Bullmoose ▪ Una grúa extensible Grove de veintiocho toneladas métricas ▪ Tres almejas de catorce yardas cúbicas ▪ Dos almejas de diez yardas cúbicas ▪ Dos almejas de siete yardas cúbicas ▪ Ocho tolvas de muelle de quince metros cúbicos cada una ▪ Cinco tolvas de descarga de silos ▪ Báscula para fulles (Capacidad de cien toneladas)

El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, presta todos los servicios de maniobras de descarga de granel agrícola en el muelle ocho (8) en la TERMINAL ESPECIALIZADA, a través de un contrato de cesión parcial de derechos que le otorga la operación exclusiva de dicha terminal (véase sección de MULTISUR).⁴³⁴

VII.2.1.3. Imposibilidad de una nueva terminal de granel agrícola en PUERTO PROGRESO.

De acuerdo con el PMDP-2020, PUERTO PROGRESO cuenta con una acotada extensión de su plataforma de operaciones y almacenamiento, lo cual limita el crecimiento de las actuales

⁴³⁰ Maíz seco destilado. Información visible a folio 024564 del EXPEDIENTE.

⁴³¹ Información visible a folio 002296 del EXPEDIENTE.

⁴³² Información visible a folio 002297 del EXPEDIENTE.

⁴³³ Al tres de marzo de dos mil diecisiete, este silo estaba aún en proceso de construcción. Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “Anexo 15”.

⁴³⁴ Información visible a folios 002247, 021527 y 0022978 del EXPEDIENTE.



terminales y el desarrollo de nuevas terminales.⁴³⁵ De información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que actualmente no es económicamente viable la licitación de una terminal o instalación sobre la ya existente y habilitada para atender la carga de granel agrícola y/o la carga general, o en su caso una nueva terminal o instalación, debido a que PUERTO PROGRESO no cuenta con el espacio físico.⁴³⁶

No obstante, no pasa desapercibido que actualmente PUERTO PROGRESO cuenta con un proyecto de ampliación, en el cual se llenarán y construirán terrenos ganados al mar de veinticinco hectáreas, en el cual se planea una nueva terminal de granos. Este proyecto de ampliación implica elevados montos de inversión⁴³⁷ que no se concretarán en el corto plazo, sino que se estima realizar en el mediano o largo plazo.⁴³⁸

VIII. Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO.

A continuación, se analizan las características de los servicios de transporte marítimo, los servicios portuarios, los servicios de transporte terrestre y los servicios de intermediación que forman parte de la cadena logística para la comercialización de graneles agrícolas en PUERTO PROGRESO, y que se ilustran en el diagrama siguiente.

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁴³⁵ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

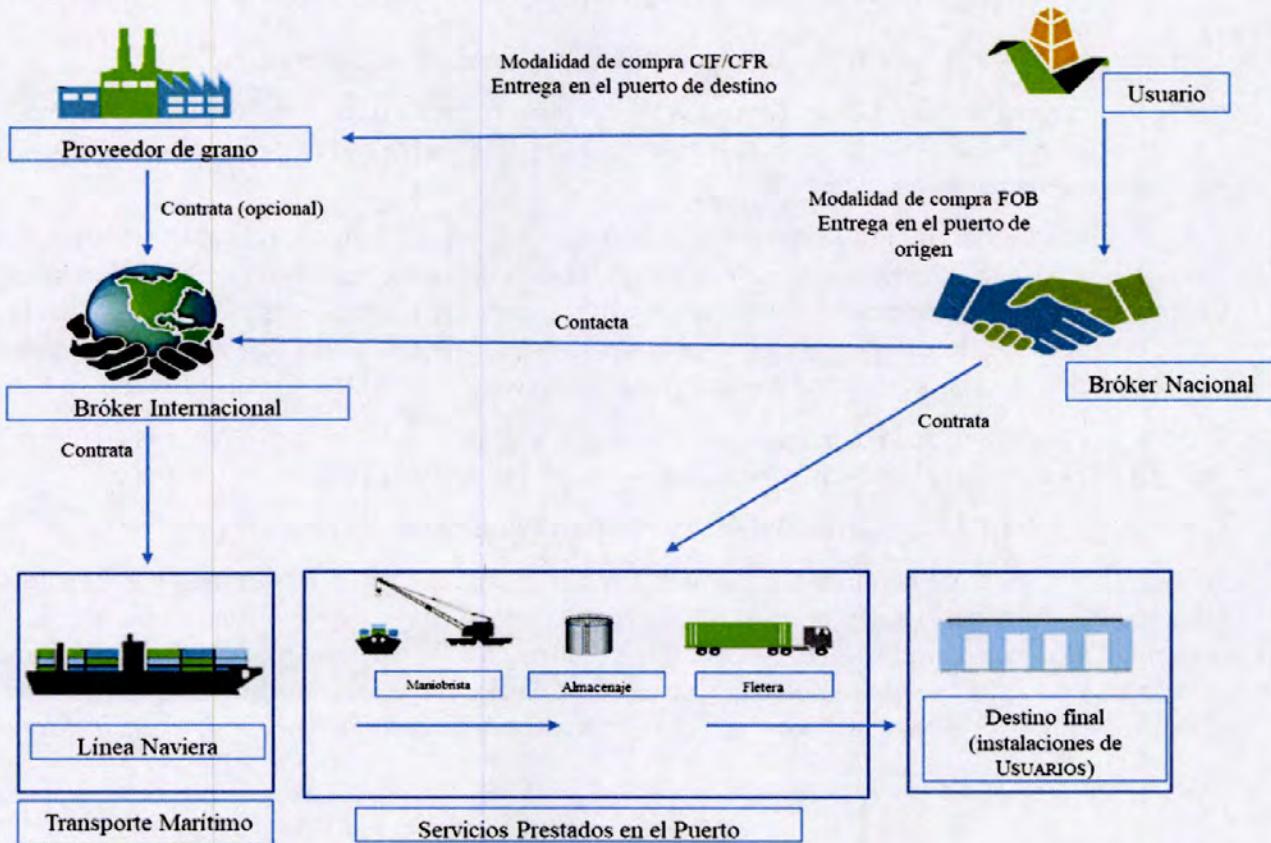
⁴³⁶ Información visible a folio 021552 del EXPEDIENTE.

⁴³⁷ Esta inversión representaría alrededor de tres mil doscientos ochenta metros de longitud de atraque adicional, así como disponer de un área de patios de aproximadamente cuarenta hectáreas, destinada para actividades industriales relacionadas con el offshore o para el manejo de carga comercial. Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

⁴³⁸ Información visible a folios 021537 a 021541 y 021552 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

Diagrama.- Cadena logística de PUERTO PROGRESO⁴³⁹



VIII.1. Características del servicio de transporte marítimo

De conformidad con el artículo 128 de la LNCM, el NAVIERO se obliga a cambio del pago de un flete a trasladar la mercancía de un punto [puerto de origen] a otro [puerto de destino] y entregarla a su destinatario.

A continuación, se presentan las características de la oferta del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO, en particular se describen: las modalidades para la importación de mercancías —FOB y CIF principalmente—; los diversos contratos de fletamiento —por tiempo, por viaje y COA—, y las funciones de los intermediarios —bróker o proveedores de grano— en el servicio de transporte marítimo.

⁴³⁹ Elaboración propia con diversa información que obra en el EXPEDIENTE. Véase la sección Oferta del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO del DICTAMEN PRELIMINAR.



VIII.1.1. Oferta del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO

El servicio de transporte marítimo de mercancías se puede prestar a través de:

- **Líneas regulares (Liner Terms)** que operan en rutas fijas con itinerarios, tarifas y frecuencias de arribos y salidas predeterminadas, que suelen utilizarse para movilizar carga contenerizada y carga general;⁴⁴⁰ y
- **Buques de fletamiento (charters o tramp)** que ofrecen servicios de transporte de carga sin rutas fijas y frecuencias prestablecidas, que suelen utilizarse para movilizar cargas a granel y cuya contratación se lleva a cabo en los mercados internacionales de fletes.⁴⁴¹ Los contratos de fletamiento, suelen negociarse entre los oferentes del servicio (generalmente NAVIERO y/o brókers) y los demandantes del servicio (USUARIOS y/o sus brókers).

R
P
al
En PUERTO PROGRESO, dada la naturaleza de la carga de granel agrícola, los NAVIEROS atienden la totalidad de la carga en el MERCADO INVESTIGADO con servicios de fletamiento (*charters*).⁴⁴²

VIII.1.1.1. Modalidades de importación de mercancías

Los contratos para el comercio internacional de mercancías se rigen por términos y condiciones comúnmente aceptadas a nivel internacional para el pago y entrega de mercancías las cuales se denominan *incoterms* o modalidad.⁴⁴³ Cuando se requiere que la carga de transporte vía marítima, en PUERTO PROGRESO se suele optar por cualquiera de las siguientes modalidades (en adelante modalidades): FOB ("Free On Board")⁴⁴⁴, CFR ("Cost and Freight")⁴⁴⁵ y CIF ("Cost, Insurance

⁴⁴⁰ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en la página siete del archivo electrónico denominado "Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo de dos mil quince, publicado por la SCT".

⁴⁴¹ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, en la página siete del archivo electrónico denominado "Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo de dos mil quince, publicado por la SCT".

⁴⁴² Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada "10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)", en la carpeta electrónica denominada "PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones".

⁴⁴³ Información visible a folio 023327 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁴ "Franco a Bordo", por su traducción en español, significa que el vendedor entrega la mercancía a bordo del buque designado por la el comprador en el puerto de embarque. Generalmente esta modalidad puede o no incluir el costo de las maniobras si así lo solicita el comprador. Información visible a folios 002275, 023167, 023327 y 023724 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁵ "Costo y Flete", por su traducción en español, significa que el vendedor entrega la mercancía a bordo del buque, asimismo, contrata y paga los costos y el flete necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino acordado, sin incluir el seguro. Asimismo, si el comprador así lo decide, esta modalidad puede o no incluir el costo de las maniobras en destino. Información visible a folios 023724, 024242 y 024463 del EXPEDIENTE.

S
A

VERSIÓN PÚBLICA

and Freight”),⁴⁴⁶ (ver detalle en sección **Demandas de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO**).

En el siguiente cuadro se presenta un resumen sobre las diversas modalidades:

Modalidad	Flete marítimo	Obligaciones	Contratos de fletamiento a través de un bróker en PUERTO PROGRESO
FOB	<p>En esta modalidad el vendedor (proveedor de grano) se obliga a realizar la entrega de la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen pactado con el comprador, dueño de la carga (USUARIO).</p> <p>Una vez que el USUARIO reciba la carga en el puerto de origen por su proveedor de grano, es responsable de contratar por su cuenta el flete marítimo con el seguro correspondiente, los servicios portuarios y el transporte terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones.</p>	<p>Toda vez que el proveedor de grano se obliga a entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen es responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la pérdida o daño de la mercancía a bordo del buque hasta el puerto de origen. <p>Por su parte, el dueño de la carga es responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • celebrar el contrato de fletamiento con el NAVIERO, para transportar la carga hasta el puerto de destino. • la pérdida o daño de la mercancía una vez que está a bordo del buque hasta el puerto de destino, para lo cual requiere contratar los seguros correspondientes para asegurar la carga durante el flete marítimo. 	<p>En PUERTO PROGRESO, el USUARIO dueño de la carga contrata el flete marítimo a través de un intermediario (bróker nacional). Dicho bróker nacional a su vez contrata con otro bróker internacional quién se encarga de celebrar el contrato de flete marítimo con el NAVIERO para transportar la carga del USUARIO.</p> <p>Dicho intermediario, además de ofrecer el flete marítimo al USUARIO, le ofrece la coordinación de los servicios portuarios y terrestres, así como los seguros de la carga tanto por el trayecto marítimo como terrestre, para llevar el grano desde el puerto de origen hasta las instalaciones del USUARIO.</p> <p><i>re n al</i></p>
CIF	<p>En esta modalidad, el vendedor (proveedor de grano) se obliga a entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de destino pactado con el USUARIO, incluyendo el costo del flete</p>	<p>El proveedor de grano es responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • celebrar el contrato de fletamiento con el NAVIERO, para transportar 	<p>El contrato de fletamiento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el</p> <p><i>S</i></p>

⁴⁴⁶ “Costo, Seguro y Flete”, similar a la modalidad CFR, aunado a que el vendedor también contrata la cobertura de seguro contra el riesgo del comprador de pérdida o daño a la mercancía durante el transporte y de igual forma puede o no incluir el costo de las maniobras en el puerto de destino, si el comprador así lo solicita. Información visible a folios 002275, 023167, 023327 y 023724 del EXPEDIENTE.



	<p>marítimo, el aseguramiento de la carga y los costos necesarios para transportar la mercancía hasta el puerto de destino.</p> <p>Lo anterior implica que el USUARIO deberá contratar por su cuenta los servicios portuarios en el puerto de destino y el transporte terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> la carga hasta el puerto de destino. la pérdida o daño de la mercancía desde el puerto de origen hasta el puerto de destino, para lo cual deberá contratar los seguros correspondientes para asegurar la carga durante el flete marítimo 	<p>NAVIERO (fletante) o a través de intermediarios.</p> <p>En PUERTO PROGRESO el contrato de fletamiento lo celebra el proveedor de grano con el bróker internacional.</p>
CFR	<p>En esta modalidad el proveedor de grano entrega la mercancía hasta el puerto de destino, sin incluir el seguro.</p> <p>Lo anterior implica que USUARIO contrate el seguro correspondiente para asegurar la carga durante el flete marítimo, asimismo, se encarga de la contratación de los servicios portuarios en el puerto de destino y el transporte terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones.</p>	<p>El proveedor de grano es responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> celebrar el contrato de fletamiento con el NAVIERO. <p>Por su parte, el dueño de la carga es responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> la pérdida o daño de la mercancía durante el flete marítimo, para lo cual deberá contratar los seguros correspondientes para asegurar la carga. 	<p>El contrato de fletamiento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el NAVIERO (fletante) o a través de intermediarios.</p>

A continuación, se presenta una descripción de los diversos tipos de contratos de fletamiento y sus características.

VIII.1.1.2. Contratos de fletamiento y principales cláusulas

Para transportar mercancías vía marítima a través de un buque, se requiere celebrar un contrato de fletamiento, por virtud del cual el fletante (oferedor del servicio de transporte o NAVIERO) se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad a disposición del fletador (USUARIO por sí mismo o a través de su intermediario, bróker o proveedor de grano), quién a su vez se compromete en una póliza de fletamiento a pagar un precio por el flete.⁴⁴⁷

En los contratos de fletamiento el fletante puede ser el propietario del buque⁴⁴⁸ o el NAVIERO, mientras que el fletador será quien requiera del transporte marítimo para transportar la carga, normalmente es el USUARIO dueño de la carga a través de sus intermediarios, brókers o proveedores

⁴⁴⁷ Artículo 119 de la LNCM, así como el artículo 125 de la LNCM detalla el contenido mínimo de la póliza de fletamiento.

⁴⁴⁸ Persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, de conformidad al Artículo 2, fracción VIII, de la LNCM.



025371

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

de grano, que actúan en representación del dueño de la carga a fin de facilitar el proceso de contratación con el NAVIERO. Un mayor detalle del papel de estos intermediarios en el mercado se explica en la sección **Brokeraje y operación logística del transporte marítimo de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO**.

La LNCM clasifica a los contratos de fletamiento por tiempo o por viaje,⁴⁴⁹ adicionalmente, en la práctica del comercio marítimo internacional, también se celebran contratos denominados COA por sus siglas en inglés (“*Contract of affreightment*”), que son contratos híbridos entre el contrato de fletamiento por tiempo y por viaje.⁴⁵⁰

VIII.1.1.2.1. Contratos de fletamiento por tiempo

En el contrato de fletamiento por tiempo, el fletante se obliga a: i) poner una embarcación con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado,⁴⁵¹ para lo cual acuerda ubicar el buque en un lugar y fecha preestablecido,⁴⁵² y ii) mantener a su cargo la gestión náutica⁴⁵³ de la embarcación.⁴⁵⁴ Por su parte, el fletador se obliga al pago de una contraprestación (pago del flete), el cual se encuentra en función de los días efectivos utilizados, por lo que existe la posibilidad del pago de días extras a los que se contrató en caso de excederse del tiempo acordado por demoras en el puerto de origen, de destino o en la ruta entre ambos. Así, el fletador, al inicio de un viaje, puede desconocer el costo final de la totalidad del servicio. Por otra parte, el fletador queda a cargo de la gestión comercial de la embarcación.⁴⁵⁵

De la información que obra en el EXPEDIENTE, no se tiene evidencia de que se utilice esta modalidad de contrato para la importación de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO. Al respecto, los USUARIOS son adversos a asumir pagos por fletes adicionales a los programados y manifiestan que la incertidumbre sobre el costo final del servicio es un elemento importante para elegir alguna opción de fletamiento.⁴⁵⁶ No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que la

⁴⁴⁹ Artículo 120 de la LNCM.

⁴⁵⁰ Dichos contratos son revisados y aprobados por *La Baltic and International Maritime Council* (BIMCO). BIMCO es la más grande de las asociaciones navieras internacionales que representan a los ARMADORES que controlan alrededor del 65% del tonelaje mundial y con miembros en más de 120 países. BIMCO está acreditada como Organización No Gubernamental (ONG) con todos los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y es la principal organización mundial responsable del desarrollo de contratos marítimos. Información visible a folio 024513 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “*BIMCO Education – Seminars & Training for the Shipping Industry*”.

⁴⁵¹ Artículo 121 de la LNCM.

⁴⁵² Información visible a folios 023089 y 023090 del EXPEDIENTE.

⁴⁵³ De conformidad con el artículo 113, fracción I, de la LNCM, la gestión náutica comprenderá todas las actividades de carácter navegadorio necesarias para el buen gobierno y funcionamiento técnico de la embarcación.

⁴⁵⁴ Artículo 122 de la LNCM.

⁴⁵⁵ Información visible a folio 023415 del EXPEDIENTE y de conformidad con el artículo 113, fracción II, de la LNCM, la gestión comercial comprenderá todas las actividades de carácter mercantil y administrativo, necesarias para la correcta operación de la embarcación.

⁴⁵⁶ Información visible a folio 023725 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

eficiencia con que se realizan las maniobras de carga y descarga en los puertos de origen y destino, inciden en los tiempos efectivos de utilización de los buques y por tanto, en los costos finales pagados por parte de los USUARIOS.

VIII.1.1.2.2. Contratos de fletamiento por viaje

En el contrato de fletamiento por viaje, el fletante se obliga a poner todo o parte de la capacidad de carga de una embarcación, con tripulación, a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes,⁴⁵⁷ para lo cual el fletante se obliga a: i) presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos; ii) la gestión náutica y comercial de la embarcación y iii) responder por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza del seguro.⁴⁵⁸

Bajo esta modalidad de fletamiento, el fletante contrata el transporte marítimo por un volumen determinado de un puerto de origen al puerto de destino sin escalas y la tarifa se determina en función de las toneladas transportadas.⁴⁵⁹ En ese sentido, el fletante tiene la ventaja de conocer el costo final del servicio desde el momento de su contratación, independientemente si existen demoras en el viaje contratado entre el puerto de origen y de destino.⁴⁶⁰

VIII.1.1.2.3. Contratos de fletamiento COA

Mediante un contrato COA, el fletante se compromete a transportar diversos volúmenes de carga en un periodo de tiempo designado, por lo general un año y utilizando dos o más buques que realizan viajes desde diversos puertos de origen a un mismo puerto de destino.⁴⁶¹ En ese sentido, el fletador consigue el transporte que necesita a un precio fijo pactado a inicios del contrato el cual se mantendrá vigente a lo largo de la duración del contrato y el fletante ocupa la capacidad de tonelaje que tiene disponible.

Así, en un contrato COA es el volumen de carga a desplazar a lo largo de la vigencia del contrato, el elemento central del mismo, para lo cual se pacta un mínimo y un máximo de toneladas por viaje, de tal forma que el pago del flete es determinado, a inicios del contrato, por el número de toneladas métricas acordadas para los distintos viajes.⁴⁶² En la medida en que el precio es pactado a inicios del contrato y el flete se concreta posteriormente, el USUARIO asume el riesgo de que el precio *spot* en el mercado al momento de realizarse el viaje sea menor al previamente contratado y que tiene que pagar al proveedor del servicio.⁴⁶³

Ahora bien, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que los USUARIOS contratan los servicios necesarios para importar la carga de granel agrícola bajo distintas modalidades las cuales se explican a continuación:

⁴⁵⁷ LNCM artículo 123.

⁴⁵⁸ LNCM artículo 124.

⁴⁵⁹ Información visible a folio 023092 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁰ Información visible a folio 023415 del EXPEDIENTE.

⁴⁶¹ Información visible a folios 023090 y 023415 del EXPEDIENTE.

⁴⁶² Información visible a folio 023415 del EXPEDIENTE.

⁴⁶³ Información visible a folio 023276 del EXPEDIENTE.



025373

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Principales diferencias entre los contratos COA bajo la modalidad FOB y por viaje bajo la modalidad CIF que se utilizan en PUERTO PROGRESO para transportar carga de granel agrícola.

Contrato y modalidad	Características	Tiempo del contrato
Contratos COA bajo la modalidad FOB	<p>El servicio prestado a través de un contrato COA es ofrecido en PUERTO PROGRESO por el bróker nacional GRUNAPE, e internacional BRÓKER 1, a los USUARIOS que contratan la compra de grano bajo la modalidad FOB para allegarse del servicio de flete marítimo de todo un año. Los USUARIOS compran el granel agrícola a través de su proveedor en el extranjero quien les entrega el grano en el puerto de origen, por lo que deben buscar cómo importarlo a PUERTO PROGRESO, para ello acuden con GRUNAPE en su carácter de bróker nacional, quien coordina la contratación del flete marítimo con los seguros, así como los servicios aduanales y de fumigación. GRUNAPE a su vez utiliza la intermediación de BRÓKER 1 (bróker internacional), para que este último celebre el contrato de fletamiento COA con el NAVIERO, para prestarle el flete marítimo al USUARIO.⁴⁶⁴</p>	<p>La vigencia de un contrato COA generalmente es de un año, en el que se pacta un número determinado de viajes y el volumen a transportar para ese periodo, lo que proporciona mayor certidumbre al fletador en cuanto a los costos esperados en un espacio de tiempo más amplio⁴⁶⁵. En los contratos COA, el USUARIO puede acordar diferentes volúmenes para los viajes establecidos normalmente en un periodo anual, por lo que el costo por tonelada métrica para todo el año se pacta en el contrato anual.</p> <p>R P al</p>
Contrato por viaje bajo la modalidad CIF	<p>El contrato por viaje es ofrecido por el bróker internacional, BRÓKER 1, al proveedor de granos del USUARIO * que contrata la compra bajo la modalidad CIF que ya incluye el servicio de transporte marítimo. El USUARIO compra el granel agrícola a través de su proveedor en el</p>	<p>En los contratos por viaje se negocia con el USUARIO un volumen determinado de grano para ser transportado en cada viaje por lo que el costo por tonelada métrica es aquel que tenga el mercado al momento de contratarlo</p> <p>J</p>

⁴⁶⁴ En este esquema de contratación es común que los USUARIOS contraten con GRUNAPE la coordinación de los servicios de maniobras y de transporte terrestre hacia sus instalaciones, con MULTISUR y TL DEL SUR, respectivamente, empresas que al igual que GRUNAPE, forman parte del GIE GRUPO LOGRA.

⁴⁶⁵ Información visible a folio 023275 del EXPEDIENTE.



	<p>extranjero quien se obliga a entregar el grano en el puerto de destino (PUERTO PROGRESO), en este caso es el proveedor de grano del USUARIO quien busca al bróker internacional BRÓKER 1 para que celebre contrato de fletamiento por viaje con el NAVIERO quien presta el flete marítimo.⁴⁶⁶</p>	<p>En los contratos por viaje sólo se contempla el tiempo necesario para completar el transporte del grano, por única ocasión, de un puerto de origen a PUERTO PROGRESO.</p>
--	---	--

VIII.1.1.2.4. Cláusulas relevantes en los contratos de fletamiento que realizan los USUARIOS de PUERTO PROGRESO

Dependiendo de la programación de los viajes para el traslado del granel agrícola a PUERTO PROGRESO, el USUARIO y el fletador seleccionan el tipo de contrato de fletamiento y modalidad FOB, CFR o CIF, y el clausulado que mejor se adapte a su modelo logístico.⁴⁶⁷ Dicho clausulado se apega a estándares internacionales adoptados en el mercado marítimo.⁴⁶⁸

A continuación, se explican las cláusulas más relevantes de los contratos de fletamiento que realizan los USUARIOS en PUERTO PROGRESO, cabe señalar que las cláusulas en comento se describen de manera general que pueden aplicar tanto en el puerto destino como en el puerto de origen, y son cláusulas que se observan en los contratos de fletamiento celebrados por los diversos intermediarios o proveedores de grano en cualquiera de las modalidades FOB, CFR o CIF.

Partes.- Si bien existen dos partes principales dentro del contrato de fletamiento, fletante y fletador, como se explicó de forma general previamente en el mercado marítimo es común utilizar intermediarios (cuyo pago es una comisión sobre el flete), para la contratación del flete marítimo ya que contribuyen a facilitar la negociación entre las partes y a limitar el riesgo de la contraparte. Lo anterior, se explicará a detalle en la sección **Brokeraje y operación logística del transporte marítimo de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO.**⁴⁶⁹

Cláusulas contractuales de carga y descarga de las mercancías. Esta cláusula determina en quién recae la obligación de pagar las maniobras de carga y descarga de mercancías. Específicamente, para la descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO suele utilizarse la

⁴⁶⁶Al respecto el USUARIO [REDACTADO] manifestó lo siguiente: (...) el departamento de abastos de mi representada realizó búsquedas de las distintas líneas navieras, (...), y evaluando la mejor opción en cuanto a la relación costo beneficio por cada envío de carga, y como resultados de dicha gestión se tomó la decisión de contratar a la mejor opción, que en su momento resultó ser [REDACTADO]. Información visible a folio 022667 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁷ Información visible a folio 023275 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁸ Estándares conocidos como *General Charter Conditions* (GENCON) y *North American Export Grain Association Contract* (NAEGA). Ambos para el comercio de grano con Estados Unidos de América. Folio 023301 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “Glosario-Traducción”.

⁴⁶⁹ Información visible a folio 002282 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

cláusula contractual FIOST (“Free In and Out Stowed and Trimmed”), que implica que se incluyan los costos de estiba y/o trimado del grano en el puerto de destino.⁴⁷⁰

Tiempo de plancha para la carga y descarga del buque. Cláusula relativa al número de días para realizar las operaciones de carga y/o descarga del buque, para lo cual se acuerda un ritmo de carga y/o de descarga de toneladas métricas por día. El cómputo de los días inicia con el “Aviso de listo o *Notice of Readiness*” del capitán del barco, que se da previa obtención de los pases de las autoridades del puerto.⁴⁷¹

Los ritmos de descarga que se alcanzan tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA se abordan en la sección **Operación indistinta al realizar las MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL ESPECIALIZADA y en la TERMINAL PÚBLICA.**

Despachos y demoras.- Cláusula relativa a la indemnización (“*Demurrage-demoras*”) o bonificación (“*Despatch-despachos*”) que las partes pagan o reciben por exceder o ahorrar tiempo de plancha tanto para la maniobra de carga como para la de descarga.⁴⁷² Para tal efecto, las partes previamente acordaron una cantidad monetaria, generalmente en dólares de Estados Unidos de América, o fracción de día por sobreestadías o contra-estadías en función del ritmo de carga y/o descarga previamente fijado.⁴⁷³ Los despachos y demoras se visualizan en el cómputo de tiempo que realiza el NAVIERO con base en el “Estado de hechos o *Laytime Statement*”,⁴⁷⁴ que realiza el AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES.⁴⁷⁵ La práctica común del mercado es que el 50% de la cantidad acordada por demora es la cantidad que se paga por despacho.⁴⁷⁶

El monto efectivamente pagado por despacho y demora se determina por buque, y se encuentra en función: i) al ritmo de carga y descarga del puerto que se pacte en el contrato, y ii) el ritmo de carga y descarga del puerto que efectivamente se alcanzó en la operación de maniobras. De manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE, entre mayor sea el ritmo efectivo de descarga pactado en el contrato, menor podrá ser la tarifa negociada por el flete marítimo.⁴⁷⁷ De igual forma, entre

⁴⁷⁰ Información visible a folio 023301, carpeta electrónica “*Respuesta VII*”, del EXPEDIENTE. Si bien se establecen estas cláusulas entre los intermediarios que negocian los contratos, en cualquier caso, dichos contratos únicamente son machotes de contratos, toda vez que el fletador siempre es el proveedor, y todos estos costos ya corresponden a la carga y le corresponden al proveedor, y ya vienen incluidos tanto en CIF como en FOB, véase folio 023923 del EXPEDIENTE.

⁴⁷¹ Información visible a folios 023275 y 023279 del EXPEDIENTE.

⁴⁷² Información visible a folio 023096 del EXPEDIENTE

⁴⁷³ Información visible a folios 023096 y 023097 del EXPEDIENTE

⁴⁷⁴ Documento a cargo del AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES por virtud del cual registra los horarios de arribo del buque en el puerto de origen y de destino, así como la fecha y hora de cualquier eventualidad, incluyendo situaciones de despacho o demora. Información visible a folio 023279 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁵ Información visible a folio 023279 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁶ Información visible a folio 023274 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁷ Información visible a folios 023096 y 23922 del EXPEDIENTE.



menor sea el ritmo efectivo de descarga sobre el pactado, mayor tenderá a ser el pago por demoras que hará el fletador.

Al respecto, de la comparecencia de Fernando Antonio Rojas Gamboa se observa la siguiente manifestación:

“GRUNAPE fija el ritmo de descarga porque es el que se puede dar en el puerto. Es tal para no incurrir en el pago de alguna demora o despacho.

Para fijar el ritmo de descarga GRUNAPE corre con el riesgo de que el barco tenga que llegar al muelle 7, que tiene un ritmo de descarga menor.

Si baja el ritmo de descarga subiría la tarifa acordada.”⁴⁷⁸ [Énfasis añadido]

Tarifas.- Cláusula relativa al precio que el fletador se obliga con el fletante por el transporte marítimo. La contraprestación depende de las especificaciones y cláusulas del flete arriba descritas, las características de la carga y su volumen, fechas de carga/descarga en el puerto de origen y destino, ritmo de carga y descarga en el puerto de origen y destino, y los montos monetarios negociados por despachos y demoras.⁴⁷⁹

VIII.1.1.3. Brokeraje y operación logística del transporte marítimo de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO.

Para facilitar la contratación del transporte marítimo es común utilizar los servicios de intermediarios conocidos como bróker. Los brókers suelen contar con más información sobre el mercado de transporte marítimo, en particular sobre los participantes en el mercado —NAVIEROS, otros brókers internacionales y USUARIOS—, sobre la reputación comercial de éstos,⁴⁸⁰ sobre las condiciones de oferta y demanda en el mercado, y sobre las cláusulas contractuales y condiciones que mejor se ajusten a las necesidades de sus clientes.

En suma, el valor agregado de un bróker se basa en la información y los contactos que mantiene con los USUARIOS, otros bróker nacionales o internacionales y/o directamente con los NAVIEROS lo cual contribuye a reducir los costos de transacción.⁴⁸¹

Intermediación marítima en el contrato de fletamiento.- La delimitación de los sujetos que fungen como fletante o fletador en los contratos de fletamiento depende tanto de la modalidad de compra del grano, como de la contratación a través de brókers. En PUERTO PROGRESO siempre existe intermediación, ya que el fletante (NAVIERO) transporta el granel agrícola del fletador final (USUARIO dueño de la carga a través de su proveedor de grano o de su bróker). Conforme a la práctica de la industria el bróker o los brókers que participan en la contratación del servicio de

⁴⁷⁸ Información visible a folio 023922 del EXPEDIENTE

⁴⁷⁹ Información visible a folios 023274 y 023275 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁰ Información visible a folio 002275 del EXPEDIENTE.

⁴⁸¹ Información visible a folio 019368 del EXPEDIENTE.



025377

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

transporte marítimo reciben como pago la comisión que se calcula sobre el monto total facturado por buque.⁴⁸²

Intermediación marítima y los despachos y demoras pactados en el contrato de fletamiento.- En las cláusulas de los contratos de fletamiento se establecen los pagos por demoras que el fletador debe pagar al fletante,⁴⁸³ salvo causas no imputables al fletador; así como el pago por despachos, que el fletante debe pagar al fletador.⁴⁸⁴ En caso de que existan intermediarios, el bróker o los brókers que intervienen en la contratación del servicio de transporte marítimo deben enterar y trasladar íntegramente estos pagos entre la parte fletante inicial (NAVIERO) y la parte fletadora final (USUARIO dueño del grano), y viceversa.⁴⁸⁵

Tabla. Esquema de despachos y demoras



Servicio de intermediación para la contratación del transporte marítimo en la modalidad FOB.- Como se mencionó en la sección de las **Modalidades de importación de mercancías**, en el caso particular de los USUARIOS que importan su grano en la modalidad FOB, al no tener el flete marítimo incluido en la compra de grano, buscan a través de un intermediario, contratar el servicio de transporte marítimo para importar el granel agrícola ya que la carga se entrega en el puerto de origen (extranjero), a saber: **i)** los USUARIOS compran su grano en el extranjero a través de su proveedor quien le entrega el grano en el puerto de origen; **ii)** los USUARIOS ante la necesidad de internar la carga a PUERTO PROGRESO contratan a GRUNAPE como su bróker nacional para que coordine los trámites y personas necesarias para que el granel agrícola llegue hasta las instalaciones de los USUARIOS; **iii)** GRUNAPE, parte del GIE GRUPO LOGRA, celebra un contrato con BRÓKER 1, bróker internacional y parte del GIE GRUPO LOGRA, a efecto de que este último consiga el flete marítimo; y **iv)** BRÓKER 1 celebra un contrato de fletamiento con el NAVIERO para que este último preste el servicio de transporte marítimo.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en PUERTO PROGRESO esos USUARIOS acceden al servicio de transporte marítimo a través de una doble intermediación que se realiza por personas morales que pertenecen al GIE GRUPO LOGRA: **i)** la que hace el USUARIO al celebrar un contrato de servicios con el bróker nacional GRUNAPE y pagarle por la coordinación de los

⁴⁸² Información visible a folios 002282, 023091 y 023448 del EXPEDIENTE.

⁴⁸³ Información visible a folio 023096 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁴ Información visible a folio 023096 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁵ Información visible a folios 023412 y 023413 del EXPEDIENTE.



servicios, y ii) la que hace GRUNAPE al celebrar un contrato de fletamiento con el bróker internacional BRÓKER 1 en donde este último le paga a GRUNAPE el 1.25% del total facturado⁴⁸⁶.

Explicado lo anterior, de la manera en que se realiza la operación para importar el granel agrícola se observa la simulación, *de facto*, de una doble intermediación entre el bróker nacional y el internacional, ya que ambos pertenecen al mismo GIE GRUPO LOGRA.⁴⁸⁷ (véase la sección **BRÓKER 1 y BRÓKER 2**).

La participación del fletante, fletador y los correspondientes brókers en la cadena logística de importación de grano en PUERTO PROGRESO, para esta modalidad y tipo de contratación, se resume en la siguiente tabla:

Tabla. Esquema de simulación de doble intermediación para la contratación COA, en la modalidad FOB.

Q
p
al

Contrato de fletamiento 3		Contrato de fletamiento 2		Contrato de servicios 1	
NAVIERO	Bróker internacional	Bróker internacional	Bróker nacional	Bróker nacional	Dueño del grano
*	BRÓKER 1/ BRÓKER 2	BRÓKER 1/ BRÓKER 2	GRUNAPE	GRUNAPE	USUARIOS

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que del año dos mil diez a dos mil dieciséis el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE, únicamente celebró contratos de fletamiento con su bróker internacional BRÓKER 1, y a partir de dos mil diecisiete con su bróker internacional BRÓKER 2.⁴⁸⁸ En este mismo periodo, BRÓKER 1 únicamente celebró contratos de fletamiento COA con el NAVIERO [REDACTADO]. Posteriormente, a partir del año dos mil diecisiete, BRÓKER 2 sustituyó las funciones de BRÓKER 1, y celebró contratos COA con el NAVIERO [REDACTADO].⁴⁸⁹

Servicio de intermediación para la contratación del transporte marítimo en la modalidad CIF.- Como se mencionó en la sección de las **Modalidades de importación de mercancías**, en el PUERTO PROGRESO, en el caso particular del USUARIO que importa su grano en la modalidad CIF tiene el flete marítimo incluido en la compra de grano con su proveedor. Dado lo anterior, el proveedor de grano busca a través de un intermediario, contratar el servicio de transporte marítimo para importar el granel agrícola ya que la carga se entrega en el puerto de destino (PUERTO PROGRESO), a saber: i) el USUARIO compra su grano en el extranjero a través de su proveedor quien

⁴⁸⁶ Información visible a folio 02282 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁷ Información visible a folios 019378 a 019451, así como 019368 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁸ Información visible a folio 019368 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁹ Información visible a folio 024549, correo setenta y seis, del EXPEDIENTE.



025379

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

se compromete en los contratos de fletamiento por viaje a entregarle el grano en el puerto de destino; ii) el proveedor de grano ante la necesidad de internar la carga a PUERTO PROGRESO contrata a BRÓKER 1 como su intermediario para que este último consiga el flete marítimo; iii) BRÓKER 1 celebra un contrato de fletamiento con el NAVIERO para que este último preste el servicio de transporte marítimo.⁴⁹⁰

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en PUERTO PROGRESO ese USUARIO accede al servicio de transporte marítimo a través de una sola intermediación, la que hace el proveedor de grano al celebrar un contrato de fletamiento con el bróker internacional BRÓKER 1 sin que se acceda a la intermediación simulada de GRUNAPE.

Tabla. Esquema de contratación por viaje del transporte marítimo en la modalidad CIF.

Contrato de fletamiento 2		Contrato de fletamiento 1		Contrato de servicios 1	
NAVIERO	Bróker internacional	Bróker internacional	Proveedor	Proveedor	Dueño del grano
*	BRÓKER 1	BRÓKER 1	*	*	USUARIOS

Refuerza lo anterior la siguiente manifestación del USUARIO *

“Nuestra representada * compra o adquiere su insumo directamente con el proveedor de grano extranjero, quien le cobra una tarifa única a nuestra representada * * misma que incluye el consto (sic) por transporte marítimo, lo cual resulta una ventaja para nuestra representada * * quien no se tiene que dedicar a realizar más contrataciones (...)”⁴⁹²

En este mismo sentido, también se observa la siguiente manifestación:

“Nuestra representada * contrata con proveedores * * del insumo necesario para la consecución de su objeto (semillas a granel o pasta

⁴⁹⁰ Información visible a folios 022667, 022668, 023118, carpeta electrónica “Respuesta 12”, 023301, carpeta electrónica “Respuesta VIII”, del EXPEDIENTE. Véase la sección Conformación del “Anexo marítimo Naviero” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁴⁹¹ Información visible a folio 022669 del EXPEDIENTE.

⁴⁹² Información visible a folio 022668 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025380



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

tanto de soya como de canola en su mayoría). Dichos proveedores le ofertan a nuestra representada un solo precio que incluye entre otros, el costo del servicio de transporte marítimo de dicho insumo.”⁴⁹³

Servicio de intermediación para la contratación del transporte marítimo en la modalidad CFR.- Como se mencionó en la sección de las **Modalidades de importación de mercancías**, en PUERTO PROGRESO, en el caso particular del USUARIO que importa su grano en la modalidad CFR contrata mediante su proveedor el servicio de transporte marítimo, y contrata por su cuenta y orden los servicios portuarios y el servicio de transporte terrestre. ⁴⁹⁴

Tabla. Esquema de contratación por viaje del transporte marítimo en la modalidad CFR.

Contrato de fletamiento 1	
Proveedor	Dueño del grano
* [REDACTED] * [REDACTED]	Dueño del grano USUARIO

Ahora bien, por lo que respecta al USUARIO * dado su modelo de negocio, este únicamente utiliza la modalidad CFR:

“La compra de maíz importado se hace con el incoterm CFR (2010) *

* [REDACTED] se cuenta con una póliza global de seguros por lo cual no se contrata con el incoterm CIF (2010).”⁴⁹⁵

Derivado de dicho modelo de contratación * no contrata con brókers o intermediarios los servicios necesarios para la importación de grano a través de PUERTO PROGRESO⁴⁹⁷, son los proveedores quienes negocian internacionalmente la compra de grano de importación y asumen la responsabilidad del flete marítimo.⁴⁹⁸ Asimismo, * manifiesta que derivado de la modalidad CFR desconoce, por separado, el costo correspondiente al grano, así como el costo atribuible al flete, ya que el proveedor es el responsable de dicha contratación.⁴⁹⁹

Proceso de negociación de las tarifas y comisiones de los brókers.- De la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el principal valor agregado de un bróker radica en el conocimiento que tiene de la industria y los contactos con los que cuenta, lo

⁴⁹³ Información visible a folio 022667 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁴ Información visible a folio 024236 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁵ Información visible a folio 024248 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁶ Información visible a folio 024242 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁷ Información visible a folio 024243 del EXPEDIENTE

⁴⁹⁸ Información visible a folio 024236 del EXPEDIENTE

⁴⁹⁹ Información visible a folios 024463 y 024465 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

que le permite facilitar el proceso de negociación entre los NAVIEROS, los USUARIOS y otros brókers, al reducir los riesgos asociados a la contraparte en los contratos de fletamiento.⁵⁰⁰

En PUERTO PROGRESO como en la práctica internacional el bróker bajo cualquier modalidad de contratación cobra una comisión al NAVIERO por sus servicios, esta comisión puede variar entre el 1.25% al 3.25% lo cual se descuenta del monto total del flete facturado por el NAVIERO y se le conoce como *address commission*.⁵⁰¹

Al respecto, para ofrecer su servicio de intermediación para la contratación del servicio de transporte marítimo, el bróker internacional no asume ningún costo adicional a la tarifa establecida en el contrato con el NAVIERO, los costos logísticos ya están incluidos en la tarifa acordada con el NAVIERO.⁵⁰²

Respecto del proceso de negociación de las tarifas por los servicios de transporte marítimo en PUERTO PROGRESO, [REDACTED] el intermediario comercial del NAVIERO [REDACTED] en México, manifestó lo siguiente:

“(...) el proceso de negociación del servicio de intermediación prestado por [REDACTED] se describe a continuación:

- [REDACTED] presenta al fletador [el bróker] una tarifa por el servicio a ser prestado por [REDACTED]
- En caso de que el fletador acepte la tarifa mencionada en el punto anterior, [REDACTED] nomina el buque específico que prestará el servicio.
- Si el fletador [el bróker] no acepta la tarifa presentada, [REDACTED] solicita a [REDACTED] una revisión de la tarifa.”⁵⁰³

De esta manera, se observa que el papel del bróker nacional o internacional es realizar un proceso de negociación de las tarifas para sus USUARIOS finales. Una vez que el bróker acuerda una tarifa con el NAVIERO, la utiliza como base para negociar la tarifa con sus USUARIOS.

Ahora bien, las tarifas que ofrece el bróker nacional o internacional a sus USUARIOS no deberían ser distintas a las tarifas contratada por el NAVIERO, lo anterior de conformidad con las siguientes manifestaciones realizadas por [REDACTED]:

“Con respecto a cómo funciona el “Flujo de Dinero” entre “A” [REDACTED] y “B” [BRÓKER 1], “B” [BRÓKER 1] debe cobrarle a “A” [REDACTED] la misma tarifa de flete estipulada en el contrato de fletamiento con “D” [REDACTED] ya que como se explicó con anterioridad, es práctica común que “B” [BRÓKER 1] cobre una comisión a “D” [REDACTED] que puede variar entre el 1.25% al 3.75%, la cual se descuenta del monto total del flete facturado.”

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

⁵⁰⁰ Información visible a folios 002275 y 002282 del EXPEDIENTE.

⁵⁰¹ Información visible a folios 023091 y 002282 del EXPEDIENTE.

⁵⁰² Información visible a folios 023919 y 023920 del EXPEDIENTE.

⁵⁰³ Información visible a folio 023090 del EXPEDIENTE.



Si la tarifa de flete estipulada en el contrato de fletamiento con “D” [REDACTADO] fuera diferente a la cobrada por “B”[BRÓKER 1] a “A”[REDACTADO], probablemente se incrementaría el costo del flete ocasionando que se saliera del costo de mercado y se perdiera el flete.”⁵⁰⁴ [Énfasis añadido]

Por otra parte, el GIE GRUPO LOGRA manifestó que para el bróker internacional no hay costos adicionales a la tarifa establecida en el contrato con el NAVIERO:

“No, los costos ya están incluidos en la tarifa acordada. El bróker internacional [BRÓKER 1] no asume un costo adicional por concepto de transporte marítimo.

El valor agregado del bróker internacional [BRÓKER 1] es que se compromete a cumplir en el periodo acordado y a no tener un incremento de tarifas de lo ya acordado.”⁵⁰⁵ [Énfasis añadido]

Finalmente, de manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE del GIE GRUPO LOGRA también se observa que en las tarifas acordadas en los contratos de fletamiento ya se incluye el prorratoe de todos los costos en los que pudiera incluir el buque: **“La tarifa por tonelada métrica que cobra por el flete [BRÓKER 1] ya contempla todos los gastos del barco, tanto en el puerto de origen como en el de destino. El derecho de atraque ya viene incluido.”**⁵⁰⁶ [Énfasis añadido]

A continuación, se describen los porcentajes de importación y participación por cada modalidad en PUERTO PROGRESO.

De información que obra en el EXPEDIENTE, para el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis respecto del 100% del volumen de carga de granel agrícola importado vía PUERTO PROGRESO se observa lo siguiente:

- El 54% del volumen de granel agrícola fue atendido mediante la modalidad FOB a través de la celebración de contratos COA⁵⁰⁷, en donde el USUARIO utiliza una doble intermediación con GRUNAPE como bróker nacional y BRÓKER 1 como bróker internacional.⁵⁰⁸

Al respecto, el GIE GRUPO LOGRA manifiesta que, para poder prestar los servicios solicitados por los USUARIOS, **“GRUNAPE contrata los servicios de transporte marítimo**

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁵⁰⁴ Información visible a folio 023448 del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁵ Información visible a folio 023920 del EXPEDIENTE

⁵⁰⁶ Información visible a folio 023920 del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁷ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del DICTAMEN. Dicho porcentaje fue estimado con base en la participación de mercado de los USUARIOS que atiende GRUNAPE. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2** del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁵⁰⁸ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, del EXPEDIENTE. Dicho porcentaje fue estimado con base en la participación de mercado de los USUARIOS que atiende GRUNAPE. Véase las secciones **Conformación del “Anexo 2 LOGRA”, Conformación del “Anexo marítimo Naviero” y Conformación del “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



025383

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

por medio de los brokers internacionales únicamente bajo la modalidad de *contract of affreightment [COA]*.⁵⁰⁹

- El 34% del volumen de granel agrícola⁵¹⁰ fue atendido mediante la modalidad CIF a través de la celebración de contratos por viaje, en donde el USUARIO [REDACTED] *, a través de su proveedor contrata a BRÓKER 1 como único intermediario entre el proveedor de grano de dicho USUARIO y el NAVIERO⁵¹¹. De esta manera, BRÓKER 1 detenta el 100% de la intermediación marítima internacional en PUERTO PROGRESO, mediante la celebración de contratos por viaje en la modalidad CIF para dicho USUARIO. De esta forma, el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1 detenta el 88% de participación en volumen de granel agrícola importado vía PUERTO PROGRESO, porcentaje que corresponde a la suma del 54% atendido mediante la modalidad FOB a través de la celebración de contratos COA y 34% atendido mediante la modalidad CIF a través de la celebración de contratos por viaje.

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que, BRÓKER 1 fungió como el bróker internacional que prestó los servicios de transporte marítimo al USUARIO [REDACTED] * mediante la celebración de contratos por viaje con la intermediación de su proveedor de grano.⁵¹²

- El 6% del volumen de granel agrícola fue atendido mediante la modalidad CFR en donde el USUARIO [REDACTED] * a través de su proveedor gestiona y contrata el flete marítimo.⁵¹³

De información, que obra en el EXPEDIENTE, dicho USUARIO manifestó que nunca ha requerido los servicios de intermediación marítima con el GIE GRUPO LOGRA,⁵¹⁴ *

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁵⁰⁹ Información visible a folio 023416 del EXPEDIENTE.

⁵¹⁰ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Dicho porcentaje fue estimado con base en la participación de mercado del USUARIO [REDACTED] * quienes únicamente realizan su compra de grano mediante la modalidad CIF. Véase las secciones **Participación de USUARIOS** y **Conformación del “Anexo 2 LOGRA” del Anexo 2 del DICTAMEN**.

⁵¹¹ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, del EXPEDIENTE. Dicho porcentaje fue estimado con base en la participación de mercado del USUARIO [REDACTED] * [REDACTED] quienes únicamente realizan su compra de grano mediante la modalidad CIF y tomando como referencia la modalidad de contratación del transporte marítimo reportada por [REDACTED] *. Véase las secciones **Participación de USUARIOS**, **Conformación del “Anexo 2 LOGRA”**, **Conformación del “Anexo marítimo Naviero”** y **Conformación del “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN.

⁵¹² Información visible a folios 022668 y 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” del EXPEDIENTE.

⁵¹³ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”.

* Véase las secciones **Participación de USUARIOS** y **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

⁵¹⁴ Información visible a folio 024244 del EXPEDIENTE.

025384



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

- Finalmente, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, el restante 6% del volumen de granel agrícola importado vía PUERTO PROGRESO se infiere que es importado bajo las modalidades CIF o CFR y que el servicio de intermediación marítima o el transporte marítimo fue realizado directamente por los proveedores de grano, por ejemplo, [REDACTED] entre otros.⁵¹⁶

Cabe resaltar que este porcentaje se explica por circunstancias no recurrentes de las necesidades de los USUARIOS, como rutas inusuales de USUARIOS que han importado esporádicamente a lo largo del periodo.⁵¹⁷

Lo anterior, se resume en las gráficas siguientes:

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁵¹⁵ Información visible a folio 024469 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “AnexoB_13Marzo”.

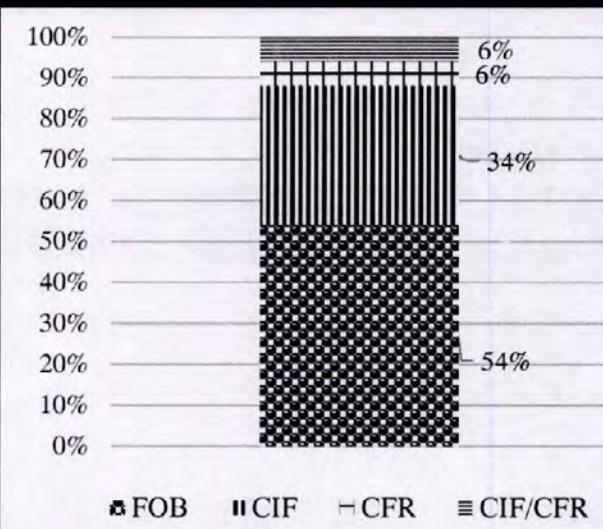
⁵¹⁶ Información visible a folios 021932, carpeta electrónica “Numeral 36” y 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Dicho porcentaje fue estimado con base en los manifiestos de carga, así como la participación conjunta que tuvieron todos aquellos USUARIOS que no contrataron con GRUNAPE ni BRÓKER 1, véase la sección **Participación de USUARIOS**. Como se aprecia en la tabla **Participación de los USUARIOS en compras bajo la modalidad FOB**, discrecionalmente algunos USUARIOS que realizaban su compra mediante la modalidad FOB, realizaron también discrecionalmente sus compras mediante otras modalidades.

⁵¹⁷ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Dicho porcentaje fue estimado con base en la participación de mercado de diversos USUARIOS; por ejemplo, los USUARIOS catalogados como “Otros” importaron discrecionalmente solo en algunos años, o incluso USUARIOS que realizaron sus compras bajo la modalidad FOB discrecionalmente utilizaron algún otro *incoterm*. Véase las secciones **Participación de USUARIOS** y **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

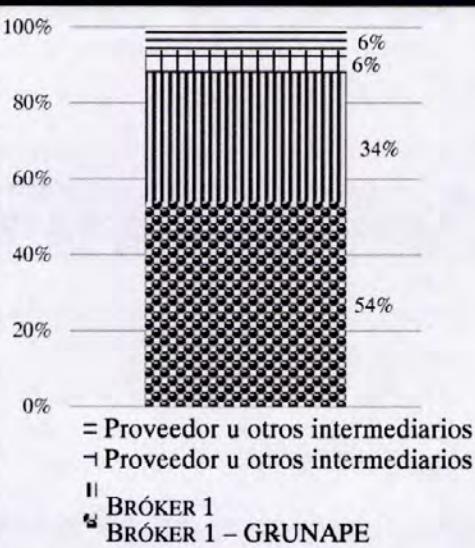
VERSIÓN PÚBLICA

Porcentajes del volumen de granel agrícola importado vía PUERTO PROGRESO según modalidades incoterm y según brókers

Porcentajes de las modalidades utilizadas en PUERTO PROGRESO (medido en volumen).



Participación de los intermediarios en PUERTO PROGRESO (medido en volumen).



Conclusión.- De lo anterior, se desprende que todos los USUARIOS que importan carga de granel agrícola a través de PUERTO PROGRESO lo hacen mediante el uso de la intermediación, ya sea a través de brókers o de sus proveedores.

Además, respecto de las participaciones se observa que en PUERTO PROGRESO al menos para el 88% del volumen de granel agrícola importado por los USUARIOS, se utilizó el servicio de intermediación marítima provisto por el GIE GRUPO LOGRA para contratar el servicio de transporte marítimo por la modalidad CIF y FOB, esto es así toda vez que no existe tráfico de líneas regulares que puedan atender la demanda de los USUARIOS y estos se atienden únicamente mediante servicios de fletamiento.⁵¹⁸

De esta manera, el GIE GRUPO LOGRA a través de BRÓKER 1 y GRUNAPE detenta el 54% de la participación respecto del volumen de la carga de granel agrícola en el servicio de intermediación marítima cuando el USUARIO utiliza la modalidad FOB, y de manera adicional el 34% de la participación en volumen en el servicio de intermediación marítima cuando el USUARIO utiliza la modalidad CIF. Lo anterior, da una participación total promedio (medido en volumen) para el GIE

⁵¹⁸ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DEX (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.



GRUPO LOGRA del 88% en el servicio de intermediación marítima para la movilización de granel agrícola durante todo el periodo de dos mil diez al dos mil diecisésis.

VIII.2. Características de los servicios portuarios a las embarcaciones

De conformidad con el artículo 2 fracción VII de la LP son servicios portuarios: “*Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros medios de transporte.*”

A su vez, de conformidad con el artículo 44 de la LP, los servicios portuarios se clasifican en:

Tabla. Clasificación de los servicios portuarios a las embarcaciones

Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna:	Servicios generales a las embarcaciones: ⁵¹⁹
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotaje ▪ Remolque ▪ Amarre de cabos ▪ Lanchaje 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avituallamiento ▪ Agua potable ▪ Combustible ▪ Comunicación ▪ Electricidad ▪ Recolección de basura o desechos ▪ Eliminación de aguas residuales
Servicios de maniobras para las transferencias de bienes o mercancías:⁵²⁰	
a. Carga b. Descarga c. Alijo	d. Almacenaje e. Estiba f. Acarreo dentro del puerto

VIII.2.1. Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna y servicios generales a las embarcaciones

i) **Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna.** Los servicios para realizar operaciones de navegación interna son los que permiten que la embarcación ingrese bajo condiciones de seguridad a la zona de atraque, los cuales consisten en: Remolque,⁵²¹ Pilotaje,⁵²² Lanchaje,⁵²³ y Amarre de cabos⁵²⁴ los cuales estarán sujetos a regulación tarifaria que se explicó en la sección de **Marco Jurídico General aplicable al MERCADO INVESTIGADO**.

⁵¹⁹ Los requisitos que deberán cumplir los prestadores de este tipo de servicios se establecen en la REGLA DE OPERACIÓN 70.

⁵²⁰ Para la prestación de este tipo de servicios, se requerirá un contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

⁵²¹ Información visible a folio 023273 del EXPEDIENTE.

⁵²² Información visible a folios 023273 y 023274 del EXPEDIENTE.

⁵²³ Información visible a folio 023274 del EXPEDIENTE.

⁵²⁴ Información visible a folio 024274 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

ii) Servicios Generales a las Embarcaciones. De conformidad con lo establecido en el artículo 73 del RLP, los servicios generales a las embarcaciones son: el avituallamiento que comprende la entrega de provisiones a los buques; el de agua potable; combustible y lubricantes; comunicación telefónica, facsimilar o télex; energía eléctrica al barco y a las áreas de maniobras de las mercancías que cargue o descargue; la recolección de basura y desechos; la eliminación de aguas residuales; lavandería, las reparaciones a flote y los demás que la SCT determine. Estos servicios se ofrecen a la embarcación y su tripulación durante su estadía en el puerto.

Los servicios generales a las embarcaciones son prestados por personas físicas o morales a quienes les otorgue permiso la SCT o tengan celebrado el contrato respectivo con el ADMINISTRADOR PORTUARIO.

VIII.2.2. Características de los servicios portuarios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías en PUERTO PROGRESO.

Los servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías son las actividades que se realizan entre la embarcación, patio-almacén y el vehículo que se encargará de la salida o entrada de la mercancía de PUERTO PROGRESO. Dichos servicios consisten en: Carga y Descarga, Alijo, Almacenaje, Estiba y Acarreo dentro del puerto, y son utilizados por todos los USUARIOS que importan en las modalidades FOB, CIF y CFR, previamente mencionados.⁵²⁵

Estas actividades se realizan en una instalación portuaria⁵²⁶ construida sobre la superficie terrestre de PUERTO PROGRESO, con apoyo de equipos fijos (almacenes, bodegas, silos, tolvas, etcétera) y móviles (grúas, almejas y vehículos).

Los tipos de carga que se transfieren a través de los servicios de maniobra dentro del MERCADO INVESTIGADO consisten en:

- i) Carga de granel agrícola.-** La carga de granel agrícola es un tipo de carga a granel sólido de tipo homogéneo. El manejo del granel sólido se puede realizar a través de tolvas, almejas y de igual forma se puede manipular este tipo de carga por medio de equipos succionadores y/o de bandas transportadoras.⁵²⁷ De información que obra en el EXPEDIENTE, el 100% de la carga de granel agrícola que se atiende en PUERTO PROGRESO es únicamente de importación.⁵²⁸
- ii) Carga general.-** La carga general es toda aquella de distinta naturaleza a la carga de granel agrícola que puede ser sólida, líquida o gaseosa. Debe estar correctamente estibada, además

⁵²⁵ Artículo 44 LP.

⁵²⁶ De acuerdo con el artículo primero de la LP una instalación portuaria comprende a las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de las embarcaciones.

⁵²⁷ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo dos mil quince, publicado por la SCT".

⁵²⁸ Información visible a folio 023435, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx", del EXPEDIENTE. Únicamente se observa carga proveniente de otros puertos hacia PUERTO PROGRESO. Véase la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



VERSIÓN PÚBLICA

debe ser tratada como una unidad. La carga general, a su vez se divide en:⁵²⁹ i) carga con embalaje;⁵³⁰ ii) carga suelta, sin embalaje,⁵³¹ y iii) carga unitarizada.⁵³² Los principales productos considerados como carga general son: varilla, alambrón, piezas de maquinaria, refacciones, zeolita, azúcar, tubos, etcétera.⁵³³ De información que obra en el EXPEDIENTE, se estima que aproximadamente el 28% del volumen de carga general que se atiende en PUERTO PROGRESO es de importación, mientras que el restante 72% es de exportación.⁵³⁴

Asimismo, los servicios de maniobras para la carga de granel agrícola se pueden realizar en las terminales de usos múltiples o en una terminal especializada para este tipo de carga, pues es un tipo de carga a granel sólido y homogéneo. Por su parte, los servicios de maniobras para la carga general se prestan en las terminales de usos múltiples de PUERTO PROGRESO, pues este tipo de carga tiene características heterogéneas.

Q *PR*
al

A continuación, se presenta una descripción de las INSTALACIONES PORTUARIAS habilitadas para prestar los servicios de maniobras a la carga general y carga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO (véase la sección de Terminales portuarias).

- **Maniobras en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA:**

i) Maniobras de granel agrícola en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA.- Los procedimientos de maniobras de granel agrícola, al tratarse de mercancía de naturaleza sólida y homogénea, se realizan a través del uso de almejas y tolvas idénticas a las utilizadas en la TERMINAL ESPECIALIZADA, que son instaladas en la TERMINAL PÚBLICA. Las maniobras de descarga se realizan directamente de la embarcación a los camiones

⁵²⁹ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, página diecisiete del archivo electrónico denominado “*Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo dos mil quince, publicado por la SCT*”.

⁵³⁰ Es aquella que por sus características y para ser estibada, con seguridad requiere de la protección de un recipiente o embalaje. Por ejemplo, cajas de conservas alimenticias, cajones de repuestos para maquinaria, tambores con aceites comestibles, bidones con químicos, etcétera. Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “*Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo dos mil quince, publicado por la SCT*”.

⁵³¹ Es la carga que no necesita embalaje, por ejemplo, planchas de hierro, rieles, tubos, llantas, piezas, etc., carga paletizada (mercancías de una misma clase agrupadas y aseguradas sobre unas paletas, formando un solo bulto, listo para manipularlo con mayor rapidez). Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “*Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo dos mil quince, publicado por la SCT*”.

⁵³² Se da cuando determinada carga general se agrupa y embala haciendo un solo bulto para manipularlo en una sola operación con el propósito de agilizar su estiba, es aquella carga compuesta de artículos individuales, los cuales se agrupan en unidades como pallets o contenedores, se puede paletizar o preslingar. Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “*Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo dos mil quince, publicado por la SCT*”.

⁵³³ Información visible a folio 021520 del EXPEDIENTE.

⁵³⁴ Información visible a folio 019556, archivo en formato electrónico denominado “Numeral 36”, del EXPEDIENTE. Cifra estimada con base en el volumen que atiende GESTIÓN Y SERVICIOS.

VERSIÓN PÚBLICA

(MANIOBRA DIRECTA) al no existir en la TERMINAL PÚBLICA equipo especializado como bandas y silos.

ii) **Maniobras de carga general en la TERMINAL PÚBLICA.**- Los procedimientos de maniobras de transbordo de carga general, así como los equipos necesarios para ellos, dependen de las naturaleza y características exclusivas de cada tipo de producto que arriban al puerto (zeolita, varilla, alambrón, azúcar, etcétera), así como de la forma en que viene estibado. Por lo anterior, las velocidades y ritmos de descarga difieren entre tipo de carga a maniobrar y el equipo utilizado en dicha maniobra.⁵³⁵

• **Maniobras en la TERMINAL ESPECIALIZADA:**

El manejo del granel agrícola, al tratarse de mercancía de naturaleza sólida y homogénea, puede realizarse a través de procedimientos estandarizados y equipos especializados que permiten incrementar las velocidades y ritmos de descarga. Los equipos utilizados para el transbordo de la carga consisten en almejas, tolvas, succionadoras y bandas transportadoras.⁵³⁶ En la TERMINAL ESPECIALIZADA, se pueden realizar dos tipos de maniobras de transbordo para el mismo buque:

i) **Maniobras hacia camión en la TERMINAL ESPECIALIZADA o MANIOBRA DIRECTA.**- En la TERMINAL ESPECIALIZADA la descarga puede ser directa a camión mediante el uso de almejas y tolvas, de forma similar a la descarga de granel agrícola que se realiza en la TERMINAL PÚBLICA.⁵³⁷

ii) **Maniobras hacia almacén en la TERMINAL ESPECIALIZADA.** - La MANIOBRA ESPECIALIZADA⁵³⁸ consiste en dos tipos de maniobras. La primera consiste en la descarga de los granos de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas del mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento.⁵³⁹ La segunda maniobra consiste en el reclamo de los granos almacenados

⁵³⁵ Información visible a folio 019556 del EXPEDIENTE, archivos electrónicos denominados "Numeral 13.iv Manual de Operaciones por tipo de carga GSPM" y "Numeral 36".

⁵³⁶ Información visible a folio 024222 del EXPEDIENTE, página diecisiete del archivo electrónico denominado "Prontuario del servicio de transporte marítimo regular entre México y el mundo dos mil quince, publicado por la SCT".

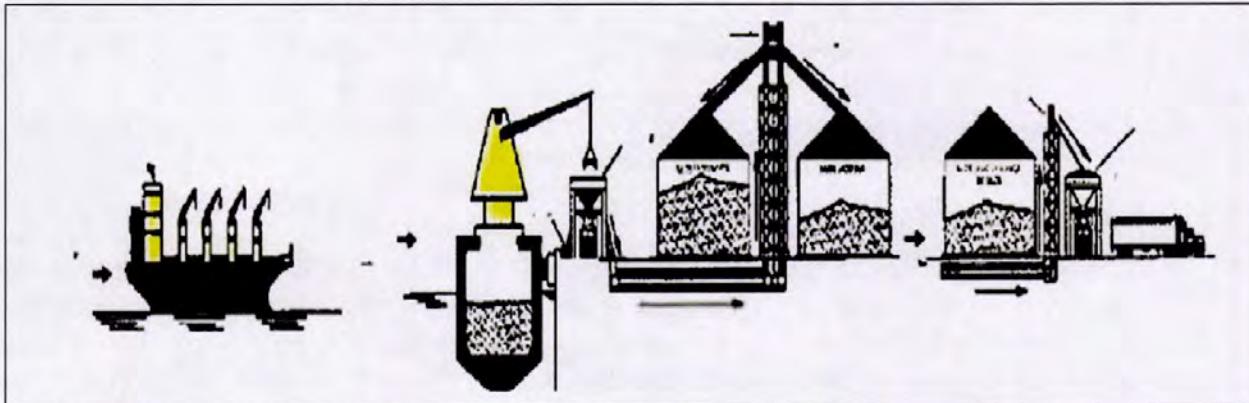
⁵³⁷ Información visible a folios 002301 y 002302 del EXPEDIENTE.

⁵³⁸ De conformidad con el registro de tarifas para maniobras, este tipo de maniobras se catalogan como "maniobras reguladas" y por definición "consisten en descargar una embarcación con continuidad y con alto ritmo de descarga utilizando las grúas del buque, enviando una parte directamente al cliente de acuerdo a su capacidad de recepción, y el restante se envía a silos, los cuales sirven como vaso regulador para luego sacarla y enviarla al cliente en cuanto el buque se termina de operar y cesa la entrega directa al cliente". Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, página siete del documento electrónico denominado "TARIFAS MULTISUR" contenido en la carpeta denominada "20 ANEXO VEINTE (Numeral 44)".

⁵³⁹ Información visible a folio 002276 del EXPEDIENTE.

en los silos mediante un mecanismo que alimenta a un elevador mecánico de granos hasta las tolvas de llenado de camiones⁵⁴⁰.

MANIOBRA ESPECIALIZADA



R
M
al

Servicios de almacenaje y custodia.- Los USUARIOS que descarguen sus mercancías en la TERMINAL ESPECIALIZADA tienen la opción de contratar de manera directa con MULTISUR, la guarda de sus mercancías en los almacenes de depósito que existen en PUERTO PROGRESO, con el fin de que la descarga del buque sea más rápida y, en consecuencia, sus costos por la permanencia del buque sean menores. El cobro por el servicio de almacenaje y custodia debe ser gratuito en mercancías de importación durante siete días,⁵⁴¹ en caso de que la carga permanezca más tiempo, el cobro no puede ser mayor a la tarifa regulada por la SCT, y es en función de aplicar la tarifa al tonelaje almacenado por día.⁵⁴²

Durante el plazo en el que se permite el almacenamiento y custodia gratuita de las mercancías, solamente se pagarán el servicio de manejo de las mismas y las maniobras para el reconocimiento previo.⁵⁴³ En este sentido, cuando se realizan las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS en la TERMINAL ESPECIALIZADA y se hace uso de los silos (o bodegas), la Ley de Aduanas, por tratarse de un recinto fiscalizado otorga siete días libres de almacenamiento.⁵⁴⁴

Ahora bien, de conformidad con el registro de tarifas de maniobras, la tarifa registrada por MULTISUR es de noventa y cinco pesos \$95.00/TM para dos mil quince, para la MANIOBRA ESPECIALIZADA y ya incluye tres pesos (\$3.00/TM) por concepto de manejo y custodia del producto que se almacena temporalmente durante la operación (ALMACENAMIENTO TEMPORAL o

⁵⁴⁰ Información visible a folio 002276 del EXPEDIENTE.

⁵⁴¹ De conformidad con el artículo 15, fracción V, de la LA.

⁵⁴² Información visible a folios 002281 y 002282 del EXPEDIENTE.

⁵⁴³ De conformidad con el artículo 15, fracción V, de la LA.

⁵⁴⁴ De conformidad con el artículo 15, fracción V, numeral a), de la LA.



025391

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

TRANSITORIO),⁵⁴⁵ razón por la cual el ALMACENAMIENTO TEMPORAL es inherente a la prestación del servicio de MANIOBRAS ESPECIALIZADAS.

VIII.2.3. Oferta de los servicios portuarios en el MERCADO INVESTIGADO

API PROGRESO, de conformidad con su TÍTULO DE CONCESIÓN y su facultad para celebrar contratos con terceros para la operación de terminales y prestación de servicios portuarios, actualmente ha celebrado los siguientes contratos:

- Contrato de Cesión Parcial de Derechos,⁵⁴⁶ entre API PROGRESO y MULTISUR, integrante del GIE GRUPO LOGRA, de fecha diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y cinco que tuvo por objeto, entre otras cosas, construir, aprovechar y explotar una terminal portuaria de uso público de manera exclusiva, que se destinaría a la construcción de una terminal especializada para el manejo de granel agrícola en PUERTO PROGRESO (véase la sección MULTISUR para una explicación detallada de los contratos de MULTISUR).
- Contrato de Prestación de Servicios Portuarios para granel agrícola y carga general,⁵⁴⁷ entre API PROGRESO y MULTISUR, integrante del GIE GRUPO LOGRA, de fecha veintinueve de junio de mil novecientos noventa y cinco que tuvo por objeto la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la LP, los cuales puede entender tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA (véase la sección MULTISUR para una explicación detallada de los contratos de MULTISUR).
- Contrato de prestación de servicios portuarios para granel agrícola y carga general entre API PROGRESO y NAVEGA PROGRESO de fecha veintinueve de junio de mil novecientos

⁵⁴⁵ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, página seis del documento electrónico denominado "TARIFAS MULTISUR", en la carpeta denominada "20 ANEXO VEINTE (Numeral 44)".

⁵⁴⁶ En el contrato de diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y cinco se estableció un área cesionada de 2,997.75 m² que comprendía las instalaciones, obras de infraestructuras, edificaciones, superestructura, equipo y demás bienes adheridos a ella en forma permanente. El dos de enero de mil novecientos noventa y ocho se celebró un contrato modificadorio que tuvo por objeto ampliar a 3,439 m² el área cesionada. Posteriormente, de acuerdo con el PMDP-2020 se celebró un segundo Contrato de Cesión Parcial de Derechos el veintidós de junio del año dos mil, donde se reubicaron las instalaciones de la TERMINAL ESPECIALIZADA en una nueva superficie de 5,000 m². El primero de noviembre del año dos mil uno, se celebró un convenio modificadorio, el cual tuvo por objeto ampliar el área cesionada a 6,000 m². Posteriormente, el quince de junio de dos mil cuatro y el catorce de noviembre de dos mil ocho se celebraron convenios modificadorios en la cláusula de contraprestación. El treinta de enero del año dos mil quince se convino formalizar la prórroga por un periodo de quince años, concluyendo el veintitrés de junio del dos mil treinta. Finalmente, el veintiuno de agosto del año dos mil quince, se celebró convenio modificadorio que tuvo por objeto ampliar el área cesionada a 26,639.75 m², así como modificar la contraprestación de API PROGRESO: a) una parte fija de seiscientos veintinueve mil sesenta y cuatro punto treinta y ocho pesos M/N (\$629,064.38) más el Impuesto al Valor Agregado, y b) una parte variable de 34.00% de la tarifa de muellaje. Información visible de folio 003133 a 003226 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁷ El quince de junio del año dos mil cuatro se realizó convenio modificadorio en la delimitación del área cesionada. El seis de julio del año dos mil cinco se prorrogó por diez años más, y el veintitrés de marzo del año dos mil quince se volvió a prorrogar por diez años más, concluyendo el treinta de junio del año dos mil veinticinco. Información visible de folio 003133 a 003226 del EXPEDIENTE.

* Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

noventa y cinco por un periodo de diez años, que tuvo por objeto la recepción, carga, descarga y despacho de mercancía en general unitizada, fraccionada o en graneles, agrícolas o minerales y su almacenamiento, así como el llenado/vaciado de contenedores convencionales o refrigerados. Posteriormente, API PROGRESO y NAVEGA PROGRESO, celebraron un convenio de modificación y prórroga al contrato original, contado a partir del veintinueve de junio de dos mil cinco, concluyendo el veintinueve de junio de dos mil quince. El cinco de marzo de dos mil catorce, NAVEGA PROGRESO solicitó a API PROGRESO la terminación anticipada de su contrato.⁵⁴⁸

- Contrato de Prestación de Servicios Portuarios para granel agrícola y carga general,⁵⁴⁹ entre API PROGRESO y GESTIÓN Y SERVICIOS de fecha veintiséis de julio del dos mil once con una vigencia de diez años prorrogables a solicitud del interesado, por virtud del cual API PROGRESO le cedió el derecho de prestar el servicio portuario de maniobras que se menciona en la fracción III del artículo 44 de la LP, en las áreas de uso común y las terminales públicas en PUERTO PROGRESO (véase la sección **Terminales de usos Múltiples**).⁵⁵⁰

*Q
P
al*
De lo expuesto se observa que actualmente existen dos prestadores del servicio portuario de maniobras, tanto de granel agrícola como de carga general, en PUERTO PROGRESO: i) MULTISUR que puede atender la carga de granel agrícola tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA, y ii) GESTIÓN Y SERVICIOS que puede atender carga general y granel agrícola en las terminales públicas.

En la gráfica siguiente, se muestra la participación en toneladas respecto de los servicios de maniobras de carga general de dos mil diez a dos mil dieciséis.

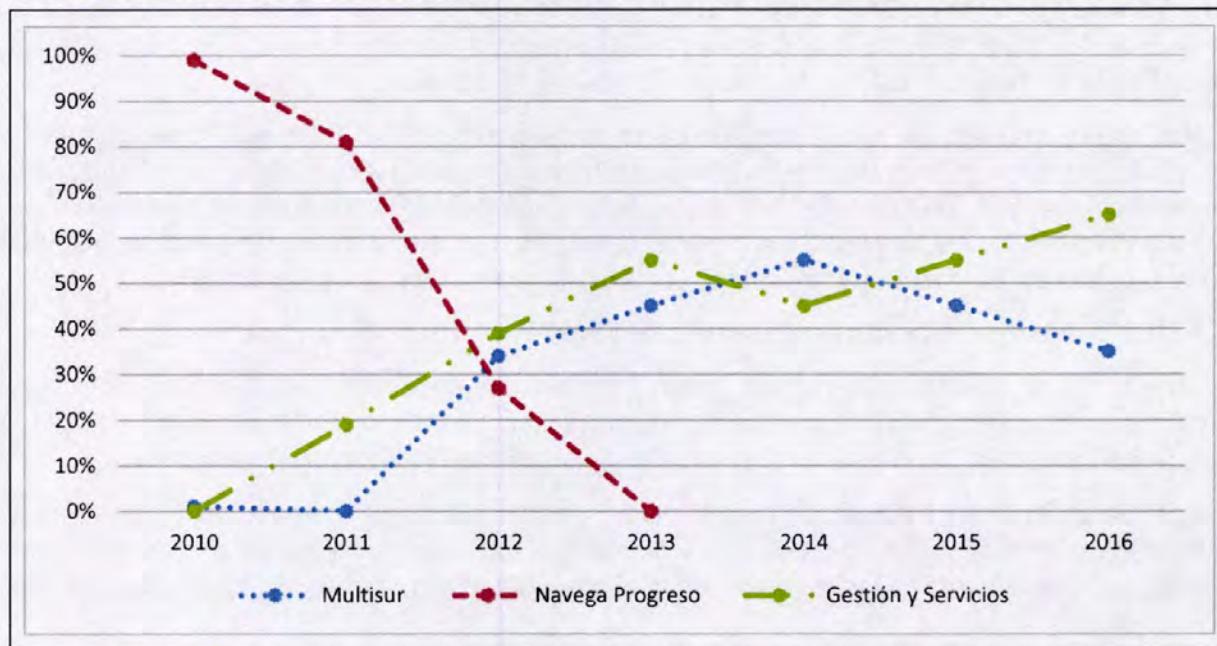
[ESPACIO SIN TEXTO]

⁵⁴⁸ De actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, NAVEGA PROGRESO manifiesta que dada la escasa demanda en carga general, ya no era redituable por cuestiones económicas y comenzó a tener menos participación por lo que pidió la terminación anticipada de su contrato. Información visible a folios 019146 y 021562, carpeta electrónica “9 ANEXO NUEVE (Numeral 12)”, subcarpeta electrónica “Navega”, archivo electrónico “TERMINACIÓN ANCIPADA CONTRATO NAVEGA ok” del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁹ De fecha veintiséis de julio del dos mil once con una vigencia de diez años prorrogables a solicitud del interesado.

⁵⁵⁰ Información visible a folios 019536 y 019556, archivo en formato electrónico denominado “Numeral 10 Contrato de Maniobras 2011 07 01”, del EXPEDIENTE.

Gráfica. Participación de mercado en el servicio de maniobras de carga general⁵⁵¹



De la gráfica anterior se observa que tres maniobristas prestaban el servicio de maniobra para carga general en el año dos mil doce. De información que obra en el EXPEDIENTE, se cuentan con datos hasta el año dos mil trece en el que NAVEGA PROGRESO dejó de prestar dicho servicio, derivado de que su participación fue en decremento y ya no era redituable por cuestiones económicas.⁵⁵² Los otros maniobristas, GESTIÓN Y SERVICIOS y el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, hasta el año dos mil diecisésis ostentaban una participación del 65% y 35% respectivamente en el servicio de maniobra de carga general.

Ahora bien, respecto del servicio de maniobras para carga de granel agrícola, de información que obra en el EXPEDIENTE, en el mismo periodo únicamente MULTISUR ha operado carga de granel agrícola tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA en PUERTO PROGRESO, por lo que su participación es del 100%.⁵⁵³

VIII.2.4. Tarifas de los servicios de maniobras para granel agrícola

En PUERTO PROGRESO, las tarifas registradas por MULTISUR para sus maniobras de granel agrícola son una actualización, que justifica en inflación, de las tarifas determinadas previo al inicio de operaciones de MULTISUR como cesionario de la TERMINAL ESPECIALIZADA. Antes de que MULTISUR realizara las maniobras en PUERTO PROGRESO en el año mil novecientos noventa y

⁵⁵¹ Información visible a folios 021524 al 021527 del EXPEDIENTE.

⁵⁵² Información visible a folio 019146 del EXPEDIENTE.

⁵⁵³ Información visible a folios 021527 y 021528 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

cuatro, los clientes tenían una tarifa que les cobraba la empresa que prestaba ese servicio anteriormente, denominada “Servicios Portuarios”. Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, MULTISUR ha mantenido las tarifas del antiguo prestador “Servicios Portuarios” y las ha actualizado conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor.⁵⁵⁴

Además, se observa que las tarifas efectivamente cobradas por MULTISUR por la prestación de servicios de maniobra para granel agrícola se encuentran por debajo de las tarifas registradas para granel agrícola ante la SCT. Se observa que se han aplicado descuentos sobre dichas tarifas, en promedio del 33% durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete (véase **Gráfica. Tarifas para el servicio de MANIOBRA ESPECIALIZADA (pesos por tonelada y porcentaje)**)⁵⁵⁵.

VIII.3. Características del transporte terrestre

A continuación, se describen las características generales de los servicios de transporte terrestre, específicamente los principales elementos que determinan la oferta y demanda de dichos servicios, así como los instrumentos necesarios para prestar dicho servicio en PUERTO PROGRESO.

Al encontrarse PUERTO PROGRESO a siete punto cinco kilómetros mar adentro y no existir infraestructura ferroviaria, los USUARIOS requieren del uso de camiones para sacar su carga. Estos camiones realizan la carga en las terminales y la descargan en los puntos de entrega señalados por los USUARIOS.⁵⁵⁶

El proceso de la prestación del servicio de transporte terrestre requiere del posicionamiento de los vehículos en el muelle de descarga,⁵⁵⁷ que para el caso del granel agrícola puede ser en la TERMINAL PÚBLICA o en la TERMINAL ESPECIALIZADA. En la TERMINAL ESPECIALIZADA la descarga puede ser directa o a camión, o a los almacenes para que posteriormente sea cargada en los camiones. Una vez que los camiones se han cargado se realiza el pesaje de los mismos en las básculas; los camiones que son operados en la TERMINAL PÚBLICA deben ser pesados en la báscula ubicada en el muelle público tres, y los operados en la TERMINAL ESPECIALIZADA son pesados en la báscula instalada en dicha terminal por MULTISUR.⁵⁵⁸

Una vez cargada la unidad, ésta se enlona y pesa de nuevo en la báscula para documentar el tonelaje, pasa por el área de aduanas y sale de las instalaciones de PUERTO PROGRESO.⁵⁵⁹

A dicho de API PROGRESO, respecto de si registra el peso de las unidades en la báscula de muelles públicos o en la báscula de la TERMINAL ESPECIALIZADA se observa lo siguiente:

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁵⁵⁴ Información visible a folio 023929 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁵ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “Anexo 33” y “Anexo 34”. El promedio corresponde al descuento promedio que el GIE GRUPO LOGRA aplica a todos los USUARIOS.

⁵⁵⁶ Información visible a folio 002282 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁷ Información visible a folio 002283 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁸ Información visible a folios 002279 y 002281 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁹ Información visible a folio 019731 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

“La API PROGRESO no registra el peso en báscula de las unidades de granel agrícola, en virtud de que, al ser el cessionario, el maniobrista así como el encargado del transporte y en general encargado de la logística del servicio ellos son los encargados de realizar dicho pesaje. Pero también son los responsables de absorber las mermas en destino. Esto es así, debido a que MULTISUR, al ser un operador logístico integral, busca otorgarle certeza al cliente, siendo que el producto se entrega hasta su bodega de destino, por lo que MULTISUR se compromete a absorber la merma del producto -en beneficio del mismo cliente.”⁵⁶⁰[Énfasis añadido]

Así, en el caso de la TERMINAL ESPECIALIZADA, tanto el maniobrista como el encargado del transporte y en general el encargado de la logística del servicio, realizan dicho pesaje y son los responsables de absorber el costo derivado de las mermas en destino,⁵⁶¹ y lo mismo aplica para la TERMINAL PÚBLICA.

VIII.3.1. Oferta de los servicios de transporte terrestre en el MERCADO INVESTIGADO

Para poder ofrecer el servicio de transporte terrestre de carga en PUERTO PROGRESO se deben cumplir con todos los requisitos que establece el trámite denominado “Permiso o Alta de Vehículo para la Operación del Servicio de Autotransporte Federal de Pasajeros, Turismo, Carga y Transporte” de la Dirección General de Autotransporte Federal de la SCT,⁵⁶² y posteriormente se requiere que el transportista cuente con un permiso de autorización para la Operación y Explotación de los Servicios de Autotransporte Federal de Carga en Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, expedido por la SCT.⁵⁶³

Para el acceso de vehículos al recinto portuario, se debe acreditar ante la API PROGRESO que la unidad y operador cuentan con una póliza de seguro vigente, se debe llenar un formato con datos de placas y número de unidad, mostrar la tarjeta de circulación, factura y/o carta factura que acredite la propiedad de la unidad, así como la licencia del operador vigente.⁵⁶⁴

Una vez acreditados los requisitos anteriores, la API PROGRESO emite tarjetones que serán obligatorios para el acceso del autotransporte de carga ya sea general o de granel agrícola.⁵⁶⁵ Los permisos de acceso al RECINTO PORTUARIO son por el tiempo que la API PROGRESO determine y generalmente, la vigencia del permiso se considera de acuerdo con la vigencia de los documentos verificados.⁵⁶⁶

⁵⁶⁰ Información visible a folio 021559 del EXPEDIENTE.

⁵⁶¹ Información visible a folio 021559 del EXPEDIENTE.

⁵⁶² Información visible a folio 002264 del EXPEDIENTE, dentro de los principales requisitos se encuentran: i) acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo, por ejemplo, con un contrato de arrendamiento, ii) póliza de seguro, iii) declaración de características del vehículo, iv) rfc del prestador de servicios, entre otros.

⁵⁶³ Información visible a folio 002274 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁴ Información visible a folios 002306 y 019755 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁵ De conformidad con la REGLA DE OPERACIÓN 21.

⁵⁶⁶ Información visible a folio 002306 del EXPEDIENTE.

025396



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

VIII.3.2. Tarifas del servicio de transporte terrestre

La tarifa de los servicios de transporte terrestre se determina en función de las características propias del producto a transportar, el tiempo necesario y el kilometraje a recorrer.⁵⁶⁷ En particular, dichas tarifas, las cuales se expresan en valores de precio por tonelada, están en función del:⁵⁶⁸ i)

*

VIII.3.3. Modelo de contratación del transporte terrestre de granel agrícola.

De información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que el GIE GRUPO LOGRA a partir del año dos mil catorce, participa directamente en el mercado de transporte terrestre mediante su propia flota TL DEL SUR,⁵⁶⁹ sin embargo previo a este año, utilizaba un modelo de subcontratación.

Modelo de prestación directa del servicio.- De información que obra en el EXPEDIENTE, las tarifas por el servicio de transporte terrestre que ofrece el GIE GRUPO LOGRA mediante su propia flota TL DEL SUR las establece libremente en función de las características propias del producto a transportar, el tiempo y el kilometraje a recorrer.⁵⁷⁰

Modelo de prestación del servicio mediante la subcontratación. – Respecto de esta modalidad de contratación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GIE GRUPO LOGRA en ocasiones no cuenta con el tipo de unidades específicas para el acceso a la planta de algún USUARIO o el USUARIO requiere de mayor número de unidades para el desalojo de la mercancía por cuestiones operativas, o cuando se realizan varias maniobras simultáneas de descarga de buques. Cuando se presenta alguno de esos casos, el GIE GRUPO LOGRA a través de TL DEL SUR contrata el servicio de transporte terrestre con terceros.⁵⁷¹

Ahora bien, cuando el GIE GRUPO LOGRA a través de TL DEL SUR contrata el servicio de transporte terrestre, existe una comisión por coordinar el servicio que GRUNAPE como intermediario les cobra a los prestadores del servicio de transporte terrestre, tales como TL DEL SUR y otras flotas.⁵⁷²

Al respecto,

*

*

*

573

⁵⁶⁷ Información visible a folio 002306 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁸ Información visible a folios 002309 y 002310 del EXPEDIENTE

⁵⁶⁹ Información visible a folio 002245 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁰ Información visible a folio 002306 del EXPEDIENTE.

⁵⁷¹ Información visible a folio 002284 del EXPEDIENTE.

⁵⁷² Información visible a folio 023928 del EXPEDIENTE.

⁵⁷³ Información visible a folios 023425 y 023426 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025397
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

En ambos casos, se observa de la información de los contratos de servicios integrados celebrados con los USUARIOS donde el GIE GRUPO LOGRA prestaba directamente o a través de terceros el servicio de transporte terrestre se estipulaba lo siguiente:

* [REDACTED]
* [REDACTED]
* [REDACTED]

De esta manera, se observa que los USUARIOS * [REDACTED]
* [REDACTED]

Así, se observa que cuando * [REDACTED]
* [REDACTED]

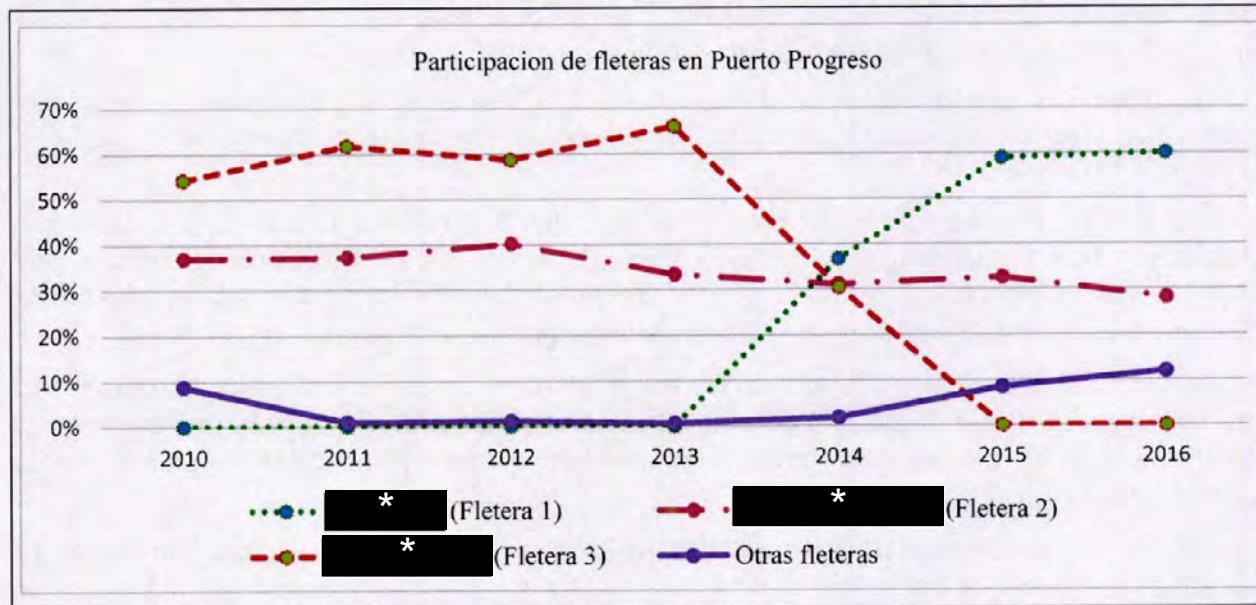
Finalmente, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que han sido pocos los oferentes del servicio de transporte terrestre de carga de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO. Desde dos mil diez al dos mil dieciséis, han operado principalmente: * [REDACTED]
* [REDACTED] y * [REDACTED] como se muestra a continuación en la siguiente gráfica:

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁵⁷⁴ Información visible a folio 023435, carpeta electrónica “Anexo 8”, del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁵ Información visible a folio 023425 del EXPEDIENTE.

Gráfica. Participación en volumen de granel agrícola de las fleteras en PUERTO PROGRESO⁵⁷⁶


Como se observa en la tabla anterior, para el año dos mil diez Fletera 2 contaba aproximadamente con el 54% de la participación respecto del servicio de transporte terrestre, Fletera 3 contaba con aproximadamente el 37% del mercado, mientras que el restante 9% estaba repartido entre otras fleteras. Cabe destacar que Fletera 3 [REDACTADO] * que en promedio importa el 34% del granel agrícola (véase la sección **Participación de USUARIOS**).

Para el año dos mil catorce comienza a ofrecer el servicio de transporte terrestre Fletera 1, y en ese mismo año comenzó a caer la participación de Fletera 3, desapareciendo en su totalidad para el año dos mil quince.

De información que obra en el EXPEDIENTE,

* [REDACTADO] tenía la siguiente participación en Fletera 3:

Serie	A	B	C	D	E	F	G	H
No. Acciones	[REDACTADO]							*
Procentaje	[REDACTADO]							

⁵⁷⁶ Información visible a folios 023435, archivo en formato electrónico denominado "Anexo 2.xlsx", 019755, archivos electrónicos "Anexo 1_Servicios transporte terrestre_2008-2009", "Anexo 1_Servicios transporte terrestre_2010", "Anexo 1_Servicios transporte terrestre_2011-2012-2013" y "Anexo 1_Servicios transporte terrestre_2014" y 023158, archivo electrónico "ANEXO 16.1. [REDACTADO] COFECE" del EXPEDIENTE. Véase la sección **conformación del "Anexo 2 Logra"** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025399

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

No obstante, el diecisiete de abril de dos mil quince, [REDACTED] * realizó la venta de dichas acciones. De igual manera, hasta dicho día [REDACTED] *

[REDACTED] *
3.577
*
[REDACTED]
de API PROGRESO.⁵⁷⁸

Fletera

VIII.4. Demanda de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO

Los USUARIOS requieren de los servicios de transporte marítimo y su intermediación, los servicios portuarios y los servicios de transporte terrestre para trasladar granel agrícola desde los puertos de origen, donde sus proveedores depositan el grano, al PUERTO PROGRESO y de ahí a sus bodegas o almacenes a fin de llevar a cabo sus actividades comerciales.⁵⁷⁹

A continuación, se presenta un diagrama que ilustra las diversas formas con las que los USUARIOS del PUERTO PROGRESO demandan cada uno de los servicios considerados en el MERCADO INVESTIGADO.

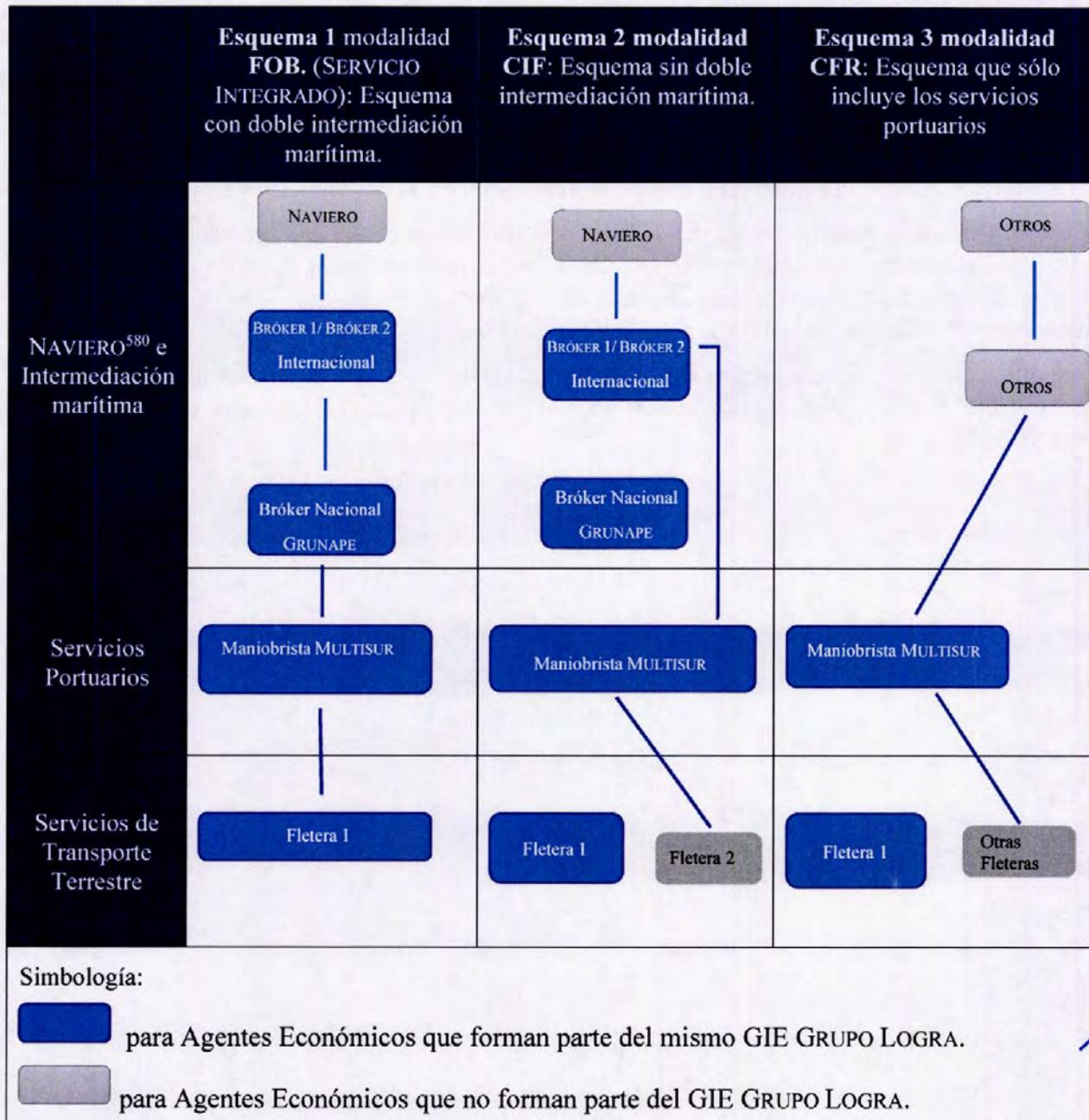
*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁵⁷⁷ Información visible a foja 19755, archivo electrónico “[REDACTED]*”, del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁸ Información visible a foja 19755, archivo electrónico “[REDACTED]*”, del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁹ Información visible a folios 023166 y 023191 del EXPEDIENTE.

Esquemas logísticos en el transporte de carga agrícola a través de PUERTO PROGRESO.


⁵⁸⁰ Persona física o moral que realiza las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad las embarcaciones. Asimismo, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones, o del espacio de éstos.

Como se observa en el diagrama anterior existen tres esquemas en los que se contratan los servicios que componen la cadena logística para la importación de granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO las cuales se explican a continuación:

1. El esquema con doble intermediación marítima, el cual consiste en la doble intermediación mediante un bróker nacional [el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE] y un bróker internacional [el GIE GRUPO LOGRA a través de BRÓKER 1 o BRÓKER 2] para ponerse en contacto con el NAVIERO [REDACTADO *], los servicios portuarios son prestados por el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR y el servicio de transporte terrestre es prestado por el GIE GRUPO LOGRA a través de TL DEL SUR; dicho esquema representa el 54% del volumen de grano movilizado durante el periodo dos mil diez al dos mil dieciséis;
2. El esquema sin doble intermediación marítima, el cual consiste en el uso de únicamente el bróker internacional [el GIE GRUPO LOGRA a través de BRÓKER 1 o BRÓKER 2] para ponerse en contacto con el NAVIERO [REDACTADO *], los servicios portuarios son prestados por el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR y el servicio de transporte terrestre es prestado por [REDACTADO *]. Este tipo de esquema es utilizado [REDACTADO *] y representa el 34% [REDACTADO *]
3. Esquema con solo servicios portuarios, el cual consiste en que el USUARIO no hace uso ni del bróker nacional ni del bróker internacional, los servicios portuarios son prestados por el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR y los servicios de transporte terrestre le son prestados por otros prestadores de servicios; dicho esquema [REDACTADO *] [REDACTADO *] y representa el 6% del volumen de grano movilizado en dos mil dieciséis. Cabe destacar que este modelo [REDACTADO *]
4. Finalmente, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, el restante 6% del volumen se infiere que es importado bajo las modalidades CIF o CFR y que el servicio de intermediación marítima o el transporte marítimo fue realizado directamente por los proveedores de grano

Así, bajo el primer esquema, los USUARIOS pueden contratar los diversos servicios mediante SERVICIO INTEGRADO en la que un solo proveedor, en este caso el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE, les ofrece los servicios de intermediación para la contratación de toda la cadena, es decir del servicio de transporte marítimo, los servicios portuarios y el servicio de transporte terrestre.⁵⁸¹

⁵⁸¹ Información visible a folio 024469, archivo electrónico “AnexoB_13Marzo”, del EXPEDIENTE.

⁵⁸² Información visible a folio 002247 del EXPEDIENTE.



VIII.4.1. Contratación del SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA y modalidad FOB en el PUERTO PROGRESO.

De conformidad con información que obra en el EXPEDIENTE, en promedio para el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis el 54% del volumen total de granel agrícola que se importó vía el PUERTO PROGRESO, fue bajo el servicio denominado SERVICIO INTEGRADO que implica la contratación COA en la modalidad FOB.⁵⁸³ Este servicio que demandan los USUARIOS del GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE y BRÓKER 1 y a partir del año dos mil diecisiete a través de GRUNAPE y BRÓKER 2⁵⁸⁴, se compone por los siguientes servicios que denominan SERVICIO INTEGRADO:

*

*

585

De esta manera, de la definición anterior, se desprende que el llamado SERVICIO INTEGRADO que ofrece el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE consiste en *

* mediante la intervención de GRUNAPE como bróker nacional y BRÓKER 1 o BRÓKER 2 como bróker internacional y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2.⁵⁸⁶

⁵⁸³ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2** del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁵⁸⁴ Información visible de folio 019378 a 019388 del EXPEDIENTE. Véase la sección **BRÓKER 1 y BRÓKER 2**.

⁵⁸⁵ Información visible a folio 023435, archivo electrónico denominado “Anexo 8”, del EXPEDIENTE. Se aclara que no todos los USUARIOS contratan el SERVICIO INTEGRADO con esas mismas características, existen otros casos en los cuales se agregan otros servicios.

⁵⁸⁶ Información visible a folios 019378 al 019388 del EXPEDIENTE. Véase la sección **BRÓKER 1 y BRÓKER 2**.



025403

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Para la prestación de dicho servicio, el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE emite dos tipos de facturas: i) factura por el flete marítimo, y ii) factura por el SERVICIO INTEGRADO. Destaca que, en el segundo tipo de factura, el rubro SERVICIO INTEGRADO incluyen los conceptos de [REDACTED]

* [REDACTED] 587

[REDACTED] mediante la contratación COA en la modalidad FOB.- De la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que hay USUARIOS [REDACTED]

*

De información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que para el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis [REDACTED] USUARIOS⁵⁸⁹ realizaron sus compras de granel agrícola [REDACTED]

[REDACTED] y en promedio durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis adquirieron [REDACTED] del total de la carga de granel agrícola importada vía el PUERTO PROGRESO.⁵⁹⁰

Bajo el esquema [REDACTED] se observa que dichos USUARIOS importan granel agrícola [REDACTED]

*

591

De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, uno de los USUARIOS que realizan [REDACTED] manifiesta que los servicios que [REDACTED]

592

*

⁵⁸⁷ Información visible a folios 023335 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁸ Información visible a folio 023171 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁹ Las denominaciones sociales de dichos USUARIOS son los siguientes: [REDACTED]

*

⁵⁹⁰ Información visible a folio 023435, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx", del EXPEDIENTE. Véase la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁵⁹¹ Información visible a folios 023171 del EXPEDIENTE.

⁵⁹² Información visible a folios 023171 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



*

Asimismo, dichos USUARIOS manifiestan

*

593

Una ventaja adicional que perciben los USUARIOS que contratan un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA es que les permite mitigar la volatilidad de las tarifas del flete marítimo, por lo cual generalmente cierran contratos anuales con el GIE GRUPO LOGRA, en donde éstos le indican el volumen que van a necesitar para ese año. De esta manera, el USUARIO ya tiene conocimiento sobre el precio del transporte marítimo que tendrá durante todo el año. Si los USUARIOS cotizan viaje por viaje, normalmente es más caro y si los precios en el mercado suben, cuya tendencia por lo regular es a subir, es más costoso para el USUARIO.⁵⁹⁴

Así, para evitar riesgos en la fluctuación de sus costos, anualmente los USUARIOS acuerdan tarifas fijas, normalmente para períodos anuales, tanto para los servicios de transportación marítima, como para los servicios de descarga y maniobras de terminal, servicios de agencia aduanal, transportación terrestre y supervisión de las materias primas del muelle a los destinos finales convenidos. Las tarifas son acordadas mediante las expectativas de precios del mercado para el periodo.⁵⁹⁵

VIII.4.2. Contratación del servicio de transporte marítimo y servicio portuario con el GIE GRUPO LOGRA en la modalidad CIF.

En la contratación CIF, el servicio consiste en la entrega del granel agrícola puesto en el PUERTO PROGRESO, incluyendo el costo del seguro y el flete marítimo,⁵⁹⁶ y en este caso corre por cuenta y orden del USUARIO realizar la contratación de los servicios portuarios y servicios de transporte terrestre necesarios para trasladar el grano a sus bodegas o almacenes.

De manifestaciones de los USUARIOS que obran en el EXPEDIENTE, estos prefieren delegar a un tercero la coordinación y contratación de todos y cada uno de los diversos servicios que comprende

⁵⁹³ Información visible a folio 023171 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁴ Información visible a folio 023918 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁵ Información visible a folio 023725 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁶ Información visible a folio 023724 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025405

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

la cadena logística para la importación de granel agrícola, en vez de contratarlo por sí mismos, principalmente por razones de ahorro en costos de transacción:

“Las desventajas que se tendrían en caso de realizar directamente la contratación de cada uno de los servicios de la cadena logística en forma directa, sería [sic] de contratar, y estar coordinando con cada uno de los prestadores de servicio las siguientes actividades: estar pendiente del envío [sic] de las facturas y de los certificados de la carga con el proveedor del grano, coordinar con el prestador del servicio de flete marítimo la llegada del barco al puerto de carga, que éste cumpla con todas las regulaciones, estar pendiente con el agente aduanal del trámite de importación, coordinar con la autoridades de SAGARPA la inspección de grano cuando el barco llegue al puerto de progreso [PUERTO PROGRESO], coordinar la descarga del barco con la empresa maniobrista y con la prestadora del servicio de flete terrestre, entre otros. De esta forma, la intervención de GRUNAPE para la contratación de los diversos servicios de la cadena logística genera ahorros en los costos de dichos servicios.”⁵⁹⁷

Adicional a lo anterior, uno de los principales USUARIOS manifestó que la negociación de la modalidad CIF es poco usual para cargas de granel agrícola.⁵⁹⁸ Las principales razones por las que dichos USUARIOS no optan por esta modalidad, son las siguientes:

- En la modalidad CIF, el proveedor del grano normalmente no presenta por separado el precio del grano y el flete marítimo.⁵⁹⁹
- Cuando recae sobre el USUARIO la responsabilidad de pagar, contratar y gestionar el transporte marítimo, implica controlar los tiempos y costos derivados de esa operación y asegurar en gran medida un envío libre de retrasos, daños a la mercancía o costos extras, e incluso, pagar precios más competitivos:
* [REDACTED]

* [REDACTED]

500

VIII.4.3. Participación de USUARIOS

El siguiente cuadro resume la participación de los USUARIOS durante el periodo dos mil diez a dos mil dieciséis en el PUERTO PROGRESO en el volumen de importación de granel agrícola sin importar la modalidad de contratación:

Tabla. Participación en volumen de los USUARIOS durante el periodo dos mil diez al dos mil dieciséis⁶⁰¹

⁵⁹⁷ Información visible a folio 023728 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁸ Información visible a folio 023724 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁹ Información visible a folio 023725 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁰ Información visible a folio 023168 del EXPEDIENTE.

⁶⁰¹ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Las cifras están redondeadas a un dígito. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

Año		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Promedio 2010-2016
*	(USUARIO 1) ⁶⁰²	11%	15%	14%	16%	15%	19%	20%	16%
*	(USUARIO 2) ⁶⁰³	37%	35%	37%	38%	32%	30%	30%	34% ⁶⁰⁴
*	(USUARIO 3) ⁶⁰⁵	19%	20%	21%	19%	22%	18%	16%	19%
*	(USUARIO 4) ⁶⁰⁶	19%	18%	20%	21%	20%	23%	23%	21%
*	(USUARIO 5) ⁶⁰⁷	10%	7%	5%	5%	6%	5%	7%	6% ⁶⁰⁸
*	(USUARIO 6) ⁶⁰⁹	4%	3%	2%	2%	4%	4%	5%	3%
Otros ⁶¹⁰		1%	3%	0%	0%	4%	2%	0%	1%

Q
W
al 602 En el cálculo de la participación de mercado para el USUARIO 1, se incluyeron las siguientes sociedades:

* [REDACTED] de conformidad con su organigrama corporativo visible a folio 023618, archivo electrónico "Organigramas" [REDACTED], del EXPEDIENTE.

603 En el cálculo de la participación de mercado para el USUARIO 2, se incluyeron las siguientes sociedades:

Información visible a folio 022669 del EXPEDIENTE.

604 El USUARIO 2 únicamente importó bajo la modalidad CIF.

605 En el cálculo de la participación de mercado para el USUARIO 3, se incluyeron las siguientes sociedades: * [REDACTED] de conformidad con su organigrama corporativo que obra en el EXPEDIENTE. Información visible a folio 023189 del EXPEDIENTE.

606 El cálculo de la participación para el USUARIO 4, incluye las siguientes sociedades:

*

[REDACTED] información visible a folio 023435, archivo electrónico "Anexo 6", del EXPEDIENTE.

607 El cálculo de la participación de mercado para el USUARIO 5, incluye las siguientes sociedades:

* [REDACTED] de conformidad con información visible a folio 024113 DEL EXPEDIENTE.

608 El USUARIO 5 únicamente importó bajo la modalidad CFR.

609 El cálculo de la participación para el USUARIO 6 incluye las siguientes sociedades: * [REDACTED] pues figuran de manera indistinta en la base de datos. Información visible a folio 023435, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx", del EXPEDIENTE. Véase la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

610 En esta categoría se incluyeron las siguientes sociedades:

* [REDACTED] Información visible a folio 023435, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx", del EXPEDIENTE. Véase la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

G
J
X

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
--------------	------	------	------	------	------	------	------	------

Finalmente, el siguiente cuadro resume la participación medida en volumen respecto del volumen total que importó cada uno de los USUARIOS en compras bajo la modalidad FOB y que fueron atendidos por el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE mediante contratos COA:

Tabla. Distribución de los USUARIOS en compras bajo la modalidad FOB⁶¹¹

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Promedio 2010-2016
* (USUARIO 1)	93%	87%	93%	96%	100%	100%	87%	94%
* (USUARIO 2)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
* (USUARIO 3)	94%	98%	100%	100%	100%	100%	98%	99%
* (USUARIO 4)	96%	87%	81%	78%	98%	100%	98%	91%
* (USUARIO 5)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
* (USUARIO 6)	49%	50%	0%	0%	56%	100%	100%	71%

Como se señaló anteriormente, las maniobras pueden ser de dos tipos: MANIOBRAS DIRECTAS y MANIOBRAS ESPECIALIZADAS utilizando los silos. Por lo que respecta a estos rubros de modalidad de servicios, la siguiente tabla muestra la distribución por USUARIO del volumen total que descargaron en la modalidad de MANIOBRAS ESPECIALIZADAS, cabe señalar que el resto del porcentaje corresponde a las MANIOBRAS DIRECTAS:

Tabla. Participación de los USUARIOS en MANIOBRAS ESPECIALIZADAS utilizando silos o bodegas.⁶¹²

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Promedio 2010-2016
* (USUARIO 1)	81%	80%	84%	86%	94%	84%	79%	84%
* (USUARIO 2)	71%	70%	76%	58%	58%	50%	41%	60%
* (USUARIO 3)	84%	91%	92%	89%	90%	89%	88%	89%
* (USUARIO 4)	80%	67%	79%	71%	75%	75%	74%	74%

⁶¹¹ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁶¹² Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Las participaciones están ponderadas por las toneladas que movilizó cada USUARIO. Véase la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

025408



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

VERSIÓN PÚBLICA

Expediente IEBC-002-2016

* [REDACTED] (USUARIO 5)	0%	5%	0%	5%	8%	19%	5%	6%
* [REDACTED] (USUARIO 6)	66%	80%	45%	9%	56%	58%	74%	55%
Otros	57%	51%	49%	0%	0%	3%	68%	38%

IX. Determinación del MERCADO RELEVANTE

Acorde a lo descrito en la sección **Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO**, el MERCADO INVESTIGADO comprende los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en el PUERTO PROGRESO, incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su prestación en el PUERTO PROGRESO.

De información que obra en el EXPEDIENTE referente al MERCADO INVESTIGADO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA centrará su análisis en el mercado de servicios portuarios de maniobras de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO, en virtud de los indicios de la existencia de posibles barreras a la competencia y libre concurrencia que generan efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO.

Aunado a lo anterior, de información que obra del EXPEDIENTE se desprende la concurrencia de diversos AGENTES ECONÓMICOS en el manejo de la carga general en el MERCADO INVESTIGADO, tanto en maniobras de descarga como en transporte terrestre y diversas líneas navieras que han atendido este tipo de carga.⁶¹³ Lo anterior a pesar de que el volumen de carga es muy reducido en relación con el volumen total de carga desplazada a través de PUERTO PROGRESO (únicamente el 1.2% del volumen total entre dos mil doce y dos mil dieciséis). Asimismo, se observa la variabilidad de los productos atendidos de carga general en el PUERTO PROGRESO.

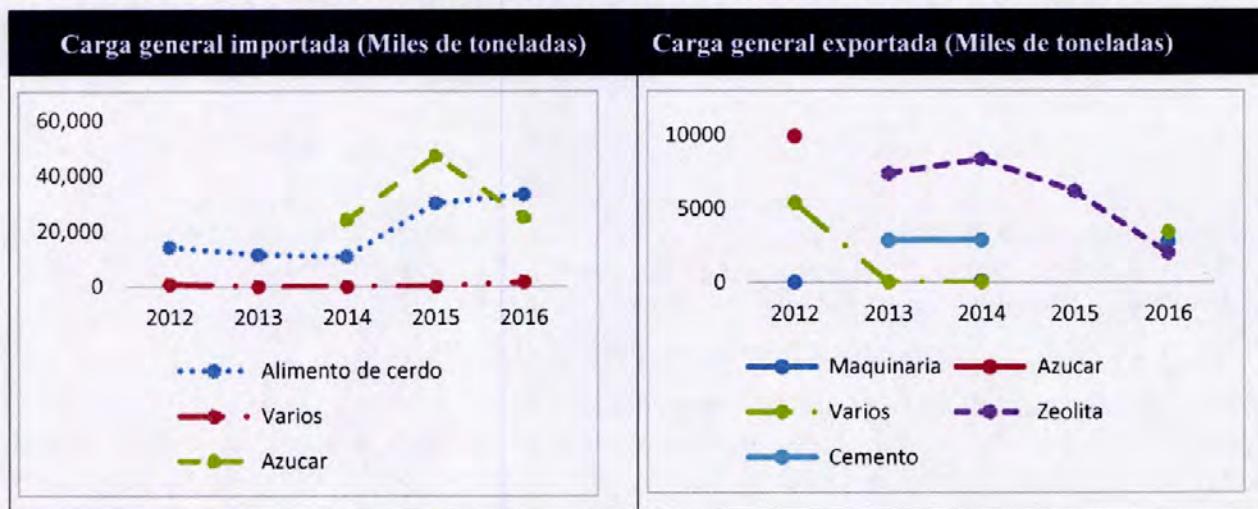
*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁶¹³ Información visible a folio 021932 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “Numeral 53”.

Gráfica. Toneladas de carga general movilizadas a través del PUERTO PROGRESO⁶¹⁴



Ahora bien, con el objeto de identificar si existen elementos para determinar que no hay condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, específicamente para granel agrícola, en este capítulo se realizará el análisis del mercado relevante, conforme a los criterios establecidos en el artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en los artículos 5 y 11 de las DISPOSICIONES, a fin de determinar las condiciones de competencia del mismo y, en su caso, la posible existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia.

De conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que el MERCADO RELEVANTE, en su dimensión producto y geográfica, corresponde a la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA en PUERTO PROGRESO. Respecto de éste se identificarán posibles presiones competitivas que se manifiestan en las condiciones de precio, cantidad, calidad y oportunidad del servicio en el MERCADO RELEVANTE para los USUARIOS y cómo su funcionamiento afecta a los mercados de servicios de transporte marítimo, servicio de transporte terrestre y servicios conexos relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

A continuación, se presenta el análisis de cada una de las fracciones del artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en el artículo 5 de las DISPOSICIONES, de donde deriva la definición del mercado relevante antes mencionada.

⁶¹⁴ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada "10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)", en la carpeta electrónica denominada "PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones". Se observa que para el año dos mil catorce manejó cincuenta y tres mil punto seis toneladas en quince buques, equivalente únicamente al 1.2% de la carga total del PUERTO PROGRESO.



IX.1. Posibilidades de sustituir el servicio en el MERCADO RELEVANTE: fracción I del artículo 58 de la LFCE.

El artículo 58 de la LFCE dispone como primer criterio para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 58.- Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:

I. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución; (...)"

IX.1.1. Sustitución desde la perspectiva de la oferta

Si ante un incremento en las tarifas del proveedor de MANIOBRA ESPECIALIZADA, existiera otro proveedor que pudiera ofrecer rentablemente el servicio de MANIOBRA DIRECTA, entonces ambos serían sustitutos por el lado de la oferta. Sin embargo, en el PUERTO PROGRESO únicamente ha existido un solo oferente, a lo largo del periodo investigado, que opera maniobras para granel agrícola, el cual realiza tanto las MANIOBRAS DIRECTAS (tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA) como MANIOBRA ESPECIALIZADA. Esto a pesar de observarse una alta varianza en las tarifas cobradas a los USUARIOS en dicho periodo (ver **Tabla. Tarifa en pesos por tonelada efectivamente cobrada a los USUARIOS por tipo de producto o carga para el servicio en el MERCADO RELEVANTE**).

Adicionalmente, el espacio físico para la construcción de una nueva terminal especializada, así como las inversiones necesarias para proveer MANIOBRAS ESPECIALIZADAS son considerables y no son rápidas de implementar, ya que requiere de equipo distinto al utilizado en la MANIOBRA DIRECTA, elementos que conducirían a una falta de sustitución entre ambos tipos de maniobras en el PUERTO PROGRESO.

No obstante, la COMISIÓN ha manifestado que:⁶¹⁵

“Las terminales e instalaciones especializadas **no proporcionan servicios que sustituyan a los prestados en las denominadas como "multipropósito" o "de usos múltiples".** Sin embargo, la infraestructura de usos múltiples **podría parcialmente sustituir a la especializada cuando los tiempos de espera para ser atendidos por estas últimas sean prolongados y la multipropósito puedan desahogar la carga en esos tiempos de espera.** Por lo anterior, se concluye que las instalaciones y terminales “multipropósito” o “de usos múltiples” proporcionan servicios de maniobras a productos agrícolas a granel que podrían ser similares y representar una opción viable frente a los que se ofrecerán en la TERMINAL.”[Énfasis añadido]

De esta manera, el análisis de sustitución entre MANIOBRA ESPECIALIZADA y MANIOBRA DIRECTA, dados los diferentes elementos de convicción que se presentarán (saturación, tarifas, preferencias de USUARIOS, tipo de producto, etcétera), conducen a considerar que la MANIOBRA ESPECIALIZADA

⁶¹⁵ Información visible a folios 024912 y 024913 del EXPEDIENTE, de conformidad con el expediente LI-020(05)-2016.



025411

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

y la MANIOBRA DIRECTA (pese a las diferencias sustanciales en la tecnología utilizadas en cada tipo de maniobra y a los ritmos que se presta el servicio) son servicios parcialmente sustitutos, cuando los tiempos de espera para ser atendidos por la MANIOBRA ESPECIALIZADA sean prolongados en atención a que la MANIOBRA DIRECTA puede desahogar la carga en esos tiempos de espera. De esta manera, en lo sucesivo el término sustitución se entenderá en los términos anteriores.

Servicios de MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA en la TERMINAL ESPECIALIZADA y servicios de MANIOBRA DIRECTA en la TERMINAL PÚBLICA. - Como se mencionó anteriormente en la sección de **Terminales Portuarias**, PUERTO PROGRESO cuenta con una TERMINAL PÚBLICA y una TERMINAL ESPECIALIZADA para atender la carga de granel agrícola, las cuales tienen características específicas, en cuanto a su infraestructura, que determina el tipo de maniobra que se puede ofrecer en cada uno. Dichas diferencias, inciden directamente en los ritmos de descarga que se pueden ofrecer en cada terminal, en los tiempos de estadía de los buques que atracan en cada terminal y en las tarifas que se pudieran cobrar por dichos servicios. A continuación, se describen las características en comento.

La TERMINAL ESPECIALIZADA cuenta con áreas de almacenamiento e infraestructura especializada que permiten agilizar las operaciones de maniobra y que consisten en silos, bodegas, bandas transportadoras, elevadores mecánicos, entre otros. La utilización de Tlalchicha infraestructura especializada permite que el servicio de maniobras de carga agrícola se pueda realizar con ritmos de descarga mayores, y, por tanto, en un menor tiempo que las maniobras de descarga que se realizan en la TERMINAL PÚBLICA.

El POA establece el ritmo de productividad mínima que deben cumplir los cessionarios o prestadores de servicios en los recintos portuarios.⁶¹⁶ Los ritmos de descarga son determinados por la Gerencia Comercial de la API PROGRESO con base en los ritmos históricos alcanzados y son establecidos en la primera sesión anual del Comité.⁶¹⁷ De acuerdo con este Programa, el ritmo de descarga establecido en dos mil dieciséis para la TERMINAL ESPECIALIZADA fue de cuatrocientos setenta THBO⁶¹⁸ y para la TERMINAL PÚBLICA fue de doscientos sesenta THBO.⁶¹⁹

Con los datos anteriores, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ritmo de descarga establecido para la TERMINAL ESPECIALIZADA es 81% mayor que el ritmo de descarga establecido para la TERMINAL PÚBLICA, en donde solo se realiza la MANIOBRA DIRECTA por no contar con áreas e infraestructura especializada.

⁶¹⁶ Información visible a folio 021551 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁷ Información visible a folio 021551 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁸ Cabe mencionar que desde el año dos mil diez a la fecha dichos ritmos promedio de descarga establecidos han permanecido relativamente invariantes a lo largo del tiempo. Pasando de cuatrocientos cincuenta THBO a cuatrocientos setenta THBO para el año dos mil dieciséis, y para dos mil diecisiete se observó el mismo ritmo establecido para dos mil dieciséis. Véase la sección **Conformación del “Anexo rendimientos Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

⁶¹⁹ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “18 ANEXO DIECIOCHO (Numeral 40)”.



Así, no pasa desapercibido que la productividad en MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA distan significativamente, no obstante, y como se verá a lo largo de esta sección, por diversos factores, entre ellos principalmente la preferencia en la asignación de posiciones de atraque, saturación de la TERMINAL ESPECIALIZADA y forma en la que se ofertan las maniobras, se concluye que la MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA resultan servicios sustitutos para los USUARIOS.

Ahora bien, la diferencia sustancial en los ritmos de productividad entre MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA, trae como resultado que los costos por la estadía del buque en el PUERTO PROGRESO tiendan a ser menores cuando se lleva a cabo la MANIOBRA ESPECIALIZADA con respecto a la MANIOBRA DIRECTA.⁶²⁰ Para ilustrar lo anterior, véase más adelante la tabla **Ejemplo de alto margen en los rendimientos.**

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte a partir de información que obra en el EXPEDIENTE (véase **Características de los servicios portuarios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías en PUERTO PROGRESO**), que en la TERMINAL ESPECIALIZADA se realiza la descarga de granel agrícola mediante MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA. En el primer caso, MANIOBRA DIRECTA en la TERMINAL ESPECIALIZADA, no existe ninguna diferencia en los ritmos de descarga promedio con la TERMINAL PÚBLICA.⁶²¹

En este mismo sentido, se observa que cuando se realizan MANIOBRAS ESPECIALIZADAS, es posible coordinar la logística de entrega/recepción del granel agrícola con el USUARIO conforme a sus necesidades y ritmos de desalojo de la carga del PUERTO PROGRESO, la disponibilidad del servicio de transporte terrestre de carga, la distancia de recorrido del flete terrestre, y la capacidad del USUARIO para recibir la carga en sus instalaciones. En función a los elementos logísticos anteriores, el USUARIO del servicio en el MERCADO RELEVANTE puede omitir la etapa de almacenamiento en los silos ubicados en la TERMINAL ESPECIALIZADA si así le conviene a sus intereses logísticos y comerciales (véase la sección **Terminales portuarias**).

Derivado de lo anterior, desde un punto de vista técnico, el servicio portuario de MANIOBRAS ESPECIALIZADAS y MANIOBRAS DIRECTAS presenta diferencias principalmente en cuanto a los ritmos de descarga. Sin embargo, desde un punto de vista logístico y comercial, tanto los servicios de MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL ESPECIALIZADA como las MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL PÚBLICA permiten atender las necesidades de los USUARIOS que no necesariamente requieren del almacenamiento del grano en PUERTO PROGRESO.

Considerando las similitudes antes señaladas entre las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS y MANIOBRAS DIRECTAS y dadas las circunstancias particulares en las que se ofrecen los servicios de maniobras para granel agrícola en PUERTO PROGRESO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que los servicios de MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL PÚBLICA y en la TERMINAL ESPECIALIZADA y

⁶²⁰ Información visible a folios 023930 y 023931 del EXPEDIENTE.

⁶²¹ Información visible a folio 023931 del EXPEDIENTE.



los servicios de MANIOBRAS ESPECIALIZADAS que se ofrecen en la TERMINAL ESPECIALIZADA son servicios sustitutos. Las premisas bajo las cuales esta AUTORIDAD INVESTIGADORA basa su conclusión se presentan a continuación:¹

IX.1.1.1. Operación indistinta al realizar las MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL ESPECIALIZADA y en la TERMINAL PÚBLICA

Respecto de la eficiencia en los ritmos de descarga que se alcanzan en la TERMINAL PÚBLICA y en la TERMINAL ESPECIALIZADA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que una vez descargado cierto volumen de carga del buque es operativamente indistinto, en términos del ritmo de descarga, para el GIE GRUPO LOGRA realizar la descarga de granel agrícola, en la TERMINAL PÚBLICA o en la TERMINAL ESPECIALIZADA. Lo anterior de conformidad con la siguiente manifestación que obra en el EXPEDIENTE:

“(...) cuando el barco descarga en el muelle 8 y se mueve al muelle 7, es porque su eficiencia es igual en cualquiera de los dos muelles y de esa manera permitimos el atraque de un barco que puede descargar con mayor eficiencia, sin afectar negativamente al barco que se enmendó.”⁶²²

Aunado a lo anterior, también se observa lo siguiente:

“Al principio [la TERMINAL ESPECIALIZADA] da ritmos aproximados de veinte mil toneladas y se mantiene a ese ritmo, hasta que llega a la mitad empieza a disminuir. Cuando queda un 15% de carga se utilizan equipos para agrupar el grano dentro del buque y descargarlo, eso hace que el ritmo promedio de descarga disminuya (...).”⁶²³

Dado lo anterior, se observa que es común que la descarga de los buques se haga inicialmente en la TERMINAL ESPECIALIZADA dado que la descarga es más rápida, sin embargo, una vez que se descarga un determinado volumen la velocidad baja, por lo que es indiferente en qué terminal siga la descarga (es indiferente el tipo de maniobra), de esta forma, por lo que el GIE GRUPO LOGRA normalmente enmienda el buque para dar cabida a uno nuevo en la TERMINAL ESPECIALIZADA. Cabe señalar que no todos los buques arriban a la TERMINAL ESPECIALIZADA, por lo que la operación puede ser diferente, como se mencionará a continuación. Para más detalle, ver sección **Enmienda de buques entre la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA.**

De conformidad con información que obra en el EXPEDIENTE una enmienda se lleva a cabo cuando un buque cambia de posición de un muelle a otro.⁶²⁴ Una vez que el buque ya fue enmendado requerirá de los mismos servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, lo cual implica un gasto adicional para el buque, en el caso de PUERTO PROGRESO, MULTISUR en su función de AGENTE CONSIGNATARIO es quien paga dicho costo.⁶²⁵ Para más

⁶²² Información visible a folio 023903 del EXPEDIENTE.

⁶²³ Información visible a folio 023931 del EXPEDIENTE.

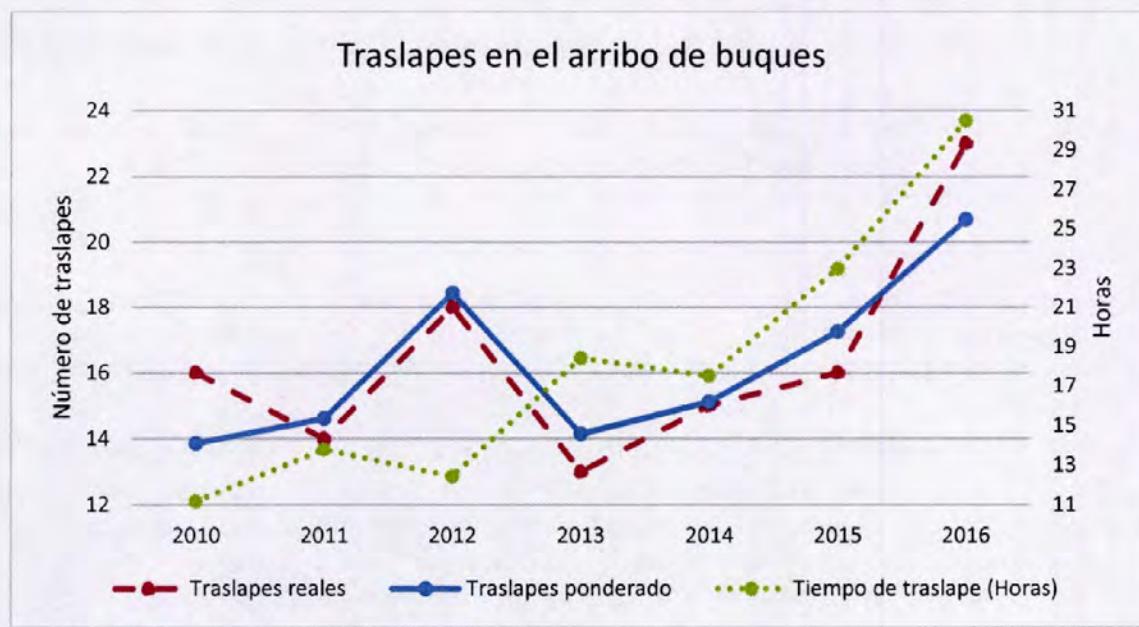
⁶²⁴ Información visible de folio 021548 del EXPEDIENTE.

⁶²⁵ Información visible a folios 002274, 002276 y 002302 del EXPEDIENTE.

detalle, ver sección **Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna y servicios generales a las embarcaciones**.

Por otro lado, de la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las enmiendas ocurrieron principalmente por un problema de saturación de la TERMINAL ESPECIALIZADA, para evitar que el buque permaneciera por más tiempo en zona de fondeo sin ser atendido, como se desprende de las siguientes estadísticas:⁶²⁶

Gráfica: Traslape en la llegada y salida de un buque en el PUERTO PROGRESO⁶²⁷



⁶²⁶ Información visible a folios 021932, carpeta electrónica “Numeral 35”, y 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Los resultados que se muestran comprenden únicamente los buques de granel agrícola, no obstante, para realizar dicho cálculo, se consideraron todos los buques que fueron atendidos en la TERMINAL ESPECIALIZADA, por ejemplo, tres buques de granel mineral, que señala API PROGRESO fueron atendidos en la TERMINAL ESPECIALIZADA: dichos registros corresponden a los siguientes buques y números de viaje: BUQUE: HANZE GENUA-VIAJE O1GEU1701, BUQUE: UBC SAVANNAH-VIAJE 12006 y BUQUE: UBC MARIEL-VIAJE 003. Véase las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”**, **Conformación del “Anexo marítimo API”** y **Conformación del “Anexo 2 Logra-API Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁶²⁷ **Número de traslapes ponderado**, es la cantidad de buques que se trasladaron en sus arribos a PUERTO PROGRESO mientras un buque era atendido y aún no salía, ponderado por el volumen que transportó dicho buque. **Número de traslapes reales**, es la cantidad de buques que se trasladaron en sus arribos a PUERTO PROGRESO mientras un buque era atendido en la TERMINAL ESPECIALIZADA y aún no salía, y finalmente **Tiempo de traslape** es el tiempo en horas de traslape entre el arribo de un buque mientras el otro era atendido y aún no salía. Por ejemplo, un buque que arribó a puerto a las 10:00 am, mientras otro buque estaba atracado en la TERMINAL ESPECIALIZADA y realizó su salida a la 10:00 am del día siguiente, implicó un traslape de veinticuatro horas.

VERSIÓN PÚBLICA

En general, como se desprende de la gráfica anterior, de todos los buques que arribaron a la TERMINAL ESPECIALIZADA, se ha observado una tendencia creciente en la cantidad de buques que se traslapan en sus llegadas y salidas, asimismo en la cantidad de horas de traslape promedio por buque, que en dos mil diecisésis llegó a superar las veinticuatro horas (por ejemplo, un buque que arribó a PUERTO PROGRESO a las 10:00 am, mientras otro buque estaba atracado en la TERMINAL ESPECIALIZADA y realizó su salida a la 10:00 am del día siguiente, implicó un traslape de veinticuatro horas).

Lo anterior cobra relevancia, pues como se señaló anteriormente, cuando los tiempos de espera de los buques para ser atendidos son altos, los USUARIOS tienden a considerar las MANIOBRAS DIRECTAS y MANIOBRAS ESPECIALIZADAS como servicios sustitutos.

Ahora bien, por lo que respecta a los buques enmendados, se observó la siguiente distribución:

Gráfica: porcentaje de buques de granel agrícola enmendados que presentaron un traslape en la llegada y salida de un buque en PUERTO PROGRESO⁶²⁸

Año	% de traslapes
2010	54%
2011	63%
2012	91%
2013	92%
2014	86%
2015	33%
2016	82%
Promedio	71%

De esta manera, se observa que en promedio durante el periodo señalado, el 71% de los buques de carga agrícola que realizaron una enmienda (de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA o viceversa), se debió a un problema de saturación de la TERMINAL ESPECIALIZADA, en cuyo caso se consideró más eficiente atenderlo en la TERMINAL PÚBLICA que dejarlo varado por las horas que implicaba permanecer en zona de fondeo (más adelante se señala que el 71% de los buques fueron enmendados de la TERMINAL PÚBLICA a la TERMINAL ESPECIALIZADA véase el

⁶²⁸ Información visible a folios 021932, carpeta electrónica "Numeral 35", y 023435, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx", del EXPEDIENTE. Los resultados que se muestran comprenden únicamente los buques de granel agrícola que realizaron una enmienda de conformidad con la información proporcionada por API PROGRESO. Véase las secciones Conformación del "Anexo 2 Logra", Conformación del "Anexo marítimo API" y Conformación del "Anexo 2 Logra-API Marítimo" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



VERSIÓN PÚBLICA

Cuadro Enmienda de buques entre TERMINAL PÚBLICA y TERMINAL ESPECIALIZADA), lo cual refuerza el argumento de sustitución entre ambos servicios de maniobras.

Asimismo, las estadísticas de usos de la TERMINAL PÚBLICA muestran que el 22.4% de la totalidad de los buques de granel agrícola que arribaron al PUERTO PROGRESO durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisésis atracaron inicialmente en la TERMINAL PÚBLICA y fueron atendidos por el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR.⁶²⁹ De los buques que descargaron granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA, el 64.3% correspondió a buques que descargaron menos del 50% de la capacidad del buque y posteriormente las maniobras de descarga se realizaron en la TERMINAL ESPECIALIZADA, lo anterior puede obedecer a factores, tales como la ocupación de la TERMINAL ESPECIALIZADA, el tipo de producto a descargar no requería silos, la solicitud del USUARIO, las fallas de grúas, entre otros.

Los datos estadísticos sugieren que, para ese 22.4% de buques arribados en el PUERTO PROGRESO, fue, ante las condiciones de saturación, operativamente indistinto para el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, realizar las maniobras en la TERMINAL PÚBLICA o en la TERMINAL ESPECIALIZADA.

Cuadro: Porcentaje de buques de granel agrícola que realizaron MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL PÚBLICA durante el periodo 2010-2016⁶³⁰

Concepto	Porcentaje con respecto a las maniobras en la TERMINAL PÚBLICA	Porcentaje con respecto a las maniobras en el PUERTO PROGRESO
(A) Porcentaje de buques que fueron descargados en su totalidad en la TERMINAL PÚBLICA	20.1%	4.5%
(B) Porcentaje de buques que descargaron un porcentaje superior al 50% de la carga del buque en la TERMINAL PÚBLICA y el resto de la descarga se realizó en la TERMINAL ESPECIALIZADA.	15.6%	3.5%
(C) Porcentaje de buques que atracaron en la TERMINAL PÚBLICA y descargaron un porcentaje inferior al 50% de la carga del buque en dicha terminal y el resto de la descarga se realizó en la TERMINAL ESPECIALIZADA.	64.3%	14.4%

⁶²⁹ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra”** del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁶³⁰ Información visible a folio 023435, archivos electrónicos “Anexo 2.xlsx” y “Anexo 9”, del EXPEDIENTE. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra”** del DICTAMEN PRELIMINAR.



025417

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Porcentaje total de buques atendidos en la TERMINAL PÚBLICA. Suma de (A), (B) y (C)	100%	22.4%
---	------	-------

IX.1.1.2. Tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE

Las diferentes tarifas permitidas por cada tipo de servicios de maniobras que integran almacenaje y las efectuadas a costado de buque se observan en el oficio mediante el cual la SCT autorizó las tarifas del PUERTO PROGRESO:

Tarifas máximas registradas ante la SCT para los servicios de maniobras de granel agrícola que se ofrecen en la TERMINAL PÚBLICA y en la TERMINAL ESPECIALIZADA (pesos/tonelada).⁶³¹

Maniobras integradas	
Maniobras de bodega de buque a vehículo: Con almejas y tolva.	
Frijol, maíz, sorgo, soya y similares.	\$70.0
Maniobras reguladas	
Desembarque de alto rendimiento con entrega/recepción programada: Estos precios ya incluyen \$3.00/tm por concepto de manejo y custodia del producto que se almacena temporalmente durante la operación.	
Fríjol, maíz, trigo, soya y similares.	\$98.0

La primera tarifa corresponde a la MANIOBRA DIRECTA, mientras que la segunda maniobra se refiere a la MANIOBRA ESPECIALIZADA. Así, se observa que la tarifa máxima registrada para la MANIOBRA DIRECTA es 29% menor de la tarifa máxima registrada para la MANIOBRA ESPECIALIZADA.

Se debería observar una diferenciación entre las tarifas cobradas entre las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS y la MANIOBRA DIRECTA, considerando que en las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS se ofrecen mayores los ritmos de descarga por las mecanizaciones y la posibilidad de usar el almacenamiento, como se expuso en la sección de **Operación indistinta al realizar las MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL ESPECIALIZADA y en la TERMINAL PÚBLICA.**

Por lo anterior, tomando en consideración las inversiones que implican la instalación de mecanizaciones y almacenamiento para prestar las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS que permiten aumentar los ritmos de descarga con respecto a la MANIOBRA DIRECTA, se debe explicar una diferenciación entre las tarifas cobradas entre los distintos tipos de maniobra.

No obstante, conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, para el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete, pese a que existen diferencias en las tarifas máximas registradas

⁶³¹ Información visible a folio 023720, carpeta electrónica denominada "NUMERAL 20 ANEXO 21 a 25", del EXPEDIENTE.



para cada tipo de maniobra, en la práctica el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, cobra los mismos montos para las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS y las MANIOBRAS DIRECTAS tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA,⁶³² véase la sección **Características de los servicios portuarios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías en el PUERTO PROGRESO y Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios o restringir el abasto.**

De lo anterior, se concluye que al GIE GRUPO LOGRA le es comercialmente indistinto realizar MANIOBRAS DIRECTAS y MANIOBRAS ESPECIALIZADAS en la TERMINAL ESPECIALIZADA como MANIOBRAS DIRECTAS en la TERMINAL PÚBLICA, ya que cobra exactamente la misma tarifa por ambos servicios, además de que la TERMINAL ESPECIALIZADA presenta saturación para las maniobras de descarga de granel agrícola.

IX.1.1.3. Enmienda de buques entre la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA

Un buque puede ser movilizado de un muelle a otro cuando así convenga a los intereses del responsable del buque, es decir, el AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES.

Ahora bien, de manifestaciones de API PROGRESO:

"La consignataria de buques de que se trate, de acuerdo a los arribos que tenga programados solicita la asignación del muelle disponible de que se trate, debiendo haber considerado previamente cualquier detalle operativo, legal y aduanero que se relacione con el despacho de la carga en cuestión"⁶³³

De esta manera, a dicho de API PROGRESO, el muelle se elige conforme esté disponible y así lo solicite el responsable del buque en el puerto, es decir, el AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES.⁶³⁴

Por otro lado, las razones por las cuales se realizan las enmiendas de conformidad a las manifestaciones del GIE GRUPO LOGRA son las siguientes:

"(...) cuando el barco descarga en el muelle 8 y se mueve al muelle 7, es porque su eficiencia es igual en cualquiera de los dos muelles y de esa manera permitimos el atraque de un barco que puede descargar con mayor eficiencia, sin afectar negativamente al barco que se enmendó.

⁶³² Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. En dichas estadísticas únicamente se observa el cobro de una tarifa única, independientemente del tipo de maniobra realizada. Además, dicha información de igual forma se desprende de la manifestación de diversos USUARIOS como se detalla en la presente sección.

⁶³³ Información visible a folio 021548 del EXPEDIENTE.

⁶³⁴ De la información que obra en el EXPEDIENTE, se desprende que GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, fungió como AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES de todos los buques contratados por el GIE ya sea a través de GRUNAPE o BRÓKER 1. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra-API marítimo” y Conformación del “Anexo 2 Logra-Naviero marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

Si un barco está siendo ineficiente en el muelle 8, por diversas razones, buscamos optimizar la maniobra de descarga de todos los barcos que están en el puerto. **Las características del producto y del barco pueden afectar en la rapidez de la descarga** (por ejemplo, grúas de menor capacidad, si son más lentas o fallan), muchos barcos tienen características que MULTISUR no puede prever. (...)

En caso de que el **USUARIO de la orden de que la carga vaya directo a camión**, es decir, no quiere que la carga tenga tanto manejo.”⁶³⁵ [Énfasis añadido]

En el mismo sentido el GIE GRUPO LOGRA manifiesta lo siguiente:

“Si la maniobra de enmienda fue solicitada por * (con la autorización del cliente, de la API, y con el conocimiento de la autoridad marítima), * paga dicho costo. Si la enmienda se hace del muelle 7 al 8, por lo general, es porque se desea aprovechar la instalación de la terminal para hacer más ágil el proceso de descarga. Si la enmienda se hace del muelle 8 al 7, por lo general, es porque las características del producto que se está descargando no permite almacenarlo en silos, o porque el cliente solicita que sea descargado directo a camiones. En cualquiera de esas situaciones, se puede liberar el muelle 8 para permitir el ingreso de un barco que sí requiere descargar a silos, se aprovecha el tiempo para descargar ambos barcos de manera eficiente, y se evita que haya barcos parados.”⁶³⁶

Adicional a lo anterior, también se observa que existen productos de granel agrícola que, dadas sus características, únicamente se pueden descargar en la TERMINAL PÚBLICA:

“Cuando el producto del barco que ocupaba el muelle 8 no puede ser descargado en el silo, por ejemplo, DDG (...), se realiza la enmienda, para que el barco que llega utilice las instalaciones y los silos de la terminal especializada.

Existen casos en los cuales los clientes solicitan que la descarga del buque se realice directo a camión, por lo cual se enmienda el buque al muelle 7.”⁶³⁷ [Énfasis añadido]

De las manifestaciones anteriores, se desprende que las enmiendas de un buque para ubicarlo de una terminal a otra pueden obedecer a diferentes factores: eficiencia de descarga del maniobrero, naturaleza del producto, fallas mecánicas de las grúas, entre otros. El siguiente cuadro resume las estadísticas de todos aquellos buques que realizaron una enmienda, respecto de la totalidad de buques de granel agrícola que arribaron al PUERTO PROGRESO:

Cuadro: Buques de granel agrícola que realizaron enmienda⁶³⁸

AÑO	Porcentaje de buques enmendados de la TERMINAL PÚBLICA a la TERMINAL ESPECIALIZADA	Porcentaje de buques enmendados de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA	Porcentaje total de buques enmendados

⁶³⁵ Información visible a folio 023903 del EXPEDIENTE.

⁶³⁶ Información visible a folio 023420 del EXPEDIENTE.

⁶³⁷ Información visible a folio 023930 del EXPEDIENTE.

⁶³⁸ Información visible a folio 023435, archivos electrónicos “Anexo 2.xlsx” y “Anexo 9”, del EXPEDIENTE. Los datos presentados en la tabla incluyen a los buques que fueron enmendados en más de una vez, incluyendo los muelles 3, 5 y 6. Véase la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



2010	19%	8%	29%
2011	8%	5%	13%
2012	18%	0%	18%
2013	19%	9%	28%
2014	16%	6%	22%
2015	10%	12%	22%
2016	24%	4%	28%
Promedio durante el periodo	16%	6%	22%

Así, en promedio durante el periodo señalado, el 22% de los buques que transportaron carga de granel agrícola utilizaron, por diversos motivos, la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA para realizar las maniobras de descarga. En estos casos, el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR utilizó de manera indistinta, por así convenir a sus intereses, la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA para la prestación de las maniobras, lo anterior pese a las diferencias en los ritmos de descarga.

Ahora bien, con respecto a la forma en la que se dieron las enmiendas, la siguiente tabla muestra que, en su mayoría, las enmiendas ocurrieron de la TERMINAL PÚBLICA a la TERMINAL ESPECIALIZADA, y en menor medida de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA como se muestra a continuación:

Cuadro: Enmienda de buques entre TERMINAL PÚBLICA y TERMINAL ESPECIALIZADA.⁶³⁹

Año	% de enmiendas de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA	% de enmiendas de la TERMINAL PÚBLICA a la TERMINAL ESPECIALIZADA
2010	29%	71%
2011	38%	63%
2012	9%	91%
2013	33%	67%
2014	29%	71%

⁶³⁹ Información visible a folio 023435, archivos electrónicos “Anexo 2.xlsx” y “Anexo 9”, del EXPEDIENTE. Los datos presentados en la tabla incluyen a los buques que fueron enmendados en más de una vez, incluyendo los muelles 3, 5 y 6. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

2015	54%	46%
2016	14%	86%
Promedio 2010-2016	29%	71%

Es decir, en promedio durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis, del total de buques graneleros enmendados, el 71% correspondieron a enmiendas de buques que atracaron en la TERMINAL PÚBLICA y se enmendaron a la TERMINAL ESPECIALIZADA para continuar con la MANIOBRA ESPECIALIZADA.

De lo anterior, se infiere que existe sustitución desde el lado de la oferta para la prestación del servicio de MANIOBRA ESPECIALIZADA y MANIOBRA DIRECTA que se prestan en las distintas terminales derivado de que al GIE GRUPO LOGRA le es indistinto:

- a) Prestar la MANIOBRA DIRECTA tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA.
- b) Cobrar la misma tarifa tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA tanto para la MANIOBRA DIRECTA que se ofrece en la TERMINAL PÚBLICA como para la MANIOBRA ESPECIALIZADA que se ofrece en la TERMINAL ESPECIALIZADA, siendo que en la TERMINAL ESPECIALIZADA se alcanzan mayores rendimientos en la descarga.
- c) Ante una situación de saturación, resulta viable utilizar la TERMINAL PÚBLICA en lugar de una espera para utilizar la TERMINAL ESPECIALIZADA.
- d) Ante la existencia de la regla 58 de las REGLAS DE OPERACIÓN, que permite movilizar un buque de un muelle a otro, y la regla de preferencia en el atraque establecida en la regla 49 de las REGLAS DE OPERACIÓN, misma que aún prevalece pese a la modificación realizada a la misma (véase la sección **Reglas de Operación**).

IX.1.1.4. Sustitutos del servicio en el MERCADO RELEVANTE desde el punto de vista de la oferta

Para el caso del PUERTO PROGRESO, la MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA son servicios sustitutos y por lo tanto ambos conforman el servicio en el MERCADO RELEVANTE. Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, desde el punto de vista de la oferta, el servicio del MERCADO RELEVANTE no tiene sustitutos. Lo anterior de conformidad a lo siguiente:

Servicio del MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL ESPECIALIZADA.- En las terminales especializadas generalmente se maneja un solo tipo de mercancías, que por sus características (granel agrícola, granel mineral, fluidos a granel, contenedores, etcétera) requieren de equipos y espacios dedicados, con funcionalidades específicas para cada categoría de producto (como bandas transportadoras fijas, silos, tanques de grandes dimensiones y duetos para recibir los líquidos; grúas de pórtico en el caso de contenedores, etcétera).



VERSIÓN PÚBLICA

En este sentido, la TERMINAL ESPECIALIZADA cuenta, en términos generales, con silos o bodegas mecanizadas asociados a sistemas de bandas transportadoras, elevadores verticales, sistemas de succión, tolvas, etcétera, que conectan estos almacenes con el muelle para la maniobra de granel agrícola, los cuales distan de los sistemas y equipos con los que cuentan los otros tipos de terminales especializadas (fluidos, contenedores, petróleo, etcétera).

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye, que el servicio de maniobras que se ofrece en otras terminales especializadas diferentes de la TERMINAL ESPECIALIZADA no constituye sustitutos del servicio en el MERCADO RELEVANTE por la naturaleza misma de las maniobras y del equipo con las que cuentan, enfocadas a atender solo cierto tipo de cargas.

Servicio en el MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL PÚBLICA.- Como se mencionó anteriormente, el servicio en el MERCADO RELEVANTE que se ofrece en la TERMINAL PÚBLICA, tiene como sustituto al servicio de maniobras que se ofrece en la TERMINAL ESPECIALIZADA. Ahora bien, por sus características, las instalaciones y/o terminales de usos públicos están diseñadas y equipadas para recibir cargas heterogéneas, que pueden comprender carga general empacada o embalada (equipos, productos agroindustriales, pesqueros, agrícolas, minerales, líquidos, etcétera), mercancías en contenedores de menor dimensión, vehículos, así como cargas a granel y otras que se pueden manejar en las instalaciones especializadas, pero en menores cantidades y con rendimientos más bajos. De esta manera, el servicio de maniobras de granel agrícola que se ofrece en las terminales de usos múltiples constituye un sustituto del servicio del MERCADO RELEVANTE que se ofrece en la TERMINAL ESPECIALIZADA, sin embargo, como se mencionó en la sección **Terminales portuarias**, actualmente la TERMINAL PÚBLICA es la única terminal habilitada para atender carga de granel agrícola, toda vez que las otras terminales se encuentran inhabilitados o no cuentan con el calado necesario.

IX.1.2. Sustitución desde la perspectiva de la demanda

Acorde a lo descrito en la sección **Demanda de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO**, el objetivo final de un USUARIO que solicita el servicio del MERCADO RELEVANTE y demás servicios que comprende el MERCADO INVESTIGADO, independientemente de la modalidad FOB, CIF o CFR que utilice, es recibir en sus bodegas o instalaciones la carga del granel agrícola que importa vía PUERTO PROGRESO desde el puerto de origen, para llevar a cabo su actividad comercial.⁶⁴⁰

Como ya se mencionó anteriormente, desde un punto de vista técnico, el servicio portuario de MANIOBRAS ESPECIALIZADAS y MANIOBRAS DIRECTAS presenta diferencias principalmente en cuanto a los ritmos de descarga, lo que incide en los costos por la estadía del buque en el puerto, por posibles demoras y en los niveles de congestión de buques en la TERMINAL PÚBLICA y TERMINAL ESPECIALIZADA. Es decir, ritmos de descarga menores tienden a incrementar los costos del flete marítimo por el mayor tiempo en que se ocupa el buque y las estadías de los buques en el puerto lo que puede incidir en la operación de otros buques, particularmente graneleros.

⁶⁴⁰ Información visible a folios 023178 y 023191 del EXPEDIENTE.

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se observan las siguientes estadísticas de días promedio de maniobras del buque cuando únicamente se descarga en la TERMINAL ESPECIALIZADA en comparación con la operación que se realiza en la TERMINAL PÚBLICA, ya sea directamente o mediante enmienda:⁶⁴¹

Tabla: Total de días promedio de operación tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA.⁶⁴²

AÑO	Total de días de maniobras cuando se utiliza la TERMINAL PÚBLICA	Total de días de maniobras cuando se utiliza la TERMINAL ESPECIALIZADA	Incremento porcentual en el número de días de maniobras en la TERMINAL PÚBLICA respecto a la TERMINAL ESPECIALIZADA
2010	4.21	3.61	17%
2011	4.09	2.42	69%
2012	4.4	2.43	81%
2013	4.47	2.57	74%
2014	5.28	2.66	98%
2015	6.31	2.63	140%
2016	8.22	3.73	120%

De lo anterior se concluye que el tiempo de estadía del buque en PUERTO PROGRESO, se incrementa cuando se utiliza la TERMINAL PÚBLICA para prestar el servicio del MERCADO RELEVANTE. En dos mil diecisésis, este incremento fue de tres punto setenta y tres días a ocho punto veintidós días lo que representan 120% más de tiempo.

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que el número de días promedio para la descarga de buques se ha ido incrementando tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA. El análisis de los efectos de esta situación se presenta en la sección **Efecto anticompetitivo 2.- El GIE GRUPO LOGRA utiliza una serie de mecanismos que generan posibles barreras a la entrada en la intermediación marítima y el transporte marítimo**

⁶⁴¹ Información visible a folio 023435, archivos electrónicos "Anexo 2.xlsx" y "Anexo 9", del EXPEDIENTE. Los datos presentados en la tabla incluyen a los buques que fueron enmendados en más de una vez, incluyendo los muelles 3, 5 y 6. Véase la sección **Conformación del "Anexo 2 Logra"** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁶⁴² Por lo que refiere al cálculo de días cuando se utiliza la TERMINAL PÚBLICA, dicho cálculo incluye todos los buques que fueron atendidos en la TERMINAL PÚBLICA, incluyendo aquellos buques enmendados.

025424



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

necesarios para la importación de granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO, y permiten la extracción de rentas monopólicas.

La MANIOBRA ESPECIALIZADA, en comparación a la MANIOBRA DIRECTA, presenta ventajas potenciales para el USUARIO, principalmente en relación con el ahorro en tiempo de estadía del buque pues derivado de que cuenta con equipo especializado para la descarga, se puede traducir en menores costos derivados del uso del buque. Sin embargo, de la información que obra en el EXPEDIENTE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que desde el punto de vista de la demanda las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS y las MANIOBRAS DIRECTAS en el PUERTO PROGRESO resultan servicios sustitutos. Lo anterior de conformidad con los siguientes elementos:

IX.1.2.1. Modalidad de contratación del servicio del MERCADO RELEVANTE

Respecto de la logística de contratación del tipo de maniobras que el USUARIO solicita, éste puede o no ponerse en contacto con el prestador del servicio de maniobras para determinar, con base en el plan de descarga de cada barco y sus necesidades de tener el insumo en sus plantas, si hará uso de los almacenes ubicados en la TERMINAL ESPECIALIZADA o no. Sin embargo, no está obligado a contratar MANIOBRA ESPECIALIZADA y usar los silos, ya que el USUARIO puede elegir la MANIOBRA DIRECTA por así convenir a sus intereses y de esta manera evitar que su grano se manipule varias veces durante el proceso de descarga, o costos adicionales por el pago del almacenamiento en los silos.⁶⁴³

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se desprende que en promedio de dos mil diez a dos mil dieciséis el 25% del volumen de granel agrícola que se descarga en la TERMINAL ESPECIALIZADA, se realiza directo a camión, por lo que corresponden a MANIOBRAS DIRECTAS y el resto a MANIOBRAS ESPECIALIZADAS. Es decir, dentro de la misma TERMINAL ESPECIALIZADA un porcentaje considerable del volumen de granel agrícola que se descarga en la TERMINAL ESPECIALIZADA (el 25%) son maniobras que no requieren del uso de mecanizaciones y se realizan directo del buque a camión, lo cual refuerza el hecho de la sustitución entre ambos tipos de maniobras.

“Creo que nunca hemos utilizado el servicio de almacenaje y descargamos directamente al camión (...) y siempre descargamos en la terminal 8 y desconozco si Multisur ha descargado en terminales distintos al 8.”⁶⁴⁴ [Énfasis añadido]

Mas aún, en promedio, en PUERTO PROGRESO el 31% del volumen de granel agrícola se descarga mediante MANIOBRA DIRECTA, como se ilustra en los siguientes cuadros.

⁶⁴³ Información visible a folio 021264 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁴ Información visible a folio 021264 del EXPEDIENTE.

Cuadro: Porcentaje de granel agrícola que se descarga en la TERMINAL ESPECIALIZADA mediante MANIOBRA DIRECTA, respecto de la carga de granel agrícola que se descarga en la TERMINAL ESPECIALIZADA mediante MANIOBRA ESPECIALIZADA.⁶⁴⁵

Año	Porcentaje descargado mediante MANIOBRA DIRECTA en la TERMINAL ESPECIALIZADA	Porcentaje descargado mediante MANIOBRA ESPECIALIZADA en la TERMINAL ESPECIALIZADA
2010	22%	78%
2011	24%	76%
2012	18%	82%
2013	25%	75%
2014	24%	76%
2015	26%	74%
2016	32%	68%
Promedio durante el periodo	25%	75%

Cuadro: Porcentaje de granel agrícola que se descarga en MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA (usando únicamente silos).⁶⁴⁶

Año	Porcentaje descargado mediante MANIOBRA DIRECTA en el PUERTO PROGRESO	Porcentaje descargado mediante MANIOBRA ESPECIALIZADA en el PUERTO PROGRESO
2010	32%	68%
2011	29%	71%
2012	23%	77%
2013	33%	67%
2014	29%	71%
2015	33%	67%
2016	38%	62%
Promedio durante el periodo	31%	69%

Así pues, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dentro de la misma TERMINAL ESPECIALIZADA las MANIOBRAS DIRECTAS y las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS constituyen

⁶⁴⁵ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁶⁴⁶ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

025426



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

sustitutos entre sí, y en general en PUERTO PROGRESO un porcentaje significativo del volumen se descarga mediante MANIOBRA DIRECTA.

Aunado a lo anterior, en el EXPEDIENTE obran manifestaciones de otro USUARIO, en donde se menciona que *

*
[REDACTADO] Además menciona que, la congestión de la TERMINAL ESPECIALIZADA no representa un problema siempre y cuando esté disponible la TERMINAL PÚBLICA, derivado de que la TERMINAL ESPECIALIZADA cuenta con un alto ritmo de descarga mayor a lo requerido por el USUARIO.⁶⁴⁷

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las necesidades de los USUARIOS que se atienden en la TERMINAL ESPECIALIZADA muestran que existe sustitución entre la MANIOBRA DIRECTA y la MANIOBRA ESPECIALIZADA.

IX.1.2.2. USUARIOS son indiferentes al tipo de maniobra utilizada en el PUERTO PROGRESO

Como se mencionó en la sección **Demandas de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO**, para el 54% del volumen que importan los USUARIOS, estos contratan con un sólo proveedor el SERVICIO INTEGRADO. Como se explicó en la sección **Oferta del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO**, los USUARIOS que utilizan la modalidad de importación FOB no contratan directamente el servicio del MERCADO RELEVANTE sino que el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE, les proporciona y coordina la prestación de dicho servicio y demás servicios que comprende la cadena logística, por lo que el USUARIO nunca elige el muelle en el que atracará el buque, además el artículo 85 del RLP le da preferencia de atraque a la TERMINAL ESPECIALIZADA.

Ahora bien, como ya se explicó en la sección de **Demandas de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO** cuando un USUARIO contrata todos los servicios de la cadena logística con el GIE GRUPO LOGRA, éste último tiene incentivos para agilizar la descarga derivado de que coordina toda la cadena logística y ofrece un servicio libre de despachos y demoras, y para este caso al USUARIO le resulta indiferente el tiempo de estadía del buque puesto que no incurren en costos por demoras.

Al respecto, en el EXPEDIENTE obran manifestaciones de uno de los USUARIOS que contrata bajo la modalidad de SERVICIO INTEGRADO en donde se señala que no son ellos quienes eligen el muelle en el que el buque atracará: “*No se ha solicitado a MULTISUR que atraque el buque que transporta la carga de granel agrícola en el Muelle 7, debido a que ellos son los que manejan la logística de la carga.*”⁶⁴⁹ [Énfasis añadido]

En este mismo sentido, otro de los principales USUARIOS manifestó lo siguiente:

⁶⁴⁷ Información visible a folio 024246 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁸ Información visible a folios 024245 y 024246 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁹ Información visible a folio 023205 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025427

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

“Se informa que en ningún caso se ha solicitado al maniobrista o cessionario de la terminal de granel agrícola Multisur S.A. de C.V (...) que el buque que transporta carga sea atracado en el muelle 7 de usos públicos del PUERTO [PUERTO PROGRESO]. Asimismo, se informa que siempre se ha pagado la misma tarifa por el servicio de maniobras, esto, independientemente del muelle en el que se haya descargado el buque.

Adicionalmente, se informa (...) que no es del conocimiento de [REDACTADO] qué muelle se utiliza para la descarga de los buques en los que transporta el grano.”⁶⁵⁰[Énfasis añadido]

“Hasta donde es del conocimiento del [REDACTADO], las razones por las que se utiliza el muelle 7 es cuando está ocupada la terminal especializada porque coincide la llegada de dos o más buques al Puerto [PUERTO PROGRESO] en la misma fecha.”⁶⁵¹

“Si tenemos conocimiento [REDACTADO] que un barco pueda atracar en cualquiera de los dos muelles (la especializada o la pública) o que se pueda mover de la especializada a la pública. Independientemente de que eso pase, las tarifas acordadas se respetan.”⁶⁵²[Énfasis añadido]

Por las razones antes expuestas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye lo siguiente:

- A pesar de las ventajas en tiempo de la descarga en la TERMINAL ESPECIALIZADA, los USUARIOS que contratan el servicio del MERCADO RELEVANTE, dentro de un SERVICIO INTEGRADO, son indiferentes ante la posibilidad de que los servicios de maniobras les sean ofrecidos mediante MANIOBRA ESPECIALIZADA y/o MANIOBRA DIRECTA toda vez que toda la logística la coordina el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR y GRUNAPE. Más aún, incluso aquellos USUARIOS que no contratan un SERVICIO INTEGRADO pudieran ser indiferentes al tipo de maniobra debido a su logística interna de recepción de grano.
- A dicho de algunos USUARIOS, la tarifa por el servicio de maniobras que pagan es la misma, independientemente del tipo de maniobras que haya utilizado.

Tarifas del servicio del MERCADO RELEVANTE. Como se mencionó en la sección **Oferta del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO**, existe un USUARIO que utiliza la modalidad de importación CIF, lo que implica que realiza la compra del granel agrícola con su proveedor puesto en el PUERTO PROGRESO, y la contratación del servicio de maniobras y del transporte terrestre corre por cuenta y orden del USUARIO. Por tanto, en este caso, el USUARIO acude directamente con el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR para la prestación del servicio de maniobra. Para este caso, se observa que el USUARIO tiene o pudiera tener injerencia sobre el muelle en el cual atracará el buque, sin embargo, del EXPEDIENTE se desprende que aún en esta modalidad las tarifas del servicio del MERCADO RELEVANTE son las mismas, independientemente del tipo de maniobra que se use:

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁶⁵⁰ Información visible a folio 023729 del EXPEDIENTE.

⁶⁵¹ Información visible a folio 023730 del EXPEDIENTE.

⁶⁵² Información visible a folio 019221 del EXPEDIENTE.



“[REDACTADO] * si ha solicitado a MULTISUR que el buque que transporta la carga de granel agrícola sea atracado en el muelle 7 de usos públicos del PUERTO, únicamente cuando el muelle 8 no está disponible, no obstante, **no hay diferencia entre las tarifas efectivamente cobradas**”⁶⁵³ [Énfasis añadido]

Por otra parte, respecto del tema de las tarifas, un USUARIO que contrata la modalidad FOB (que implica el SERVICIO INTEGRADO) manifestó lo siguiente: “(...) Asimismo, se informa que siempre se ha pagado la misma tarifa por el servicio de maniobras, esto, independientemente del muelle en el que se haya descargado el buque.”⁶⁵⁴ [Énfasis añadido]

En ambos casos (CIF y FOB), se observa que, no existe ninguna diferencia entre las tarifas pagadas por los USUARIOS por el servicio del MERCADO RELEVANTE independientemente si estos servicios son prestados en la TERMINAL PÚBLICA o en la TERMINAL ESPECIALIZADA. En resumen, para dichos USUARIOS resulta indiferente la descarga en uno u otro muelle. Finalmente, en el caso de la modalidad CFR el USUARIO pudiera no ser indiferente entre ambos tipos de maniobra, como se señalará más adelante (véase sección **Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios o restringir el abasto**).

IX.1.2.3. Sustitutos del servicio del MERCADO RELEVANTE desde el punto de vista de la demanda

Como ya se mencionó anteriormente, para el caso de PUERTO PROGRESO, la MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA son servicios sustitutos y por lo tanto ambos conforman un mismo servicio del MERCADO RELEVANTE. Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, desde el punto de vista de la demanda, el servicio del MERCADO RELEVANTE no tiene sustitutos. Lo anterior de conformidad a lo siguiente:

Tipo de producto.- Los USUARIOS contratan el servicio del MERCADO RELEVANTE (MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA) que se ofrece en la TERMINAL PÚBLICA o en la TERMINAL ESPECIALIZADA precisa y específicamente para el granel agrícola. De esta manera, el USUARIO no demanda las maniobras que se ofrecen en otras terminales especializadas o en otros muelles públicos si estuvieran disponibles y equipados, si su interés radica en movilizar granel agrícola, y no otro tipo de productos, como fluidos, granel mineral, petróleo, etcétera. Así, los servicios de maniobras que pudieran ofrecer otras terminales especializadas en PUERTO PROGRESO no son sustitutos de la maniobra que se ofrece en la TERMINAL ESPECIALIZADA.

Calidad y precio del servicio.- Las terminales especializadas en general no proporcionan servicios que sustituyan en calidad y oportunidad del servicio a los prestados en las terminales de usos múltiples. Sin embargo, como ya se señaló anteriormente, para el caso de PUERTO PROGRESO, para el USUARIO el servicio de MANIOBRA DIRECTA que se ofrece en la TERMINAL PÚBLICA, podría sustituir a la MANIOBRA ESPECIALIZADA que se ofrece en la TERMINAL ESPECIALIZADA cuando los

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁶⁵³ Información visible a folio 022672 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁴ Información visible a folio 023729 del EXPEDIENTE

VERSIÓN PÚBLICA

tiempos de descarga sean similares, el precio de la maniobra sea el mismo, el tipo de producto no requiera del uso de silos, etcétera.

De lo anterior se desprende que, ante la inexistencia de otros muelles públicos para realizar las maniobras de descarga de granel agrícola, y ante las características de la infraestructura que se requiere para atender la carga de granel agrícola, desde la perspectiva de la demanda y de la oferta, el servicio del MERCADO RELEVANTE no cuenta con sustitutos en el PUERTO PROGRESO.

IX.1.3. Conclusión de sustitución

Vistos los elementos anteriores, tanto de la perspectiva de la oferta como de la perspectiva de la demanda, para el caso particular de PUERTO PROGRESO esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que el servicio del MERCADO RELEVANTE, las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS que se ofrecen en la TERMINAL ESPECIALIZADA, y las MANIOBRAS DIRECTAS que se ofrecen tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA constituyen sustitutos entre sí, principalmente por razones de saturación, tarifas, indiferencia del GIE GRUPO LOGRA, niveles de volúmenes que hacen indiferente los tipos de maniobra, entre otros.

Más aún, ante la inexistencia de otras terminales públicas o terminal especializada para realizar las maniobras de descarga de granel agrícola, y ante las características de la infraestructura que se requiere para atender la carga de granel agrícola, desde la perspectiva de la demanda y de la oferta, el servicio del MERCADO RELEVANTE no cuenta con sustitutos en PUERTO PROGRESO.

IX.2. Delimitación geográfica del mercado relevante: fracciones II y III del artículo 58 de la LFCE.

Para determinar el ámbito geográfico del mercado relevante se debe atender lo establecido por las fracciones II y III, del artículo 58 de la LFCE.

IX.2.1. Fracción II, del artículo 58 de la LFCE

La fracción II del artículo 58 de la LFCE dispone para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones; (...”)

Cuando los USUARIOS demandan las maniobras portuarias de descarga y almacenaje en determinado RECINTO PORTUARIO, sólo se puede ofrecer dichos servicios por los AGENTES ECONÓMICOS que cuentan con un contrato celebrado con el ADMINISTRADOR PORTUARIO del puerto correspondiente, razón por la cual no se incurre en costos de distribución para proporcionar los citados servicios.



Más aún, de conformidad con la literatura sobre puertos, los USUARIOS ponderan el costo de otros medios de transporte así como otros costos logísticos para decidir cambiar de puerto lo anterior, toda vez que el costo total de la cadena logística se compone de cinco componentes principales: i) transporte desde el punto de partida hasta el puerto de origen; ii) manipulación de la carga en el puerto de origen; iii) transporte desde el puerto de origen hasta el puerto de destino; iv) manipulación de la carga en el puerto de destino, y v) transporte desde el puerto de destino hasta el punto final. Ahora bien, el hecho de que las tarifas portuarias sean sólo un componente de varios eslabones que en conjunto constituyen el costo total, significa que un aumento en las tarifas portuarias del 5-10% se traduce en un aumento en el costo logístico total de menor proporción.⁶⁵⁵

Por otra parte, el equipo que se emplea para prestar el servicio del MERCADO RELEVANTE en PUERTO PROGRESO consiste principalmente (ver sección de **Características de los servicios portuarios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías en el PUERTO PROGRESO**) en los equipos, espacios e instalaciones para el manejo de las mercancías, tales como: grúas, almejas, bodegas y silos de almacenamiento, entre otros.

*Q
P
al*
La infraestructura necesaria para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE puede comprender: muelles, patios y/o almacenes. Respecto a la oferta de los equipos necesarios (complementos) para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE, de la información que obra en el EXPEDIENTE, no se observan restricciones arancelarias o no arancelarias, ni fletes o seguros distintos a los que enfrentaría cualquier interesado en adquirirlos.

Ahora bien, el servicio del MERCADO RELEVANTE tiene como complemento los servicios portuarios indicados en el artículo 44 de la LP, fracciones I (servicios de pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje) y II (avitallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales), que se prestan dentro del mismo recinto portuario, de PUERTO PROGRESO, en el que se demanda el servicio del MERCADO RELEVANTE. Como ya se mencionó en la sección **REGLAS DE OPERACIÓN**, los buques serán atendidos por riguroso turno y prevén los mecanismos para presentar quejas e inconformidades ante las autoridades del sector presentes en cada puerto.

Ahora bien, el servicio del MERCADO RELEVANTE es un servicio ofrecido *in situ*, el cesionario o prestador de servicios interesado en prestarlos, únicamente puede ofrecerlo a partir de espacios geográficos definidos por el contrato de cesión parcial de derechos o contrato de prestación de servicios.

De esta manera, por lo que hace a los costos de distribución del servicio del MERCADO RELEVANTE, de sus insumos relevantes o de sus complementos desde el extranjero u otras regiones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que son nulos, puesto que el servicio del MERCADO RELEVANTE no puede ser proporcionado desde el extranjero o desde cualquier otra región.

⁶⁵⁵ "Competition in Ports and Port Services 2011", manual elaborado por la OCDE. Información visible de folio 024888 a 024889, y 024944 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

025431

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Dado lo expuesto en los párrafos anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera no aplicable analizar los costos de distribución del servicio del MERCADO RELEVANTE provisto en el PUERTO PROGRESO, de sus complementos o de sus sustitutos desde otras regiones del país o del extranjero. Principalmente, porque el análisis versa sobre el servicio del MERCADO RELEVANTE que ofrece el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR quien, como se mencionó en la sección de MULTISUR, tiene celebrados varios contratos con API PROGRESO.

IX.2.2. Fracción III, del artículo 58 de la LFCE

Por su parte, la fracción III del artículo 58 de la LFCE dispone para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

"Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados; (...)"

Una vez que los USUARIOS deciden acudir a un determinado puerto, solamente pueden recibir los servicios de maniobras portuarias en ese RECINTO PORTUARIO y a su vez, los oferentes de servicio en dicho RECINTO PORTUARIO son los únicos que pueden proporcionarlo en los términos de sus contratos de prestación de servicios. Ahora bien, dichos USUARIOS pueden decidir acudir a otro puerto cuando ello signifique erogaciones similares en el costo monetario y/o de tiempo por la distribución de las mercancías. Esta posibilidad depende principalmente de la distancia entre los RECINTOS PORTUARIOS, la ubicación de las instalaciones de los USUARIOS, así como las vías y medios de comunicación disponibles.

Los factores mencionados en el párrafo anterior se relacionan con el área de influencia de un puerto, es decir, con el alcance de los servicios en el territorio nacional (*hinterland*), así como con las rutas marítimas (*foreland*).

En ese sentido, la zona de influencia o *hinterland* de PUERTO PROGRESO para granel agrícola es un mercado conformado principalmente por Mérida, Yucatán y municipios aledaños.⁶⁵⁶ Como se mencionó en la sección **Demandas de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO**, los USUARIOS del servicio del MERCADO RELEVANTE son empresas comercializadoras de granos, cuyas plantas productoras, bodegas, y centros de distribución se encuentran ubicadas en las proximidades de Mérida, Yucatán.

⁶⁵⁶ Información visible a folios 000153 y 00154 del EXPEDIENTE, de conformidad con el PMDP 2020. En realidad, como se señala en el PMDP 2020, en la página 13, durante el periodo de dos mil diez al dos mil catorce, para el caso del granel agrícola, el 96.1% del volumen fue para Yucatán, el 0.2% del volumen para Veracruz y el 3.7% para otros Estados.



En su *foreland*, PUERTO PROGRESO se conecta con varios puertos del mundo a través de diversas líneas navieras. En el negocio de granel agrícola, principalmente se importa maíz amarillo, blanco y destilado, soya pasta, trigo y canola, de Estados Unidos de América.⁶⁵⁷

Así, dado el *hinterlad* y *foreland* de PUERTO PROGRESO, los USUARIOS importan granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO dadas sus necesidades comerciales, así como a la ubicación geográfica y estratégica del PUERTO PROGRESO.

Ahora bien, respecto a la posibilidad de que los USUARIOS acudan a otros puertos mexicanos, de la información proporcionada por la SCT, se observa que el puerto más cercano al PUERTO PROGRESO donde se realiza tráfico de altura para la importación de graneles agrícolas es el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz.⁶⁵⁸ Sin embargo, dicha opción implicaría para los USUARIOS altas erogaciones en costos y tiempo para la distribución del granel agrícola hacia sus instalaciones debido a:

- La distancia media de PUERTO PROGRESO hacia las instalaciones de los USUARIOS en Mérida, Yucatán es de ciento diez kilómetros, con una duración de traslado aproximada de una hora quince minutos.⁶⁵⁹ Por su parte, el puerto de Coatzacoalcos se ubica a una distancia aproximada por carretera de setecientos cincuenta y ocho kilómetros del PUERTO PROGRESO,⁶⁶⁰ lo que representa una distancia siete veces más lejana de PUERTO PROGRESO, lo que derivaría en altos costos.⁶⁶¹

A manera de ejemplo, un comparativo entre las tarifas de transporte terrestre cobradas a un USUARIO:

- desde el PUERTO PROGRESO hasta sus instalaciones ubicadas en Umán, Yucatán,
- comparadas con las tarifas cobradas al mismo USUARIO por el mismo prestador de servicios.

*

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁶⁵⁷ Página Información visible a folio 000157 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁸ El puerto de Dos Bocas ha presentado escaso movimiento en el tráfico de granel agrícola. Para el año dos mil dieciséis se movilizaron veinticinco mil toneladas, lo cual representó representó el 1.3% respecto al volumen total de granel agrícola movilizado en el PUERTO PROGRESO para ese mismo año. Información visible a folio 024513 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado “Serie histórica del movimiento de carga en el Puerto de Dos Bocas”.

⁶⁵⁹ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

⁶⁶⁰ Las distancias constituyen estimaciones aproximadas calculada de Google Maps para tráfico por carretera.

⁶⁶¹ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

Se observó un diferencial de aproximadamente [REDACTADO] * en las tarifas.⁶⁶² Por lo cual, se puede concluir que generalmente el cobro de las tarifas de transporte terrestre se incrementa en la misma proporción en la que se incrementan las distancias recorridas.

- De manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE, de un USUARIO que utiliza diversos puertos para sus operaciones logísticas manifestó lo siguiente respecto de la sensibilidad en las tarifas de maniobras para trasladar sus operaciones a otro puerto [REDACTADO] *

[REDACTADO]⁶⁶³ [Énfasis añadido]

Lo expuesto nos permite concluir que no es viable para los USUARIOS acudir a otros puertos mexicanos para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE, ya que implicaría mayores costos en la cadena logística de importación del granel agrícola. Además, como ya también se señaló, el USUARIO tendría que tomar en cuenta otros costos logísticos, además del costo de las maniobras, principalmente costos de transporte para optar por otro puerto.

IX.3. Restricciones normativas que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos, fracción IV del artículo 58 de la LFCE

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE señala para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; (...)"

En atención a lo expuesto en la sección **Marco Jurídico General aplicable al MERCADO INVESTIGADO**, para la prestación del servicio de maniobras en el PUERTO PROGRESO, conforme al TÍTULO DE CONCESIÓN⁶⁶⁴ de API PROGRESO, así como los artículos 27, 40, fracción V, de la LP, y 32 del RLP, el interesado deberá celebrar contrato de prestación de servicios portuarios con el ADMINISTRADOR PORTUARIO, API PROGRESO.⁶⁶⁵ Lo anterior, previo cumplimiento de los requisitos generales establecidos en el artículo 51 de la LP y la REGLA DE OPERACIÓN 69, así como de los requisitos específicos a que se refiere la REGLA DE OPERACIÓN 70.

⁶⁶² Información visible a folio 023958, archivo en formato electrónico denominado “Respuesta III”, del EXPEDIENTE. La estimación de la distancia de los 1,000 kilómetros fue calculada usando la aplicación de Google Maps.

⁶⁶³ Información visible a folio 024250 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁴ Condiciones Vigésima y Vigésima Primera del TÍTULO DE CONCESIÓN.

⁶⁶⁵ En términos de la condición vigesimotercera del TÍTULO DE CONCESIÓN, los contratos de prestación de servicios portuarios serán mediante adjudicación directa por tratarse de la prestación de servicios portuarios en las que conforme al Plan Maestro de Desarrollo Portuario deba admitirse a todos los prestadores que satisfagan los requisitos que señalan la normatividad portaria.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025434



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Así, cuando el ADMINISTRADOR PORTUARIO, API PROGRESO, celebra contrato para la prestación del servicio de maniobras, faculta al permisionario a prestar el servicio de maniobras en las áreas comunes⁶⁶⁶ de PUERTO PROGRESO.

Por otro lado, cuando el ADMINISTRADOR PORTUARIO, API PROGRESO, celebra contrato de cesión parcial de derechos para operar, administrar y explotar una terminal especializada de granel agrícola,⁶⁶⁷ faculta al cessionario para prestar de manera exclusiva el servicio especializado de maniobras en el área cedida.

Por lo anterior, en el caso de que un nuevo AGENTE ECONÓMICO quisiera entrar a prestar el servicio del MERCADO RELEVANTE en PUERTO PROGRESO tendría que celebrar, en los términos normativos antes expuestos, un contrato de cesión parcial de derechos o un contrato de prestación de servicios portuarios con la API PROGRESO.

En el caso de PUERTO PROGRESO, como se mencionó en la sección de **Terminales Portuarias**, actualmente existen dos prestadores del servicio de maniobras que celebraron contrato respectivo con API PROGRESO: i) GESTIÓN Y SERVICIOS, que como se mencionó en la sección de **Terminales de Usos Múltiples**, si bien cuenta con un permiso de maniobras para atender la carga de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA durante el periodo investigado no se ha observado que lo haya prestado, y ii) MULTISUR, que igualmente, presta el servicio de maniobras para granel agrícola en áreas comunes de PUERTO PROGRESO; asimismo, al tener a su favor la TERMINAL ESPECIALIZADA, presta el servicio de MANIOBRA ESPECIALIZADA para granel agrícola de manera exclusiva en virtud de su contrato de cesión parcial de derechos.

Aunado a lo anterior, como se explicó en la sección **Imposibilidad de una nueva terminal de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO**, la acotada extensión de la plataforma de operaciones y almacenamiento de treinta hectáreas en PUERTO PROGRESO, limita el crecimiento de las actuales terminales y el desarrollo de nuevas, que favorezcan la inversión y una mayor competitividad en PUERTO PROGRESO.⁶⁶⁸ Consecuentemente, el nuevo AGENTE ECONÓMICO sólo podría celebrar contrato de prestación de servicios portuarios para ofrecer el servicio de MANIOBRA DIRECTA para granel agrícola en las terminales de usos múltiples del PUERTO PROGRESO.

En esta tesitura los potenciales competidores se enfrentarían a las desventajas de competir con el titular de la TERMINAL ESPECIALIZADA, el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, por las siguientes razones:

- Al tener el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR a su favor una superficie cedida dentro del RECINTO PORTUARIO de PUERTO PROGRESO, recinto fiscal, donde se manejan mercancías de comercio exterior, tiene a su favor la autorización para prestar los servicios

⁶⁶⁶ Se refiere a cualquier área del PUERTO PROGRESO que no haya sido cedida.

⁶⁶⁷ En términos de la condición vigesimosegunda del TÍTULO DE CONCESIÓN, los contratos de cesión parcial de derechos se adjudicarán vía concurso, previo cumplimiento de las bases de licitación, así como de los requisitos señalados en el artículo 51 de la LP, y las REGLAS DE OPERACIÓN 69 y 70.

⁶⁶⁸ Página Información visible a folios 021537 al 021541, y 021552 del EXPEDIENTE.



025435

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior (dicho trámite se explicó a detalle en la sección **Trámites para la prestación de los servicios portuarios conexos**). En ese sentido, los potenciales competidores no podrían prestar el servicio de almacenaje de mercancías de comercio exterior, por estar limitado a titulares de recintos fiscales.

- Aunado a lo anterior, en la sección **Actividad Comercial de MULTISUR** se observa que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTIUSO, tiene a su favor un contrato por virtud del cual API PROGRESO se obliga a prestar el servicio de almacenaje de granos, pastas y derivados en su recinto fiscal, concretamente, en su almacén que tiene la autorización para prestar el servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.
- Finalmente, al tener el GIE GRUPO LOGRA a través de MULATIZAR la facultad de utilizar tanto la TERMINAL ESPECIALIZADA de manera exclusiva, como la TERMINAL PÚBLICA de usos múltiples para la prestación del servicio de maniobras de granel agrícola: i) atendiendo a las circunstancias particulares del caso, tiene preferencia en las áreas de fondeo y posiciones de atraque de los buques, como se explicó en la sección **Reglas de Operación**, y ii) atendiendo a la REGLA DE OPERACIÓN 58, tiene la opción de enmendar los buques. Por lo tanto, MULTISUR puede utilizar indistintamente las terminales para prestar MANIOBRA ESPECIALIZADA y/o MANIOBRA DIRECTA, y satisfacer la demanda de sus USUARIOS.

En ese orden de ideas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, ante la imposibilidad de una nueva licitación para prestar el servicio del MERCADO RELEVANTE, los potenciales competidores sólo podrían prestar dicho servicio en la TERMINAL PÚBLICA.

Consecuentemente, los potenciales competidores se enfrentan a las siguientes restricciones normativas: i) cumplir con los requisitos necesarios para celebrar contrato con API PROGRESO prestar el servicio del MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL PÚBLICA; ii) los potenciales competidores no tendrían acceso a la TERMINAL ESPECIALIZADA porque es exclusivo de MULTISUR y no es posible participar en una licitación para una nueva terminal especializada por los motivos antes expuestos en la sección **Imposibilidad de una nueva terminal de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO**; iii) en la terminal de usos múltiples no podrían prestar el servicio de almacenaje; y iv) se enfrentarían a las reglas de preferencia establecidas en el RLP y en las REGLAS DE OPERACIÓN.

IX.4. Otros criterios que establezcan las DISPOSICIONES, fracción V del artículo 58 de la LFCE.

“**Artículo 58.** Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

V. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión.”

En este sentido, las DISPOSICIONES establecen en su artículo 5 que:



"Artículo 5. Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente. Asimismo, **se debe delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes sin incurrir en costos significativos.**"

Como se mencionó en la sección **Oferta de los servicios portuarios en el MERCADO INVESTIGADO**, respecto a la TERMINAL PÚBLICA, actualmente GESTIÓN Y SERVICIOS cuenta con un permiso de maniobras para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE en la modalidad de MANIOBRA DIRECTA. Asimismo, en años anteriores, el prestador de servicios de MANIOBRA DIRECTA, NAVEGA PROGRESO, contaba con un permiso para atender la carga de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA.

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, pese a la existencia de otros maniobristas que potencialmente pudieran competir en el MERCADO RELEVANTE, únicamente el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, ha operado como maniobrista de carga de granel agrícola con el 100% de la participación en dicho mercado.⁶⁶⁹

Ahora bien, se observa que GESTIÓN Y SERVICIOS manifestó en el EXPEDIENTE que pese a que nunca se le ha impedido operar en los MUELLES PÚBLICOS no cuenta con el equipo necesario para atender la carga de granel agrícola, y la adquirirá sólo en el caso de que la REGLA DE OPERACIÓN 49 se modifique⁶⁷⁰ y tuviera certeza en que tendería la masa de clientes suficientes para amortizarla *"Se hace la aclaración de que no se ha hecho estudio de mercado en relación a posibles clientes de carga de granel agrícola, toda vez que la Regla 49 'Asignación de Posiciones' de las reglas de Operación del Puerto, no ha sido modificada".*⁶⁷¹

No obstante, pese a la modificación de esta regla, la preferencia de atraque en la TERMINAL ESPECIALIZADA aún prevalece como ya se señaló en la sección de **Reglas de Operación**, lo que no le permite tener certeza que GESTIÓN Y SERVICIOS podrá tener clientes para la maniobra de descarga de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA.

Al respecto, en el EXPEDIENTE también obra la siguiente manifestación de personal de NAVEGA PROGRESO: *"El mercado está muy definido y está sobreviviendo Gestión y Servicios, quien entró al puerto exactamente cuando sale Navega Progreso. Gestión Servicios solo opera carga general (...)."*⁶⁷² [Énfasis añadido]

En esa tesitura, de instrumentos jurídicos en favor de MULTISUR, descritos en la sección **GIE GRUPO LOGRA**, se observa que desde mil novecientos noventa y cinco presta el servicio de maniobras de manera exclusiva en la TERMINAL ESPECIALIZADA, posteriormente, celebró contrato con el ADMINISTRADOR PORTUARIO para la prestación del servicio de maniobras en las terminales

⁶⁶⁹ Información visible a folios 021527 y 021528 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁰ Información visible a folios 019548, 021388 y 021389 del EXPEDIENTE.

⁶⁷¹ Información visible a folio 019548 del EXPEDIENTE.

⁶⁷² Información visible a folio 019148 del EXPEDIENTE.



025437

Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

de usos múltiples, incluyendo la TERMINAL PÚBLICA y también, obtuvo las autorizaciones y permisos para prestar el servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, y de AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES.

Ahora bien, al tener el GIE GRUPO LOGRA, a través de su subsidiaria MULTISUR, un contrato de cesión parcial de derechos respecto de la TERMINAL ESPECIALIZADA atiende la carga de granel agrícola de manera preferente en PUERTO PROGRESO, según lo corrobora la autoridad del sector SCT, de conformidad con la REGLA DE OPERACIÓN 49, acorde al artículo 85 del RLP.⁶⁷³ Lo anterior se traduce en que un potencial competidor sólo podría prestar el servicio del MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL PÚBLICA.

Conclusión de la delimitación geográfica del MERCADO RELEVANTE.- Por las razones expuestas en estas secciones, se desprende que la dimensión geográfica del servicio del MERCADO RELEVANTE se restringe al PUERTO PROGRESO toda vez que:

- No es viable para los USUARIOS acudir a otros puertos mexicanos para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE, ya que implicaría mayores costos en la cadena logística de importación del granel agrícola, principalmente por razones de costos logísticos.
- El cessionario o prestador de servicios interesado en prestar MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA, únicamente puede ofrecerlo a partir de espacios geográficos definidos por el contrato de cesión parcial de derechos o contrato de prestación de servicios.
- Ante la imposibilidad de una nueva licitación para prestar el servicio del MERCADO RELEVANTE y la preferencia en la atención de la carga de granel agrícola en la TERMINAL ESPECIALIZADA, un nuevo AGENTE ECONÓMICO sólo podría celebrar contrato de prestación de servicios portuarios para ofrecer el servicio de MANIOBRA DIRECTA para granel agrícola en las terminales de usos múltiples del PUERTO PROGRESO.

X. Falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE.

El artículo 59 de la LFCE, en correlación con los artículos 7 y 8 de las DISPOSICIONES establecen los elementos para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE. Del análisis de dichos elementos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, que en su dimensión producto y geográfica: **corresponde a la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola, en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA, que se ofrece en el PUERTO PROGRESO.** Lo anterior conforme al análisis que se expone a continuación:

X.1. Participación de mercado, capacidad de restringir el abasto y capacidad de fijar precios en el MERCADO RELEVANTE: fracción I del artículo 59 de la LFCE

Conforme al artículo 59, fracción I de la LFCE, se establece que como elemento para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE se deberá considerar:

⁶⁷³ Información visible a folio 024557 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

“Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de (...) competencia efectiva (...), deberán considerarse los siguientes elementos:

- I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente (...).

X.1.1. Participación de mercado en el servicio del MERCADO RELEVANTE

En términos del artículo 59, fracción I, para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, se debe tomar en cuenta la participación de los AGENTES ECONÓMICOS en dicho mercado. A continuación, se realiza dicho análisis.

Como se mencionó en la sección **Oferta de los servicios portuarios en el MERCADO INVESTIGADO**, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se desprende que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete, únicamente el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, ha prestado a los USUARIOS el servicio del MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL ESPECIALIZADA y TERMINAL PÚBLICA, por ende, dicho AGENTE ECONÓMICO detenta el 100% de la participación en el MERCADO RELEVANTE.

Como se mencionó en la sección de **TERMINAL ESPECIALIZADA de granel agrícola**, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, cuenta con un contrato de cesión parcial de derechos que le otorga la exclusividad para operar la TERMINAL ESPECIALIZADA y un contrato de prestación de servicios para atender la carga de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA. Ahora bien, derivado de la condición de único oferente del servicio en el MERCADO RELEVANTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha participación permanece invariante al considerar indicadores como ingresos por el servicio en el MERCADO RELEVANTE, número de USUARIOS del servicio en el MERCADO RELEVANTE o capacidad productiva.

Asimismo, como se mencionó en las secciones **Terminales de usos múltiples**, **TERMINAL ESPECIALIZADA de granel agrícola**, **Oferta de los servicios portuarios en el MERCADO INVESTIGADO**, y **Principales AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO**, GESTIÓN Y SERVICIOS actualmente cuenta con un permiso de maniobras para operar en las áreas de uso común y en la TERMINAL PÚBLICA, sin embargo, nunca ha prestado el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

X.1.2. Capacidad de los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios o restringir el abasto.

De conformidad con el artículo 59, fracción I de la LFCE, para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE se debe considerar la capacidad del o los AGENTES ECONÓMICOS para fijar precios o restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE, sin que



025439

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

sus competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder. A continuación, se efectúa el análisis correspondiente.

X.1.2.1. Fijación de precios para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Como se señaló en la sección de **Regulación tarifaria del servicio de maniobras**, de conformidad con las BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA, las tarifas de maniobras son propuestas por los prestadores de servicios y revisadas tanto por API PROGRESO como por la SCT, a efecto de ser aprobadas y registradas ante esta última previo visto bueno de API Progreso. Mas aún, de conformidad con el contrato de cesión parcial de derechos o el contrato de prestación de servicios de MULTISUR, las tarifas que fije y los descuentos que establezca, así como, sus reglas de aplicación estarán siempre a disposición de los USUARIOS, cuando menos tres días hábiles antes de su entrada en vigor.⁶⁷⁴

Ahora bien, como se mencionó en la sección **Tarifas del servicio del MERCADO RELEVANTE** las tarifas máximas registradas ante la SCT para los servicios de maniobras de granel agrícola que se ofrecen en la TERMINAL PÚBLICA son 29% menores a las tarifas máximas registradas para las MANIOBRAS ESPECIALIZADAS que se realizan en el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA. Sin embargo, de la información que obra en el EXPEDIENTE se observa que el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR fija y cobra la misma tarifa tanto para la MANIOBRA DIRECTA como para la MANIOBRA ESPECIALIZADA.⁶⁷⁵ Lo anterior, con independencia de dónde se realicen las maniobras, ya sea la TERMINAL PÚBLICA o TERMINAL ESPECIALIZADA y sin reconocer las diferencias en la estructura de costos que implica la operación en una u otra terminal (ver sección **Tarifas del servicio del MERCADO RELEVANTE**).

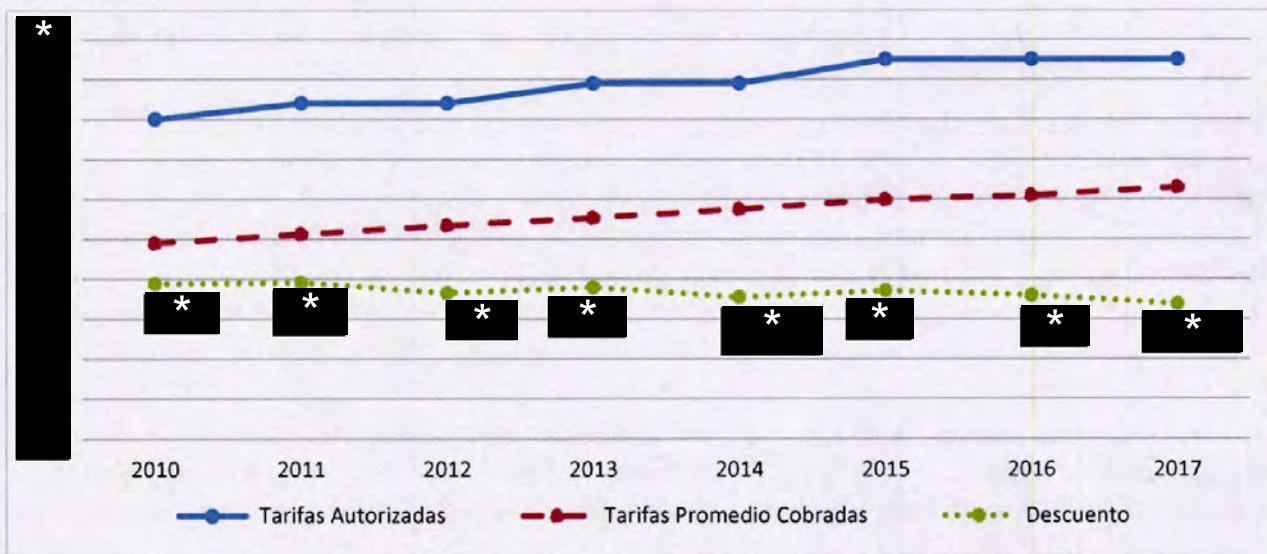
Por otro lado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que generalmente se aplican descuentos discretionales a los USUARIOS sobre las tarifas máximas registradas ante la SCT para la MANIOBRA ESPECIALIZADA. Durante el periodo de dos mil diez al dos mil diecisiete⁶⁷⁶ los descuentos fueron en promedio del 33%, sin que exista necesariamente una justificación económica de peso, volumen o tipo de mercancías para ser aplicados. Lo anterior, se puede apreciar en la siguiente gráfica:

⁶⁷⁴ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, archivo electrónico “9 ANEXO NUEVE (Numeral 12)”, subcarpeta electrónica “Multisur”.

⁶⁷⁵ Esta información se desprende de diversas manifestaciones de USUARIOS que se señalan más adelante, así como de la información visible a folio 023435 archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2** del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁶⁷⁶ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE. Archivo en formato electrónico denominado “Anexo 33” y “Anexo 34”.

Gráfica. Tarifas para la MANIOBRA ESPECIALIZADA y descuentos (pesos por tonelada y porcentaje)⁶⁷⁷



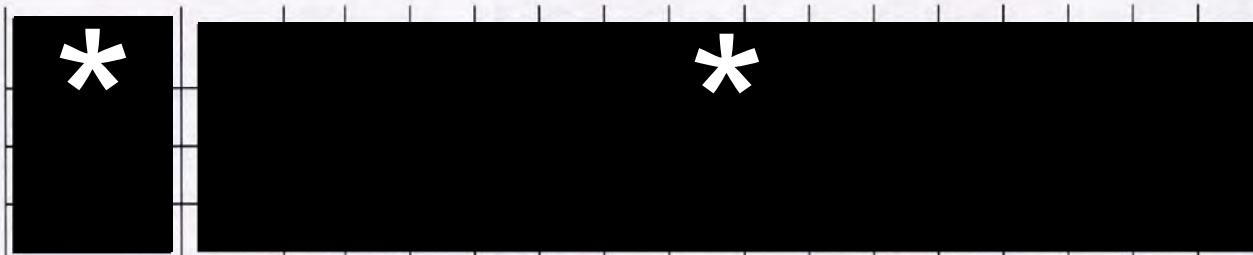
Asimismo, de información que obra en el EXPEDIENTE se observa que el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR aplica descuentos diferenciados respecto a la tarifa máxima registrada a sus USUARIOS. En la tabla siguiente, se detallan las tarifas efectivamente cobradas a los diversos USUARIOS por tipo de producto o carga:

Tabla. Tarifa en pesos por tonelada efectivamente cobrada a los USUARIOS por tipo de producto o carga para el servicio en el MERCADO RELEVANTE⁶⁷⁸

PRODUCTO	CANOLA	DDG	MAIZ	MAIZ AMARILLO	SALVADO DE TRIGO	SORG	SOYA	TRIGO				
AÑO	2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016
*	*			*	*			*				

⁶⁷⁷ Información visible a folio 002315 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “Anexo 33” y “Anexo 34”. El promedio graficado corresponde al descuento promedio que el GIE GRUPO LOGRA aplica a todos los USUARIOS.

⁶⁷⁸ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, del EXPEDIENTE. Las cifras que se muestran, corresponden a las tarifas efectivamente cobradas, independientemente del tipo de maniobra (DIRECTA o ESPECIALIZADA), ponderado por las toneladas movilizadas por cada USUARIO. Véase la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



Al respecto, GRUPO LOGRA manifestó lo siguiente:

“Los productos de granel agrícola pueden dividirse, para efectos de su manejo en la terminal de graneles, en dos grandes grupos: **granos** (maíz, soya, sorgo, trigo, etc.) y **pastas** (DDG, pasta de soya, etc.).

La operación de pastas es distinta a la de granos en virtud de lo siguiente:

El peso volumétrico de los granos es mayor a las pastas, es decir, **un metro cúbico de pasta es más ligero que un metro cúbico de grano.** Por lo tanto, en el caso de los granos se requiere de un menor número de movimientos para descargar del barco las toneladas de grano que las toneladas de pasta.

Se requiere de un menor uso de mecanizaciones para realizar maniobras de granos que de pastas, debido a que el peso volumétrico de los granos es mayor que el de las pastas. Adicionalmente, **se requiere un menor tiempo de maniobras para hacer la descarga de granos,** y por consecuencia, es menor el uso de personal que se utiliza en la descarga de granos en comparación a las pastas.

Los granos, durante su almacenamiento ya sea en bodegas o silos, no se compactan, a diferencia de las pastas. Por esa razón, para el desalojo de los granos (ya sea de silos o bodegas) se pueden descargar por sistemas de descargas de elevadores que llevan los granos directamente a camiones. Esto no es posible en el caso de las pastas, ya que éstas únicamente se pueden almacenar en bodegas y no en silos debido a que durante su almacenamiento se compactan. El desalojo de pastas es un proceso distinto al de los granos, ya que para desalojarlas se requiere meter maquinaria a las bodegas para descompactar las pastas. Para cargar las pastas a los camiones se requiere de maquinaria (Trascabos), ya que la carga de éstos no puede hacerse por elevadores a diferencia de los granos.

Es importante mencionar que las pastas no se almacenan en los silos, porque la maquinaria para descompactar las pastas no puede entrar a ellos. Adicionalmente, en comparación con los granos, y debido al proceso de desalojo descrito, la carga de pastas a camiones toma más tiempo y más personal.

Por lo expuesto en los puntos anteriores, se puede apreciar que el proceso de maniobras de granos y pastas es distinto, y por esa razón, **el tipo de producto afecta los costos de operación.”⁶⁷⁹** [Énfasis añadido]

De lo anterior se desprende que el **GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene la capacidad de fijar sus precios siempre y cuando no exceda la tarifa máxima registrada ante SCT para la MANIOBRA ESPECIALIZADA.** En ese sentido, como puede verse en la gráfica y tabla anteriores la

⁶⁷⁹ Información visible de folio 024561 a 024562 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



tarifa máxima no es una restricción a la capacidad de fijar precios de GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, pues se encuentra muy por arriba de las tarifas efectivamente cobradas por el servicio en el MERCADO RELEVANTE a lo largo del tiempo. Más aún, a dicho del GIE GRUPO LOGRA, los productos tienen características diferentes que inciden en los costos y por tanto en las tarifas efectivamente cobradas.⁶⁸⁰

Ahora bien, cuando se requiere la MANIOBRA ESPECIALIZADA, como se mencionó en la sección de **Tarifas del servicio del MERCADO RELEVANTE**, generalmente el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, no realiza un cobro adicional a sus USUARIOS FOB cuando éstos contratan el SERVICIO INTEGRADO y utilizan los silos para el ALMACENAJE TRANSITORIO. Lo anterior, es consistente con lo establecido en el artículo 15, fracción V, de la LA cuando dispone que, por tratarse de un recinto fiscalizado, el USUARIO cuenta con siete días naturales, libres de almacenaje para mercancías de importación para el caso del granel agrícola. No obstante, lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GIE GRUPO LOGRA fija el precio del ALMACENAJE TRANSITORIO mediante dos mecanismos:

El primer mecanismo con “días libres” de almacenaje. Como se mencionó en la sección **Demanda de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO**, existen USUARIOS que utilizan la modalidad de importación FOB y contratan con el GIE GRUPO LOGRA un SERVICIO INTEGRADO que comprende los servicios de intermediación marítima, flete marítimo, portuarios y de transporte terrestre necesarios para importar grano vía e PUERTO PROGRESO. A estos USUARIOS, GRUNAPE les establece determinados días para desalojar su carga de PUERTO PROGRESO. Ahora bien, en el caso de que el USUARIO no cumpla con el ritmo de desalojo y supere los “días libres” de cobro establecidos previamente, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, empezará a cobrar una tarifa adicional por el servicio de ALMACENAJE TRANSITORIO.⁶⁸¹

De la información de los contratos de SERVICIOS INTEGRADOS celebrados entre los USUARIOS que utilizan la modalidad FOB y el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que utiliza los silos se observa lo siguiente:

*

682

El segundo mecanismo sin “días libres” de almacenaje.- Respecto al cobro por la utilización de los silos, Fernando Antonio Rojas Gamboa, personal del GIE GRUPO LOGRA, manifestó lo

⁶⁸⁰ Ahora bien, respecto al diferencial que existe entre las tarifas efectivamente cobradas entre los USUARIOS se abordará en la sección **Efectos de la Barrera 3. Tarifas máximas e históricas en el MERCADO INVESTIGADO**, y se mostrará que, en realidad, dichas tarifas cobradas no obedecen a una estructura de costos por la forma en la que se determinaron.

⁶⁸¹ Información visible a folios 023326 y 023332 del EXPEDIENTE.

⁶⁸² Información visible a folios 023214 y 023653 del EXPEDIENTE, archivos en formato electrónico denominados “Anexo 25” y “Anexo 8” respectivamente.



025443

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

siguiente: “**Nosotros no le cobramos al cliente por no cubrir ese ritmo de descarga desde el primer día**, se divide el volumen del cliente entre el ritmo de descarga y eso da el número de días para desalojar su carga.”⁶⁸³ [Énfasis añadido] Aclarando que, aun cuando el cliente tenga un retraso, generalmente no se cobra, pues más bien es un marco que permite una mejor coordinación con todos los USUARIOS.⁶⁸⁴

Por otro lado, * USUARIO que no contrata el SERVICIO INTEGRADO provisto por el GIE GRUPO LOGRA, manifestó que *

*

*

*

*

686 [Énfasis añadido]

Como se verá más adelante en la sección **Discriminación de USUARIOS que contratan a través de la modalidad CFR**, en realidad el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE por parte del GIE GRUPO LOGRA le permite ejercer el poder de fijar precios en detrimento de los USUARIOS.

De todo lo anterior, se concluye que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene la capacidad para fijar precios en el MERCADO RELEVANTE, es decir, tanto en la MANIOBRA DIRECTA a camión como en la MANIOBRA ESPECIALIZADA a silos y bodega, e incluso puede fijar tarifas discriminatorias para la MANIOBRA ESPECIALIZADA (que incluye el ALMACENAJE TRANSITORIO) en caso de incumplimiento de cierto ritmo de desalojo de la carga por parte del USUARIO en el PUERTO PROGRESO.

X.1.2.2. Capacidad para restringir el abasto en el MERCADO RELEVANTE

De conformidad con el artículo 45 de la LP, los servicios portuarios deben prestarse a todo demandante de forma permanente, uniforme y regular, en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio, y por riguroso turno:

“ARTÍCULO 45.- En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio;

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

⁶⁸³ Información visible a folio 023932 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁴ Información visible a folio 023905 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁵ Información visible a folio 024358 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “aviso tarifas 2011-2017”.

⁶⁸⁶ Información visible a folio 024358 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “aviso tarifas 2011-2017”.



y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecida en las reglas de operación del puerto.”

Lo anterior, es congruente con lo señalado tanto en el Contrato de Cesión Parcial de Derechos como en el Contrato de Prestación de Servicios Portuarios del GIE GRUPO LOGRA, que le permiten a MULTISUR prestar el servicio de maniobras tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA, de conformidad a la siguiente cláusula:

“Los SERVICIOS se prestarán a todos los USUARIOS solicitantes de la manera prevista en el artículo 45 de la Ley de Puertos, con observancia de las prioridades establecidas en el artículo 85 de su reglamento y con sujeción a los requisitos de seguridad, eficiencia, continuidad, oportunidad y uniformidad e igualdad de condiciones operativas y económica”⁶⁸⁷ [Énfasis añadido]”

No obstante, el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad para incidir en el ritmo de abasto de los servicios en el MERCADO RELEVANTE, a través de precios discriminatorios y la manipulación de los ritmos de descarga en el PUERTO PROGRESO.

Como se señaló en párrafos anteriores, el GIE GRUPO LOGRA aplica una política de descuentos posiblemente discriminatoria sobre las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que incluye el ALMACENAJE TRANSITORIO hacia aquellos USUARIOS que no contratan el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA, que tiene el efecto para esos USUARIOS de desincentivar el uso de la MANIOBRA ESPECIALIZADA aun cuando dicho servicio podría ser preferido dados los altos ritmos de descarga y otros factores, como puede ser la poca capacidad de recepción de grano en las instalaciones de los USUARIOS y que pueda dosificar la salida de su grano (véase la sección **Discriminación de USUARIOS que no contratan el servicio de intermediación marítima con GIE GRUPO LOGRA**).

Este efecto, como puede observarse en la **Tabla. Participación de los USUARIOS en MANIOBRAS ESPECIALIZADAS utilizando silos o bodegas**, durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, * únicamente en promedio utilizó la MANIOBRA ESPECIALIZADA para un 6% del volumen total que importa, en comparación con los demás USUARIOS.

Por lo tanto, se concluye que este esquema tarifario discriminatorio sobre las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE mediante la MANIOBRA ESPECIALIZADA que incluye el ALMACENAMIENTO TRANSITORIO hace que los USUARIOS contraten el servicio de MANIOBRA DIRECTA en una proporción mayor a la que requerirían para el desarrollo de sus operaciones. Esto implica que los tiempos que dichos USUARIOS se ven obligados a permanecer en el PUERTO PROGRESO son mayores a los que prevalecerían en ausencia del mismo, toda vez que el servicio de MANIOBRA DIRECTA es más lento que el de MANIOBRA ESPECIALIZADA. Es decir, el efecto que tiene este esquema tarifario sobre los USUARIOS es incentivarlos a elegir la MANIOBRA DIRECTA, de aquella que elegirían si tuviesen un trato no discriminatorio.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

⁶⁸⁷ Cláusula Décima Cuarta del Contrato de Cesión Parcial de Derechos y Cláusula Décima Quinta del Contrato de Prestación de Servicios Portuarios, visible a folio 003171 y 003095 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

Mas aún, como se detallará en la sección **Efectos de la Barrera 2 de asimetrías de información de tipo conductual en el MERCADO INVESTIGADO**, en realidad en PUERTO PROGRESO los ritmos promedio de descarga que se pueden alcanzar en la TERMINAL ESPECIALIZADA establecidos en el POA, están subvalorados, en el sentido de que es posible para el GIE GRUPO LOGRA alcanzar ritmos superiores a los establecidos en el POA, lo que les permite simular un servicio ineficiente y apropiarse los beneficios de la descarga mediante el servicio libre de despachos y demoras.

Estos elementos hacen que no pase desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad para modular discrecionalmente los ritmos de descarga con los que ofrece los servicios de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA en el PUERTO PROGRESO. Por lo tanto, se concluye que el GIE GRUPO LOGRA cuenta con la capacidad de restringir la oportunidad del abasto en el MERCADO RELEVANTE a través del establecimiento de un esquema tarifario posiblemente discriminatorio y del manejo discrecional de los ritmos de descarga en el PUERTO PROGRESO.

X.2. Existencia de barreras a la entrada: fracción II del artículo 59 de la LFCE

El artículo 59, fracción II de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva lo siguiente:

“Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; (...)"

El artículo 7 de las DISPOSICIONES establece la lista de elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos del análisis de la fracción II del artículo 59 de la LFCE. A continuación, se cita el numeral:

“Artículo 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;

II. El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;

III. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;

IV. La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos;

V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;

VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y

025446



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios.”

A continuación, se muestra el análisis por cada una de las siete fracciones del artículo 7 de las DISPOSICIONES con base en lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen elementos y restricciones que constituyen barreras para prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

X.2.1. Barreras a la entrada por costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, tecnología o canales de distribución eficientes: fracción I del artículo 7 de las DISPOSICIONES

Al respecto, de los supuestos descritos en la fracción transcrita y en atención a la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa como barrera a la entrada el acceso limitado a la tecnología que caracteriza a la TERMINAL ESPECIALIZADA, pues aún en el caso de que algún AGENTE ECONÓMICO cuente con los recursos financieros para adquirir el equipo necesario (silos, bancadas trasportadores, elevadores, etcétera), como se explicó en la sección **Imposibilidad de una nueva terminal de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO**, no hay espacio físico para que en el corto plazo se realice la construcción de una nueva terminal especializada, o en su caso otro muelle, ya que, como se mencionó anteriormente en la sección **Infraestructura de PUERTO PROGRESO** los distintos muelles se encuentran a seis punto cinco kilómetros mar adentro⁶⁸⁸, por lo que el espacio físico es limitado.

Dado lo anterior, el acceso a la tecnología es exclusiva de la subsidiaria del GIE GRUPO LOGRA, MULTISUR, como se detalló en la sección **Terminales Portuarias**.

Por otro lado, como se mencionó en la sección **Sustitución desde la perspectiva de la oferta**, la TERMINAL ESPECIALIZADA al tener tecnología e infraestructura particular pensada para la descarga del granel agrícola, hace una diferenciación en los ritmos de descarga y el tratamiento del granel agrícola, que la distinguen de la TERMINAL PÚBLICA.

Así, en la TERMINAL ESPECIALIZADA se puede descargar el grano hacia la zona de almacenaje (silos o bodegas) o directamente a camión; a diferencia de la TERMINAL PÚBLICA que únicamente puede descargar directamente a camión.

En ese orden de ideas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que el acceso limitado a la tecnología e infraestructura con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA es una barrera a la entrada en términos de la fracción I del artículo 7 de las DISPOSICIONES en conjunto con la fracción II del artículo 59 de la LFCE, toda vez que otro oferente no podría prestar el servicio de maniobras en una TERMINAL PÚBLICA, con la misma especialización con la que cuenta MULTISUR, gracias a la infraestructura que caracteriza a la TERMINAL ESPECIALIZADA

⁶⁸⁸ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada “10 ANEXO DIEZ (Numeral 14)”, en la carpeta electrónica denominada “PMDP-PROGRESO-2015-2020 y sus modificaciones”.

X.2.2. Barreras de entrada del tipo económicas: fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, el GIE GRUPO LOGRA señaló que el tiempo estimado para la recuperación de las inversiones por la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL ESPECIALIZADA es de diez a doce años.⁶⁸⁹ El detalle de los costos por cada tipo de contrato para ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE es el siguiente:

Contrato de Cesión Parcial de Derechos.- Por virtud del cual el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR presta el servicio en el MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL ESPECIALIZADA, actualmente vigente hasta el veintitrés de junio de dos mil treinta, se acordó lo siguiente:

“(...) [MULTISUR] se obliga a cumplir con los montos, términos y condiciones señalados en el programa de inversiones (...) detallándose que se invertirán al menos setenta millones de pesos en el periodo de la prórroga, de los cuales, invertirán al menos cincuenta millones de pesos los primeros cinco años de vigencia.”⁶⁹⁰ [Énfasis añadido]

Tabla. Inversión en Infraestructura y Equipamiento en la TERMINAL ESPECIALIZADA⁶⁹¹

Concepto	Programa de inversión (2016-2020)							
	Millones de pesos							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
Equipamiento menor					*			
Equipo fijo de descarga								
Equipo móvil de descarga								

Como se observa en el cuadro del programa de inversión, a partir del año dos mil quince se invirtió en equipamiento menor * en dos mil dieciséis se invirtieron * entre equipamiento menor y equipo fijo de descarga, en dos mil diecisiete se invirtieron * entre equipamiento menor y equipo móvil de descarga, y en dos mil dieciocho se invertirán dos millones en equipamiento menor; es decir, hasta el año dos mil diecisiete y de conformidad a su programa de inversión, el GIE GRUPO LOGRA invirtió alrededor de *

Adicionalmente, de la información que obra en el EXPEDIENTE, GRUPO LOGRA manifiesta invertir en la TERMINAL ESPECIALIZADA cerca de * para labores de mantenimiento, a través de un Programa de Mantenimiento anual, el cual contiene los trabajos a

⁶⁸⁹ Información visible a folio 0023932 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁰ Información visible a folio 003215 del EXPEDIENTE.

⁶⁹¹ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo denominado “Anexo 19”.



ejecutar de manera periódica para el Mantenimiento Preventivo a los Equipos, Instalaciones y Maquinaria.⁶⁹²

Contrato de Prestación de Servicios Portuarios. Por virtud del cual MULTISUR presta el servicio en el MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL PÚBLICA, actualmente vigente hasta el treinta de junio de dos mil veinticinco,⁶⁹³ se acordaron las siguientes inversiones:

Tabla. Inversión en Infraestructura y Equipamiento en las terminales de usos públicos del PUERTO PROGRESO⁶⁹⁴

Concepto	Programa de inversión (2016-2020)							
	Millones de pesos							
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	
Equipamiento maquinaria				*				

Como se observa en el cuadro del programa de inversión, en el año dos mil quince se invirtieron * en equipamiento y maquinaria necesarios para la prestación del servicio de maniobra en las terminales de usos públicos del PUERTO PROGRESO, incluyendo la TERMINAL PÚBLICA.

Adicionalmente, de la información que obra en el EXPEDIENTE, GIE GRUPO LOGRA manifiesta invertir en la TERMINAL PÚBLICA cerca de * para labores de mantenimiento, acorde al Programa de Mantenimiento anual, el cual contiene los trabajos a ejecutar de manera periódica para el Mantenimiento Preventivo a los Equipos, Instalaciones y Maquinaria.⁶⁹⁵

Ahora bien, los montos de inversión en los que incurría un potencial competidor de MANIOBRAS DIRECTAS no es significativa, toda vez que el monto de inversión en la TERMINAL PÚBLICA para un nuevo competidor sería de *, el plazo de recuperación de la inversión señalada no requeriría largos períodos.⁶⁹⁶ No obstante, se hace énfasis en que, pese a lo anterior y

⁶⁹² Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE. Página 12, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 19".

⁶⁹³ Información visible a folio 003129 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁴ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE. Página 6, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 15".

⁶⁹⁵ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE. Página 7, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 15".

⁶⁹⁶ Un cálculo sencillo muestra que si se toma como referencia los costos de MULTISUR * Véase Cuadro 1.15, Estados de resultados del Bróker 1 de 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos), Cuadro 1.20. Ingresos MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos) y Cuadro 1.21. Costos MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos) del Anexo 3, el volumen que se descargó en la TERMINAL PÚBLICA (*) toneladas de conformidad con el "Anexo 2 Logra" de la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del Anexo 2), y la tarifa



025449

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

como ya se ha señalado, GESTIÓN Y SERVICIOS no ha optado por realizar las inversiones necesarias derivado de la preferencia en la asignación de posiciones de atraque establecida en la REGLA DE OPERACIÓN 49, con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA, misma que aún prevalece pese a la modificación reciente a dicha regla.

Asimismo, dada la naturaleza jurídica de los contratos celebrados entre MULTISUR y API PROGRESO para prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE, tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA, no se generan derechos reales ni acción posesoria sobre las inversiones hechas por MULTISUR, consecuentemente, al término de los citados contratos, dichas inversiones pasarán a ser propiedad de API PROGRESO.⁶⁹⁷

Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que si bien los montos de inversión a los que se enfrentaría un potencial competidor del GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO RELEVANTE no constituyen una barrera a la entrada en términos de la fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES en conjunto con la fracción II del artículo 59 de la LFCE, el hecho de que no existe espacio físico en PUERTO PROGRESO para la construcción de otra terminal especializada y la preferencia de atraque que otorga la REGLA DE OPERACIÓN 49 (en caso de que el potencial competidor contara con los recursos necesarios para invertir) sí constituyen barreras.

X.2.3. Barreras de tipo normativas: fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES

Para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE se requiere cumplir con los requisitos descritos en la sección de **Restricciones normativas que limiten el acceso de USUARIOS o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos, fracción IV del artículo 58 de la LFCE**, congruente con la sección **Marco Jurídico General aplicable al MERCADO INVESTIGADO**. Debido a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las diversas concesiones, licencias, permisos y autorizaciones para ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE constituyen una barrera a la entrada de carácter normativo.

Así, de información que obra en el EXPEDIENTE se observan como barreras a la entrada de carácter normativo diversas autorizaciones y permisos, que, para el caso en particular, pertenecen al actual y único prestador de servicios, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR:

- Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite operar de manera exclusiva la TERMINAL ESPECIALIZADA, así como prestar el servicio de MANIOBRA ESPECIALIZADA, hasta el año dos mil treinta.
- Contrato de Prestación de Servicios Portuarios que le permite desde el año mil novecientos noventa y cinco prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE en las terminales de usos múltiples, incluyendo la TERMINAL PÚBLICA hasta el año dos mil veinticinco.

promedio de maniobras que actualmente cobra MULTISUR (* pesos ponderando por toneladas), se estima un plazo de recuperación de la inversión de *

⁶⁹⁷ Información visible a folios 003091 y 003169 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



- Autorización para la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, para prestar el servicio de almacenaje de granel agrícola en la TERMINAL ESPECIALIZADA.
- Contrato de almacenaje, por virtud del cual API PROGRESO se obliga ante MULTISUR a prestarle el servicio de almacenaje de granel agrícola en su almacén, que cuenta con la autorización para la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, vigente hasta julio de dos mil treinta y uno.

Aunado a lo anterior, como se menciona en la sección **Reglas de Operación**, de conformidad con el artículo 85 del RLP existe preferencia en la asignación de áreas de fondeo y posiciones de atraque hacia las terminales especializadas, así como la posibilidad de enmendar los buques de conformidad con la REGLA DE OPERACIÓN 58⁶⁹⁸. Como se hace mención en esa misma sección, si bien hubo una modificación en la Regla de Operación 49, aún prevalece la preferencia de las terminales especializadas como lo establece el artículo 85 del RLP. Esta normatividad implica, que incluso si un AGENTE ECONÓMICO entrara, su capacidad de expansión se vería limitada.

En esa tesitura, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que las diversas concesiones, licencias, permisos y autorizaciones, así como las reglas de preferencia establecidas en las REGLAS DE OPERACIÓN y el RLP, constituyen barreras a la entrada de carácter normativo, en términos de la fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES en conjunto con la fracción II del artículo 59 de la LFCE, que limitan la posibilidad de que exista otro competidor en el MERCADO RELEVANTE. Por lo que han facilitado que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tenga el 100% de la demanda y oferta del servicio en el MERCADO RELEVANTE, tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA.

X.2.4. Barreras por la inversión en publicidad para que una marca o nombre comercial tenga presencia en el mercado: fracción IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES

Se observa que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, al ser la única cesionaria de una terminal especializada de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO, no necesita invertir en publicidad para posicionar su marca, ya que es el único oferente del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Con base en la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no detectó barreras a la entrada por lo que hace a inversiones en publicidad para posicionar el servicio en el MERCADO RELEVANTE, por lo que no es aplicable el análisis de la inversión en publicidad o nombre comercial como estrategia de posicionamiento de marca.

⁶⁹⁸ Artículo 85 LP, en relación con las REGLAS DE OPERACIÓN 49 y 58.



025451

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

X.2.5. Barreras que limitan la competencia en los mercados internacionales: fracción V del artículo 7 de la DISPOSICIONES

Como se observa en las secciones de **Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO y Delimitación geográfica del MERCADO RELEVANTE fracciones II y III del artículo 58 de la LFCE**, del presente DICTAMEN PRELIMINAR, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA indicó que toda vez que la delimitación geográfica del MERCADO RELEVANTE, corresponde al PUERTO PROGRESO, es que no resulta aplicable el análisis de limitaciones a la competencia en mercados fuera de dicha delimitación, que se constituyan como barreras a la entrada.

X.2.6. Barreras constituidas por prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS: fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES

Referente a las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, es el único que presta el servicio en el MERCADO RELEVANTE y dada la integración vertical y el poder sustancial de mercado que tiene, en el MERCADO RELEVANTE puede utilizar una serie de mecanismos para desincentivar la entrada de nuevos competidores, que se explican en la sección de **Barreras a la competencia y efectos anticompetitivos**, tales como: generar una externalidad de sobreprecio, generar asimetrías de información para simulación de demoras, control efectivo de los rendimientos establecidos en la TERMINAL ESPECIALIZADA, aplicar descuentos, y posiblemente discriminación entre USUARIOS en los servicios del MERCADO INVESTIGADO.

Q
V
al

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen restricciones constituidas por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS que impiden la entrada de nuevos o potenciales competidores en el MERCADO INVESTIGADO como se explicará en las secciones posteriores.

X.2.7. Barreras constituidas por actos o disposiciones jurídicas que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios: fracción VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES

Al respecto, de información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no se realiza el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, por lo que no es aplicable el análisis de la fracción en comento.

X.3. La existencia y poder de sus competidores: fracción III del artículo 59 de la LFCE

Conforme a lo mencionado en el análisis de la fracción I del artículo 59, de la presente sección, GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR detenta una participación de mercado del 100% en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, a pesar de que GESTIÓN Y SERVICIOS cuenta con un permiso para la prestación de maniobras de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA, pues nunca ha prestado dicho servicio.

J
Dx



Por lo anterior, en el MERCADO RELEVANTE no existen otros agentes competidores que puedan fungir como sus competidores, por lo que no hay quien contrarreste el poder de GIE GRUPO LOGRA conforme a lo previsto en la fracción III del artículo 59 de la LFCE.

X.4. Las posibilidades de acceso a fuentes de insumos: fracción IV del artículo 59 de la LFCE

Para que un nuevo oferente pueda prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE es necesario poder acceder a las terminales portuarias y, como se mencionó en la sección de **Sustitución desde la perspectiva de la oferta**, los insumos principales en dichas terminales comprenden: muelles, patios y/o almacenes y como complementos se requiere de los equipos necesarios (silos, tolvas, almejas, bandas transportadoras, etc.) para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

En cuanto al acceso a una terminal pública para ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que GESTIÓN Y SERVICIOS, quién tiene acceso a la TERMINAL PÚBLICA, no ha prestado el servicio en el MERCADO RELEVANTE, por lo que existe una participación de mercado del 100% del GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, en el MERCADO RELEVANTE.⁶⁹⁹

Adicionalmente, las posibilidades de que algún otro AGENTE ECONÓMICO distinto del GIE GRUPO LOGRA pueda acceder a una terminal especializada como fuente de insumos es nula, dada la imposibilidad que existe en el PUERTO PROGRESO para la ampliación y/o construcción de una nueva terminal que atienda la carga de granel agrícola en el corto o mediano plazo. Asimismo, un potencial oferente, aunque tuviese un permiso de prestación de servicios de maniobras para prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL PÚBLICA, posiblemente de facto no tendría demanda que atender en dicho muelle como actualmente ocurre con GESTIÓN Y SERVICIOS, toda vez que el volumen de importación ha permanecido relativamente estable sin variaciones sustanciales (salvo para el año dos mil dieciséis) como ya se señaló anteriormente.

X.5. El comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS: fracción V del artículo 59 de la LFCE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, observa que en el MERCADO RELEVANTE el único AGENTE ECONÓMICO que participa como oferente del servicio en el MERCADO RELEVANTE es el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR. Derivado de lo anterior, el único comportamiento que se analiza para efectos de resolver sobre condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE es el del AGENTE ECONÓMICO oferente del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Al respecto, los detalles del comportamiento del GIE GRUPO LOGRA se analizan en la sección **Barreras a la competencia y efectos anticompetitivos** las cuales derivan en efectos anticompetitivos tanto en el MERCADO RELEVANTE como en el mercado del servicio de intermediación para la contratación del transporte marítimo.

⁶⁹⁹ Información visible de folio 021527 a 021528 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

X.6. Los demás criterios que se establezcan en las DISPOSICIONES, fracción VI del artículo 59 de la LFCE.

En relación con la fracción VI del artículo 59 de la LFCE, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece que:

“ARTÍCULO 8. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:

- I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
- II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y
- III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”

X.6.1. Fracción I, del artículo 8 de las DISPOSICIONES

Como se mencionó en la sección **Demandas de los servicios que se ofrecen en el MERCADO INVESTIGADO**, los USUARIOS que utilizan la modalidad de importación FOB, es decir, aquellos que contratan el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA para importar granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO a través de GRUNAPE, perciben los servicios en general como de buena calidad, con actitud de servicio, responsables y flexibles.⁷⁰⁰

Asimismo, manifiestan que la contratación del SERVICIO INTEGRADO les genera una percepción de control y certidumbre en la logística desde el puerto de carga en origen, hasta la entrega en camión en sus plantas de alimentos.⁷⁰¹

Ahora bien, concretamente respecto a la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE a cargo de MULTISUR, se observa que un USUARIO que contrata el SERVICIO INTEGRADO manifestó que percibe como de buena calidad el servicio, ya que MULTISUR cuenta con los equipos e infraestructura necesaria para prestar el servicio y que no han tenido problemas relacionados con la congestión de la TERMINAL ESPECIALIZADA en cuanto a la descarga del granel agrícola.⁷⁰²

Además, como se mencionó anteriormente en la sección **Modalidad de contratación del servicio del MERCADO RELEVANTE**, un USUARIO refirió que la congestión de la TERMINAL ESPECIALIZADA no representa un problema siempre y cuando esté disponible la TERMINAL PÚBLICA, derivado de que la TERMINAL ESPECIALIZADA cuenta con un alto ritmo de descarga mayor a lo requerido por el USUARIO.⁷⁰³

No pasa desapercibido para la AUTORIDAD INVESTIGADORA que el posicionamiento del 100% de la demanda del servicio en el MERCADO RELEVANTE que presta GIE GRUPO LOGRA no se basa únicamente en la percepción del USUARIO respecto a la calidad del servicio y sus precios, ya que

⁷⁰⁰ Información visible a folio 023727 del EXPEDIENTE.

⁷⁰¹ Información visible a folios 023198 y 023199 del EXPEDIENTE.

⁷⁰² Información visible a folio 023730 del EXPEDIENTE.

⁷⁰³ Información visible a folios 024245 y 024246 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

en el PUERTO PROGRESO no existe otro oferente del servicio en el MERCADO RELEVANTE, razón por la cual el posicionamiento necesariamente debe ser del 100% y los USUARIOS no cuentan con una comparación del servicio ofrecido por el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO.

Es importante mencionar que como, se describirá en la sección **Barrera a la competencia y efectos anticompetitivos**, el MERCADO RELEVANTE parte de una estructura distorsionada por muchos años, en la cual el GIE GRUPO LOGRA genera diversas prácticas para mantener su capacidad de extracción de rentas y en donde los parámetros de referencia de los USUARIOS pudieran no ser adecuados ante problemas de información que existen en el mercado. El hecho relevante es que el modelo de integración vertical en torno al control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE ha resultado en niveles de precios sostenidamente altos en el MERCADO INVESTIGADO sin que exista un racional de costos o de eficiencias que lo justifique.

Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que el servicio en el MERCADO RELEVANTE que ofrece el GIE GRUPO LOGRA tiene un alto grado de posicionamiento de los servicios en el MERCADO RELEVANTE que constituye una barrera a la entrada en términos de la fracción I del artículo 8 de las DISPOSICIONES en conjunto con la fracción VI del artículo 59 de la LFCE.

X.6.2. Fracción II, del artículo 8 de las DISPOSICIONES

Como se mencionó en la sección **Características de la oferta y la demanda de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO**, así como en la sección **Determinación del MERCADO RELEVANTE**, la dimensión geográfica del MERCADO RELEVANTE se circunscribe al PUERTO PROGRESO, toda vez que el objetivo final de un USUARIO es demandar el servicio del MERCADO RELEVANTE en el puerto en comento.

Así pues, las características antes mencionadas del servicio en el MERCADO RELEVANTE hacen que no resulte de aplicación analizar la falta de acceso de importaciones o a la existencia de costos elevados de internación.

X.6.3. Fracción III, del artículo 8 de las DISPOSICIONES

De lo expuesto a lo largo del DICTAMEN PRELIMINAR, concretamente en la sección **Participación de mercado en el servicio del MERCADO RELEVANTE**, se observa que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR es el único oferente del servicio en el MERCADO RELEVANTE. No obstante que GESTIÓN Y SERVICIOS cuenta con un permiso para la prestación de los servicios de maniobras en la TERMINAL PÚBLICA, no presta el servicio de maniobras de granel agrícola por las razones expuestas en la sección de **Reglas de Operación, Terminales portuarias**, así como por las barreras a la entrada explicadas en la sección **Existencia de barreras a la entrada: fracción II del artículo 59 de la LFCE**, mismas que a continuación se resumen:

- Existencia de una preferencia al arribo de buques en la TERMINAL ESPECIALIZADA en términos del artículo 85 del RLP y la REGLA DE OPERACIÓN 49, así como la REGLA DE OPERACIÓN 58 que permite realizar las enmienda.

- Imposibilidad de licitar una nueva terminal especializada para granel agrícola en el corto o mediano plazo en PUERTO PROGRESO.
- La necesidad de contar con una cesión parcial de derechos, contratos de prestación de servicios, y en general autorizaciones para prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

En ese sentido, desde la perspectiva de los USUARIOS, si bien son conscientes de la existencia de otra empresa que podría prestar el servicio de maniobras, además de MULTISUR, no la consideran como una opción viable, como se observa en la siguiente manifestación:

“(...) [GESTIÓN Y SERVICIOS] no cuenta con instalaciones e infraestructura especializada para prestar un servicio eficiente que se requiera para la descarga del volumen de granel agrícola que llega en los buques, lo que nos generaría cargos por demoras.”⁷⁰⁴ [Énfasis añadido]

Dado lo anterior, se observa que los USUARIOS perciben que el acudir con otro proveedor les implicaría mayores costos, además como se explicó en la sección **Fracción II, del artículo 58 de la LFCE**, intentar importar el granel agrícola a través de otro puerto implicaría para el USUARIO incrementar sus costos de distribución.

Derivado del análisis de los elementos expuestos en cada una de las fracciones del artículo 59 de la LFCE, así como en los artículos 7 y 8 de las DISPOSICIONES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE.

XI. Barreras a la competencia y efectos anticompetitivos.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO a causa de la posible existencia de las siguientes **barreras a la competencia y libre concurrencia en el MERCADO RELEVANTE**:

Barrera 1. Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.

Barrera 2. Asimetrías de información, generadas por MULTISUR, respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentivan la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Barrera 3. Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

A continuación, se presenta un resumen de las posibles barreras a la competencia y libre concurrencia y sus efectos anticompetitivos que ocurren en el MERCADO INVESTIGADO, que se vinculan a las barreras a la competencia identificadas en el MERCADO RELEVANTE y se explicarán a detalle lo largo de esta sección:

Tabla: Resumen de los efectos anticompetitivos vinculados a las barreras a la competencia.

⁷⁰⁴ Información visible a folio 023730 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

Posibles barreras en torno al MERCADO RELEVANTE	Efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO
---	--

<p>Barrera 1</p> <p><u>Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.</u></p>	<p>Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.</p>
<p>Barrera 2</p> <p><u>Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.</u></p>	<p>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los brókers GRUNAPE y BRÓKER 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los ritmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS.</p> <p>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos</p>

VERSIÓN PÚBLICA

	competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.
Barrera 3 <u>Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</u>	Efecto 3. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.

Con base en la información contenida en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene elementos para considerar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, debido a la posible existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, las cuales incentivan y favorecen la adopción de una serie de estrategias y conductas del GIE GRUPO LOGRA que distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

XI.1. Efectos de la Barrera 1. Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.

Se presume que las externalidades negativas sobre el mercado relacionado de intermediación del transporte marítimo para los USUARIOS son sostenibles en el tiempo debido a la forma en la que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, aunado a la estructura del GIE GRUPO LOGRA en torno a este servicio para ofrecer un SERVICIO INTEGRADO.

Estas externalidades se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación marítima que ofrece el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1/ BRÓKER 2 y GRUNAPE dada la forma en la que éstos ofrecen dicho servicio. En efecto, mediante los esquemas que utiliza el GIE GRUPO LOGRA para ofrecer el servicio de intermediación marítima, es capaz de generar rentas económicas elevadas y sostenidas en el tiempo que no tienen una justificación en el mérito o valor agregado para el USUARIO de los servicios que presta el GIE GRUPO LOGRA. Así, a pesar de que existe integración vertical del GIE GRUPO LOGRA la externalidad negativa se materializa como un sobreprecio.

Ahora bien, se presume que la externalidad negativa en el servicio de intermediación de transporte marítimo surge como consecuencia del control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE por parte del GIE GRUPO LOGRA, dado que: (i) tiene el control absoluto, a través de MULTISUR, sobre los ritmos de descarga en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE; (ii) tiene la reputación y posibilidad de inducir costos mayores a USUARIOS que no contraten su SERVICIO INTEGRADO, y (iii) tiene los incentivos económicos para extender el poder de mercado



VERSIÓN PÚBLICA

que detenta en el servicio en el MERCADO RELEVANTE hacia el mercado de intermediación marítima.

El control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE permite al GIE GRUPO LOGRA mantener dos esquemas de intermediación marítima que le generan rentas elevadas sin justificación acorde con lo siguiente: simula la contratación del servicio de transporte marítimo entre dos empresas parte del GIE GRUPO LOGRA, (BRÓKER 1/BRÓKER 2 como bróker internacional y GRUNAPE como bróker nacional) lo que le permite imputar al USUARIO un incremento simulado de los precios del flete marítimo sin aportar ningún valor agregado para el USUARIO, véase la sección **Brokeraje y operación logística del transporte marítimo de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO**. Es decir, no existe eficiencia que justifique la integración del GIE GRUPO LOGRA en el mercado relacionado de intermediación marítima y en el MERCADO RELEVANTE.

Asimismo, el control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE por parte del GIE GRUPO LOGRA ha permitido que la externalidad en el servicio de intermediación sea sostenible en el tiempo. Lo anterior, ante la amenaza creíble de que, si el USUARIO contrata la intermediación de transporte marítimo con terceros, el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad de inducir menores ritmos de descarga en el servicio en el MERCADO RELEVANTE para dicho USUARIO, generándole el riesgo de costos excesivos en el servicio de transporte marítimo por concepto de demoras.⁷⁰⁵

A continuación, se describe la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE y BRÓKER 1/BRÓKER 2, ha estructurado una serie de estrategias y acciones que le permite generar externalidades verticales negativas que se plasman en el sobreprecio del servicio de intermediación marítima. Posteriormente, se describen los incentivos que tiene el GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para mantener estas estrategias para sostener en el tiempo el sobreprecio en los servicios que integra verticalmente.

XI.1.1. Efecto anticompetitivo 1: Sobreprecio en la intermediación del servicio de transporte marítimo.

XI.1.1.1. Incremento de la tarifa en la intermediación del servicio de transporte marítimo que cobra al USUARIO a través de BRÓKER 1/ BRÓKER 2 y/o GRUNAPE.

Como se mencionó en la sección **Contratos de fletamiento y principales cláusulas**, el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1/BRÓKER 2 y GRUNAPE, ofrece a los USUARIOS que realizan su compra

⁷⁰⁵ De manifestación de un USUARIO del GIE GRUPO LOGRA,

* ofrece un servicio de [sic] sin despacho ni demoras esto quiere decir que si hay una eficiencia o deficiencia en la carga o descarga no nos lo reflejan en la tarifa de flete marítimo, este sistema nos ayuda a reducir volatilidad. La estadía del buque en el puerto es muy costosa, es aproximadamente de catorce mil dólares por día. En este sentido, * nos respecta el precio pactado y nosotros no absorbemos ese riesgo, pues la tarifa convenida es libre de demoras. Si contratamos con otros proveedores, como * etcétera no ofrecen ese mismo esquema de tarifas libre de demoras, por lo cual nosotros absorbemos esos riesgos. En el pasado ha habido ocasiones en que tuvimos que absorber ese riesgo. Información visible a folio 019219 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025459

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

de grano bajo la modalidad FOB un SERVICIO INTEGRADO, el cual se compone por contratación de fletamiento marítimo COA, servicios portuarios y de transporte terrestre. Mientras que para entregar el granel agrícola en el PUERTO PROGRESO del USUARIO que realiza su compra bajo la modalidad CIF, el GIE GRUPO LOGRA, mediante BRÓKER 1 (a partir de dos mil diecisiete con su bróker internacional BRÓKER 2⁷⁰⁶), celebra contratos de fletamiento por viaje con el proveedor del grano.

Para ambos casos, el GIE GRUPO LOGRA al prestar servicios de intermediación marítima, a través de BRÓKER 1/BRÓKER 2 y/o GRUNAPE, incrementa los precios del flete marítimo que cobra al USUARIO, conforme a lo siguiente:

- i) **Para los USUARIOS que utilizan FOB.** Para prestar el SERVICIO INTEGRADO a los USUARIOS, el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1/ BRÓKER 2, contrata el flete marítimo mediante contratos COA con un NAVIERO. Posteriormente, BRÓKER 1/ BRÓKER 2 REVENDE el flete marítimo a GRUNAPE a una tarifa superior a la que contrató con el NAVIERO.⁷⁰⁷ Así, el GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE, ofrece a los USUARIOS que realizan la compra de grano bajo la modalidad FOB (ver sección **Modalidades de importación de mercancías**) el flete marítimo a un precio mayor al que contrató, mediante BRÓKER 1/ BRÓKER 2, con el NAVIERO. El GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE integra este flete con sobreprecio con otros servicios provistos por el mismo GIE GRUPO LOGRA para ofrecer un SERVICIO INTEGRADO libre de despachos y demoras.

Además, en este esquema, el GIE GRUPO LOGRA, mediante BRÓKER 1/ BRÓKER 2, recibe del NAVIERO una comisión del [REDACTED] * por el servicio de intermediación.⁷⁰⁸ Posteriormente, el GIE GRUPO LOGRA, mediante BRÓKER 1/ BRÓKER 2, paga por el servicio de intermediación una comisión del 1.25% a GRUNAPE⁷⁰⁹ (sobre el monto total facturado a una tarifa de reventa), quien también forma parte de su GIE. De esta manera GIE GRUPO LOGRA, mediante BRÓKER

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁷⁰⁶ BRÓKER 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE. Y como se señalará en la sección, **Efectos anticompetitivos que persisten tras el cambio de contratación con los BRÓKER 1 a BRÓKER 2**, esta nueva empresa continua con el mismo modelo de contratación. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁷ En este caso, ocurre el fenómeno conocido como *doble marginalización*, el cual se observa cuando existen dos monopolistas que extraen rentas económicas, en cada uno de sus mercados, de forma tal que el primer monopolista es proveedor del segundo monopolista dentro de una cadena de valor. Lo anterior resulta en precios del segundo monopolista que incluyen tanto las rentas económicas del primer monopolista como las del segundo y las cuales son estrictamente mayores a las rentas que generaría un solo monopolista que se encontrara integrado verticalmente. Información visible de folio 024932 a 024934 del EXPEDIENTE

⁷⁰⁸ Información visible a folios 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección **Conformación del “Anexo marítimo Naviero” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

⁷⁰⁹ Información visible a folio 002282 del EXPEDIENTE.



1/ BRÓKER 2 y GRUNAPE, recibe dos comisiones como pago por la prestación del servicio de intermediación marítima.

ii) **Para el USUARIO que utiliza CIF.**

* [REDACTADO] contrata el servicio de intermediación marítima con el GIE GRUPO LOGRA mediante BRÓKER 1/ BRÓKER 2, quien a su vez contrata el flete marítimo con un NAVIERO bajo la modalidad por viaje. A pesar de que en este caso se omite la intermediación de GRUNAPE, BRÓKER 1/ BRÓKER 2 revende a * [REDACTADO] el flete marítimo que contrató con el NAVIERO a una tarifa superior. Cabe señalar que este sobreprecio lo termina pagando el USUARIO de dicho proveedor.⁷¹⁰

Además, en este esquema el GIE GRUPO LOGRA mediante BRÓKER 1/ BRÓKER 2, recibe del NAVIERO una comisión del * [REDACTADO] como pago por la prestación del servicio de intermediación.⁷¹¹ Sin embargo, cuando el USUARIO de BRÓKER 1/ BRÓKER 2 es * [REDACTADO]⁷¹²

En las siguientes secciones, se describirá cómo el GIE GRUPO LOGRA mediante sus esquemas de intermediación marítima, a través de BRÓKER 1/ BRÓKER 2 y GRUNAPE, ofreció a sus USUARIOS un precio de reventa o sobreprecio injustificado en el servicio de intermediación del transporte marítimo a pesar de la integración vertical. Incluso para aquellos USUARIOS a los que les prestó el servicio únicamente mediante su bróker internacional, BRÓKER 1/ BRÓKER 2, se observó un incremento en las tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo como a continuación se detalla.

XI.1.1.1.1. Sobreprecio bajo la modalidad FOB.

A continuación, se muestra un modelo de contrato celebrado entre GRUNAPE y BRÓKER 1 y entre el NAVIERO y BRÓKER 1 para el año dos mil dieciséis que ilustra el incremento tarifario que ocurre entre los intermediarios en la modalidad FOB, para los diferentes rangos de volúmenes:

Cuadro: Incrementos tarifarios en el servicio de intermediación del transporte marítimo para contratos COA para dos mil dieciséis⁷¹³

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁷¹⁰ Dicha conclusión se obtuvo comparando las tarifas del transporte marítimo acordadas entre BRÓKER 1 con el NAVIERO y la tarifa que efectivamente pago el USUARIO a su proveedor, como se describirá en la sección **Sobreprecio bajo la modalidad CIF**.

⁷¹¹ Información visible a folios 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase la sección **Conformación del “Anexo marítimo Naviero” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

⁷¹² Información visible a folio 024549 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico “CEM JUNIO * pptx”. *

⁷¹³ Informacion visible a folios 019398 a 019406 y 023301, archivo electrónico “Respuesta VII”, del EXPEDIENTE.



025461

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Contrato COA celebrado entre GRUNAPE y BRÓKER 1 para dos mil diecisésis:			Contrato COA celebrado entre BRÓKER 1 y el NAVIERO para dos mil diecisésis:		
Toneladas	Tarifa (dólares corrientes)	Demora/ Despacho	Toneladas	Tarifa para * (dólares corrientes)	Demora/ Despacho
*	*	*	*	*	*

Como se desprende del comparativo de los contratos anteriores, las tarifas del contrato entre BRÓKER 1 y GRUNAPE distan de ser las mismas tarifas negociadas entre BRÓKER 1 y el NAVIERO. Por ejemplo, para un viaje de [REDACTED] el NAVIERO acordó con BRÓKER 1 una tarifa de entre [REDACTED]

[REDACTED] * dependiendo si el buque [REDACTED] *

Por otro lado, por lo que respecta a BRÓKER 1, este acordó con GRUNAPE [REDACTED] * Así pues, si el buque en cuestión [REDACTED] * , el incremento tarifario que resulta es de [REDACTED] * respecto a la tarifa acordada con el NAVIERO, por el contrario, [REDACTED] * el incremento tarifario sería del [REDACTED] *

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que, durante el periodo dos mil diez a dos mil diecisésis, las tarifas acordadas en los contratos COA entre BRÓKER 1 y el NAVIERO, difirieron de manera sustancial respecto de las tarifas negociadas entre GRUNAPE y BRÓKER 1 (que forman parte del mismo GIE GRUPO LOGRA) como a continuación se detalla. No pasa desapercibido que en la práctica internacional cuando dos intermediarios participan en la contratación de flete marítimo, estos intermediarios reciben sólo el monto de la comisión por sus servicios ofrecidos (ver sección **Sobreprecio no justificado por la intermediación del flete marítimo**).

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla.- Distribución de la diferencia porcentual entre las tarifas para el transporte marítimo ofrecidas a los USUARIOS a través de BRÓKER 1 y GRUNAPE FRENTE a las tarifas negociadas entre BRÓKER 1 y el NAVIERO durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis.⁷¹⁴

Año	Incremento promedio para todos los USUARIOS	Incremento mínimo a los USUARIOS	Incremento máximo a los USUARIOS	Desviación estándar
2010				
2011			*	
2012				
2013				
2014				
2015				
2016				
Promedio 2010-2016	21%	3%	34%	10%

De esta manera, los porcentajes que se muestran en la tabla anterior que conducen al 21% de incremento promedio durante el periodo señalado, son resultado de calcular todos los posibles incrementos tarifarios que realizaron los intermediarios GRUNAPE-BRÓKER 1 para todos los viajes

⁷¹⁴ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”**, **Conformación del “Anexo Marítimo Naviero”** y **Conformación del “Anexo 2 LOGRA- NAVIERO Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR. Los porcentajes fueron ponderados por las toneladas movilizadas por cada embarcación.

⁷¹⁵ Para el año dos mil quince, se observaron cuatro buques en donde la tarifa acordada por GRUPO LOGRA fue menor a la tarifa acordada reportada por PACNAV DE MÉXICO (identificados con el consecutivo 314, 324, 331 y 337 respectivamente). Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”**, **“Anexo Marítimo Naviero”** y **“Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR. Los porcentajes fueron ponderados por las toneladas movilizadas por cada embarcación.

⁷¹⁶ Para el año dos mil dieciséis, se observaron diez buques en donde la tarifa acordada por el GIE GRUPO LOGRA fue menor a la tarifa acordada reportada por [REDACTED]

[REDACTED] Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, del EXPEDIENTE. Véase las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”**, **“Anexo Marítimo Naviero”** y **“Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR. Los porcentajes fueron ponderados por las toneladas movilizadas por cada embarcación.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025463

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

efectivamente realizados por todos los USUARIOS que contrataron bajo la modalidad FOB, ponderado por las toneladas transportadas por cada buque para cada uno de los años del periodo señalado.

Así pues, como se desprende de la tabla anterior, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, se estimó un incremento promedio del 21% en las tarifas ofrecidas a los USUARIOS que contratan el servicio de intermediación del transporte marítimo a través del intermediario nacional GRUNAPE respecto de las tarifas negociadas entre el intermediario internacional BRÓKER 1 con el NAVIERO.

El GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE, ofreció a los USUARIOS tarifas para el servicio de intermediación del transporte marítimo con el NAVIERO, 21% más altas que lo que negoció con dicho NAVIERO a través de BRÓKER 1, que en promedio equivalió a **doscientos veinte millones setecientos cincuenta y seis mil setecientos cincuenta y ocho de pesos en todo el periodo investigado.**⁷¹⁷ El incremento máximo y mínimo en dichas tarifas fue entre 34% y 3% en promedio en el periodo en comento, sin embargo, no se observa que BRÓKER 1 aporte un valor agregado que justifique dicho incremento.

Es importante destacar que el incremento promedio que se observa cada año desde dos mil diez a dos mil dieciséis ha llegado a ser hasta [REDACTED] * y no ha sido menor a [REDACTED] *. Por lo anterior, el GIE GRUPO LOGRA fija continuamente un elevado incremento promedio de tarifas entre el NAVIERO y los USUARIOS sin que se justifique con base en un valor agregado por BRÓKER 1.

Como se verá en la sección **Discriminación de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo entre USUARIOS**, la posible discriminación de tarifas con incrementos menores se correlaciona de manera negativa con la carencia de información por parte de los USUARIOS sobre despachos y demoras asociadas a los ritmos reales de descarga en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues permite a GIE GRUPO LOGRA subsidiar descuentos.

XI.1.1.1.2. Sobreprecio bajo la modalidad CIF.

Ahora bien, por lo que respecta a la modalidad CIF, [REDACTED] *, [REDACTED] *, se observó la siguiente distribución en el incremento de las tarifas:⁷¹⁸

Tabla.- Distribución del incremento porcentual en las tarifas de transporte marítimo acordadas entre el proveedor de [REDACTED] * y BRÓKER 1 frente a las tarifas

⁷¹⁷ Véase la sección **Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad.**

⁷¹⁸ Para este caso, dado que los USUARIOS que contrataron bajo la modalidad CIF no contaban con dichos contratos por cada uno de los viajes realizados, las tarifas que se compararon fueron las tarifas efectivamente cobradas a dichos USUARIOS en las facturas, respecto de las tarifas reportadas por el NAVIERO para dicho viaje.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

negociadas por viaje entre BRÓKER 1 y el NAVIERO [REDACTADO] * durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis.⁷¹⁹

Año	Incremento promedio para *	Incremento mínimo para *	Incremento máximo para *	Desviación estándar
2010	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
2011	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
2012	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
2013	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
2014	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
2015	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
2016	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
Promedio				
2010-2016	5%	-1%	13%	4%

En la tabla anterior se observa que BRÓKER 1 [REDACTADO] * tarifas en promedio estimadas en 5% más altas que las que acordó con el NAVIERO.

Por otro lado, para [REDACTADO] * que realizó sus compras de grano mediante la modalidad CIF, únicamente con la intermediación de BRÓKER 1 a través de su proveedor, se observó un incremento estimado del 5% respecto de las tarifas acordadas en los contratos entre el proveedor de CIF y BRÓKER 1 y las tarifas acordadas entre BRÓKER 1 con el NAVIERO.⁷²⁰

XI.1.1.3. Sobreprecio no justificado por la intermediación del flete marítimo.

El incremento anteriormente señalado de la tarifa cobrada en el flete marítimo, por los intermediarios GRUNAPE y BRÓKER 1, no se encuentra acorde con la práctica de la industria y no obedece a un racional económico o de eficiencia. En el EXPEDIENTE existe información respecto

⁷¹⁹ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, así como los archivos en formato electrónico denominados “FACTURAS TRADUCIDAS DEL INTERMEDIARIO - PROVEEDOR EXTRANJERO” y “FACTURAS TRADUCIDAS DEL INTERMEDIARIO - PROVEEDOR EXTRANJERO 2010 Y 2011” visibles a folios 022885 y 023162 del EXPEDIENTE. Veáse la sección Conformación del “Anexo 2 Logra”, “Anexo Marítimo Naviero”, “Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁷²⁰ Como ya se señaló, para el caso del USUARIO [REDACTADO] *, dicho usuario no contaba con los contratos por cada viaje, por lo cual las tarifas que se compararon fueron las tarifas efectivamente cobradas a dichos USUARIO en las facturas por la modalidad CIF, respecto de las tarifas reportadas por el NAVIERO para dicho viaje.



025465

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

del racional que podría tener un incremento entre las tarifas ofrecidas a los USUARIOS y las tarifas negociadas en los contratos de fletamiento entre el NAVIERO y los intermediarios. Destacan las siguientes manifestaciones de [REDACTED]

“Con respecto a cómo funciona el “Flujo de Dinero” entre “A”[GRUNAPE] y “B” [BRÓKER 1], “B” [BRÓKER 1] debe cobrarle a “A” [GRUNAPE] la misma tarifa de flete estipulada en el contrato de fletamiento con “D” [REDACTED] ya que como se explicó con anterioridad, es práctica común que “B” (BRÓKER 1) cobre una comisión a “D” ([REDACTED]) que puede variar entre el 1.25% al 3.75%, la cual se descuenta del monto total del flete facturado y se le conoce como “address commission”.

Si la tarifa de flete estipulada en el contrato de fletamiento con “D” [REDACTED] fuera diferente a la cobrada por “B” [BRÓKER 1] a “A” [REDACTED], probablemente se incrementaría el costo del flete ocasionando que se saliera del costo de mercado y se perdiera el flete.”⁷²¹ [Énfasis añadido]

De la manifestación de [REDACTED] se desprende que en realidad un incremento sustancial en las tarifas de transporte marítimo entre intermediarios no se justifica puesto que éstos ya reciben un pago por su intermediación.

Adicional a lo anterior, de la comparecencia realizada a Fernando Antonio Rojas Gamboa personal de GIE GRUPO LOGRA⁷²² se tienen las siguientes manifestaciones respecto de que el intermediario no asume costos adicionales a la tarifa establecida en el contrato con el NAVIERO:

“No, los costos ya están incluidos en la tarifa acordada [con el NAVIERO]. El bróker internacional [BRÓKER 1] no asume un costo adicional por concepto de transporte marítimo.

El valor agregado del bróker internacional [BRÓKER 1] es que se compromete a cumplir en el periodo acordado y a no tener un incremento de tarifas de lo ya acordado [con el NAVIERO].”⁷²³ [Énfasis añadido]

En este mismo sentido, de la comparecencia de Fernando Antonio Rojas Gamboa se observa que en las tarifas acordadas en los contratos de fletamiento ya se incluye el prorratoe de todos los costos en los que pudiera incluir el buque: “La tarifa por tonelada métrica que cobra por el flete [BRÓKER 1] ya contempla todos los gastos del barco, tanto en el puerto de origen como en el de destino. El derecho de atraque ya viene incluido.”⁷²⁴ [Énfasis añadido]

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁷²¹ Información visible a folio 023448 del EXPEDIENTE.

⁷²² Fernando Antonio Rojas Gamboa funge como Comisario Corporativo de GRUPO LOGRA desde el cinco de octubre del año dos mil nueve, reportándole directamente a la Vicepresidencia Corporativa de GRUPO LOGRA, es decir, a Gerardo Antonio Díaz Roche y Juan Manuel Díaz Roche. Asimismo, [REDACTED]

[REDACTED] Información visible a folios 023914 y 002315, archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5 Grupo Logra”, del EXPEDIENTE.

⁷²³ Información visible a folio 023920 del EXPEDIENTE.

⁷²⁴ Información visible a folio 023920 del EXPEDIENTE.



En conclusión, de las manifestaciones vertidas, tanto de PACNAV DE MÉXICO como a dicho de Fernando Antonio Rojas Gamboa, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que un incremento en las tarifas de transporte marítimo que se le imputa al USUARIO no se justifica por el simple hecho de realizar la intermediación puesto que ya está estipulado un pago por la prestación de este servicio, el cual viene representado por la “*address commission*”.⁷²⁵

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que el GIE GRUPO LOGRA, a través tanto de GRUNAPE como de BRÓKER 1, impone un precio de reventa del servicio a los USUARIOS que contratan en las modalidades CIF y FOB, por encima del precio que los intermediarios acordaron con el NAVIERO. Lo cual no se justifica por la práctica comercial o por un valor agregado adicional para el USUARIO en la intermediación del servicio, de conformidad con las manifestaciones antes vertidas.

Así, los USUARIOS del GIE GRUPO LOGRA que contratan la intermediación marítima bajo estos esquemas se ven afectados por un sobreprecio injustificado. Aquellos USUARIOS que contratan el SERVICIO INTEGRADO (modalidad FOB) se encuentran más afectados, pues BRÓKER 1 impuso a GRUNAPE un precio de reventa mucho mayor que el contratado con el NAVIERO. Al USUARIO que contrató el servicio de intermediación marítima únicamente mediante BRÓKER 1 se le incrementó la tarifa del flete en un porcentaje menor.

Cabe resaltar que el incremento en los precios del flete marítimo que realizan los intermediarios marítimos de GIE GRUPO LOGRA no es acorde a la práctica de la industria y, en el caso del esquema de intermediación utilizado en el SERVICIO INTEGRADO no genera valor agregado adicional para los USUARIOS, al ser ambos brókers parte del mismo GIE el valor que aportan al USUARIO es prácticamente el mismo, pues el valor agregado de un bróker se basa en la información y los contactos que mantiene con los USUARIOS, otros bróker nacionales o internacionales y/o directamente con los NAVIEROS⁷²⁶ lo cual contribuye a reducir los costos de transacción, como se explicó en la sección **Brokeraje y operación logística del transporte marítimo de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO**.

XI.1.1.2. Reputación de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad

Como se describe a continuación, se presume que GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad y reputación de emprender acciones y estrategias necesarias para aprovechar su poder sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE y extraer altos beneficios derivados de la externalidad del sobreprecio.

XI.1.1.2.1. Discriminación de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo entre USUARIOS.

Como se mencionó en la sección anterior, en cualquiera de los casos FOB o CIF, se observó que existe un incremento promedio significativo en las tarifas del servicio de intermediación del

⁷²⁵ *Address commission* se refiere al pago que realiza el NAVIERO al bróker. Información visible a folio 023448 del EXPEDIENTE.

⁷²⁶ Información visible a folio 019368 del EXPEDIENTE.



025467

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

transporte marítimo previstas en los contratos de intermediación tanto en la modalidad FOB como CIF (se estimó 21% bajo la modalidad FOB y 5% bajo la modalidad CIF).

Ahora bien, aunque el incremento promedio en las tarifas se estimó en 21%, en la modalidad FOB, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las tarifas que pagó el USUARIO no tienen el mismo incremento respecto de las tarifas negociadas con el NAVIERO, pues hay USUARIOS que pagaron un sobreprecio mucho más grande que otros.

De la información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE y BRÓKER 1, aplicó tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo distintas para sus USUARIOS e incluso aplicó descuentos para establecer tarifas por debajo de las acordadas con el NAVIERO (como en el caso de [REDACTADO *]). En el siguiente gráfico se ilustra la situación del incremento tarifario para cada USUARIO:

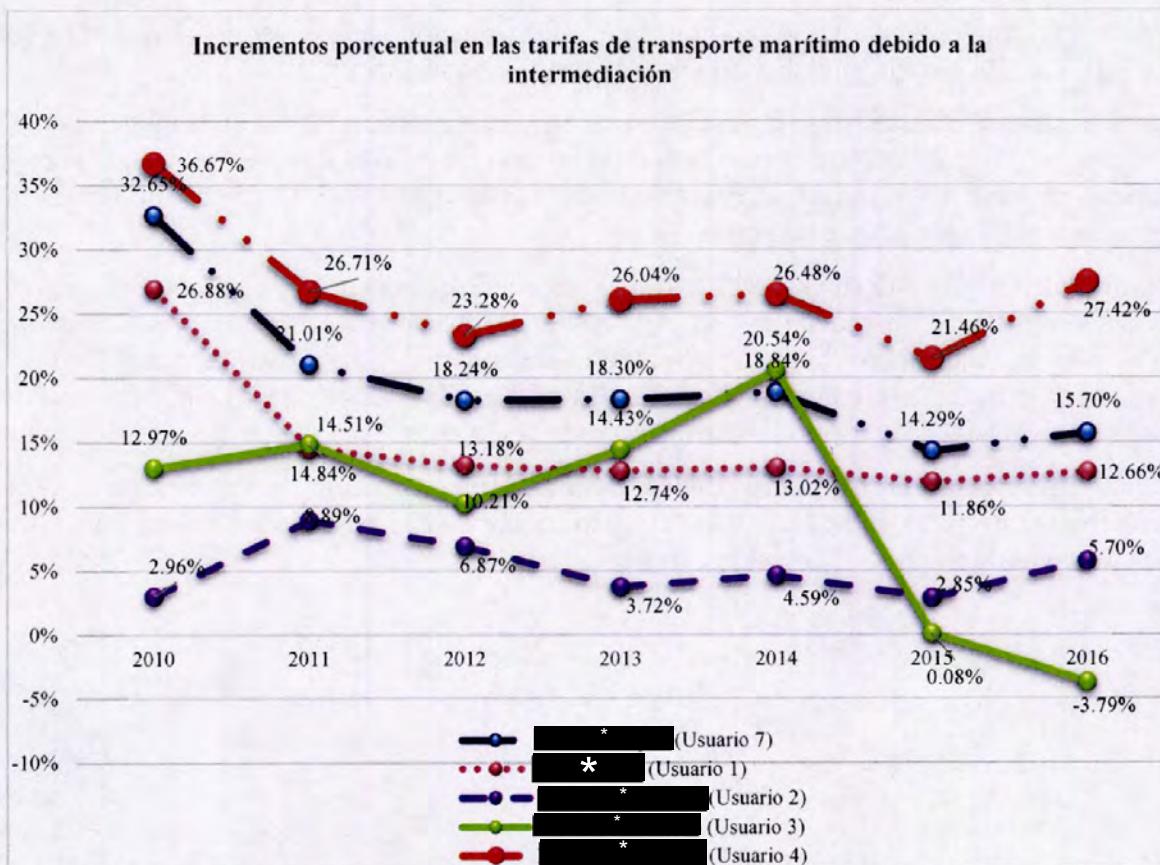
Gráfica. – Incremento en las tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo que efectivamente pagó cada USUARIO respecto de las tarifas negociadas por el GIE GRUPO LOGRA a través de BRÓKER 1 con el NAVIERO.⁷²⁷

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁷²⁷ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, así como los archivos en formato electrónico denominados “FACTURAS TRADUCIDAS DEL INTERMEDIARIO - PROVEEDOR EXTRANJERO” y “FACTURAS TRADUCIDAS DEL INTERMEDIARIO - PROVEEDOR EXTRANJERO 2010 Y 2011” visibles a folios 022885 y 023162 del EXPEDIENTE. Veáse las secciones Conformación del “Anexo 2 Logra”, “Anexo Marítimo Naviero”, “Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

VERSIÓN PÚBLICA



Del gráfico anterior, se desprende lo siguiente:

- La distribución de los incrementos por USUARIO dentro del periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis se mantuvo relativamente constante y en la misma proporción (con excepción del USUARIO 3);
- Los USUARIOS con mayores incrementos tarifarios (27% de incremento estimado de dos mil diez a dos mil dieciséis) fueron [REDACTED] *

⁷²⁸ Incluye las siguientes sociedades: *

* de conformidad con información que obra en el EXPEDIENTE, folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado "Anexo 6".

VERSIÓN PÚBLICA

- iii. Durante el año dos mil diecisésis el USUARIO 3 pagó tarifas menores que las tarifas acordadas entre BRÓKER 1 con el NAVIERO.
- iv. Los siguientes USUARIOS: USUARIO 1(15% de incremento estimado para el periodo), USUARIO 3(10% de incremento estimado para el periodo), así como el USUARIO 2(5% de incremento estimado para el periodo) tuvieron incrementos en las tarifas de intermediación del transporte marítimo durante el periodo señalado, pero en menor medida que todos aquellos USUARIOS que realizaron sus compras mediante la empresa denominada INTERINDUSTRIAS.

Cabe señalar que, respecto a la aplicación de los incrementos que se ven en la gráfica anterior, el GIE GRUPO LOGRA manifestó que los descuentos son distintos para cada USUARIO en función del volumen de granel que importan:

“Los terceros [los NAVIEROS] que prestan el servicio de transporte marítimo cobran por tonelada métrica y ofrecen mejores tarifas al incrementar el volumen de carga, lo que favorece la consolidación de cargas ya que con embarques de mayor tamaño se generan economías de escala que benefician al cliente.”⁷²⁹ [Énfasis añadido]

“En relación con el conjunto de empresas conformadas por [REDACTED] * [REDACTED], quienes forman parte de Inter [REDACTED] * [REDACTED] al ser los USUARIOS con el mayor volumen de este grupo, reciben un descuento por parte del tercero que presta el servicio de transporte marítimo, el cual le es replicado por Grupo Naviero Peninsular [GRUNAPE] como bróker.”⁷³⁰ [Énfasis añadido]

“Ese descuento solo aplica para un USUARIO de [REDACTED] * [REDACTED] y se lo da el mismo bróker internacional [BRÓKER 1], el bróker internacional [BRÓKER 1] ya lo consideró en el flete que le va a cobrar. El bróker internacional no negocia con los USUARIOS ni establece descuentos con los USUARIOS, el que ve y negocia los descuentos de ese USUARIO [REDACTED] * [REDACTED] es GRUNAPE.”⁷³¹

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en promedio todos los USUARIOS importaron pesos y volúmenes similares de granel agrícola, así como una cantidad de buques similar, desde el mismo puerto de origen. Lo anterior se resume en los siguientes gráficos:

Gráfica: Simetría en volumen y puerto de importación para USUARIOS⁷³²

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

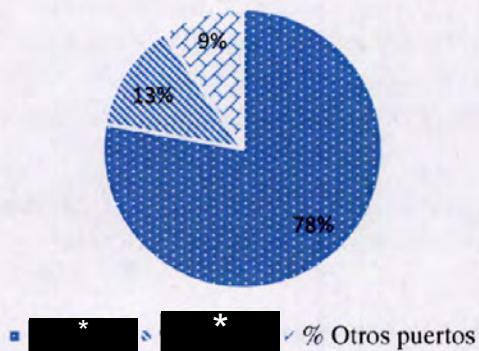
⁷²⁹ Información visible a folio 002295 del EXPEDIENTE.

⁷³⁰ Información visible a folio 002288 del EXPEDIENTE.

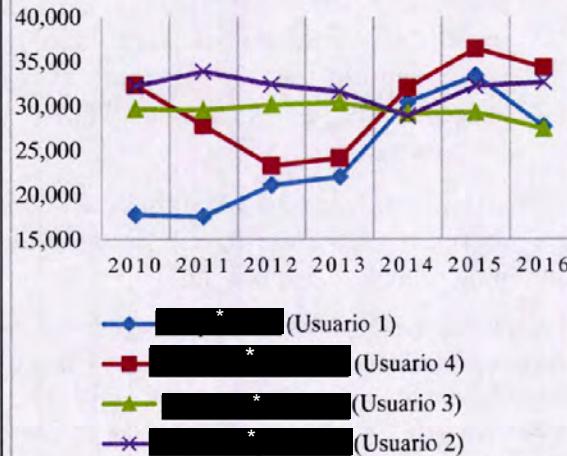
⁷³¹ Información visible a folio 023919 del EXPEDIENTE.

⁷³² Información visible a folios 021932 archivo electrónico “Numeral 35 Anexo 1. Servicios de transporte marítimo (I)”, y 023435 archivo electrónico “Anexo 2.xlsx” del EXPEDIENTE. Veáse las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”, Conformación del “Anexo marítimo API” y Conformación del “Anexo 2 Logra- API Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

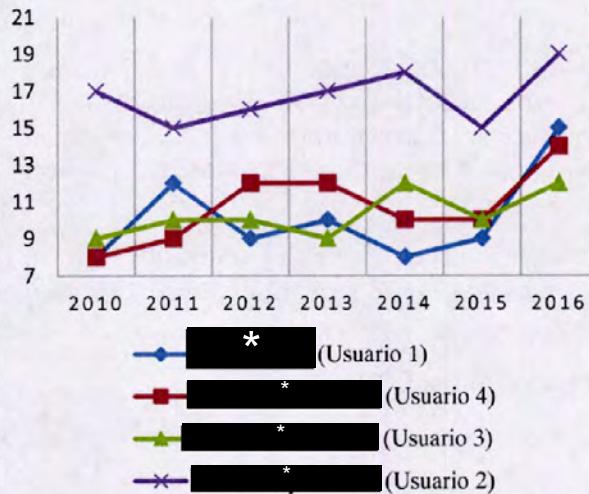
Volumen en toneladas de importación por puerto 2010-2016



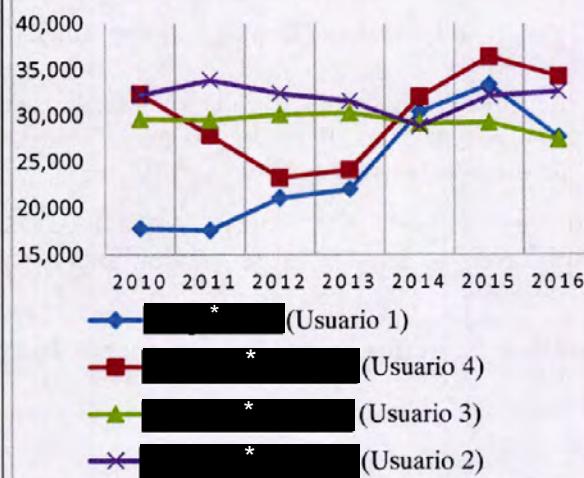
Toneladas promedio por buque 2010-2016



Cantidad de buques por usuario 2010-2016



Toneladas promedio por buque 2010-2016



Además, puesto que el GIE GRUPO LOGRA únicamente presta el servicio de intermediación y no el servicio de transporte marítimo como tal, no incurre en costos adicionales que justifiquen un incremento tarifario.⁷³³

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁷³³ Información visible a folio 002294 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

025471

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

De esta manera, se observa que, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, el 78% del granel agrícola que importaron los USUARIOS en las modalidades CIF y FOB, provino de la misma zona de origen [REDACTED] * [REDACTED] y el 13% [REDACTED] *

Por lo que respecta al peso y volumen importado por cada uno de los USUARIOS anualmente, se observa que no hay una correspondencia entre peso y volumen transportado y el incremento del precio en el servicio de intermediación del transporte marítimo. En particular, se observa que, USUARIO 1, USUARIO 3 y USUARIO 4 importaron pesos y volúmenes similares, e incluso el USUARIO 4 superó en volumen al USUARIO 1 y al USUARIO 3, sin que esto repercutiera en una menor tarifa en el servicio de intermediación del transporte marítimo para dicho USUARIO. Finalmente, destaca que para dos mil dieciséis el USUARIO 1 superó el volumen operado por el USUARIO 3, sin que esto repercutiera en una menor tarifa para el USUARIO 1.

Lo anterior permite concluir lo siguiente:

- i. El GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE y BRÓKER 1, aplica un sistema de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo que posiblemente discrimina entre los USUARIOS que importan en las modalidades de CIF y FOB.
- ii. El mecanismo de posible discriminación que aplica el GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE y BRÓKER 1, en las tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo que incluye en el contrato de intermediación, no se determina en función del volumen total que transporta el USUARIO, ni en función de costos adicionales en los que pudiera incurrir el GIE GRUPO LOGRA.
- iii. El mecanismo de posible discriminación que aplica el GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE y BRÓKER 1, en las tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo no se determina en función del puerto de origen del buque, pues en su mayoría todos los buques provinieron de puertos de [REDACTED] *

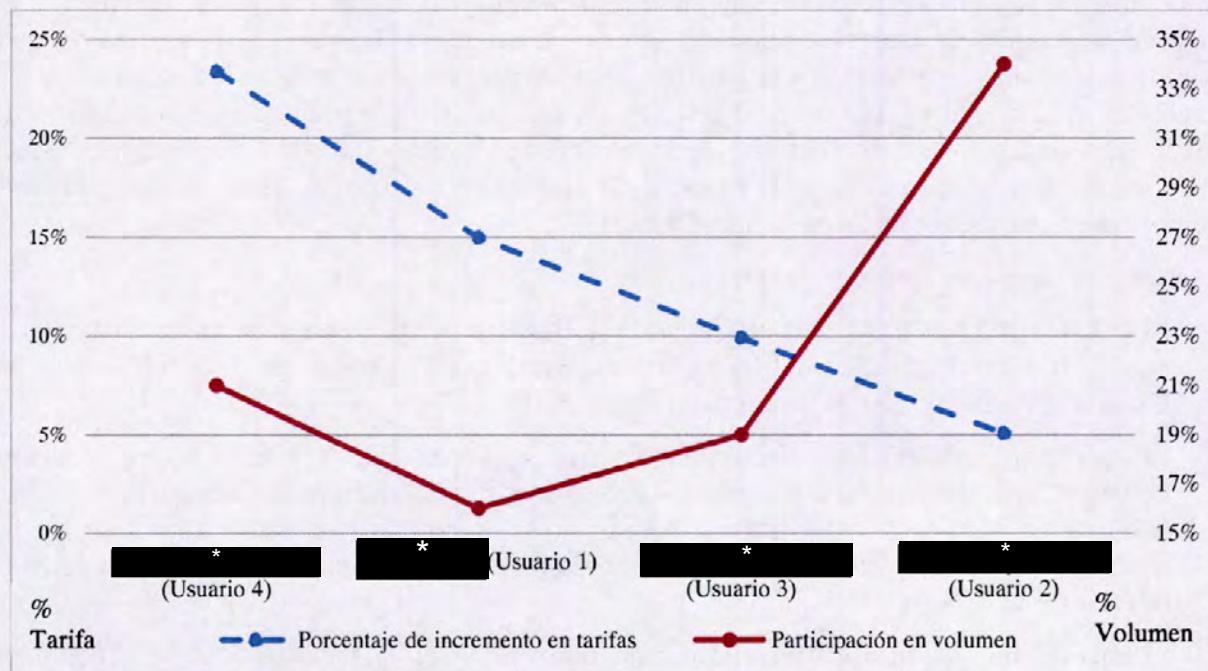
* [REDACTED] con tarifas más altas [REDACTED] * [REDACTED] al USUARIO 4 quienes tienen

* [REDACTED] Las tarifas del USUARIO 4 fueron más altas en el servicio de intermediación del transporte marítimo [REDACTED] *

La siguiente gráfica resume la escala de tarifas posiblemente discriminatorias en el servicio de intermediación del transporte marítimo que pagó en promedio cada USUARIO durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, respecto a las tarifas acordadas entre BRÓKER 1 con el NAVIERO, contrastada con la participación de cada USUARIO respecto al volumen importado en el PUERTO PROGRESO durante el mismo periodo.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

Grafico. - Escala de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo por USUARIO⁷³⁴



El GIE GRUPO LOGRA no permite que

toda vez que les cobra tarifas más altas a estos USUARIOS,

Además, como se desprende de la gráfica anterior, los descuentos aplicados no obedecen a una escala de volumen.

Más aún, los productos importados por los USUARIOS son de la misma densidad, pues en promedio durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis se han importado el 95% de granos (maíz,

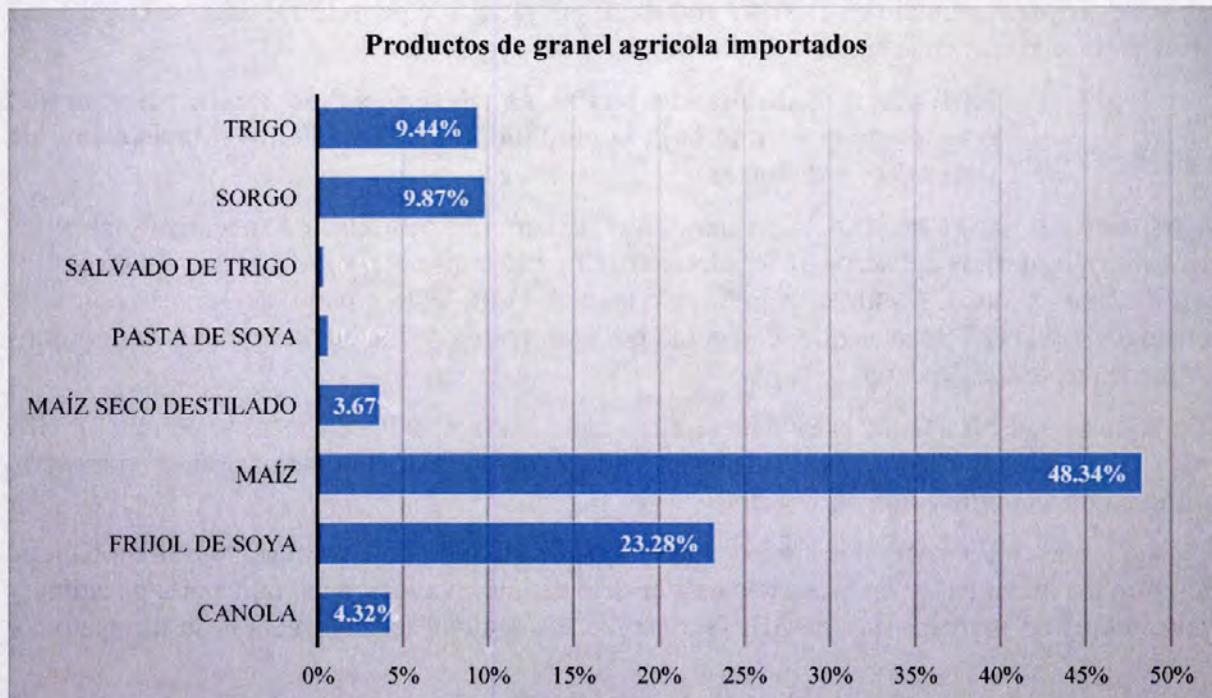
⁷³⁴ Información visible a folios 023435, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx", 023118, archivo electrónico "Servicios de Transporte Marítimo", y 023301, archivo electrónico "Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx", así como los archivos en formato electrónico denominados "FACTURAS TRADUCIDAS DEL INTERMEDIARIO - PROVEEDOR EXTRANJERO" y "FACTURAS TRADUCIDAS DEL INTERMEDIARIO - PROVEEDOR EXTRANJERO 2010 Y 2011" visibles a folios 022885 y 023162 del EXPEDIENTE. Veáse las secciones **Conformación del "Anexo 2 Logra", "Anexo Marítimo Naviero", "Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo"** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

* Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

soya, sorgo, trigo, canola) y 5% de pastas (maíz seco destilado, pasta de soya y salvado de trigo), como se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfica: Productos de granel agrícola importados por los USUARIOS⁷³⁵



No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el efecto de aplicar descuentos sobre las cotizaciones de BRÓKER 1 va más allá. *

* Como se ve en la gráfica anterior “**Gráfica. – Incremento en las tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo que efectivamente pagó cada USUARIO respecto de las tarifas negociadas por el GIE GRUPO LOGRA a través de BRÓKER 1 con el NAVIERO**” para el caso de * en dos mil dieciséis; el GIE GRUPO LOGRA ofreció tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo por debajo de la tarifa del flete marítimo que pactó el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1, con el NAVIERO, lo cual podría desincentivar la entrada de potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, por las posibles siguientes razones:

- El hecho de discriminar en las tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo, e incluso establecer tarifas por debajo del nivel del flete marítimo acordado

⁷³⁵ Información visible a folio 021932 archivo electrónico “Numeral 35 Anexo 1. Servicios de transporte marítimo (1)”, y 023435 archivo electrónico “Anexo 2.xlsx” del EXPEDIENTE. Para el cálculo de la distribución por producto, se utilizó la información de API PROGRESO, por presentar el nombre de los productos homologados. Veáse las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”**, **Conformación del “Anexo marítimo API”** y **Conformación del “Anexo 2 Logra- API Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



manda una señal al mercado de capacidad para ajustar tarifas, que pudiera ser usado como mecanismo disuasivo para potenciales intermediarios entrantes.

- El hecho de que GIE GRUPO LOGRA discrimine es posible gracias al control y forma en la que provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, que le permite subsidiar tales pérdidas como se señala en la siguiente sección.

XI.1.1.2.1.1 Subsidio de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo bajo la modalidad FOB mediante el mecanismo de despachos y demoras

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que existe una correlación negativa entre los incrementos a las tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo que aplica el GIE GRUPO LOGRA a sus USUARIOS, bajo la modalidad FOB, como parte de sus servicios de intermediación y las eficiencias que se generan por la descarga de los buques medida en términos de los ritmos reales de descarga.

La forma en la que MULTISUR provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE le permite al GIE GRUPO LOGRA subsidiar los descuentos otorgados en el servicio de intermediación del transporte marítimo como a continuación se describe.

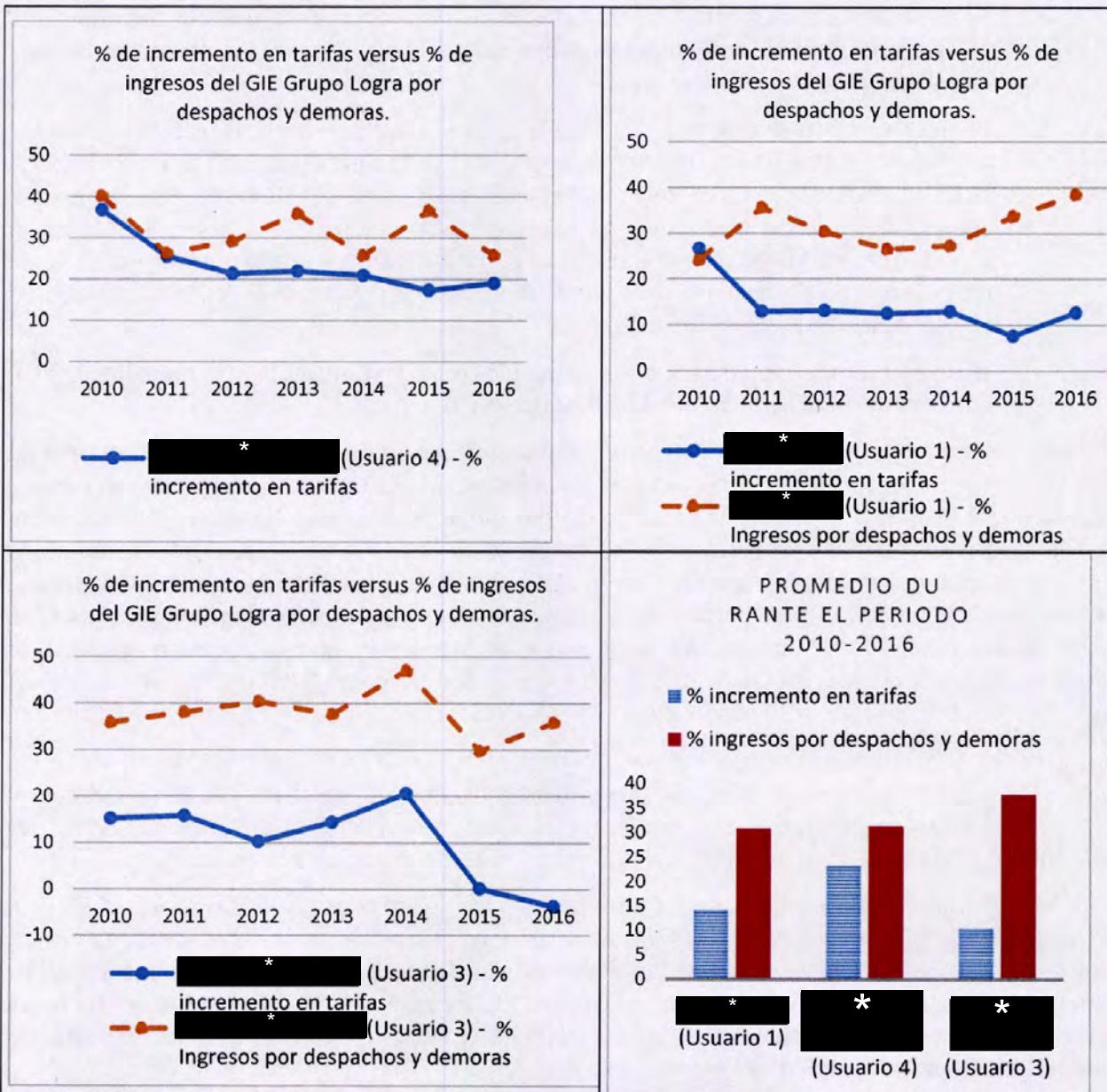
En los siguientes gráficos se muestra la relación que se obtuvo por USUARIO, bajo la modalidad FOB, entre los incrementos en las tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo y los porcentajes de ingresos que el GIE GRUPO LOGRA obtuvo del mecanismo de despachos y demoras.

Cuadro: Relación entre incrementos en las tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo bajo la modalidad FOB y eficiencias del servicio libre de despachos y demoras que no se trasladaron al USUARIO.⁷³⁶

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁷³⁶ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx” y “Anexo 5.xlsx”, 023118 archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” del EXPEDIENTE. El incremento en las tarifas de transporte marítimo es con respecto a la tarifa acordada con el NAVIERO. Veáse las secciones **Conformación del “Anexo 2 LOGRA”**, **Conformación del “Anexo 5 LOGRA”**, **Conformación del “Anexo 5 LOGRA-Anexo 2 LOGRA”**, **Conformación del “Anexo Marítimo Naviero”** y **Conformación del “Anexo 5 LOGRA- Naviero Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

VERSIÓN PÚBLICA



De la interpretación del gráfico se puede concluir lo siguiente:

- Cuando el GIE GRUPO LOGRA aplica a los USUARIOS que utilizan la modalidad FOB un descuento en la tarifa en el servicio de intermediación del transporte marítimo, este descuento lo recupera mediante la descarga del buque. Dado que el SERVICIO INTEGRADO se ofrece libre de despachos y demoras, el GIE GRUPO LOGRA no paga al USUARIO ningún monto por las eficiencias de descargar los buques rápidamente. Este mecanismo que permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias del servicio

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



en el MERCADO RELEVANTE se explica a detalle en la sección **Efecto anticompetitivo**
2.1 La asimetría de información sobre despachos y demoras reales permite una simulación selectiva de demoras.

- ii. Por ejemplo, para el caso del USUARIO 3, en el año dos mil dieciséis recibió descuentos muy altos en la tarifa de intermediación del flete marítimo, [REDACTED]

[REDACTED] Sin embargo, apropiándose de las eficiencias en los despachos, gracias al control que tiene en el servicio en el MERCADO RELEVANTE, el GIE GRUPO LOGRA obtuvo ingresos en promedio del 36% respecto del total de ingresos por despachos y demoras que obtuvo el GIE de los USUARIOS señalados.

- iii. El mismo comportamiento se observó para los otros USUARIOS, bajo la modalidad FOB, que demandan el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que el GIE GRUPO LOGRA puede discriminar y ofrecer tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo muy bajas, incluso puede subsidiar las tarifas por debajo del costo que pactó con el NAVIERO, pues recupera dichos descuentos mediante el mecanismo de despachos y demoras que le permite apropiarse de las eficiencias, que no reporta y no entrega a los USUARIOS, de descargar rápidamente los buques. Lo anterior funge como una barrera a la entrada para otros intermediarios o potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, toda vez que no están en igualdad de condiciones de ofrecer precios tan bajos como los que puede ofrecer el GIE GRUPO LOGRA, gracias a su control sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

En el **Anexo 4. Análisis de regresión lineal** del presente DICTAMEN PRELIMINAR, se muestran los resultados que se obtuvieron mediante estimaciones por regresión lineal entre la tarifa cobrada y las eficiencias que se generaron mediante el mecanismo de despachos y demoras que obtuvo el GIE GRUPO LOGRA y no trasladó al USUARIO, que robustecen el argumento anterior.

Dado este mecanismo de subsidio, existe un vínculo entre la **Barrera 1** y la **Barrera 2**, relativa a las asimetrías de información generadas por MULTISUR en el servicio en el MERCADO RELEVANTE (que se describe más adelante en la sección **Efectos de la Barrera 2: Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto a los ritmos de descarga y los despachos y demoras relacionados con el servicio del MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima**).

XI.1.1.2.2. Discriminación de USUARIOS que contratan a través de la modalidad CFR.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que, derivado del control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, el GIE GRUPO LOGRA al prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE realiza un trato diferenciado a los USUARIOS que contratan bajo la modalidad CFR, de dos formas: i) mediante las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE, y ii) mediante el pago de enmiendas, como a continuación se detalla:

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



XI.1.1.2.2.1 Trato discriminatorio en el cobro de las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que el GIE GRUPO LOGRA cobra tarifas diferenciadas y mayores a aquellos USUARIOS que no le contratan el servicio de intermediación marítima, es decir, aquellos USUARIOS que no contratan el servicio de intermediación del transporte marítimo a través de GRUNAPE o BRÓKER 1.

Como se explicó en la sección **Fijación de precios para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE**, para todos aquellos USUARIOS que contratan a través de GRUNAPE o BRÓKER 1, el GIE GRUPO LOGRA establece los días libres de cobro que tiene el USUARIO para desalojar de los silos su carga, dividiendo el volumen de carga del USUARIO entre el ritmo de descarga.⁷³⁷ Solo en caso de que el USUARIO no cumpla con el ritmo de desalojo de su carga de los silos, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, cobrará una tarifa adicional por el servicio de almacenaje.⁷³⁸ Lo anterior se corrobora con información de GRUPO LOGRA que obra en el EXPEDIENTE:

“ [REDACTED] * [REDACTED]
[REDACTED] * [REDACTED]
[REDACTED] * [REDACTED]”⁷³⁹ [Énfasis añadido]

Ahora bien, respecto al cobro establecido en el servicio de almacenaje, personal del GIE GRUPO LOGRA manifestó lo siguiente: “*Nosotros no le cobramos al cliente por no cubrir ese ritmo de descarga desde el primer día, se divide el volumen del cliente entre el ritmo de descarga y eso da el número de días para desalojar su carga.*”⁷⁴⁰ [Énfasis añadido] Aclarando que, aun cuando el cliente tenga un retraso, generalmente no se cobra, más bien es un marco que permite una mejor coordinación con todos los USUARIOS.⁷⁴¹

No obstante, el GIE GRUPO LOGRA tiene una política distinta para el cobro del almacenaje que aplica a los USUARIOS que contratan CFR, es decir, que no contratan el servicio de intermediación con GRUNAPE o BRÓKER 1. Conforme a la siguiente información que obra en el EXPEDIENTE, la utilización de los silos, es decir el ALMACENAJE TRANSITORIO, tiene un costo desde el primer día para [REDACTED]

*

⁷³⁷ Información visible a folio 023932 del EXPEDIENTE.

⁷³⁸ Información visible a folios 023326 y 023332 del EXPEDIENTE.

⁷³⁹ Información visible a foliso 023214 y 023653 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “Anexo 25” y “Anexo 8” respectivamente.

⁷⁴⁰ Información visible a folio 23932 del EXPEDIENTE.

⁷⁴¹ Información visible a folio 023905 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



*

*

742 [Enfasis añadido]

De esta manera, se presume que el GIE GRUPO LOGRA cobra una tarifa adicional por la descarga a silos (MANIOBRA ESPECIALIZADA con ALMACENAMIENTO TRANSITORIO) a aquellos USUARIOS que contratan CFR y les realiza un cobro desde el primer día de desalojo del almacenamiento del grano. Mientras que a aquellos USUARIOS que contrataron el transporte marítimo a través de sus brókers, ya sea en la modalidad CIF o FOB, les cobra la misma tarifa independientemente del tipo de maniobra, lo cual les permite dosificar la salida del grano en función de las toneladas transportadas sin ningún tipo de cobro adicional.

Esta política para el cobro del uso de los silos tiene impacto en el USUARIO que contrata CFR y no contrata intermediación marítima con el GIE GRUPO LOGRA, tal es el caso de [REDACTED]. En ese sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las tarifas establecidas para [REDACTED] en la MANIOBRA DIRECTA (maniobras directo a camión) fue de [REDACTED] pesos, mientras que el costo de MANIOBRA ESPECIALIZADA (maniobras utilizando los silos) fue de [REDACTED] pesos,⁷⁴³ es decir, dichas tarifas difieren en un [REDACTED] manifestó en el EXPEDIENTE la siguiente información que permite observar que se beneficiaría de la utilización de los silos en el PUERTO PROGRESO:

*

Dado que [REDACTED], podría beneficiarse al utilizar los silos (ALMACENAMIENTO TRANSITORIO) para dosificar la salida del grano del PUERTO PROGRESO a su planta. No obstante, [REDACTED] no utiliza los silos a causa de la política que aplica el GIE GRUPO LOGRA para el cobro del ALMACENAJE TRANSITORIO. El USUARIO [REDACTED] elige la descarga directo a camión [REDACTED]^{*} “La descarga directo a camión” [REDACTED], 745

Aunado a lo anterior, por lo que respecta a los días de operación del servicio de transporte terrestre cuando se realizan las maniobras de descarga a silos en la TERMINAL ESPECIALIZADA, se observó la siguiente distribución en los días de desalojo de la carga de los USUARIOS de los almacenes o silos en promedio anual por buque:

Tabla.-Total de días en operación de desalojo de la carga de los almacenes de la TERMINAL ESPECIALIZADA⁷⁴⁶

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

⁷⁴² Información visible a folio 024358 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “aviso tarifas 2011-2017”.

⁷⁴³ Información visible a folio 024242 del EXPEDIENTE.

⁷⁴⁴ Información visible a folio 024246 del EXPEDIENTE.

⁷⁴⁵ Información visible a folio 024246 del EXPEDIENTE.

⁷⁴⁶ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”. Veáse la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



025479

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Año	Días promedio de desalojo de la carga
2014	22.6
2015	23.6
2016	28.4

A manera de ejemplo, para el año dos mil dieciséis, el tiempo promedio de estadía del buque en el PUERTO PROGRESO cuando se prestó el servicio en el MERCADO RELEVANTE en la TERMINAL ESPECIALIZADA utilizando los silos, fue de tres punto setenta y tres días, (véase **Tabla: Total de días promedio de operación tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA**) sin embargo, las maniobras del servicio de transporte terrestre en promedio duraron veintiocho punto cuatro días, desde que arribó el buque hasta que se desalojó toda la carga de los USUARIOS para ese buque.

Lo anterior, representa una ventaja en términos de tiempo para el USUARIO que utiliza los almacenes o silos dado que en principio el buque permanece pocos días en el PUERTO PROGRESO. Asimismo, el USUARIO podría dosificar conforme a sus necesidades logísticas la salida o desalojo de su carga de granel agrícola desde los silos o bodegas hasta sus instalaciones (con un tiempo estimado de [REDACTED] * [REDACTED] para hacerlo sin costo alguno).

Ahora bien, a continuación, se presenta una gráfica que permite observar que aquellos USUARIOS que no contratan el servicio de intermediación del transporte marítimo con GRUNAPE, tienden a no utilizar el servicio de MANIOBRA ESPECIALIZADA en el PUERTO PROGRESO y realizan la descarga de su grano directo a camión. Destaca el caso de [REDACTED] * (USUARIO 5) quien no contrata los servicios de BRÓKER 1 ni de GRUNAPE, y [REDACTED] * (USUARIO 2) quien contrata a BRÓKER 1, pero no a GRUNAPE.

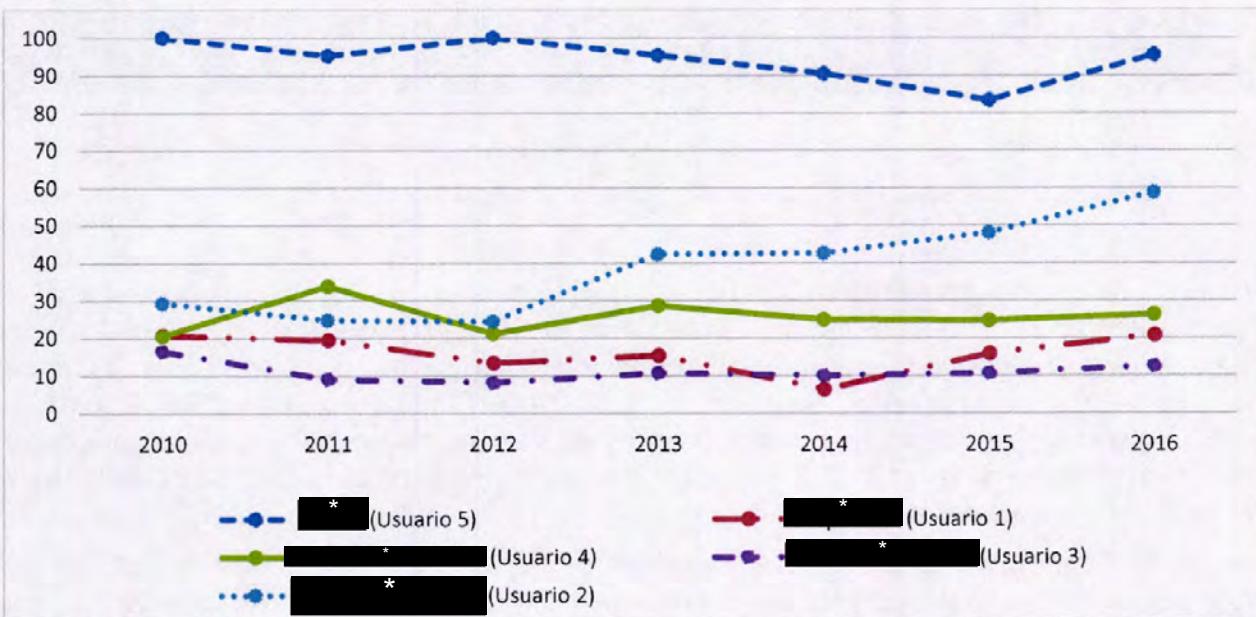
Gráfica: USUARIOS del GIE GRUPO LOGRA y el porcentaje de descarga que realizan directo a camión⁷⁴⁷

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁷⁴⁷ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”. Veáse la sección Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

VERSIÓN PÚBLICA



Derivado de lo anterior, se observa que en realidad el USUARIO que utiliza la MANIOBRA DIRECTA tiene una afectación respecto de los demás USUARIOS, pues los días de operación que permanece en PUERTO PROGRESO no se corresponde con el volumen que importan como a continuación se señala:

Cuadro: días de operación en PUERTO PROGRESO y participación en volumen por USUARIO⁷⁴⁸

USUARIO/Días de operación	*	*	*	*	*
	(USUARIO 1)	(USUARIO 2)	(Usuario 3)	(USUARIO 4)	(Usuario 5)
Días de operación promedio en puerto (2010-2016)	3.1	3.8	2.9	3.2	3.8
Participación en volumen (2010-2016)	16%	34%	19%	21%	6%

⁷⁴⁸ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx". Los días promedio de operación se calcularon con base en la fecha de salida menos la fecha de llegada del buque. Los datos que se muestran, únicamente incluyen aquellos buques donde los USUARIOS trasladaron su carga por si solos, es decir aquellos buques que trasladaron la carga de dos o más USUARIOS se excluyeron. Veáse la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025481

Por ejemplo, de la tabla anterior se desprende que los días promedio de operación por buque para [REDACTED] (USUARIO 2) que importa el 34% del volumen es de 3.8 días en PUERTO PROGRESO, el mismo tiempo de operación por buque de [REDACTED] (USUARIO 5) quien únicamente importa el 6% del volumen.

En conclusión, se presume que GIE GRUPO LOGRA utiliza el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, para realizar un posible trato discriminatorio en la prestación de dicho servicio en detrimento de los USUARIOS que no contratan sus servicios de intermediación marítima e importan grano a través de la modalidad CFR, para extender su poder de mercado en el MERCADO RELEVANTE al servicio de intermediación marítima, toda vez que, si no se contrata con GIE GRUPO LOGRA el servicio de intermediación marítima les aplica una política diferente en el cobro del servicio en el MERCADO RELEVANTE lo cual constituye una amenaza creíble que podría desincentivar a sus USUARIOS a contratar con intermediarios terceros.

XI.1.1.2.2.2 Pago de enmiendas

Como se explicó en la sección de **Uso de Enmiendas**, en ocasiones por diversos factores, entre ellos la saturación y la eficiencia en la descarga, un buque puede requerir una enmienda de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA o viceversa (aproximadamente el 22.5% de los buques graneleros realizaron una enmienda véase la sección **Uso de Enmiendas**).

Al realizarse una enmienda se incurre en un costo adicional por los diversos servicios a la navegación interna que se requieren para movilizar el buque (lanchaje, pilotaje, remolque y amarre de cabos). Al respecto, el GIE GRUPO LOGRA manifestó lo siguiente:

“Si la maniobra de enmienda fue solicitada por [REDACTED] (con la autorización del cliente, de la API, y con el conocimiento de la autoridad marítima), [REDACTED] paga dicho costo. Si la enmienda se hace del muelle 7 [TERMINAL PÚBLICA] al 8 [TERMINAL ESPECIALIZADA], por lo general, es porque se desea aprovechar la instalación de la terminal para hacer más ágil el proceso de descarga. Si la enmienda se hace del muelle 8 [TERMINAL ESPECIALIZADA] al 7 [TERMINAL PÚBLICA], por lo general, es porque las características del producto que se está descargando no permiten almacenarlo en silos, o porque el cliente solicita que sea descargado directo a camiones. En cualquiera de esas situaciones, se puede liberar el muelle 8 [TERMINAL ESPECIALIZADA] para permitir el ingreso de un barco que sí requiere descargar a silos, se aprovecha el tiempo para descargar ambos barcos de manera eficiente, y se evita que haya barcos parados.”⁷⁴⁹

Ahora bien, de información que obra en el EXPEDIENTE, se observó que el GIE GRUPO LOGRA realiza un trato discriminatorio entre aquellos USUARIOS que contratan el transporte marítimo con la intermediación de BRÓKER 1 o GRUNAPE (o ambos) a través de la modalidad CIF o FOB y los que no le contratan intermediación marítima e importan en modalidad CFR, pues [REDACTED] sólo paga los costos adicionales generados por realizar una enmienda a los USUARIOS que contratan su intermediación conforme a las siguientes manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE:

⁷⁴⁹ Información visible a folio 023420 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



Se presentan manifestaciones del USUARIO [REDACTADO] quien nunca ha utilizado los servicios de GRUNAPE al respecto:

"Si no se da el ritmo de descarga por falta de camiones o falta de almacenes y existe otro buque que puede dar el ritmo de descarga, se debe enmendar el buque a muelle convencional [REDACTADO]
*
[REDACTADO]⁷⁵⁰[Énfasis añadido]

De esta manera, se observa que los USUARIOS que contratan intermediación del transporte marítimo con el GIE GRUPO LOGRA gozan del servicio del pago de enmiendas por parte de [REDACTADO] pues de la información presentada por el GIE GRUPO LOGRA, este siempre [REDACTADO] el costo de la enmienda, salvo en el caso del USUARIO [REDACTADO]
*
[REDACTADO] por no cumplir con el ritmo de descarga establecido.⁷⁵¹

Las estadísticas de enmiendas por USUARIOS se resumen a continuación en la siguiente tabla:

Cuadro estadísticas de enmiendas por USUARIO:⁷⁵²

USUARIO / Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Promedio 2010-2016
* (USUARIO 1)	8%	0%	22%	0%	7%	7%	19%	9%
* (USUARIO 2)	38%	38%	33%	71%	36%	29%	29%	39%
* (USUARIO 3)	8%	0%	11%	0%	21%	0%	10%	7%
* (USUARIO 4)	0%	25%	33%	14%	7%	7%	14%	14%
* (USUARIO 5)	23%	13%	0%	14%	29%	36%	29%	20%
* (USUARIO 6)	8%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	2%
OTROS	15%	25%	0%	0%	0%	14%	0%	8%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Como se desprende de la tabla anterior, en realidad todos los buques de los USUARIOS tuvieron en mayor o menor medida enmiendas. Por ejemplo, en promedio el 39% del total de las enmiendas correspondieron a buques del USUARIO 2 (CIF), el 14% a buques del USUARIO 4 (FOB), mientras

⁷⁵⁰ Información visible a folio 024246 del EXPEDIENTE.

⁷⁵¹ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado "Anexo 9.xlsx".

⁷⁵² Información visible a folios 021932, archivo electrónico "Numeral 35 Anexo 1. Servicios de transporte marítimo (I)", y 023435 archivo electrónico "Anexo 2.xlsx" del EXPEDIENTE. Se utilizó el "Anexo 2.xlsx", pues permitía identificar al USUARIO. Para aquellos buques que fueron transportados por más de un USUARIO, para no duplicar la información, se le impuso el buque a aquel USUARIO que transportaba el mayor número de toneladas en dicho buque. Los porcentajes que se muestran fueron calculados con respecto al total de buques enmendados que hubo para ese año, e incluye enmiendas de la TERMINAL PÚBLICA a la TERMINAL ESPECIALIZADA, o viceversa. Veáse la sección Conformación del "Anexo 2 Logra", Conformación del "Anexo marítimo API" y Conformación del "Anexo 2 Logra- API Marítimo" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

que el 20% de las enmiendas correspondió a buques del USUARIO 5 (CFR), sin embargo,

*

De esta manera, mediante los dos mecanismos anteriores, el pago de enmiendas y cobro diferenciado en el servicio en el MERCADO RELEVANTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que la externalidad del sobreprecio es sostenible, derivado de la reputación del GIE GRUPO LOGRA en la forma de ejercer el control y proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues dichos mecanismos fungen como amenazas creíbles a efecto de disuadir a los USUARIOS de contratar con terceros, lo cual pudiera constituir una barrera a la entrada para potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima.

Mas aún, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que GIE GRUPO LOGRA en realidad tiene incentivos económicos para generar la externalidad del sobreprecio en el mercado de intermediación marítima, apalancado en el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues el servicio de intermediación marítima le genera utilidades superiores a las utilidades que obtiene de únicamente el servicio en el MERCADO RELEVANTE como se describe a continuación.

XI.1.1.3. Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad

XI.1.1.3.1. Incentivos del GIE GRUPO LOGRA para generar la externalidad del sobreprecio, como resultado de ejercer el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE

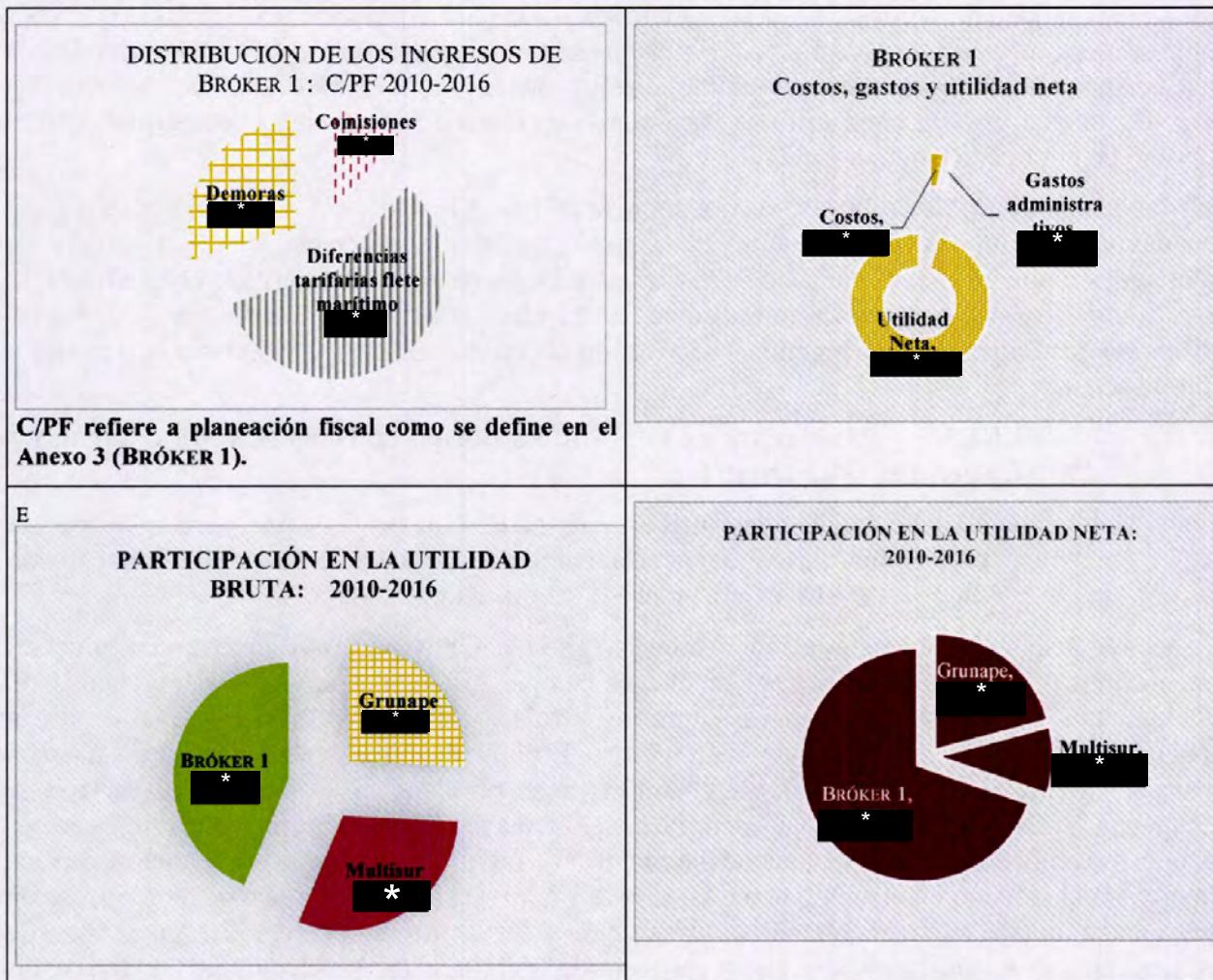
Como se desprende de las secciones previas, el GIE GRUPO LOGRA cuenta con diversos mecanismos para dificultar la entrada de nuevos competidores en el servicio de intermediación marítima. La utilización de dichos mecanismos señala a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA la presunta capacidad y reputación del GIE GRUPO LOGRA de utilizar cualquier estrategia para sostener sus márgenes de utilidad. En esta sección se presenta un análisis de los estados de resultados del GIE GRUPO LOGRA que permite concluir que tiene incentivos para impedir la entrada de nuevos competidores en el servicio de intermediación marítima apalancado en el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE y aprovechando las asimetrías de información que genera, como se verá a detalle en la sección **Efectos de la Barrera 2: Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima**. Lo anterior toda vez que su participación en el servicio de intermediación marítima le genera grandes utilidades, las cuales incluso son superiores que las que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, genera por la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior a pesar de que MULTISUR es el único prestador del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

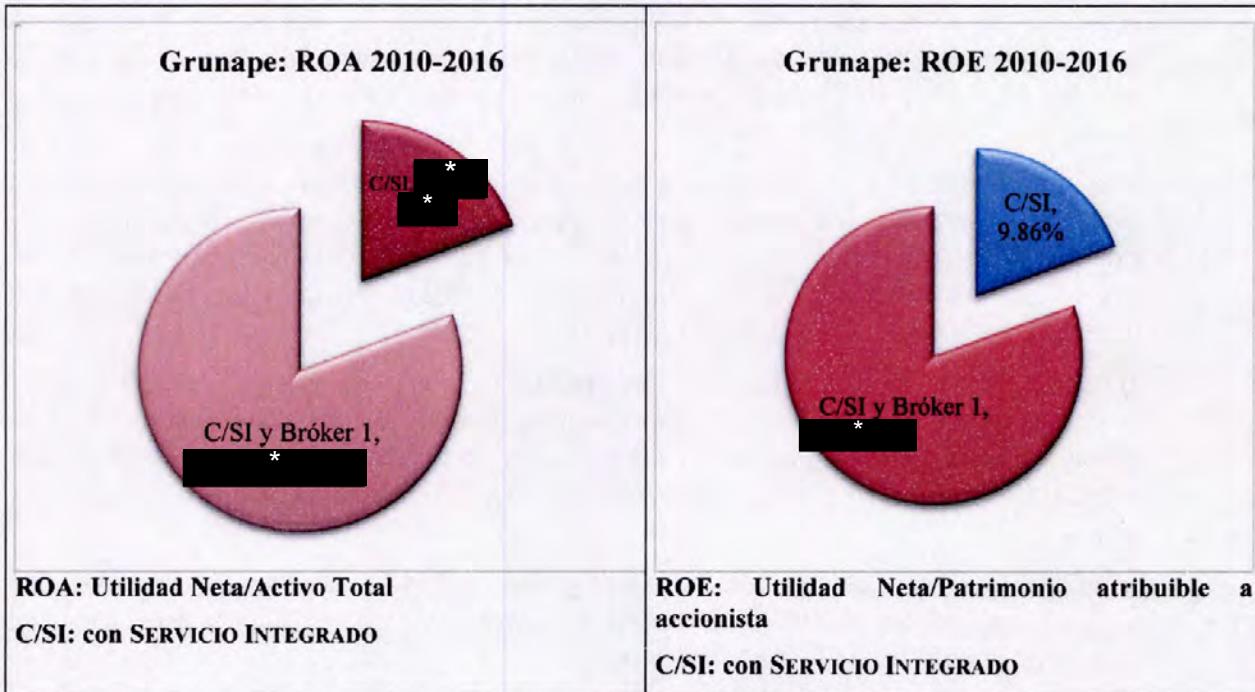
En efecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó un comparativo de los ingresos que generan cada una de las empresas del GIE GRUPO LOGRA, que participan en el MERCADO RELEVANTE y en el mercado de intermediación marítima, el resultado se resume en las siguientes gráficas.

Gráfica: Nivel de utilidad bruta y neta de MULTISUR, GRUNAPE y BRÓKER 1⁷⁵³



*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

⁷⁵³ Conforme al Anexo 3. descripción de la conformación de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas BRÓKER 1, GRUNAPE y MULTISUR del DICTAMEN PRELIMINAR. (C/PF refiere a planeación fiscal como se detalla en dicho Anexo). Los cálculos de las utilidades, es con respecto al GIE considerando únicamente las empresas señaladas.



Del gráfico anterior se desprenden las siguientes conclusiones (tomando en cuenta únicamente aquellas empresas del GIE GRUPO LOGRA que participan en el mercado de intermediación marítima y en el MERCADO RELEVANTE: MULTISUR, GRUNAPE y BRÓKER 1):

- i. El rubro que le genera más de la mitad de su ingreso a BRÓKER 1 (el *****) proviene del incremento en las tarifas del transporte marítimo debido al servicio de intermediación que cobra a los USUARIOS, ya sea directamente o mediante GRUNAPE. (Véase Anexo 3. Descripción de la conformación de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas BRÓKER 1, GRUNAPE y MULTISUR).

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ingreso generado por BRÓKER 1 por el incremento tarifario, para el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis asciende a ***** ⁷⁵⁴

- ii. El segundo rubro de mayor importancia de ingresos para BRÓKER 1 (*****) proviene del mecanismo de despachos y demoras, el cual le permite apropiarse de la eficiencia que se genera cuando MULTISUR descarga los buques rápidamente, lo anterior se detalla en la sección Efecto anticompetitivo 2.1 La asimetría de información sobre despachos y demoras reales permite una simulación selectiva de demoras.

⁷⁵⁴ De conformidad con el Cuadro 1.9. Ingresos Bróker 1: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos) del Anexo 3 del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



Ahora bien, al respecto esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ingreso generado por BRÓKER 1 por el mecanismo de despachos y demoras, para el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis asciende a *

755

- iii. Una vez descontados los costos de producción, la utilidad bruta de BRÓKER 1 (el cual asciende a *) *
*⁵⁶) es superior en * el cual resulta de la siguiente operación * respecto de la utilidad bruta de MULTISUR y * el cual resulta de la siguiente operación * respecto de la utilidad bruta de GRUNAPE.
- iv. BRÓKER 1 es la empresa del GIE GRUPO LOGRA que tiene mayor utilidad neta (el rendimiento total de la empresa respecto a la explotación de sus recursos, una vez descontados los gastos financieros y los impuestos del periodo) le genera al GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior derivado de que BRÓKER 1 *⁷⁵⁷, además:
 - a. La utilidad neta de BRÓKER 1 es *⁵⁸ veces superior a la utilidad neta que genera el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.
 - b. La utilidad neta de BRÓKER 1 es *⁵⁹ veces superiores a la utilidad neta que genera el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE en la prestación del SERVICIO INTEGRADO (transporte marítimo, maniobras y transporte terrestre)
- v. Finalmente, como ya se mencionó al inicio del presente capítulo, mediante la participación de BRÓKER 1 en el servicio de intermediación marítima, el GIE GRUPO LOGRA incrementa de manera considerable su rentabilidad financiera. En efecto, el GIE GRUPO LOGRA pasa de una razón financiera ROA⁷⁶⁰ de * a un ROA de * mientras que para el indicador ROE⁷⁶¹ pasa de * a *⁶²

De esta manera, se presume que la externalidad materializada en el sobreprecio que genera el GIE GRUPO LOGRA en el mercado de la intermediación marítima, apalancado en el control y forma de

⁷⁵⁵ De conformidad con el Cuadro 1.8. Ingresos por demoras planificación fiscal (cifras en dólares y en pesos mexicanos) del Anexo 3 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁷⁵⁶ De conformidad con el Cuadro 1.15. Estados de resultados del BRÓKER 1 de 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos) del Anexo 3 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁷⁵⁷ Como se señaló en la sección de las operaciones de BRÓKER 1 y BRÓKER 2 en el extranjero es realizada con personal y recursos del GIE GRUPO LOGRA ubicados en México, por ejemplo, personal de la empresa GRUNAPE.

⁷⁵⁸ Cómo resultado de la división *

⁷⁵⁹ Como resultado de la división *

⁷⁶⁰ Utilidad Neta/Activo Total.

⁷⁶¹ Utilidad Neta/Patrimonio atribuible a accionista.

⁷⁶² Véase la sección Indicadores financieros: ROA Y ROE del Anexo 3. Descripción de la conformación de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas BRÓKER 1, GRUNAPE y MULTISUR del DICTAMEN PRELIMINAR.



025487

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE a través de MULTISUR, generó rentas monopólicas en utilidades para BRÓKER 1, mediante el uso de los diversos mecanismos y asimetrías de información que a su vez fungen como posibles barreras a la entrada para potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima.

Por todo lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la externalidad negativa en el servicio de intermediación marítima le genera altos beneficios al GIE GRUPO LOGRA, razón por la cual se presume que éste tiene fuertes incentivos para ejercer el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE a efecto de impedir la entrada o expansión de nuevos competidores en la prestación del servicio de intermediación marítima, en detrimento de los USUARIOS que pagan un sobrecosto en el servicio de intermediación del transporte marítimo que únicamente beneficia a GIE GRUPO LOGRA.

XI.1.1.3.2. Teoría del “single monopoly profit” y elusión regulatoria

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que ante la regulación tarifaria existente en el servicio en el MERCADO RELEVANTE y derivado de las utilidades que obtiene GIE GRUPO LOGRA en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y el servicio de intermediación marítima, no se actualiza la teoría económica del “single monopoly profit”⁷⁶³. Lo anterior porque el GIE GRUPO LOGRA no podría extraer los mismos beneficios únicamente del servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues para obtener el mismo nivel de utilidad, las tarifas máximas registradas tendrían que estar 167.4% por arriba de las actuales tarifas máximas registradas, lo cual hace probable que la externalidad del sobreprecio se configure como un mecanismo para eludir la regulación⁷⁶⁴ que prevalece sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE. Véase la sección Regulación tarifaria del servicio de maniobras.

En efecto, como se verá a lo largo de esta sección, por lo que respecta a los servicios de intermediación y demás actividades de coordinación en la prestación de los servicios de la cadena logística (que incluye el servicio del MERCADO RELEVANTE), se observa que si consideramos sólo a MULTISUR y GRUNAPE, el GIE GRUPO LOGRA generó en promedio, para el periodo de dos mil

⁷⁶³ Esta teoría económica formaliza la idea de que un monopolista en un mercado no tendrá (necesariamente) el incentivo para extender su poder de mercado a otro mercado. En una situación donde la compañía X es un monopolista en el mercado A, y se enfrenta a la competencia en el mercado B, el argumento es que la firma X es capaz de extraer beneficios completos de monopolio en el mercado A y allí no hay ganancias adicionales que se hagan de ejercer el poder de mercado en el mercado B también. Información visible a folios 024890 y 024896 del EXPEDIENTE.

⁷⁶⁴ De conformidad con información que obra en el EXPEDIENTE, una integración vertical podría usarse para eludir la regulación de precios. La integración vertical podría utilizarse para eludir la regulación, por ejemplo, si la regulación de fijación de precios costo-beneficio de la empresa aguas abajo podría evitarse elevando el precio de los insumos utilizados aguas arriba, o la regulación podría evadirse vendiendo los productos de las empresas integradas en paquetes (extracto tomado de la página 40). Al respecto, las Directrices de Fusión de 1984 del Departamento de Justicia de los Estados Unidos reconoce la “evasión regulatoria” como una razón anticompetitiva adicional para llevar a cabo la integración vertical (DOJ, 1984). Información visible a folio 024510 del EXPEDIENTE, en los archivos en formato electrónico denominados “Directrices de las integraciones verticales.pdf” y “Efectos competitivos en la integración vertical.pdf”, página catorce.

*Artículo 3, fracción IX,

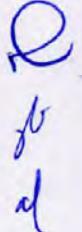
124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

diez a dos mil dieciséis, razones de rentabilidad financiera muy por debajo a las que se generan en el GIE GRUPO LOGRA al incluir a la intermediación internacional de BRÓKER 1. En particular, el indicador financiero ROA⁷⁶⁵ del GIE GRUPO LOGRA se incrementa de [REDACTED] considerando sólo a MULTISUR y GRUNAPE, a [REDACTED] * si se incluye a BRÓKER 1. Por su parte, el indicador financiero ROE⁷⁶⁶ se incrementa de [REDACTED] * [REDACTED]⁷⁶⁷ Es decir, mediante la participación de BRÓKER 1 en el servicio de intermediación marítima, el GIE GRUPO LOGRA incrementa de manera considerable su rentabilidad financiera.

Ahora bien, un cálculo sobre las utilidades netas de MULTISUR y BRÓKER 1 para el año dos mil dieciséis muestra lo siguiente:

Cuadro: Incentivos para eludir la regulación de tarifa máxima registrada en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, datos para dos mil dieciséis ⁷⁶⁸



Agente/ utilidad neta (en pesos)	MULTISUR	MULTISUR más BRÓKER 1	Toneladas movilizadas	Tarifa promedio del servicio en el MERCADO RELEVANTE ⁷⁶⁹	Tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE	Ingresos MULTISUR (sin BRÓKER 1) para mantener el mismo nivel de utilidad	Tarifa promedio del servicio en el MERCADO RELEVANTE sin BRÓKER 1
Ingresos por manejo de carga				*			
Costos por manejo de carga							
% costos							
Utilidad neta							

Del cuadro anterior se concluye lo siguiente: si el GIE GRUPO LOGRA buscara mantener los mismos niveles de utilidad neta [REDACTED] *

*

que

⁷⁶⁵ Utilidad Neta/Activo Total.

⁷⁶⁶ Utilidad Neta/Patrimonio atribuible a accionista (sin incluir minoritarios).

⁷⁶⁷ Véase la sección **Indicadores financieros: ROA Y ROE del Anexo 3. Descripción de la conformación de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas BRÓKER 1, GRUNAPE y MULTISUR del DICTAMEN PRELIMINAR**.

⁷⁶⁸ Véase **Cuadro 1.15. Estados de resultados del Bróker 1 de 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos), Cuadro 1.20. Ingresos MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos) y Cuadro 1.21. Costos MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)**.

⁷⁶⁹ Representa la tarifa promedio efectivamente cobrada a los USUARIOS por la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Dicha tarifa resulta de la división de los ingresos por manejo de carga entre las toneladas movilizadas, dicha tarifa representa un descuento respecto de la tarifa máxima.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025489

actualmente genera el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR y BRÓKER 1, pero sin las utilidades generadas por la integración vertical con BRÓKER 1, entonces la tarifa promedio de maniobras que debería cobrar el GIE GRUPO LOGRA (bajo la misma estructura de costos) debería ser 167.4% superior a la actual tarifa máxima registrada ante SCT.

Ahora bien, en el caso de que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR decidiera registrar una tarifa máxima 167.4% superior a la actual tarifa máxima registrada ante SCT, como se señaló en la sección **Regulación tarifaria del servicio de maniobras mediante el registro de una tarifa máxima** la autoridad competente deberá analizar que la propuesta tarifaria sea competitiva a nivel nacional e internacional. Posteriormente, analizará el comparativo de los niveles de cobro considerando las políticas establecidas en el Anexo de Regulación Tarifaria y realizará el análisis de sensibilidad, **donde se verifica que la propuesta tarifaria se encuentre dentro de los indicadores macroeconómicos de México**. Hecho lo anterior, de ser el caso, se realizan los ajustes necesarios a la propuesta tarifaria, o bien, **se elabora un oficio de improcedencia**.

Por otro lado, dado que el histórico de tarifas efectivamente cobradas por GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, por el servicio en el MERCADO RELEVANTE, permanecen en promedio 33% por debajo de las actuales tarifas máximas registradas, se concluye que un incremento sustancial de la tarifa máxima estaría injustificado y por tanto resultaría improcedente la solicitud de aumento tarifario.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que el modelo de integración vertical le permite al GIE GRUPO LOGRA eludir la regulación prevaleciente entorno a las tarifas máximas en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, las cuales deben ser registradas ante la SCT, y allegarse de rentas económicas que no hubiera podido acceder.

XI.1.1.4. Efectos anticompetitivos que persisten tras el cambio de contratación con los brókers BRÓKER 1 a BRÓKER 2

Ahora bien, para el año dos mil diecisiete en el que el GIE GRUPO LOGRA empezó a operar la intermediación marítima mediante el bróker internacional BRÓKER 2 (véase sección **BRÓKER 1 y BRÓKER 2**), se observa que los efectos anticompetitivos de la **Barrera 1** persisten.

En efecto, respecto de las tarifas negociadas entre el NAVIERO y BRÓKER 2, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó lo siguiente respecto a la externalidad del sobreprecio en las tarifas del servicio de intermediación del transporte marítimo:

[ESPACIO SIN TEXTO]

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

Cuadro.- Tarifas de transporte marítimo negociadas entre GRUNAPE-BRÓKER 2-NAVIERO⁷⁷⁰**Tarifas negociadas entre GRUNAPE, BRÓKER 2 y el NAVIERO**

Volumen	BRÓKER 2 CON GRUNAPE (2017)	BRÓKER 2 CON NAVIERO (2017) ⁷⁷¹	% incremento entre tarifas
	*		54.1%
			55.0%
			45.4%

Por otro lado, por lo que respecta a las tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo que el GIE GRUPO LOGRA, mediante BRÓKER 2 y GRUNAPE, acordó con cada USUARIO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó en los contratos entre BRÓKER 2 y el NAVIERO un incremento en las tarifas y un posible trato discriminatorio similar al del periodo durante el cual operó BRÓKER 1, como se muestra a continuación en la siguiente tabla.

**Tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo cobradas por el GIE GRUPO LOGRA al
USUARIO para el año dos mil diecisiete (dólares corrientes)⁷⁷²**

VOLUMEN/USUARIO	USUARIO 1	USUARIO 3	USUARIO 4	USUARIO 7		
VOLUMEN	Descuento respecto de la tarifa acordada entre BRÓKER 2 CON GRUNAPE (2017)	Tarifa	Tarifa	Descuento	Tarifa	Descuento
			*			

De la tabla anterior, se desprende que únicamente a los USUARIOS del USUARIO 4 no se les ofreció ningún tipo de descuento sobre la tarifa de flete marítimo acordada con el NAVIERO y la proporción de descuentos por USUARIO es en la misma escala como se señaló en la gráfica **Escala de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo por USUARIO**.

Lo anterior, confirma que al entrar en operación BRÓKER 2 en lugar de BRÓKER 1 el mecanismo de doble intermediación continúa generando una externalidad de sobreprecio para los USUARIOS y

⁷⁷⁰ Información visible de folio 019378 a 019398 del EXPEDIENTE.⁷⁷¹ Información visible a folios 001219 y 024549 del EXPEDIENTE. Archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5.5.2”, tabla “2017 Freight Appendix”, correo electrónico [REDACTED]

* archivo adjunto denominado “[REDACTED]”

⁷⁷² Información visible a folios 001219, 019378 al 019398 y 023214 del EXPEDIENTE. Archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5.5” y archivo en formato electrónico denominado “Anexo Excel”.

permitiendo el posible trato discriminatorio del GIE GRUPO LOGRA hacia los USUARIOS derivado de un alto margen que obtiene en las tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo (para dos mil diecisiete dicho margen fue hasta de 55% estimado).

XI.2. Efectos de la Barrera 2. Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Se presume que, dada la estructura actual en la que opera el GIE GRUPO LOGRA en torno al servicio en el MERCADO RELEVANTE, existen problemas de información entre los diversos participantes del MERCADO INVESTIGADO, mismos que les impiden una adecuada toma de decisiones comerciales. Las asimetrías de información se reflejan en que: **i)** no existe un registro público de los ritmos de descarga reales, y **ii)** no existe información veraz respecto del ingreso que el GIE GRUPO LOGRA obtiene al ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras.

Esta falta de información implica que: **i)** ante el desconocimiento del valor de ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras, los USUARIOS no pueden valorar y cuantificar con información suficiente el valor agregado de contratar los servicios de intermediación marítima o el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA; **ii)** ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales, existen dificultades para que los USUARIOS valoren el costo actual y potencial de contratar servicios de intermediación marítima con proveedores alternativos, y **iii)** ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales, existen dificultades para que los intermediarios de servicios de transporte marítimo ofrezcan cotizaciones competitivas con base en la productividad real del puerto.

De esta manera, se presume que la **Barrera 2** de las asimetrías de información generadas en el servicio en el MERCADO RELEVANTE han incentivado o favorecido un comportamiento excluyente del GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, respecto a los ritmos de descarga y a los despachos y demoras, que desincentiva y limita la entrada de competidores en el servicio de intermediación marítima para la contratación del transporte marítimo, lo cual distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO como a continuación se explica:

XI.2.1. Efecto anticompetitivo 2.1: La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias, desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios competidores compitan libremente.

Mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebra el GIE GRUPO LOGRA con los USUARIOS, se presume que GIE GRUPO LOGRA pacta ritmos de descarga de granel agrícola altos a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS. A través de este mecanismo, el GIE GRUPO LOGRA inhibe la entrada de competidores en el servicio de intermediación marítima.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

De información que obra en el EXPEDIENTE, el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE, ofrece a los USUARIOS que importan a través de la modalidad FOB (SERVICIO INTEGRADO), un servicio de transporte marítimo libre de despachos y demoras; es decir, el GIE GRUPO LOGRA absorbe las demoras y los despachos en los que pudiera incurrir el buque durante su estadía en el PUERTO PROGRESO.⁷⁷³ De esta manera, cuando ocurre una demora, el USUARIO no paga esta penalización y cuando ocurre un despacho el USUARIO no recibe este beneficio, como ocurre en los contratos entre el NAVIERO y los intermediarios.

Más aún, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que incluso aquel USUARIO que utiliza la modalidad CIF mediante el servicio que presta BRÓKER 1 a su proveedor, se ve afectado por la ausencia de información real sobre despachos y demoras.

Ahora bien, GRUPO LOGRA manifestó que la razón principal por la cual GRUNAPE ofrece a los USUARIOS un servicio de transporte marítimo libre de despachos y demoras en el PUERTO PROGRESO es porque los USUARIOS así lo solicitan, lo anterior de conformidad con la siguiente manifestación:

*[El servicio libre de despachos y demoras] Esto es a solicitud de los mismos clientes ya que les gusta tener certeza de la tarifa de la parte marítima y no les gusta correr el riesgo de incurrir en costos adicionales. En caso de que haya costos adicionales estos los asume GRUNAPE. Es como un seguro para los clientes que contratan el flete marítimo con GRUNAPE.*⁷⁷⁴ [Énfasis añadido]

Por otra parte, de la comparecencia realizada a Omar Sinohue Salinas Bastarrachea personal de *⁷⁷⁵ se observa la siguiente manifestación:

"En la tarifa de Grupo Naviero Peninsular [GRUNAPE] ofrece un servicio de [sic] sin despacho ni demoras esto quiere decir que si hay una eficiencia o deficiencia en la carga o descarga no nos lo reflejan en la tarifa de flete marítimo, este sistema nos ayuda a reducir volatilidad."

La estadía del buque en el puerto es muy costosa, es aproximadamente de *
En este sentido, Grupo Naviero Peninsular [GRUNAPE] nos respeta el precio pactado y nosotros no absorbemos ese riesgo, pues la tarifa convenida es libre de demoras. Si contratamos con otros proveedores, como * etcétera no nos [sic] ofrecen ese mismo esquema de tarifas libre de demoras, por lo cual nosotros absorbemos esos riesgos. En el pasado ha habido ocasiones en que tuvimos que absorber ese riesgo."

Así pues, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que el USUARIO solicita el servicio libre de despachos y demoras que le proporciona el GIE GRUPO LOGRA pues le genera la falsa percepción de un valor agregado que los cubre de incurrir en posibles sobrecostos por el flete marítimo total en caso de que se incurra en demoras por la descarga del buque durante su estadía en el PUERTO PROGRESO.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁷⁷³ Información visible a folios 019219 y 0023196 del EXPEDIENTE.

⁷⁷⁴ Información visible a folio 023924 del EXPEDIENTE.

⁷⁷⁵ Gerente de plantas, encargado de el abastecimiento de los insumos de grano.

⁷⁷⁶ Información visible a folio 019219 del EXPEDIENTE.

De lo anterior se observa que los USUARIOS perciben que los ritmos de descarga de MULTISUR pueden ser menores a los convenidos con el NAVIERO por lo que existe probabilidad de incurrir en costos contingentes en el transporte marítimo en caso de contratar por su cuenta el servicio de transporte marítimo. Lo anterior, le facilita al GIE GRUPO LOGRA ofrecer un servicio “libre de demoras”, pues parte de la falsa percepción del USUARIO de que este servicio le da control y certeza sobre el pago total. Asimismo, esta percepción en el USUARIO genera desincentivos para la búsqueda y contratación de otros intermediarios del transporte marítimo, lo que resulta en la generación de posibles barreras a la entrada en el mercado de intermediación marítima, más aún dicho mecanismo le permite a GIE GRUPO LOGRA extraer beneficios como a continuación se describe:

XI.2.1.1. Simulación selectiva de demoras en el SERVICIO INTEGRADO para los USUARIOS que importan en modalidad FOB

Como se señalará más adelante en la **Gráfica. - Despachos y demoras presentadas en el total de buques que arriban al PUERTO PROGRESO**, a partir de los datos proporcionados por el GIE GRUPO LOGRA en promedio, durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, el 69% de los buques contratados por el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE, incurrieron en alguna demora.⁷⁷⁷ Ante estos datos, la AUTORIDAD INVESTIGADORA vio la necesidad de profundizar en la lógica de negocios detrás del servicio de transporte marítimo libre de despachos y demoras que ofrece el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE a los USUARIOS, toda vez que no resulta económicamente razonable ofrecer un servicio libre de demoras en el que se incurre continuamente en pérdidas.

Al respecto, Fernando Antonio Rojas Gamboa personal del GIE GRUPO LOGRA indicó que los costos por cubrir los pagos de demoras en el PUERTO PROGRESO: “*No se recuperan, se prorranean con los demás servicios integrados específicamente con el rubro de supervisión de la movilización de grano.*”⁷⁷⁸

Al no ser visible una lógica de negocios detrás del servicio libre de despachos y demoras que ofrece el GIE GRUPO LOGRA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realizó un comparativo entre la información reportada por el GIE GRUPO LOGRA y aquella aportada al EXPEDIENTE por *

* el representante de ventas en México del NAVIERO * que proveía el servicio de flete marítimo al GIE GRUPO LOGRA obteniendo lo siguiente:

Tabla.- Porcentaje de demoras por buques y USUARIO, respecto del total de buques que contrató cada USUARIO⁷⁷⁹

⁷⁷⁷ Información visible a folio 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx” y “Anexo 5.xlsx” del EXPEDIENTE. Veáse las secciones **Conformación del “Anexo 2 LOGRA”**, **Conformación del “Anexo 5 LOGRA”** y **Conformación del “Anexo 5 Logra-Anexo 2 Logra”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁷⁷⁸ Información visible a folio 023926 del EXPEDIENTE.

⁷⁷⁹ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx” y “Anexo 5.xlsx”, 023118 archivo electrónico “*Servicios de Transporte Marítimo*”, y 023301, archivo electrónico “*Servicios de Transporte Marítimo*”

Reporte GIE GRUPO LOGRA ⁷⁸⁰				Reporte NAVIERO ⁷⁸¹			
AÑO	*	*	*	AÑO	*	*	*
	(USUARIO 1)	(USUARIO 4)	(USUARIO 3)		(USUARIO 1)	(USUARIO 4)	(USUARIO 3)
2010	100%	43%	56%	2010	0%	0%	11%
2011	78%	33%	30%	2011	0%	0%	0%
2012	88%	57%	90%	2012	0%	0%	0%
2013	100%	71%	78%	2013	0%	0%	0%
2014	50%	33%	67%	2014	0%	0%	0%
2015	75%	60%	50%	2015	13%	0%	10%
2016	92%	85%	75%	2016	33%	23%	17%
Promedio 2010-2016	83%	55%	64%	Promedio 2010-2016	7%	3%	5%

De las tablas anteriores, se desprende que los porcentajes de demoras de buques que reportó por USUARIO el agente de ventas en México del NAVIERO [REDACTED] al GIE GRUPO LOGRA a través de BRÓKER 1, en realidad fueron muy inferiores a los porcentajes que reportó GRUNAPE a BRÓKER 1 para efectos del cálculo de pagos por despachos y demoras.

A manera de ejemplo, de la tabla anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA resalta que para el caso del USUARIO 3, en promedio únicamente el 5% de todos los buques que transportó granel de dicho USUARIO incurrieron en alguna demora acorde a los reportes presentados por BRÓKER 1 al NAVIERO. Mientras tanto, el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE reportó a BRÓKER 1 que el 64% de los buques que transportaron granel del USUARIO 3 incurrieron en demoras. Así el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE, simuló asumir los costos adicionales de transporte marítimo por concepto de demoras del buque en el PUERTO PROGRESO.⁷⁸²

De manera similar, el mismo comportamiento se observó para el USUARIO 1, pues conforme a la información proporcionada por el representante del NAVIERO [REDACTED] en promedio el 7% de todos sus buques incurrió en alguna demora, mientras que el GIE GRUPO LOGRA reportó a

Modificado.xlsx" del EXPEDIENTE. Veáse las secciones Conformación del "Anexo 2 LOGRA", Conformación del "Anexo 5 LOGRA", Conformación del "Anexo 5 LOGRA-Anexo 2 LOGRA", Conformación del "Anexo Marítimo Naviero" y Conformación del "Anexo 5 LOGRA- Naviero Marítimo" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁷⁸⁰ Los reportes son entregados de GRUNAPE a BRÓKER 1 para efecto del cómputo de pago de despachos y demoras.

⁷⁸¹ Los reportes son entregados de [REDACTED] a BRÓKER 1 para efecto del cómputo de pago de despachos y demoras.

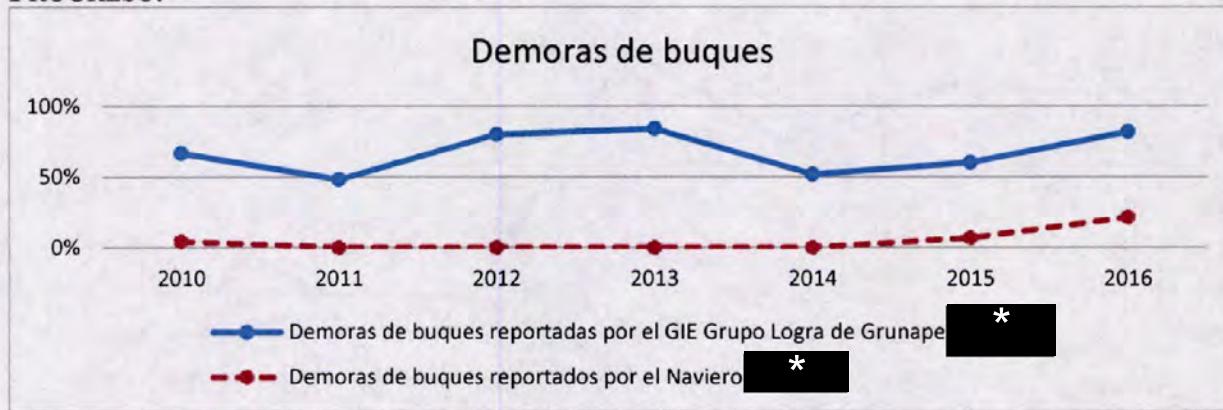
⁷⁸² Lo anterior, toda vez que como ya se señaló, el GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE ofrece a sus USUARIOS un servicio libre de despachos y demoras, es decir, si el buque incurre en alguna demora, el costo es asumido por GRUNAPE sin cargos adicionales para el USUARIO.

VERSIÓN PÚBLICA

BRÓKER 1 un promedio de 83% de demoras. De igual forma, para el USUARIO 4, se observó el mismo comportamiento, donde los porcentajes fueron de 3% y 55% respectivamente.

A efecto de corroborar que presumiblemente GIE GRUPO LOGRA realiza una simulación de demoras frente al USUARIO, se realizó un comparativo de los datos reportados por [REDACTED]*, los cuales son reportados por el GIE GRUPO LOGRA al NAVIERO [REDACTED]* así como de BRÓKER 1 al NAVIERO para todos aquellos buques contratados bajo la modalidad FOB, el resultado se muestra en la siguiente gráfica:

Gráfica: Despachos y demoras presentadas en el total de buques que arriban al PUERTO PROGRESO.⁷⁸³



Como se desprende de la gráfica anterior, existe una diferencia sustancial entre los reportes por concepto de demoras de ambas fuentes. Si tomamos como verdaderos los reportes del NAVIERO a BRÓKER 1, en su mayoría, los buques de los USUARIOS generaron eficiencias, ya que el GIE GRUPO LOGRA mediante MULTISUR, realizó la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE en un tiempo menor al establecido en el contrato de fletamento con el NAVIERO.⁷⁸⁴

Al respecto, el USUARIO 3 mencionó que al contratar un servicio libre de despachos y demoras⁷⁸⁵ GRUNAPE le notifica los tiempos de descarga del buque en el PUERTO PROGRESO sólo si el USUARIO 3 lo solicita y los estados de hechos, que contienen la información respecto a los tiempos de descarga de los buques, sólo son manejados por GRUNAPE y MULTISUR.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

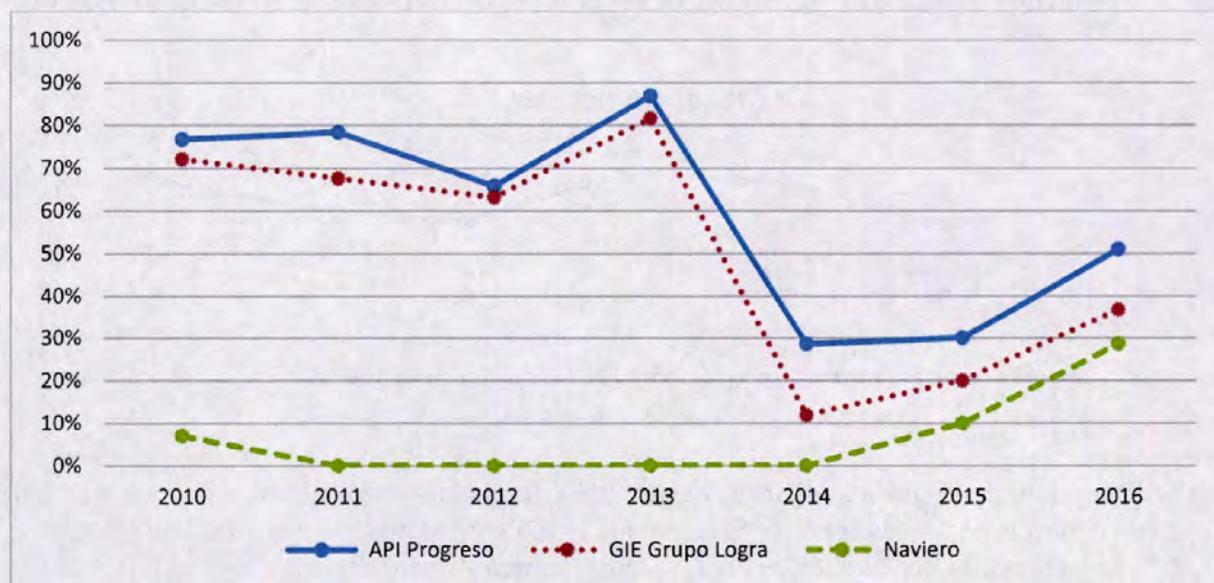
⁷⁸³ Información visible a folios 023435, archivo electrónico "Anexo 5.xlsx", 023118 archivo electrónico "Servicios de Transporte Marítimo", y 023301, archivo electrónico "Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx" del EXPEDIENTE. Veáse las secciones **Conformación del "Anexo 5 LOGRA"**, **Conformación del "Anexo Marítimo Naviero"** y **Conformación del "Anexo 5 LOGRA- Naviero Marítimo"** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁷⁸⁴ De la información presentada por el representante del NAVIERO [REDACTED]* el complemento del porcentaje de demoras fueron despachos. Por ejemplo, para los años dos mil once, dos mil doce, dos mil trece y dos mil catorce, el 100% de los buques de los USUARIOS tuvieron despachos.

⁷⁸⁵ Información visible a folios 023196 y 023197 del EXPEDIENTE.

Cabe destacar que la información que reporta el GIE GRUPO LOGRA es consistente con la información registrada en el PUERTO PROGRESO, por lo que la simulación de demoras es la información que reporta API PROGRESO. Para concluir lo anterior, se realizó un comparativo con la información sobre los arribos y salidas de los buques reportados por API PROGRESO,⁷⁸⁶ la información proporcionada por el GIE GRUPO LOGRA⁷⁸⁷ y la información presentada por PACNAV DE MÉXICO (incluyendo todos aquellos buques contratados por el GIE GRUPO LOGRA bajo la modalidad CIF), el resultado se muestra a continuación:

Gráfica: Porcentaje de demoras reportadas por los diversos AGENTES ECONÓMICOS⁷⁸⁸



⁷⁸⁶ Se tomó como referencia la fecha de salida menos la fecha de atraque. Se calculó la diferencia en horas, y se restaron seis horas a efecto de eliminar las horas muertas desde que el buque termina de descargar hasta el momento en el que ocurre la salida del buque del puerto.

⁷⁸⁷ Se tomó como referencia las horas reportado como efectivas de operación en la TERMINAL PÚBLICA y en la TERMINAL ESPECIALIZADA, así como los ritmos de descarga acordados en los contratos de fletamiento para los años correspondientes. Así, por ejemplo, cuando un buque realizó una enmienda se sumaron las horas efectivas de operación en la TERMINAL PÚBLICA y en la TERMINAL ESPECIALIZADA, dicho resultado se comparó con el ritmo de descarga del buque.

⁷⁸⁸ Información visible a folios 021932, archivo electrónico “Numeral 35 Anexo 1. Servicios de transporte marítimo (I)”, 023435 archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118 archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” del EXPEDIENTE. Veáse las secciones Conformación del “Anexo 2 LOGRA”, Conformación del “Anexo marítimo API”, Conformación del “Anexo Marítimo Naviero”, Conformación del “Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo” y Conformación del “Anexo 2 LOGRA-API Marítimo” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.



025497

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Como se aprecia de la gráfica anterior, la información proporcionada por la API PROGRESO (tomando como tiempo aproximado de operación del buque **la fecha y hora de salida menos la fecha y hora de atraque del buque**), [REDACTED]^{*}⁷⁸⁹ en promedio de conformidad con los estados de hechos reportados por el GIE GRUPO LOGRA⁷⁹⁰ es consistente con la información reportada por el GIE GRUPO LOGRA (**considerando las horas efectivas de operación en muelle**). Sin embargo, difiere sustancialmente de la reportada por el representante de ventas del NAVIERO [REDACTED]

XI.2.1.2. Simulación de demoras como mecanismo para extraer rentas

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que no es común en el sector que difieran los montos de demora que reporta el intermediario y los que reporta el NAVIERO. En efecto, de la comparecencia de Fernando Antonio Rojas Gamboa, personal del GIE GRUPO LOGRA manifestó lo siguiente:

“Cuando llegan los barcos se elabora los estados de hechos y se hace un cálculo de tiempo desde que llega el barco al puerto hasta que termina de descargar. Dicho cálculo lo hace la línea naviera [REDACTED]^{*}, se lo manda al bróker [BRÓKER 1] y el bróker lo manda a GRUNAPE. Cuando hay una demora el bróker manda una factura a GRUNAPE y GRUNAPE le paga al bróker. De acuerdo con las condiciones que pactó el bróker internacional con la línea naviera le pagará un monto de la demora. El monto pagado por demoras entre el bróker internacional y la línea naviera podría variar del monto que paga GRUNAPE al bróker internacional. **No obstante, la práctica común del sector marítimo es que sean los mismos montos de demora.**”⁷⁹¹[Énfasis añadido]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que la principal razón por la cual el GIE GRUPO LOGRA simula demoras y los montos difieren con respecto a la información del NAVIERO, es porque estos montos le reportan ingresos adicionales como a continuación se señala.

En efecto, de la información en el EXPEDIENTE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se puede concluir que presumiblemente la lógica de negocios detrás del contrato de intermediación con un servicio de transporte marítimo libre de despachos y demoras que ofrece el GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE y BRÓKER 1, consiste en generar un mecanismo para simular la existencia de demoras y apropiarse las eficiencias de descargar, a través de MULTISUR, la carga en el PUERTO PROGRESO, subreportando el ingreso por los despachos que recibe y sobrereportando los pagos realizados por el NAVIERO.

Lo anterior conforme al siguiente proceso:

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁷⁸⁹ De los estados de hechos se desprende que en promedio la autoridad correspondiente [REDACTED]* en la inspección de los buques.

⁷⁹⁰ Información visible a folio 023653 del EXPEDIENTE, en el archivo electrónico “Anexo I”.

⁷⁹¹ Información visible a folios 023924 y 023925 del EXPEDIENTE.

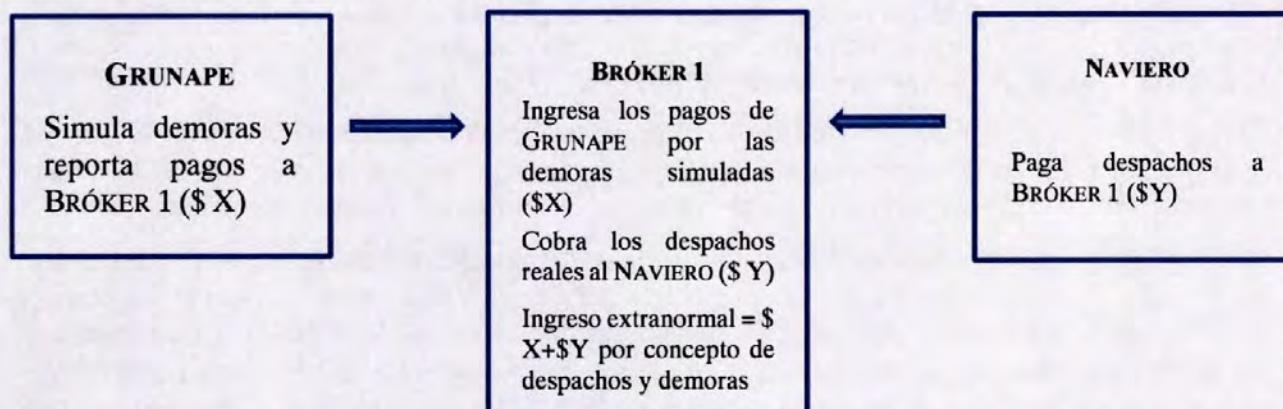


- i) El NAVIERO paga un monto por despacho a BRÓKER 1 cuando MULTISUR realiza la descarga del buque en un tiempo menor al acordado en el contrato COA entre BRÓKER 1 y el NAVIERO.
- ii) Por su parte, GRUNAPE⁷⁹², reporta que el buque incurrió en demoras y que por ello realizó un pago a BRÓKER 1 (que no traspasa al NAVIERO), con quién celebró el contrato COA.

De esta manera, BRÓKER 1 obtiene un ingreso por la eficiencia de MULTISUR que genera despachos que el GIE GRUPO LOGRA no traslada al USUARIO bajo el contrato libre de despachos y demoras. Asimismo, GRUNAPE reporta a API PROGRESO demoras para generar ingresos extra normales a BRÓKER 1 que tampoco se transfieren al NAVIERO. Mediante este esquema de simulación de despachos y demoras GIE GRUPO LOGRA genera incentivos para que los USUARIOS contraten el SERVICIO INTEGRADO libre de despachos y demoras y a su vez no contraten servicios de intermediación marítima con potenciales competidores, al hacerles creer que de hacerlo tendrían que pagar costos por demora.

Q
f
al
El proceso anterior se esquematiza en la siguiente tabla:

Tabla. Esquema de simulación de despachos y demoras de GIE GRUPO LOGRA.



En la siguiente tabla se muestran los montos reportados por el GIE GRUPO LOGRA por demora-despacho en el PUERTO PROGRESO, así como los montos reportados por el representante de ventas de [REDACTED] por concepto de demora-despacho. Cabe señalar que el ejercicio únicamente se pudo realizar para aquellos USUARIOS que contrataron en la modalidad FOB a través de GRUNAPE, los cuales constituyen en volumen el 54% del mercado:⁷⁹³

⁷⁹² Como se señaló en la tabla **Porcentaje de demoras por buques y USUARIO, respecto del total de buques que contrató cada USUARIO**.

⁷⁹³ No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que la información sobre los cómputos de tiempo calculados por el NAVIERO es del total conocimiento del GIE GRUPO LOGRA. A manera de ejemplo, [REDACTED]

* [REDACTED] que se muestra en el Anexo 1: Personal del GIE GRUPO LOGRA realiza operaciones

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

Cuadro. - Monto de despachos y demoras (dólares corrientes)⁷⁹⁴

Año	Demoras		Despachos			Ingresos Total de Ingresos BRÓKER 1 Ingreso BRÓKER 1 por despachos y demoras	Tipo de cambio ⁷⁹⁵
	GIE GRUPO LOGRA (GRUNAPE) reporta que pagó por Demora	NAVIERO reporta que recibió por Demora	Ingresos BRÓKER 1	GIE GRUPO LOGRA (BRÓKER 1) reporta que recibió del Naviero por Despacho	NAVIERO	Ingresos BRÓKER 1	
	Diferencia en demoras (Ingreso BRÓKER 1)			Reporta que pagó por Despacho	Diferencia en despachos (Ingreso BRÓKER 1)		
2010				*			12.6
2011							12.4
2012							13.2
2013							12.8
2014							13.3
2015							15.9
2016	*				*		18.7
Total						*	

Como se observa en la tabla anterior, se presume que GIE GRUPO LOGRA a través de GRUNAPE simula la existencia de demoras al reportar cantidades distintas a las reportadas por el NAVIERO y absorbe, vía BRÓKER 1, los ingresos obtenidos por concepto de los despachos, presentando de igual manera información distinta a la reportada por el NAVIERO. De esta manera, el USUARIO genera ingresos al GIE GRUPO LOGRA, derivados de los altos montos por demora que reporta GRUNAPE en

entre BRÓKER 1, * Factura de veintiocho de julio de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1. El NAVIERO envió la factura a personal del GIE GRUPO LOGRA por el monto equivalente a * por concepto de "despacho" (despacho) en el PUERTO PROGRESO, sin embargo el GIE GRUPO LOGRA proporcionó a esta COMISIÓN (incluyendo la factura), para el mismo buque, un monto por la cantidad de * por concepto de despacho que pagó BRÓKER 1 a GRUNAPE. Información visible a folios 023435 y 023301 del EXPEDIENTE. Análogamente, para el buque * donde el NAVIERO realizó un cálculo por concepto de despacho por la cantidad de * mientras que el GIE GRUPO LOGRA reportó, para el mismo buque, reportó una demora por la cantidad de * dólares como pago de GRUNAPE a BRÓKER 1.

⁷⁹⁴ Información visible a folios 023435, archivo electrónico "Anexo 2.xlsx", 023118 archivo electrónico "Servicios de Transporte Marítimo", y 023301, archivo electrónico "Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx" del EXPEDIENTE. Veáse las secciones Conformación del "Anexo 2 LOGRA", Conformación del "Anexo Marítimo Naviero", y Conformación del "Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo" del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁷⁹⁵ Tipo de cambio pesos por dólar E.U.A. para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera y de fecha de publicación en el DOF, clasificado en cotizaciones promedio y en niveles.

⁷⁹⁶ De conformidad con los estados de hechos reportados por GRUPO LOGRA, *

Información visible a folio 023653 del EXPEDIENTE, en el archivo electrónico "Anexo 1".

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

contraste con los bajos ingresos por despachos, entendido como una percepción de la ganancia derivada del servicio libre de despachos y demoras.

A fin de dimensionar la suma total de ingresos del GIE GRUPO LOGRA, vía BRÓKER 1, de dos mil diez a dos mil dieciséis, únicamente para la simulación de despachos y demoras, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que ascendió aproximadamente a [REDACTED] *, cifra muy similar a la inversión comprometida por el GIE GRUPO LOGRA de [REDACTED] * para renovar los silos en la TERMINAL ESPECIALIZADA para los próximos cinco años.⁷⁹⁷

Por otro lado, en la siguiente tabla se muestran los montos de despachos promedio por buque y año (ponderados por toneladas) que el GIE GRUPO LOGRA obtuvo al realizar las descargas en un menor tiempo al acordado en los contratos de fletamiento:⁷⁹⁸

Tabla. Estadísticas de despachos en el PUERTO PROGRESO⁷⁹⁹

Año	Despacho promedio que obtuvo el GIE GRUPO LOGRA (cifras en dólares corrientes)	Despachos acordados por día en los contratos de fletamiento entre GRUNAPE y BRÓKER 1	Ganancia por hora en despacho (cifras en dólares corrientes)	Horas ganadas en la descarga para obtener el despacho
2010	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2011	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2012	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2013	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2014	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2015	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2016	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Promedio	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2010-2016	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁷⁹⁷ Información visible a folio 003215 del EXPEDIENTE.

⁷⁹⁸ Únicamente se consideraron aquellos buques con toneladas superiores a [REDACTED] toneladas, para los cuales el GIE GRUPO LOGRA siempre acordó despachos por la cantidad de [REDACTED] * por día o fracción de esta.

⁷⁹⁹ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118 archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” del EXPEDIENTE. Veáse las secciones **Conformación del “Anexo 2 LOGRA”**, **Conformación del “Anexo Marítimo Naviero”**, y **Conformación del “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

VERSIÓN PÚBLICA

De la tabla anterior, se presume que el GIE GRUPO LOGRA al realizar las descargas en un menor tiempo al acordado en los contratos de fletamiento, ha podido apropiarse de los despachos sin que esas ganancias en eficiencias sean transferidas al USUARIO.

En efecto, en el PUERTO PROGRESO, dado que los USUARIOS contratan un servicio libre de despachos y demoras, no se les notifica sobre la logística de los buques en el PUERTO PROGRESO.

“En el caso de existir notificaciones de los tiempos de descarga en el PUERTO [PUERTO PROGRESO], las notificaciones serán emitidas por Multisur, S.A. de C.V. [MULTISUR] (...). Debido a que el contrato se hace libre de despachos y demoras, los estados de hechos sólo son manejados por GRUNAPE con MULTISUR.”⁸⁰⁰[Énfasis añadido]

De esta manera, el USUARIO desconoce si en realidad el buque incurrió en alguna demora o despacho. El siguiente cuadro, muestra el monto total de los despachos que generaron los buques contratados por el GIE GRUPO LOGRA ya sea a través de GRUNAPE y/o BRÓKER 1 reportado por *

Cuadro: eficiencias en despachos de los USUARIOS que contrataron con BRÓKER 1⁸⁰¹

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Despacho (dólares)				*			
Tipo de cambio	12.6	12.4	13.2	12.8	13.3	15.9	18.7
Despachos (MXN)				*			
Total				*			

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis, los buques de todos los USUARIOS atendidos por el GIE GRUPO LOGRA generaron en total *

* lo cual fue del desconocimiento de los USUARIOS, y no fue retribuido a éstos.

XI.2.1.3. Demoras y Despachos de USUARIOS que importan mediante la modalidad CIF

El USUARIO * que no contrata el SERVICIO INTEGRADO por lo que no tiene un contrato con GRUNAPE en donde explícitamente se pacte la prestación de un servicio libre de despachos y demoras. No obstante, * también se le proporciona un servicio libre de despachos y demoras, derivado de la forma como BRÓKER 1 le presta el servicio de intermediación marítima a su proveedor y MULTISUR el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

⁸⁰⁰ Información visible a folio 023197 del EXPEDIENTE.

⁸⁰¹ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118 archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” del EXPEDIENTE. Veáse las secciones Conformación del “Anexo 2 LOGRA”, Conformación del “Anexo Marítimo Naviero”, y Conformación del “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

Por lo que [REDACTED] también se ve afectado por las asimetrías de información en despachos y demoras. [REDACTED] manifestó lo siguiente:

“Si mi representada tarda menos tiempo (días o fracción) en descargar el grano una vez que pega el buque en EL PUERTO [PUERTO PROGRESO], EL PROVEEDOR le hace un “descuento” al que le llama “Despacho”, la cual se hace en forma de “nota de crédito” (descuento en la factura del envío de granos respectivo) o descuentos para sus siguientes compras de grano.”⁸⁰²

“Si mi representada tarda más tiempo (días o fracción) en descargar el grano una vez que pega el buque en EL PUERTO [PUERTO PROGRESO], EL PROVEEDOR le aplica un “cargo” al que le llama “Demora”, por la cual el PROVEEDOR EXTRANJERO emite una factura o adiciona dicho cargo para las siguientes compras de grano.”⁸⁰³

Asimismo, manifestó que nunca ha recibido ninguna nota de crédito por concepto de despachos en el período investigado: “(...) mi representada no ha recibido notas de crédito por concepto de despachos en el período investigado.”⁸⁰⁴, así como tampoco ha incurrido en demoras “(...) mi representada no ha recibido facturas o cargos por demoras en el período investigado.”⁸⁰⁵

Ahora bien, de información reportada por [REDACTED]
[REDACTED] se observó la siguiente distribución en despachos y demoras:

Año	% despachos	% de demoras	total
2010		*	100%
2011			100%
2012			100%
2013			100%
2014			100%
2015			100%
2016			88%
Promedio			
2010-2016	87%	11%	98% ⁸⁰⁶

Es decir, en promedio el 87% de los buques del USUARIO [REDACTED] tuvo despachos, y únicamente el 11% incurrió en alguna demora.

⁸⁰² Información visible a folio 022879 del EXPEDIENTE.

⁸⁰³ Información visible a folio 022881 del EXPEDIENTE.

⁸⁰⁴ Informacion visible a folio 023305 del EXPEDIENTE.

⁸⁰⁵ Informacion visible a folio 023306 del EXPEDIENTE.

⁸⁰⁶ Para este año hubo algunos buques que no tuvieron ni despachos ni demoras, por ello la participación no fue del 100% para este año.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

B
1

VERSIÓN PÚBLICA

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los buques de dicho USUARIO incurrieron en los siguientes despachos, sin que dicho USUARIO haya recibido nota de crédito alguno por parte de su proveedor (o BRÓKER 1):

Cuadro: eficiencias en despachos del USUARIO * [REDACTED] 07

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Despacho (dólares)				*			
Tipo de cambio	12.6	12.4	13.2	12.8	13.3	15.9	18.7
Eficiencia en la descarga (MXN)				*			
Total (MXN)				*			

Así, se observa que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, en los servicios prestados por MULTISUR al USUARIO * [REDACTED] se generaron eficiencias por un monto de * [REDACTED]

* [REDACTED] y un pesos mismos, en promedio.

Dichas eficiencias no le fueron transferidas al USUARIO, ya que * [REDACTED] no recibió monto alguno por concepto de despachos.

Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que:

- Mediante los contratos libres de despachos y demoras del SERVICIO INTEGRADO, el GIE GRUPO LOGRA no traslada los ingresos por las eficiencias del despacho al USUARIO, ya que simula la existencia de demoras y subreporta despachos pagados por el NAVIERO para apropiarse de estos ingresos que percibe a través de BRÓKER 1.
- El GIE GRUPO LOGRA vía BRÓKER 1 o el proveedor de grano ante asimetrías de información no traslada los ingresos por las eficiencias del despacho al USUARIO que importa grano en modalidad CIF, pues no le entrega notas de crédito ni pago alguno por concepto de despachos. Por lo que de facto le aplica un servicio libre de despachos y demoras. El mecanismo libre de despachos y demoras impide la entrada de nuevos competidores en el servicio de intermediación marítima, por las siguientes razones:
 - a) El USUARIO visualiza un menor riesgo de variación del costo final del flete marítimo al contratar el transporte marítimo mediante la intermediación del GIE GRUPO LOGRA, pues al acudir con cualquier otro tercero éste no les puede ofrecer el mismo esquema de servicio libre de despachos y demoras.

⁸⁰⁷ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118 archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” del EXPEDIENTE. Veáse las secciones Conformación del “Anexo 2 LOGRA”, Conformación del “Anexo marítimo Naviero”, y Conformación del “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

81



- b) Los altos porcentajes de demoras simuladas de los buques de los USUARIOS que GIE GRUPO LOGRA reporta, y el control y forma de provisión del GIE GRUPO LOGRA en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, constituye una amenaza creíble de que las demoras pueden ocurrir sin la intermediación del GIE GRUPO LOGRA.

XI.2.2. Efecto anticompetitivo 2.2: Establecer en el POA un ritmo de descarga inferior al ritmo real, junto con la asimetría de la información sobre los ritmos reales de descarga, impide que los intermediarios competidores ofrezcan tarifas competitivas, lo que genera una posible barrera a la competencia.

Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete, en el POA el indicador de rendimiento registrado medido en THBO ha permanecido prácticamente sin variación. Únicamente se ha incrementado 4.4%, pasando de cuatrocientos cincuenta a cuatrocientos setenta. Sin embargo, los rendimientos reales o ritmos de descarga efectivos del GIE GRUPO LOGRA distan de los establecidos en el POA. Lo anterior conforme a lo siguiente:

Cuadro: Rendimiento promedio histórico alcanzado por el GIE GRUPO LOGRA en la TERMINAL ESPECIALIZADA.⁸⁰⁸

Año	THBO promedio reportado por el GIE GRUPO LOGRA	THBO registrado en el POA	THBO incremento	% Subestimado
2010	*	450	*	*
2011	*	460		*
2012	*	460		
2013	*	460		
2014	*	460		
2015	*	460		
2016	*	470	* ⁸⁰⁹	*
2017	*	470	*	

⁸⁰⁸ Información visible a folio 019453, archivo electrónico “Anexo 3 (Anexo 29 OFICIO).xlsx”, del EXPEDIENTE. Los datos, refieren a buques que en exclusiva fueron atendidos en la TERMINAL ESPECIALIZADA, sin realizar ninguna enmienda. Veáse la sección **Conformación del “Anexo rendimientos Logra” del Anexo 2** del DICTAMEN PRELIMINAR.

⁸⁰⁹ De conformidad con información que obra en el EXPEDIENTE, durante este año el GIE GRUPO LOGRA realizó operaciones de mantenimiento y reconfiguración de silos, como se desprende del contrato para la prestación del servicio portuario de almacenaje. Información visible de folio 003299 a 003322 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

Promedio	600	461	138	30%
----------	-----	-----	-----	-----

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que las productividades históricas reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA no son consistentes con los estándares de rendimiento promedio establecidos en el POA⁸¹⁰, son significativamente más altas (en promedio 30%). Por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ritmo de descarga establecido en el POA no se ha actualizado o determinado conforme a lo descrito en la sección **Programa Operativo Anual**, es decir, el ritmo de descarga en el POA no está determinado con base en el historial de los ritmos promedio reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA (en promedio 30% superior al establecido).

Asimismo, de información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que los ritmos de descarga acordados entre GRUNAPE y BRÓKER 1, para los años dos mil once, dos mil doce, dos mil trece y dos mil catorce fueron de [REDACTED]¹¹ toneladas métricas por día, mientras que para los años dos mil quince y dos mil dieciséis el ritmo de descarga fue de [REDACTED]¹² toneladas métricas por día, y finalmente para el año dos mil diecisiete el ritmo de descarga que se estableció fue de [REDACTED]⁸¹³ toneladas métricas por día.

De esta manera, se obtuvo la siguiente distribución de rendimientos de descarga de toneladas por hora buque en operación:

Cuadro. - Rendimientos acordados y establecidos en el programa operativo anual.

Año	Ritmo de descarga acordado por día en los contratos ⁸¹⁴	Descarga promedio por hora con el ritmo acordado	THBO establecido en el programa operativo anual	Incremento Porcentual
2011	[REDACTED]	[REDACTED]	460	*
2012	*	*	460	
2013			460	
2014			460	
2015			460	
2016			470	* 815

⁸¹⁰ Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica “19 ANEXO DIECINUEVE (Numeral 41)”.

⁸¹¹ Información visible a folios 019416, 019425, 019434 y 019443 y del EXPEDIENTE respectivamente.

⁸¹² Información visible a folios 019398 y 019407 del EXPEDIENTE.

⁸¹³ Información visible a folio 019379 del EXPEDIENTE.

⁸¹⁴ Medido en toneladas (PWWD por día laborable mientras el clima lo permita).

⁸¹⁵ La disminución en el ritmo de descarga, de [REDACTED] * [REDACTED] obedece a que en este año el GIE GRUPO LOGRA comenzó un programa de mantenimiento y reconfiguración de los silos, como se desprende del contrato de prestación del servicio portuario de almacenaje. Información visible de folio 003299 a 003322 del EXPEDIENTE.

025506



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

2017

*

*

470

*

Ahora bien, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que, a pesar del alto ritmo de descarga acordado en los contratos de fletamiento, el GIE GRUPO LOGRA, en promedio por buque obtuvo un ahorro considerable en tiempo de plancha en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la falta de información respecto a los ritmos de descarga que realmente se pueden alcanzar en PUERTO PROGRESO funge como una barrera a la competencia para potenciales competidores, toda vez que cualquier otro potencial competidor intermediario o bróker toma el ritmo establecido en el POA como referencia para ofrecer tarifas a los USUARIOS, mientras que GIE GRUPO LOGRA tiene la información necesaria para acordar en los contratos de fletamiento, ritmos de descarga superiores a los establecidos en el POA y, en consecuencia puede obtener menores tarifas de transporte marítimo.

e
n
d

Lo anterior porque los potenciales competidores no tienen información sobre los ritmos reales de descarga que se pueden garantizar en la TERMINAL ESPECIALIZADA (información que sólo tiene el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR), por lo que la mejor información disponible para los potenciales competidores, así como para los USUARIOS, consiste en el ritmo promedio de descarga establecido en el POA (medido en THBO) del PUERTO PROGRESO.

Para los potenciales competidores o brókers no es posible negociar con las NAVIERAS y ofrecer a los USUARIOS tarifas en las mismas condiciones que el GIE GRUPO LOGRA, puesto que éste tiene pleno conocimiento de su terminal. Esta asimetría de información es vital para una contratación competitiva, como se muestra a continuación:

“Cuando (...) cotizas una tarifa tienes que establecer un ritmo y no lo puedes variar para que la tarifa no varíe. (...) para descarga son 15 mil toneladas por día. Si quieras que sean más días sería un costo adicional.

No hay referencia para fijar los ritmos de descarga, es de común acuerdo (...) y en descarga se acuerda entre GRUNAPE y el bróker[BRÓKER 1].

GRUNAPE fija el ritmo de descarga porque es el que se puede dar en el puerto. Es tal para no incurrir en el pago de alguna demora o despacho (...)

Si baja el ritmo de descarga subiría la tarifa acordada.”⁸¹⁶ [Énfasis añadido]

“Al principio [la TERMINAL ESPECIALIZADA] da ritmos aproximados de veinte mil toneladas [833 THBO] y se mantiene a ese ritmo; hasta que llega a la mitad empieza a disminuir. Cuando queda un 15% de carga se utilizan equipos para agrupar el grano dentro del buque y descargarlo, eso hace que el ritmo promedio de descarga disminuya. Los ritmos de descarga que se registran son el promedio por hora de cada buque”⁸¹⁷ [Énfasis añadido]

⁸¹⁶ Información visible a folio 023922 del EXPEDIENTE.

⁸¹⁷ Información visible a folio 023931 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

Los ritmos de descarga en el POA del PUERTO PROGRESO son [REDACTADO]^{*}¹⁸ más bajos que los ritmos de descarga a los que cotiza el GIE GRUPO LOGRA, mediante sus brókers, los contratos de intermediación para la prestación de servicio de transporte marítimo. A manera de ejemplo, [REDACTADO] que no contrata con el GIE GRUPO LOGRA y lo hace a través de su proveedor mediante la modalidad CFR, mencionó que: A su dicho, el ritmo de descarga del PUERTO PROGRESO para la TERMINAL ESPECIALIZADA es de [REDACTADO]^{*}, mientras que para la TERMINAL PÚBLICA es de [REDACTADO]^{*} [REDACTADO]^{*}¹⁹. Como puede verse, cualquier otro intermediario diferente del GIE GRUPO LOGRA únicamente puede negociar tarifas para el transporte marítimo con base en la información pública sobre los ritmos de descarga del POA.

A continuación, se presenta una tabla en la que se muestran las diferencias entre los ritmos de descarga contratados por los intermediarios de GIE GRUPO LOGRA y los ritmos de descarga acordados por otros intermediarios:

Tabla. Ejemplo de alto margen en los rendimientos de descarga en la maniobra de granel agrícola.

Toneladas	Ritmo acordado por el GIE GRUPO LOGRA	Horas esperadas de operación con el GIE GRUPO LOGRA	Horas reales de operación con el GIE GRUPO LOGRA	Ritmo acordado por otros intermediarios	Horas efectivas de operación esperadas por otros intermediarios	Incremento total en horas para otros intermediarios
[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]
[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]	[REDACTADO]

Para construir la tabla anterior, se tomó como ejemplo la descarga de [REDACTADO] para las cuales el GIE GRUPO LOGRA acordó descargar [REDACTADO], por tanto, se espera que las [REDACTADO]^{*} sean descargadas en un total de [REDACTADO]^{*} y seis horas. Sin embargo, la carga fue descargada realmente en un total de [REDACTADO]^{*} lo que trae como resultado que el GIE GRUPO LOGRA tuvo una ganancia de [REDACTADO]^{*}.

Ahora bien, otros intermediarios marítimos, acuerdan descargar [REDACTADO]^{*}, descargándolas en un total de [REDACTADO]^{*}.

Como puede verse, dados los bajos niveles de rendimiento establecidos en el POA del PUERTO PROGRESO cualquier otro potencial competidor en el servicio de intermediación, en el mejor de los escenarios, únicamente podría ofrecer a los USUARIOS tarifas de flete marítimo cotizadas con un tiempo de operación inferior en [REDACTADO]^{*} al que cotiza actualmente el GIE GRUPO LOGRA.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

¹⁸ Información visible a folios 019416, 019425, 019434 y 019443 del EXPEDIENTE, conforme al Cuadro. - Rendimientos acordados y establecidos en el programa operativo anual.

¹⁹ El THBO establecido para el año dos mil diecisésis fue de 260. Información visible a folios 021562, en el archivo electrónico denominado "18 ANEXO DIECIOCHO (Numeral 40)", y 024242 del EXPEDIENTE.



De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que el GIE GRUPO LOGRA puede contratar el servicio de transporte marítimo con los NAVIEROS cotizando los ritmos de descarga del granel agrícola a un nivel superior del que se encuentra establecido en el POA para la TERMINAL ESPECIALIZADA. Lo anterior, le permite contratar tarifas más competitivas entre el bróker y el NAVIERO y tener mayor margen para ofrecer a los USUARIOS mejores tarifas en el servicio de intermediación de transporte marítimo.

De esta manera, dada la asimetría de información en los ritmos de descarga reales que se pueden ofrecer en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, los ritmos establecidos en el POA fungen como la única referencia para potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, no así para el GIE GRUPO LOGRA quien conoce el ritmo de descarga real.

XI.3. Efectos de la Barrera 3. Tarifas máximas e históricas en el MERCADO INVESTIGADO

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el establecimiento de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que utiliza el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, se realiza mediante un criterio histórico que, presumiblemente: i) no permite trasladar las eficiencias de las maniobras al USUARIO, cuando contrata un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA; ii) no obedece a una estructura de costos, y iii) se utiliza como un posible mecanismo discriminatorio de descuentos a los usuarios que contratan bajo cualquier modalidad (CIF, FOB o CFR), pues la tarifa máxima registrada es significativamente más alta que las tarifas efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, por lo que el GIE GRUPO LOGRA puede justificar su esquema tarifario a pesar de que no refleja precios en condiciones de competencia.

Adicional a lo anterior, de conformidad con el artículo 3, fracción IV, de la LFCE, si bien la barrera del esquema de las tarifas máximas e históricas no impide directamente el acceso de competidores o limita su capacidad de competir en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, sí distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia al encarecer los servicios para los USUARIOS.

XI.3.1. Efecto anticompetitivo 3. Esquema de tarifas con referentes históricos y tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE no permite trasladar eficiencias al USUARIO

XI.3.1.1. Esquema de tarifas histórico

Durante el periodo investigado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que para el servicio en el MERCADO RELEVANTE no existe un esquema tarifario acorde con los costos y planes de inversión del GIE GRUPO LOGRA, principalmente porque las tarifas negociadas con los diversos USUARIOS tienen un origen histórico y únicamente se actualizan año con año utilizando el Índice Nacional de Precios al Consumidor.⁸²⁰ Lo anterior de conformidad con la siguiente manifestación del personal del GIE GRUPO LOGRA que obra en el EXPEDIENTE:

⁸²⁰ Información visible a folio 023929 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

“Desde que se empezaron a realizar las maniobras en el puerto los clientes ya traían una tarifa de la empresa de gobierno que prestaba ese servicio denominada “Servicios Portuarios” la cual no hemos modificado, lo único que se ha hecho es actualizarla de acuerdo al Índice Nacional de Precios.

Es probable que los USUARIOS no sepan la tarifa que pagan otros USUARIOS. [REDACTADO]

[REDACTADO] y ellos, que, en función al volumen manejado, podrían tener diferencias entre los USUARIOS [REDACTADO]. Las tarifas que se le cobran a los clientes [REDACTADO] menores a las tarifas máximas autorizadas.

En el caso de “Servicios Portuarios” cobraba en función a la tarifa máxima autorizada, a veces hacia descuentos y no tenía ninguna instalación.

Las inversiones realizadas ya están prorrteadas en la tarifa ofrecida.”⁸²¹[Énfasis añadido]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que, derivado del esquema histórico por el cual fueron determinadas dichas tarifas, los USUARIOS que contratan un SERVICIO INTEGRADO (transporte marítimo, maniobras y flete terrestre) con el GIE GRUPO LOGRA no se benefician de la integración vertical de este AGENTE ECONÓMICO.

A manera de ejemplo, de información proporcionada y elaborada por GRUPO LOGRA, se observa que para los principales productos que se importan en el PUERTO PROGRESO, DDG (3.6%), frijol de soya (23.3%), maíz amarillo y maíz en general (incluye maíz blanco y maíz amarillo que representa el 48.3% del volumen movilizado)⁸²², aquellos USUARIOS que contrataron el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA (Marítimo(M), Portuario(P) y Terrestre(T)), pagaron en promedio mayores tarifas por el servicio en el MERCADO RELEVANTE que aquellos USUARIOS que no contrataron todos los servicios como se ilustra en las siguientes gráficas:

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁸²¹ Información visible a folio 023929 del EXPEDIENTE.

⁸²² Véase Gráfica: Productos de granel agrícola importados por los USUARIOS.

025510



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Gráficas: tarifas cobradas del servicio en el MERCADO RELEVANTE por modalidad de contratación⁸²³

Tarifas de maniobra de maíz seco destilado (DDG)



Tarifa de maniobra de frijol de soya



Tarifa de maniobra de maíz amarillo

⁸²³ Información visible a folios 023435 y 024567 del EXPEDIENTE, archivos en formato electrónico denominado “Anexo 2.xlsx” y “Anexo 2” respectivamente. Los gráficos muestra la tarifa efectivamente cobrada por cada buque y producto, cada línea representa un buque.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025511

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

RE
P
al

De esta manera, se observa que independientemente del tipo de producto, la tarifa promedio para la maniobra es siempre más cara cuando se contrata un SERVICIO INTEGRADO que cuando se opta por alguna otra modalidad por separado.

De esta manera, se observa que el actual esquema de tarifas histórico no permite a los USUARIOS beneficiarse de la integración vertical del GIE GRUPO LOGRA, por lo que no tienen un beneficio en el precio del servicio en el MERCADO RELEVANTE derivado del ahorro logístico de contratar con un único proveedor.

Lo anterior deviene desde luego, de la asignación histórica de tarifas. Algunos USUARIOS tienen tarifas preferenciales que otros para el mismo producto, aunque movilicen un mayor volumen. Lo anterior ya se había observado en la Tabla. Tarifa en pesos por tonelada efectivamente cobrada a los USUARIOS por tipo de producto para el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

XI.3.1.1. Esquema de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que no obedece a una estructura de costos.

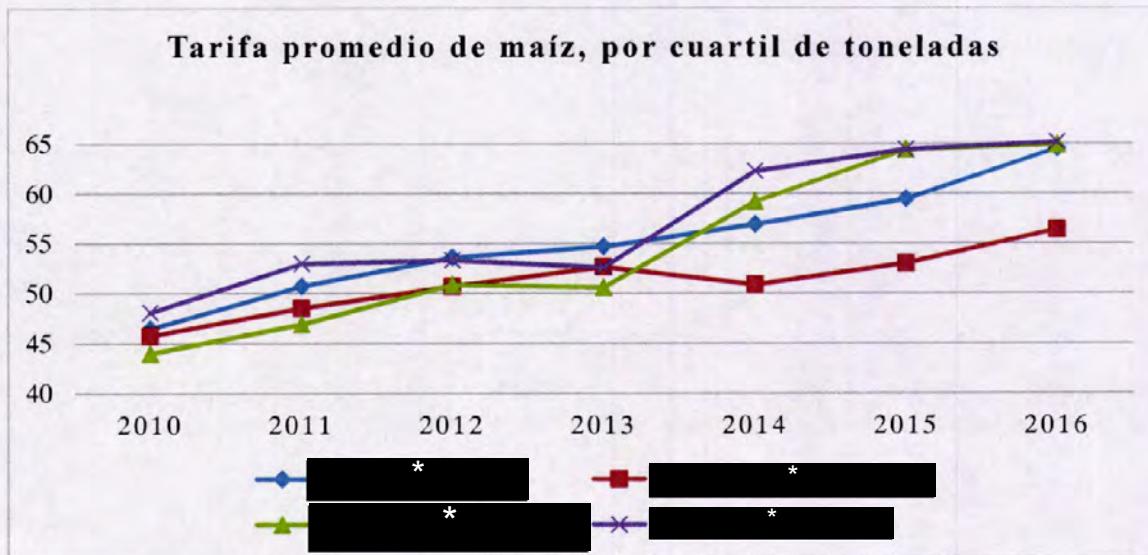
Por lo que respecta al costo por la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, observa que el actual esquema tarifario que utiliza el GIE GRUPO LOGRA para el servicio en el MERCADO RELEVANTE no obedece a una estructura de costos puesto que las tarifas que se cobran actualmente no están asociadas con rangos de volumen o densidad. Como ejemplo se muestra el caso del maíz. La representación gráfica de las tarifas cobradas por rango de volúmenes movilizados se muestra a continuación:

Gráfica: Tarifas promedio cobrada por rangos de volumen para el Maíz (blanco- amarillo)⁸²⁴

⁸²⁴ Información visible a folio 023435, archivo en formato electrónico "Anexo 2.xlsx" del EXPEDIENTE. Veáse la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



Como se desprende del gráfico, en realidad el GIE GRUPO LOGRA en ocasiones cobra tarifas mayores cuando los buques transportaron un menor volumen de maíz que cuando transportaron un mayor volumen, lo cual es contra intuitivo. En general las tarifas muestran que no existe una relación clara con el volumen del grano.

XI.3.1.1.2. Casos consolidados

Como se mencionó en secciones previas,

*

Para dichos USUARIOS (parte de la demanda FOB), se observó que pese a que el GIE GRUPO LOGRA no incurre en ningún costo adicional por la descarga del buque, (dado que la descarga es continua y directamente a silos o a camión, y de manera simultánea según los USUARIOS se lo soliciten) derivado de las economías de escala de la consolidación, para los USUARIOS *

* se observó un posible trato discriminatorio por parte del GIE GRUPO LOGRA en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. En efecto, el siguiente gráfico muestra la situación de la desproporción en el cobro de tarifas para dos grupos de USUARIOS *

Gráfica.- Tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE para USUARIOS de

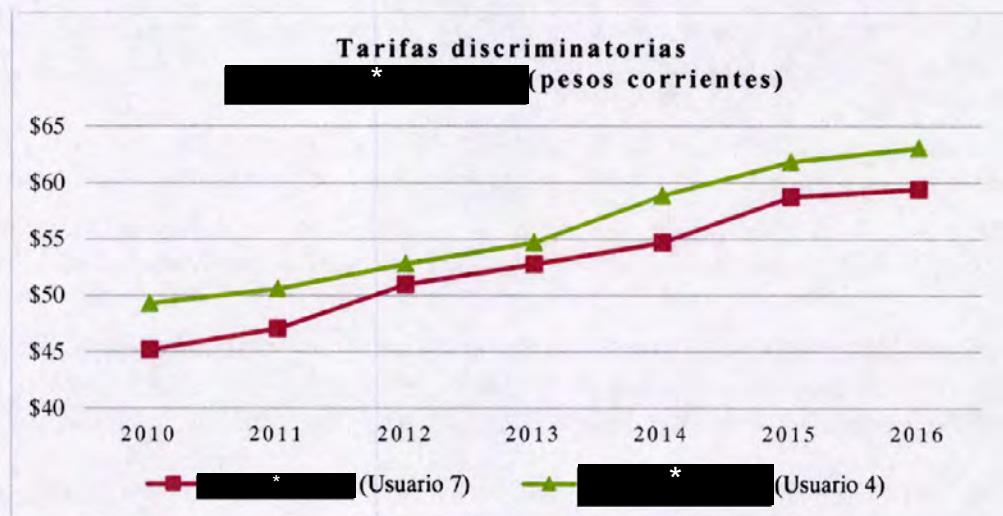
*

825

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

825 Información visible a folio 023435, archivo en formato electrónico "Anexo 2.xlsx" del EXPEDIENTE. Vease la sección Conformación del "Anexo 2 Logra" del DICTAMEN PRELIMINAR.



Cabe destacar que, aunque *

* únicamente al USUARIO * el GIE GRUPO LOGRA le aplica una tarifa diferenciada en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE aplicando un descuento adicional que varía entre 4% y 9% dependiendo del tipo de producto que transporte respecto de los demás USUARIOS.

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que el mismo comportamiento ya se había observado para dichos USUARIOS en las tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo como ya se señaló en la gráfica **Escala de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo por USUARIO**. De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que es práctica común del GIE GRUPO LOGRA realizar una posible discriminación la conducta discriminatoria sin aparente razón económica basada en costos operativos, lo cual encarece los servicios portuarios de maniobras para los USUARIOS, que no cuentan con ninguna otra alternativa para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE derivado del poder monopólico que detenta en el MERCADO RELEVANTE.

XI.3.1.2. Descuentos sobre la tarifa máxima como mecanismo discriminatorio.

Como se señaló anteriormente, la tarifa máxima registrada para el servicio del MERCADO RELEVANTE en el PUERTO PROGRESO, únicamente se actualiza anualmente por el Índice Nacional de Precios al Consumidor, y

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

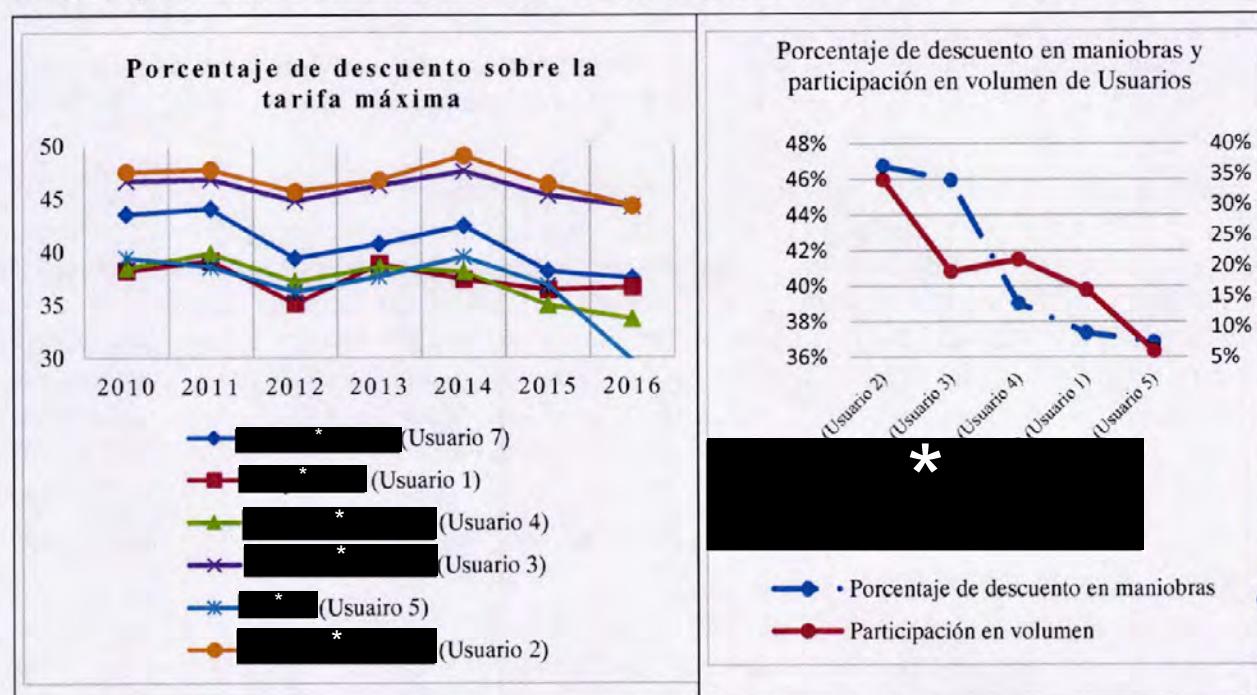
“La metodología para establecer los precios y tarifas máximas registradas para cada uno de los servicios que se ofrecen, es incrementar el Índice Nacional de Precios al Consumidor, de la fecha última registrada hasta la fecha en que se presenta la actualización.”⁸²⁶

“(…) las tarifas registradas ante Puertos y MARINA MERCANTE deben ser el límite de cobro por parte de los prestadores de servicios y sí es común ofrecer algún tipo de descuento sobre las mismas.”⁸²⁷

“La Administración Portuaria Integral de Progreso no monitorea las tarifas aplicadas por los prestadores de servicio, a menos que haya una denuncia por parte de los clientes finales sobre el tema.”⁸²⁸

Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que dicha tarifa máxima es elevada, y no ha sido restrictiva para la determinación de precios del servicio del MERCADO RELEVANTE por parte del GIE GRUPO LOGRA ya que permite al GIE GRUPO LOGRA un alto margen para aplicar descuentos indiscriminadamente a sus diversos USUARIOS. En efecto, en el siguiente gráfico se puede apreciar la distribución a lo largo de los años, de los descuentos que aplica el GIE GRUPO LOGRA a sus USUARIOS.

Gráfica: porcentaje de descuentos en el servicio del MERCADO RELEVANTE por USUARIO⁸²⁹



⁸²⁶ Información visible a folio 002305 del EXPEDIENTE.

⁸²⁷ Información visible a folio 021553 del EXPEDIENTE.

⁸²⁸ Información visible a folio 021553 del EXPEDIENTE.

⁸²⁹ Información visible a folios 002315 y 023435 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “Anexo 33” y “Anexo 2.xlsx” del EXPEDIENTE. Veáse la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

Como se desprende del gráfico anterior, los USUARIOS recibieron descuentos diferenciados y puede observarse lo siguiente:

- i. Como se señaló en la sección **Participación de USUARIOS** el USUARIO 1 detenta el 16% de la participación de mercado medido en volumen, mientras que el USUARIO 3 el 19%, ambos transportan volúmenes similares en una sola embarcación, sin embargo, el diferencial en descuentos es significativo (46% versus 37%).
- ii. Al USUARIO 4 (que contrata todo el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA), se le aplicó en promedio un descuento similar al del USUARIO 5, que no contrata el SERVICIO INTEGRADO con el GIE.
- iii. En general, se observa que sólo para el caso del USUARIO 2, existe un racional de volumen para los descuentos. Cabe resaltar que dicha conducta es la misma que se mostró en la gráfica **Gráfico.- Escala de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo por USUARIO.**

Más aún, se observa que GIE GRUPO LOGRA puede aplicar descuentos promedio superiores al 46% sobre la tarifa máxima registrada, lo cual refiere a que la tarifa máxima no corresponde a la estructura de costos del servicio en el MERCADO RELEVANTE y se encuentra constantemente por arriba de las tarifas que efectivamente cobra el GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior, pone de manifiesto que, si bien el GIE GRUPO LOGRA cobra tarifas por debajo del umbral establecido, recupera en otro mercado dichos ingresos, principalmente en el servicio de intermediación marítima, como evidencia de elusión regulatoria y apalancamiento en el servicio del MERCADO RELEVANTE como ya se señaló en la sección **Teoría del “single monopoly profit” y elusión regulatoria.**

En vista de la disparidad entre los descuentos aplicados a los USUARIOS respecto de la tarifa máxima, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA presume que las tarifas máximas establecidas en realidad fungen como un parámetro laxo que permite realizar un posible trato discriminatorio entre USUARIOS, siempre y cuando no se sobrepase este tope.

Del esquema tarifario histórico, así como, de la tarifa máxima para la prestación en el servicio del MERCADO RELEVANTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye lo siguiente:

- i. El actual esquema tarifario en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE no beneficia a los USUARIOS, pues encarece los servicios de maniobras, ante la imposibilidad de los USUARIOS de acudir con otros prestadores de servicios diferentes de MULTISUR.
- ii. El esquema actual de tarifas en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE no obedece a un racional de costos, y tampoco hay un referente claro de descuentos por volumen que pudiera indicar que no son discriminatorios.
- iii. La tarifa máxima autorizada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE es un parámetro laxo muy por arriba del costo del servicio del



MERCADO RELEVANTE, lo que facilita al GIE GRUPO LOGRA cobrar tarifas de manera posiblemente discriminatoria entre USUARIOS.

Finalmente, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que las tarifas de maniobras de descarga efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, a los USUARIOS en el PUERTO PROGRESO son 51% más elevadas que las tarifas de maniobras de descarga (maniobra especializada) en el puerto de Veracruz, y 46% mayores que las tarifas que se cobran en el puerto de Coatzacoalcos (maniobra directa),⁸³⁰ y a pesar de ello, los USUARIOS prefieren internar el granel agrícola por PUERTO PROGRESO, pues trasladarse a otro puerto implicaría mayores costos logísticos como se puso de manifiesto en la alta inelasticidad de los USUARIOS.

XII. Medidas Correctivas

En atención al artículo 94, fracción III, de la LFCE, el presente DICTAMEN PRELIMINAR propone las medidas correctivas que la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO. En ese sentido, con fundamento en los artículos 26, 27, 28, fracción XI, 94, fracciones III y para los efectos previstos en la fracción VII, incisos a) y b), del artículo 94, de la LFCE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone derivado de las posibles barreras antes mencionadas: **i)** ordenar al GIE GRUPO LOGRA lineamientos para eliminar los efectos anticompetitivos que se generan de las posibles barreras a la competencia y libre concurrencia; **ii)** recomendar a API PROGRESO lineamientos para eliminar los efectos anticompetitivos, y **iii)** recomendar a la SCT realizar lo conducente para lograr condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO.

Cabe mencionar que las medidas correctivas que se proponen fueron elaboradas tomando en cuenta los requisitos de efectividad y eficiencia que establece el artículo 94 de la LFCE, en su fracción III y su último párrafo. Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA también consideró lo dispuesto en el artículo 12 de las DISPOSICIONES, toda vez que el conjunto de medidas busca eliminar los problemas de competencia relacionados con la inexistencia de condiciones de competencia efectiva, al imponerle al AGENTE ECONÓMICO las medidas en la forma menos gravosa de las alternativas derivadas del EXPEDIENTE. Conforme a lo anterior, para elaborar las medidas correctivas propuestas la AUTORIDAD INVESTIGADORA buscó asegurar un actuar proporcional y se basó en los siguientes principios:

- 1) Efectividad para lograr su legítimo propósito, es decir, para eliminar el efecto anticompetitivo.
 - 2) Ser las medidas menos gravosas o restrictivas entre las medidas efectivas.
 - 3) Incrementar la eficiencia del mercado.

Ahora bien, derivado de la sección **posibles barreras a la competencia y efectos anticompetitivos**, a continuación, se expone el correlativo de las medidas correctivas y las

⁸³⁰ Información visible a folio 024247 del EXPEDIENTE.

⁸³¹ Información visible a folio 024250 del EXPEDIENTE.

***Artículo 3, fracción IX,**

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

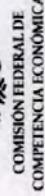
recomendaciones, así como los efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO que se buscan eliminar:

[ESPACIO SIN TEXTO]

el 2 de

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Expediente IEBC-002-2016

Cuadro. Correspondencia entre las posibles barreras a la competencia y libre concurrencia detectadas, los efectos anticompetitivos generados, sus medidas correctivas y recomendaciones, así como su seguimiento ante esta COMISIÓN.

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
Barrera 1 Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.	Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, genera externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.	Medida A.1.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que, una vez establecidos en el POA los ritmos reales de descarga tanto para la TERMINAL ESPECIALIZADA como para la TERMINAL PÚBLICA (ver Medida B.2.) y Recomendación B.2., se remunere a los USUARIOS por cada uno de sus buques cuando éstos hayan tenido, por causas atribuibles al GIE GRUPO LOGRA, un ritmo de descarga menor al establecido en el POA. Esta remuneración debe ser por un monto suficiente para que el GIE GRUPO LOGRA internalice el costo de la externalidad generada al USUARIO en el servicio de transporte marítimo. Monto que deberá ser calculado conforme a lo propuesto en el DICTAMEN PRELIMINAR. En tanto no se establezcan en el POA los ritmos reales de descarga, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá realizar la referida remuneración cuando la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE se realice con ritmos de	Para la Medida A.1.: El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre de cada año: un listado de buques con la siguiente información generada durante el año inmediato anterior: i) identificación del buque; ii) fecha y hora de atraque y desatraque, iii) nombre del USUARIO; iv) rendimientos reales alcanzados por buque en cada terminal (o rendimiento promedio en caso de enmiendas); v) monto de la remuneración por incumplimiento del ritmo de descarga al USUARIO; vi) fecha en que se realizó el pago de la remuneración al USUARIO, y vii) la documentación que soporte las remuneraciones (facturas, notas de crédito,



	<p>descarga menores a los que el GIE GRUPO LOGRA ha pactado en sus contratos de fletamiento.</p>	<p>bonificaciones, etc.) que comprueben lo anterior.</p> <p>La información anterior se deberá proporcionar anualmente durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA y en tanto no entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</p>	<p>Para la Medida A.2.:</p> <p>Medida A.2.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que proponga a API PROGRESO la modificación de la cláusula novena de su Contrato de Cesión Parcial de Derechos vigente para establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de remunerar a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA, en los términos de la Medida B.1.</p> <p>El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN el acuse de recibo de API PROGRESO de la solicitud de cambio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, en los tres meses posteriores a la fecha en que haya surrido efectos la notificación de la resolución del Pleno de esta COMISIÓN (PUENO), en los términos de la Medida B.1.</p>
--	--	---	--

af
af

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



	<p>El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos a más tardar diez días hábiles después de haber sido celebrado con API PROGRESO. En tanto no se entregue a la COMISIÓN el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos, el GIE GRUPO LOGRA presentará dentro del primer trimestre de cada año que se encuentre vigente el Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, un informe en el que describa el avance de las negociaciones para la modificación de dicho contrato, acorde con este DICTAMEN PRELIMINAR.</p> <p>Para la Recomendación A.1. Recomendación A.1: Recomendación a API PROGRESO, para que realice un convenio modificatorio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, a efecto de establecer la obligación del GIE GRUPO</p> <p><i>[Firma]</i></p>
--	--

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>LOGRA, mediante MULTISUR, de pagar una remuneración a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA.</p>	<p>recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que MULTISUR le solicite la modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos y hasta que entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p> <p>Para la Recomendación A.2.</p> <p>Recomendación A.2: Recomienda a la SCT para que apruebe favorablemente, dentro del procedimiento correspondiente, la propuesta de convenio modificatorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos celebrado entre API PROGRESO y MULTISUR, en cumplimiento a los estándares mínimos de productividad y sanción en caso de incumplimiento.</p>	<p>La COMISIÓN recomienda que la SCT le informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.2. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que API PROGRESO o MULTISUR le informen de la solicitud de modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos en comento y hasta que entre en vigor el convenio</p>
--	--	--	---

		<p>modificatorio que se ordena en la Medida A.2. La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p>
	<p>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los usuarios a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente:</p> <p>Barrera 2 Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.</p>	<p>Medida B.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUPO LOGRA, para que: i) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que atienda MULTISUR en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente y ii) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los ritmos de descarga efectivamente alcanzados (THBO) por cada buque de granel agrícola que atienda el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente.</p> <p>Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los brokers GRUNAPE y BRÓKER 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los ritmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO</p> <p>Para la Medida B.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> * El GIE GRUPO LOGRA a través de GRUPO LOGRA, deberá publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet la versión pública de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que MULTISUR atienda en PUERTO PROGRESO. En dicho sitio de Internet deberá mantener el registro histórico público de los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque que publique semanalmente. El acceso público al registro histórico los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque en PUERTO



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

025523

RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS.	<p>PROGRESO deberá realizarse dentro del plazo de dos meses contados a partir de la notificación de la resolución del PLENO.</p> <p>A efecto de dar seguimiento, se ordena al GIE GRUPO LOGRA a través de GRUPO LOGRA, que presente a esta COMISIÓN de manera semestral durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, las capturas de pantalla de los estados de hechos y los ritmos de descarga publicados semanalmente en su página.</p>	<p>Para la Recomendación B.1.</p> <p>Recomendación B.1. Recomendación a API PROGRESO para que publique en su página de Internet los Estados de Hechos de cada barco de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado.</p> <p>* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que se atienda en PUERTO PROGRESO y que mantenga en dicha página de Internet un registro histórico</p>
--	---	---

Página 311 de 637

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>público actualizado de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO.</p> <p>Se recomienda que, dentro del plazo de dos meses a partir de que haya surtido efectos la notificación de la resolución del PLENO a API PROGRESO presente un informe respecto de las acciones que realice en atención a la Recomendación B.1.</p> <p>Se recomienda que API PROGRESO presente una actualización del informe de acciones en atención a la Recomendación B.1. durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>
--	--



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

<p>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.</p>	<p>Medida B.2. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, para que: i) contrate expertos imparciales y calificados para la realización de un estudio en donde se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA como en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA, y ii) con base en dicho estudio, solicite a API PROGRESO y a SCT la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p>	<p>Para la medida B.2.:</p> <ul style="list-style-type: none"> * El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR presentará ante API PROGRESO y la COMISIÓN, en un plazo de tres meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el estudio en el cual se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA. <p>Para tal efecto, es necesario que se demuestre que el (los) experto(s) encargado(s) de elaborar el estudio sea independiente e imparcial a cualquier empresa que integra el GIE GRUPO LOGRA, así como su capacidad técnica. Dado lo anterior, junto con el estudio realizado el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá entregar ante la</p>
--	---	--

VERSIÓN PÚBLICA

025525

Página 313 de 637

2020

Autoridad Investigadora

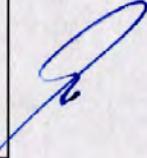
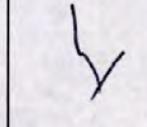
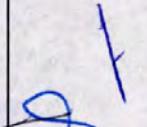
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>Comisión: i) los datos de contacto de quién elaboró dicho estudio, y ii) los documentos que acrediten la imparcialidad y capacidad técnica del experto.</p> <p>Finalizados los tres meses posteriores al surtimiento de efectos de la notificación de la resolución del PLENO, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tendrá un mes adicional para presentar la documentación que compruebe que solicitó a API PROGRESO la modificación, con base en el estudio realizado, de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>Para la recomendación B.2.:</p> <p>Recomendación B.2. Recomendación a API PROGRESO para que realice el cambio de los ritmos de descarga establecidos en el POA, de acuerdo con los ritmos de descarga reales que MULTISUR alcanza en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p style="text-align: right;"><i>S. J.</i></p>
--	---

- * La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que presente ante la COMISIÓN el acuerdo por virtud del cual API PROGRESO aprueba el cambio de los ritmos de descarga del POA. Lo anterior dentro del

	<p>RELEVANTE y conforme al estudio que se realice en atención a la Medida B.2.</p>	<p>plazo de un mes contado a partir de que GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, solicite a API PROGRESO la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>	<p>Para la Medida C.1.:</p> <ul style="list-style-type: none"> * El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presentará ante la COMISIÓN dentro de un plazo de un mes contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, así como la memoria completa de cálculo en el que se incluya el procedimiento y la información sobre la cual se calcularon.
Barrera 3	<p>Efecto 3. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE, ii) RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.</p> <p>Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p>	<p>Medida C.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, para que: i) mediante MULTISUR y GRUNAPE modifique a la baja su sistema de tarifas históricas y cobre tarifas acordes al volumen y costos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, ii) mediante MULTISUR presente la solicitud correspondiente ante la SCT para modificar a la baja sus tarifas máximas registradas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria, y iii) mediante MULTISUR mantenga las</p>	  

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>* Asimismo, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presentará ante la COMISIÓN dentro de un plazo de dos meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, las facturas y contratos que comprueben que ha comenzado a aplicar el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre del año siguiente a que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO la documentación que compruebe que solicitó ante la SCT el registro de nuevas tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la</p>
--	--



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

	<p>amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>* En caso de que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, solicite modificaciones posteriores a la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, proporcionará a la COMISIÓN, dentro de un plazo de un mes contado a partir de que solicite la modificación ante la SCT, la documentación que compruebe que la modificación que se solicita es acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares</p>
--	---

70
apto

SDX
T

el 22/10

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

<p>internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Las tarifas máximas registradas ante la SCT para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE se podrán actualizar de forma semestral acorde al índice inflacionario por un factor de ajuste por eficiencia, sin necesidad de presentar la documentación a la COMISIÓN.</p>	<p>Para la Recomendación C.1.:</p> <p>Recomendación C.1. Recomendación a API PROGRESO para que, dentro del procedimiento correspondiente de la SCT, coadyuve a la modificación a la baja de la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, considerando los costos operativos y productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que en el plazo de un mes contado a partir de que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presente el proyecto de modificación a la tarifa máxima para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, API PROGRESO presente ante la COMISIÓN las observaciones que realice a dicho proyecto de modificación de la tarifa máxima y la documentación que entregue a SCT respecto de</p>
---	--

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>
	<p>Recomendación C.2. Recomendación a SCT para que revise y registre, dentro del procedimiento “Manual para el Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”, la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para modificar a la baja las tarifas máximas del servicio en el MERCADO RELEVANTE y, considere en su análisis los costos operativos y de productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Para la Recomendación C.2.:</p> <ul style="list-style-type: none"> * La COMISIÓN recomienda a SCT que presente ante la COMISIÓN las observaciones y cambios que realice a la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT reciba la solicitud de modificación de tarifas de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA. <p>Asimismo, la COMISIÓN recomienda a SCT que presente</p>

al día

Rafael

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

ESTADOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>ante la COMISIÓN las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que se registren o autoricen como resultado de la solicitud de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT resuelva sobre el procedimiento de modificación de tarifas máximas.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p>
--	--

VERSIÓN PÚBLICA

A continuación, se explicará el contenido de cada una de las medidas correctivas y recomendaciones propuestas por la AUTORIDAD INVESTIGADORA relacionándolas con el efecto anticompetitivo que eliminan y el AGENTE ECONÓMICO o Autoridad al que va dirigido.

XII.1. Descripción de medidas y recomendaciones, así como los efectos anticompetitivos que atienden.**XII.1.1. Medidas correctivas y recomendaciones para eliminar la Barrera 1: Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación marítima hacia el PUERTO DE PROGRESO.****XII.1.1.1. Medida A.1.**

Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que, una vez establecidos en el POA los ritmos reales de descarga tanto para la TERMINAL ESPECIALIZADA como para la TERMINAL PÚBLICA (ver Medida B.2. y Recomendación B.2.), se remunere a los USUARIOS por cada uno de sus buques cuando éstos hayan tenido, por causas atribuibles al GIE GRUPO LOGRA, un ritmo de descarga menor al establecido en el POA. Esta remuneración debe ser por un monto suficiente para que el GIE GRUPO LOGRA internalice el costo de la externalidad generada al USUARIO en el servicio de transporte marítimo. Monto que deberá ser calculado conforme a lo propuesto en el DICTAMEN PRELIMINAR. En tanto no se establezcan en el POA los ritmos reales de descarga, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá realizar la referida remuneración cuando la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE se realice con ritmos de descarga menores a los que GIE GRUPO LOGRA ha pactado en sus contratos de fletamiento.

*R
P
al*

El riesgo de que los USUARIOS asuman elevados pagos por demora, debido a bajos ritmos de descarga, los desalienta a contratar fletes marítimos con intermediarios que no sean parte del GIE GRUPO LOGRA. Por lo que la **Medida A.1.** propone eliminar este riesgo ordenando al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, a retribuir a los USUARIOS en el caso de que incumpla con los ritmos reales de descarga que se establezcan en el POA como resultado de la **Medida B.2.** y **Recomendación B.2.**

Ante la obligación de remunerar al USUARIO por incumplir los ritmos de descarga del POA, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, no tendrá incentivos a retrasar la descarga de ningún buque ni simular el retraso en las descargas, toda vez que el hacerlo incidiría negativamente en los ingresos que obtiene. De este modo, los USUARIOS podrían contratar otros intermediarios marítimos sin la amenaza de sufrir retrasos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que incrementen sus costos. Mas aún, en la medida en que otros intermediarios marítimos puedan ofrecer servicios a los USUARIOS con los mismos términos y condiciones en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, indirectamente el sobreprecio en el servicio de intermediación del transporte marítimo que genera GIE GRUPO LOGRA y que actualmente pagan los USUARIOS tenderá a disminuir si el GIE GRUPO LOGRA enfrenta competencia efectiva en el mercado de intermediación, eliminando la barrera de la externalidad negativa.

*J
X
D*



VERSIÓN PÚBLICA

La competencia efectiva en el mercado de intermediación se puede generar con la medida propuesta, pues el USUARIO será proclive a cotizar y contratar, según sus precios, a diversos intermediarios de flete marítimo, en la medida en que el riesgo de asumir el costo de bajos ritmos de descarga sea internalizado por quién controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE. En este sentido, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, se obligue a resarcir el daño causado al USUARIO (**MONTO RESARCITORIO**) en aquellos casos que, por causas imputables a dicho cesionario, se incumplan con los objetivos de eficiencia y productividad establecidos (medido en THBO) en el POA.

Es menester observar que durante el periodo analizado de dos mil diez al dos mil diecisiete, el monto de pago por las demoras por día acordadas por el GIE GRUPO LOGRA en los contratos de fletamiento para las modalidades FOB y CIF, ha permanecido relativamente constante y se ha acordado en 20,000 USD (dólares americanos) para volúmenes mayores o iguales a 28,000 toneladas, y de 15,000 USD para volúmenes inferiores.⁸³² De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la referencia apropiada para calcular el **MONTO RESARCITORIO**, y con ello corregir la externalidad vertical negativa descrita, es el monto histórico del pago por las demoras acordado por el GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior en razón a que estos montos por demoras:

- i) están referenciados al sobreprecio que obtiene el GIE GRUPO LOGRA como consecuencia del control y forma de prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, y
- ii) no han cambiado significativamente durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete como porcentaje del flete.

Así, el monto total del daño ocasionado al USUARIO o **MONTO RESARCITORIO** por incumplimiento en los ritmos de descarga,⁸³³ se debe calcular conforme a la siguiente fórmula:

$$\text{Daño al Usuario} = \text{demora en el transporte marítimo}$$

Donde:

$$\text{demora en el transporte marítimo} = \text{Costo por día de demora}^{834} (\text{CD})$$

⁸³² Información visible de folio 019378 a 019451 del EXPEDIENTE.

⁸³³ Probablemente el GIE GRUPO LOGRA dejará de ofrecer un servicio libre de despachos y demoras a todos sus USUARIOS. En este caso, aunque el USUARIO contrate con el GIE GRUPO LOGRA, deberá asumir el costo de la demora contratada por el GIE GRUPO LOGRA, por esta razón cobra relevancia que el GIE GRUPO LOGRA internalice dicho costo por igual para todos los USUARIOS.

⁸³⁴ Como ya se señaló, durante el periodo investigado de dos mil diez al dos mil diecisiete, el monto por concepto de demora contratado por el GIE fue de [REDACTED]

* Por lo antes señalado, se considera dicho *benchmark* para la cuantificación del **MONTO RESARCITORIO**.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025535

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Ahora bien, el cálculo del **MONTO RESARCITORIO** a los USUARIOS debe realizarse en función del ritmo de descarga establecido en el POA (v^{poa}) para cada muelle (siete y ocho), el ritmo de descarga efectivo para cada buque atendido en la maniobra ($v^{efectivo}$), las toneladas métricas transportadas (TON), y el monto de la demora en la que incurría el USUARIO conforme a la siguiente fórmula:

$$\begin{cases} \text{si } v^{efectivo} \leq v^{poa} \rightarrow \text{MONTO RESARCITORIO} = \left(1 - \frac{v^{efectivo}}{v^{poa}}\right) \left(\frac{TON}{v^{efectivo} * 24}\right) * CD \\ \text{si } v^{efectivo} \geq v^{poa} \rightarrow \text{MONTO RESARCITORIO} = 0 \end{cases}$$

Es decir, que cuando MULTISUR atienda un buque con un ritmo de descarga menor al establecido en el POA⁸³⁵ por causas imputables a MULTISUR, le tendrá que resarcir al USUARIO el equivalente de los costos adicionales por demoras que le ocasiona. En caso de que el ritmo de descarga de un buque sea igual o mayor al establecido en el POA no existirá ningún **MONTO RESARCITORIO** al USUARIO.

Para lo anterior, se llevarán a cabo los siguientes criterios de aplicación:

- i. El ritmo de descarga parámetro (v^{poa}) debe ser siempre el calculado para la TERMINAL ESPECIALIZADA.
- ii. El ritmo de descarga *parámetro* (v^{poa}) en la TERMINAL PÚBLICA debe ser el calculado para la TERMINAL ESPECIALIZADA, excepto cuando la TERMINAL ESPECIALIZADA se encuentre ocupado por maniobras de otro buque o por razones de fuerza mayor justificadas, en cuyo caso el ritmo de descarga será el parámetro de la TERMINAL PÚBLICA.
- iii. El monto de la demora CD será conforme al volumen que el USUARIO haya transportado, siendo de *
- iv. En caso de que un buque haya transportado la carga de diversos USUARIOS, la remuneración para cada USUARIO es la que resulte de ponderar el **MONTO RESARCITORIO** por la proporción de las toneladas que transportó cada USUARIO.
- v. El tipo de cambio utilizado será el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana del periodo mensual de incumplimiento.

Cabe resaltar que el establecimiento de la medida anterior tiene su fundamento en el modelo de Precios Basado en Rendimientos para la estimación de tarifas portuarias, toda vez que el principal

⁸³⁵ Si el ritmo real es menor al ritmo establecido en el POA, significa que la descarga se realizará en un mayor tiempo al acordado en el contrato de fletamiento.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



objetivo de este modelo es determinar tarifas que promuevan el uso eficiente de un servicio basado en el rendimiento de las maniobras.⁸³⁶

En tanto no se establezcan en el POA los ritmos reales de descarga conforme a la **Medida B.2.** y **Recomendación B.2.**, cuando MULTISUR atienda un buque con un ritmo de descarga menor al que ha pactado en sus contratos de fletamiento, por causas imputables a MULTISUR, le tendrá que resarcir al USUARIO el equivalente de los costos adicionales por demoras que le ocasiona. Por lo anterior en estos casos, debe considerar como parámetro (v^{POA}) de la fórmula de **MONTO RESARCITORIO** los ritmos de descarga que el GIE GRUPO LOGRA ha pactado en sus contratos de fletamiento, los cuales han sido en promedio de [REDACTADO] * véase Cuadro.- **Rendimientos acordados y establecidos en el programa operativo anual.**

XII.1.1.2. Medida A.2.

Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que proponga a API PROGRESO la modificación de la cláusula novena de su Contrato de Cesión Parcial de Derechos vigente para establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de remunerar a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA, en los términos de la Medida B.1.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proponga a API PROGRESO la modificación de la cláusula novena de su Contrato de Cesión Parcial de Derechos, a fin de que en dicha cláusula se contemple la obligación de MULTISUR de remunerar al USUARIO en caso de que, por causa imputable a dicho cesionario, incumpla con los objetivos de eficiencia y productividad establecidos en el POA, medidos en THBO.

De esta manera, se propone ordenar a MULTISUR solicitar a API PROGRESO la modificación de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de fecha cuatro de julio de dos mil dieciséis (contrato actualmente vigente) conforme a lo siguiente:

Actualmente señala:

"NOVENA: Forma y calidad de la prestación. Las operaciones y servicios portuarios que se presten en el recinto portuario se sujetaran a las Reglas de Operación autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La OPERADORA coadyuvará con la API al logro de los objetivos relativos a la eficiencia y productividad previstos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, así como en el Programa Operativo Anual de la API y las Reglas de Operación del Puerto.

Para efectos del párrafo precedente, la OPERADORA se someterá y cumplirá con los objetivos de eficiencia y productividad, establecidos en el Programa Maestro y Reglas de Operación del Puerto. Mismos que forman parte del presente instrumento como **ANEXO DOCE Y TRECE;** por lo que se

⁸³⁶ Dicho método requiere, por un lado, el cálculo de niveles óptimos de servicio y por el otro, el interés del prestador del servicio y de los USUARIOS. Usualmente, estos sistemas premian con un incremento tarifario los servicios por arriba del nivel de servicios óptimo o, en caso contrario, castigan desempeños inferiores. Información visible a folio 023720 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada "NUMERAL 12 ANEXO OCHO".



025537

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

podrá requerir que el equipo utilizado en la maniobra y en la operación de la TERMINAL sea mejorado o incrementado. La OPERADORA pagará a la API en caso de incumplir con los objetivos de eficiencia y productividad establecidos, por concepto de **PENA CONVENCIONAL**, el cinco por ciento (5%) de la contraprestación que corresponda al periodo mensual de incumplimiento. La OPERADORA no quedará obligada al pago de la pena convencional, si el incumplimiento se ha dado por caso fortuito o fuerza mayor, más será el pago procedente si la OPERADORA ha dado causa o contribuido a la realización de éste.

La OPERADORA se obliga a elaborar indicadores de eficiencia y productividad, y a llevar a cabo registros estadísticos, sobre las operaciones y movimientos que realice, incluidos los datos relativos al tiempo de estadía y maniobras, tipo de transporte terrestre utilizado, puerto de embarque y desembarque, nombre de la embarcación, denominación de la línea naviera y origen y destino de la carga, nombres del consignatario y destinatario y, en general los contenidos en los manifiestos de carga. Los datos de los registros mencionados deberán entregarse a la API dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes.⁸³⁷

Modificación de conformidad a la Medida A.2:

"NOVENA: Forma y calidad de la prestación. Las operaciones y servicios portuarios que se presten en el recinto portuario se sujetaran a las Reglas de Operación autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La OPERADORA coadyuvará con la API al logro de los objetivos relativos a la eficiencia y productividad previstos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, así como en el Programa Operativo Anual de la API y las Reglas de Operación del Puerto.

Para efectos del párrafo precedente, la OPERADORA se someterá y cumplirá con los objetivos de eficiencia y productividad, establecidos en el Programa Maestro y Reglas de Operación del Puerto. Mismos que forman parte del presente instrumento como **ANEXO DOCE Y TRECE**; por lo que se podrá requerir que el equipo utilizado en la maniobra y en la operación de la TERMINAL sea mejorado o incrementado. La OPERADORA pagará a la API en caso de incumplir con los objetivos de eficiencia y productividad establecidos, por concepto de **PENA CONVENCIONAL**, el cinco por ciento (5%) de la contraprestación que corresponda al periodo mensual de incumplimiento. La OPERADORA no quedará obligada al pago de la pena convencional, si el incumplimiento se ha dado por caso fortuito o fuerza mayor, más será el pago procedente si la OPERADORA ha dado causa o contribuido a la realización de éste.

Asimismo, para garantizar la calidad de la prestación del servicio La OPERADORA pagará al usuario⁸³⁸, un **MONTO RESARCITORIO** si al prestar los servicios a un buque incumple con los objetivos de eficiencia y productividad establecidos en el indicador THBO, dicho monto deberá pagarse dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes y será la cantidad que resulte de la siguiente fórmula:

⁸³⁷ Información visible a folios 003203 y 003204 del EXPEDIENTE, contrato de cesión parcial de derechos de fecha quince de junio de dos mil cuatro.

⁸³⁸ Entiéndase USUARIO de conformidad al glosario del presente DICTAMEN PRELIMINAR.



$$\left\{ \begin{array}{l} \text{si } v^{\text{efectivo}} < v^{\text{poa}} \text{ entonces } \text{MONTO RESARCITORIO} = \left(1 - \frac{v^{\text{efectivo}}}{v^{\text{poa}}} \right) \left(\frac{\text{TON}}{v^{\text{efectivo}} * 24} \right) * \text{CD} \\ \text{si } v^{\text{efectivo}} \geq v^{\text{poa}} \text{ entonces } \text{MONTO RESARCITORIO} = 0 \end{array} \right.$$

Donde v^{poa} es el ritmo de descarga establecido en el POA medido en THBO para cada muelle, y v^{efectivo} es el ritmo de descarga efectivo que alcanzó la OPERADORA para cada buque atendido en la maniobra.

Para lo anterior, se llevarán a cabo los siguientes criterios de aplicación:

- El ritmo de descarga parámetro v^{poa} debe ser siempre el calculado para la TERMINAL.
- El ritmo de descarga parámetro v^{poa} en la TERMINAL PÚBLICA⁸³⁹ debe ser el calculado para la TERMINAL, excepto cuando la TERMINAL se encuentre ocupado por maniobras de otro buque o por razones de fuerza mayor justificadas, en cuyo caso el ritmo de descarga será el parámetro de la TERMINAL PÚBLICA.
- El tipo de cambio utilizado será el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana publicadas en el Diario Oficial de la Federación del periodo mensual de incumplimiento.
- El monto de la demora CD será conforme al volumen que el usuario haya transportado, siendo de *
- En caso de que un buque haya transportado la carga de diversos usuarios, el MONTO RESARCITORIO para cada usuario es el que resulte de ponderar el MONTO RESARCITORIO por la proporción de las toneladas que transportó cada usuario.

En caso de que la OPERADORA no cubra puntualmente el MONTO RESARCITORIO a favor del usuario, se causará un interés moratorio que consistirá en el uno por ciento (1%) de la cantidad adeudada por cada diez días hábiles de retraso, desde la fecha en que debió cumplirse la obligación y hasta el pago efectivo de la misma. A las cantidades que por dicho interés moratorio resulten, se les agregará el Impuesto de Valor Agregado correspondiente.

Asimismo, en caso de que la OPERADORA no cubra puntualmente el pago del MONTO RESARCITORIO a favor del usuario dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes, la API, conforme a las Reglas de Operación dará seguimiento a las quejas e inconformidades de los usuarios conforme a los procedimientos establecidos en las Reglas de Operación del Puerto. En dichos casos la OPERADORA se comprometerá a realizar un pago a API por concepto de PENA CONVENCIONAL equivalente al 1% de la contraprestación por la cesión de derechos que corresponda al periodo mensual de incumplimiento. La OPERADORA no quedará obligada al pago de la PENA CONVENCIONAL, si el incumplimiento se ha dado por caso fortuito o fuerza mayor, más el pago será procedente si la OPERADORA ha dado causa o contribuido a la realización de éste,

⁸³⁹ TERMINAL PÚBLICA en términos de lo definido en el presente DICTAMEN PRELIMINAR.



025539

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

La OPERADORA se obliga a elaborar indicadores de eficiencia y productividad, y a llevar a cabo registros estadísticos, sobre las operaciones y movimientos que realice, incluidos los datos relativos al tiempo de estadía y maniobras, tipo de transporte terrestre utilizado, puerto de embarque y desembarque, nombre de la embarcación, denominación de la línea naviera y origen y destino de la carga, nombres del consignatario y destinatario y, en general los contenidos en los manifiestos de carga. Asimismo, la OPERADORA registrará la información relacionada con los pagos del **MONTO RESARCITORIO** que realice. Los datos de los registros mencionados deberán entregarse a la API dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes.”

XII.1.1.3. Recomendación A.1.

Recomendación a API PROGRESO para que realice un convenio modificatorio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, a efecto de establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de pagar una remuneración a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA.

Con base en las consideraciones descritas en la sección de **Medida A.1** y **Medida A.2**, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA recomienda a API PROGRESO realizar un convenio modificatorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos celebrado con MULTISUR de fecha cuatro de julio de dos mil diecisésis (contrato actualmente vigente). Específicamente, modificar la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos, conforme a lo expuesto en la **Medida A.2**.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la modificación a la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos conforme a lo expuesto en la **Medida A.2** y la **Recomendación A.1** permitirá que: **i)** resarcir a los USUARIOS la externalidad ocasionada por MULTISUR, cuando éste ha dado causa o contribuido a la realización del incumplimiento en los ritmos de descarga; **ii)** hacer efectivo el cumplimiento de dicha sanción, ante una obligatoriedad en el contrato, y **iii)** alinear los incentivos del MULTISUR con los estándares de eficiencia y productividad establecidos para PUERTO PROGRESO.

XII.1.1.4. Recomendación A.2.

Recomendación a la SCT para que apruebe favorablemente, dentro del procedimiento correspondiente, la propuesta de convenio modificatorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos celebrado entre API PROGRESO y MULTISUR, en cumplimiento a los estándares mínimos de productividad y sanción en caso de incumplimiento.

Dadas las atribuciones de SCT como Autoridad en Materia Portuaria, se recomienda a SCT aprobar favorablemente el convenio modificatorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos celebrado entre API PROGRESO y MULTISUR⁸⁴⁰, en los términos arriba señalados.

⁸⁴⁰ “La aprobación del POA está a cargo del Comité de Operación de la API PROGRESO, mismo que envía a la SCT para su análisis y seguimiento dentro de los primeros treinta días del año que corresponda. En caso de que este programa no se ajuste a los compromisos y obligaciones generales a cargo del ADMINISTRADOR PORTUARIO de API PROGRESO, la SCT podrá indicarle que efectúe las correcciones necesarias”.



VERSIÓN PÚBLICA

Esta recomendación tiene el propósito de dar cumplimiento a la **Medida A.1.**, a la **Medida A.2.** así como la **Recomendación A.1**, tomando en consideración que la SCT es la Autoridad en materia portuaria, específicamente en materia de concesiones, contratos, permisos y autorizaciones como ya se describió en la sección de **Marco Jurídico**.

En esa tesisura, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA recomienda a la SCT que apruebe favorablemente, dentro del procedimiento correspondiente, la propuesta de convenio modificadorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos celebrado entre API PROGRESO y MULTISUR, en cumplimiento a los estándares mínimos de productividad y sanción en caso de incumplimiento de fecha quince de junio de dos mil cuatro⁸⁴¹.

Lo anterior a fin de que se alineen los incentivos del MULTISUR con los estándares de eficiencia y productividad establecidos para el PUERTO PROGRESO.

R
p
al

XII.1.2. Medidas correctivas y recomendaciones para eliminar la Barrera 2. Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto a los ritmos de descarga y a los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

XII.1.2.1. Medidas y Recomendaciones para eliminar la Barrera 2, respecto a su Efecto 2.1: La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS de contratar con terceros e impide que los intermediarios competidores compitan libremente.

M

Mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los intermediarios del GIE GRUPO LOGRA, este grupo simula ritmos de descarga ineficientes a fin de apropiarse los ingresos por pronto despacho generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos directamente a los USUARIOS.

XII.1.2.1.1. Medida B.1.

G

K

Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUPO LOGRA, para que: i) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que atienda MULTISUR en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente y ii) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los ritmos de descarga efectivamente alcanzados (THBO) por cada buque de granel agrícola que atienda el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente.

Esta medida correctiva es necesaria para lograr la aplicación adecuada de la **Medida A.1.**, ya que al hacer pública esta información los USUARIOS podrán dar seguimiento a los ritmos de descarga de sus buques y, en su caso, exigir la remuneración correspondiente en caso de que GIE GRUPO

⁸⁴¹ Información visible a folios 003203 y 003204 del EXPEDIENTE.



025541

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

LOGRA, a través de MULTISUR, haya realizado la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE por debajo de los parámetros establecidos por causas imputables a este cessionario.

Los Estados de Hechos contienen, entre otros, información sobre el puerto de origen, producto y toneladas, fecha y hora de arribo, atraque, visita de autoridades, aviso de listo, comienzo y término de la descarga, así como las eventualidades que detienen la descarga como la lluvia, fallas mecánicas, falta de camiones, etcétera.⁸⁴²

Dicha información logística de los buques junto con la información respecto a los ritmos de descarga alcanzados por cada buque, permitirán a los USUARIOS contar con los elementos necesarios para exigir las remuneraciones que correspondan. Por lo cual resulta relevante que dicha información se mantenga de forma histórica y su acceso sea público, para lo cual GIE GRUPO LOGRA, a través de la página de GRUPO LOGRA, debe mantener un registro de fácil acceso (ordenado por meses y años) a la versión pública de todos los Estados de Hechos de los buques de granel agrícola que haya atendido MULTISUR.

XII.1.2.1.2. Recomendación B.1.

e
p
al

Recomendación a API PROGRESO para que publique en su página de Internet los Estados de Hechos de cada barco de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado.

En virtud de que hay un porcentaje de buques que no contratan el servicio de intermediación marítima con el GIE GRUPO LOGRA, ni a través de GRUNAPE, ni a través del BRÓKER 1 ni del BRÓKER 2, es recomendable que la API PROGRESO difunda los Estados de Hechos de los buques que tenga conocimiento. Esto con el mismo objetivo que la **Medida B.1**. Cabe señalar que este porcentaje de buques podría incrementarse con la aplicación de las medidas correctivas que eliminan los efectos anticompetitivos que obstaculizan la entrada al MERCADO INVESTIGADO. Por lo cual es importante que exista información disponible para los USUARIOS que importen granel agrícola en estos buques.

J

Dado lo anterior, resulta relevante que dicha información se mantenga de forma histórica y su acceso sea público, para lo cual se recomienda a API PROGRESO mantener un registro de fácil acceso (ordenado por meses y años) a la versión pública de todos los Estados de Hechos de los buques de granel agrícola.

⁸⁴² Información visible a folio 023653 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada "Anexo I".



XII.1.2.2. Medidas y Recomendaciones para eliminar la Barrera 2, respecto a su Efecto 2.2: La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.

XII.1.2.2.1. Medida B.2.

Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, para que: i) contrate expertos imparciales y calificados para la realización de un estudio en donde se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA como en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA, y ii) con base en dicho estudio, solicite a API PROGRESO y a SCT la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

El estudio que mande elaborar MULTISUR por expertos imparciales y calificados, deberá seguir las directrices mencionadas en la sección **Programa Operativo Anual**, por lo que deberá: i) determinar los rendimientos del servicio en el MERCADO RELEVANTE, tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA de conformidad con los ritmos de descarga que MULTISUR realmente ha alcanzado; ii) determinar los ritmos de descarga reales en THBO, y iii) determinar ritmos de descarga por cada tipo de producto.⁸⁴³

Como se explicó en la sección **Efecto anticompetitivo 2.2 Establecer en el POA un ritmo de descarga inferior al ritmo real, junto con la asimetría de la información sobre los ritmos reales de descarga, impide que los intermediarios competidores ofrezcan tarifas competitivas, lo que genera una posible barrera a la competencia**, los ritmos de descarga establecidos en el POA no corresponde a los ritmos de descarga de granel agrícola históricos del GIE GRUPO LOGRA (están en promedio 30% subvalorados). Por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario que el estudio que realice el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, se entregue a API PROGRESO y esta COMISIÓN en un plazo de tres meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO y con las siguientes características:

- i. Auditado por un tercero experto en la industria. Para lo cual deberá incluir los datos de contacto de quién elabore dicho estudio y los documentos que acrediten la imparcialidad y capacidad técnica del experto.

Se considera muy importante para garantizar la objetividad de los resultados del estudio que éste sea revisado, avalado y firmado por una persona con amplia experiencia en la evaluación e implementación de servicios portuarios, que sea imparcial y no tenga relación corporativa o comercial con las personas físicas y morales del GIE GRUPO LOGRA.

- ii. Incluya el análisis de la información respecto a los ritmos de descarga presentados por GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, en el EXPEDIENTE. Por lo que deberá presentarse con

⁸⁴³ Información visible a folio 021551 del EXPEDIENTE.



025543

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

las estadísticas reales de los ritmos de descarga que ha manejado, por lo menos, desde el año dos mil diez a la fecha, así como la información que entregó en el EXPEDIENTE.

- iii. Contenga anexa toda la información de soporte con la que se realizó.

Una vez entregado el estudio referido, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, deberá solicitar ante API PROGRESO la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Dicha solicitud deberá ser acorde al estudio realizado. GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tendrá un mes adicional para presentar la documentación que compruebe que realizó ante API PROGRESO la solicitud de modificación.

XII.1.2.2.2. Recomendación B.2.

Recomendación a API PROGRESO para que realice el cambio de los ritmos de descarga establecidos en el POA, de acuerdo con los ritmos de descarga reales que MULTISUR alcanza en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y conforme al estudio que se realice en atención a la Medida B.2.

Tomando en consideración las facultades del Comité de Operación de API PROGRESO, expuestas en la sección **Marco Jurídico General aplicable al MERCADO INVESTIGADO**, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario recomendar a API PROGRESO que verifique la idoneidad del análisis de los ritmos de descarga para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que presente el GIE GRUPO LOGRA conforme a las características requeridas por la **Medida B.2**. Posteriormente, API PROGRESO deberá autorizar su aprobación mediante sesión del Comité de Operación a fin de que los ritmos de descarga para granel agrícola se ajusten en el POA.

XII.1.3. Medidas correctivas y recomendaciones para eliminar la Barrera 3. Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, y tarifa del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

XII.1.3.1. Medida C.1.

Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR para que: i) mediante MULTISUR y GRUNAPE modifique a la baja su sistema de tarifas históricas y cobre tarifas acordes al volumen y costos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, ii) mediante MULTISUR presente la solicitud correspondiente ante la SCT para modificar a la baja sus tarifas máximas registradas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria, y iii) mediante MULTISUR mantenga las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.

La medida tiene como finalidad que las tarifas y descuentos que efectivamente aplique GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR y GRUNAPE, se otorguen con base en criterios de eficiencia



VERSIÓN PÚBLICA

considerando volumen y costos, para la asignación de descuentos a USUARIOS
 * en igualdad de condiciones.

Con dichas medidas los USUARIOS o grupo de USUARIOS que consolidan sus compras: pagarán el servicio en el MERCADO RELEVANTE acorde a los costos de operación y productividad efectiva de MULTISUR, y se elimina el esquema tarifario histórico que ha aplicado MULTISUR. Para lo cual el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR y GRUNAPE, dentro de un plazo de dos meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, deberán presentar a la COMISIÓN las facturas y contratos que comprueben que ha comenzado a aplicar el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Q
p
al

Asimismo, se ajustaría la tarifa máxima registrada ante la SCT para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE acorde a los costos de inversión y de operación del prestador del servicio de maniobras MULTISUR. Por lo que El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre del año siguiente a que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO la documentación que compruebe que solicitó ante la SCT el registro de nuevas tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.

Asimismo, la medida ordena que se mantengan las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria. Para garantizar lo anterior, en caso de que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, solicite modificaciones posteriores a la tarifa máxima registrada, proporcionará a la COMISIÓN, dentro de un plazo de un mes contado a partir de que solicite la modificación ante la SCT, la documentación que compruebe que la modificación que se solicita es acorde a estos parámetros.

Las tarifas máximas registradas ante la SCT para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE se podrán actualizar de forma semestral acorde al índice inflacionario por un factor de ajuste por eficiencia, sin necesidad de presentar la documentación a la COMISIÓN.

XII.1.3.2. Recomendación C.I.

J

Recomendación a API PROGRESO para que, dentro del procedimiento correspondiente de la SCT, coadyuve a la modificación a la baja de la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, considerando los costos operativos y productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.

Como se explicó en la sección **Regulación tarifaria del servicio de maniobras mediante el registro de una tarifa máxima**, en el procedimiento de registro de la tarifa máxima del servicio

S/V



025545

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

en el MERCADO RELEVANTE, la SCT solicita opinión al ADMINISTRADOR PORTUARIO de la propuesta del prestador de servicios.

En ese orden de ideas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone se recomienda a API PROGRESO, dentro del procedimiento correspondiente, coadyuve en la modificación de la tarifa máxima de MULTISUR del servicio en el MERCADO RELEVANTE, considerando las tarifas que efectivamente ha cobrado, los costos y productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y la inversión realizada y una utilidad acorde con estándares internacionales.

XII.1.3.3. Recomendación C.2.

Recomendación a la SCT para que revise y registre, dentro del procedimiento “Manual para el Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”, la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para modificar a la baja las tarifas máximas del servicio en el MERCADO RELEVANTE y, considere en su análisis los costos operativos y de productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.

Esta recomendación tiene el propósito de dar cumplimiento a la Medida C.1., tomando en consideración que la SCT⁸⁴⁴ es la Autoridad encargada de la regulación tarifaria de los ADMINISTRADORES PORTUARIOS.

En esa tesitura, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA recomienda a la SCT que revise dentro del procedimiento correspondiente, la modificación de la tarifa máxima de MULTISUR para prestar el servicio en el MERCADO RELEVANTE, considerando los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.

Lo anterior a fin de que se ajuste la actual tarifa máxima de MULTISUR para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, y sean acordes a los costos de operación, utilidad y productividad efectiva de dicho AGENTE ECONÓMICO. Consecuentemente, el cobro del servicio en el MERCADO RELEVANTE sea de acuerdo con la operación logística del GIE GRUPO LOGRA.

XII.2. Análisis de los principios de efectividad, restricción y eficiencia de las medidas propuestas.

Como se mencionó en la sección **Medidas Correctivas** la AUTORIDAD INVESTIGADORA elaboró las medidas correctivas propuestas a fin de cumplir con lo establecido en los artículos 94 de la LFCE y 12 de las DISPOSICIONES. En este sentido, se buscó cumplir con los requisitos de efectividad y eficiencia que se establece el artículo 94 de la LFCE, en su fracción III y su último párrafo, respectivamente:

⁸⁴⁴ Artículo 36 fracción XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, artículos 44, 45, 60, 61 y 62 de la LP, así como el artículo 27 fracción X del Reglamento Interior de la SCT.

025546



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

"Artículo 94. La Comisión iniciará de oficio o a solicitud del Ejecutivo Federal, por si o por conducto de la Secretaría, el procedimiento de investigación cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado y con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos, mismo que se realizará conforme a lo siguiente: (...)"

"III. (...) Al emitir el dictamen preliminar, se deberán proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado investigado (...) [Requisito de efectividad]

En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generaran incrementos en eficiencia en los mercados (...) Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios". **[Requisito de eficiencia].** [Énfasis añadido].

Asimismo, la elaboración de las medidas correctivas propuestas contempló lo establecido por el artículo 12 de las DISPOSICIONES, mismo que señala:

"ARTÍCULO 12. Cuando el Pleno de la Comisión pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos del artículo 94 de la Ley, debe justificar:

I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y **[Requisito de efectividad]**

II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente. **[Requisito de mínima restricción]**

La Autoridad Investigadora, al proponer medidas correctivas en el dictamen preliminar conforme al artículo 94, fracción III de la Ley, debe elaborar la justificación correspondiente en términos de lo establecido en las fracciones anteriores." [Énfasis añadido].

Conforme a lo anterior la AUTORIDAD INVESTIGADORA buscó elaborar las medidas correctivas de acuerdo con los siguientes principios:

- 1) Las medidas propuestas son efectivas para eliminar los efectos anticompetitivos.
- 2) Las medidas propuestas generan incrementos en eficiencia.
- 3) Las medidas propuestas son las menos gravosas o restrictivas entre las medidas efectivas.

A continuación, se elabora la justificación correspondiente a cada principio en términos de lo establecido en los artículos 94 de la LFCE y 12 de las DISPOSICIONES:

XII.2.1. Examen de efectividad: Eliminación de los problemas de competencia efectiva relacionados con los efectos anticompetitivos de las barreras a la competencia en el MERCADO INVESTIGADO.

Las medidas antes expuestas dirigidas al GIE GRUPO LOGRA y recomendaciones a API PROGRESO, y SCT, tienen como objetivo la eliminación de las posibles barreras a la competencia y libre concurrencia observadas en el MERCADO RELEVANTE las cuales generan efectos anticompetitivos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, así como en la prestación de los servicios de intermediación marítima para la contratación del transporte marítimo necesarios para la importación de granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que dichas órdenes y recomendaciones eliminan, en las proporciones necesarias,⁸⁴⁵ los efectos anticompetitivos derivados de las posibles barreras a la competencia detectadas, ya que en conjunto configuran una solución integral y comprensiva para resolver los efectos de las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO que fueron detectadas durante la investigación radicada en el EXPEDIENTE. Lo anterior conforme a las siguientes consideraciones:

XII.2.1.1. Efectividad para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos anticompetitivos

XII.2.1.1.1. Efectividad para eliminar la Barrera 1 y sus efectos anticompetitivos

Barrera	Efecto derivado de la barrera a la competencia	Medidas y Recomendaciones
Barrera 1 <u>Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte</u>	<u>Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo:</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, genera externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación	Medida A.1.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que, una vez establecidos en el POA los ritmos reales de descarga tanto para la TERMINAL ESPECIALIZADA como para la TERMINAL PÚBLICA (ver Medida B.2. y Recomendación B.2.), se remunere a los USUARIOS por cada uno de sus buques cuando éstos hayan tenido, por causas atribuibles al GIE GRUPO LOGRA, un ritmo de descarga menor al establecido en el POA. Esta remuneración debe ser por un monto suficiente para que el GIE GRUPO

⁸⁴⁵ De acuerdo con el Artículo 57 de la LFCE “La comisión proveerá lo conducente para prevenir y eliminar las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, a través de los procedimientos previstos en esta Ley.”



<p><u>marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.</u></p> <p><i>Q P al</i></p>	<p>de transporte marítimo para los USUARIOS.</p> <p>LOGRA internalice el costo de la externalidad generada al USUARIO en el servicio de transporte marítimo. Monto que deberá ser calculado conforme a lo propuesto en el DICTAMEN PRELIMINAR.</p> <p>En tanto no se establezcan en el POA los ritmos reales de descarga, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá realizar la referida remuneración cuando la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE se realice con ritmos de descarga menores a los que el GIE GRUPO LOGRA ha pactado en sus contratos de fletamiento.</p> <p>Medida A.2.: Orden al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, para que proponga a API PROGRESO la modificación de la cláusula novena de su Contrato de Cesión Parcial de Derechos vigente para establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de remunerar a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA, en los términos de la Medida B.1.</p> <p>Recomendación A.1: Recomendación a API PROGRESO, para que realice un convenio modificatorio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, a efecto de establecer la obligación del GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, de pagar una remuneración a los USUARIOS cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA.</p> <p>Recomendación A.2: Recomendación a la SCT para que apruebe favorablemente, dentro del procedimiento correspondiente, la propuesta de convenio modificatorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos</p> <p><i>J W S</i></p>
---	---



025549

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

		celebrado entre API PROGRESO y MULTISUR, en cumplimiento a los estándares mínimos de productividad y sanción en caso de incumplimiento.
--	--	---

La Medida A.1. es necesaria para eliminar la **Barrera 1** respecto del **Efecto 1** del sobreprecio, pues ante la obligación de remunerar al USUARIO por incumplir los ritmos de descarga del POA, GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, no tendrá incentivos a retrasar la descarga de ningún buque ni simular el retraso en las descargas, toda vez que incidirá negativamente en los ingresos que obtiene en el servicio de intermediación marítima. Lo anterior, internaliza al GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, el costo de utilizar el control sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE para expandir su poder al mercado de intermediación marítima.

Acorde a la sección **Efecto anticompetitivo 1: Sobreprecio en la intermediación del servicio de transporte marítimo**, se observa que la falta de condiciones de competencia efectiva que se derivan del control y la forma en la que GIE GRUPO LOGRA provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, genera un alza significativa estimada de 21% en las tarifas del transporte marítimo que el mismo GIE GRUPO LOGRA contrata mediante dos de sus empresas (GRUNAPE- BRÓKER 1 o GRUNAPE- BRÓKER 2), por lo que el GIE GRUPO LOGRA no sólo no transfiere a sus USUARIOS las potenciales eficiencias de su integración vertical, pues no se elimina el sobreprecio, sino que induce mayores costos para los usuarios a través de la alza en tarifas descrita.

Como también se señaló en las secciones **Reputación de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad e Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad**, el sobreprecio se genera debido a: (i) el control absoluto que tiene el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR sobre los ritmos de descarga en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE; (ii) la reputación del GIE para inducir costos mayores a USUARIOS que no contraten su servicio integrado, y (iii) los incentivos económicos que el GIE GRUPO LOGRA tiene para extender su poder mercado hacia el mercado de intermediación marítima.

Lo anterior permite que el sobreprecio inducido por el GIE GRUPO LOGRA en el servicio de intermediación sea sostenible en el tiempo, ante la posibilidad creíble de que, si el USUARIO contrata con terceros, el GIE GRUPO LOGRA podría inducir menores ritmos de descarga en el servicio en el MERCADO RELEVANTE para dicho USUARIO, generándole el riesgo de costos adicionales en el servicio de transporte marítimo por concepto de demoras. Lo anterior se describe en el siguiente diagrama:

VERSIÓN PÚBLICA

Diagrama: Externalidad negativa (sobreprecio) generado por el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE



La Medida A.1. propuesta evitara que GIE GRUPO LOGRA utilice el control sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE para generar costos adicionales a los USUARIOS en la intermediación del transporte marítimo, a través de inducir demoras para disuadirlo de contratar con terceros.

La Medida A.1, en conjunto con la Medida B.1., Medida B.2. y Medida C.1. que eliminan las posibles barreras a la competencia consistentes en asimetrías de información y tarifas históricas, desvinculadas de costos en el servicio en el MERCADO RELEVANTE, ofrecen mayor certidumbre tanto a los USUARIOS como a los intermediarios marítimos para poder cotizar, ofrecer y contratar servicios de intermediación marítima con base en la misma información que tiene GIE GRUPO LOGRA, lo cual incidirá directamente en la disminución de la externalidad del sobreprecio que actualmente pagan dichos USUARIOS dada la falta de competencia en el servicio de intermediación marítima.

XII.2.1.1.2. Efectividad para eliminar la Barrera 2 y sus efectos anticompetitivos.

Barrera	Efectos derivados de la barrera a la competencia	Medidas y Recomendaciones
---------	--	---------------------------

VERSIÓN PÚBLICA

<p>Barrera 2</p> <p><u>Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.</u></p>	<p>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los brókers GRUNAPE y BRÓKER 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los ritmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS.</p> <p>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el</p>	<p>Medida B.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUPO LOGRA, para que: i) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que atienda MULTISUR en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente y ii) publique en la página de Internet de GRUPO LOGRA los ritmos de descarga efectivamente alcanzados (THBO) por cada buque de granel agrícola que atienda el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente.</p> <p>Recomendación B.1. Recomendación a API PROGRESO para que publique en su página de Internet los Estados de Hechos de cada barco de granel agrícola en el PUERTO PROGRESO, manteniendo un registro histórico público actualizado.</p> <p>Medida B.2. Orden al GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, para que: i) contrate expertos imparciales y calificados para la realización de un estudio en donde se determinen</p>
---	--	--

<p><u>POA de ritmos de descarga subestimados.</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.</p>	<p>los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en el muelle ocho (8) de la TERMINAL ESPECIALIZADA como en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA, y ii) con base en dicho estudio, solicite a API PROGRESO y a SCT la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>Recomendación B.2. Recomendación a API PROGRESO para que realice el cambio de los ritmos de descarga establecidos en el POA, de acuerdo con los ritmos de descarga reales que MULTISUR alcanza en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y conforme al estudio que se realice en atención a la Medida B.2.</p>
---	--

La **Medida B.1.** y la **Recomendación B.1.**, son necesarias para eliminar la **Barrera 2** respecto del **Efecto 2.1** que limita la competencia de los intermediarios marítimos ante el servicio libre de despachos y demoras que ofrece el GIE GRUPO LOGRA. Esta medida y recomendación evitará que el GIE GRUPO LOGRA continúe simulando montos de demoras con la finalidad de crear la falsa percepción al USUARIO de que las demoras son frecuentes, por lo que es altamente probable que incurran en costos adicionales si contratan con otro intermediario marítimo, como ya se señaló en la sección **Efecto anticompetitivo 2.1: La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias, desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios competidores compitan libremente.**

Mas aún, la transparencia de la información logística de los buques: **i)** le da control y certeza al USUARIO sobre el pago del flete marítimo sin costos adicionales, y **ii)** proporciona a los USUARIOS los elementos necesarios para exigir las remuneraciones que correspondan en caso de no contratar con el GIE GRUPO LOGRA el servicio de intermediación marítima, como se señaló en la **Medida A.1** y **Medida A.2** y sus respectivas recomendaciones.

VERSIÓN PÚBLICA

La Medida B.2, en conjunto con la Recomendación B.2., eliminan las asimetrías de información respecto de ritmos reales que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Como se mencionó en la sección **Efecto anticompetitivo 2.2 Establecer en el POA un ritmo de descarga inferior al ritmo real, junto con la asimetría de la información sobre los ritmos reales de descarga, impide que los intermediarios competidores ofrezcan tarifas competitivas, lo que genera una posible barrera a la competencia**, en realidad GIE GRUPO LOGRA contrata el transporte marítimo con ritmos de descarga en promedio 30% superior al ritmo establecido en el POA.

De esta manera, la transparencia de información real en el POA: i) garantiza que los intermediarios marítimos ofrezcan mayor certidumbre a los USUARIOS para poder cotizar, ofrecer y contratar servicios de intermediación marítima con base en la misma información que tiene GIE GRUPO LOGRA, y ii) incidirá indirectamente en la disminución de la externalidad del sobreprecio que actualmente pagan dichos USUARIOS, ante la falta de competencia en el servicio de intermediación marítima que hace sostenible la externalidad del sobreprecio.

XII.2.1.1.3. Efectividad para eliminar la Barrera 3 y sus efectos anticompetitivos.

Barrera	Efectos derivados de la barrera a la competencia	Medidas y Recomendaciones
Barrera 3 <u>Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</u>	Efecto 3. Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.	Medida C.1. Orden al GIE GRUPO LOGRA, para que: i) mediante MULTISUR y GRUNAPE modifique a la baja su sistema de tarifas históricas y cobre tarifas acordes al volumen y costos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, ii) mediante MULTISUR presente la solicitud correspondiente ante la SCT para modificar a la baja sus tarifas máximas registradas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria, y iii) mediante MULTISUR

025554



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

	<p>mantenga las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Recomendación C.1. Recomendación a API PROGRESO para que, dentro del procedimiento correspondiente de la SCT, coadyuve a la modificación a la baja de la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, considerando los costos operativos y productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Recomendación C.2. Recomendación a SCT para que revise y registre, dentro del procedimiento “Manual para el Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios”, la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para modificar a la baja las tarifas máximas del servicio en el MERCADO RELEVANTE y, considere en su análisis los costos operativos y de productividad efectiva de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares</p>
--	--

VERSIÓN PÚBLICA

		internacionales de la actividad portuaria.
--	--	--

La Medida C.1. aunada a la Recomendación C.1 y Recomendación C.2. son necesarias para eliminar la Barrera 3 respecto al Efecto 3 referente al esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE, las cuales, al no estar asociadas a costos, impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS. Lo anterior porque ante la obligación del GIE GRUPO LOGRA de proponer ajustes a sus tarifas máximas y efectivas acorde a costos, amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria, se garantiza que el USUARIO pague tarifas competitivas y se minimice la posible afectación en costos adicionales en la cadena logística.

Lo anterior cobra relevancia, pues, de conformidad con la literatura sobre puertos, los USUARIOS tienden a ser insensibles en relación con las tarifas portuarias, toda vez que el costo total de la cadena logística se compone de cinco componentes principales: i) transporte desde el punto de partida hasta el puerto de origen; ii) manipulación de la carga en el puerto de origen; iii) transporte desde el puerto de origen hasta el puerto de destino; iv) manipulación de la carga en el puerto de destino, y v) transporte desde el puerto de destino hasta el punto final. Ahora bien, el hecho de que las tarifas portuarias sean sólo un componente de varios eslabones que en conjunto constituyen el costo total, significa que un aumento en las tarifas portuarias del 5-10% se traduce en un aumento en el costo logístico total de menor proporción.⁸⁴⁶

Bajo este escenario, la demanda de servicios portuarios es inelástica, y es probable que la demanda se vea afectada ante precios distorsionados del servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues los USUARIOS además de la tarifa del servicio en el MERCADO RELEVANTE, consideran otros costos logísticos por lo que son capaces de soportar altas tarifas si el costo total no incrementa en una mayor proporción. Más aun, el hecho de que el MERCADO RELEVANTE es un mercado que se caracteriza por altas barreras a la entrada, principalmente dadas las limitaciones de espacio en PUERTO PROGRESO para la construcción de otra TERMINAL ESPECIALIZADA, así como la estabilidad de la demanda, es importante que la estructura de tarifas portuarias (tanto máximas como efectivas) del servicio en el MERCADO RELEVANTE reflejen una estructura de costos, y estén acordes a estándares de productividad y eficiencia en el PUERTO PROGRESO para efecto de minimizar el posible daño causado a los USUARIOS, y que éstos se beneficien de las economías de escala y densidad al consolidar sus cargas en un solo buque, y en general se beneficien de las eficiencias de una integración vertical al contratar los diferentes servicios con un único proveedor.

Acorde a lo señalado en la sección Efectos de la Barrera 3. Tarifas máximas e históricas en el MERCADO INVESTIGADO, se observa que el establecimiento de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que utiliza el GIE GRUPO LOGRA se utiliza como un mecanismo posiblemente

⁸⁴⁶ "Competition in Ports and Port Services 2011", manual elaborado por la OCDE. Información visible de folio 024888 a 024889, y 024944 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

discriminatorio de descuentos a los usuarios que contratan bajo cualquier modalidad (CIF, FOB o CFR), pues la tarifa máxima registrada es significativamente más alta que las tarifas efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, por lo que el GIE GRUPO LOGRA puede justificar su esquema tarifario a pesar de que no refleja precios en condiciones de competencia. Más aún, dicho esquema no permite trasladar las eficiencias de las maniobras al USUARIO, cuando contrata un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA.

XII.2.2. Examen de eficiencia: las medidas propuestas generan incrementos en eficiencia en el MERCADO INVESTIGADO.

XII.2.2.1. Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 1 y sus efectos anticompetitivos: Medida A.1, recomendación A.1 y Recomendación A.2

Como se mencionó en la sección **Efecto anticompetitivo 1: Sobreprecio en la intermediación del servicio de transporte marítimo**, en promedio durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, dada la externalidad del sobreprecio, los USUARIOS pagaron tarifas de transporte marítimo superiores estimados en 21% respecto de las tarifas que el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1, acordó con el NAVIERO. Cabe recordar que BRÓKER 1 no generó ningún valor agregado adicional al servicio y no incurrió en ningún costo adicional derivado de la prestación del servicio de intermediación de transporte marítimo.

En la siguiente tabla, se muestra el diferencial entre los montos anuales que pagaron los USUARIOS del GIE GRUPO LOGRA y los montos reportados por PACNAV DE MÉXICO.

Cuadro. - Incremento tarifario en la intermediación del servicio de transporte marítimo cuando se realizó una doble intermediación⁸⁴⁷

Información proporcionada por el GIE GRUPO LOGRA y el NAVIERO para el cálculo de la doble intermediación							
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Valor facturado por el NAVIERO (dólares)				*			
Valor facturado por el GIE GRUPO LOGRA (dólares)							
Diferencia (dólares)							
Tipo de cambio	12.6	12.4	13.2	12.8	13.3	15.9	18.7
Daño estimado (MXN)				*			

⁸⁴⁷ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, y 024549 del EXPEDIENTE. Véase las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”**, **Conformación del “Anexo Marítimo Naviero”**, **Conformación del “Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo”** y **Conformación del “Anexo demoras y despachos GIE”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

Información obtenida de la visita sobre el cálculo de la doble intermediación

Valor facturado por el NAVIERO (dólares)							*
Valor facturado por el GIE GRUPO LOGRA (dólares)							
Diferencia (dólares)							
Tipo de cambio	12.6	12.4	13.2	12.8	13.3	15.9	18.7
Daño estimado (MXN)				*			
Diferencia porcentual							
Daño estimado total del periodo (MXN)				*			
Daño respecto a los datos recabados de la visita, del periodo (MXN)							

De esta manera, se observa que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, los USUARIOS que contrataron con GRUNAPE vía BRÓKER 1 pagaron *

* para allegarse del servicio del flete marítimo, derivado de que el GIE GRUPO LOGRA cobró un sobreprecio mediante el servicio de doble intermediación marítima. Lo anterior porque GRUNAPE ofreció a sus USUARIOS un precio de reventa del transporte marítimo por arriba del precio pactado entre BRÓKER 1 y el NAVIERO para la prestación del flete marítimo. GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE, realizó este incremento en el precio de reventa del transporte marítimo con pretexto de la doble intermediación marítima que realizan GRUNAPE y BRÓKER 1.

Como también se señaló en las secciones **Reputación de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad e Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad**, el sobreprecio inducido por el GIE GRUPO LOGRA en el servicio de intermediación es sostenible en el tiempo, por la amenaza creíble de que, si el USUARIO contrata con terceros, el GIE GRUPO LOGRA podría inducir menores ritmos de descarga en el servicio en el MERCADO RELEVANTE para dicho USUARIO, generándole el riesgo de costos adicionales en el servicio de transporte marítimo por concepto de demoras.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en un escenario donde se ofrezca mayor certidumbre tanto a los USUARIOS como a los intermediarios marítimos, y que estos últimos puedan ofrecer a los USUARIOS un servicio de intermediación de transporte marítimo basados en la misma información que el GIE GRUPO LOGRA, incidirá directamente en la disminución de la externalidad del sobreprecio que actualmente pagan dichos USUARIOS dada la falta de competencia en el servicio de intermediación marítima.

De esta manera ante un escenario de tarifas competitivas los USUARIOS podrían obtener en conjunto, un ahorro en promedio de * en el



cobro de la intermediación por transporte marítimo.⁸⁴⁸ Lo anterior beneficiaría principalmente a los pequeños empresarios de la Península de Yucatán.

* [REDACTADO] a quienes se les aplican las tarifas más altas. (véase la gráfica Escala de tarifas en el servicio de intermediación del transporte marítimo por USUARIO)

Así, la **Medida A.1**, que busca internalizar a GIE GRUPO LOGRA el costo de utilizar el control que tiene sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE para generar efectos anticompetitivos en el servicio de intermediación marítima, en conjunto con la **Medida B.1., Medida B.2. y Medida C.1.** que eliminan las asimetrías de información y tarifas no basadas en costos discriminatorias en el servicio en el MERCADO RELEVANTE, incidirá positivamente en la disminución de la externalidad del sobreprecio que actualmente pagan dichos USUARIOS dada la falta de competencia en el servicio de intermediación marítima.

Ahora bien, el análisis realizado únicamente comprende el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis. Sin embargo, para el año dos mil diecisiete, cuando el GIE GRUPO LOGRA transfirió las operaciones de BRÓKER 1 al BRÓKER 2 la conducta del incremento tarifario mediante la simulación de la doble intermediación persistió en detrimento de los USUARIOS como se explicó en la sección **Reputación de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad.**

Por último, como se desprende del **Cuadro. - Monto de despachos y demoras (dólares corrientes)**, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente:

Cuadro ingresos por demoras como porcentaje del flete marítimo.⁸⁴⁹

Año	Ingreso por despachos y demoras (dólares corrientes) (1)	Buques atendidos por doble intermediación (2)	Ingreso promedio por buque en despachos y demoras (dólares corrientes) (1) / (2) = (3)	Monto pagado por el flete (dólares corrientes) (4)	Porcentaje de ingreso respecto al flete pagado (4) / (3) = (5)	Demora real acordada en los contratos (6)	Porcentaje de demora real respecto al flete pagado (4) / (6)

⁸⁴⁸ Resultado de la división [REDACTADO] * de los datos del **Cuadro.- Incremento tarifario en la intermediación del servicio de transporte marítimo cuando se realizó una doble intermediación.**

⁸⁴⁹ Información visible a folios 023435, archivo electrónico “Anexo 2.xlsx”, 023118, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo”, y 023301, archivo electrónico “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” del EXPEDIENTE. El monto promedio real pagado por el flete se obtuvo del monto pagado por el BRÓKER 1 a

* ponderado por las toneladas transportadas por el buque. Véase las secciones **Conformación del “Anexo 2 Logra”, Conformación del “Anexo Marítimo Naviero” y Conformación del “Anexo 2 LOGRA- Naviero Marítimo”** del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

2010	*	*	*	*	*	*	*
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							
2016							
Promedio 2010- 2016					3.2%		4.3%

Como se desprende de la tabla anterior, sin presión competitiva en el servicio de intermediación marítima, el ingreso por simulación de despachos y demoras por parte de GRUNAPE- BRÓKER 1, ha permanecido relativamente constante a lo largo del tiempo, y ha sido en promedio de [REDACTED] *

[REDACTED] * por buque atendido, dicho monto representa en promedio el 3.2% respecto del monto total real del flete marítimo que hubiera pagado el USUARIO en ausencia de un sobreprecio (con una desviación estándar de [REDACTED]). Ahora bien, con respecto al monto real de demora acordado en los contratos de fletamiento ([REDACTED] *), dicho porcentaje ha sido de 4.3% (con una desviación estándar de [REDACTED] para el periodo señalado.

De esta manera, dado los incentivos y reputación de GIE GRUPO LOGRA, es probable que MULTISUR induzca demoras reales a los USUARIOS que contraten con terceros, pues el GIE GRUPO LOGRA dejaría de percibir dichos ingresos.

XII.2.2.2. Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 2 y sus efectos anticompetitivos: Medida B.1., Medida B.2, Recomendación B.1. y Recomendación B.2.

XII.2.2.2.1. Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 2 respecto a su Efecto 2.1: Medida B.1. y Recomendación B.1.

Como se describió en la sección **Efecto anticompetitivo 2.1**, los buques de los USUARIOS generan despachos mismos que no les son transferidos:

Cuadro: eficiencias generadas por los USUARIOS por despacho

Eficiencias generadas por los USUARIOS durante el periodo 2010-2016 ⁸⁵⁰	
Total de despachos (MXN) que generaron los buques de los USUARIOS que contrataron una doble intermediación marítima	*

⁸⁵⁰ Información visible en el Cuadro: eficiencias en despachos de los USUARIOS que contrataron con BRÓKER 1, de la sección Simulación selectiva de demoras.



durante el periodo 2010-2016	
Total de despachos (MXN) que generaron los buques de los USUARIOS que contrataron una sola intermediación marítima durante el periodo 2010-2016	*
Total de eficiencia generada durante el periodo 2010-2016	*

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisésis, los buques de todos los USUARIOS atendidos por el GIE GRUPO LOGRA generaron en total [REDACTED] * [REDACTED] lo cual fue del total desconocimiento de los USUARIOS y no fue retribuido a éstos. La falta de conocimiento de los USUARIOS sobre los ritmos de descarga reales y el pago por despachos que recibe el GIE GRUPO LOGRA, les imposibilita valorar la conveniencia del servicio de intermediación marítima “libre de despachos y demoras” que les ofrecen.

Al respecto, la **Medida B.1.** y la **Recomendación B.1.** proporcionan la información necesaria para que pueda realizarse correctamente la **Medida A.1.** la cual plantea la obligación de internalizar un costo por incumplir los ritmos de descarga, GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, cuyas eficiencias se expusieron en la sección **Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 1 y sus efectos anticompetitivos: Medida A.1, recomendación A.1 y Recomendación A.2.**

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que de implementarse la **Medida B.1.**, así como la **Recomendación B.1** para dar transparencia a los Estados de Hechos, se aminoraría la asimetría de información. El USUARIO tendría la información relevante para decidir contratar o no el servicio libre de despachos y demoras (en el caso de que el GIE continuara ofreciendo este esquema). Lo anterior es relevante, pues los USUARIOS han contratado el servicio libre de despachos y demoras sin conocimiento de que sus buques en realidad generan eficiencias frecuentemente. Los USUARIOS han contratado el servicio libre de despachos y demoras desconociendo que ha existido una ganancia promedio de al menos [REDACTED] *

XII.2.2.2. **Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 2 respecto a su Efecto 2.2: Medida B.2. y Recomendación B.2.**

Como se señaló anteriormente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el alto margen que obtiene el GIE GRUPO LOGRA en las tarifas de transporte marítimo se debe principalmente, a los altos ritmos de descarga que acuerda en los contratos de fletamiento y a los diversos mecanismos que utiliza para extraer mayores rentas y al mismo tiempo impedir la entrada de potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima. Lo anterior se pone de manifiesto puesto que, en promedio durante el periodo de dos mil diez a la fecha, la participación del GIE GRUPO LOGRA en el mercado del servicio de intermediación marítima es 88%, sin que haya perdido



025561

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

participación de mercado pese a las condiciones desfavorables para los USUARIOS del servicio que recibe.

En efecto, como se mostró en el **Cuadro. - Rendimientos acordados y establecidos en el programa operativo anual**, el GIE GRUPO LOGRA establece ritmos de descarga [REDACTED] superiores al ritmo establecido en el POA del PUERTO PROGRESO, lo cual le permite negociar tarifas más competitivas en el servicio de transporte marítimo. Adicional a lo anterior, durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisésis, el GIE GRUPO LOGRA contrató a través del BRÓKER 1 un ritmo de descarga menor al que realmente prestó, lo que le generó despachos en los buques. De esta manera, el ritmo de descarga real fue muy superior al ritmo de descarga acordado con el NAVIERO.

De esta manera, la **Medida B.2.** y la **Recomendación B.2.** propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA permitirán que todos los potenciales competidores en el servicio de intermediación tengan acceso a la información relevante que les permita competir en la prestación del servicio. El establecimiento en el POA de los ritmos de descarga reales para el granel agrícola reduce la asimetría de información.

El establecimiento en el POA de los ritmos de descarga reales para el granel agrícola genera una referencia en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que beneficia a los AGENTES ECONÓMICOS:

- i. Por un lado, a los USUARIOS les repercute en mejores tarifas de transporte marítimo, cuyo rubro de gasto equivale a aproximadamente a tres punto tres veces más que el gasto en el servicio en el MERCADO RELEVANTE.⁸⁵¹
- ii. Por otro lado, a los potenciales intermediarios marítimos o brókers les permite competir en igualdad de condiciones para ofrecer mejores tarifas a los USUARIOS, lo cual generaría presiones competitivas al GIE GRUPO LOGRA. Resulta relevante, toda vez que su única referencia para negociar tarifas se encuentra [REDACTED] por debajo del nivel de ritmo de descarga que podría garantizar efectivamente el GIE GRUPO LOGRA a sus USUARIOS.

Finalmente, se destaca que estas medidas están orientadas a lograr que la operación del PUERTO PROGRESO se realice con la mayor eficiencia y productividad, acorde al mandato en la cláusula vigesimocuarta del TÍTULO DE CONCESIÓN de API PROGRESO.⁸⁵²

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

⁸⁵¹ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, en el archivo en formato electrónico denominado "Anexo 2".

⁸⁵² Clausula vigésima cuarta de la CONCESIÓN. Información visible a folio 021562 del EXPEDIENTE, en la carpeta electrónica denominada "8 ANEXO OCHO (Numeral 10)", en la carpeta electrónica denominada "Inciso i) Títulos de Concesión".



XII.2.2.2.3. Beneficios para los USUARIOS derivados de la eliminación de la Barrera 3 y sus efectos anticompetitivos: Medida C.1., Recomendación R.1. y Recomendación R.2.

Previamente en la Gráfica: **porcentaje de descuentos en el servicio del MERCADO RELEVANTE por USUARIO**, el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR goza de discrecionalidad y de un alto margen sobre la tarifa máxima para aplicar descuentos que van desde el 46% hasta el 36% dependiendo del tipo de USUARIO, lo cual incide en los costos logísticos que el USUARIO paga por la prestación de dicho servicio.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que si se aplicara a todos los USUARIOS un descuento del 46% sobre tarifa máxima⁸⁵³ para el servicio de maniobras portuarias se generaría el siguiente ahorro a los USUARIOS (asumiendo que la cantidad ofertada no disminuya):

Cuadro: Ingresos por tarifas de maniobras sin trato discriminatorio⁸⁵⁴

Año	Ingreso Real en Maniobras de MULTISUR (pesos corrientes)	Ingreso por maniobras de MULTISUR sin discriminación por descuento (pesos corrientes)	Diferencia	% de ahorro para los USUARIOS
2010	*	*	*	*
2011				
2012				
2013				
2014				
2015				
2016				
Promedio 2010-2016				10%

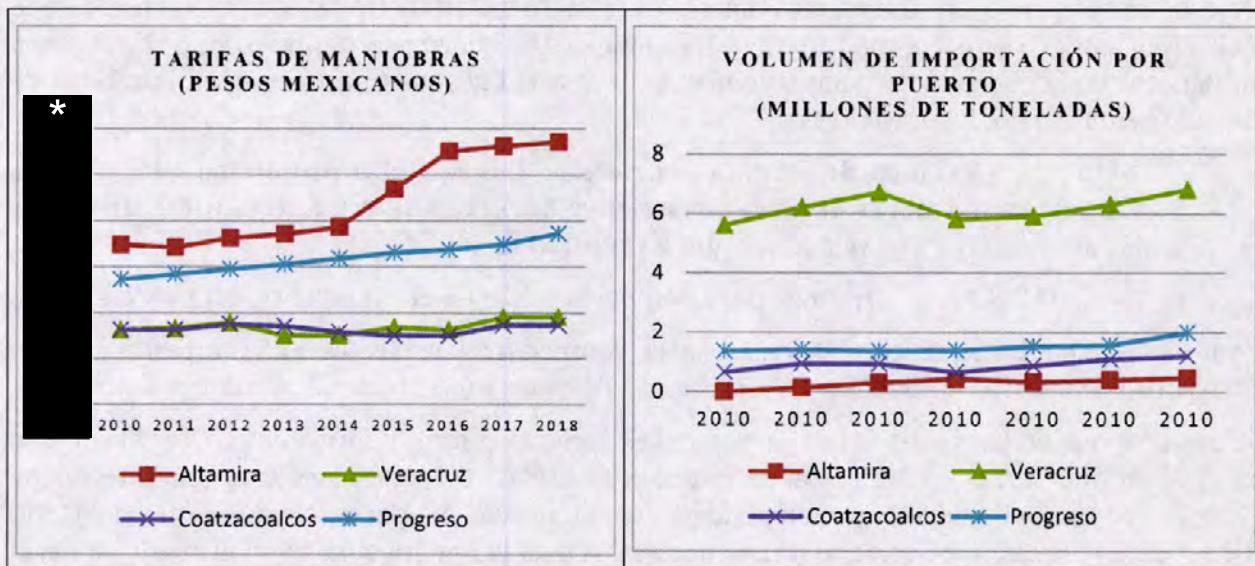
De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que un esquema no discriminatorio de tarifas para los USUARIOS podría generar un ahorro de hasta un 10% en sus costos logísticos en este rubro, lo cual se traduciría en aproximadamente un ahorro de *

⁸⁵³ Como ya se señaló en la sección **Descuentos sobre la tarifa máxima como mecanismo discriminatorio**, las tarifas de maniobras de descarga efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, a los USUARIOS en el PUERTO PROGRESO son 51% más elevadas que las tarifas de maniobras de descarga (maniobra especializada) en el puerto de Veracruz, y 46% mayores que las tarifas que se cobran en el puerto de Coatzacoalcos (maniobra directa), por lo cual se infiere que dicho nivel de descuento sería competitivo comparado con otros puertos.

⁸⁵⁴ Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “Anexo 2.xlsx”. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 LOGRA” del Anexo 2 del DICTAMEN PRELIMINAR**.

Finalmente, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que el esquema actual de tarifas que se cobra en el PUERTO PROGRESO por los servicios de maniobras portuarias lo hacen uno de los puertos mexicanos más caros respecto al servicio de maniobras portuarias. En efecto, de la información que obra en el EXPEDIENTE, sobre las tarifas efectivamente cobradas en los puertos de Altamira, Veracruz, Coatzacoalcos y el PUERTO PROGRESO proporcionadas por un USUARIO que utiliza dichos puertos (para el mismo producto), se observó lo siguiente respecto de las tarifas máximas y efectivamente cobradas.

Gráfica: Situación de tarifas efectivamente cobradas en puertos⁸⁵⁵



En general, en PUERTO PROGRESO se observa una de las tarifas más altas, con excepción del puerto de Altamira. En ambos casos, se observa que la tarifa no se explica únicamente por el volumen movilizado. Por ejemplo, el puerto de Altamira cuenta con la tarifa de maniobras más alta, en contraste con el volumen que se moviliza por dicho puerto (el menor volumen). Asimismo, en el PUERTO PROGRESO se moviliza en promedio el 25% del volumen total que se moviliza en el puerto de Veracruz, sin embargo, las tarifas del PUERTO PROGRESO son en promedio 51% superiores a las tarifas del puerto de Veracruz. Desde luego, lo anterior pudiera obedecer a altos costos por uso de infraestructura de cada puerto, costos de mantenimiento, altos costos de inversiones realizadas en dichos puertos, ubicación geográfica, entre otros factores.

Cabe mencionar que a dicho del GIE GRUPO LOGRA, comparado con otras terminales graneleras del país, de conformidad con un comparativo elaborado con datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de SCT, para el año dos mil catorce se observa que:

⁸⁵⁵ Información visible a folios 024247 y 024513 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



“El servicio de MULTISUR se caracteriza por la eficiencia en la carga y descarga de granel, lo que permite minimizar el tiempo que los barcos permanecen en muelle y con ello el principal costo en la cadena logística de transportación de granel por vía marítima. En comparación con el promedio de las terminales graneleras del país, MULTISUR es entre 70% y 93% más eficiente en la descarga de granel.”⁸⁵⁶

Como ya se señaló en la sección **Barrera a la competencia y efectos anticompetitivos**, de estas eficiencias no se trasladan al USUARIO, y más aún prevalece un esquema tarifario determinado por razones históricas que no reflejan una estructura de costos.

De esta manera, bajo los argumentos anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que realizar un ajuste al actual esquema tarifario, generando un esquema tarifario acorde a costos, tiene un impacto en la operación y competitividad del PUERTO PROGRESO, así como, en la calidad de servicio percibido por los USUARIOS.

*R
P
al*

XII.2.3. Examen de mínima restricción: Las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE.

XII.2.3.1. Desincorporación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Como se expone en la sección **Barreras a la competencia y efectos anticompetitivos**, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa la existencia de tres posibles barreras a la competencia.

Se presume que dichas barreras que se generan en torno al control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le han permitido a GIE GRUPO LOGRA mantener una integración vertical que genera efectos anticompetitivos en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y, la intermediación marítima necesarios para la importación de granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO.

Estas posibles barreras, en suma, al monopolio y la integración vertical en torno al servicio en el MERCADO RELEVANTE permite el deterioro del proceso de competencia económica y libre concurrencia a lo largo de diversos eslabones que componen la cadena de valor del MERCADO INVESTIGADO.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, dada la información que obra en el EXPEDIENTE, la medida correctiva alternativa que permitiría eliminar las posibles barreras a la competencia detectadas en el MERCADO RELEVANTE y todos los efectos anticompetitivos que genera en el MERCADO INVESTIGADO consiste en ordenar al GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, que se abstenga de realizar la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior implica la desincorporación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que posee el GIE GRUPO LOGRA, es decir la desincorporación de la Cesión Parcial de Derechos y del Contrato de Prestación de Servicios Portuarios de MULTISUR.

⁸⁵⁶ Información visible a folio 002246 del EXPEDIENTE.



Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que a pesar de ser una medida que elimina las barreras a la competencia detectadas en el MERCADO RELEVANTE y sus efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO, es una medida más gravosa que todas las medidas propuestas en la sección **Medidas Correctivas**. Lo anterior toda vez que el GIE GRUPO LOGRA: i) dejaría de percibir los ingresos que actualmente obtiene de MULTISUR; ii) asumiría pérdidas por las inversiones realizadas que no hayan sido amortizadas aún, dado que el equipo e infraestructura construida pasarían a ser propiedad de API Progreso, y iii) asimismo, dejaría de tener los derechos adquiridos que tiene MULTISUR para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, en virtud del Contrato de Cesión Parcial de Derechos y del Contrato de Prestación de Servicios Portuarios. Así como los derechos para prestar el servicio de almacenaje derivados de la autorización para la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, y el Contrato de Almacenaje, descritos en la sección **MULTISUR**. Debido a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA optó por proponer las medidas y recomendaciones expuestas en la sección de **Medidas Correctivas**.

XII.2.3.2. Desincorporación del servicio de intermediación marítima.

Otra medida correctiva gravosa sería que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propusiera ordenar al GIE GRUPO LOGRA que, mediante GRUNAPE, elimine la intervención de intermediarios marítimos internacionales para la prestación del servicio de intermediación en la contratación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Lo anterior, implica prohibir a GRUNAPE la contratación del servicio de intermediación marítima con BRÓKER1 y BRÓKER 2.

Asimismo, se podría ordenar al GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE y cualquier otra persona física o moral que pertenezca a su GIE, que no contrate el servicio de transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO a través de esquemas que impliquen una posible simulación de doble intermediación. Lo anterior, implica: i) prohibir a GRUNAPE la contratación del servicio de intermediación marítima con cualquier otro bróker internacional o nacional, y ii) prohibir a GRUNAPE y cualquier otra persona física o moral que pertenezca al GIE GRUPO LOGRA realizar esquemas de contratación del servicio de transporte marítimo que involucren más de un intermediario.

Además, se propone ordenar al GIE GRUPO LOGRA, mediante GRUNAPE y cualquier otra persona física o moral que pertenezca a su GIE, que no modifique en la contratación con USUARIOS las tarifas de transporte marítimo ni las condiciones respecto a despachos y demoras que se hayan pactado en los contratos de fletamiento con NAVIEROS.

Conforme a la orden propuesta, la subsidiaria del GIE GRUPO LOGRA, GRUNAPE, debe celebrar los contratos de fletamiento directamente con el NAVIERO y los contratos de intermediación marítima directamente con los USUARIOS, a efecto de que en la cadena logística de importación de granel vía el PUERTO PROGRESO únicamente exista un intermediario para la contratación del transporte marítimo, [REDACTED] * [REDACTED] y que este intermediario no modifique las tarifas del flete marítimo en los contratos de intermediación con los



USUARIOS, ni las condiciones respecto a despachos y demoras que haya pactado previamente el intermediario con NAVIEROS en los contratos de fletamiento.

La medida propuesta buscaría evitar que el GIE GRUPO LOGRA continúe incrementando la tarifa a los USUARIOS por el transporte marítimo, a través de una posible simulación de doble intermediación que durante el periodo investigado realizó mediante BRÓKER 1/ BRÓKER 2⁸⁵⁷ y GRUNAPE y de su capacidad de apalancarse en el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE. Dado que, el tener dos intermediarios que hacen las mismas funciones en esta integración vertical, en torno al servicio en el MERCADO RELEVANTE que controla no produce ningún valor agregado para los USUARIOS, y genera la externalidad del sobreprecio detallada en la sección **Efecto anticompetitivo 1: Sobreprecio en la intermediación del servicio de transporte marítimo.**

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que a pesar de ser una medida que elimina la barrera detectada en el MERCADO RELEVANTE, y la externalidad que genera en el MERCADO INVESTIGADO, es una medida más gravosa que las medidas propuestas en la sección **Medidas Correctivas**. Lo anterior toda vez que el GIE GRUPO LOGRA: i) dejaría de percibir en su totalidad los ingresos que actualmente obtiene de BRÓKER 1/BRÓKER 2,⁸⁵⁸ y ii) no podría negociar contratos de fletamiento con intermediarios marítimos internacionales bajo ninguna circunstancia. Debido a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA optó por proponer las medidas y recomendaciones expuestas en la sección de **Medidas Correctivas**.

XII.3. Calendario de aplicación de las medidas correctivas

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone al PLENO el siguiente calendario para la implementación de las medidas correctivas propuestas y su seguimiento:

Medidas Correctivas al GIE GRUPO LOGRA		
Medidas Correctivas	Plazo para Implementación de las medidas	Plazos para seguimiento de las medidas

⁸⁵⁷ BRÓKER 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

⁸⁵⁸ BRÓKER 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete BRÓKER 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE. Y como se señalará en la sección, **Conductas que persisten tras el cambio de BRÓKER 1 a BRÓKER 2**, esta nueva empresa continua con el mismo modelo de contratación. Información visible a folios 019368 y 019378 al 019451 del EXPEDIENTE.

Medida A.1.	<p>Esta medida debe implementarse inmediatamente después de que se haya notificado la resolución del PLENO.</p>	<p>El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre de cada año: un listado de buques con la siguiente información generada durante el año inmediato anterior: i) identificación del buque; ii) fecha y hora de atraque y desatraque, iii) nombre del USUARIO; iv) rendimientos reales alcanzados por buque en cada terminal (o rendimiento promedio en caso de enmiendas); v) monto de la remuneración por incumplimiento del ritmo de descarga al USUARIO; vi) fecha en que se realizó el pago de la remuneración al USUARIO, y vii) la documentación que soporte las remuneraciones (facturas, notas de crédito, bonificaciones, etc.) que comprueben lo anterior.</p> <p>La información anterior se deberá proporcionar anualmente durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA y en tanto no entre en vigor el convenio modificadorio que se ordena en la Medida A.2.</p>
--------------------	---	---



Medida A.2.	<p>Esta medida debe implementarse inmediatamente después de que se haya notificado la resolución del PLENO.</p>	<p>El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR proporcionará a la COMISIÓN el acuse de recibo de API PROGRESO de la solicitud de cambio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de MULTISUR, en los tres meses posteriores a la fecha en que haya surtido efectos la notificación de la resolución del PLENO, en los términos de la Medida B.1.</p>
		<p>El GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos a más tardar diez días hábiles después de haber sido celebrado con API PROGRESO. En tanto no se entregue a la COMISIÓN con el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos, el GIE GRUPO LOGRA presentará dentro del primer trimestre de cada año que se encuentre vigente el Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, un informe en el que describa el avance de las negociaciones para la modificación de dicho contrato, acorde con este DICTAMEN PRELIMINAR.</p>
Medida B.1.	<p>Esta medida debe implementarse inmediatamente después de que se haya notificado la resolución del PLENO.</p>	<p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUPO LOGRA, deberá publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet la versión pública de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que atienda MULTISUR en PUERTO PROGRESO. En dicho sitio de Internet deberá mantener el registro histórico público los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque que publique semanalmente. El acceso público al registro histórico los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque en PUERTO PROGRESO deberá realizarse dentro del plazo de dos meses contados a partir de la notificación de la resolución del PLENO.</p>



025569

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

		A efecto de dar seguimiento, se ordena al GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUPO LOGRA, que presente a esta COMISIÓN, de manera semestral y durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA, las capturas de pantalla de los estados de hechos y los ritmos de descarga publicados semanalmente en su página.
Medida B.2.	Esta medida debe implementarse inmediatamente después de que se haya notificado la resolución del PLENO.	<p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR presentará ante API PROGRESO y la COMISIÓN, en un plazo de tres meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el estudio en el cual se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE tanto en la TERMINAL ESPECIALIZADA como en la TERMINAL PÚBLICA.</p> <p>Para tal efecto, es necesario que se demuestre que el (los) experto(s) encargado(s) de elaborar el estudio sea independiente e imparcial a cualquier empresa que integra el GIE GRUPO LOGRA, así como su capacidad técnica. Dado lo anterior, junto con el estudio realizado el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, deberá entregar ante la COMISIÓN: i) los datos de contacto de quién elabore dicho estudio, y ii) los documentos que acrediten la imparcialidad y capacidad técnica del experto.</p>
		Finalizados los tres meses posteriores al surtimiento de efectos de la notificación de la resolución del PLENO , el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tendrá un mes adicional para presentar la documentación que compruebe que solicitó a API PROGRESO la modificación, con base en el estudio realizado, de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.



VERSIÓN PÚBLICA

Medida C.1.	<p>Esta medida debe implementarse inmediatamente después de que se haya notificado la resolución del PLENO.</p> <p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presentará ante la COMISIÓN dentro de un plazo de un mes contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, así como la memoria completa de cálculo en el que se incluya el procedimiento y la información sobre la cual se calcularon.</p> <p>* Asimismo, el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR y GRUNAPE, presentará ante la COMISIÓN dentro de un plazo de dos meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO, las facturas y contratos que comprueben que ha comenzado a aplicar el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>* El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, proporcionará a la COMISIÓN, dentro del primer trimestre del año siguiente a que surta efectos la notificación de la resolución del PLENO la documentación que compruebe que solicitó ante la SCT el registro de nuevas tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>
--------------------	---

VERSIÓN PÚBLICA

	<p>* En caso de que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, solicite modificaciones posteriores a la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, proporcionará a la COMISIÓN, dentro de un plazo de un mes contado a partir de que solicite la modificación ante la SCT, la documentación que compruebe que la modificación que se solicita es acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>* Las tarifas máximas registradas ante la SCT para la prestación del servicio del MERCADO RELEVANTE se podrán actualizar de forma semestral acorde al índice inflacionario por un factor de ajuste por eficiencia, sin necesidad de presentar la documentación a la COMISIÓN.</p>
--	---

Recomendaciones API PROGRESO	Seguimiento de la recomendación
Recomendación A.1.	* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que presente a esta COMISIÓN un informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.1. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que MULTISUR le solicite la modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos y hasta que entre en vigor el convenio modificadorio que se ordena en la Medida A.2.
Recomendación B.1.	* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO a publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que se atienda en PUERTO PROGRESO y que mantenga en dicha página de Internet un registro histórico público actualizado de los Estados de Hechos

025572

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

	<p>Se recomienda que, dentro del plazo de dos meses a partir de que haya surtido efectos la notificación de la resolución del PLENO API PROGRESO presente un informe respecto a las acciones que realice en atención a la Recomendación B.1.</p> <p>Se recomienda que API PROGRESO presente semestralmente una actualización del informe de acciones en atención a la Recomendación B.1. durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a MULTISUR explotar la TERMINAL ESPECIALIZADA.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>
Recomendación B.2.	<p>* Se recomienda a API PROGRESO que presente ante la COMISIÓN el acuerdo por virtud del cual API PROGRESO aprueba el cambio de los ritmos de descarga del POA. Lo anterior dentro del plazo de un mes contado a partir de que GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, solicite a API PROGRESO la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>
Recomendación C.1.	<p>* La COMISIÓN recomienda a API PROGRESO que en el plazo de un mes contado a partir de que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, presente el proyecto de modificación a la tarifa máxima para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, API PROGRESO presente ante la COMISIÓN las observaciones que realice a dicho proyecto de modificación de la tarifa máxima y la documentación que entregue a SCT respecto a la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por API PROGRESO en seguimiento a la recomendación.</p>

Recomendaciones Propuestas a SCT

Recomendaciones	Seguimiento de la recomendación
Recomendación A.2.	<p>* La COMISIÓN recomienda a SCT que le informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.2. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que API PROGRESO o MULTISUR le informen de la solicitud de modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos en comento y hasta que entre en vigor el convenio modificadorio que se ordena en la Medida A.2.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p>
Recomendación C.2.	<p>* Se recomienda a SCT que presente, ante la COMISIÓN las observaciones y cambios que realice a la propuesta de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA para la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT reciba la solicitud de modificación de tarifas de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA.</p> <p>Asimismo, la COMISIÓN recomienda a SCT que presente ante la COMISIÓN las tarifas máximas para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE que se registren o autoricen como resultado de la solicitud de API PROGRESO y del GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT resuelva sobre el procedimiento de modificación de tarifas máximas.</p> <p>La COMISIÓN podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p> <p style="text-align: right;">R P d G</p>

B
X
J
A



XIII. Resolutivos

Por lo anteriormente expuesto y fundado, con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente DICTAMEN PRELIMINAR, así como 26, 27, 28, fracción XI, 94, fracción III, y 95, de la LFCE; 1, 2 y 105 de las DISPOSICIONES; 1, 4, fracción III, 17, fracciones XVI, XXIII y LI, del ESTATUTO, se emite el presente DICTAMEN PRELIMINAR. Al respecto,

SE ACUERDA

PRIMERO. - Existen elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO y la posible existencia de una barrera a la competencia, por lo cual se proponen medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

SEGUNDO. - Notificar personalmente a las siguientes personas, que forman parte del GIE GRUPO LOGRA: GRUPO LOGRA, MULTISUR y GRUNAPE, el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone medidas correctivas por la posible existencia de barreras a la competencia que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracciones I y V, último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

TERCERO. - Notificar personalmente a API PROGRESO el presente DICTAMEN PRELIMINAR que propone medidas correctivas la posible existencia de una barrera a la competencia que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracciones I y V, último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

CUARTO. - Notificar mediante oficio a la SCT el presente DICTAMEN PRELIMINAR por la posible existencia de una barrera a la competencia que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracciones IV y V, último párrafo, de las DISPOSICIONES.

QUINTO. - Notificar, mediante publicación en el DOF, el extracto de los datos relevantes y de las medidas correctivas propuestas contenidas en el presente DICTAMEN PRELIMINAR a los AGENTES ECONÓMICOS que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas. Asimismo, publicar la versión pública del presente en el sitio de Internet de la COMISIÓN. Lo anterior, para efectos de que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico puedan manifestar en el EXPEDIENTE identificado bajo el número que al rubro se cita lo que a su derecho convenga y ofrecer elementos de convicción que estimen pertinentes dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a aquél al que surta efectos la notificación del presente DICTAMEN PRELIMINAR, conforme a los artículos 94, fracciones III y IV, de la LFCE y 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.



025575

Autoridad Investigadora

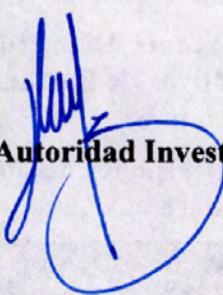
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

SEXTO. - Remitir a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN el EXPEDIENTE a fin de que, una vez emitido y notificado el DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento conforme al artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

Sergio López Rodríguez


Titular de la Autoridad Investigadora

025576



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

XIV. Anexos

XIV.1. Anexo 1: Información que vincula a BRÓKER 1 y BRÓKER 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA

XIV.1.1. José Manuel Diaz Rubio, Juan Manuel Diaz Roche y Gerardo Antonio Diaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, toman decisiones sobre operaciones administrativas y logísticas de BRÓKER 1.

XIV.1.1.1. Juan Manuel Díaz Roche toma las decisiones respecto a los asuntos administrativos de BRÓKER 1, pues la administración de BRÓKER 1 se encuentra en otro país.

XIV.1.1.1.1. Decisiones de Juan Manuel Díaz Roche sobre BRÓKER 1 en el año dos mil doce.

Versión completa de la cadena de correos

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 02/07/12 06:07:31 p. m.

Received 02/07/12 06:07:32 p. m.

Subject Fwd: Corresp. for [REDACTED] *

Pf (sic) atiende estas solicitudes (sic) anexas

Saludos

[REDACTED] *

----- Forwarded message -----

From: [REDACTED] *

Date: Thu, Jun 28, 2012 at 12:13 PM

Subject: Corresp. For [REDACTED] *

To: [REDACTED] *

Dear [REDACTED] *

I hope this finds you and the family quite well.

I attach scans of correspondence received today in our [REDACTED] * Please review and let us know what, if anything, you want us to do in response.



025577

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Many thanks and all best regards.

*

(...)

Attachments

Name _Certification_.txt

Logical Size 143

Certification_.txt

Name [Untitled].pdf

Logical Size 111,131

[Untitled].pdf

Versión traducida

(...)

----- Forwarded message -----
De: [REDACTED] *

Fecha: Martes, Jun 28, 2011 at 12:13 PM *

Asunto: Corresp. For

Para: [REDACTED] *

Estimado [REDACTED] *

Espero que tú y tu familia se encuentren bien.

Adjunto la digitalización electrónica de la correspondencia recibida hoy en nuestra oficina de [REDACTED] *

[REDACTED] Por favor, revisenlos y háganlos saber, si hay algo, quieran que hagamos en respuesta.

Muchas gracias, atentamente.

025578-



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

(...)

Documento adjunto versión inglés

*

r
o
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025579

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
D
al

Documento adjunto versión español

*

J
f
A
8

025580



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

D
el

*



VERSIÓN PÚBLICA

025581

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

16
R
al

J

f
t

✓

BB

025582



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

XIV.1.1.1.2. Decisiones de Juan Manuel Díaz Roche sobre BRÓKER 1 en el año dos mil dieciséis.

Versión completa de la cadena de correos

From: *
To: *
Cc: *

Sent: 09/05/16 07:28:57 p. m.

Received: 09/05/16 07:30:26 p. m.

Subject: Fwd: Address Change on * Stationery (footer); pending wires

POR FAVOR hagan el cambio de dirección que solicitan.
*

Inicio del mensaje reenviado:

De: *
Asunto: FW: Address Change on * Stationery (footer); pending wires
Fecha: 5 de mayo de 2016, 11:58:05 a.m. GMT-5
Para: *
Responder a: *
Hi, *

I am receiving automated notices from your system indicating that my emails are not being delivered and are apparently being sent to spam or junk. Can you unblock * please?

Many thanks. I've sent a few and have received the notices but only today did I take the time to read those notices I had regarded as delivery receipts. I'll need to send those again. I'm trying your gmail address for this re-sending.

All the best,

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025583

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

From: [REDACTED] * Sent:
Thursday, May 05, 2016 12:48 PM

To: [REDACTED] * 'Subject: FW: Address
Change on [REDACTED] Stationery (footer); pending wires Importance: High

Hola, Lupe,

¿Me puedes confirmar buen recibo de mi correo abajo por favor? Recibo avisos del computador del ingeniero que su sistema me está bloqueando y tengo que pedirte o pedirle que me desbloqueen.

Muchas gracias, y saludos,

*

From: [REDACTED] *] Sent:
Thursday, May 05, 2016 9:44 AM To: [REDACTED] * 'Cc:
on [REDACTED] Stationery (footer); pending wires Importance: High 'Subject: Address Change

Good Morning *

When do you think you can make that letterhead change on the [REDACTED] footer? Here are the details again:

Further to the below, we are still getting requests whereby our old office address is showing in the faxes.

Would it be possible to convey to the client in Spanish that the following address should now be used at the foot of the faxes?

*

And can you revert today and update on the pending wires? I'm really getting pressured for some news from you (and me) on this.

Thanks and regards,

*

025584



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

*

From: * [REDACTED] Sent: 05 May 2016
14:05 To: * Cc: Mark Wood Subject: *

Good morning;
Please send to: * 1 page

Regards,

(...)

Attachments

Name NOMPTOCARGA.doc

Logical Size 49,152

NOMPTOCARGA.doc

Name Datos adjuntos sin título 00009.htm

Logical Size 325

Datos adjuntos sin título 00009.htm

Versión traducida

(...)

De: *
Asunto: FW: Cambio de dirección * Papelería (pie de página); asunto pendiente
Fecha: 5 de mayo de 2016, 11:58:03 a.m. GMT-5



025585

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Para: [REDACTED] *
Responder a: [REDACTED]

Hola [REDACTED] *

Estoy recibiendo avisos automáticos de tu sistema indicando que mis correos electrónicos no están siendo entregados y aparentemente están siendo enviados a spam o basura, ¿Podrías desbloquear a [REDACTED] por favor?

Muchas gracias. He enviado varios correos y he recibido los avisos, pero hasta ahora me tomé tiempo para leer estos avisos que tengo relativos a la confirmación de entrega. Necesito enviártelos de nuevo. Usaré tu dirección de Gmail para el reenvío.

Todo lo mejor,

[REDACTED]
*
(...)

De: [REDACTED] *
Enviado: jueves, Mayo 05, 2016 9:44 AM
Para: [REDACTED] *
Cc: [REDACTED] *
Asunto: Cambio de dirección [REDACTED] * Papelería (pie de página); asuntos pendientes
Importancia: Alta

Buen día [REDACTED] *

¿Cuándo crees poder hacer el membrete con el cambio de [REDACTED] * a pie de página? Aquí están los detalles nuevamente:

Además de lo anterior, continuamos recibiendo solicitudes debido a que nuestra antigua dirección de la oficina se muestra en los comunicados electrónicos.

¿Sería posible comunicarle al cliente en español que la dirección de abajo ahora deberá ser utilizada como pie de página en los faxes?

025586



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

¿Podrías revertir hoy y actualizar los comunicados pendientes? Realmente estoy presionado por noticias tuyas (y más) sobre esto.

Gracias y saludos

*

(...)

De: [REDACTED] *

*

Enviado: 05 Mayo 2016 14:05

Para: [REDACTED] *

Cc: Mark Wood

Subject: [REDACTED]

Buenos días:

Por favor mandar a: [REDACTED] * página 1

Saludos,

[REDACTED] *

(...)

Documento adjunto versión inglés

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025587

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Documento adjunto versión español

*

025588



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

XIV.1.1.2. José Manuel Díaz Rubio tiene facultades de representación legal sobre BRÓKER 1.

Documento adjunto versión inglés

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025589

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Documento adjunto versión español

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025590



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Q
N
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
p
d

XIV.1.1.3. Juan Manuel Díaz Roche conoce y decide sobre las finanzas de BRÓKER 1, pues da instrucciones a personal del GIE GRUPO LOGRA para pagar por los servicios secretariales que recibe BRÓKER 1.

Versión completa de la cadena de correos

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 21/10/16 12:01:45 p. m.

Subject RE: * Quarterly Secretarial Invoice for: [REDACTED] * Payables Wire

* te confirmo que el día de hoy se hizo el traspaso
Saludos,

De: [REDACTED] *
Enviado el: jueves, 20 de octubre de 2016 06:41 p.m.
Para: [REDACTED] *
Asunto: Fwd: * Quarterly Secretarial Invoice for: [REDACTED] * Payables Wire

Favor de revisar estos cargos. Es importante que podamos hacer el pago el viernes.

025592



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Saludos

Inicio del mensaje reenviado:

De: [REDACTED] *
Asunto: [REDACTED] Quarterly Secretarial Invoice for [REDACTED] Payables Wire
Fecha: 28 de septiembre de 2016, 11:14:29 a.m. GMT-5
Para: [REDACTED]
Responder a: [REDACTED]

Hi, *

Here is another quarterly invoice from [REDACTED] for the secretarial work we do for you there. [REDACTED] is also concerned about the size of the receivables. Can you organize a wire to [REDACTED] this week for a goodly chunk of those payables, please?

Many thanks and best regards,

*

(...)

Attachments

Name (Alternate Body)

Logical Size 2,557

(Alternate Body)

Versión traducida

(...)

De: [REDACTED] *
Asunto: [REDACTED] Quarterly Secretarial Invoice



025593

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

for: * Payables Wire
Fecha: 28 de septiembre de 2016, 11:14:29 a.m. GMT-5
Para: *
Responder a: *
Hola, *
Aquí hay otra factura trimestral de * para el trabajo de secretaría que hacemos para usted allí. * también está preocupado por el tamaño de las cuentas por cobrar. ¿Puedes organizar un telegrama a * esta semana para una gran parte de esas cuentas por pagar, por favor?
Muchas gracias y mis mejores deseos.
*

(...)

e
B
af

XIV.1.1.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA en México realiza las operaciones de BRÓKER 1 y los controladores del GIE GRUPO LOGRA tienen conocimiento, dado que se les reporta.

XIV.1.1.4.1. Personal del GIE GRUPO LOGRA envía presentación a la junta del consejo de GRUPO LOGRA, que contiene información de BRÓKER 1 y lo reconoce como parte de su división logística.

From *
To *
Cc *
Sent 06/10/14 05:31:30 p. m.

Received 06/10/14 05:42:07 p. m.

Subject Presentación consejo 13 octubre

Estimados consejeros,
Por este medio se les envía la presentación del próximo consejo para que revisen la información a tratar.

025594



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

El archivo está cifrado en un correo posterior les haré llegar la contraseña.
Cualquier duda que tengan, tanto en la forma como en el fondo, no duden en contactarme.
Quedo a la espera de su amable confirmación conforme lo recibieron correctamente.

Saludos,

*

Director Financiero

*

Attachments

Name Presentacion consejo 2014.pdf (sic)

Logical Size 13,539,044

Presentacion consejo 2014.pdf

Documento adjunto

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025595

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

E
P
d

*

J

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

J
X
X

025596



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

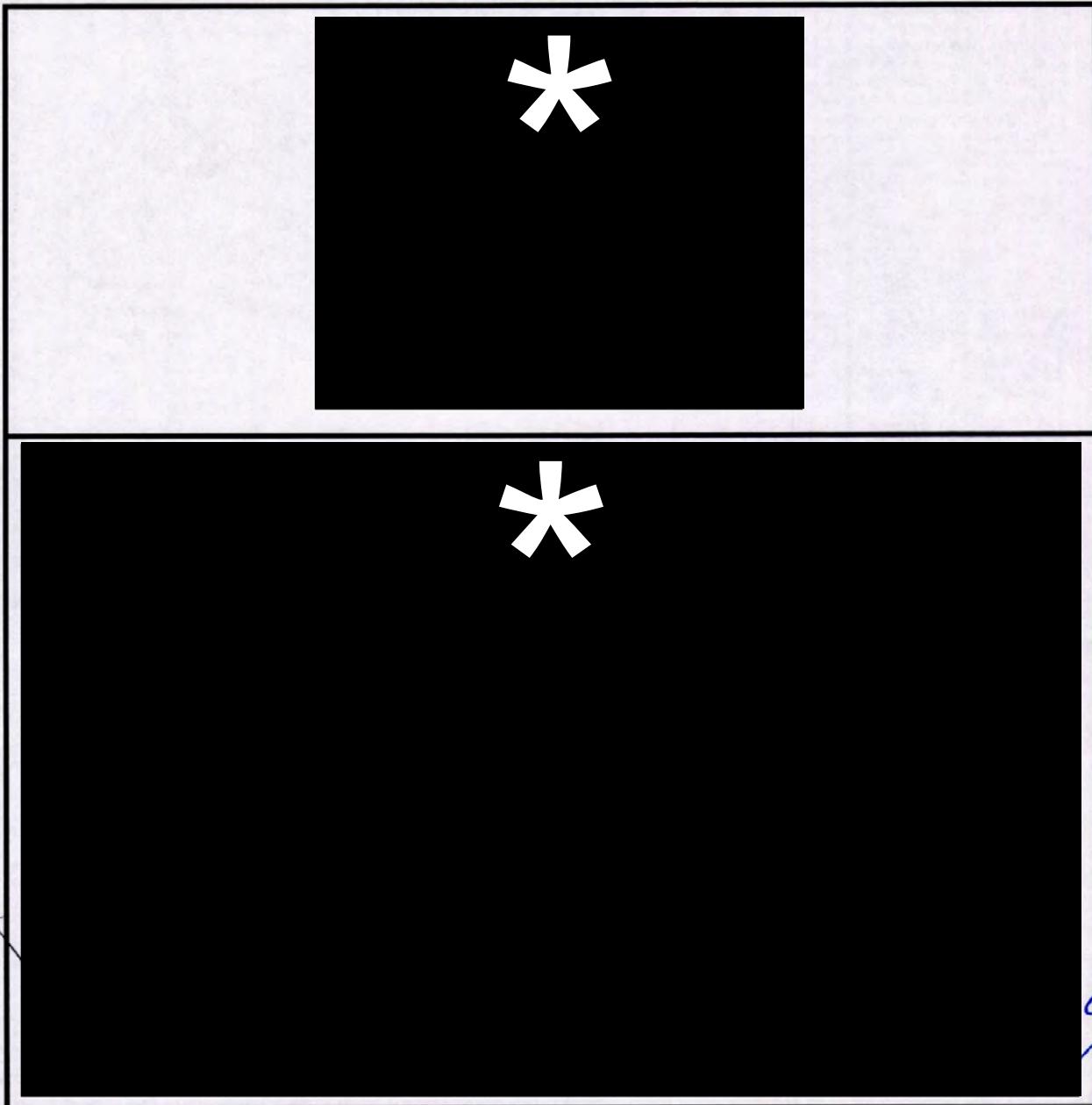
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.1.4.2. Organigrama corporativo donde BRÓKER 1 aparece como parte del GIE GRUPO LOGRA.



*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025597

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.1.4.3. Personal del GIE GRUPO LOGRA presenta a Gerardo Antonio Díaz Roche y a Juan Manuel Díaz Roche reportes mensuales de las comisiones de BRÓKER 1.

From * [REDACTED]

To * [REDACTED]

Sent 03/12/12 04:44:57 p. m.

Received 03/12/12 04:44:00 p. m.

Subject * [REDACTED] nociembre (sic)

Envio reporte mensual de * (sic)
Saludos,

MDEEF. A *
Gerente de Administración y Finanzas.
Grupo Logra.
*

(...)

Attachments

Name * [REDACTED] xlsx

Last Modification Time 03/12/12 04:43:41 p. m.

Logical Size 20,992

COMISIONES ATLANTIC.xlsx

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025598



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.1.4.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA aclaró el saldo a favor del BRÓKER 1 ante el NAVIERO, reportándolo a José Manuel Díaz Rubio.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 27/06/14 11:26:24 a. m.

Received 27/06/14 11:26:24 a. m.

Subject información sobre cómputos de tiempo

R
P.
al
Estimado [REDACTED] *

Por instrucción de C.P. [REDACTED] *, a continuación envío la situación de los cómputos de tiempo:

- De acuerdo a su estado de cuenta enviado con fecha 25/Jun/2014 hay un saldo por demoras de [REDACTED] * que corresponde a 22 barcos.
- El día de hoy se está pagando la cantidad de [REDACTED] * que corresponde a 14 barcos, se adjunta la relación de barcos pagados.
- Hemos solicitado la modificación del cómputo de tiempo de 3 barcos, que hacen un importe de [REDACTED] * al recibir de ustedes la modificación programamos el pago. *
- Estamos conciliando con los proveedores los últimos 5 barcos, que hacen un importe de [REDACTED] * esperamos en un plazo de 10 días haber finalizado esta conciliación.
- Entre estos cinco barcos el Ikan Acapulco V-5892 tiene una demora importante de [REDACTED] * de fecha 15/May/2014, se está conciliando con el Proveedor [REDACTED] * que siempre se atrasa en promedio 2 meses en conciliar ya sea demora o despacho, y 3 barcos corresponden al proveedor [REDACTED] * que también se atrasan en conciliar.

saludos

Attachments

Name [REDACTED] * PDF

Last Modification Time 27/06/14 11:23:56 a. m.

Logical Size 165,078

[REDACTED] * PDF



VERSIÓN PÚBLICA

025599750

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Documento adjunto



XIV.1.1.4.5. Personal del GIE GRUPO LOGRA reporta a Gerardo Antonio Díaz Roche demoras de una empresa que únicamente contrata con BRÓKER 1.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 03/03/09 09:45:36 a. m.

Received 03/03/09 09:42:20 a. m.

Subject RV: ESTADO DE CUENTA DE demoras de [REDACTED]

Estado cuenta demoras y despachos de [REDACTED] *

De: C.P. [REDACTED] *
Enviado el: 2009-03-02 17:37
Para: [REDACTED] *
Asunto: ESTADO DE CUENTA DE demoras de [REDACTED]

025600



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

* [REDACTED] d junto envio estado de cuenta de demoras y despachos de [REDACTED] *

(...)

Attachments

Name * [REDACTED] edo.cta..xls (sic)

Logical Size 25,600

proteinas edo.cta..xls

Documentos adjuntos

*





025601

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

XIV.1.1.4.6. Personal del GIE GRUPO LOGRA reporta a Gerardo Antonio Díaz Roche la negociación de las tarifas de maniobras de una empresa cuando le presta el servicio de intermediación marítima a sus barcos y cuando no.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 08/08/11 12:14:15 p. m.

Received 08/08/11 12:14:00 p. m.

Subject tarifas [REDACTED]

*
La tarifa habitual que se le cobra a [REDACTED] cuando trae barcos internos es de [REDACTED] que al tipo de cambio del día corresponde a [REDACTED] USD.

La tarifa, después de la negociación, para este barco externo se fijó en US\$ [REDACTED] que equivale a \$ [REDACTED]

El t.c. (sic) que se está aplicando es de [REDACTED] pesos.

Saludos,
MDEEF. [REDACTED] *
Gerente de Administración y Finanzas.
Grupo Naviero Peninsular SA de CV.
[REDACTED]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025602



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA conoce información del BRÓKER 1 y atiende operaciones logísticas día a día.

XIV.1.2.1. Seguimiento por parte del personal del GIE GRUPO LOGRA de las operaciones de BRÓKER 1.

XIV.1.2.1.1. Personal del GIE GRUPO LOGRA exige el pago de demoras de BRÓKER 1 a un tercero.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 08/08/13 12:23:58 p. m.

Received 08/08/13 12:23:00 p. m.

Subject RV: formatos de demoras de barcos

[REDACTED] * no hemos recibido el pago de las demoras, se envió la factura no. 583 de [REDACTED] *
favor de indicar cuándo envían el pago, saludos

De [REDACTED] *
Enviado el: Martes, 16 de Abril de 2013 06:40 p.m.
Para [REDACTED] *
Asunto: formatos de demoras de barcos

[REDACTED] * de acuerdo a tu solicitud envió formatos de demoras de barcos ocasionados
por la falta de trámite aduanal, saludos

(...)

Attachments

Name 2335dn_20130416_18281307.pdf
Last Modification Time 16/04/13 06:28:43 p. m.
Logical Size 532,240



025603

Autoridad Investigadora

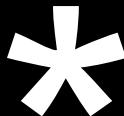
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

2335dn_20130416_18281307.pdf

Documentos adjuntos

*re
PV
af*

XIV.1.2.1.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA revisa los cómputos de tiempo entre BRÓKER 1 y un proveedor de grano.

Versión inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 14/04/16 08:07:05 a. m.

Received 14/04/16 08:07:07 a. m.

Subject RV: Atlantic Ensenada - laytime calcs/despatch invoice

De [REDACTED] *
Enviado el: miércoles, 13 de abril de 2016 03:28 p.m.

025604



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Para: *

CC: *

Asunto: Atlantic Ensenada - laytime calcs/despatch invoice

Dear *

Laytime calcs and despatch invoice attached for MV Atlantic Ensenada. Please confirm and advise payment date.

Thanks,

*

*

Grain Marketing
Ocean Freight Operations

*

*

*

Farmer-owned with
global connections

(...)

Attachments

Name GU1046DD Atlantic Ensenada invoice.pdf

Logical Size 9,733

GU1046DD Atlantic Ensenada invoice.pdf

Name GU1046DD Atlantic Ensenada Owners.pdf

Logical Size 29,002

GU1046DD Atlantic Ensenada Owners.pdf



025605

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Versión español

(...)

De: [REDACTED] *

Enviado el: miércoles, 13 de abril de 2016 03:28 p.m.

Para: [REDACTED] *

CC: [REDACTED]

Asunto: Atlantic Ensenada – computo de tiempo de plancha/factura de despacho

Estimada [REDACTED] *

Los cálculos del tiempo de plancha y las facturas de los despachos se adjuntan para MV Atlantic Ensenada. Por favor confirme y notifique la fecha de pago.

Gracias,

[REDACTED] *

[REDACTED] *

Comercialización de granos

Operación de flete marítimo

[REDACTED] *

(...)

Documentos adjuntos versión inglés

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025606



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Q
F
al

Documentos adjuntos, versión español

*



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

025607

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
T
al

*

025608



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Q
p
al



025609

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

XIV.1.2.1.3. Personal del GIE GRUPO LOGRA elabora facturas de BRÓKER 1 para un proveedor de grano.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 29/08/16 09:29:38 a. m.

Received 29/08/16 09:29:41 a. m.

Subject RE: elaborar factura

* buenos días:
Adjunto factura solicitada.
Saludos,

De: [REDACTED] *
Enviado el: viernes, 26 de agosto de 2016 01:52 p.m.
Para: [REDACTED]
Asunto: elaborar factura

[REDACTED]
favor de elaborar factura de [REDACTED] * para:

[REDACTED]
demoras en puerto de carga en New Orleans LA USA, del MV Atlantic Mexico (sic) V-6200 B/L
01/08/2016
que transportó [REDACTED] * TM de frijol soya y trigo, por la cantidad de [REDACTED]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025610



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

IMG [_x0039_348FB6D-5463-4C1B-AE41-2E38B8FB402E]

Attachments

Name image001.jpg

Logical Size 20,708

image001.jpg

Name escaneo0780.pdf

Logical Size 322,822

escaneo0780.pdf

Documento adjunto versión inglés



Documento adjunto versión español

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025611

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
P
al

P
D
A
V

025612



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.2.1.4. Cotización por parte de personal del GIE GRUPO LOGRA de un seguro marítimo para BRÓKER 1.

Versión completa de la cadena de correos

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 12/08/16 01:33:37 p. m.

Received 12/08/16 01:33:58 p. m.

Subject Charterers Liability Quotations

Dear [REDACTED] * and [REDACTED] *

Attached please find quotations received from:

[REDACTED] *

Both are high quality Clubs that I can recommend.

This quotations are based on a foreign entity as assured ([REDACTED] * [REDACTED] ?). If assured is a Mexican entity, a Mexican Insurance company must be used as fronting. Please review quotations and we can discuss on Monday.

Have a great weekend!

Best Regards,

[REDACTED] *

Attachments

Name Grupo Logra 20160810.pdf

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025613

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Logical Size 384,824

Grupo Logra 20160810.pdf

Name Datos adjuntos sin título 00007.htm

Logical Size 215

Datos adjuntos sin título 00007.htm

Name Application form Charterers Liability AISE v1 2016.pdf

Logical Size 195,865

Application form Charterers Liability AISE v1 2016.pdf

Name Datos adjuntos sin título 00010.htm

Logical Size 215

Datos adjuntos sin título 00010.htm

Name Marine Liability Policy for Charterers (2014).pdf

Logical Size 2,931,159

Marine Liability Policy for Charterers (2014).pdf

Name Datos adjuntos sin título 00013.htm

Logical Size 215

Datos adjuntos sin título 00013.htm

Name * [REDACTED] 2016.pdf

Logical Size 174,941

* [REDACTED] 2016.pdf

Name Datos adjuntos sin título 00016.htm

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025614



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Logical Size 233

Datos adjuntos sin título 00016.htm

Versión traducida

De [REDACTED] *

Para [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Enviado 12/08/16 01:33:37 p. m.

Recibido 12/08/16 01:33:58 p. m.

Asunto Cotización de seguros de fletes

Estimado [REDACTED] * y [REDACTED] *

Adjunto encontrarán las cotizaciones recibidas de:

[REDACTED] *

Ambos son clubes de alta calidad que puedo recomendar.

Estas cotizaciones se basan en una entidad extranjera como asegurada ([REDACTED] * ?) (sic). Si se tiene la certeza de que es una entidad mexicana, se debe utilizar una compañía mexicana de seguros como fachada.

Por favor, revise las citas y podemos discutir el lunes.

Tenga un excelente fin de semana,

Mis mejores deseos,

[REDACTED]

(...)

*Artículo 3, fracción IX,



025615

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Documentos adjuntos versión inglés



yo
de
al

g
f

DK

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025616



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
Q
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025617

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

ro
R
al

R
J
T

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025618

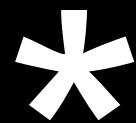


VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



PZ
Q
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025619
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

N
D
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025620



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

N
Q
af

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025621

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
ro
al

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025622



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

N
Q
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025623

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

18
RE
af

025624



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Q
n
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025625
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

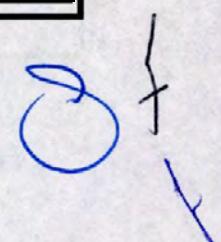
*

R
N
al



*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025626
C380



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Q
P
y

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025627
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
Yo
al

8 f
*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025628



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Q
n
al

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025629

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
yo
al

J

f

O

025630



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
P
al

S
X
N
S



VERSIÓN PÚBLICA

025631

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Documento adjunto versión español



re
o
al

025632



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
P
al

XIV.1.2.1.5. Personal del GIE GRUPO LOGRA da indicaciones a un tercero para transferir dinero a la cuenta bancaria de BRÓKER 1.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 16/02/15 11:28:09 a. m.

Received 16/02/15 11:28:30 a. m.

Subject FW: RV: [REDACTED]

ESTOS SON LOS DATOS PARA LAS TRANSFERENCIAS

g
h
j



025633

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

POR FAVOR ACUSAME DE RECIBIDO Y LA INFORMACION DE DEPOSITO SE LA COPIAS A
* [REDACTED]
Y A MI

SALUDOS
*

De: [REDACTED] *
Fecha: lunes, 16 de febrero de 2015 11:16

Para: [REDACTED] *
[REDACTED]

Asunto: RE: RV: *

estimado [REDACTED]
favor de enviar a la siguiente cuenta, saludos

IMG [511]

De: [REDACTED] *
[REDACTED]
Enviado el: sábado, 14 de febrero de 2015 09:26 a.m.
Para: [REDACTED] *
Asunto: Re: RV: *

*

Antes que nada gusto en saludarte
Anoche estuvimos en una reunión con la gente de [REDACTED] y su fiscalista
Ellos ya tienen el sistema de transara los fondos a tu cuenta.
Por favor ve los correos de abajo y confírmame (sic) que no hay ningún cambio en los datos

Un abrazo
*

De: [REDACTED] *
Fecha: martes, 23 de diciembre de 2014 16:10
Para: [REDACTED] *
< [REDACTED] *
Asunto: RV: *
estimado [REDACTED]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

envió dirección de * saludos
Dirección: *

De: *

Enviado el: martes, 05 de julio de 2011 01:47 p.m.

Para: *

Asunto: *

Adjunto los datos de * como sigue:

CUENTA DE: *

CUENTA NUMERO: *

ABA NUMERO: *

Saludos,

(...)

Attachments

Name image001.png

Logical Size 43,154

[image001.png](#)

Documento anexo versión inglés



Documento anexo versión español



025635

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

XIV.1.2.1.6. Personal del GIE GRUPO LOGRA se encuentra a cargo del seguimiento de depósitos que un tercero realiza a BRÓKER 1, por concepto de una deuda.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 25/02/16 04:23:54 p. m.

Received 25/02/16 04:23:00 p. m.

Subject RE: [REDACTED] * (2/2)

Estimado [REDACTED] *

favor de indicar las cantidades que enviaste a [REDACTED] *
la cantidad que se incremento en el presupuesto fue de usd\$ [REDACTED] *
indícame si tienes algún saldo por enviar.
saludos

De: [REDACTED] *
Enviado el: viernes, 26 de diciembre de 2014 01:51 p.m.
Para: [REDACTED] *
Asunto: FW: [REDACTED] * (2/2)

CON ESTE DEPOSITO ESTAMOS AL DIA CON LO DEPOSITADO

8 ✓

025636



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

IMG [_x0033_C4E3402-95BF-4DE1-9912-2D84DFBAB36A]

Attachments

Name image001.png

Logical Size 112,094

image001.png

Documento anexo



Q
a
d

R
X
OK



025637

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.2.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA realiza operaciones entre BRÓKER 1, el NAVIERO y su representante.

XIV.1.2.2.1. Facturas a BRÓKER 1 por concepto del cálculo de despachos y demoras con saldo a favor de el NAVIERO y su representante.

XIV.1.2.2.1.1. Factura de veintiocho de julio de dos mil diecisésis dirigida a BRÓKER 1.

Versión en inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 28/07/16 05:17:30 p. m.

Received 28/07/16 05:18:58 p. m.

Subject MV ATLANTIC DREAM V6297 / LAYTIME

Msg (sic): 160728-MS1713

Date: Jul 28th, 2016.

To: [REDACTED] *
Fm (sic): [REDACTED] *

Attn: [REDACTED] *
Re: MV ATLANTIC DREAM V6297 / LAYTIME

DEAR [REDACTED]

PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Attachments

Name V6297 *
 * pdf

Logical Size 97,689

V6297 * pdf

Name ATLANTICDREAM6297NOR.pdf

Logical Size 746,434

ATLANTICDREAM6297NOR.pdf

Name ATLANTICDREAM6297SIGNEDSOF.pdf

Logical Size 708,217

ATLANTICDREAM6297SIGNEDSOF.pdf

Name escaneo0217.pdf

Logical Size 670,335

escaneo0217.pdf

Versión español

De *

Para *

Enviado 28/07/16 05:17:30 p. m.

Recibido 28/07/16 05:18:58 p. m.

Asunto MV ATLANTIC DREAM V6297 / LAYTIME

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025639

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Msg (sic): 160728-MS1713

Fecha: Jul 28, 2016.

Para [REDACTED] *

Fm: [REDACTED]

Attn: [REDACTED]

Re: MV ATLANTIC DREAM V6297 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

[REDACTED]
*

Documentos adjuntos versión inglés

[REDACTED]
*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025640

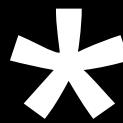


Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. ATLANTIC DREAM - V. 6297

C/P DATE: 24TH JULY 2015

DISPONENT OWNER:
VOYAGE CHARTER:
SHIPPER:
LOADPORT:
LOADERTH:
CARGO:
MASTER:
AGENCY:

WESTWEGO, LA

YELLOW CORN + DDG, IN BULK

LOA: 177,50 M	BEAM: 28,20 M	DWT: 32,257	GRT: 20,218	NRT: 11,367
---------------	---------------	-------------	-------------	-------------

JUNE 15, 2016
SUNDAY

1418	ARRIVED SWPASS PS PILOT ONBOARD / MASTER TENDER NOTICE OF READINESS
1420	ENTERED SOUTHWEST PASS
1428	1612 NORTHBOUND TRANSIT
1612	2316 CHANGED PILOTS
2316	2316 NORTHBOUND TRANSIT
2316	2400 CHANGED PILOTS PASSING NEW ORLEANS

JUNE 26, 2016
MONDAY

0000	0022 NORTHBOUND TRANSIT
0022	TUGS (2) ALONGSIDE
0030	FIRST LINE ASHORE [REDACTED]
0040	NOTICE OF READINESS AWAY IF WE TUGS RELEASED
0100	0130 VESSEL IDEAL IN BERTH AWAITING CARGO HOLD INSPECTIONS
0130	0200 NCB ON BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS
0200	0230 NCB USDOA INSPECTING CARGO HOLD INSPECTIONS
0230	0250 NCB FULLY PASSED ALL HOLDS
0250	0300 USDA INSPECTING CARGO HOLDS
0300	0315 USDA FULLY PASSED ALL HOLDS
0315	0315 BERTH APPNCB-USDA PASSENGER DLVD TO [REDACTED]
0315	0745 WAITING ON ELEVATOR
0745	0750 FIRST GRAIN - COMMENCED LOADING
0750	0800 WAITING ON ELEVATOR
0800	0900 LOADING
0900	0900 NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGED RECEIPT ONLY BY [REDACTED]
0900	1340 LOADING
1340	1345 WAITING ON ELEVATOR
1345	1545 RAIN DELAY
1545	1615 WAITING ON ELEVATOR
1615	2400 LOADING

SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY 1315-1545

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. ATLANTIC DREAM - V. 6297

JUNE 21, 2016

TUESDAY

0000	0630 LOADING
0630	0635 WAITING ON ELEVATOR
0635	0640 LOADING
0640	0645 WAITING ON ELEVATOR
0645	0650 LOADING
0650	0655 WAITING ON ELEVATOR
0655	0700 LOADING
0700	0705 WAITING ON ELEVATOR
0705	0710 LOADING
0710	0715 WAITING ON ELEVATOR
0715	0720 LOADING
0720	0725 DRAFT CHECK
0725	0730 LOADING
0730	1425 LAST GRAIN - COMPLETED LOADING
1425	1430 COMMENCED FUMIGATION - SCB ISSUED CERTIFICATE OF LOADING
1430	1435 MATES RECEIPTS PRESENTED
1435	1440 COMPLETED FUMIGATION
1440	1445 AWAITING BERTH FOR SAILING
1445	1450 PILOTS ON BOARD FOR SAILING
1450	1510 2 TUGS ALONGSIDE
1510	1525 LAST LINE - SAILLED [REDACTED]
1525	1635 TURNED DOWN - TUGS RELEASED
1635	2400 SOUTHBOUND TRANSIT

SHIPPER'S NOTE: NONE

JUNE 22, 2016

WEDNESDAY

0000	0230 SOUTHBOUND TRANSIT
0230	0235 DLOSP - SWPASS PILOT STATION

-----ETA PROGRESO, MEXICO - JUNE 23 @ 1600 HRS-----

PAGE 1 OF 3

PAGE 2 OF 3



025643

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Documentos adjuntos versión español



R
P
al

S

X

D
T

025644



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
P
d

G X
S V



025645

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS
BUQUE MERCANTIL ATLANTIC DREAM- V. 6297
FECHA DE CONTRATO: 24 DE JULIO 2015

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

TRANSPORTISTA:

PUERTO DE CARGA:

WESTWEGO, LA

PUERTO DE ATRAQUE:

*

CARGA:

MAÍZ AMARILLO + GRANOS Y SOLUBLES DE MAÍZ

MÁSTER:

*

AGENCIA:

*

025646



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



R
p
d

XIV.1.2.2.1.2. Factura de veintiocho de julio de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.

Versión inglés

From

*

To

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

Sent 28/07/16 05:07:59 p. m.
Received 28/07/16 05:09:20 p. m.
Subject MV ATLANTIC ENSENADA V6300 / LAYTIME

Msg (sic): 160728-MS1702

Date: Jul 28th, 2016.

To: *

Fm [REDACTED]

Attn: *

Re: MV ATLANTIC ENSENADA V6300 / LAYTIME

DEAR *

PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF
ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

Name V6300 * pdf

Logical Size 105,246

V6300 * .pdf

Name ATLANTICENSENADA6300NORSOF.pdf

Logical Size 844,706

ATLANTICENSENADA6300NORSOF.pdf

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

81

025648



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Name escaneo0222.pdf

Logical Size 880,133

escaneo0222.pdf

Versión español

De [REDACTED] *

Para [REDACTED] *

Enviado 28/07/16 05:07:59 p. m.

Recibido 28/07/16 05:09:20 p. m.

Asunto MV ATLANTIC ENSENADA V6300 / LAYTIME

l
a
d

Msg (sic): 160728-MS1702

Fecha: Jul 28th, 2016.

Para [REDACTED] *

De: [REDACTED]

Attn: MR [REDACTED] *

Re: MV ATLANTIC ENSENADA V6300 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias + mis (sic) mejores deseos

*

Documentos adjuntos versión inglés



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

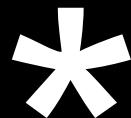
VERSIÓN PÚBLICA

025649
80

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



R
v
al

S

F
T

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025650



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

<p>NEWSHIP INC.</p> <p>PORT LOG / STATEMENT OF FACTS M.V. ATLANTIC ENSENADA – V. 6300</p> <p>C/P DATE: 24TH JULY, 2015</p> <p>DISPONENT OWNER: *</p> <p>VOYAGE CHARTER: *</p> <p>SHIPPER: *</p> <p>LOAD PORT: WESTWEGO, LA.</p> <p>DISCHARGE PORT: *</p> <p>CARGO: YELLOW CORN + SOYBEANS IN BULK</p> <p>MASTER: *</p> <p>AGENCY: *</p> <p>LOA: 185.00 M BEAM: 32.26 M DWT: 58,814 GRT: 39,822 NRT: 18,103</p> <p>JUNE 22, 2016 WEDNESDAY</p> <table border="1"> <tr><td>1400</td><td>ARRIVED SWPSS / PILOT ON BOARD - MASTER TENDERED NOTICE</td></tr> <tr><td>1424</td><td>ENTERED SWPSS</td></tr> <tr><td>1446</td><td>NORTHBOUND TRANSIT</td></tr> <tr><td>1600</td><td>PASSED PILOT POINTS - CHANGED PILOTS</td></tr> <tr><td>2242</td><td>NORTHBOUND TRANSIT</td></tr> <tr><td>2342</td><td>PASSED NEW ORLEANS - CHANGED PILOTS</td></tr> <tr><td>2345</td><td>NORTHBOUND TRANSIT</td></tr> <tr><td>2355</td><td>2400 NORTHBOUND TRANSIT</td></tr> </table> <p>JUNE 23, 2016 THURSDAY</p> <table border="1"> <tr><td>0000</td><td>0012 NORTHBOUND TRANSIT</td></tr> <tr><td>0012</td><td>0012 FIRST LINE ASHORE - *</td></tr> <tr><td>0012</td><td>0012 SHIP'S CREW VESSEL</td></tr> <tr><td>0100</td><td>0100 ALL SECURE - CARGOS RELEASED - FWE</td></tr> <tr><td>0124</td><td>0124 PILOT AWAY</td></tr> <tr><td>0130</td><td>0130 NBC BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS</td></tr> <tr><td>0200</td><td>0200 NBC INSPECTING CARGO HOLDS/CHECKING STABILITY</td></tr> <tr><td>0200</td><td>0200 USDA ON BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS</td></tr> <tr><td>0200</td><td>0215 USDA INSPECTING CARGO HOLDS</td></tr> <tr><td>0215</td><td>0215 USDA PASSED ALL HOLDS</td></tr> <tr><td>0215</td><td>0200 USDA INSPECTING CARGO HOLDS</td></tr> <tr><td>0200</td><td>0200 USDA FULLY PASSED ALL HOLDS</td></tr> <tr><td>0215</td><td>0215 NOTICE OF READINESS DELIVERED TO *</td></tr> <tr><td>0215</td><td>0410 NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGED RECEIPT ONLY</td></tr> <tr><td>0215</td><td>0410 WAITING GRAIN - COMMENCED LOADING</td></tr> <tr><td>0410</td><td>0410 LOADING</td></tr> <tr><td>0410</td><td>0410 SHIPPER'S NOTE: NONE</td></tr> </table> <p>PAGE 1 OF 3</p>	1400	ARRIVED SWPSS / PILOT ON BOARD - MASTER TENDERED NOTICE	1424	ENTERED SWPSS	1446	NORTHBOUND TRANSIT	1600	PASSED PILOT POINTS - CHANGED PILOTS	2242	NORTHBOUND TRANSIT	2342	PASSED NEW ORLEANS - CHANGED PILOTS	2345	NORTHBOUND TRANSIT	2355	2400 NORTHBOUND TRANSIT	0000	0012 NORTHBOUND TRANSIT	0012	0012 FIRST LINE ASHORE - *	0012	0012 SHIP'S CREW VESSEL	0100	0100 ALL SECURE - CARGOS RELEASED - FWE	0124	0124 PILOT AWAY	0130	0130 NBC BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS	0200	0200 NBC INSPECTING CARGO HOLDS/CHECKING STABILITY	0200	0200 USDA ON BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS	0200	0215 USDA INSPECTING CARGO HOLDS	0215	0215 USDA PASSED ALL HOLDS	0215	0200 USDA INSPECTING CARGO HOLDS	0200	0200 USDA FULLY PASSED ALL HOLDS	0215	0215 NOTICE OF READINESS DELIVERED TO *	0215	0410 NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGED RECEIPT ONLY	0215	0410 WAITING GRAIN - COMMENCED LOADING	0410	0410 LOADING	0410	0410 SHIPPER'S NOTE: NONE	<p>PORT LOG / STATEMENT OF FACTS M.V. ATLANTIC ENSENADA – V. 6300</p> <p>JUNE 24, 2016 FRIDAY</p> <table border="1"> <tr><td>0000</td><td>1420 LOADING</td></tr> <tr><td>1420</td><td>1430 WAITING ON ELEVATOR</td></tr> <tr><td>1430</td><td>1435 LOADING</td></tr> <tr><td>1435</td><td>1435 DRAFT CHECK</td></tr> <tr><td>1435</td><td>1440 LOADING</td></tr> <tr><td>1445</td><td>LAST GRAIN - COMPLETED LOADING</td></tr> <tr><td>1745</td><td>COMMENCED FUMIGATION</td></tr> <tr><td>1810</td><td>MATES RECEIPT PRESENTED</td></tr> <tr><td>1810</td><td>COMPLETED FUMIGATION</td></tr> <tr><td>1930</td><td>PILOT ON BOARD</td></tr> <tr><td>1930</td><td>2100 PILOT AWAY</td></tr> <tr><td>1930</td><td>LAST LINE - SAILED</td></tr> <tr><td>2000</td><td>TURNED DOWN - TUGS RELEASED</td></tr> <tr><td>2000</td><td>2000 SOUTHBOUND TRANSIT</td></tr> <tr><td>2000</td><td>SHIPPER'S NOTE: NONE</td></tr> </table> <p>JUNE 25, 2016 SATURDAY</p> <table border="1"> <tr><td>0000</td><td>0252 SOUTHBOUND TRANSIT</td></tr> <tr><td>0352</td><td>0352 BLOSS - SWTASS PS</td></tr> </table> <p>ETA PROGRESO, MEXICO – JUNE 26TH @ 1600 HRS***</p> <p>PAGE 2 OF 3</p>	0000	1420 LOADING	1420	1430 WAITING ON ELEVATOR	1430	1435 LOADING	1435	1435 DRAFT CHECK	1435	1440 LOADING	1445	LAST GRAIN - COMPLETED LOADING	1745	COMMENCED FUMIGATION	1810	MATES RECEIPT PRESENTED	1810	COMPLETED FUMIGATION	1930	PILOT ON BOARD	1930	2100 PILOT AWAY	1930	LAST LINE - SAILED	2000	TURNED DOWN - TUGS RELEASED	2000	2000 SOUTHBOUND TRANSIT	2000	SHIPPER'S NOTE: NONE	0000	0252 SOUTHBOUND TRANSIT	0352	0352 BLOSS - SWTASS PS
1400	ARRIVED SWPSS / PILOT ON BOARD - MASTER TENDERED NOTICE																																																																																				
1424	ENTERED SWPSS																																																																																				
1446	NORTHBOUND TRANSIT																																																																																				
1600	PASSED PILOT POINTS - CHANGED PILOTS																																																																																				
2242	NORTHBOUND TRANSIT																																																																																				
2342	PASSED NEW ORLEANS - CHANGED PILOTS																																																																																				
2345	NORTHBOUND TRANSIT																																																																																				
2355	2400 NORTHBOUND TRANSIT																																																																																				
0000	0012 NORTHBOUND TRANSIT																																																																																				
0012	0012 FIRST LINE ASHORE - *																																																																																				
0012	0012 SHIP'S CREW VESSEL																																																																																				
0100	0100 ALL SECURE - CARGOS RELEASED - FWE																																																																																				
0124	0124 PILOT AWAY																																																																																				
0130	0130 NBC BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS																																																																																				
0200	0200 NBC INSPECTING CARGO HOLDS/CHECKING STABILITY																																																																																				
0200	0200 USDA ON BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS																																																																																				
0200	0215 USDA INSPECTING CARGO HOLDS																																																																																				
0215	0215 USDA PASSED ALL HOLDS																																																																																				
0215	0200 USDA INSPECTING CARGO HOLDS																																																																																				
0200	0200 USDA FULLY PASSED ALL HOLDS																																																																																				
0215	0215 NOTICE OF READINESS DELIVERED TO *																																																																																				
0215	0410 NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGED RECEIPT ONLY																																																																																				
0215	0410 WAITING GRAIN - COMMENCED LOADING																																																																																				
0410	0410 LOADING																																																																																				
0410	0410 SHIPPER'S NOTE: NONE																																																																																				
0000	1420 LOADING																																																																																				
1420	1430 WAITING ON ELEVATOR																																																																																				
1430	1435 LOADING																																																																																				
1435	1435 DRAFT CHECK																																																																																				
1435	1440 LOADING																																																																																				
1445	LAST GRAIN - COMPLETED LOADING																																																																																				
1745	COMMENCED FUMIGATION																																																																																				
1810	MATES RECEIPT PRESENTED																																																																																				
1810	COMPLETED FUMIGATION																																																																																				
1930	PILOT ON BOARD																																																																																				
1930	2100 PILOT AWAY																																																																																				
1930	LAST LINE - SAILED																																																																																				
2000	TURNED DOWN - TUGS RELEASED																																																																																				
2000	2000 SOUTHBOUND TRANSIT																																																																																				
2000	SHIPPER'S NOTE: NONE																																																																																				
0000	0252 SOUTHBOUND TRANSIT																																																																																				
0352	0352 BLOSS - SWTASS PS																																																																																				
<p style="text-align: center;">*</p>	<p style="text-align: center;">*</p>																																																																																				

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. ATLANTIC ENSENADA – V. 6300

BUNKER DELIVERY: "NONE THIS VOYAGE"

BARGE ALONGSIDE:
COMMENCED:
COMPLETED:
BARGE AWAY:

AS PER RECEIPT:

IFOR:	NBBLS:	MTNS:	MTONS:	MTNS:
IFOL:	NBBLS:	MTNS:	MTONS:	MTNS:
MGO:	NBBLS:	MTNS:	MTONS:	MTNS:

LOADED AS PER MATES RECEIPT (S) AND / OR BILL (S) OF LADING:

27,491.100 METRIC TONS OF CORN, IN BULK

9,899.810 METRIC TONS OF SOYBEANS, IN BULK

HATCHWISE STOWAGE (MTONS)

1.	5,082.843	CORN	SLACK
2.	11,287.381	CORN	FULL
3.	9,899.810	SBN	SLACK
4.			EMPTY
5.	11,117.860	CORN	FULL

ARRIVAL CONDITIONS: DEPARTURE CONDITIONS:

HS FUEL:	102.43	MTONS	HS FUEL:	101.43	MTONS
MGO:	132.63	MTONS	MGO:	128.40	MTONS
FWATER:	225	MTONS	FWATER:	220	MTONS

DF: 4.32 M DA: 6.32 M DF: 9.21 M DA: 10.02 M

SUBJECT TO ALL THE TERMS, CONDITIONS, AND ANY ADDENDA TO THE CONTRACTS AND/OR CHARTERS GOVERNING THIS VESSEL.

*

NOTE: COMPLETE OFFICIAL BUNKER TIMES NOT RECEIVED FROM ELEVATOR/SHIPPER AT TIME
STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER*

MASTER'S REMARK:

1. CORTEZ VELASCO ES PERO MARÍA PELÁEZ
2. CORTEZ VELASCO ES PERO MARÍA PELÁEZ
3. NO HAY DEBER DE AGUA, COSTO NO VERA
EN MI CTA. DE MONTEVIDEO

*

V. ATLANTIC ENSENADA
Shipper
OR No.: 390508
GRT.: 39922
MTS.: 18,103
DWT.: 58,814

PAGE 3 OF 3

* Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025651

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



B/M " ATLANTIC ENSENADA " V 6300

Procedencia/Final
Teneja/Tonantzintla

Arribó/Arrived:
Platos/P.O.B.
Aviso/Berthed
Vista/Visión de mercancías en bodega:
L. Platas/Por Proyecto Granizo:
Aviso de Ibarra N.O.R.: Aceptado/accepted:
Caladas/Draft:
Comenzó Descarga/Commenced Discharge:
Terminó Descarga/Finished Discharge:

ESTADO DE HECHOS / STATEMENT OF FACTS

June 26, 2016 Sunday
17:42 hrs. Arribó el buque
Vessel Arrival
19:42 hrs. Atraque del buque en Muelle # 8.
Vessel berthed at Pier # 8.

20:15 hrs. Preparación de Maniobras.
Equipment Preparation (Grabs)
21:55 hrs. Inicio la descarga bodegas 1, 2, 3 y 5
Commenced discharge holds 1, 2, 3 & 5

June 27, 2016 Monday
03:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
06:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5

07:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5

15:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5

23:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5

June 28, 2016 Tuesday
07:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5



B/M	ATLANTIC ENSENADA	V 6300	2
June 28, 2016 Tuesday	07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2 & 5		
	09:15 hrs. Terminación de la bodega #1 Completed discharge hold #1		
	15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel		
	16:00 hrs. Reanuda descarga bodega# 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#2, 3 & 5		
	18:10 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain.		
	22:30 hrs. Reanuda descarga bodega# 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#2, 3 & 5		
	23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel		
June 29, 2016 Wednesday	00:01 hrs. Reanuda descarga bodega# 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#2, 3 & 5 01:30 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain.		
	05:10 hrs. Reanuda descarga bodega# 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#2, 3 & 5		
	07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel		
	08:00 hrs. Reanuda descarga bodega# 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#2, 3 & 5		
	15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel		
	16:00 hrs. Reanuda descarga bodega# 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#2, 3 & 5		
	17:40 hrs. Terminación de la bodega #5 Completed discharge hold #5		
	20:30 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain.		
	22:40 hrs. Reanuda descarga bodega# 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#2, 3 & 5		
	23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel		



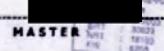
B/M	ATLANTIC ENSENADA	V 6300	3
June 30, 2016 Thursday	00:01 hrs. Reanuda descarga bodega# 2 Resumed discharge hold#2		
	00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#3 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#3 Whil Shore Equipment		
	02:15 hrs. Terminación de la bodega #2 Completed discharge hold #2		
	03:20 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain.		
	05:30 hrs. Reanuda descarga bodega#3 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#3 Whil Shore Equipment		
	07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel		
	08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#3 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#3 Whil Shore Equipment		
	15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel		
	16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#3 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#3 Whil Shore Equipment		
	17:15 hrs. Terminación de la bodega#3 y Terminación de la Descarga. Completed discharge hold#3 & completed discharge.		

VISITA REVISIÓN
Note: All cargo discharged as per B/L and cargo manifest. No cargo remains on board.
Carga wurde entladen, um 4 holds mit 4 ship's cranes and 4 She's strake.

Progresso, Yucatán Mex. June 30, 2016

- NO ANY DELAY LIST OR LADING AGAINST VS IN HER NAME.

- NO CARGAS RETRIBUIDAS EN DIF.



Representative Of The Co.
F-OP-11 Revision



025652



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Documentos adjuntos versión español





025653 SD

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

025654



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS

BUQUE MERCANTIL ATLANTIC ENSENADA- V. 6300

FECHA DE CONTRATO: 24 DE JULIO 2015

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

TRANSPORTISTA:

WESTWEGO, LA

*

PUERTO DE CARGA:

MAÍZ AMARILLO + SOYA

PUERTO DE ATRAQUE:

*

CARGA:

MÁSTER:

AGENCIA:





025655

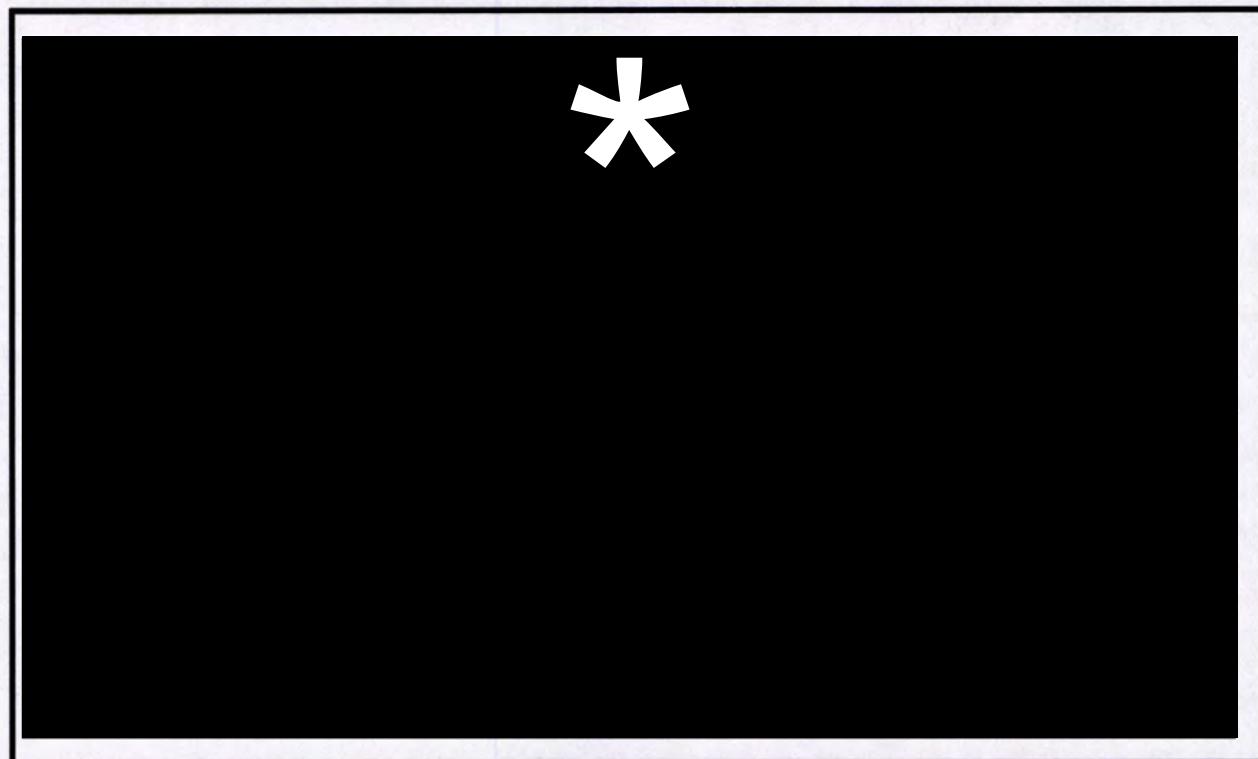
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

*RP
of***XIV.1.2.2.1.3. Factura de nueve de agosto de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.**

Versión inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 09/08/16 05:41:47 p. m.

Received 09/08/16 05:43:20 p. m.

Subject MV ATLANTIC PROGRESS V6315 / LAYTIME

Msg (sic): 160809-MS1738

Date: Ago 9th, 2016.

To: [REDACTED] *

025656



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Fm (sic): * MEXICO

Attn: MR. *

Re: MV ATLANTIC PROGRESS V6315 / LAYTIME

DEAR * *

PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF ACCOUNT
FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

Name V6315 * .pdf

Logical Size 100,546

V6315 * .pdf

Name ATLANTICPROGRESS6315NORSOF.pdf

Logical Size 794,306

ATLANTICPROGRESS6315NORSOF.pdf

Name escaneo0236.pdf

Logical Size 1,240,144

escaneo0236.pdf

Versión español



025657850

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 09/08/16 05:41:47 p. m.

Received 09/08/16 05:43:20 p. m.

Subject MV ATLANTIC PROGRESS V6315 / LAYTIME

Msg (sic): 160809-MS1738

Date: Ago 9th, 2016.

To: [REDACTED] *

Fm (sic): * MEXICO

Attn: [REDACTED] *

Re: MV ATLANTIC PROGRESS V6315 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

[REDACTED]
*

Documentos adjuntos versión inglés

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025658



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
p
al

J
D
X

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025660



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Documentos adjuntos versión español

*

R
P
d

S
X

D



025661

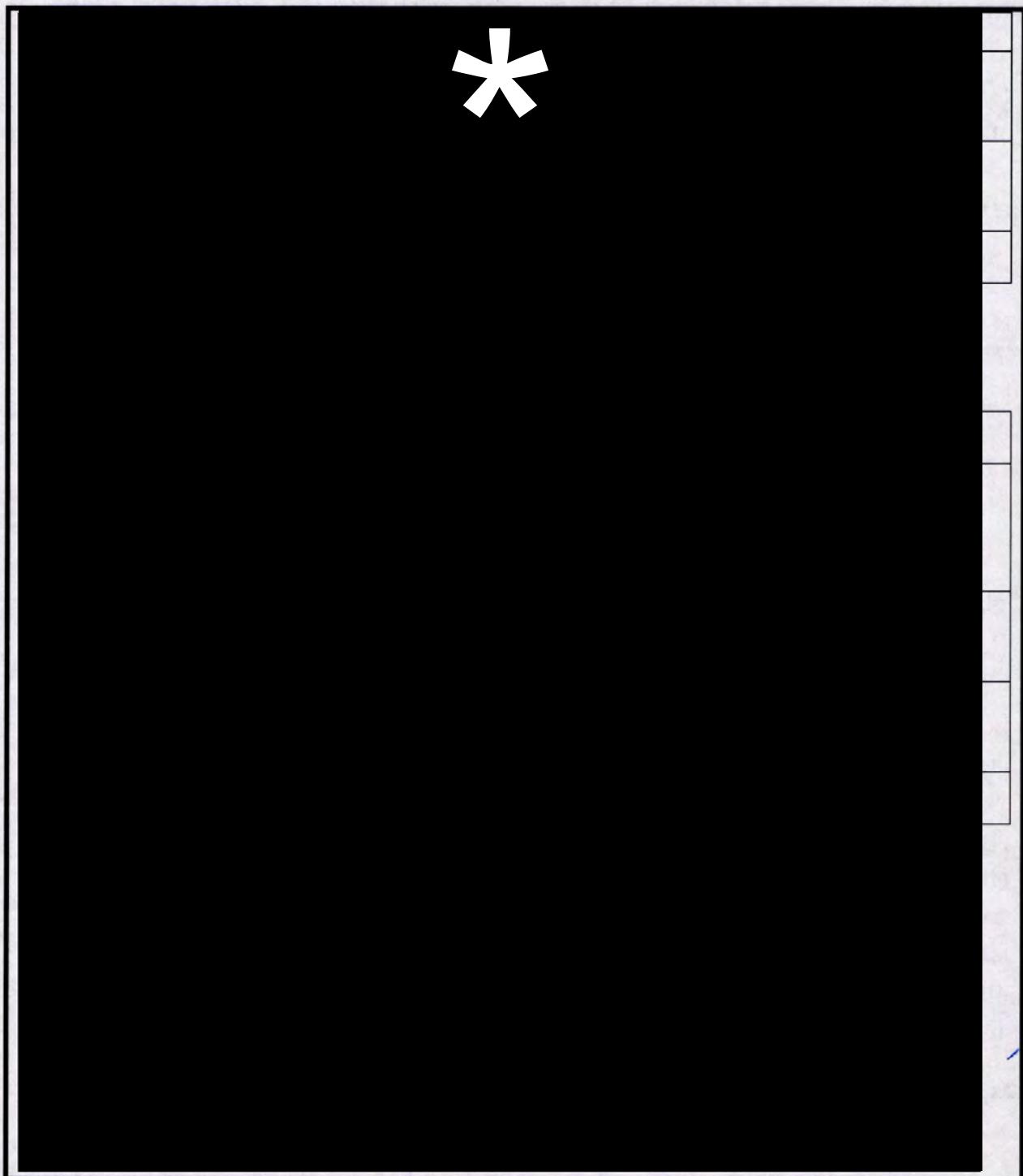
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*



025662



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
P
al

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS

M.V. ATLANTIC PROGRESS - V. 6190

FECHA DE CONTRATO: 24 JULIO 2015

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

TRANSPORTISTA:

PUERTO DE CARGA:

MYRTLE GROVE, LA

PUERTO DE ATRAQUE:

*

CARGA MAÍZ AMARILLO + GRANOS Y SOLUBRES DE MAÍZ, AL POR MAYOR

MÁSTER:

*

AGENCIA:

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025663

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.2.2.1.4. Factura de veintidós de septiembre de dos mil diecisésis dirigida a BRÓKER 1.

Versión inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 22/09/16 05:55:43 p. m.

Received 22/09/16 05:56:38 p. m.

Subject MV ATLANTIC YUCATAN V6324 / LAYTIME

Msg (sic): 160922-MS1751

Date: Sep 22th, 2016.

To: [REDACTED] *
Fm: [REDACTED]
Attn: MR. [REDACTED] *

Re: MV ATLANTIC YUCATAN V6324 / LAYTIME

DEAR [REDACTED] :
PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF
ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

Name escaneo0292.pdf

Logical Size 1,548,675

[escaneo0292.pdf](#)



VERSIÓN PÚBLICA

Name ATLANTICYUCATAN6324NORSOF.pdf

Logical Size 1,130,820

ATLANTICYUCATAN6324NORSOF.pdf

Name V6324 * .pdf

Logical Size 104,248

V6324 * .pdf

Versión español

MV ATLANTIC YUCATAN V6324/LAYTIME

Para [REDACTED] *

De [REDACTED] *

Enviado 22/09/16 05:55:43 p. m.

Recibido 22/09/16 05:56:38 p. m.

Asunto MV ATLANTIC YUCATAN V6324 / LAYTIME

Msg (sic): 160922-MS1751

Fecha: Sep 22th, 2016.

De: [REDACTED] *

Par: [REDACTED]

Attn: MR. [REDACTED] *

Re: MV ATLANTIC YUCATAN V6324 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *



025665

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

*

Documentos adjuntos

*

B/M " ATLANTIC YUCATAN " V 6324

Procedencia/From: NEW ORLEANS, LA., USA.
Tonelaje/Tonnage: 30,100,000 T.M. Corn in Bulk
6,140,370 T.M. Soybeans in Bulk
2,603,235 T.M. D.D.G. in Bulk

Arribó/Arrived: August 26, 2016 at 11:00 hrs.
Pilotos/P.O.B.: August 26, 2016 at 14:00 hrs.
Atracó/Berthed: August 26, 2016 at 15:18 hrs.
Visita/Port Authorities on board: August 26, 2016 at 15:48 hrs.
L. Plaifica/Free Practique Granted: August 26, 2016 at 16:05 hrs.
Aviso de listo/N.O.R.: Aceptado/accepted: August 26, 2016 at 11:11 hrs.
Calados/Drafts: FWD. 09'75m AFT. 09'75m
Comenzó Descarga/Commenced Discharge: August 26, 2016 at 17:20 hrs.
Terminó Descarga/Finished Discharge: September 01, 2016 at 10:50 hrs.

ESTADO DE HECHOS / STATEMENT OF FACTS

Nota: Este buque arribo a Progreso el 26 de Agosto, 2016 a las 11:00 hrs. con la carga fumigada en su totalidad con un tiempo de exposición en Bodegas no. 2 y 4 de 48 hrs. y un tiempo de exposición de la carga en Bodegas 1, 3 y 5 de 84 Hrs.

Remark: This vessel arrived to Progreso on Aug. 26, 2016 at 11:00 hrs. with all cargo totally fumigatedWith a cargo exposure time of 48 hrs. for Cargo holds No. 2 & 4, and a cargo exposure time Of 84 hrs. for cargo holds No. 1, 3 & 5

August 26, 2016 11:00 hrs. Arribo el buque
Friday Vessel Arrival
15:18 hrs. Atrique del buque en Muelle # 7,
 Vessel berthed at Pier # 7.

16:05 hrs. Inicia Inspección Bodegas 2 Y 4
 Inspection starts Holds 2 and 4
16:25 hrs. Termina inspección Bodegas # 2 y 4
 Holds inspection completed 2 and 4

16:30 hrs. Preparación de Maniobras.
 Equipment Preparation (Gangs)
17:20 hrs. Inicio la descarga bodegas # 2 y 4
 Commenced discharge holds# 2 & 4

20:20 hrs. Para descarga por Falta de camiones
 Discharge stopped Lack of Trucks
22:15 hrs. Reanuda descarga
 Resumed discharge

23:30 hrs. Cambio de personal
 Change of personnel



*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025666

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

B/M	ATLANTIC YUCATAN V 6324	2	B/M	ATLANTIC YUCATAN V 6324	3
August 27, 2016 Saturday	00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#2 y 4 Resumed discharge hold#2 & 4 00:55 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 02:30 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 04:10 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 06:20 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 07:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#2 y 4 Resumed discharge hold#2 & 4 09:35 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 12:35 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 15:10 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 15:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#2 Resumed discharge hold#2 16:20 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 17:55 hrs. Reanuda descarga bodega#4 Resumed discharge hold#4 18:15 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 18:30 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 20:40 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 21:20 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge		21:55 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 22:20 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 22:00 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 23:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 00:01 hrs. Falta de camiones Lack of Trucks 00:55 hrs. Reanuda descarga bodega#2 y 4 Resumed discharge hold#2 & 4 04:40 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 07:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#2 Resumed discharge hold#2 09:50 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 10:00 hrs. Inicia Inspección Bodegas 1, 3 Y 5 Inspection starts Hold 1, 3 and 5 10:40 hrs. Termina inspección Bodegas #1, 3 y 5 Hold Inspection completed 1, 3 and 5 10:40 hrs. Inicio la descarga bodegas # 5 Commenced discharge holds#5 15:15 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 15:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#2 y 5 Resumed discharge hold#2 & 5 23:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#2 y 5 Resumed discharge hold#2 & 5 02:30 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain.		
August 28, 2016 Sunday			August 29, 2016 Monday		
August 30, 2016 Monday	05:30 hrs. Reanuda descarga bodega#2 y 5 Resumed discharge hold#2 & 5 06:30 hrs. Para descarga por cambio de maletín #7 al #8 Discharge stopped Shifting Pier #7 al #8 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 4 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#5Whl Shore Equipment 15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 4 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#5Whl Shore Equipment 19:15 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain. 22:20 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 4 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4 00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#5Whl Shore Equipment 01:10 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain 03:00 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge	16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra. Resumed discharge hold#5Whl Shore Equipment 18:00 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain. 23:15 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 4 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4 01:00 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain. 03:00 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 05:30 hrs. Terminación de la bodega #4 Completed discharge hold #4 07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 09:30 hrs. Terminación de la bodega #5 Completed discharge hold #5 10:50 hrs. Terminación de la bodega #2 Completed discharge hold #2 15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1 y 3 Resumed discharge hold#1 & 3 19:40 hrs. Terminación de la bodega #3 Completed discharge hold #3 23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1 Resumed discharge hold#1 07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel			
August 31, 2016 Wednesday			September 01, 2016 Thursday		



025667

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

B/M ATLANTIC YUCATAN V 6324 6
September 01, 2016 08:00 hrs. Recanada descarga bodega#1
Thursday Resumed discharge hold#1

10:50 hrs. Terminacion de la bodega#1 y Terminacion de la Descarga
Completed discharge hold #1 & completed discharge.

Note: All cargo discharged as per B/L and cargo manifest. No cargo remains on board.
Cargo were unloaded fm 5 holds with 4 ship's cranes and 4 ship's grabs.

Progreso, Yucatán Mex. September 01, 2016

*

MASTER

M.V. ATLANTIC YUCATAN
Singapore
C/N No.: 392558
GRT: 55922
M/T: 17,122
D/W: 8,877

*

Rep. Co.
F-OP-11 Revision



No Delay on Ships A/C.
All Cargo Disch on per OBL.

*

H
N
al

*

J

J

J

J

025668



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS M.V. ATLANTIC YUCATAN - V. 6324		PORT LOG / STATEMENT OF FACTS M.V. ATLANTIC YUCATAN - V. 6324	
C/P DATE: 24 TH JULY, 2015		PORT LOG / STATEMENT OF FACTS M.V. ATLANTIC YUCATAN - V. 6324	
DISPONENT OWNER: SHIPPER: LOADPORT: LOADBERTH: CARGO: MASTER: AGENCY:		PORT ALLEN, LA SOYBEANS + YELLOW CORN + DDG IN BULK	
LOA: 185.00 M BEAM: 32.26 M DWT: 55,683 GRT: 30,822 NRT: 18,103			
AUGUST 18, 2016 THURSDAY		ARRIVED SWPASS PILOT STATION /MASTER TENDERED NOTICE OF READYNESS PILOT ON BOARD ENTERED SWPASS NORTHBOUND TRANSIT CHANGED PILOTS NORTHBOUND TRANSIT ARRIVED BOOTHVILLE ANCHORAGE ALL SECURE/PILOT AWAY/E.W.E. VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING USCG SECURITY INSPECTION SECURE USCG INSPECTING VESSEL USCG INSPECTION COMPLETE - USCG DEPARTED VESSEL AT ANCHOR AWAITING PILOT FOR SHIFTING PILOT ON BOARD - RESUME IN BOUND TRANSIT NORTHBOUND TRANSIT ARRIVED BELLE CHASSE ANCHORAGE FOR BUNKERS (NO SPACE UP RIVER ANCHORAGE) - I ANCHORS DOWN - I W.E. VESSEL AT ANCHOR AWAITING CARGO HOLD INSPECTIONS/BUNKERS	
AUGUST 19, 2016 FRIDAY		0600 ARRIVED SWPASS PILOT STATION /MASTER TENDERED NOTICE OF READYNESS PILOT ON BOARD ENTERED SWPASS NORTHBOUND TRANSIT CHANGED PILOTS NORTHBOUND TRANSIT ARRIVED BOOTHVILLE ANCHORAGE ALL SECURE/PILOT AWAY/E.W.E. VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING USCG SECURITY INSPECTION SECURE USCG INSPECTING VESSEL USCG INSPECTION COMPLETE - USCG DEPARTED VESSEL AT ANCHOR AWAITING PILOT FOR SHIFTING PILOT ON BOARD - RESUME IN BOUND TRANSIT NORTHBOUND TRANSIT ARRIVED BELLE CHASSE ANCHORAGE FOR BUNKERS (NO SPACE UP RIVER ANCHORAGE) - I ANCHORS DOWN - I W.E. VESSEL AT ANCHOR AWAITING CARGO HOLD INSPECTIONS/BUNKERS	
AUGUST 20, 2016 SATURDAY		0600 NORTHBOUND TRANSIT CHANGED PILOTS PASSING BURNSIDE 1830 CHANGED PILOTS PASSING PLAQUEMINES NORTHBOUND TRANSIT 1240 ARRIVED BATON ROUGE GENERAL ANCHORAGE - NOTICE OF READYNESS ALL SECURE/PILOT AWAY/W.E. VESSEL IDLE AT ANCHOR AWAITING BERTHING ORDERS SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY 1430-1545	
AUGUST 21, 2016 SUNDAY		0600 1630 VESSEL IDLE AT ANCHOR AWAITING BERTHING ORDERS 1630 PILOT UNBOARD - SHIFTING 1630 1112 HEAVING ANCHORS 1630 1212 PILOT ONBOARD - DEPARTED BATON ROUGE ANCHORAGE 1112 1130 NORTHBOUND TRANSIT 1112 1632 PILOT ONBOARD - BERTHING 1112 1632 ANCHORS AWEIGH - DEPARTED BATON ROUGE ANCHORAGE 1112 1632 NORTHBOUND TRANSIT 1632 1632 PILOT ONBOARD - SHIFTING 1632 1632 FIRST LINE ASHORE - PORT ALLEN 1140 1230 SECURING VESSEL 1230 1640 ALL SECURE IN PORT ALLEN W.E. TUGS RELEASED 1234 1640 VESSEL IN PORT AWAITING COMMENCE LOADING 1640 1640 FIRST GRAIN - COMMENCED LOADING 1440 1540 LOADING 1500 1520 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 1520 1640 STANDBY ACCOUNT RAIN 1440 1640 LOADING 1750 1540 STANDBY ACCOUNT RAIN 1850 2000 LOADING 2000 2010 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 2030 2400 LOADING SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY 1310-1440 / 1525-1640 / 1750-1900	
AUGUST 21, 2016 MONDAY		0600 0245 LOADING 0245 0115 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 0315 0115 LOADING 0415 0445 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 0445 0545 LOADING	
PAGE 1 OF 5		PAGE 2 OF 5	
PORT LOG / STATEMENT OF FACTS M.V. ATLANTIC YUCATAN - V. 6324		PORT LOG / STATEMENT OF FACTS M.V. ATLANTIC YUCATAN - V. 6324	
AUGUST 22, 2016 MONDAY		0645 0915 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 0915 1200 LOADING 1200 1500 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 1500 1530 LOADING 1530 1535 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 1535 1800 LOADING 1800 1845 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 1845 2000 LOADING 2000 2300 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 2300 2340 LOADING 2340 2340 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 2340 2340 LOADING 2340 2400 STANDBY WAIT ON ELEVATOR SHIPPER'S NOTE: NONE	
AUGUST 23, 2016 TUESDAY		0000 0015 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 0015 0745 LOADING 0745 0815 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 0815 1000 LOADING 0930 1015 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 1015 1400 LOADING 1405 1420 STANDBY WAIT ON ELEVATOR 1420 1550 LOADING 1555 1555 STANDBY CHECK 1610 1620 LOADING 1620 1620 LAST GRAIN - COMPLETED LOADING 1620 1715 MATES RECEIPTS PRESENTED 1715 1715 NOT ISSUED CERTIFICATE OF LOADING 1715 1715 GRANDEZ FUMIGATORS/USDA MUST BOARD VESSEL DUE TO AN ISSUE WITH THE FUMIGATION OF THE CARGO 1715 1715 PILOT ON BOARD (SAILING) 1745 1745 COMPLETED FUMIGATION 2015 2015 2 TUOS ALONGSIDE 2040 2040 LAST LINE - SAILED - PORT ALLEN 2050 2050 TURNED DOWN - TUGS RELEASED 2050 2050 SOUTHBOUND TRANSIT 2050 2400 PILOT ON BOARD (SAILING)	
AUGUST 24, 2016 WEDNESDAY		0000 1100 SOUTHBOUND TRANSIT 1100 1100 DIVIDED FUMIGATORS/USDA MUST BOARD VESSEL DUE TO AN ISSUE WITH THE FUMIGATION OF THE CARGO 1100 1212 SOUTHBOUND TRANSIT 1212 1212 ARRIVED BOOTHVILLE ANCHORAGE DUE TO FUMIGATION ISSUE 1212 1212 PILOT ON BOARD (SAILING) 1230 1430 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING ARRIVAL OF FUMIGATION TEAM 1430 1430 USDA/FUMIGATION TEAM ON BOARD 1430 1910 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING COMPLETION OF FUMIGATION 1910 1910 FUMIGATION COMPLETED - USDA/FUMIGATION TEAM DEPARTED VESSEL 1910 2024 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING PILOT FOR SAILING 2024 2024 PILOT ON BOARD (SAILING)	
PAGE 3 OF 5		PAGE 4 OF 5	



025669

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. ATLANTIC YUCATAN – V. 6324

BUNKER DELIVERY: ACCOUNT *

BARGE ALONGSIDE:	151519 TH
COMMENCED:	170019 TH
COMPLETED:	193519 TH
BARGE AWAY:	200019 TH

AS PER RECEIPT:

IFOHS:	NBBLS:	3191.56	MTONS:	500.01
MGO:	NBBLS:	NIL	MTONS:	NIL

LOADED AS PER MATES RECEIPT (S) AND / OR BILL (S) OF LADING:

6,140.70 METRIC TONS OF SOYBEANS, IN BULK
36,160.691 METRIC TONS OF YELLOW CORN, IN BULK
2,603.375 METRIC TONS OF DING, IN BULK

HATCHWISE STOWAGE (MTONS)

1.	9,621.890	YELLOW CORN	FULL
2.	6,140.370	SOYBEANS	SLACK
3.	10,304.806	YELLOW CORN	FULL
4.	2,603.375	DING	SLACK
5.	10,175.809	YELLOW CORN	SLACK

ARRIVAL CONDITIONS:

FUEL HS:	22.78	MTONS	FUEL HS:	522.78	MTONS
LISMO:	448.37	MTONS	FUEL LS:	424.00	MTONS
FWATER:	220	MTONS	FWATER:	191	MTONS

DEPARTURE CONDITIONS:

DF:	3.80 M	DA:	4.65 M	DF:	9.90 M	DA:	10.39 M
-----	--------	-----	--------	-----	--------	-----	---------

SUBJECT TO ALL THE TERMS, CONDITIONS, AND ANY ADDENDA TO THE CONTRACTS AND/OR CHARTERS GOVERNING THIS FREIGHT

* [REDACTED]

NOTE: "COMPLETE OFFICIAL RAIN TIMES NOT RECEIVED FROM ELEVATOR/SHIPPERS AT TIME
STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER"

MASTER'S REMARK: No Delay on Shipp. A/C. CARGO LOADED AS PER
DRAFT SURVEY/SHARE SCALE. *

M.V. ATLANTIC YUCATAN
Anglopac
C/N: 6324
GRT: 30322
NRT: 18158
P/W: 8820

PAGE 5 OF 5

*

[REDACTED]

R
N
al

*

[REDACTED]

G
L

Documentos adjuntos traducción

025670



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



q
n
d

g
b

D
X



VERSIÓN PÚBLICA

025671

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

e
n
al

S

X

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS
BUQUE MERCANTIL ATLANTIC YUCATAN- V. 6324
FECHA DE CONTRATO: 24 DE JULIO, 2015

B
X

025672



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

PORT ALLEN, LA

*

TRANSPORTISTA:

PUERTO DE CARGA:

PUERTO DE ATRAQUE:

CARGA: SOYA + MAÍZ AMARILLO + GRANOS Y SOLUBLES DE MAÍZ

*

MÁSTER:

AGENCIA:

*

R
N
af



VERSIÓN PÚBLICA

025673

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

he
rp
al

R

X

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

DK

025674



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

XIV.1.2.2.1.5. Factura de veintidós de septiembre de dos mil diecisésis dirigida a BRÓKER 1.

Versión en inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 22/09/16 06:07:33 p. m.

Received 22/09/16 06:08:19 p. m.

Subject MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME

Msg (sic): 160922-MS1805

Date: Sep 22th, 2016.

To: [REDACTED] *
Fm ([REDACTED])
Attn: MR [REDACTED] *

Re: MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME

DEAR [REDACTED] *
PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF
ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

Name escaneo0288.pdf

Logical Size 776,251

[escaneo0288.pdf](#)

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025675

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Name FOURNABUCCO6331NORSOF.pdf

Logical Size 1,283,492

FOURNABUCCO6331NORSOF.pdf

Name V6331.pdf

Logical Size 106,903

V6331.pdf

Versión en español

De [REDACTED] *

Para [REDACTED] *

Enviado 22/09/16 06:07:33 p. m.

Recibido 22/09/16 06:08:19 p. m.

Asunto MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME

Msg (sic): 160922-MS1805

Fecha: Sep 22th, 2016.

Par [REDACTED] *

De [REDACTED]

Attn: MR [REDACTED] *

Re: MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

[REDACTED] *

*Artículo 3, fracción IX,

025676



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Documentos adjuntos versión inglés

**B/M " FOUR NABUCCO " V 6331**

Procedencia/From: NEW ORLEANS, LA, USA.
Towage/Towage: 20,417,881 T.M. Corn in Bulk.
3,997,815 T.M. D.O.O. in Bulk.

Arrivo/Arrival:
Pórtico P.O.B. August 26, 2016 at 13:00 hrs.
Arribó-Berthed August 26, 2016 at 14:12 hrs.
Visita/Port Authorities on board:
1. Politics Free Practice Grandad. August 26, 2016 at 15:00 hrs.
Aviso de Invi N.O.R.: Acceptable/Aceptable:
Calidos/Draff: PWT: 20,417,881 T.M. Corn in Bulk.
Comenzó Descarga/Comenzado Discharge:
Terminó Descarga/Terminó Discharge: August 26, 2016 at 17:00 hrs.
August 29, 2016 at 02:10 hrs.

ESTADO DE HECHOS / STATEMENT OF FACTS

August 26, 2016
Friday
14:12 hrs. Arribo del buque en Muelle # 8.
Vessel berthed at Pier #8.
16:00 hrs. Preparación de Maniobra.
Equipment Preparation (Gangs)
17:00 hrs. Inicio la descarga bodega # 1, 3, 4 Y 5.
Comenzó descarga hold# 1, 3 & 5.
20:50 hrs. Para descarga bodega #4 por Fallo de Almaja.
Discharge suspend held # 4 Grabs failure.
23:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

August 27, 2016
Saturday
00:01 hrs. Reinicio descarga bodega#2, 3 y 5. Falla de alarma Hold #4.
Resumed discharge hold#2, 3 & 5. Grabs Failure, Hold #4.
03:15 hrs. Reinicio descarga bodega#4 con Alarma de Multisur.
Resumed Discharge hold # 4 with Multisur Grabs.
07:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
08:10 hrs. Reinicio descarga bodega#2, 3, 4 y 5.
Resumed Discharge hold # 2, 3, 4 & 5.
08:30 hrs. Pasa la alarma de Multisur a la bodega#5 y la Alarma del Buque
a La Bodega #4
Changes grabs MULTISUR to the hold # 5 and the grabs ship
to the hold # 5.



B/M ATLANTIC YUCATAN V 6331
August 27, 2016 11:55 hrs. Para descarga bodega #4 por Falla de Almaja.
Saturday
12:40 hrs. Reinicia descarga bodega#4 con Alarma de Multisur.
Resumed Discharge hold # 4 with Multisur Grabs.

15:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
16:00 hrs. Reinicia descarga bodega#1, 3 y 5.
Resumed Discharge hold # 1, 3 & 5.

23:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

16:00 hrs. Reinicia descarga bodega#1, 2, 3 y 5.
Resumed Discharge hold # 1, 2, 3 & 5.

07:20 hrs. Terminación de la bodega #5
Completed discharge hold #5

07:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

08:00 hrs. Reinicia descarga bodega#1, 2, 4 y 5.
Resumed Discharge hold # 1, 2, 4 & 5

09:10 hrs. Terminación de la bodega #5
Completed discharge hold #5

15:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

17:10 hrs. Terminación de la bodega #1
Completed discharge hold #1

23:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

00:01 hrs. Reinicia descarga bodega#2, 4.
Resumed Discharge hold # 2 & 4

01:00 hrs. Terminación de la bodega #2
Completed discharge hold #2

02:45 hrs. Terminación de la bodega #1. Terminación de la Descarga
Completed discharge hold #1 & completed discharge.

Note: All cargo discharged as per B/L and cargo manifest. No cargo remains on board.
Cargos descargados en 5 holds with 4 ship's cranes and
Operated by Multisur Cranes and Gantry Cranes.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

025677

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



*

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. FOUR NABUCCO - V. 631

C/P DATE: 24TH JULY, 2016

DISPONENT OWNER:
VOYAGE CHARTER:
SHIPPER:
LOADPORT:
LOADBERTH:
CARGO:
MASTER:
AGENCY:

RESERVE LA
YELLOW CORN + DDG IN BULK

LOA: 180.00 M BEAM: 30.00 M DWT: 34,408 GRT: 23,456 NRT: 11,522

AUGUST 15, 2016
MONDAY

2118	ARRIVED SURFACE PILOT ON BOARD - MASTER TENDERED NOTICE OF READINESS/PILOT ONBOARD
2148	ENTERED USPASS
2149	NORTHBOUND TRANSIT
2330	PASSED PILOTOWN - CHANGED PILOTS
2334	NORTHBOUND TRANSIT

AUGUST 16, 2016
TUESDAY

0600	NORTHBOUND TRANSIT
0634	ARRIVED PILOTBOAT FOR USCZ SECURITY BOARDING
0636	ALL SECURE/PILOT AWAY W/E
0642	1606 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING USCZ BOARDING
1006	ESCO ONBOARD
1006	ESCO COMMENCING SECURITY BOARDING
1040	ESCO COMPLETED SECURITY BOARDING/DEPARTED THE VESSEL
1254	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING PILOT FOR SHIFTING
1354	PILOT ONBOARD - SHIFTING
1412	ANCHORS AWEIGH - DEPARTED BOOTHVILLE ANCHOR
1412	NORTHBOUND TRANSIT

AUGUST 17, 2016
WEDNESDAY

0600	0224 ARRIVED GRANDVIEW ANCHOR.
0626	ALL SECURE / W.E.
0842	0715 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING CARGO HOLD INSPECTIONS
0842	0715 NCB ONBOARD FOR HOLD INSPECTION/SEC CHECK STABILITY
0715	0900 ALL HOLDS FULLY PASSED BY NCB/APPROVED STABILITY
0900	1045 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING USDA HOLD INSPECTIONS
1045	1145 USDA ONBOARD FOR HOLD INSPECTIONS
1045	USDA INSPECTING HOLDS

PAGE 1 OF 4

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. FOUR NABUCCO - V. 631

AUGUST 17, 2016
WEDNESDAY

1145	ALL HOLDS FULLY PASSED BY USDA
1300	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
1300	NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGED - RECEIPT ONLY
1300	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
1300	SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1529-1615

AUGUST 18, 2016
THURSDAY

0600	2400 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
	SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1156-1425 / 1755-1820

AUGUST 19, 2016
FRIDAY

0600	2400 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
	SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1239-1415

AUGUST 20, 2016
SATURDAY

0600	2400 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
	SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1306-1425 / 1520-1540 / 1715-1730

AUGUST 21, 2016
SUNDAY

0600	2400 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
	SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1256-1449 / 1715-1810 / 1855-1925

AUGUST 22, 2016
MONDAY

0600	0312 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
0312	0312 PILOT ONBOARD - BERTHING
0342	0342 VESSEL IDLE AT ANCHORAGE - WAITING CLEARANCE OF FOG
0342	0342 TUG ALONGSIDE
0548	0548 VESSEL IDLE AT ANCHORAGE - AWAITING GRANDVIEW
0554	0554 TURNED DOWN TUGS RELEASED
0554	0554 SOUTHBOUND TRANSIT
0554	0554 TUGS ALONGSIDE
0625	0732 VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING
0625	0732 FIRST LINE ASBORT [REDACTED] RESERVE
0612	0612 ALL SECURE PILOT AWAY W/L/TUGS RELEASED
0612	1630 VESSEL IDLE IN BERTH - AWAITING COMMENCE LOADING
1630	1630 FIRST GRAIN - COMMENCED LOADING
1630	1630 LOADING
1645	1645 RAIN DELAY
1645	1645 LOADING
1720	1720 RAIN DELAY
1720	1720 LOADING
1730	1730 RAIN DELAY
1730	1730 LOADING
1750	1750 LOADING
1750	1750 SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1645-1900 / 1930-1950

AUGUST 23, 2016
TUESDAY

0600	0055 LOADING
0600	0055 WAITING ON ELEVATOR
0625	1110 LOADING
1110	1155 WAITING ON ELEVATOR
1155	1525 LOADING

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. FOUR NABUCCO - V. 631

AUGUST 23, 2016
TUESDAY

1535	1825 WAITING ON ELEVATOR
1825	1930 LOADING
1930	2400 WAITING ON ELEVATOR
	SHIPPER'S NOTE: NONE

AUGUST 24, 2016
WEDNESDAY

0600	0655 WAITING ON ELEVATOR
0655	0715 LOADING
0715	0810 WAITING ON ELEVATOR
0810	0940 LOADING
0940	1045 WAIT CHECK
0940	0718 LOADING
0718	PILOT ON BOARD (SAILING)
0718	0800 LOADING
0800	0840 WAITING ON ELEVATOR
0840	0940 LOADING
0940	LAST GRAIN - COMPLETED LOADING
0955	COMMENCED FUMIGATION
1010	COMPLETED FUMIGATION
1045	1045 TURNED DOWN TUGS RELEASED
1045	MATES RECEIPT PRESENTED
1120	1120 2 TUGS ALONGSIDE
1120	1120 LAST LINE - SAILED [REDACTED] RESERVE
1125	1125 TURNED DOWN - TUGS RELEASED
1145	1145 TURNED DOWN - TUGS RELEASED
2210	2210 SWAPSS PS
2210	2210 SWAPSS FRAMENT
2210	2210 BLOOP - SWAPSS PS
	SHIPPER'S NOTE: NONE

-----ETA PROGRESO, MEXICO AUGUST 26TH @ 1300 HRS-----

PAGE 2 OF 4

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025678



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS

M.V. FOUR NABUCCO - V. 6331

BUNKER DELIVERY: *ACCOUNT [REDACTED]

BARGE ALONGSIDE: 1740/17TH
 COMMENCED: 1800/17TH
 COMPLETED: 1826/17TH
 BARGE AWAY: 1840/17TH

AS PER RECEIPT:

IPHS:	NBBLS:	NIL	MTONS:	NIL
MGO:	NBBLS:	149.34	MTONS:	30.00

LOADED AS PER MATES RECEIPT (S) AND / OR BILL (S) OF LADING:

36,477.81 METRIC TONS OF YELLOW CORN, IN BULK.
 3,897.215 METRIC TONS OF SOY, IN BULK.

BATCHWISE STOWAGE (MTONS)

	YELLOW CORN	SLACK
1.	5,855.774	
2.	7,766.774	YELLOW CORN
3.	5,261.45	FULL
4.	7,567.274	SLACK
5.	7,316.829	YELLOW CORN
	FULL	

ARRIVAL CONDITIONS:

HS FUEL:	482.49	MTONS	HS FUEL:	682.49	MTONS
MGO:	47.37	MTONS	MGO:	45.32	MTONS
PWATER:	179	MTONS	PWATER:	141	MTONS

DP:	4.41 M	DA:	6.52 M	DP:	9.95 M	DA:	9.95 M
-----	--------	-----	--------	-----	--------	-----	--------

SUBJECT TO ALL THE TERMS, CONDITIONS, AND ANY ADDENDA TO THE CONTRACTS AND/OR CHARTERS GOVERNING THIS FUTURE.

*

AS SUPPLIED DATA
 NOTE: *COMPLETE OFFICIAL RAIN TIMES NOT RECEIVED FROM ELEVATOR SHIPPERS AT TIME
 STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER*

MASTER'S REMARK:

- NO DELAY'S ON YOUR ACCOUNT.
- CARGO LOADED AT PER SPECIFIC SCALE.

PAGE 4 OF 4

*Artículo 3, fracción IX,



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

025679

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Documentos adjuntos traducidos



R
N
d

J

J
X
J
X

025680



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS

BUQUE MERCANTIL FOUR NABUCCO- V. 6331

FECHA DE CONTRATO: 24 DE JULIO, 2016

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

RESERVE, LA

*

TRANSPORTISTA:

MAÍZ AMARILLO + GRANOS Y SOLUBLES DE MAÍZ

PUERTO DE CARGA:

*

PUERTO DE ATRAQUE:

*

CARGA:

MÁSTER:

AGENCIA:



025681

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

025682



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
N
d

XIV.1.2.2.1.6. Factura de veintitrés de septiembre de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.

Versión inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 23/09/16 12:07:15 p. m.

Received 23/09/16 12:08:03 p. m.

*Artículo 3, fracción IX,

Página 470 de 637

124 y 125 de la LFCE

g
8
v



025683

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Subject MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME * CORRECTION*

Msg (sic): 160923-MS1202

Date: Sep 23th, 2016.

To: *
Fm [REDACTED]

Attn: MR *

Re: MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME * CORRECTION*

DEAR *

PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF
ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

Name escaneo0288.pdf

Logical Size 776,251

escaneo0288.pdf

Name FOURNABUCCO6331NORSOF.pdf

Logical Size 1,283,492

FOURNABUCCO6331NORSOF.pdf

Name V6331.pdf

Logical Size 110,094

V6331.pdf



VERSIÓN PÚBLICA

Versión traducida al español

De [REDACTED] *

Para [REDACTED] *

Enviado 23/09/16 12:07:15 p. m.

Recibido 23/09/16 12:08:03 p. m.

Asunto MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME * CORRECTION*

Msg (sic): 160923-MS1202

Fecha: Sep 23th, 2016.

Para: [REDACTED] *

Fm (s) [REDACTED]

Attn: MR [REDACTED] *

Re: MV FOUR NABUCCO V6331 / LAYTIME * CORRECTION*

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

*

Documentos adjuntos versión inglés

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025686



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. FOUR NABUCCO - V. 6331C/P DATE: 24TH JULY, 2016

DISPONER OWNER:
VOYAGE CHARTER:
SHIPPER:
LOADPORT:
LOADBERTH:
CARGO:
MASTER:
AGENCY:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

LOA	180.00 M	BEAM	30.00 M	DWT	34,408	GRT	23,456	NRT	11,522
-----	----------	------	---------	-----	--------	-----	--------	-----	--------

AUGUST 15, 2016
MONDAY

2118	ARRIVED UPASS PILOT ON BOARD - MASTER TENDERED NOTICE
2118	OF PILOT ONBOARD
2140	ENTERED UPASS
2330	NORTHBOUND TRANSIT
2330	PASSED PILOTTOWN - CHANGED PILOTS
2330	NORTHBOUND TRANSIT

AUGUST 16, 2016
TUESDAY

0000	0024	NORTHBOUND TRANSIT
0024	ARRIVED BOOTHVILLE FOR USCG SECURITY BOARDING	
0042	ALL SECURE/PILOT AWAY W.E.	
0048	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING USCG BOARDING	
0048	USCG BOARDING	
1048	USCG CONDUCTING SECURITY BOARDING	
1048	USCG COMPLETED SECURITY BOARDING/DEPARTED THE VESSEL	
1048	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING PILOT FOR SHIFTING	
1354	PILOT ONBOARD - SHIFTING	
1412	ANCHORS AWAY/EH - DEPARTED BOOTHVILLE ANCHOR	
1412	NORTHBOUND TRANSIT	

AUGUST 17, 2016
WEDNESDAY

0000	0224	ARRIVED GRANDVIEW ANCHOR
0224	ALL SECURE/ P.W.E.	
0242	ALO TAWAY	
0242	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING CARGO HOLD INSPECTIONS	
0242	NCB INSPECTING CARGO HOLDS/NCB CHECK STABILITY	
0715	0900	NCB INSPECTING CARGO HOLDS/NCB CHECKING STABILITY
0900	1045	ANCHORS AWAY/EH - BY NCB APPROVED STABILITY
1045	1245	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING USDA HOLD INSPECTIONS
1245	1445	USDA ONBOARD FOR HOLD INSPECTIONS

PAGE 1 OF 4

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. FOUR NABUCCO - V. 6331

AUGUST 17, 2016
WEDNESDAY

1145	1145	ALL BOATS FULLY PASSED BY USDA
1300	1300	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
1300	1300	BERTH APPROXIMATELY PASSES NORA BLVD TO [REDACTED] RESERVE
1300	1300	NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGED RECEIPT ONLY
1300	2400	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
		SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1520-1615

AUGUST 18, 2016
THURSDAY

0600	2400	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
		SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1156-1425 / 1755-1820

AUGUST 19, 2016
FRIDAY

0600	2400	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
		SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1200-1415

AUGUST 20, 2016
SATURDAY

0600	2400	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
		SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1300-1425 / 1520-1540 / 1715-1730

AUGUST 21, 2016
SUNDAY

0600	2400	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
		SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1258-1410 / 1715-1810 / 1855-1925

AUGUST 22, 2016
MONDAY

0600	0312	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
0312	0312	PILOT ONBOARD - BERTHING
0312	0342	VESSEL IDLE AT ANCHORAGE - WAITING CLEARANCE OF FOG
0342	0342	TUG ALONGSIDE
0342	0348	VESSEL IDLE AT ANCHORAGE - WAITING CLEARANCE OF FOG
0348	0348	PILOT ONBOARD - DEPARTED GRANDVIEW
0348	0354	TURNED DOWN/TUGS RELEASED
0354	0356	SOUTHBOUND TRANSIT
0356	0358	TUGS ALONGSIDE
0358	0732	APPROACHING LOAD BERTH
0732	0732	PILOT ONBOARD - BERTHING
0732	0732	ALL SECURE/PILOT AWAY/E.TUGS RELEASED
0812	1348	VESSEL IDLE IN BERTH - AWAITING COMMENCE LOADING
1030	1645	FIRST GRAIN - COMMENCED LOADING
1645	1645	LOADING
1645	1900	RAIN DELAY
1900	1900	LOADING
1900	1950	RAIN DELAY
1950	2400	LOADING
		SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1645-1900 / 1950-1955

AUGUST 23, 2016
TUESDAY

0600	0600	LOADING
0605	0625	WAITING ON ELEVATOR
0625	1110	LOADING
1110	1155	WAITING ON ELEVATOR
1155	1525	LOADING

PAGE 2 OF 4

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. FOUR NABUCCO - V. 6331

AUGUST 23, 2016
TUESDAY

1525	1825	WAITING ON ELEVATOR
1825	1930	LOADING
1930	2400	WAITING ON ELEVATOR
		SHIPPER'S NOTE: NONE

AUGUST 24, 2016
WEDNESDAY

0600	0600	WAITING ON ELEVATOR
0605	0615	LOADING
0615	0618	WAITING ON ELEVATOR
0618	0640	LOADING
0640	0650	DRAFT CHECK
0650	0718	LOADING
0718	0800	PILOT ON BOARD (SAILING)
0800	0840	LOADING
0840	0940	WAITING ON ELEVATOR
0940	0940	LOADING
0940	0940	LAST GRAIN - COMPLETED LOADING
0940	0940	CONTINUATION OF LOADING
0940	1610	COMPLETED FUMIGATION
1610	1645	NCB ISSUED CERTIFICATE OF LOADING
1645	1645	MATES RECEIPT PRESENTED
1645	1730	2 TUGS ALONGSIDE
1730	1735	LOADING LINE - SAILED [REDACTED] RESERVE
1735	1735	TURNING DOWN/TUGS RELEASED
1735	2310	SOUTHBOUND TRANSIT
2310	2310	BLOSP - SWPASS P/S
		SHIPPER'S NOTE: NONE

*****ETA PROGRESO, MEXICO AUGUST 24TH @ 1300 HRS*****

PAGE 3 OF 4



025687

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. FOUR NABUCO - V. 6331

BUNKER DELIVERY: "ACCOUNT" *

BARGE ALONGSIDE: 1548/17TH
COMMENCED: 1500/17TH
COMPLETED: 1526/17TH
BARGE AWAY: 1548/17TH

AS PER RECEIPT:

IFOHS:	NBBLS:	NIL	MTONS:	NIL
MGO:	NBBLS:	149.34	MTONS:	26.90

LOADED AS PER MATES RECEIPT (S) AND / OR BILL (S) OF LADING:

38,417.881 METRIC TONS OF YELLOW CORN, IN BULK
3,997.815 METRIC TONS OF DDG, IN BULK

HATCHWISE STOWAGE (MTONS)

1.	8,885.794	YELLOW CORN	SLACK
2.	7,768.774	YELLOW CORN	FULL
3.	3,997.815	DDG	SLACK
4.	7,547.274	YELLOW CORN	SLACK
5.	7,216.839	YELLOW CORN	FULL

ARRIVAL CONDITIONS: DEPARTURE CONDITIONS:

HS FUEL:	482.69	MTONS	HS FUEL:	482.69	MTONS
MGO:	67.37	MTONS	MGO:	65.32	MTONS
PWATER:	176	MTONS	PWATER:	141	MTONS

DP: 4.41 M DA: 6.52 M DP: 9.95 M DA: 9.95 M

SUBJECT TO ALL THE TERMS, CONDITIONS, AND ANY ADDENDA TO THE CONTRACTS AND/OR CHARTERS GOVERNING THIS FREIGHT

* [REDACTED]

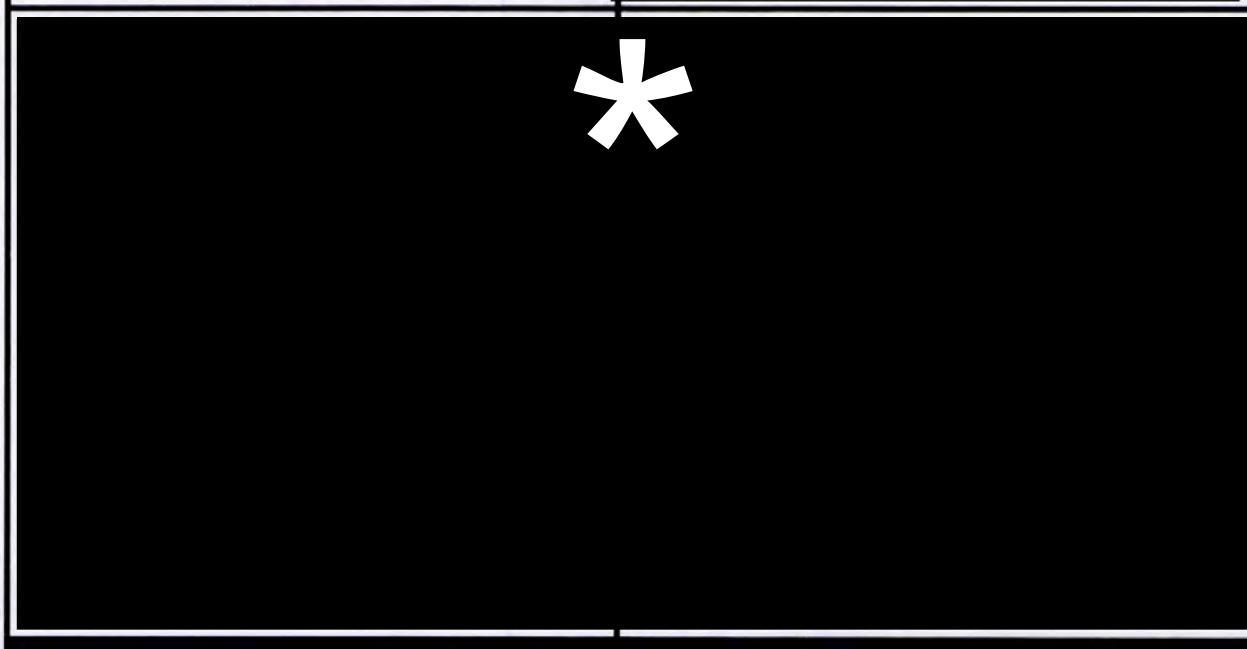
NUEVOS CUMPLIMIENTOS EN EL ESTADO DE MÉJICO PARA LA VERIFICACIÓN DE LOS VARIOS SHIPMENTS AL TIEMPO
STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER

MASTER'S REMARK:
- NO DELAYS ON Vessel ACCOUNT.
- CAMO LÓDRO AT PORT SCALE.

*

[Redacted Seal]

PÁGINA 4 DE 4



Documentos adjuntos versión español

025688



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
P
al



025589

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS

BUQUE MERCANTIL FOUR NABUCCO- V. 6331

FECHA DE CONTRATO: 24 DE JULIO, 2016

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

TRANSPORTISTA:

PUERTO DE CARGA:

RESERVE, LA

*

PUERTO DE ATRAQUE:

MAÍZ AMARILLO + GRANOS Y SOLUBLES DE MAÍZ

*

CARGA:

MÁSTER:

AGENCIA:

*

R
o
yal

J
8
x
v

025690



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
R
al



025691

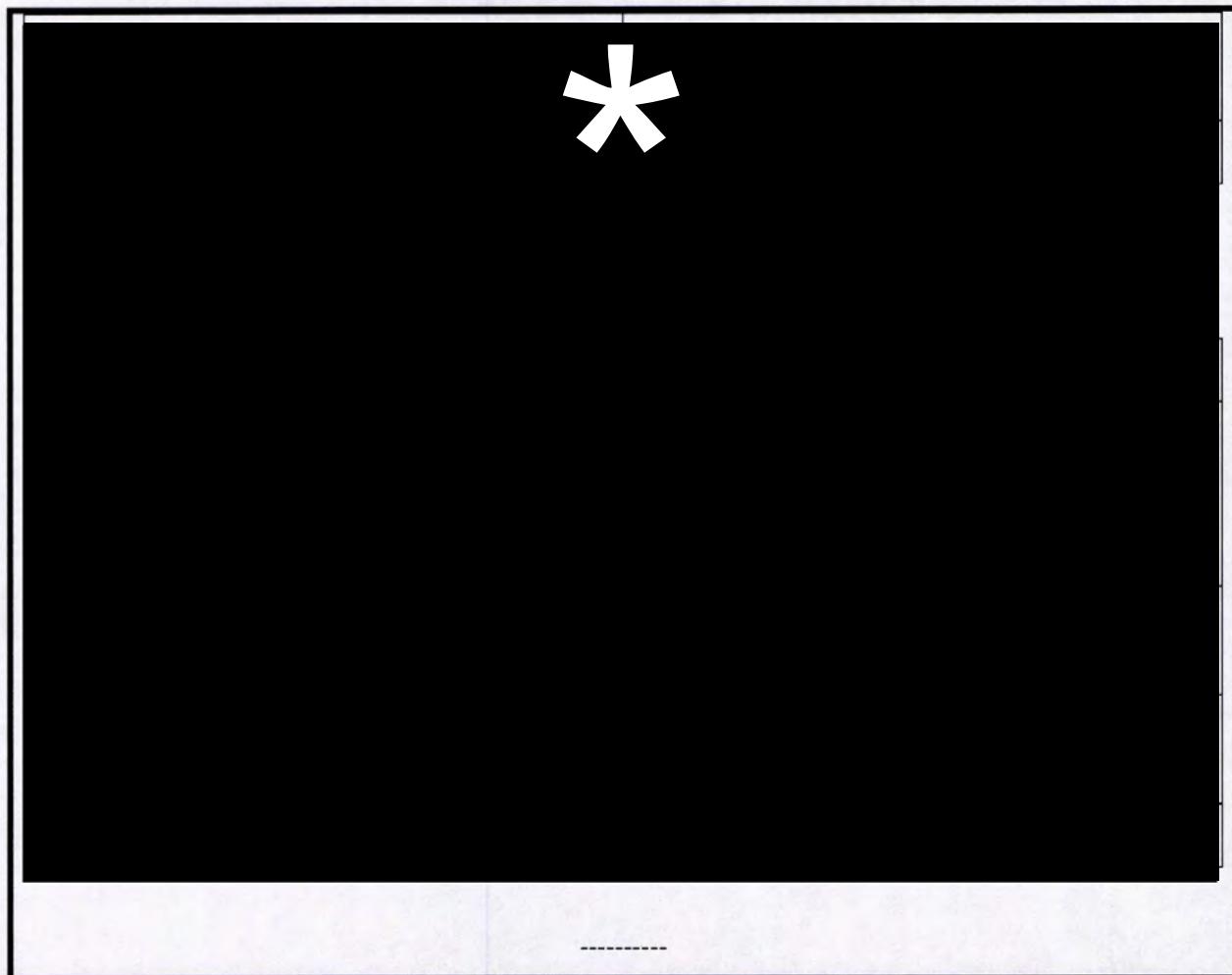
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*



e
n
al

XIV.1.2.2.1.7. Factura de cuatro de octubre de dos mil dieciséis dirigido a BRÓKER 1.

Versión en inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 04/10/16 10:30:29 a. m.

Received 04/10/16 10:31:55 a. m.

*Artículo 3, fracción IX,

025692



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Subject MV ATLANTIC MEXICO V6237 / LAYTIME

Msg (sic): 161004-MS1027

Date: Oct 4th, 2016.

To: *
Fm [REDACTED]

Attn: MR * [REDACTED]

Re: MV ATLANTIC MEXICO V6237 / LAYTIME

DEAR *

PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF
ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

Name escaneo0308.pdf

Logical Size 707,723

escaneo0308.pdf

Name ATLANTICMEXICOV6237NORSOF.pdf

Logical Size 1,156,796

ATLANTICMEXICOV6237NORSOF.pdf

Name V6237
* pdf

Logical Size 93,498



025693

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

V6237 * pdf

Versión traducida al español

De [REDACTED] *

Para [REDACTED] *

Enviado 04/10/16 10:30:29 a. m.

Recibido 04/10/16 10:31:55 a. m.

Asunto MV ATLANTIC MEXICO V6237 / LAYTIME

Msg (sic): 161004-MS1027

Fecha: Oct 4th, 2016.

Para [REDACTED] *

De: [REDACTED]

Attn: MR [REDACTED] *

Re: MV ATLANTIC MEXICO V6237 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

*

Documentos adjuntos versión inglés

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025694

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



B/M " ATLANTIC MEXICO V 6237 "

Procedencia/From
Toma/Loading
NEW ORLEANS, LA, USA.
37,399.782 T.M. Soybeans in Bulk.Arribó/Arrived:
Fondeado/Anchored:
Paseo P.D.B.
Arzón/Berthed
Visita/Port Auditorios on board:
1. Practic-Free Practique Gratuito:
Aviso de Inst. N.O.R.: Aceptado/Accepted:
Calados/Drafts:
Comenzó Descarga/Commenced Discharge:
Terminó Descarga/Finished Discharge:
September 03, 2016 at 13:00 hrs.
September 03, 2016 at 13:12 hrs.
September 03, 2016 at 19:24 hrs.
September 03, 2016 at 21:12 hrs.
September 03, 2016 at 21:10 hrs.
September 03, 2016 at 21:25 hrs.
September 03, 2016 at 13:00 hrs.
FWD. 09'75m. AFT. 09'75m.
September 03, 2016 at 22:10 hrs.
September 03, 2016 at 21:25 hrs.

ESTADO DE HECHOS / STATEMENT OF FACTS

September 03, 2016 13:00 hrs. Arribó al Puerto
Saturday Vessel Arrival
13:12 hrs. Fondeó el Buque
Vessel Anchored

21:12 hrs. Atracó del buque en Muelle # 8.
Vessel berthed at Pier # 8.

21:25 hrs. Preparación de Maniobras.
Equipment Preparation (Gangs)

22:30 hrs. Inicia la descarga bodega # 1, 2, 4 y 5
Commenced discharge hold# 1, 2, 4 & 5

23:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

September 04, 2016 00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5
Sunday Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5
07:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5
07:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5
15:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5
17:40 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia.
Discharge stopped Close Holds due to rain.

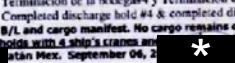


B/M	ATLANTIC MEXICO V 6237	02
September 04, 2016 Sunday	18:50 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5 23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
September 05, 2016 Monday	00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5 07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
	08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5 15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
	16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5 23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
September 06, 2016 Tuesday	00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5 07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
	08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 4 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 4 & 5 09:10 hrs. Terminación de la bodega #5 Completed discharge hold #5	
	15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 19:05 hrs. Terminación de la bodega #2 Completed discharge hold #2	
	19:40 hrs. Terminación de la bodega #1 Completed discharge hold #1 21:25 hrs. Terminación de la bodega#4 y Terminación de la Descarga. Completed discharge hold #4 & completed discharge.	

Note: All cargo discharged as per B/L and cargo manifest. No cargo remains on board.
Cargas fueron descargadas conforme al B/L y manifest de carga. No quedan cargas en el barco.

* Cargas fueron descargadas en 4 horas con 4 grúas del puerto de Mérida, Yucatán Mex. September 06, 2016

MASTER





02569530

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. ATLANTIC MEXICO – V. 6237C/P DATE: 02ND FEBRUARY, 2016DISPONENT OWNER:
VOYAGE CHARTER:
SHIPPER:
LOADPORT:
LOADBERTH:
CARGO:
MASTER:
AGENCY:MYRTLE GROVE, LA
SOYBEANS IN BULK

LOA: 189.99 M BEAM: 32.26 M DWT: 56,697 GRT: 33,010 NRT: 19,270

AUGUST 29, 2016	1648	ARRIVED SWAPSS PILOT STATION
MONDAY	1648	PILOT ONBOARD - MASTER TENDERED NOTICE OF READINESS
	1800	ENTERED SOUTHWEST PASS
	1920	NORTHBOUND TRANSIT
	2115	CHANGED PILOTS PASSING HOLLOWTOWN
	2115	NORTHBOUND TRANSIT
	2400	NORTHBOUND TRANSIT
AUGUST 30, 2016	0900	NORTHBOUND TRANSIT
TUESDAY	0945	ARRIVED DAYANT ANCHORAGE
	0945	ALL SECURED AND AWAY TO CLEAR
	0945	ANCHORED - COMMENCED MATING CARGO HOLD INSPECTIONS
	0945	NCB ON BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS
	0945	NCB INSPECTING CARGO HOLDS
	0945	NCB FULLY PASSED ALL HOLDS-APPROVED STABILITY/USDA ONBOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS
	0945	USDA APPROVED CARGO HOLD INSPECTIONS
	0945	USDA FULLY PASSED ALL HOLDS
	0945	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
	0945	BERTH APPROVED/USDA PASSES/NOTICE OF READINESS DATED 0945
	0945	NOTICE OF READINESS ACCEPTED
	0945	VESSEL IDLE AT ANCHOR - AWAITING BERTHING ORDERS
	0945	SHIPPER'S NOTE: NONE
AUGUST 31, 2016	0900	VESSEL IDLE AT ANCHORAGE - AWAITING BERTHING ORDERS
WEDNESDAY	1106	LEFT ONBOARD - BERTHING
	1106	VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTH TO CLEAR
	1227	ANCHORS AWAY - DEPARTED DAYANT
	1227	NORTHBOUND TRANSIT
	1315	TUGS (2) ALONSIDE

PAGE 1 OF 3

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. ATLANTIC MEXICO – V. 6237

AUGUST 31, 2016	1342	FIRST LINE ASHORE [REDACTED] MYRTLE GROVE
WEDNESDAY	1412	SECURING VESSEL
	1412	ALL SECURE - TUGS RELEASED - PILOT AWAY - F.W.E.
	1412	WAITING ON ELEVATOR
	1445	FIRST LINE DOWN - COMMENCED LOADING
	1445	LOADING
	1445	SHIPPER'S NOTE: NONE
SEPTEMBER 01, 2016	0000	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
THURSDAY	0010	LOADING
	0010	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	0020	LOADING
	0030	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	0040	LOADING
	0050	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	0050	LOADING
	1015	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	1115	LOADING
	1115	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	1145	LOADING
	1215	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	1245	LOADING
	1315	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	1345	LOADING
	1345	STANDBY WAIT ON ELEVATOR
	1345	LOADING
	1715	DRAFT CHECK
	1725	LOADING
	1725	PILLOW ONBOARD - SAILING/COMMENCED FUMIGATION
	1800	VESSEL IDLE IN BERTH AWAITING CARGO DOCUMENTS
	1800	MATES RECEIPT ONBOARD
	1800	NCB ISSUED CERTIFICATE OF LOADING/COMPLETED FUMIGATION
	1800	TUGS (2) ALONSIDE
	1800	LAST LINE ASHORE - SAILED [REDACTED] MYRTLE GROVE
	1830	TURNED DOWN - TUGS RELEASED
	1830	SOUTHBOUND TRANSIT
	1830	SHIPPER'S NOTE: NONE
SEPTEMBER 02, 2016	0110	SOUTHBOUND TRANSIT
FRIDAY	0110	DISOP SWPSS PILOT STATION

***** ETA BASIS PROGRESO , MEXICO 03RD SEPTEMBER 2016 - 1200 HRS *****

PAGE 2 OF 3

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. ATLANTIC MEXICO – V. 6237

BUNKER DELIVERY: "NONE THIS VOYAGE"

BARGE ALONGSIDE:
COMMENCED:
COMPLETED:
BARGE AWAY:

AS PER RECEIPT:				
(TONS)	NBBLS	MTNS	MTNS	MTNS
(MCG)	NBBLS	MTNS	MTNS	MTNS

LOADED AS PER MATES RECEIPT (S) AND / OR BILL (S) OF LADING:

37,396.782 METRIC TONS YELLOW SOYBEANS, IN BULK

HATCHWISE STOCKAGE (MTONS)		
1.	8208.727	SBN
2.	11381.874	SBN
3.	57	SBN
4.	11381.874	SBN
5.	6427.306	SBN

ARRIVAL CONDITIONS:		DEPARTURE CONDITIONS:					
FUEL HS:	237.08	MTONS	FUEL HS:	237.08	MTONS		
LSMGO:	162.27	MTONS	LSMGO:	151.47	MTONS		
FWATER:	126	MTONS	FWATER:	113.00	MTONS		
DR:	4.37 M	DAI:	6.98 M	DF:	10.26 M	DAI:	10.57 M

SUBJECT TO ALL THE TERMS, CONDITIONS, AND ANY ADDENDA TO THE CONTRACTS AND/OR CHARTERS GOVERNING THIS FUTURE:

*

NOTE: "COMPLETE OFFICIAL BALTIC TIMES NOT RECEIVED FROM ELEVATOR SHIPPERS AT TIME STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER"

MASTER'S REMARK:

M.V. ATLANTIC MEXICO
REGISTRO MARITIMO
Nº 6237
2016
PROGRESO
MÉXICO

025696



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Q
p
al

Documentos adjuntos versión español

*

g
S
T



025697
0250

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
P
al

J

L
J

B

025698



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS
BUQUE MERCANTIL ATLANTIC MEXICO- V. 6237
FECHA DE CONTRATO: 2 DE FEBRERO, 2016

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

TRANSPORTISTA:

MRYTLE GROVE, LA

*

PUERTO DE CARGA:

SOYA AL POR MAYOR

*

PUERTO DE ATRAQUE:

CARGA:

MÁSTER:

AGENCIA:

*

*

J H



025699

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
y
al

S

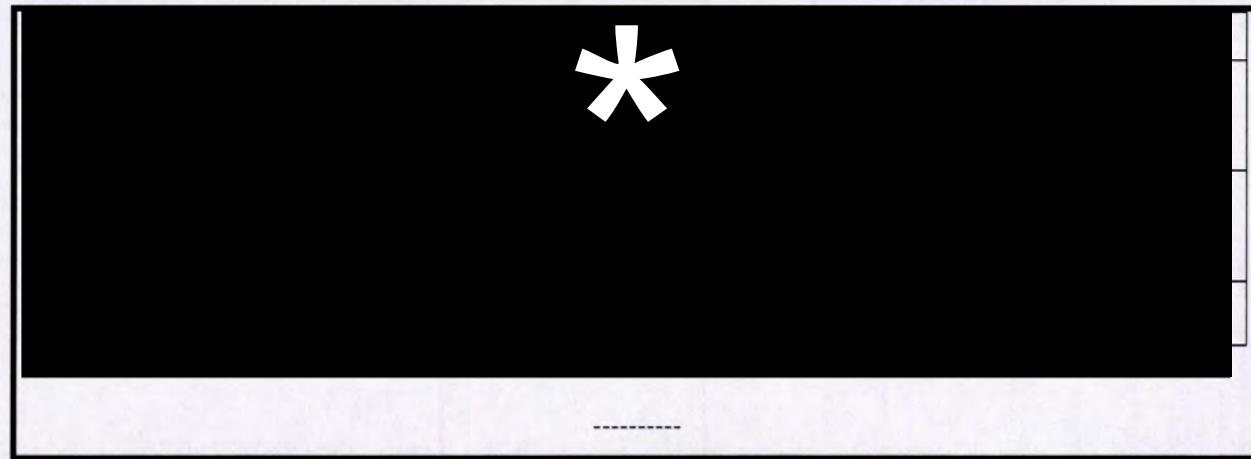
L

8
A



VERSIÓN PÚBLICA

*



XIV.1.2.2.1.8. Factura de cuatro de octubre de dos mil dieciséis dirigida a BRÓKER 1.

Versión en inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 04/10/16 03:42:11 p. m.

Received 04/10/16 03:42:58 p. m.

Subject MV TEQUILA SUNRISE V6320 / LAYTIME

Msg (sic): 161004-MS1539

Date: Oct 4th, 2016.

To: [REDACTED] *
 Fm [REDACTED]
 Attn: MR [REDACTED] *

Re:
 MV TEQUILA SUNRISE V6320 / LAYTIME

DEAR [REDACTED] *

PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF



025701

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

Name escaneo0309.pdf

Logical Size 1,009,741

escaneo0309.pdf

Name TEQUILASUNRISE6320NORSOF.pdf

Logical Size 1,182,424

TEQUILASUNRISE6320NORSOF.pdf

Name V6320 * pdf

Logical Size 100,589

V6320 * pdf

Versión español

MV TEQUILA SUNRISE V6320/LAYTIME

De *

Para *

Enviado 04/10/16 03:42:11 p. m.

Recibido 04/10/16 03:42:58 p. m.

Asunto MV TEQUILA SUNRISE V6320 / LAYTIME

025702



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Msg (sic): 161004-MS1539

Fecha: Oct 4th, 2016.

Para: [REDACTED] *

De: [REDACTED] *

Attn: MR [REDACTED] *

Re:
MV TEQUILA SUNRISE V6320 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

[REDACTED]

Documentos adjuntos versión inglés

[ESPACIO SIN TEXTO]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

025703

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



B/M "TEQUILA SUNRISE V 6320"

Procedencia/From:
Toshiba/Tonaga
Arrivo/Arrived:
Piloto/P.O.B.
Atracó/Berthed
Visita/Port Authorities on board:
L. Platón/Freelance Guest
Aviso de Invi N.O.R.: Aceptado/Accepted:
Carga/Cargo:
Comenzó Descarga/Commenced Discharge:
Terminó Descarga/Finished Discharge:

NEW ORLEANS, LA, USA.

22,687.952 T.M. Corn in Bulk
3,370.000 T.M. D.G.C. Corn in Bulk
September 04, 2016 at 11:00 hrs.
September 04, 2016 at 21:00 hrs.
September 04, 2016 at 12:18 hrs.
September 04, 2016 at 12:55 hrs.
September 04, 2016 at 23:10 hrs.
September 05, 2016 at 08:00 hrs.
FWD. 09° 57' N - 090° 09' W
September 04, 2016 at 17:00 hrs.
September 06, 2016 at 05:00 hrs.

ESTADO DE HECHOS / STATEMENT OF FACTS

September 04, 2016 11:00 hrs. Arribo el buque
Sunday Vessel Arrival
12:18 hrs. Atracó del buque en Muelle # 7.
Vessel berthed at Pier # 7.
16:00 hrs. Preparación de Maniobras.
Equipment Preparation (Gangs)
17:00 hrs. Inicia la descarga bodegas # 2 y 4
Commenced discharge holds # 2 & 4
17:15 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks
17:40 hrs. Cierran bodegas por lluvia
Close Holds due to rain
18:00 hrs. Abren bodegas, Falta de camiones.
Open Holds, Lack of Trucks
23:45 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
September 05, 2016 00:01 hrs. Falta de camiones
Monday Lack of Trucks
04:00 hrs. Reanuda descarga
Resumed discharge
04:20 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks
07:00 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
08:00 hrs. Falta de camiones
Lack of Trucks
10:45 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2 y 4
Resumed discharge holds # 2 & 4



B/M	TEQUILA SUNRISE V 6320	02
September 05, 2016	10:55 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 11:35 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge	
	13:05 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 13:35 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge	
	13:45 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 14:30 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge	
	15:05 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 15:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
	16:00 hrs. Falta de camiones Lack of Trucks 18:30 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2 y 4 Resumed discharge holds # 2 & 4	
	22:15 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 23:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
September 06, 2016	00:01 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2 y 4 Resumed discharge holds # 2 & 4 01:40 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 02:25 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 05:30 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 07:00 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Falta de camiones Lack of Trucks 08:45 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2 y 4 Resumed discharge holds # 2 & 4 09:55 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks	



B/M	TEQUILA SUNRISE V 6320	03
September 06, 2016	10:10 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 12:15 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 13:50 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 15:05 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 15:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2 y 4 Resumed discharge holds # 2 & 4 16:30 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 17:45 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 18:35 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 19:25 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 19:45 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 20:00 hrs. Para descarga por cambio de muelle # 7 al # 8 Discharge stopped Shifting Pier # 7 at # 8 23:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
September 07, 2016	01:00 hrs. Preparación de maniobras en Muelle # 8 Equipment Preparation in Pier # 8 02:00 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2, 3, 4 y 5 Resumed discharge holds # 2, 3, 4 & 5 07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2, 3, 4 y 5 Resumed discharge holds # 2, 3, 4 & 5 15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2, 3, 4 y 5 Resumed discharge holds # 2, 3, 4 & 5 23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	



025704



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

B/M	TEQUILA SUNRISE V 6320	04
September 08, 2016	00:01 hrs. Reanuda descarga bodegas #1, 3, 4 y 5 Resumed discharge holds# 1, 3, 4 & 5	
Thursday	07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
	08:00 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2, 3, 4 y 5 Resumed discharge holds# 2, 3, 4 & 5	
	15:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
	16:00 hrs. Reanuda descarga bodegas # 2, 3, 4 y 5 Resumed discharge holds# 2, 3, 4 & 5	
	18:55 hrs. Terminación de la bodega #4 Reanuda Bodega #2 Completed discharge hold #4 Resumed Hold #2	
	23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel	
September 09, 2016	00:01 hrs. Reanuda descarga bodegas #1, 2, 3 y 5 Resumed discharge holds# 1, 2, 3 & 5	
Friday	00:45 hrs. Terminación de la bodega #5 Completed discharge hold #5	
	01:05 hrs. Terminación de la bodega #1 Completed discharge hold #1	
	02:30 hrs. Terminación de la bodega #3 Completed discharge hold #3	
	05:00 hrs. Terminación de la bodega #2 y Terminación de la Descarga Completed discharge hold #2 & completed discharge.	

Note: All cargo discharged as per B/L and cargo manifest. No cargo remains on board.
Cargos fueron descargados en 5 hold's con 4 grúas de unión y 4 Multilev's en carga.

Progresso, Yucatán Mex. September 09, 2016

No CARGO DANESES

MASTER



Representative Of The Co.
F-OP-11 Revision

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. TEQUILA SUNRISE - V. 6320

DISPONENT OWNER:
VOYAGE CHARTER:
SHIPPER:
LOADPORT:
LOADBERTH:
CARGO:
MASTER:
AGENCY:

*
DISPONER: *
CARGO: *
*
*
*

LOA: 171.59 M | BEAM: 27.00 M | DWT: 31,612 | GRT: 19,800 | NRT: 18,370

AUGUST 22, 2016	0215 ARRIVED SWASS PILOT STATION PILOT ONBOARD - MASTER TENDERED NOTICE OF READINESS ENTERED SWASS / BREAKAWATER
	0245 UNDERTAKING PILOTING 0425 PASSED PILOTSTATION - CHANGED PILOTS
	0425 NORTHBOUND TRANSIT
	1154 ARRIVED GENERAL ANCHORAGE / NO SPACE AVAILABLE UPPER ANCHOR DOWN - FWE GRANDVIEW ANCHORAGE BUNNAMAHONNET CARRELLA PLACE OR GRANDVIEW - PER PILOT
	1212 ANCHORS DOWN - FWE - PILOT AWAY
	1218 VESSEL AT ANCHOR AWAITING CARGO HOLD INSPECTIONS
	1230 VESSEL AT ANCHOR AWAITING CARGO HOLD INSPECTIONS
	1300 NCB INSPECTING CARGO HOLDS
	1300 UNDA BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS
	1315 NCB UNDA INSPECTING CARGO HOLDS
	1315 UNDA BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS APPROVED STABILITY
	1345 UNDA INSPECTING CARGO HOLDS
	1345 UNDA FULLY PASSED ALL HOLDS
	1445 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
	1445 PILOT ON BOARD - SHIFTING TO GRANDVIEW ANCHORAGE RELEASER TO [REDACTED] RESERVE NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGED RECEIPT ONLY
	1446 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
	1500 PILOT ON BOARD - SHIFTING TO GRANDVIEW ANCHORAGE
	1512 1500 PILOT ON BOARD - SHIFTING TO GRANDVIEW ANCHORAGE DEPARTED ANCHORAGE
	1512 2100 NORTHBOUND TRANSIT
	2100 ARRIVED GRANDVIEW ANCHORAGE
	2130 ANCHORS DOWN - F.W.E
	2136 2100 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
	2136 2100 SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1700 - 1800
AUGUST 23, 2016	0000 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS SHIPPER'S NOTE: NONE

PAGE 1 OF 4



**COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA**

025705

Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. TEQUILA SUNRISE - V. 6320

AUGUST 24, 2016
WEDNESDAY 0600 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: NONE

AUGUST 25, 2016
THURSDAY 0600 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 0700 - 0900 - 1300 - 1430 - 1805 - 2015

AUGUST 26, 2016
FRIDAY 0600 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 0555 - 0635

AUGUST 27, 2016
SATURDAY 0600 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 0440 - 0455 / 0450 - 0730 / 0550 - 1010 / 1030 - 1130 / 1500 - 1615 / 1820 - 2250

AUGUST 28, 2016
SUNDAY 0600 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1650 - 1740

AUGUST 29, 2016
MONDAY 0600 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: RAIN DELAY - 1215 - 1225 / 1325 - 1415

AUGUST 30, 2016
TUESDAY 0600 2400 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: NONE

AUGUST 31, 2016
WEDNESDAY 0600 0912 VESSEL AT ANCHORAGE AWAITING BERTHING ORDERS
0912 TUGS (2) ALONGSIDE / BANCHISAWN
0930 TUGS (2) ALONGSIDE / BANCHISAWN AWEIGH
0935 TURNED DOWN - TUGS RELEASED
0938 1019 SOUTHBOUND TRANSIT
1019 TUGS (2) ALONGSIDE
1119 1100 TURNED DOWN & ATSEA FOR VESSEL IN BERTH TO SAIL
1142 FIRST LINE ASHORE [REDACTED] RESERVE
1142 1306 SECURING VESSEL IN BERTH
1206 1445 ALL SECURE / PILOT AWAY W.E. TUGS RELEASED
1445 VESSEL IDLE IN BERTH AWAITING COMMENCE LOADING
1445 2400 LOADING GRAIN / COMMENCED LOADING
1445 2400 LOADING GRAIN / COMMENCED LOADING
SHIPPER'S NOTE: NONE

SEPTEMBER 01, 2016
THURSDAY 0600 0835 LOADING
0835 0930 WAITING ON GRAIN
0900 1305 LOADING
1305 1356 WAITING ON GRAIN
1330 2140 LOADING
2140 2200 WAITING ON GRAIN

PAGE 2 OF 4

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. TEQUILA SUNRISE - V. 6320

BUNKER DELIVERY: "NONE THIS CALL"

BARGE ALONGSIDE:
COMMENCED:
COMPLETED:
BARGE AWAY:

AS PER RECEIPT:		NBL:	NL:	MTONS:	NL:
IFOHS:	NBL:	NBL:	NL:	MTONS:	NL:
MGO:	NBL:	NBL:	NL:	MTONS:	NL:

LOADED AS PER MATES RECEIPT(S) AND / OR BILL (S) OF LADING:

22,687.552 METRIC TONS OF YELLOW CORN, IN BULK
5,377.490 METRIC TONS OF SOY, IN BULK

BATCHWISE STOWAGE (MTONS)

1.	3,700.41	YLC	SLACK
2.	6,787.262	YLC	FULL
3.	5,377.490	DBG	SLACK
4.	6,778.118	YLC	FULL
5.	5,424.098	YLC	SLACK

ARRIVAL CONDITIONS:

INFO:	MTONS:	INFO:	MTONS:
LEMCO:	238.44	LEMCO:	238.44
LEMCO:	145.41	LEMCO:	118.43
PIATER:	70	MTONS:	120

DP:	M:	DP:	M:	DP:	M:
4.30 M	1 DA	6.50 M	DP:	8.72 M	1 DA

SUBJECT TO ALL THE TERMS, CONDITIONS AND ANY ADDENDA TO THE CONTRACTS AND/OR THE BILL OF LADING.

* [REDACTED]

NOTE: "COMPLETE OFFICIAL BATE TIME NOT RECEIVED FROM ELEVATOR/SHIPPER AT TIME
STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER"

MASTER'S REMARK:

PAGE 4 OF 4

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. TEQUILA SUNRISE - V. 6320

SEPTEMBER 01, 2016
THURSDAY 1200 2400 LOADING
SHIPPER'S NOTE: NONE

SEPTEMBER 02, 2016
FRIDAY 0600 0405 LOADING
0405 0422 DRAFT CHICK
0425 0455 LOADING
0455 0500 DRAFT CHICK
0500 0515 WAITING ON ELEVATOR
0515 0720 LOADING
0725 0735 PILOT ON BOARD
0735 0750 LOADING
0750 0815 GRAIN - COMPLETED LOADING
0815 NCB ISSUED CERTIFICATE OF LOADING
0835 COMMENCED FUMIGATION - MATES RECEIPTS PRESENTED
0900 COMPLETED FUMIGATION
0920 2 TUGS RELEASED
0930 2 TUGS LINE - EASELED [REDACTED] RESERVE
0940 TURNED DOWN - TUGS RELEASED
2017 SOUTHBOUND TRANSIT
2017 DLGOS - SWPASS PS
2017 SHIPPER'S NOTE: NONE

-----ETA PROGRESO, MEXICO 1300 HRS - SEPTEMBER 4TH-----

PAGE 3 OF 4

025706



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



Documentos adjuntos versión español





025707 01850

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

r
10
d

J

S
L
V



VERSIÓN PÚBLICA

*REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS
BUQUE MERCANTIL TEQUILA SUNRISE- V. 6320

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

TRANSPORTISTA:

PUERTO DE CARGA:

RESERVE, LA

*

PUERTO DE ATRAQUE:

CARGA:

MAÍZ AMARILLO + GRANOS Y SOLUBRES DE
MAÍZ, AL POR MAYOR

*

MÁSTER:

AGENCIA:

*



025709

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



R.
Y
al

R

X
S

025710



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

XIV.1.2.2.1.9. Factura de veinte de octubre de dos mil diecisésis dirigida a BRÓKER 1.

Versión en inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 20/10/16 12:50:26 p. m.

Received 20/10/16 12:51:10 p. m.

Subject MV UGLJAN V6333 / LAYTIME

Msg (sic): 161020-MS1247

Date: Oct 20th, 2016.

To: [REDACTED] *

Fm: [REDACTED]

Attn: MR [REDACTED] *

Re: MV UGLJAN V6333 / LAYTIME

DEAR [REDACTED] *

PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF ACCOUNT FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*



VERSIÓN PÚBLICA

025711

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Attachments

Name escaneo0343.pdf

Logical Size 811,365

escaneo0343.pdf

Name UGLJAN6333SOF.pdf

Logical Size 786,017

UGLJAN6333SOF.pdf

Name ugljan6333nor.pdf

Logical Size 194,223

ugljan6333nor.pdf

Name V6333
* pdf

Logical Size 102,365

V6333 * pdf

Versión español

MV UGLAN V6333/LAYTIME

De

*

Para

*

Enviado 20/10/16 12:50:26 p. m.

Recibido 20/10/16 12:51:10 p. m.

025712



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Asunto MV UGLJAN V6333 / LAYTIME

Msg (sic): 161020-MS1247

Fecha: Oct 20th, 2016.

Para: *
De: [REDACTED]

Attn: MR *

Re: MV UGLJAN V6333 / LAYTIME

Estimado: *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

*

Documentos adjuntos versión inglés

[ESPACIO SIN TEXTO]

8



0257130

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



B/M "UGLJAN" V 6333

Procedencia/From:	NEW ORLEANS LA USA
Tondeaje/Tonnage	27,083.809 T.M. Com in Bulk.
	5,103.467 T.M. D.D.G. in Bulk.
Arranca Arrivada:	October 07, 2016 at 09:15 hrs.
Piloto/P.O.D.	October 07, 2016 at 11:50 hrs.
Atracó/Berthed	October 07, 2016 at 12:15 hrs.
Vizcaínas/Authorities on board:	October 07, 2016 at 13:30 hrs.
L. Plata/Free Practices Granted:	October 07, 2016 at 13:50 hrs.
Aviso de Interv. N.D.R.: Aceptado/Accepted:	October 07, 2016 at 09:15 hrs.
Caladas/Drafts:	FWD. 09.75m AFT. 08.75m
Comienzo Descarga/Commenced Discharge:	October 08, 2016 at 12:15 hrs.
Término Descarga/Finished Discharge:	October 10, 2016 at 20:35 hrs.

ESTADO DE HECHOS / STATEMENT OF FACTS	
October 07, 2016	09:15 hrs. Arribo el buque
Friday	Vessel Arrival
	13:15 hrs. Atracó del buque en Muelle # 8, Vessel berthed at Pier # 8.
	13:45 hrs. Preparación de Maniobras y Espera Inspección Equipment Preparation (Grabs) & Waiting for inspection
	14:30 hrs. Inicia Inspección Commenced Inspection
	16:05 hrs. La Autoridad fitosanitaria reporta que se encontró un insecto vivo y que es necesario enviarlo a un laboratorio autorizado para confirmar si es cuarentenario. Phytosanitary Authority reported an insect live, and need to send to an authorized laboratory to confirm if quarantine.
	16:45 hrs. Termina Inspección y Cierran bodegas Completed Inspection & Close Holds
October 08, 2016	00:01 hrs. Espera Nueva Inspección Waiting Reinspection
Saturday	10:45 hrs. Se reciben los resultados de los análisis solicitados por la Autoridad. the results of the analysis requested by the authority received
	12:00 hrs. La Autoridad fitosanitaria autoriza el inicio de la descarga. Phytosanitary authority authorizes to commence Discharge.
	12:15 hrs. Inicia la descarga bodegas # 1, 2, 3 y 4 Commenced discharge holds# 1, 2, 3 & 4



B/M	UGLJAN	V 6333	2
October 08, 2016			
Saturday			
13:00 hrs.	Inicia la descarga bodega # 5 Con Equipo de Tierra.		
13:45 hrs.	Comenzó descarga hold# 5 With Shore Equipment		
16:00 hrs.	Cambio de personal		
	Change of personnel		
16:00 hrs.	Resinada descarga bodega#1, 2, 3 y 4		
	Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4		
16:00 hrs.	Resinada descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra		
23:00 hrs.	Resumed discharge hold#5 With Shore Equipment		
	Para descarga Cierran bodegas por lluvia		
	Discharge stopped Close Holds due to rain.		
October 09, 2016			
Sunday			
06:01 hrs.	Cambio de Personal y Continua Lluvia		
	Change of personnel & Continuous Rain		
06:45 hrs.	Resinada descarga bodega#1, 2, 3 y 4		
	Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4		
06:45 hrs.	Resinada descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra		
07:35 hrs.	Resumed discharge hold#5 With Shore Equipment		
	Para descarga Cierran bodegas por lluvia		
	Discharge stopped Close Holds due to rain.		
08:00 hrs.	Cambio de Personal y Continua Lluvia		
	Change of personnel & Continuous Rain		
09:00 hrs.	Resinada descarga bodega#1, 2, 3 y 4		
	Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4		
09:00 hrs.	Resinada descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra		
13:45 hrs.	Resumed discharge hold#5 With Shore Equipment		
	Cambio de personal		
	Change of personnel		
16:00 hrs.	Resinada descarga bodega#1, 2, 3 y 4		
	Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4		
16:00 hrs.	Resinada descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra		
	Resumed discharge hold#5 With Shore Equipment		
23:45 hrs.	Cambio de personal		
	Change of personnel		
00:01 hrs.	Resinada descarga bodega#1, 2, 3 y 4		
	Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4		
00:01 hrs.	Resinada descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra		
07:45 hrs.	Resumed discharge hold#5 With Shore Equipment		
	Cambio de personal		
	Change of personnel		



B/M	UGLJAN	V 6333	3
October 10, 2016			
Monday			
08:00 hrs.	Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 4		
	Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 4		
08:00 hrs.	Reanuda descarga bodega#5 Con Equipo de Tierra		
	Resumed discharge hold#5 With Shore Equipment		
11:15 hrs.	Terminación de la bodega #5		
	Completed discharge hold #5		
14:20 hrs.	Terminación de la bodega #1		
	Completed discharge hold #1		
15:45 hrs.	Cambio de personal		
	Change of personnel		
16:00 hrs.	Reanuda descarga bodega#2, 3 y 4		
	Resumed discharge hold#2, 3 & 4		
16:25 hrs.	Terminación de la bodega #2		
	Completed discharge hold #2		
17:25 hrs.	Terminación de la bodega #3		
	Completed discharge hold #3		
20:45 hrs.	Terminación de la bodega#4 y Terminación de la Descarga		
	Completed discharge hold #4 & completed discharge.		

Note: All cargo discharged as per B/L and cargo manifest. No cargo remains on board.
Cargo were unloaded from 5 holds with 4 ship's cranes and 4 Multisur's graps.

Progress, Yucatán Mex. October 10, 2016.

No any delay from the vessel

MASTER

Representative Of The Co.
F-OP-11 Revision



025714



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

COMPANY OPERATION PROCEDURES MANUAL TANKERSKA PLOVIDRA d.o.o.

NOTICE OF READINESS
PISMO SPREMNOSTITo the Receiver/Shipper at Progreso
Provincija YucatanaPlease be advised that MV "UGLJAN"
Obaljovane van do je MEarrived at Progreso port
steve vdate at hours 7th October 2016 at 09:15 LT (UTC-6)
and she is in every respect ready to discharge cargo as per C/P

Please consider this notice as the official NCR tendered in accordance with relevant C/P terms and notify concerned parties accordingly.

AGENCIA CORREDORA DE SEGUROS
DE MEXICO

Date: 07.10.16 hours AM/PM 09:15
DrazenMaster
Capt. Zoran Smicic

* Please refer to the legal notice of the ETI Cargo Documentation and legal minimum for 5 years.

Issue: 01.04.2017

Revision No. 1

Page 1 of 1

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. UGLJAN – V. 6333OCTOBER 3, 2016 (CONT'D)
MONDAY

1425 BERTH APPLICATION, USDA/NCB PASSES & NOTICE OF
READINESS DELIVERED - NOTICE OF READINESS ACKNOWLEDGE
RECEPT ONLY BY [REDACTED]

1425 1435 VESSEL IDLE - WAITING FIRST GRAIN

1435 1435 LAST GRAIN - COMMENCE LOADING

1435 1615 WAITING ON ELEVATOR

1615 1655 LOADING

1655 1855 WAITING ON ELEVATOR

1855 2100 LOADING

2100 2115 WAITING ON ELEVATOR

2115 2210 LOADING

2210 2230 WAITING ON ELEVATOR

2230 2400 LOADING

2330 2400 WAITING ON ELEVATOR
SHIPPER'S NOTE: NONE

OCTOBER 4, 2016
TUESDAY

0600 0625 WAITING ON ELEVATOR

0625 0400 LOADING

0400 0410 WAITING ON ELEVATOR

0410 2400 LOADING
SHIPPER'S NOTE: NONE

OCTOBER 5, 2016
WEDNESDAY

0600 0600 LOADING

0600 0630 DRY CARGO CHECK

0630 0735 LOADING

0735 LAST GRAIN - COMPLETED LOADING

0845 COMMENCED FUMIGATION

0900 MATES RECEIPTS PRESENTED

0915 NCB ISSUED CERTIFICATE OF LOADING

0920 COMPLETED FUMIGATION

0935 PILOT ON BOARD (SAILING)

0945 2 TUGS ALONGSIDE

1000 LAST LINE - SAILED [REDACTED] RESERVE

1015 TURNED DOWN - TUGS RELEASED

2155 DLOSSP - SWPASS P/S

2155 SHIPPER'S NOTE: NONE

*****ETA PROGRESO, MEXICO - OCTOBER 7th @ 1000 HRS*****

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS

M.V. UGLJAN – V. 6333

C/P DATE: 24TH July 2016

DISPONENT OWNER:
VOYAGE CHARTER:
SHIPPER:
LOADPORT:
LOADBERTH:
CARGO:
MASTER:
AGENCY:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

LOA: 189,99 M BEAM: 28,50 M DWT: 37,728 GRT: 24,099 NRT: 12,174

OCTOBER 2, 2016

SUNDAY 1730 ARRIVED SIRFAS PILOT STATION - DELIVERY TO [REDACTED]
PILOT ONBOARD - NOTICE OF READINESS TENDERED

1800 ENTERED SWAPS

1840 INBOUND TRANSIT

1940 PASSED PILOTTOWN - CHANGED PILOTS

1940 2400 INBOUND TRANSIT

OCTOBER 3, 2016

MONDAY 0801 0920 INBOUND TRANSIT

0920 1030 PASSED NEW ORLEANS - CHANGED PILOTS

0930 0945 INBOUND TRANSIT

0945 1045 ARRIVED BONNET CARRE ANCHORAGE

0945 1045 TUGS DOWN - FINISHED WITH ENGINES - PILOT AWAY

0945 0945 VESSEL AT ANCHOR - WAITING CARGO HOLD INSPECTIONS

0945 0945 PILOT ONBOARD (BERTHING) (AS INSTRUCTED BY [REDACTED])

0945 0945 VESSEL HEAVING ANCHORS

0945 0945 ANCHOR HANDLED - DEPARTED BONNET CARRE ANCHORAGE

0945 0945 TWO TUGS ALONGSIDE

1045 1115 APPROACH TO LOAD BERTH

1115 1115 FIRST LINE ASHORE

1115 1140 VESSEL MOORING

1115 1140 ALL SECURED - TRAIN ELEVATOR RESERVE, I.A.

1150 1150 PILOT AWAY - TUGS RELEASED

1200 1245 NCB ONBOARD FOR CARGO INSPECTIONS

1200 1245 NCB INSPECTING CARGO HOLDS-CHECKING STABILITY

1245 1245 CARGO HOLD FULL PASSED BY NCB - USDA ONBOARD

1245 1245 NCB INSPECTING CARGO HOLDS

1245 1245 CARGO HOLDS FULLY PASSED BY USDA

1245 1245 VESSEL IDLE - WAITING FIRST GRAIN

PAGE 1 OF 3

PORT LOG / STATEMENT OF FACTS
M.V. UGLJAN – V. 6333

BUNKER DELIVERY: NONE THIS CALL

BARGE ALONGSIDE:
COMMENDED:
COMPLETED:
BARGE AWAY:

AS PER RECEIPT:	NBBLS:	Nil	MTONS:	Nil
DODS:	NBBLS:	Nil	MTONS:	Nil
MGO:	NBBLS:	Nil	MTONS:	Nil

LOADED AS PER MATES RECEIPT(S) AND / OR BILL (S) OF LADING:

27,308.00 METRIC TONS OF YELLOW CORN IN BULK

5,382.467 METRIC TONS OF DDG IN BULK

RATCHETWISE STOWAGE (MTONS)		DEPARTURE CONDITIONS:	
HSPO:	MTONS	HSPO:	MTONS
LSPGO:	MTONS	LSPGO:	MTONS
FWATER:	MTONS	FWATER:	MTONS
1	5,382.467	YLC	PULL
2	8,384.043	YLC	PULL
3	5,371.998	YLC	SLACK
4	8,384.043	YLC	PULL
5	5,382.467	DDG	PULL

ARRIVAL CONDITIONS:		DEPARTURE CONDITIONS:	
HSPO:	MTONS	HSPO:	MTONS
LSPGO:	MTONS	LSPGO:	MTONS
FWATER:	MTONS	FWATER:	MTONS
DP:	4.55 M	DA:	6.80 M
DP:	9.45 M	DA:	10.10 M

SUBJECT TO ALL THE TERMS, CONDITIONS, AND ANY ADDENDA TO THE CONTRACTS AND/OR CHARTER GOVERNING THIS
TRANSPORTATION.

*

NOTE: "COMPLETE OFFICIAL RAIN TIMES NOT RECEIVED FROM ELEVATORS/SHIPPERS AT TIME
STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER"

MASTER'S REMARK: No any delay from the vessel

*

* Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025715

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

e
N
d

*

Documentos adjuntos versión español

*

S
F
D
A

025716



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
N
al

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS

BUQUE MERCANTIL UGLJAN - V. 6333

FECHA DE CONTRATO: 24 JULIO 2016

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

TRANSPORTISTA:

PUERTO DE CARGA:

RESERVE, LA

PUERTO DE ATRAQUE:

*

MAÍZ AMARILLO + GRANOS Y SOLUBRES DE MAÍZ, AL POR MAYOR

MÁSTER:

*

AGENCIA:

G
D
X



025717

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.2.2.1.10. Factura de veintisiete de octubre de dos mil dieciséis a la empresa BRÓKER 1.

Versión en inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 27/10/16 09:14:49 a. m.

Received 27/10/16 09:15:33 a. m.

Subject MV FEDERAL TIBER V6238 / LAYTIME

Msg (sic): 161027-MS0910

Date: Oct 27th, 2016.

To: [REDACTED] *
Fm [REDACTED]

Attn: MR [REDACTED] *

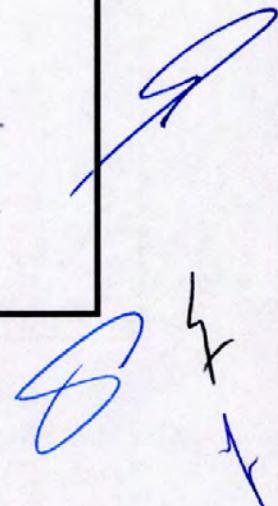
Re:
MV FEDERAL TIBER V6238 / LAYTIME-----
DEAR [REDACTED] *PLS FIND ENCLOSED LAYTIME CALCS AND STATEMENT OF ACCOUNT
FOR MENTIONED VOYAGE.

TKS+BRGDS (sic)

*

Attachments

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025718



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Name V6238
* [REDACTED]
[REDACTED].pdf

Logical Size 102,747

V6238 * [REDACTED].pdf

Name escaneo0353.pdf

Logical Size 1,282,002

escaneo0353.pdf

Name federaltibernorsof.pdf

Logical Size 660,226

federaltibernorsof.pdf

Versión traducida al español

MV FEDERAL TIBER V6238/LAYTIME

From * [REDACTED]

To * [REDACTED]

Sent 27/10/16 09:14:49 a. m.

Received 27/10/16 09:15:33 a. m.

Subject MV FEDERAL TIBER V6238 / LAYTIME

Msg (sic): 161027-MS0910

Date: Oct 27th, 2016.

To: * [REDACTED]
Fm [REDACTED]

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025719

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

MEXICO

Attn: MR [REDACTED] *

Re:
MV FEDERAL TIBER V6238 / LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Por favor encuentre los cálculos de los tiempos de plancha y la declaración de la cuenta para el viaje mencionado.

Gracias+mis (sic) mejores deseos

[REDACTED]
* [REDACTED]

Documento adjunto

[REDACTED]
*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025720

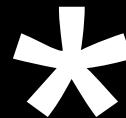


Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



Q
A
al

B/M "FEDERAL TIBER" V 6238

Procedencia/From:
Tomaña/Tonnage

NEW ORLEANS LA USA.
51,600 DWT T.M. Soybean in Bulk
5,060 230 T.M. Soybean meal in Bulk.

Arribó/Arrived:
Fondeo/Anchored
Platos/P.C.R.
Arracó/Berthed
Visita/Port Authorities en board:
L. Platina/Free Practice Granted:
Aviso de Inter N.O.R. Aceptado/accepted:
Calidos/Drafts:
Comienza Descarga/Commenced/Discharge:
Terminó Descarga/Finished Discharge:

October 10, 2016 at 09:00 hrs.
October 10, 2016 at 09:00 hrs.
October 11, 2016 at 06:20 hrs.
October 11, 2016 at 07:40 hrs.
October 11, 2016 at 08:15 hrs.
October 11, 2016 at 08:30 hrs.
October 10, 2016 at 09:00 hrs.
FWD. 99'75m AFT. 69'75m
October 11, 2016 at 10:15 hrs.
October 17, 2016 at 08:40 hrs.

ESTADO DE HECHOS / STATEMENT OF FACTS

October 10, 2016 09:00 hrs. Arriba el buque
Monday Vessel Arrived
09:00 hrs. Fondea el Buque en espera de muelle disponible
Vessel Anchored awaiting available Pier.

October 11, 2016 09:01 hrs. Fondeado en espera de muelle disponible
Tuesday Anchored awaiting available Pier.
06:20 hrs. Piloto a Berdo y Comienza a llover
P.O.B. & Commenced Rain

07:40 hrs. Atraque del buque en Muelle # 7. Continua lluvia
Vessel berthed at Pier # 7. Continuous Rain
09:40 hrs. Deja de llover y Preparación de Maniobras.
Rain Stopped & Equipment Preparation (Grabs)

10:15 hrs. Inicia la descarga bodega # 2, 3 y 5
Commenced discharge hold# 2, 3 & 5
13:00 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks

14:10 hrs. Reanuda descarga
Resumed discharge
15:00 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks

15:30 hrs. Cambio de personal
Change of personnel
16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5



B/M FEDERAL TIBER V 6238 02

October 11, 2016 19:00 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks
19:40 hrs. Reanuda descarga
Resumed discharge

23:15 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks
23:30 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

October 12, 2016 00:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5
02:55 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks

04:45 hrs. Reanuda descarga
Resumed discharge
07:30 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5
15:30 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5
19:45 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks

20:35 hrs. Reanuda descarga
Resumed discharge
23:30 hrs. Cambio de personal
Change of personnel

October 13, 2016 00:01 hrs. Cierran Bodegas por lluvia
Close holds due to rain
01:20 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5
Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5

03:35 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks
04:10 hrs. Reanuda descarga
Resumed discharge

04:40 hrs. Para descarga por Falta de camiones
Discharge stopped Lack of Trucks





ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

025721

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

B/M	FEDERAL TIBER V 6238	03	B/M	FEDERAL TIBER V 6238	04	
October 13, 2016 Thursday	05:15 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 07:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 09:35 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 09:50 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 14:30 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 15:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 23:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel		October 14, 2016 Friday	16:50 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 17:25 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain 18:10 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 19:40 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain 20:40 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 22:30 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Lack of Trucks 23:20 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain October 15, 2016 Saturday	00:01 hrs. Cambio de personal y Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Change of personnel & Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 04:05 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 04:45 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 05:00 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 06:15 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 07:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 13:50 hrs. Terminación de la bodega #5 Completed discharge hold #5 15:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 3 & 5 22:50 hrs. Para descarga Cierran bodegas por lluvia Discharge stopped Close Holds due to rain October 16, 2016 Sunday	00:01 hrs. Cambio de Personal y Reanuda descarga bodega#1, 3 y 5 Change of personnel & Resumed discharge hold#1, 3 & 5
October 14, 2016 Friday	09:01 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 07:00 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 07:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 2, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 2, 3 & 5 10:20 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 11:15 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 11:45 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 12:00 hrs. Para descarga por cambio de muelle #7 al #8 Discharge stopped Shifting Pier #7 al #8 15:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 16:00 hrs. Preparación de maniobras en Muelle #8 Equipment Preparation on Pier #8.		October 15, 2016 Saturday			
October 16, 2016 Sunday	03:45 hrs. Para descarga por Falta de camiones Discharge stopped Lack of Trucks 04:10 hrs. Reanuda descarga Resumed discharge 07:30 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1, 3 y 5 Resumed discharge hold#1, 3 & 5 11:45 hrs. Para descarga Bodega#1 Por falla de grúa (se rompe el cable) Discharge Stopped Hold #1 Crane Failure (hook wire Broken) 13:50 hrs. Terminación de la bodega #5 Completed discharge hold #5 14:20 hrs. Inicia la descarga bodega # 4 Commenced discharge hold#4 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega 3 y 4 Resumed discharge hold#3 & 4 16:00 hrs. Reanuda descarga bodega#1 Con Equipo de Tierra. Por falla de grúa (se rompe el cable) Resumed discharge hold#1 With Shore Equipment Crane Failure (hook wire Broken) 23:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel October 17, 2016 Monday	05	05:00 hrs. Terminación de la bodega #1 Completed discharge hold #1 07:45 hrs. Cambio de personal Change of personnel 08:00 hrs. Reanuda descarga bodega#4 Resumed discharge hold#4 08:40 hrs. Terminación de la bodega#4 y Terminación de la Descarga Completed discharge hold #4 & completed discharge Note: All cargo discharged as per B/L and cargo manifest. No containers were on board. Carga se descargó conforme al B/L y manifestado de carga. No existieron contenedores a bordo. 10:00 hrs. Terminación de la descarga de la noche End of night discharge			



* * * * *
Repre
F-OP-11 - Revision
NAYEN

* * * * *
Asegura daños reportados, no obstante que se
asegura daños reportados ante una reclamación por
los daños causados.
** Una vez de acuerdo, fin, tanto operaciones al 16.10.2016 19:30 LT

025722



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

**COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA**

**PORT LOG / STATEMENT OF FACT
M.V. FEDERAL TIBER - V. 6238**

CORPORATE AND INDUSTRIAL FINANCE

C/F DATE: 2 - FEBRUARY, 2016

TIME CHARTER:
VOYAGE CHARTER
SHIPPER:
LOADPORT:
LOADBERTH:
CARGO:
MASTER:
AGENCY:

MYRTLE GROVE, LOUISIANA
*
SOYBEANS + SOYBEAN MEAL IN BULK
*

LOA: 189.99 M **BEAM:** 32.36 M **DWT:** 55,337 **GRT:** 31,590 **NRT:** 18,292

OCTOBER 4, 2016
TUESDAY

0900	MASTER DECLARED VESSEL LOAD READY AT POINT CELESTE - ANCHORAGE - MASTER TENDERED NOTICE OF READINESS - DELIVERY TO *
0815	NCD ON BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS
0845	U.S. COAST GUARD APPROVED TONNAGE CAPACITY CALCULATION
0945	NCD FULLY PASSED ALL HOLDS - APPROVED HOLD INSPECTIONS
0945	VESSEL AT ANCHOR AWAITING USDA CARGO HOLD INSPECTIONS
1100	USDA ON BOARD FOR CARGO HOLD INSPECTIONS
1300	USDA APPROVED CARGO HOLD INSPECTIONS
1300	UNDA FULLY PASSED ALL HOLDS
1300	BERTH APPROVALS PASSED DELIVERED TO CHS MYRTLE GROVE - NOTICE OF READINESS ACCEPTED
1300	VESSEL AT ANCHOR AWAITING BERTHING ORDERS

OCTOBER 5, 2016 **0000** **2400** VESSEL AT ANCHOR AWAITING BERTHING ORDERS
WEDNESDAY **SHIPPER'S NOTE: NONE**

OCTOBER 6, 2016
THURSDAY 0000 2400 VESSEL AT ANCHOR AWAITING BERTHING ORDERS
SHIPPER'S NOTE: 1520-1615, 1710-1820 RAIN

OCTOBER 7, 2016
FRIDAY 0000 0106 VESSEL AT ANCHOR AWAITING BERTHING ORDERS
 0106 PILOT ONBOARD BERTHING
 0145 ANCHORS AWEIGH DEPARTED POINT CELESTE ANCHORAGE
0145 0245 NORTHBOUND TRANSIT
 0245 TUDS (2) ALONGSIDE
0245 0345 APPROACH TO LOAD HEALTH
 0315 FIRST LINE ASHORE - CYRTLE GROVE

PAGE 1 OF 3

PORT LOG / STATEMENT OF FACT
M.V. FEDERAL TIBER - V. 6238

PORT LOG / STATEMENT OF FACT
M.V. FEDERAL TIBER - V. 6238

DECEMBER 7, 2016 (CONT'D)

FRIDAY

0830	TUGS RELEASED
0840	ALL SECURE
0846	VESSEL IDLE IN BERTH AWAITING TO COMMENCE LOADING
0850	MAN - COMMENCED LOADING
0850	0850 LOADING
0850	0850 WAITING ON ELEVATOR
0855	LOADING
0855	0855 LOADING (LOADING HOLD 2 SBM BY RIG)
1100	1245 LOADING
1240	1630 LOADING (LOADING HOLD 2 SBM BY RIG)
1430	1835 LOADING
1430	1835 LOADING (LOADING HOLD 2 SBM BY RIG)
2115	2120 WAITING ON ELEVATOR (LOADING HOLD 2 SBM BY RIG)
2120	2200 LOADING (LOADING HOLD 2 SBM BY RIG)
2200	2215 WAITING ON ELEVATOR (LOADING HOLD 2 SBM BY RIG)
2215	2400 LOADING (LOADING HOLD 2 SBM BY RIG)
	(SHIPS) 5.25% - NONE

OCTOBER 8, 2016 SHIPPER'S NOTE: NONE
SATURDAY
 0000 6215 LOADING
 0215 6224 WAITING ON ELEVATOR
 0345 6240 LOADING
 0400 6410 WAITING ON ELEVATOR
 0410 6500 LOADING
 0500 6504 PILOT ON BOARD (SAILING)
 0500 6524 LOADING
 0530 6534 COMPLETED LOADING - COMMENCED FUMIGATION
 0535 6535 MATE'S RECEIPT PRESENTED
 0545 6545 NCB ISSUED CERTIFICATE OF LOADING
 0600 6545 COMMENCED FUMIGATION
 0640 6640 2 TUGS ALONGSIDE
 0640 6640 LAST LINE - SAILED
 0700 6700 TURNED DOWN - TUGS RELEASED
 0700 6700 SOUTHBOUND TRANSIT
 0705 6705 TUGS TURNED INTO ANCHORAGE
 1023 ARRIVED BOOTHVILLE ANCHORAGE DUE TO SWPSS CLOSURE
 1025 TUG RELEASED
 1036 ANCHORS DOWN - F.W.E. - PILOT AWAY
 1036 1615 VESSEL MOLE AT ANCHOR AWAITING OPENING OF SWPSS
 1445 1645 1650 1655 1655 (TUGS ON BOARD SAILING)
 1645 1700 1 TUG ALONGSIDE
 1654 ANCHORS AWAY
 1702 1700 TURNED DOWN - TUGS RELEASED
 1702 1700 SOUTHBOUND TRANSIT
 2000 2000 BLIND
 2000 2000 SHIPPER'S NOTE: NONE

PAGE 2 OF 2

NOTE: "COMPLETE OFFICAL RAIN TIMES NOT RECEIVED FROM ELEVATOR/SHIPPERS AT TIME OF TRANSMISSION. DUE TO LATENCY, THIS INFORMATION IS NOT UP-TO-DATE."

STATEMENT OF FACTS PRESENTED TO MASTER
MASTER'S REMARK: Cargo loaded as per these scale,
without freight survey.

*

PAGE 3 OF 3



025723

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Documentos adjuntos versión en español

*

R
N
af

J
L
D
A

025724



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



Q
N
al

J
8
T



025725 SO

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

r
n
al

J
B
A

025726



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

REGISTRO DE PUERTO/ ESTADO DE HECHOS

BUQUE MERCANTIL FEDERAL TIBER- V. 6238

FECHA DE CONTRATO: 2 DE FEBRERO, 2016

DUEÑO DISPONENTE:

*

FLETADOR:

MYRTLE GROVE, LOUISIANA

TRANSPORTISTA:

*

PUERTO DE CARGA:

SOYA + HARINA DE SOYA AL POR MAYOR

PUERTO DE ATRAQUE:

*

CARGA:

MÁSTER:

AGENCIA:

XIV.1.2.3. Conciliación de los cómputos de tiempo entre el representante del NAVIERO y BRÓKER 1 por la prestación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO, hecha por personal del GIE GRUPO LOGRA.

XIV.1.2.3.1. Conciliación del cómputo de demoras en favor del representante del NAVIERO durante dos mil dieciséis.

XIV.1.2.3.1.1. El representante del NAVIERO envió en julio de dos mil dieciséis el estado de cuenta de viajes de BRÓKER 1 a personal del GIE GRUPO LOGRA para solicitar la conciliación de los mismos.

From

*



025727

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

To [REDACTED] *

Sent 11/07/16 12:20:56 p. m.

Received 11/07/16 12:21:41 p. m.

Subject [REDACTED] * / ESTADO DE CUENTA LAYTIME

Msg (sic): 160711-MS1208

Ref (sic): [REDACTED] * / ESTADO DE CUENTA LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Envío estado de cuenta para los viajes que estan (sic) pendientes por conciliar, algunos con más de 150 días. mismo que muestra un saldo a favor de [REDACTED]

Quedamos en espera de tus comentarios y/o confirmaciones a los computos (sic) de estos viajes.

Saludos,

*

Attachments

Name [REDACTED] * PENDING SOA 11 JUL 2016.pdf

Logical Size 19,358

[REDACTED] * [PENDING SOA 11 JUL 2016.pdf](#)

Documento adjunto versión inglés

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025728



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Documento adjunto versión español

*

XIV.1.2.3.1.2. El representante del NAVIERO envió en agosto de dos mil dieciséis el estado de cuenta de viajes de BRÓKER 1 a personal del GIE GRUPO LOGRA para solicitar la conciliación de los mismos.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 08/08/16 11:33:28 a. m.

Received 08/08/16 11:34:14 a. m.

Subject [REDACTED] ESTADO DE CUENTA LAYTIME

Msg (sic): 160808-MS1125

Ref (sic): [REDACTED] * ESTADO DE CUENTA LAYTIME

Estimado [REDACTED] *

Envio (sic) adjunto estado de cuenta de los viajes que aun (sic) siguen pendientes por conciliar, algunos con mas (sic) de 200 días, con un saldo a favor de



025729

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Quedamos en espera de tus comentarios y/o confirmaciones.

Saludos,

*

Attachments

Name * [REDACTED] PENDING SOA 8 AUG 2016.pdf

Logical Size 19,458

* [REDACTED] PENDING SOA 8 AUG 2016.pdf

Documento adjunto versión inglés

*

R
P
al

Documento adjunto versión español

*

S

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

D
T

025730



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.2.3.1.3. Conciliación de cómputos de tiempo entre personal del GIE GRUPO LOGRA y el representante del NAVIERO, de los fletes entre entre el NAVIERO y BRÓKER 1.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 31/10/16 01:53:58 p. m.

Received 31/10/16 01:54:07 p. m.

Subject ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO Y COMPUTOS REVISADOS

Q
R
al
Msg (sic): 161031-MS1349

Ref (sic): ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO Y COMPUTOS REVISADOS

Estimado [REDACTED] *

Siguiendo con nuestro mensaje del dia (sic) 24 de Octubre, favor de enviar tus confirmaciones y/o comentarios a los viajes que aun (sic) siguen pendientes por conciliar.

Saludos,

[REDACTED] *

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

Ref: 161024-1809.1ms

* TRANSMITTED Internet Email lun 24 oct 2016 18:09

To: [REDACTED] *
From: [REDACTED]
Subj: ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO Y COMPUTOS REVISADOS
Sent: Mon 24 Oct 16 06:26 (local)

Msg (sic): 161024-MS1809

Estimado [REDACTED] *

Recibimos confirmaciones y comentarios de computos (sic) de tiempo.



025731

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Nuestros comentarios como sigue:

1. MV ATLANTIC DREAM V6283 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
2. MV TEQUILA SUNRISE V6311 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
3. MV ATLANTIC MEXICO V6200 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
4. MV ATLANTIC MEXICO V6237 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
5. MV ATLANTIC MAZATLAN V6208 – Favor de notar que según contrato *

* Adjunto msj (sic) enviado el día 21 de Enero en respuesta al mensaje de sus proveedores en donde su intención de invocar la cláusula (sic) 20 fue categóricamente rechazada.

Por lo anterior mantenemos nuestro cómputo como correcto.

6. MV TEQUILA SUNRISE V6284 – El aviso de listo fue presentado a las * (sic) el día 28 de Julio, por lo que según nuestro contrato, cláusula (sic) 19, el tiempo debe contar a las * (sic) del mismo día - Cláusula (sic) 19:

*

Debido a lo anterior mantenemos nuestro cómputo como correcto.

7. MV ATLANTIC YUCATAN V6324 – De acuerdo, se adjunta cómputo revisado.
 8. MV FOUR NABUCCO V6331 – De acuerdo, se adjunta cómputo revisado.
- Adjunto estado de cuenta actualizado, mismo que muestra un saldo a favor de * por USD *

Quedamos en espera de tus comentarios a los viajes que aún siguen pendientes.

Saludos cordiales,

*

Attachments

Name * SOA 24 OCT 2016.pdf

Logical Size 20,657

* SOA 24 OCT 2016.pdf

Name V6324 REVISED LAYTIME.pdf

025732



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Logical Size 31,848

V6324 REVISED LAYTIME.pdf

Name V6331 REVISED LAYTIME.pdf

Logical Size 32,535

V6331 REVISED LAYTIME.pdf

Name Msj 21 enero - 1237 hrs.pdf (sic)

Logical Size 58,222

Msj 21 enero - 1237 hrs.pdf

Documentos adjuntos



*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025733

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

e
p
al

*

G
h
D

*Artículo 3, fracción IX,

Página 521 de 637

124 y 125 de la LFCE

025734



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

XIV.1.2.3.1.4. Personal del GIE GRUPO LOGRA realizó pagos, en nombre de BRÓKER 1, como consecuencia de demoras por fletes que prestó el NAVIERO.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 04/11/16 01:59:24 p. m.

Received 04/11/16 01:59:32 p. m.

Subject ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO - LAYTIME

Msg (sic): 161104-MS1352

Ref (sic) MV ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO

Buen día [REDACTED] *

Recibimos tu confirmación para el viaje MV ATLANTIC PROGRESS V6315.
Adjunto estado de cuenta actualizado.

Quedamos en espera de tus confirmaciones en cuanto tengas algún (sic) avance.

Saludos [REDACTED] *

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

Ref: 161031-1802.11i

* RECEIVED Internet Email

lun 31 oct 2016 18:02

To: [REDACTED] *
From [REDACTED]
Subj: RE: ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO Y COMPUTOS REVISADOS
Sent: 31-Oct-2016 6:01:15 PM (local)

Estimada [REDACTED] (sic),

con firmo el computo de tiempo del MV Atlantic Progress V-6315, por demoras de usd\$ [REDACTED] *
estoy revisando con los proveedores estas diferencias y los computo pendientes, te voy confirmando conforme avance.

esta semana se va a pagar los cómputos conciliados más el que estoy confirmado en este correo, total usd\$ [REDACTED]

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025735

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*
saludos

De: *
Enviado el: lunes, 31 de octubre de 2016 01:54 p.m.
Para: *
Asunto: ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO Y COMPUTOS REVISADOS

Msg (sic): 161031-MS1349

Ref (sic): ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO Y COMPUTOS REVISADOS

Estimado *

Siguiendo con nuestro mensaje del dia (sic)24 de Octubre, favor de enviar
tus confirmaciones y/o comentarios a los viajes que aun (sic)siguen pendientes
por conciliar.

Saludos,
*

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

Ref: 161024-1809.1ms

* TRANSMITTED Internet Email

Iun 24 oct 2016 18:09

To:
*

From:
*

Subj:
ESTADO DE CUENTA ACTUALIZADO Y COMPUTOS REVISADOS

Sent:
Mon 24 Oct 16 06:26 (local)

Msg (sic): 161024-MS1809

Estimado *

Recibimos confirmaciones y comentarios de computos (sic)de tiempo.

Nuestros comentarios como sigue:

025736



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

1. MV ATLANTIC DREAM V6283 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
2. MV TEQUILA SUNRISE V6311 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
3. MV ATLANTIC MEXICO V6200 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
4. MV ATLANTIC MEXICO V6237 – De acuerdo, incluido en el estado de cuenta.
5. MV ATLANTIC MAZATLAN V6208 Favor de notar que según contrato [REDACTED] nos *

[REDACTED] Adjunto msj enviado el día 21 de Enero en respuesta al mensaje de sus proveedores en donde su intención de invocar la clausula (sic) 20 fue categóricamente rechazada.
Por lo anterior mantenemos nuestro cómputo como correcto.

6. MV TEQUILA SUNRISE V6284 El aviso de listo fue presentado a las * (sic) el día 28 de Julio, por lo que según nuestro contrato, clausula (sic)19, el tiempo debe contar a las [REDACTED] (sic)del mismo día -
Clausula (sic)19:

*

Debido a lo anterior mantenemos nuestro cómputo como correcto.

7. MV ATLANTIC YUCATAN V6324 De acuerdo, se adjunta cómputo revisado.
8. MV FOUR NABUCCO V6331 De acuerdo, se adjunta cómputo revisado.

Adjunto estado de cuenta actualizado, mismo que muestra un saldo a favor de [REDACTED] por US [REDACTED] *

Quedamos en espera de tus comentarios a los viajes que aún siguen pendientes.

Saludos cordiales,

[REDACTED]

Attachments

Name * [REDACTED] SOA 4 NOV 2016.pdf

Logical Size 20,742

* [REDACTED] SOA 4 NOV 2016.pdf

Documentos adjuntos

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025737

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



XIV.1.2.3.1.5. Conciliación de cómputos de tiempo entre personal del GIE GRUPO LOGRA y el representante del NAVIERO, de los fletes para el dos mil quince entre el NAVIERO y BRÓKER 1.

De: [REDACTED] *

Para [REDACTED] *

Fecha: Thu, 26 Nov 2015 10:57:51-0600

RE: [REDACTED] /ESTADO DE CUENTA LAYTIME-viajes acordados

Estimada [REDACTED] * (sic),

el saldo conciliado se paga la próxima semana.

de los barcos pendientes por neblina solicite a los proveedores, cuando la reciba te envío contestación.

saludos

De: [REDACTED] *

Enviado el: miércoles, 25 de noviembre de 2015 07:26 p.m.

025738



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Para:

Asunto: ESTADO DE CUENTA LAYTIME-VIAJES ACORDADOS

Msg: 151125-MS1917

ESTADO DE CUENTA LAYTIME-viajes acordados

Buenas tardes * (sic),

Tendras (sic) noticias sobre el pago de este saldo?

Saludos,

*

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

Ref: 151119-1659.1ms

* TRANSMITTED Internet Email

jue 19 nov 2015 16:59

To:

*

From:

*

Subj:

* ESTADO DE CUENTA LAYTIME

Sent:

Thu 19 Nov 15 05:06 (local)

Msg (sic): 151119-MS1659

REF (sic): * ESTADO DE CUENTA LAYTIME

Buenas tardes Fer (sic),

Envio (sic) adjunto estado de cuenta para los viajes que ya fueron acordados, mismo que muestra un saldo a favor de * por USD *.

Favor de confirmar fecha estimada de pago.



025739

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Gracias y saludos,

*

XIV.1.3. José Manuel Díaz Rubio, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, tienen acceso a información exclusiva y control financiero de BRÓKER 1.

XIV.1.3.1. Presentaciones del GIE GRUPO LOGRA que señala las actividades comerciales y financieras de BRÓKER 1.

XIV.1.3.1.1. Presentación del Comité Estratégico Mensual de dos mil trece del GIE GRUPO LOGRA que contiene los ingresos de BRÓKER 1.

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025740



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
M
al

XIV.1.3.1.2. Presentación del Comité Estratégico Mensual de dos mil dieciséis del GIE GRUPO LOGRA que contiene los ingresos de BRÓKER 1.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 05/08/16 10:48:14 a. m.

Received 05/08/16 10:48:48 a. m.

Subject Presentación del CEM.

Buenos días [REDACTED] *

Con base en tu solicitud, te envío la información financiera que se presentó en el CEM (sic) del día de ayer, 4 de agosto.



025741

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Saludos.

*

Attachments

Name CEM JUNIO * .pptx

Logical Size 4,385,930

CEM JUNIO * .pptx



Q
N
d

J

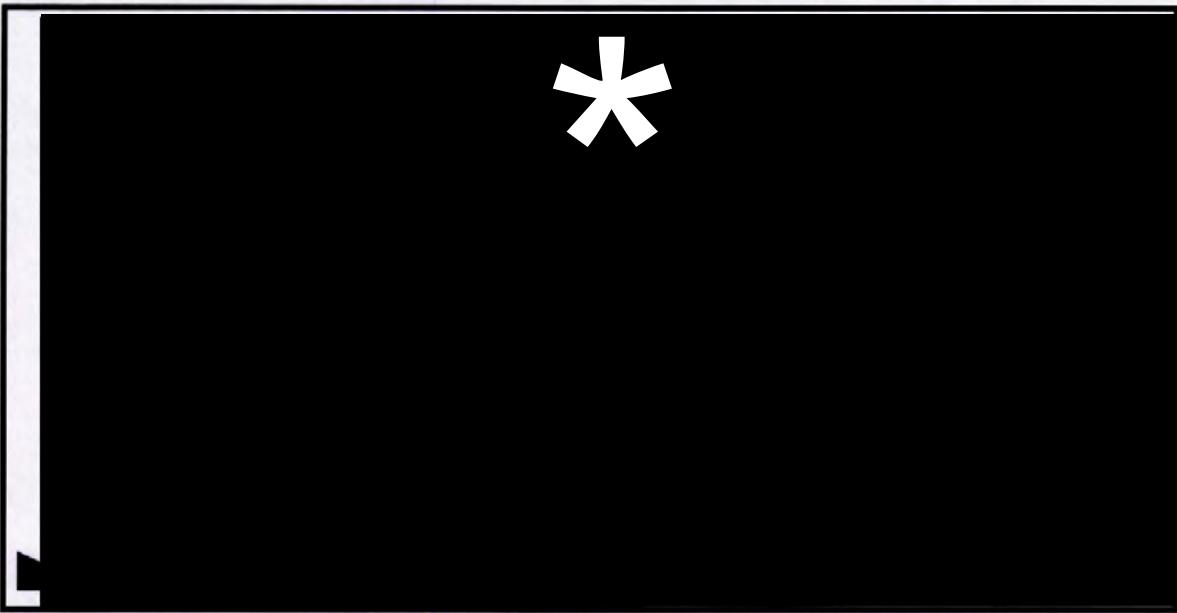
X

ZT

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



*



*Q
P
d*

XIV.1.3.2. Cuenta bancaria de BRÓKER 1 en un banco extranjero.

XIV.1.3.2.1. Préstamos de Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Díaz Roche pagados de la cuenta de BRÓKER 1 en un banco extranjero.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 08/08/13 01:30:37 p. m.

Received 08/08/13 01:30:00 p. m.

Subject RV: solicitud de estado de cuenta

Estimada [REDACTED] *, queremos liquidar los préstamos de [REDACTED] * por la cantidad de [REDACTED] *. Sería directo de las cuentas de [REDACTED] *. Favor de enviar las cartas para que se efectúe el cargo correspondiente, y queremos que nos informen si podemos cancelar la inversión que se efectuó por [REDACTED] * para pagar el saldo del préstamo,



025743

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

siempre que sea conveniente, favor de informar, la semana pasada hable con [REDACTED] * sobre este tema, pero no he tenido información del avance, saludos

De: [REDACTED] *

Enviado el: Jueves, 04 de Julio de 2013 01:30 p.m.

Para: [REDACTED] *

Asunto: solicitud de estado de cuenta

Estimada [REDACTED] *, solicito los estados de cuneta de [REDACTED] * del mes de Junio de 2013, de la y acuenta de cheques y del préstamo.

Vamos a liquidar del préstamo que está a nombre de [REDACTED] *, la cantidad de us [REDACTED] *, favor de enviar las cartas para que firmen, el cargo correspondiente se va a efectuar a la cuenta de [REDACTED] * (sic), saludos

(...)

H
P
al

From

[REDACTED] *

To

[REDACTED] *

Cc

*

Sent 06/09/13 10:55:16 a. m.

Received 06/09/13 10:55:53 a. m.

Subject Abono préstamo (sic)

Estimado [REDACTED] *

Adjunto encontrarán la carta con los datos para hacer el pago del préstamo. Les paso en otro correo la clave para abrir el archivo.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025744



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Cualquier pregunta que tengan no duden en contactarme.

Saludos,

*

(...)

Attachments

Name Loan payment.pdf

Logical Size 21,971

[Loan payment.pdf](#)

[ESPACIO SIN TEXTO]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025745

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Documentos adjuntos versión inglés

*

R
av
al

J
X

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

D
1

025746



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

D
N
al

S
X
S
Y



025747

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Documentos adjuntos versión español

R
N
al

*

J
L
D
A

025748



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Q
nt
al

J
X

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

S
V

025749
DIA 250

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 17/09/13 01:58:22 p. m.

Received 17/09/13 01:58:34 p. m.

Subject RE: Abono préstamo (sic)

Estimado [REDACTED] *

Te confirmo por esta vía que el pago fue aplicado al préstamo. Además del abono a capital se pagaron los intereses.

Saludos,

*

From: [REDACTED] *
Sent: Tuesday, September 17, 2013 12:19 PM
To: [REDACTED] *
Subject: RV: Abono préstamo (sic)

Estimada [REDACTED] * favor de confirmar si ya se efectuó el cargo por usd\$ [REDACTED] * saludos

De: [REDACTED] *
Enviado el: Viernes, 06 de Septiembre de 2013 01:48 p.m.



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Para: *

CC: *

Asunto: RE: Abono préstamo (sic)

Estimada * adjunto carta firmada por el C.P. * para proceder con el cargo, por favor infórmame cuando haya procedido, saludos

De: *

Enviado el: Viernes, 06 de Septiembre de 2013 10:55 a.m.

Para: *

CC: *

Asunto: Abono préstamo (sic)

Estimado *

Q
A
al

Adjunto encontrarán la carta con los datos para hacer el pago del préstamo. Les paso en otro correo la clave para abrir el archivo.

Cualquier pregunta que tengan no duden en contactarme.

Saludos,



(...)

Attachments

Name Loan payment.pdf

Logical Size 65,746

[Loan payment.pdf](#)



025751

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Documento adjunto versión inglés

*

e
p
al

Documento adjunto versión español

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

D
X
A

025752



Autoridad Investigadora

VERSIÓN PÚBLICA

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

XIV.1.3.2.2. Un banco extranjero envió instrucciones a personal del GIE GRUPO LOGRA para autorizar transferencias entre las cuentas de GRUNAPE, BRÓKER 1, Juan Manuel Díaz Roche y Gerardo Antonio Cámara Roche en dicha institución.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 07/03/14 11:47:51 a. m.

Received 07/03/14 11:48:07 a. m.

Subject RE: Loan Sustitution

Q
P
al
Estimado [REDACTED] *

Te adjunto las cartas de instrucción para con el desembolso, transferencia y pago del crédito a título personal.

Una de las cartas la debe firmar [REDACTED] * y dos [REDACTED] *

El desembolso lo estamos solicitando con vencimientos mensuales, en caso de que deseen cambiarlo déjame saber para enviarles una nueva carta con el cambio.

Por otro lado si desean que los intereses se paguen automáticamente de la cuenta corriente de Grupo Naviero podemos pasárselos el formulario.

Saludos,

[REDACTED] *



025753

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

From: *
Sent: Friday, March 07, 2014 10:59 AM
To: *
Cc: *
Subject: FW: Loan Sustitution

Estimado *

Nos faltó incluir un documento, mil disculpas.

En este correo verán el documento adicional que nos faltó incluir.

Saludos,

*

From: *
Sent: Friday, March 07, 2014 10:34 AM
To: *
Cc: *
Subject: Loan Sustitution

Estimados *

Adjunto encontrarán los documentos que necesitamos firme * para la sustitución de la deuda
hace Grupo Naviero P (sic).

Para el documento "GRID TIME PROMISSORY NOTE" se debe firmar en la página 9
El documento "COLLATERAL AGREEMENT---POSSESSORY" se debe firmar en la página 7
El documento "Form U1" se debe firmar en la primera página

Cualquier pregunta que tengan estamos a la orden.

Saludos,

025754



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

(...)

Attachments

Name Grupo N P transaction.pdf

Logical Size 25,352

Grupo N P transaction.pdf

Documentos adjuntos versión inglés

*



025755

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Documentos adjuntos versión español

*

025756



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



e
a
al

J

X

J

From

*



025757

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 31/03/14 05:51:57 a. m.

Received 31/03/14 05:58:09 a. m.

Subject RE: solicitud de datos de cuenta

Estimado [REDACTED] *

Espero te encuentres bien. El número de la cuenta de cheques es el siguiente:

Grupo Naviero Peninsular SA de CV [REDACTED] *

Gracias.
Saludos,

[REDACTED] *

[REDACTED]

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

From [REDACTED]
Sent: Wednesday, March 26, 2014 07:58 PM Eastern Standard Time
To: [REDACTED] *
Cc: [REDACTED]
Subject: solicitud de datos de cuenta

Estimada [REDACTED] *

favor de enviar el número de cuenta de cheques de Grupo Naviero Peninsular, para efectuar el depósito para cubrir los intereses del préstamo, saludos

(...)

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025758



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.3.3. Fideicomiso del BRÓKER 1 en el que se encuentran involucrados los controladores del GIE GRUPO LOGRA.

XIV.1.3.3.1. José Manuel Díaz Rubio es signatario de dos fideicomisos, uno de ellos de BRÓKER 1.

Versión inglés

From

*

To

*

Cc

*

Sent

08/12/11 12:01:42 p. m.

Received

08/12/11 12:01:59 p. m.

Subject Re: Change

Dear

*

I confirm receipt of the below instruction and wish to advise that I will proceed accordingly.
Please also note that the bank has requested to provide a copy of the Blue Dock Trust Deed.
Can you please kindly provide us with your permission to release this private and confidential document to the bank?

Thank you

Kind regards

*

*

Banking

*

(...)



025759

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

From: *
Sent: 08 December 2011 17:40
To: *
Cc: *
Subject: Re: Change

Dear *

I am with my father in Mexico City but unfortunately he doesn't have access to email.
I have read to my father the email sent by * where you were copied explaining the Signatory issue.
I hereby confirm that my father has requested me to inform you that he is in agreement to be removed from the
Signature cards and just to be kept with a Power of Attorney.
I am copying my father in this reply in sign of his agreement.

Regards,

El Dec 8, 2011, a las 11:27, Eric Castillo <eric.castillo@stelac.com [mailto:eric.castillo@stelac.com] > escribió:

Dear *

We just had a conversation with * and the * and realized that you have been included as a
signatory in both new accounts which is a contradiction of what we had previously discussed in keeping the
fiduciary structure as least visible as possible.

There has been a confusion due to the fact that this was the prior arrangement at other financial institutions.

The Trustees are requesting that you send your agreement via email to change the Corporate Resolution and all
documents which assign you as Signatory of the two new accounts in * (Blue Dock and *),
making sure that you do not appear on the Signatory list and with the understanding that you will
continue to have a Power of Attorney over both accounts for trading purposes.

Please confirm as soon as possible that what we have exposed above is in agreement with your objectives.
Looking forward to hear from you.

Regards,

*
Chief Operating Officer

*

025760



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

(...)

Attachments

Name image001.gif

Logical Size 2,296

image001.gif

Name image002.gif

Logical Size 2,211

image002.gif

Name image003.jpg

Logical Size 2,251

image003.jpg

Versión español

De * [REDACTED]

Para * [REDACTED]

Cc * [REDACTED]

Enviado 08/12/11 12:01:42 p. m.

Recibido 08/12/11 12:01:59 p. m.

Asunto Re: Change

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025761

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Estimado [REDACTED] *

Confirmo la recepción de la siguiente instrucción y deseo informar que procederé en consecuencia.

Tenga en cuenta que el banco solicitó una copia de la Escritura de fideicomiso de Blue Dock.

¿Puede darnos su permiso para publicar este documento privado y confidencial en el banco?

Gracias
Saludos cordiales
[REDACTED] *

Banca

[REDACTED] *

(...)

[REDACTED] *

De [REDACTED] *

Enviado: 08 December 2011 17:40

Para: [REDACTED] *

Cc: [REDACTED]

Subject: Re: Change

Querida [REDACTED] *

Estoy con mi padre en la ciudad de México, pero lamentablemente no tiene acceso al correo electrónico.

Le leí a mi padre el correo electrónico enviado por [REDACTED] * donde te copiaron explicando el problema del signatario.

Por la presente confirmo que mi padre me ha pedido que le informe que está de acuerdo en que se le elimine de las tarjetas Signature y que solo se conserve con un Poder notarial.

Estoy copiando a mi padre en esta respuesta en señal de su acuerdo.

025762



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Saludos,

Diciembre 8, 2011, a las 11:27
escribió:

Querido [REDACTED]

Acabamos de tener una conversación con [REDACTED] y nos dimos cuenta de que ha sido incluido como signatario en ambas cuentas nuevas, lo que es una contradicción de lo que habíamos discutido anteriormente para mantener la estructura fiduciaria lo menos visible posible. Ha habido una confusión debido al hecho de que este fue el acuerdo previo en otras instituciones financieras.

Los Fideicomisarios le están solicitando que envíe su acuerdo por correo electrónico para cambiar la Resolución Corporativa y todos los documentos que le asignen como Firmante de las dos nuevas cuentas en [REDACTED] (Blue Dock y [REDACTED]), asegurándose de que no aparezca en el Signatario enumere y en el entendimiento de que continuará teniendo un Poder sobre ambas cuentas para fines de negociación. Por favor, confirme lo antes posible que lo que hemos expuesto anteriormente está de acuerdo con sus objetivos.

Espero escuchar de ti.

Saludos,

[REDACTED]
Director de Operaciones

[REDACTED]
(...)

XIV.1.4. José Manuel Diaz Rubio, Juan Manuel Diaz Roche y Gerardo Antonio Diaz Roche, controladores del GIE GRUPO LOGRA, decidieron traspasar las operaciones que realizaba BRÓKER 1 en el PUERTO DE PROGRESO a BRÓKER 2 y toman decisiones sobre operaciones de BRÓKER 2.

XIV.1.4.1. Transferencia de las operaciones de BRÓKER 1 a BRÓKER 2.

XIV.1.4.1.1. Personal del GIE GRUPO LOGRA interviene en las negociaciones comerciales entre BRÓKER 1 y un NAVIERO.

XIV.1.4.1.1.1. Propuesta de contrato de fletamiento entre el NAVIERO y BRÓKER 1, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en mayo de dos mil diecisésis.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



025763

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Versión inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 11/05/16 11:16:58 a.m.

Received 11/05/16 11:16:59 a.m.

Subject RV: [REDACTED] * 'TBN' [REDACTED] CP Dated March 11, 2016

De: [REDACTED] *

Enviado el: miércoles, 11 de mayo de 2016 11:15 a.m. *

[REDACTED]

Asunto: RE: Norden 'TBN' [REDACTED] CP Dated March 11, 2016

[REDACTED] *

Please see below response received from [REDACTED] *

OWNERS RESPONSE

Without prejudice

*

End

CHARTERERS ORIGINAL MESSAGE:

Without prejudice

RE: [REDACTED] * 'TBN' [REDACTED] * CP Dated March 11, [REDACTED] *

025764



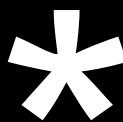
VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*



R
Pr
d

END

Best Regards,



*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025765

Autoridad Investigadora**Dictamen Preliminar****Expediente IEBC-002-2016****VERSIÓN PÚBLICA****Versión traducida al español**

De: [REDACTED] *
Enviado el: miércoles, 11 de mayo de 2016 11:15 a.m.
Para: [REDACTED]
Asunto: RE: Norden 'TBN' [REDACTED] CP Dated March 11, 2016

*
Por favor vea a continuación la respuesta recibida de [REDACTED]

RESPUESTA DE LOS PROPIETARIOS Sin perjuicio

*

R
P
y

Fin

MENSAJE ORIGINAL FLETADORES:

Sin prejuicio

RE: [REDACTED] * TBN/ [REDACTED] * CP Fechado en Marzo 11 [REDACTED] *

*

J
X
J

025766



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
pa
al

FIN

saludos,

*
(...)

R

X

[ESPACIO SIN TEXTO]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

Z



025767

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.1.4.1.1.2. Propuesta de contrato de fletamiento entre el NAVIERO y BRÓKER 2, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en julio de dos mil diecisésis.

Versión inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 26/07/16 11:15:16 a. m.

Received 26/07/16 11:15:18 a. m.

Subject [REDACTED] * - FIRM BID

PLEASE CONFIRM FOLLOWING BID TO FIX SUBJECT GRUPO LOGRA'S RECONFIRMATION WITH [REDACTED] * BY NEXT MONDAY AUGUST 1.

+++

* [REDACTED] is pleased to bid firm as follows [REDACTED] *

* [REDACTED] TBN/ [REDACTED] *

SUBJECT CHARTERERS RECONFIRMATION AND FINAL APPROVAL COB NYT AUGUST [REDACTED] *

ALL NEGOTIATIONS AND FIXTURE TO REMAIN PNC

* [REDACTED] TBN

*

025768



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
P
d

FOR

-ACCT:

*

025769



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

PRODUCT: [REDACTED] *

SHIPMENT: [REDACTED] *

LAYCAN:

*

R
D
al

J
L
B
A

025770



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
D
a

- AGENTS:

CHARTERERS AGENTS BENDS

AGENT AT LOAD: [REDACTED] *

CHARTERERS AGENTS AT DISCHARGE:

CONTACT: [REDACTED] *

MULTISUR S.A. DE C.V.

CALLE 25 NO. 147 POR 72 Y 74

COL. CENTRO C.P. 97320

TEL: [REDACTED] *



025771

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

EMAIL: *

OTHERWISE AS PER LAST NORDEN/ATLANTIC NAVIGATOR CP WITH LOGICAL
ALTERATIONS PER MAIN TERMS

END BID

Regards,

Grupo Logra
Calle 16 Num. 116 entre 13-A y 31
Colonia Mexico, C.P. 97125 Merida, Yucatan, Mexico

*

www.logra.com.mx

Versión español

*

FIRM BID

De

*

Para

*

Enviado 26/07/16 11:15:16 a. m.

Recibido 26/07/16 11:15:18 a. m.

Asunto

*

- FIRM BID

FAVOR CONFIRME LA SIGUIENTE OFERTA PARA ARREGLAR LA RECONFIRMACIÓN DE
GRUPO LOGRA CON NORDEN PARA EL PRÓXIMO LUNES 1 DE AGOSTO.

*

se complace en presentar una oferta de la siguiente manera para responder *

*

TBN/A

=====
Reconfirmación de los docents (sic) y aprobación final COB NYT *

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025772



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA



l
n
al

G

X

H

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025773

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

PARA

-ACCT:

*

PRODUCTO:

*

ENVÍO:

*

LAYCAN:

*

Q
BO
al

J
D
X
J

025774



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
P
al



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

025775

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

e
P
al

J
B
A

- AGENTES:

CHARTERERS AGENTS BENDS

AGENTE EN CARGA *

AGENTES DE LAS FLETADORAS EN DESCARGA:

CONTACTO: *

MULTISUR S.A. DE C.V.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025776



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

CALLE 25 NO. 147 POR 72 Y 74

COLUMNA. CENTRO C.P. 97320

TEL [REDACTED] *

CORREO ELECTRÓNICO: [REDACTED] *

DE LO CONTRARIO, SEGÚN EL ÚLTIMO [REDACTED] * CP CON
ALTERACIONES LÓGICAS POR LOS TÉRMINOS PRINCIPALES

END BID

Saludos,

*

Grupo Logra

Calle 16 Num. 116 entre 13-A y 31

Colonia México, C.P. 97125 Mérida, Yucatán, México

*

www.logra.com.mx

XIV.1.4.1.1.3. Propuesta de garantía de fletamento entre BRÓKER 2 y el NAVIERO, que discute personal del GIE GRUPO LOGRA en agosto de dos mil dieciséis.

Versión en inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 17/08/16 12:26:12 p. m.

Received 17/08/16 12:26:14 p. m.

Subject 2017 COA [REDACTED] * FREIGHT INDICATIONS

*

The following freight rates received from [REDACTED] * They have several points regarding the terms which I am discussing, but believe in the end we will find mutual agreement and will come down to negotiating the money.



025777

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Regards,

* Begin forwarded message:

From: * [REDACTED]
Subject: * 201 / COA REQUEST FOR FREIGHT OFFER
Date: August 10, 2016 at 11:40:42 AM CDT
To: * [REDACTED]
*

PLEASE OFFER FIRM VALID FOR REPLY FRIDAY AUGUST 19, *

+++PRIVACY AND CONFIDENTIALITY CLAUSE+++

THIS BID, SUBSEQUENT NEGOTIATION AND CHARTER PARTY TO BE KEPT STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL. THIS CHARTER PARTY AND OR ANY PART OF IT WILL NOT BE DISCLOSED TO ANY THIRD PARTY WITHOUT CONSENT OF BOTH PARTIES.

*



Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

- OWNERS FULL STYLE:

*

TELEPHONE NO

*

FOR

*



025779

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

DISCHARGE PORT: AGRICULTURAL BULK TERMINAL OR PIER #7, PROGRESO, YUCATAN

DISCHARGE RATE: *

FREIGHT:

*

025780



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

Q
P
d

L
S
4
V



025781

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

R
P
d



VERSIÓN PÚBLICA

*

AGENTS DISCHARGE:

CONTACT *

MULTISUR S.A. DE C.V.
CALLE 25 NO. 147 POR 72 Y 74
COL. CENTRO C.P. 97320

TEL *

EMA *

OTHERWISE AS PER CHARTERERS NORGRAIN CP WITH LOGICAL ALTERATIONS PER MAIN TERMS

END

Regards, * Grupo Logra Calle 16 Num. 116 entre 13-A y 31 Colonia Mexico, C.P. 97125 Merida, Yucatan, Mexico Office: * Mobile: * www.logra.com.mx [<http://www.logra.com.mx/>] (sic)

* Grupo Logra Calle 16 Num. 116 entre 13-A y 31 Colonia Mexico, C.P. 97125 Merida, Yucatan, Mexico Office: * www.logra.com.mx [<http://www.logra.com.mx>] (sic)

Versión español

De: *

Para: *

Enviado: 17/08/16 12:26:12 p. m.

Recibido: 17/08/16 12:26:14 p. m.

Asunto 2017 COA * FREIGHT INDICATIONS

Las siguientes tarifas de flete recibidas de * Tienen varios puntos con respecto a los términos que estoy discutiendo, pero creen que al final encontraremos un acuerdo mutuo y se reducirá a negociar el dinero.



025783

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

Saludos

* Begin forwarded message:

De: [REDACTED]

Asunto: JASON - 2017 COA REQUEST FOR FREIGHT OFFER

Fecha: August 10, 2016 at 11:40:42 AM CDT

Para: [REDACTED]

POR FAVOR OFREZCA LA FIRMA VÁLIDA PARA RESPONDER EL VIERNES 19 DE AGOSTO *

+++ CLÁUSULA DE PRIVACIDAD Y CONFIDENCIALIDAD +++

ESTA OFERTA, LA NEGOCIACIÓN POSTERIOR Y LAS PARTES FLETERAS SERÁN ESTRÍCTAMENTE PRIVADAS Y CONFIDENCIALES. LAS FLETERAS Y O CUALQUIER PARTE DE ELLAS NO SERÁ REVELADA A TERCEROS SIN EL CONSENTIMIENTO DE AMBAS PARTES.

*

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

025784



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

L
P
d

XIV.1.4.1.2. Cambio de BRÓKER 1 a BRÓKER 2 en la carta de garantía proporcionada por el NAVIERO, que firma GRUPO LOGRA como garante de BRÓKER 2.

Versión inglés

From

*

To

*

Cc

*

Sent

25/08/16 01:13:10 p. m.

Received 25/08/16 01:13:11 p. m.



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Subject Re: [REDACTED] *

Thank you. I don't remember who signed the last one so that the same person is the one the signs.

Regards

JMEI 25/08/2016, a las 12:02 p.m., [REDACTED] *

[REDACTED] escribió:

Please find attached the confidential Letter of Guarantee provided by [REDACTED] * to convert the August 4, 2016 Brazil/Progreso fixture to the new Panama entity.

The performance guarantee letter should be signed by an officer of Grupo Logra.

<Performance Guarantee.doc> Regards, [REDACTED] * Grupo Logra Calle 16 Num. 116 entre 13-A y 31 Colonia Mexico, C.P. 97125 Merida, Yucatan, [REDACTED] * Mexico Office: [REDACTED] * Mobile: [REDACTED] * www.logra.com.mx [http://www.logra.com.mx]
(sic)

Versión español

De [REDACTED] *

Para [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Enviado 25/08/16 01:13:10 p. m.

Recibido 25/08/16 01:13:11 p. m.

Asunto Re: [REDACTED]

Gracias. No recuerdo quien firmó la ultimo, pero eso es la misma persona quien firma.

Gracias.

(...)

Por favor encontrarás adjunto la carta de garantía de cumplimiento proporcionada por [REDACTED] * para cambiarle la fecha a 4 de Agosto, 2016 Brasil/Progreso arreglado con la nueva empresa Panameña.



(...)

La carta de garantía de cumplimiento debe ser firmada por un funcionario de Grupo Logra.

XIV.1.4.1.3. Carta de garantía entre el NAVIERO y BRÓKER 2, que firma GRUPO LOGRA como garante de BRÓKER 2.

Versión inglés

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Cc [REDACTED] *

Sent 25/08/16 01:30:44 p. m.

Received 25/08/16 01:30:46 p. m.

Subject Re [REDACTED] *

Ok. Please find signed copy attached below.
Regards

*

Attachments

Name 20160825 confidential performance guarantee LOGRA-[REDACTED]* pdf
 Logical Size 368,896
20160825 confidential performance guarantee LOGRA-[REDACTED]* pdf
 Name Datos adjuntos sin título 00029.htm
 Logical Size 4,865
Datos adjuntos sin título 00029.htm

Versión español

De: [REDACTED] *



025787

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Para: [REDACTED]

*

*

Enviado: 25/08/16 01:30:44 p.m.

Recibido 25/08/16 01:30:46 p.m.

Asunto: Re: [REDACTED]

*

Ok. Por favor encuentre la copia firmada adjunta a continuación.

Saludos

*

(...)

Documento adjunto versión inglés

[ESPACIO SIN TEXTO]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

02578



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

R
B
al

Documento adjunto versión español

*

G
S
X



VERSIÓN PÚBLICA

025789

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

XIV.1.4.2. Personal del GIE GRUPO LOGRA revisa la compra de dominios de Internet para la empresa BRÓKER 2 y realiza el diseño de la hoja membretada.

From [REDACTED] *

To [REDACTED] *

Sent 23/11/16 03:39:41 p. m.

Received 23/11/16 03:39:43 p. m.

Subject Dominios Disponibles para [REDACTED]

[REDACTED] * Disponible

sugeriria quina comprar los ultimos 3 (sic)

[REDACTED] * ,.mx y com.mx [<http://com.mx>]

Oficina: *

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

025790



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

From *
To *
Sent 28/11/16 11:11:09 a. m.
Received 28/11/16 11:11:11 a. m.
Subject Fwd: Checate si esta bien (sic)

FYI. (sic)

Attachments

Name * hoja Membretada.docx
Logical Size 333,472
* hoja Membretada.docx
Name Datos adjuntos sin título 00013.htm
Logical Size 257
Datos adjuntos sin título 00013.htm

[ESPACIO SIN TEXTO]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

025791

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Documentos adjuntos

*

*

e
n
a

XIV.2. Anexo 2. Integración de las bases de datos de servicios de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre.

El presente anexo tiene como objetivo principal explicar la metodología empleada para la conformación de las bases que contienen datos de las operaciones del servicio de transporte marítimo, servicios portuarios y servicio de transporte terrestre. Dichas bases fueron generadas a partir de diversa información que obra en el EXPEDIENTE.

En primer lugar, derivado de sus facultades legales y de la necesidad de allegarse de información sobre el MERCADO INVESTIGADO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA de esta COMISIÓN requirió a diversos AGENTES ECONÓMICOS, sin embargo para efectos del análisis estadístico que a continuación se expondrá, únicamente se utilizó la información de los AGENTE ECONÓMICOS GRUPO LOGRA, * y API PROGRESO, respecto del servicio de transporte marítimo, servicios portuarios y servicio de transporte terrestre.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

B /



VERSIÓN PÚBLICA

Lo anterior, mediante oficios identificados con el número COFECE-AI-DGMR-2017-006,⁸⁵⁹ COFECE-AI-DGMR-2017-022⁸⁶⁰, COFECE-AI-DGMR-2017-033⁸⁶¹ y COFECE-AI-DGMR-2017-053⁸⁶² de fechas quince de marzo de dos mil diecisiete, ocho de mayo de dos mil diecisiete, veintiuno de agosto de dos mil diecisiete y veintiocho de septiembre de dos mil diecisiete, respectivamente.

Los requerimientos notificados a los AGENTES ECONÓMICOS mediante los oficios antes señalados, entre otros puntos, versaron sobre información relativa al servicio de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre, para el periodo comprendido entre el primero de enero de dos mil diez y la fecha de emisión del requerimiento de información y documentos.

De manera específica, a cada AGENTE ECONÓMICO se le solicitó que entregará la información respecto del servicio de transporte marítimo, servicios portuarios y servicio de transporte terrestre, conforme a los anexos de cada uno de los oficios de requerimiento que se les notificó.

En virtud de lo anterior, los AGENTES ECONÓMICOS proporcionaron la información solicitada mediante los siguientes escritos:

Cuadro. Escritos mediante los cuales los AGENTES ECONÓMICOS entregaron la información solicitada

AGENTE ECONÓMICO	Tipo de servicio	Fecha del escrito en la que se entregó la información	Nombre del archivo	Folio del EXPEDIENTE
API PROGRESO	Servicio de transporte marítimo	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 28/06/17 ⁸⁶³	Numeral 35 Anexo 1. Servicio de transporte marítimo (1).xlsx	21932
	Servicios portuarios	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 28/06/17 ⁸⁶⁴	Numeral 49 Anexo 2. Servicios portuarios (2).xlsx	21932
	Arribo de embarcaciones	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 08/06/17 ⁸⁶⁵	ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016.xlsx	21562

⁸⁵⁹ Información visible a folio 001328 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁰ Información visible a folio 019279 del EXPEDIENTE.

⁸⁶¹ Información visible a folio 022314 del EXPEDIENTE.

⁸⁶² Información visible a folio 023128 del EXPEDIENTE.

⁸⁶³ Información visible de folio 19366 a 19532 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁴ Información visible de folio 19366 a 19532 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁵ Información visible de folio 21498 a 21864 del EXPEDIENTE.



025793

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

GRUPO LOGRA	Servicios de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre en un único anexo	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 30/10/17 ⁸⁶⁶	Anexo 2.xlsx	023435
	Servicios portuarios relativos a rendimientos	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 24/04/17 ⁸⁶⁷	Anexo 3 (Anexo 29 OFICIO).xlsx	019453
	Servicios marítimos relativos a despachos y demoras	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 30/10/17 ⁸⁶⁸	Anexo 3.xlsx Anexo 4.xlsx Anexo 5.xlsx	023435
	Servicios portuarios relativos a enmiendas	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 30/10/17 ⁸⁶⁹	Anexo 9.xlsx	023435
*	Servicios de transporte marítimo	Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 26/09/17 ⁸⁷⁰	Servicios de Transporte Marítimo.xlsx	023118
		Escrito ingresado a Oficialía de Partes con fecha 16/10/17 ⁸⁷¹	Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx	023301

Como resultado, de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA obtuvo un total de cuatro archivos en formato Excel relativos al servicio de transporte marítimo y seis relativos a los servicios portuarios.

Adicional a lo anterior, mediante las visitas de verificación a GRUPO LOGRA y MULTISUR,⁸⁷² en los dispositivos electrónicos recabados se localizaron seis archivos en formato electrónico denominados: "Demoras y Despachos 2010.xlsx", "Demoras y Despachos 2011.xlsx", "Demoras y Despachos 2012.xlsx", "Demoras y Despachos 2013.xlsx", "Demoras y Despachos 2014.xlsx", "Demoras y Despachos 2015.xlsx", y "Demoras y Despachos 2016.xlsx" el cual contiene

⁸⁶⁶ Información visible de folio 023408 a 023434 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁷ Información visible de folio 002243 a 002314 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁸ Información visible de folio 023408 a 023434 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁹ Información visible de folio 023408 a 023434 del EXPEDIENTE.

⁸⁷⁰ Información visible de folio 023269 a 023301 del EXPEDIENTE.

⁸⁷¹ Información visible de folio 023085 a 023127 del EXPEDIENTE.

⁸⁷² Ordenadas mediante los oficios COFECE-AI-2016-224 y COFECE-AI-2016-225, ambos de ocho de diciembre de dos mil diecisésis.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



información sobre los despachos y demoras de la totalidad de los buques atendidos por el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO.

Al respecto, cabe señalar que la información presentada por los AGENTES ECONÓMICOS contiene datos sobre variables, tales como: datos del buque, tipo de carga transportada, servicios portuarios ofrecidos, prestadores de servicios, tarifas cobradas, muelle de atraque, entre otras.

No obstante, como se desprende de información del EXPEDIENTE, las bases de datos y la información señalada en este anexo que fue entregada por los AGENTES ECONÓMICOS constan en archivos que, por diversas razones expuestas por los AGENTES ECONÓMICOS, no necesariamente cumplieron con las características que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó mediante los formatos de los anexos contenidos en los requerimientos de información y documentos. Por lo tanto, con el objeto de analizar la información que se exhibe en el DICTAMEN PRELIMINAR, se consideró oportuno conformar una base de datos única por cada uno de los tipos de servicios, que con fines prácticos permitiera generar estadística consistente y útil para explicar y comprender el funcionamiento actual del MERCADO INVESTIGADO.

Siguiendo la idea anterior, se procedió a construir las bases de cada uno de los servicios que conforman al MERCADO INVESTIGADO, de conformidad con la siguiente metodología.

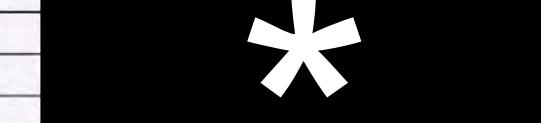
XIV.2.1. Conformación del “Anexo 2 Logra”

El AGENTE ECONÓMICO GRUPO LOGRA proporcionó un archivo en formato electrónico de información relativa a los servicios de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre conforme a lo solicitado en el requerimiento de información: "Anexo 2. xlsx".

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

XIV.2.1.1. Homologación de variables

Como primer paso, se procedió a homologar el nombre de los USUARIOS, así como el nombre del producto, misma que se presenta en el siguiente cuadro:

USUARIO	USUARIO HOMOLOGADO
	



025795

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*

*

e
p
al

✓

D
J

J

025796



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

*

*

R
P
al



025797

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

PRODUCTO	FRECUENCIA	PRODUCTO HOMOLOGADO
	*	

Página 585 de 637

***Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE**

025798



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

A large black rectangular area covers the left third of the page, serving as a redaction. In the center of this black area is a white asterisk (*) symbol.

XIV.2.1.2. Conformación de GIE o Grupos que guardan alguna relación comercial: variable GIE

Con el catálogo de USUARIOS homologados, y para posteriores análisis, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA procedió a formar grupos de USUARIOS que guardaban alguna relación comercial, ya sea porque forman parte de un mismo GIE o realizan sus compras de grano de manera conjunta con otros USUARIOS, o realizaron importaciones de granel agrícola de manera esporádica. La relación que se obtuvo es la que se muestra a continuación:

GIE's y/o Grupos (variable generada GIE)	Nombre, denominación o razón social del USUARIO
*	
(USUARIO 3)	
*	
*	
*	
(USUARIO 1)	
*	
(USUARIO	
7)	



025799

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.2.1.3. Eliminación de variables

Se eliminaron 17 observaciones, por ser un producto de distinta naturaleza al granel agrícola sólido, **ALIMENTO PARA CERDO (SACOS 50KGS)**, cuya descarga se realiza de manera manual, dichas observaciones corresponden a los consecutivos 303, 312, 315, 320, 334, 345, 354, 358, 369, 381, 401, 407, 412, 422, 434, 441 y 442, respectivamente; dentro del Anexo 2.

XIV.2.1.4. Construcción de variables

- **Bróker_GRUNAPE**.- Se creó esta variable para identificar todos aquellos buques que fueron contratados por GRUNAPE (**bróker_grunape=1**). Dichos buques se identificaron cuando la variable “FECHA-M” contenía información, en caso contrario **bróker_grunape=0**.
 - **Año**. - corresponde al año de la variable “FECHA DE ATRAQUE”.

*Artículo 3, fracción IX,



VERSIÓN PÚBLICA

- Se creó la variable “**identificador**” que consiste en una copia de la variable “NÚMERO DE VIAJE” reemplazado todos los números de viaje a formato numérico. En el caso de aquellos viajes que contenían algún carácter no numérico, dicho viaje se reemplazaba por un valor faltante (.) en la variable “**identificador**”, ejemplos: “19L” = “.”, “SIM026” = “.”, “001” = “1”, “02” = “2”, “WUCO1602” = “.” etcétera.

Para futuras referencias del Anexo 2, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “Anexo 2 Logra”.

XIV.2.2. Conformación del “Anexo rendimientos Logra”

El AGENTE ECONÓMICO GRUPO LOGRA proporcionó un archivo en formato electrónico de información relativa a los servicios portuarios sobre los rendimientos alcanzados por cada buque atendido: “Anexo 3 (Anexo 29 OFICIO).xlsx”.

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

- Como primer paso, se procedió a conformar una sola base de datos, utilizando las diversas pestañas que contenía el documento denominado “Anexo 3 (Anexo 29 OFICIO).xlsx”, para los años dos mil diez al dos mil diecisiete.
- Se generó la variable **periodo**, con la variable año y mes proporcionado en dicha base.
- Se generó la variable “**tipo de carga**”, donde “**tipo de carga** =carga general” si “DEFICIENCIAS DETECTADAS=carga manual”, en caso contrario “**tipo de carga** =granel agrícola” (en total hubo 17 buques de carga general).
- Con base en información del “Anexo 2 Logra” del “NOMBRE DEL BUQUE” y “NUMERO DE VIAJE” se completó la variable “**TRAFICO**”⁸⁷³

BUQUES	No. Viaje	TRAFICO ⁸⁷⁴
*		cabotaje

⁸⁷³ Esta variable figura en la base de datos para los años dos mil diez, dos mil once y dos mil trece y denota el tipo de tráfico realizado: altura o cabotaje.

⁸⁷⁴ El tipo de tráfico se pudo identificar de la base “Anexo 2 Logra”, tomando como referencia el nombre del buque y el número de viaje.



025801

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

*		*	cabotaje
			cabotaje
			cabotaje
			cabotaje
Resto de los buques	Resto de los viajes		altura

- Se generó la variable **Año**, con base en el año señalado en la pestaña del “Anexo 3 (Anexo 29 OFICIO).xlsx”.
- Aquellos datos con enmiendas (variable No=espacio en blanco) se pasaron en una sola fila, respetando la información contenida en la misma: ejemplo

MES	No.	BUQUES	No. DE VIAJE	TRAFCICO	MUELLE Y/O TERMINAL	TONELAJE	THBO	RENDIMIENTO POA (TPH)	DEFICIENCIAS DETECTADAS	HORAS EFECTIVAS DE OPERACIÓN

Resultado

MES	Nº.	BUQUES	No. DE VIAJE	TRAFCICO	MUELLE Y/O TERMINAL 7	TONE LAJE 7	TH BO 7	RENDIMIENTO POA (TPH) 7	DEFICIENCIAS DETECTADAS 7	HORAS EFECTIVAS DE OPERACIÓN 7	MUELLE Y/O TERMINAL 8	TONE LAJE 8	TH BO 8	RENDIMIENTO POA (TPH) 8	DEFICIENCIAS DETECTADAS 8	HORAS EFECTIVAS DE OPERACIÓN 8

- Se creó la variable “enmienda”, que corresponde a aquellos datos donde la variable “No” no contiene información.

Para futuras referencias del “Anexo 3 (Anexo 29 OFICIO).xlsx”, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “Anexo rendimientos Logra”.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



XIV.2.3. Conformación del “Anexo 3 Logra”

El AGENTE ECONÓMICO GRUPO LOGRA proporcionó un archivo en formato electrónico de información relativa a los servicios de transporte marítimo relativo a las demoras de los buques en el puerto de origen: “Anexo 3.xlsx”.

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

- Del archivo en formato electrónico denominado “Anexo 3.xlsx” se creó la variable “**identificador**” que consiste en una copia de la variable “NÚMERO DE VIAJE” remplazando todos los números de viaje a formato numérico. En el caso de aquellos viajes que contenían algún carácter no numérico, este se transformaba en su equivalente numérico, ejemplos: “01” = “1”, “02” = “2” y “03” = “3”.
- Para el registro “NUMERO DE VIAJE=6170” se reemplazó “FECHA DE ATRAQUE=05/12/2005” por “FECHA DE ATRAQUE=05/12/2015” por considerarse un error de captura en el año.
- Respecto de la variable “MONTO DE LA PENALIZACIÓN USD”, cuando este contenía la etiqueta “PENDIENTE”, esta celda se reemplazó por un espacio en blanco.

Para futuras referencias del archivo “Anexo 3.xlsx”, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “Anexo 3 Logra”.

XIV.2.4. Conformación del “Anexo 4 Logra”

GRUPO LOGRA proporcionó un archivo en formato electrónico de información relativa a los servicios de transporte marítimo relativo a los despachos de los buques en el puerto de origen: “Anexo 4.xlsx”.

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

- Del archivo en formato electrónico denominado “Anexo 3.xlsx” se creó la variable “**identificador**” que consiste en una copia de la variable “NÚMERO DE VIAJE” remplazando todos los números de viaje a formato numérico. En el caso de aquellos viajes que contenían algún carácter no numérico, este se transformaba en su equivalente numérico, ejemplos: “03” = “3”.
- Para el registro “NUMERO DE VIAJE=6170” se reemplazó “FECHA DE ATRAQUE=05/12/2005” por “FECHA DE ATRAQUE=05/12/2015” por considerarse un error de captura en el año.
- Respecto de la variable “MONTO DE LA BONIFICACIÓN USD”, cuando este contenía la etiqueta “PENDIENTE”, esta celda se reemplazó por un espacio en blanco.

Para futuras referencias del archivo “Anexo 4.xlsx”, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “Anexo 4 Logra”.



025803

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

XIV.2.5. Conformación del “Anexo 5 Logra”

El AGENTE ECONÓMICO GRUPO LOGRA proporcionó un archivo en formato electrónico de información relativa a los servicios de transporte marítimo relativo a los despachos y demoras de los buques atendidos en el PUERTO PROGRESO: “Anexo 5.xlsx”.

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

- Del archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5.xlsx” se creó la variable “Año” que consiste en el año de la variable “FECHA DE ATRAQUE”.
- Del archivo en formato electrónico denominado “Anexo 5.xlsx” se creó la variable “**identificador**” que consiste en una copia de la variable “NÚMERO DE VIAJE” remplazando todos los números de viaje a formato numérico. En el caso de aquellos viajes que contenían algún carácter no numérico, este se transformaba en su equivalente numérico, ejemplos: “02” = “2” y “03” = “3”.

Para futuras referencias del archivo “Anexo 5.xlsx”, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “**Anexo 5 Logra**”.

XIV.2.6. Conformación del “Anexo demoras y despachos GIE”

De los Archivos electrónicos que se obtuvieron mediante las visitas de verificación a GRUPO LOGRA y MULTISUR: “Demoras y Despachos 2010.xlsx”, “Demoras y Despachos 2011.xlsx”, “Demoras y Despachos 2012.xlsx”, “Demoras y Despachos 2013.xlsx”, “Demoras y Despachos 2014.xlsx”, “Demoras y Despachos 2015.xlsx”, y “Demoras y Despachos 2016.xlsx” el cual contiene información sobre los despachos y demoras de la totalidad de los buques atendidos por el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO, se conformó una sola base de datos.

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

- Como primer paso, se procedió a conformar una sola base de datos, utilizando la información de los diversos archivos, para los años dos mil diez al dos mil diecisiete, para el PUERTO PROGRESO.
- Se renombraron las variables “**Comb 1**” y “**Comb 2**” por “**Tarifa cobrada**⁸⁷⁵” y “**Tarifa real**⁸⁷⁶” respectivamente.

⁸⁷⁵ Tarifa cobrada, refiere a la tarifa que efectivamente pago el USUARIO. Dicha conclusión se obtuvo de la comparación de “**Comb 1**” con la información proporcionada por GRUPO LOGRA en el “Anexo 2.xlsx” respecto de las tarifas de transporte marítimo cobradas a los USUARIOS.

⁸⁷⁶ Tarifa acordada con el NAVIERO. Dicha conclusión se obtuvo de la comparación de “**Comb 2**” con la información proporcionada por [REDACTED] “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” respecto de las tarifas de transporte marítimo que cobró el NAVIERO. Véase la sección **Conformación del “Anexo 2 Logra-Naviero Marítimo”**.



- Se generó la variable “**Monto cobrado**”, como el producto de la variable “**Tarifa cobrada**” por la variable “**Tonelaje**”. Asimismo, se generó la variable “**Monto real**”, como el producto de la variable “**Tarifa real**” por la variable “**Tonelaje**”.
- Se generó la variable “**Diferencia tarifas**” como la diferencia entre “**Tarifa cobrada**” y “**Tarifa real**”.
- Se generó la variable “**Ingresos por diferencia tarifaria**” como la diferencia entre “**Monto cobrado**” menos “**Monto real**”, o de manera equivalente “**Diferencia tarifas**” por “**Tonelaje**”.
- Se renombró la variable “**NUMERO DE VIAJE**” como “**identificador**”.

Para futuras referencias de los archivos antes referidos, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “**Anexo demoras y despachos GIE**”.

XIV.2.7. Conformación del “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”

(Firma)
La base de datos “**Anexo 5 Logra**”, así como la base “**Anexo demoras y despachos GIE**”, contienen la misma información relativa a despachos y demoras en las que han incurrido los buques atendidos por el GIE GRUPO LOGRA en el PUERTO PROGRESO. La información del “**Anexo 5 Logra**”, fue proporcionada mediante requerimiento de información, mientras que el “**Anexo demoras y despachos GIE**” obra en el EXPEDIENTE derivado de la visita de verificación en los dispositivos electrónicos. Para efecto de realizar un análisis comparativo y verificar la consistencia de ambas fuentes, se realizó la unión de ambas bases de datos siguiendo el siguiente procedimiento:

- Del “**Anexo 5 Logra**” se eliminaron todas aquellas observaciones correspondientes al año dos mil diecisiete.
- Se realizó la unión (“*FULL OUTER JOIN*”) de ambas bases utilizando la variable “**identificador**” del “**Anexo 5 Logra**” con la base “**Anexo demoras y despachos GIE**”. Todos los datos del “**Anexo 5 Logra**” tuvieron una coincidencia única, excepto para los “**identificadores**”: 3,22, 41, y 6,378 los cuales no tuvieron una correspondencia, dichos registros se conservaron.

Para futuras referencias de los ejercicios realizados con la base resultante de la unión, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a este archivo como “**Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE**”.

XIV.2.8. Conformación del “Anexo marítimo Naviero”

* proporcionó dos archivos en formato electrónico de información relativa a los servicios de transporte marítimo: “Servicios de Transporte Marítimo.xlsx” y “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”.

VERSIÓN PÚBLICA

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó los siguientes cambios al cotejar ambas fuentes:

- Se modificaron las modalidades de contratación en cuatro casos: Consecutivo 1 (para el año dos mil diez) de COA a Viaje, Consecutivo 39 (para el año dos mil diez) de COA a Viaje, Consecutivo 38 (para el año dos mil quince) de COA a Viaje y Consecutivo 3 (para el año dos mil diecisésis) de COA a Viaje (prevaleció la información de la segunda entrega)
- Se modificaron dos nombres de usuarios, los correspondientes a los Consecutivos 4 y 6 para el año dos mil diez (████████*) y (████████*) (prevaleció información de la segunda entrega)
- Para la variable “(Bonificación) o penalización (Despachos) o Demoras (USD)” del archivo “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx” esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que dicha variable para el año dos mil once (2011) difiere sustancialmente de la información contenida en el archivo “Servicios de Transporte Marítimo.xlsx”, ya que únicamente figura el dato “████*” para todas las observaciones. Por dicha razón prevaleció la primera entrega para dicha variable y año.
- Se conformó una sola base de datos considerando cada uno de los años de dos mil diez a dos mil diecisésis.
- Se creó la variable “**identificador**” que consiste en una copia de la variable “Número de Viaje”, remplazado todos los números de viaje a formato numérico. En el caso de aquellos viajes que contenían algún carácter no numérico (*), este se transformaba en un valor numérico ejemplos: “6187**” = “6187”, “6193**” = “6193”, etcétera.

Para futuras referencias del archivo “Servicios de Transporte Marítimo-Modificado.xlsx”, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “**Anexo marítimo Naviero**”.

XIV.2.9. Conformación del “Anexo marítimo API”

El AGENTE ECONÓMICO API PROGRESO proporcionó un archivo en formato electrónico de información relativa a los servicios de transporte marítimo relativo a todos los buques atendidos en el PUERTO PROGRESO: “Numeral 35 Anexo 1. Servicio de transporte marítimo (1).xlsx”.

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

Como primer paso, se procedió a conformar una sola base de datos, utilizando las diversas pestañas que contenía el documento denominado “Numeral 35 Anexo 1. Servicios de transporte marítimo (1)”, para cada uno de los años de dos mil diez a dos mil diecisiete. Posteriormente se realizaron los siguientes ajustes:

- Se corrigió un dato erróneo (toda vez que transportó granel mineral, pero en la base se reporta que transportó granel agrícola), identificado por “**tipo de carga=granel agrícola**”



VERSIÓN PÚBLICA

pero en realidad transportó fertilizante (granel mineral), dicho registro identificado por el **Consecutivo 42**, para el año dos mil quince, fue reemplazado por “**tipo de carga=granel mineral**”.

- Se eliminaron dos registros que no contienen información para la variable “**tipo de carga**”, identificados por los Consecutivos 3 y 6, para el año dos mil quince.
- Se generaron las variables **Fecha de arribo**, **Fecha de atraque** y **Fecha de salida**, separando las fechas del formato de las variables proporcionadas (los datos fueron proporcionadas en el formato mes/día/año hora: minuto, y se separó el mes/día/año de dicho formato).
- Se generó la variable **año** utilizando la **Fecha de atraque**.
- Se creó la variable “**identificador**” que consiste en una copia de la variable “Número de viaje”, remplazando todos los números de viaje a formato numérico (cuando era posible). En el caso de aquellos viajes que contenían algún carácter no numérico, este dato se transformaba en un valor faltante (.) en la variable “**identificador**”, ejemplos: “01-07” = “.”, “813/11” = “.”, “01=1”, etcétera.

Para futuras referencias del archivo “Numeral 35 Anexo 1. Servicios de transporte marítimo (1)”, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “**Anexo marítimo API**”.

XIV.2.10. Conformación del “Anexo arribo de buques”

El AGENTE ECONÓMICO API PROGRESO proporcionó un archivo en formato electrónico de información relativo al arribo de todos los buques atendidos en el PUERTO PROGRESO: “ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016.xlsx”.

Al respecto, se realizaron algunos cambios al mismo, de conformidad con lo siguiente:

Como primer paso, se procedió a conformar una sola base de datos, utilizando las diversas pestañas que contenía el documento denominado “ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016”, para cada uno de los años de dos mil diez a dos mil diecisiete. Posteriormente se realizaron los siguientes ajustes:

- Se generaron las variables **Fecha de arribo**, **Fecha de zarpe**, **Hora de arribo**, **Hora de zarpe**, separando las fechas y horas del formato de las variables proporcionadas (los datos fueron proporcionadas en el formato mes/día/año hora: minuto, y se separó el mes/día/año y hora: minuto de dicho formato).
- Se generó la variable **Año** utilizando el año señalado.
- Se realizaron los siguientes ajustes en el nombre de los muelles señalada en la variable **Muelle**:

Muelle

Muelle Homologado



025807

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

M-1 y M-1 ZNM	1
M-2 y M-2 PescaInd	2
M-3 Avituall, M-3, M-3C, M-3E y M-3W	3
M-4,M-4 Pergasa, M-4N y M-4S	4
M-5, M-5C, M-5S y M-5N	5
M-6, M-6C, M-6E y M-6W	6
M-7, M-7W y M-7E	7
M-8 y M-8 PescaDep	8
M-9, M-9 Cont.ZNM y M-9A	9
BOYA 1, BOYA 2 y BOYA 3	BOYA
FOND, FOND-A, FOND-b y FOND-C	FONDEADERO
MS-NTE y MS-SUR	PESQUERO U OTROS ⁸⁷⁷
MC-NTE, MC-NTE-E, MC-NTE-W, MC-SUR-E, MC-SUR y MC-TRANSB	CRUCERO ⁸⁷⁸

Para futuras referencias del archivo “ARRIBOS DE BUQUES 2010-2016”, así como de los ejercicios realizados con esta base, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “Anexo arribos de buques”.

XIV.2.11. Conformación del “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo”

Para realizar la unión de las base de datos “Anexo 2 Logra” y “Anexo marítimo Naviero” (“*FULL OUTER JOIN*”), se consideró la variable “**identificador**” el cual identifica una observación de manera única. En la base “Anexo marítimo Naviero”, el “**identificador**” va de un rango de 4,851 a 6,378. Todos los datos mediante este identificador coinciden, salvo para el “**identificador=4851**” de fecha “30/12/2009” reportada en la base “Anexo marítimo Naviero” pero se mantuvo en la base.

Para futuras referencias de la unión de ambas bases de datos, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “Anexo 2 LOGRA-Naviero Marítimo”.

⁸⁷⁷ Se asignó este nombre al muelle, dado el tipo de buque que arribó en estos muelles: ARMADA/SEMAR, REMOLCADOR, ABASTECEDOR, INVESTIGACION y PESQUERO.

⁸⁷⁸ Se asignó este nombre, dado el tipo de buque que arribó en estos muelles: CRUCERO.



XIV.2.12. Conformación del “Anexo 5 Logra-Anexo 2 Logra”

Para realizar la unión de las bases de datos “**Anexo 2 Logra**” y “**Anexo 5 Logra**” (“*FULL OUTER JOIN*”), se procedió de la siguiente manera:

- Se eliminaron todas aquellas observaciones del “**Anexo 5 Logra**” correspondientes al año dos mil diecisiete, mismas que se guardaron como “**Anexo 5 2017**”. La razón por la cual se eliminan estos datos es porque el “**identificador**” para el año 2017, no es único en comparación con el resto de los años.
- Se realizó la unión utilizando la variable “**identificador**” del “**Anexo 5 Logra**” con la base “**Anexo 2 Logra**”. Todos los datos tuvieron una coincidencia única, el resultado de los datos coincidentes se guardó como “**fase 1**”.
- Se tomaron las observaciones restantes del “**Anexo 5 2017**” y del “**Anexo 2 Logra**” que no se consideraron en la “**fase 1**”, y utilizando la variable “**FECHA DE SALIDA**” disponible en ambas bases, se realizó una segunda unión. Todos los datos tuvieron una coincidencia única (excepto para aquellas observaciones de marzo a septiembre de dos mil diecisiete que contenía de más la base, “**Anexo 5 2017**”), el resultado de los datos coincidentes se guardó como “**fase 2**”.
- Finalmente, se juntaron en una sola base (“**append**”), las bases que se obtuvieron de la **fase 1** y **fase 2**.

Para futuras referencias de la unión de ambas bases de datos, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “**Anexo 5 Logra- Anexo 2 Logra**”.

XIV.2.13. Conformación del “Anexo 5 Logra-Naviero Marítimo”.

Para realizar la unión de las bases de datos “**Anexo 5 Logra**” y “**Anexo marítimo Naviero**” (“*INNER JOIN*”), se procedió de la siguiente manera:

- Se realizó la unión utilizando la variable “**identificador**” del “**Anexo 5 Logra**” con la base “**Anexo marítimo Naviero**” únicamente para el rango que va de 4,851 a 6,378. Del “**Anexo marítimo Naviero**” no se pudieron ubicar aquellos viajes con los siguientes identificadores: 5197 (año 2011), 5969 (año 2014), 6905 (año 2014), 6112(año 2015), 22 (año 2016) y 42 (año 2016) que si figuraban en la base “Anexo 5.xlsx”, dichos registros se eliminaron de la base.

Para futuras referencias de la unión de ambas bases de datos, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “**Anexo 5 Logra-Naviero Marítimo**”.

XIV.2.14. Conformación del “Anexo 2 Logra-API Marítimo”

Para realizar la unión de las bases de datos “**Anexo 2 Logra**” y “**Anexo marítimo API**” (“*FULL OUTER JOIN*”), se procedió de la siguiente manera:

VERSIÓN PÚBLICA

Primera fase

- Se utilizaron las variables “**identificador**” y “**Fecha de atraque**”, contenida en ambas bases (**Anexo marítimo API** y **Anexo 2 Logra**). No se pudieron ubicar ciento dos observaciones de la base “**Anexo marítimo API**”. El archivo resultante, que únicamente contiene los elementos coincidentes en ambas bases, se denominó “**fase 1**”.

Segunda fase sólo para los registros no coincidentes

- Se utilizaron las variables “**identificador**” y “**Fecha de salida**”, contenida en ambas bases (**Anexo marítimo API** y **Anexo 2 Logra**). No se pudieron ubicar ochenta y siete observaciones de la base “**Anexo marítimo API**” (por corresponder a cargas diferentes a granel agrícola). El archivo resultante, que únicamente contiene los elementos coincidentes en ambas bases, se denominó “**fase 2**”.
- En cada etapa (**fase 1-fase 2**) se verificó que los volúmenes reportados en ambas bases fueran consistentes.
- Se corrigieron manualmente ocho buques del **Anexo marítimo API** que no encontraron una correspondencia en ninguna de las fases anteriores, dichos buques se identifican con los siguientes nombres de buques: FEDERAL MANITOU (viaje 01-07), ALCYONE (viaje 9902403), LIBERTY EAGLE (viaje 4182918), CHRYSOULA S(viaje 01), GOLDEN KIKU (viaje GOK1), IVS NIGHTJAR (viaje 07), FEDERAL ELBE (viaje 1505) y TR CROWN (viaje 3), por lo cual se recuperaron dichos nombres en la base **Anexo 2 Logra** para realizar la correspondencia.
- Finalmente, se juntaron en una sola base(“**append**”), las bases que se obtuvieron de la **fase 1** y **fase 2**.

Para futuras referencias de la unión de ambas bases de datos, se referirá en el cuerpo del DICTAMEN PRELIMINAR a dicho anexo, como “**Anexo 2 Logra-API Marítimo**”.

XIV.3. Anexo 3. Descripción de la conformación de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas BRÓKER 1, GRUNAPE y MULTISUR

La presente sección describe el procedimiento que se siguió para la realización de los gráficos incluidos en la **Gráfica: Nivel de utilidad bruta y neta de MULTISUR, GRUNAPE y BRÓKER 1** los cuales fueron presentadas en la sección **Incentivos de GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad**

1) Estados de resultados.

La estructura de los estados de resultados sólo contempla los ingresos, costos y gastos operacionales y no operacionales derivados de las actividades principales de las empresas que se encuentran directamente relacionadas con el **MERCADO INVESTIGADO**. No se contemplan por tanto

VERSIÓN PÚBLICA

los ingresos generados por otras actividades, incluidas las participaciones en empresas subsidiarias, las actividades de inversión y de financiamiento.

XIV.3.1. BRÓKER 1**XIV.3.1.1. Ingresos**

Para el caso de BRÓKER 1 se identificó, en el documento electrónico “CEM JUNIO [REDACTADO] pptx”⁸⁷⁹, que sus ingresos están conformados por tres rubros que se identifican como: con planificación fiscal (C/PF), sin planificación fiscal (S/PF) y un tercer rubro registrado sin nombre. Asimismo, se constató que los ingresos con planificación fiscal están integrados por los siguientes conceptos:

- Ingreso por comisión [REDACTADO] sobre la tarifa acordada por el servicio de intermediación que BRÓKER 1 realiza entre [REDACTADO] (cliente) y [REDACTADO] (NAVIERO).
- Ingreso por comisión (GRUNAPE) de [REDACTADO] sobre la tarifa acordada por el servicio de intermediación que BRÓKER 1 realiza entre GRUNAPE (cliente) y [REDACTADO] (NAVIERO).
- Egreso por pago de comisión a GRUNAPE (Com. GRUNAPE) de 1.25 % sobre la tarifa acordada por el servicio de intermediación que realiza BRÓKER 1 entre GRUNAPE (cliente) y [REDACTADO] (NAVIERO).
- Ingresos por el diferencial tarifario entre la tarifa acordada con [REDACTADO] (NAVIERO) (costo del servicio) y la tarifa cobrada a GRUNAPE (precio de venta del servicio).
- Las bonificaciones por penalización que BRÓKER 1 recibe como pago por parte de GRUNAPE.
- Los despachos y las demoras que recibe BRÓKER 1 como pago por parte de GRUNAPE (cliente) [REDACTADO] (cliente) y [REDACTADO] (NAVIERO).

Respecto a los otros dos rubros de ingresos, sin planificación fiscal (S/PF) y el tercer rubro sin nombre, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no cuenta con información que detalle su composición. La clasificación de los ingresos y sus respectivos montos, extraídos del documento antes citado, se muestra en el Cuadro 1.1.

Cuadro 1.1. Clasificación de los ingresos de BRÓKER 1 (cifras en dólares corrientes)

Rubro de ingresos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Hasta junio 2016

⁸⁷⁹ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

025811
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016



10

al

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: "CEM JUNIO
* [REDACTADO] pptx"

Con el objetivo de corroborar que el monto de los ingresos reflejados en el **cuadro 1.1** corresponde a los ingresos de BRÓKER 1, se realizó la integración de información de ingresos reportada en el documento "**Información [REDACTADO] xlsx**".⁸⁸⁰ En este documento se encuentran los montos correspondientes a ingresos, utilidades netas y flujos de efectivo de las empresas subsidiarias y afiliadas al GIE GRUPO LOGRA para los años dos mil doce, dos mil trece y dos mil catorce, en moneda nacional. De esta manera se corrobora que BRÓKER 1 es tratada como una empresa más del GIE GRUPO LOGRA. El ejercicio realizado para constatar la estructura de sus ingresos consistió en los siguientes pasos:

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

⁸⁸⁰ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.



VERSIÓN PÚBLICA

- Sumar los valores de los tres rubros de ingresos: con planificación fiscal, sin planificación fiscal y el tercero sin nombre al que se denomina “otro registrado” del documento “CEM JUNIO [REDACTED] pptx”.
- En vista de que estos ingresos se encuentran registrados en dólares estadounidenses, se procedió a su conversión en moneda nacional utilizando un promedio anual de elaboración propia basado en los promedios mensuales del tipo de cambio pesos por dólar E.U.A. para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera y de fecha de publicación en el DOF, clasificado en cotizaciones promedio y en niveles.
- Los montos en moneda nacional obtenidos para los años dos mil doce, dos mil trece y dos mil catorce se cotejaron con los registrados en el documento “Información [REDACTED] xlsx”.
- Se estableció la diferencia entre los ingresos reportados en “Información JDRM” y los ingresos en moneda nacional del documento “CEM JUNIO [REDACTED] pptx”.
- Finalmente, se estimó la razón de cambio entre los ingresos reportados, calculando el cociente entre la diferencia de ingresos y el ingreso reportado en el documento “CEM JUNIO [REDACTED] pptx”. Los resultados del ejercicio se muestran en el Cuadro 1.2.

R
AV
al
Cuadro 1.2. Comprobación de los ingresos de BRÓKER 1 (cifras en dólares y pesos corrientes)

Rubro de ingresos	2012	2013	2014
Ingresos “CEM JUNIO [REDACTED] (USD)	[REDACTED]	*	[REDACTED]
Tipo de Cambio promedio anual	13.17	12.77	13.30
Ingresos “CEM JUNIO [REDACTED] (MXN)	[REDACTED]	*	[REDACTED]
Ingresos “Información [REDACTED] (MXN)	[REDACTED]	*	[REDACTED]
Diferencia entre los ingresos (MXN)	[REDACTED]	*	[REDACTED]
Razón de cambio de la diferencia de ingresos	[REDACTED]	*	[REDACTED]

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: “Información [REDACTED] xlsx”.

A partir del procedimiento anterior se aceptó la hipótesis de que los ingresos descritos en el documento “CEM JUNIO [REDACTED] pptx” son los que corresponden a BRÓKER 1. Una vez identificados estos ingresos, se procedió a estimar, usando las bases descritas anteriormente,⁸⁸¹

⁸⁸¹ “Anexo marítimo Naviero”, “Anexo demoras y despachos GIE”, “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”, “Anexo 3 Logra” y “Anexo 4 Logra”.

VERSIÓN PÚBLICA

cada uno de los componentes que integran el rubro de ingreso con planificación fiscal, conforme a lo siguientes pasos por concepto de ingresos:

a) **Comisiones:**

1. Para estimar los montos de ingresos correspondientes a las comisiones se utilizó la base “**Anexo marítimo Naviero**”.
2. Para cada año se distinguió entre las comisiones de [REDACTED] * que recibió BRÓKER 1 por el servicio de intermediación entre [REDACTED] * (cliente), [REDACTED] * (cliente) ⁸⁸² y [REDACTED] * (NAVIERO) y la comisión neta (1.25 %) obtenidas por la intermediación entre GRUNAPE (cliente) y [REDACTED] * (NAVIERO).
3. Para estimar la comisión de [REDACTED] * por el servicio de intermediación entre [REDACTED] * se filtraron las siguientes variables (en negritas):
 - **Modalidad:** Viaje⁸⁸³.
 - **Intermediario:** BRÓKER 1.
 - Suma de los valores de la variable **Monto Comisión pagada a Clientes (Fletador)**
[REDACTED]
4. Para estimar la comisión neta (1.25 %) obtenida por la intermediación entre GRUNAPE y PACNAV PANAMÁ se filtraron las siguientes variables:
 - **Modalidad:** COA⁸⁸⁴.
 - **Intermediario:** BRÓKER 1.
 - Suma de los valores de la variable **Monto Comisión pagada a Clientes (Fletador)** (2.5% ó 3.75% ó 0%).

El total de las comisiones obtenidas en dólares (USD) se muestran en el **Cuadro 1.3** con sus respectivos valores en moneda nacional (MXN).

Cuadro 1.3. Ingresos por comisiones (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Comisiones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
------------	------	------	------	------	------	------	------

⁸⁸² En la base de datos “**Anexo demoras y despachos GIE**”, se reporta el nombre del cliente bajo el rubro “**Cliente**”. Se infiere que [REDACTED] * refiere al USUARIO [REDACTED] *. Lo anterior derivado de las fechas y volúmenes que transportaban dichos USUARIOS Información visible a folio 023435 del EXPEDIENTE, archivo en formato electrónico denominado “**Anexo 2**”.

⁸⁸³ Que corresponde a la modalidad de contratación de fletamiento marítimo bajo la cual BRÓKER 1 proporciona el servicio de transporte marítimo a este cliente.

⁸⁸⁴ Que corresponde a la modalidad de contratación de fletamiento marítimo bajo la cual BRÓKER 1 proporciona el servicio a GRUNAPE.



VERSIÓN PÚBLICA

Comisión por [REDACTED] * (2.5 %) (USD)	[REDACTED]						
Comisión por GRUNAPE (neto) (USD)	[REDACTED]						
Tipo de cambio	12.63	12.43	13.17	12.77	13.30	15.86	18.68
Comisión por [REDACTED] * (2.5 %) (MXN)	[REDACTED]						
Comisión por GRUNAPE (neto) (MXN)	[REDACTED]						
Total (MXN)	[REDACTED]						

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: "Anexo marítimo Naviero".

b) Ingresos por diferencias de tarifa marítima.

1. Para calcular los montos de ingresos correspondientes a las diferencias tarifarias se utilizó la base "Anexo demoras y despachos GIE".
2. Se utilizó la variable "Diferencia tarifas" definida como la diferencia entre la tarifa cobrada por GRUNAPE/BRÓKER 1 y la tarifa acordada con [REDACTED] *. Las diferencias pueden resultar negativas debido a que GRUNAPE realiza descuentos a algunas empresas a las que presta servicio. El descuento se ve como una tarifa cobrada menor a la tarifa que acordó BRÓKER 1 con [REDACTED] *
3. Se utilizó la variable denominada "Ingresos por diferencia tarifaria" definida como la multiplicación entre la variable "Diferencia tarifas" y la variable "Tonelaje".
4. Para cada año se distinguió entre los ingresos por diferencia tarifaria que recibió BRÓKER 1 por el servicio de intermediación entre [REDACTED] * y las obtenidas por la intermediación entre GRUNAPE y [REDACTED] *
5. Para estimar los ingresos que recibió BRÓKER 1 por el servicio de intermediación entre [REDACTED] * se filtraron las siguientes variables:
 - Fecha: eligiendo el año correspondiente.
 - Cliente [REDACTED] *
 - Suma de los valores de la variable Ingresos por diferencia tarifaria.

Los resultados de este procedimiento se muestran en el Cuadro 1.4.

Cuadro 1.4. Ingresos por diferencias tarifarias, intermediación entre [REDACTED] *
 *(cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Años	Ingresos por diferencia tarifaria (USD)	Tipo de Cambio	Ingresos por diferencia tarifaria (MXN)
2010	*	12.63	[REDACTED]
2011		12.43	[REDACTED]
2012		13.17	[REDACTED]
2013		12.77	[REDACTED]
2014		13.30	[REDACTED]
2015		15.86	[REDACTED]
2016		18.68	[REDACTED]
Total			

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: "Anexo demoras y despachos GIE".

6. Para estimar los ingresos que recibió BRÓKER 1 por el servicio de intermediación entre GRUNAPE y PACNAV PANAMÁ se filtraron las siguientes variables:

- **Fecha:** eligiendo el año correspondiente.
- **Cliente:** *
- Suma de los valores de la variable **Ingresos por diferencia tarifaria**.

Los resultados de este procedimiento se muestran en la Cuadro 1.5.

Cuadro 1.5. Ingresos por diferencias tarifarias, intermediación entre GRUNAPE y PACNAV PANAMÁ (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Años	Ingresos por diferencia tarifaria (USD)	Tipo de Cambio	Ingresos por diferencia tarifaria (MXN)
2010	*	12.63	[REDACTED]
2011		12.43	[REDACTED]
2012		13.17	[REDACTED]
2013		12.77	[REDACTED]
2014		13.30	[REDACTED]
2015		15.86	[REDACTED]

025816



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

2016	*	18.68	*
Total			

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: “Anexo demoras y despachos GIE”.

c) Demoras:

En lo que respecta al concepto de demoras, por las condiciones en que se encuentra la información, se procedió a extraer los montos por diferentes secciones: bonificación, demoras y despachos y demoras planificación fiscal.

• Bonificaciones:

1. Para estimar los montos de ingresos correspondientes a las bonificaciones se utilizó la base “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”.
2. Para cada año se distinguió entre las penalizaciones: pago que realizó BRÓKER 1 a GRUNAPE y las bonificaciones: pago que recibió BRÓKER 1 por parte de GRUNAPE.
3. Para obtener los ingresos por bonificaciones se filtraron las siguientes variables:
 - Fecha de atraque: eligiendo los años correspondientes
 - Pago: GRUNAPE
 - Suma de los valores de la variable Monto de la bonificación o penalización.

Cuadro 1.6. Ingresos por bonificaciones (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Año	Bonificaciones (USD)	Tipo de Cambio	Bonificaciones (MXN)
2010	*	12.63	*
2011		12.43	
2012		13.17	
2013		12.77	
2014		13.30	
2015		15.86	
2016		18.68	
Total			

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”.

VERSIÓN PÚBLICA

• **Despachos y demoras:**

1. Para estimar los montos de ingresos correspondientes a los despachos y demoras se utilizó la base “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”.
2. Para cada año se distinguió entre los despachos y demoras que realizó BRÓKER 1 a GRUNAPE y los que recibió BRÓKER 1 por parte de GRUNAPE.
3. Asimismo, por cada año se distinguió entre los ingresos por despachos y demoras que recibió BRÓKER 1 por el servicio de intermediación entre [REDACTED] * [REDACTED] * y los obtenidos por la intermediación entre GRUNAPE y [REDACTED] *
4. Para obtener los ingresos por despachos y demoras por el servicio de intermediación entre BRÓKER 1 y PACNAV PANAMÁ se filtraron las siguientes variables:
 - **Fecha:** eligiendo los años correspondientes
 - **Pago:** GRUNAPE
 - **Cliente:** [REDACTED] *
 - Suma de los valores de las variables **Despachos y Demoras**
5. Para obtener los ingresos por despachos y demoras por el servicio de intermediación entre HISA, COMERCIALIZADORA y PACNAV PANAMÁ se filtraron las siguientes variables:
 - **Fecha:** eligiendo los años correspondientes
 - **Cliente:** [REDACTED] *
 - **Pago:** GRUNAPE
 - Suma de los valores de las variables **Despachos y Demoras**

Los resultados obtenidos se presentan en el Cuadro 1.7.

Cuadro 1.7. Ingresos por despachos y demoras (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Año	Despachos y demoras (USD)	Despachos y demoras HISA (USD)	Tipo de Cambio	Despachos y demoras (MXN)	Despachos y demoras HISA (MXN)
2010	*	*	12.63	*	*
2011	[REDACTED]	[REDACTED]	12.43	[REDACTED]	[REDACTED]
2012	[REDACTED]	[REDACTED]	13.17	[REDACTED]	[REDACTED]
2013	[REDACTED]	[REDACTED]	12.77	[REDACTED]	[REDACTED]

2014	*	*	13.30	*	*
2015			15.86		
2016			18.68		
Total					

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”.

- Demoras planificación fiscal.
1. Para estimar los montos de ingresos correspondientes a las demoras planeación fiscal se utilizó la base “Anexo 3 Logra”.
 2. Para obtener los ingresos por demoras planificación fiscal se filtraron las siguientes variables:
 - Fecha de atraque: filtrando por los años correspondientes
 - Suma de los valores de la variable Monto de la penalización USD

Respecto a este rubro de ingreso, cabe aclarar que se imputa la totalidad de éste a BRÓKER 1 como intermediario entre GRUNAPE (cliente) y _____ (proveedor) debido a que se desconoce que parte de dicho ingreso es transferido por BRÓKER 1 a este último. Los resultados obtenidos se muestran en el Cuadro 1.8.

Cuadro 1.8. Ingresos por demoras planificación fiscal (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Año	Demoras planificación fiscal (USD)	Tipo de Cambio	Demoras planificación fiscal (MXN)
2010	*	12.63	*
2011	*	12.43	*
2012		13.17	
2013		12.77	
2014		13.30	
2015		15.86	
2016		18.68	
Total			

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE “Anexo 3 Logra”.



VERSIÓN PÚBLICA

025819
Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

En síntesis, el total de los ingresos registrados en los siete años de estudio se muestran en el **Cuadro 1.9.**

Cuadro 1.9. Ingresos BRÓKER 1: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Rubros de ingresos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	*						

*Artículo 3, fracción IX,



	*
Ingreso total	*
Total de ingresos del periodo	*

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE.

XIV.3.1.2. Costos

Con base en el documento “edos logra.pptx”,⁸⁸⁵ referentes al Comité Estratégico Mensual con información de los estados de resultado consolidado al mes de junio del año dos mil trece, se constató que BRÓKER 1 * Sin embargo, por la naturaleza del presente análisis y de la información allegada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se integraron en el rubro de costos los correspondientes al pago de la bonificación por penalización, los despachos y demoras y las bonificaciones por origen que BRÓKER 1 transfirió a GRUNAPE. Cabe resaltar que, aunque estos pagos se contabilizan como costos para BRÓKER 1 constituyen realmente una transferencia de ingresos a GRUNAPE, a excepción de las bonificaciones por origen que GRUNAPE recibe de BRÓKER 1 y transfiere finalmente a los clientes. Los procedimientos para estimar estos egresos se presentan a continuación:

- **Bonificación por penalización**
 1. Para estimar los montos de ingresos correspondientes a los despachos y demoras se utilizó la base “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”.
 2. Para cada año se distinguió entre las penalizaciones (el pago que realizó BRÓKER 1 a GRUNAPE) y las bonificaciones (el pago que recibió BRÓKER 1 por parte de GRUNAPE).
 3. Para obtener los egresos por penalización se filtraron las siguientes variables:
 - **Fecha de atraque:** eligiendo los años correspondientes
 - **Pago:** BRÓKER 1
 - Suma de los valores de la variable **Monto de la bonificación o penalización.**

Los resultados se presentan en el Cuadro 1.10.

Cuadro 1.10. Egresos por concepto de penalización (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

⁸⁸⁵ Información disponible en el archivo en formato electrónico visible a folio 024549 del EXPEDIENTE.

VERSIÓN PÚBLICA

Año	Penalización en contra de BRÓKER 1 (USD)	Tipo de Cambio	Penalización en contra de BRÓKER 1 (MXN)
2010	*	12.63	*
2011		12.43	
2012		13.17	
2013		12.77	
2014		13.30	
2015		15.86	
2016		18.68	
Total			

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: "Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE"

• **Despachos y demoras:**

1. Para estimar los montos de ingresos correspondientes a los despachos y demoras se utilizó la base "Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE".
2. Para cada año se distinguió entre los despachos y demoras que realizó BRÓKER 1 a GRUNAPE y los que recibió BRÓKER 1 por parte de GRUNAPE.
3. Para obtener los ingresos por despachos y demoras por el servicio de intermediación entre BRÓKER 1 y * se filtraron las siguientes variables:
 - **Año:** eligiendo los años correspondientes
 - **Pago:** BRÓKER 1
 - **Cliente:** *
 - Suma de los valores de las variables **Despachos y Demoras**

Los resultados obtenidos se presentan en el Cuadro 1.12.

Cuadro 1.12. Egresos por concepto de despachos y demoras (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Año	Despachos y demoras (USD)	Tipo de Cambio	Despachos y demoras (MXN)
2010	*	12.63	*
2011		12.43	



VERSIÓN PÚBLICA

2012	*	13.17	*
2013		12.77	
2014		13.30	
2015		15.86	
2016		18.68	
Total			

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE: “Anexo 5 Logra-Demoras y despachos GIE”.

• **Bonificación por origen**

1. Para estimar los montos de ingresos correspondientes a los despachos y demoras se utilizó la base “**Anexo 4 LOGRA**”.
2. Para cada año se distinguió entre los pagos por bonificaciones que GRUNAPE transfiere a los clientes (el pago que realizó BRÓKER 1 a GRUNAPE) y aquellas que recibe GRUNAPE por parte de los clientes. Este último no se reporta debido a que se desconoce la razón que los motiva.
3. Para obtener los egresos por bonificación de origen se filtraron las siguientes variables:
 - **Fecha de atraque:** eligiendo los años correspondientes
 - **Quien pago dichas bonificaciones:** GRUNAPE
 - Suma de los valores de la variable **Monto de la bonificación USD**.

Los resultados se presentan en el **Cuadro 1.13**.

Cuadro 1.13. Egresos por concepto de bonificaciones por origen (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Año	Bonificaciones por origen (USD)	Tipo de Cambio	Bonificaciones por origen (MXN)
2010	*	12.63	*
2011		12.43	
2012		13.17	
2013		12.77	
2014		13.30	
2015		15.86	



025823

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

2016	*	18.68	*
Total			

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE “Anexo 4 Logra”.

XIV.3.1.3. Gastos

Con base en el documento “**edos logra.pptx**”, referentes al Comité Estratégico Mensual con información de los estados de resultado, consolidado al mes de junio del año dos mil trece, se constató que BRÓKER 1 tiene egresos por gastos administrativos iguales a 0.9 % sobre sus ingresos. Este porcentaje se generalizó para la construcción de los estados de resultado de toda la serie (2010 a 2016). El total de gastos administrativos se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro 1.14. Egresos por gastos administrativos (cifras en dólares y en pesos mexicanos)

Año	Gastos administrativos (USD)	Tipo de Cambio	Gastos administrativos (MXN)
2010		12.63	
2011	*	12.43	*
2012		13.17	
2013		12.77	
2014		13.30	
2015		15.86	
2016		18.68	
Total			

Fuente: Elaboración propia con cálculos de ingresos de BRÓKER 1.

XIV.3.1.4. Estado de resultado BRÓKER 1 2010-2016: utilidades brutas y utilidades netas

En el documento “**edos logra.pptx**”, referentes al Comité Estratégico Mensual con información de los estados de resultado, consolidados al mes de junio del año dos mil trece, se constató que BRÓKER 1 no declara erogaciones por concepto de pago de impuestos, ni reservas legales, ni gastos no operacionales. Por lo anterior, para el cálculo de las utilidades brutas y netas sólo se tiene en cuenta los costos imputados por el pago de comisiones resultado de los servicios prestados a GRUNAPE y por los gastos administrativos. El **Cuadro 1.15** presenta las utilidades netas para toda la serie.

Cuadro 1.15. Estados de resultados del BRÓKER 1 DE 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Conceptos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
-----------	------	------	------	------	------	------	------



Ingresos		*
(-) Costos		
Penalización (MXN)		
Despachos y demoras (MXN)		
Bonificaciones por origen		
Utilidad Bruta		
(-) Gastos de administración (apróx. 0.9%)		
Utilidad Neta		
Total de utilidad del periodo		*

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE.

XIV.3.2. GRUNAPE

En lo que concierne a GRUNAPE, la estructura de sus ingresos, costos y gastos relacionados con sus actividades se identificó mediante las balanzas de comprobación correspondientes del primero de enero al treinta y uno de diciembre de dos mil dieciséis.⁸⁸⁶ La información detallada de estos conceptos, por tipo de servicio, sólo estaba disponible para las fechas antes referidas. Por tanto, para el periodo de dos mil diez a dos mil quince fue necesario extraer la información de los estados de resultados integrada en los Dictamen de Estados Financieros (en formato físico) que se obtuvieron mediante requerimiento de información. No obstante, los ingresos contenidos en los estados de resultados no coinciden con los reportados en el documento “**Información ***.xlsx”.

Por otra parte, para la construcción de los estados financieros de GRUNAPE no fueron integrados la participación en los resultados de sus compañías asociadas, que en su caso incrementaría la utilidad

⁸⁸⁶ Información visible a folios 002987 a 003000 del EXPEDIENTE.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025825

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

antes de impuestos, ni las actividades de inversión y financiamiento. Cada uno de los conceptos se presenta en los siguientes incisos.

XIV.3.2.1. Ingresos

De los documentos antes mencionados, se observó que la estructura de ingresos por servicio de GRUNAPE está conformada por:

Dicha estructura se presenta en el **Cuadro 1.16.**

Cuadro 1.16. Ingresos GRUNAPE: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Rubros de ingresos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	*						
Ingreso total				*			

025826



VERSIÓN PÚBLICA

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folio 002834, 002853, 002875, 002900, 002929, 002962 y 002991.

XIV.3.2.2. Costos

Los costos en los que incurre GRUNAPE para la prestación de los servicios, de acuerdo con los balances de comprobación, son:

*

*

Las relaciones por año de dichos costos se muestran en el Cuadro 1.17.

Cuadro 1.17. Costos GRUNAPE: 2010-2016 (Cifras en pesos mexicanos)

Rubros de costos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	*						



025827

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Derechos y
permisos Marítimo

*

Ingreso total

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002834, 002853, 002875, 002900, 002929, 002962 y 002991.

XIV.3.2.3. Gastos

En este concepto se agrupan los egresos por gastos generales y de operación. Asimismo, se presentan los valores netos entre los ingresos y gastos no operacionales por la naturaleza de la información. Los montos por año se presentan en el Cuadro 1.18.

Cuadro 1.18. Gastos generales y de operación e ingresos netos no operacionales (cifras en pesos mexicanos)

Rubros de costos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos generales y de operación				*			
Ingresos netos no operacionales							

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002834, 002853, 002875, 002900, 002929, 002962 y 002991.

XIV.3.2.4. Estado de resultado GRUNAPE 2010-2016: utilidades brutas y utilidades netas

En el caso de GRUNAPE, el cálculo de las utilidades netas toma en cuenta las erogaciones por el pago de impuestos sobre la renta y las reservas legales. Los porcentajes por cada concepto son *

* de la base gravable constituida por la utilidad antes de impuestos y reservas, respectivamente. El Cuadro 1.19 presenta los resultados obtenidos por año. Cabe resaltar que estas utilidades difieren de las reflejadas en los estados financieros utilizados pues no tienen en cuenta las participaciones, que en su caso incrementaría la utilidad antes de impuestos y reservas, las actividades de inversión y de financiamiento.

Cuadro 1.19. Estados de resultado GRUNAPE 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Conceptos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



Ingresos

*

(-) Costos

(=) Utilidad bruta

(-) Gastos administrativos

(=) Utilidad de la operación

(+) Ingresos netos no operacionales

(=) Utilidad antes de impuestos y reservas

(-) Impuesto a la renta 30%

(-) Reserva legal 5%

Utilidad Neta

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE folios 002834, 002853, 002875, 002900, 002929, 002962 y 002991.

XIV.3.3. MULTISUR

En lo que concierne a MULTISUR, la estructura de sus ingresos, costos y gastos relacionados con los servicios que presta se identificaron mediante las balanzas de comprobación correspondientes del primero de enero al treinta y uno de diciembre del dos mil dieciséis⁸⁸⁷. La información detallada

⁸⁸⁷ Información visible de folio 002820 a 002829 del EXPEDIENTE.

3



025829

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

de estos conceptos, por tipo de servicio, sólo estaban disponibles para las fechas antes referidas. Por lo cual, para el periodo de dos mil diez a dos mil quince fue necesario extraer la información de los estados de resultados integrados en el Dictamen de Estados Financieros (en formato físico) obtenidos mediante requerimiento de información correspondiente. No obstante, los ingresos contenidos en los estados de resultados no coinciden con los reportados en el documento “**Información [REDACTED] *.xlsx**”.

Por otra parte, para la construcción de los estados financieros de MULTISUR no se integró la participación en los resultados de sus compañías asociadas, que en su caso incrementaría la utilidad ante de impuesto. Cada uno de los conceptos se presenta en los siguientes incisos.

XIV.3.3.1. Ingresos

Los ingresos de MULTISUR se encuentran clasificados conforme al Impuesto al Valor Agregado (IVA) que aplica a cada servicio prestado: “a tasa de 16 %” y “a tasa general”. Los rubros se presentan a detalle en el **Cuadro 1.20**.

Cuadro 1.20. Ingresos MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Rubros de ingresos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
[REDACTED]	*						



VERSIÓN PÚBLICA

*

Ingreso total

*

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002649, 002670, 002693, 002723, 002756, 002784 y 002813.

R
al
18
al

XIV.3.3.2. Costos

Por lo que respecta a los costos por la prestación del servicio, se observó que son cinco rubros concernientes a: *

Los valores por año se presentan en el Cuadro 1.21.

Cuadro 1.21. Costos MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Rubros de costos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ingreso total	*						

81

VERSIÓN PÚBLICA

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002649, 002670, 002693, 002723, 002756, 002784, 002813, 002814, 002815 y 002816.

XIV.3.3.3. Gastos

En este inciso se presentan las cifras por gastos generales y de operación: administrativos y financieros. Asimismo, se muestran los ingresos netos no operacionales, con el descuento de los gastos no operacionales, debido a la forma en que se encuentra disponible la información, y el resultado integral de financiamiento. Estos gastos se presentan en el **Cuadro 1.22** y no son totalizados debido a que en los estados de resultado son descontados en función de su naturaleza para establecer las utilidades brutas y netas.

Cuadro 1.22. Gastos MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Rubros de costos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos Administrativos				*			
Gastos financieros							
Ingresos no operacionales netos							
Resultado integral de financiamiento							

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002649, 002670, 002693, 002723, 002756, 002784, 002813, 002814, 002815 y 002816.

XIV.3.3.4. Estados de resultados MULTISUR

Los estados de resultado para MULTISUR toman en cuenta, para el cálculo de las utilidades netas, las erogaciones por el pago de impuestos sobre la renta y las reservas legales. Los porcentajes por cada concepto son 30 % y 5 % de la base gravable constituida por la utilidad antes de impuestos y reservas, respectivamente. El **Cuadro 1.23** presenta los resultados obtenidos por año. Cabe resaltar que estas utilidades difieren de las reflejadas en los estados financieros utilizados pues no tienen en cuenta las participaciones, que en su caso incrementaría la utilidad antes de impuestos y reservas.

Cuadro 1.23. Estados de resultado MULTISUR: 2010-2016 (cifras en pesos mexicanos)

Conceptos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Página 619 de 637							

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



Ingresos	*
(-) Costos	
(=) Utilidad bruta	
(-) Gastos generales y de operación	
(=) Utilidad de la operación	
(+) Ingresos netos no operacionales	
(+) Resultado integral de financiamiento	
(=) Utilidad antes de impuestos y reservas	
(-) Impuesto a la renta 30%	
(-) Reserva legal 5%	
Utilidad Neta	

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002649, 002670, 002693, 002723, 002756, 002784, 002813, 002814, 002815 y 002816.

Tras el análisis de los estados financieros de GRUNAPE y MULTISUR, se constató que los servicios que MULTISUR provee junto con GRUNAPE, para la prestación de servicios integrados, son:

* Los costos correspondientes a estos servicios en los costos de GRUNAPE coinciden con los ingresos reportados



VERSIÓN PÚBLICA

025833

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

en el rubro **servicios gravados a tasa general** reportado en los ingresos de MULTISUR en la balanza de comprobación.

XIV.3.4. Indicadores financieros: ROA Y ROE

En el presente inciso se presentan los indicadores Retorno Sobre los Activos (ROA por sus siglas en inglés) y Retorno Sobre Recursos Propios (ROE por sus siglas en inglés). La información sobre los activos y el capital contable se extrajo del Dictamen de Estados Financieros (en formato físico) de la visita de verificación de cada una de las empresas. Las ratios para ambos indicadores se presentan en el recuadro a continuación.

Formulas:

ROA= Utilidad Neta/Activo Total

ROE= Utilidad Neta/Patrimonio atribuible a accionista (sin incluir minoritarios)

Las ratios financieras ROA y ROE se presentan en los **Cuadros 2.1 y Cuadro 2.2** para GRUNAPE y MULTISUR, respectivamente. En el **Cuadro 2.1** también se integran los resultados de ambas ratios considerando las utilidades netas de BRÓKER 1, debido a que los ingresos de esta empresa son rentas que se generan en conjunto con GRUNAPE.

Cuadro 2.1. ROA y ROE: GRUNAPE (cifras en pesos mexicanos)

Año	Activos totales (MXN)	Capital Contable (MXN)	GRUNAPE	GRUNAPE + BRÓKER 1
			ROA	ROE
2010				
2011				
2012				
2013				
2014				
2015				
2016				
Promedio			*	

Fuente: Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002833, 002852, 002874, 002899, 002928, 002961 y 002985, además de los resultados obtenidos en el Cuadro 1.19.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

**Cuadro 2.2. ROA y ROE: MULTISUR (cifras en pesos mexicanos)**

Año	Activos totales	Capital Contable	MULTISUR	
	(MXN)	(MXN)	ROA	ROE
2010			*	
2011				
2012				
2013				
2014				
2015				
2016				
promedio				
2010-2016				

Elaboración propia con información que obra en el EXPEDIENTE, folios 002648, 002669, 002694, 002722, 002755, 002783 y 002805, además de los resultados obtenidos en el Cuadro 1.23.

XIV.4. Anexo 4. Análisis de regresión lineal

En el presente anexo 4 se plantean una serie de hipótesis sobre distintas variables proporcionadas por el GIE GRUPO LOGRA, en particular, se analiza la relación, que se observa en los datos, entre los tiempos que tarda un buque en el muelle para la descarga de granel agrícola y las tarifas del servicio de transporte marítimo que son efectivamente cobradas por el GIE en cuestión (“**primera regresión**”); la relación entre los ingresos que obtiene el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1, por concepto de demoras y despachos según los tipos de USUARIOS que atiende (“**segunda regresión**”); y la relación entre las tarifas por maniobra de descarga a los buques y los ingresos de BRÓKER 1 por concepto de despachos y demoras (**tercera regresión**).

En resumen, la evidencia econométrica aquí presentada señala lo siguiente:

1. Aquellos buques a cuyos USUARIOS se les cobró un * más con respecto de la tarifa reportada por el NAVIERO, estuvieron, en promedio, tres horas menos en el PUERTO PROGRESO;
2. Aquellos buques que estuvieron tres horas menos en el PUERTO PROGRESO representaron * menos de ingreso promedio por despachos y demoras para BRÓKER 1;
3. Aquellos buques que representaron * menos de ingreso para BRÓKER 1 por la vía de los despachos y demoras, se les cobró en promedio * menos por tonelada descargada;

VERSIÓN PÚBLICA

De lo anterior, se observa en los datos que un mayor cobro en tarifas de transporte marítimo se correlaciona con menores ingresos para BRÓKER 1 por concepto de despachos y demoras. De igual forma, se observa que un mayor cobro en tarifas de transporte marítimo se correlaciona con un cobro menor en tarifas de maniobras.

A continuación, se ofrece una explicación de las variables utilizadas en el presente análisis y posteriormente se exponen las especificaciones de las regresiones utilizadas y los procedimientos utilizados para obtener estimadores, consistentes e insesgados, que llevaron a las conclusiones antes señaladas.

XIV.4.1. Descripción de variables

Para la realización de los siguientes ejercicios econométricos se utiliza la base de datos, previamente trabajada, “**Anexo 2 Logra-API Marítimo**”, la cual integra información de la base de datos de “**Anexo 2 Logra**” y de “**Anexo marítimo API**”, según se explica en el **Anexo 2**.

A esta base de datos se realizaron los siguientes tratamientos:

1. Se transforman las tarifas en dólares por año de los productos de Canola y Soya, pues se encuentran en dólares a pesos corrientes utilizando el tipo de cambio nominal para el año que corresponda.⁸⁸⁸
2. Se genera la variable que identifica los servicios ofrecidos por el GIE GRUPO LOGRA: solo servicio portuario “P”; servicios marítimo y portuario “M-P”; servicio marítimo, portuario y terrestre “M-P-T”; y servicio portuario y terrestre “P-T”.⁸⁸⁹
3. Se eliminan las observaciones de dos mil diecisiete (doscientos sesenta y tres observaciones);⁸⁹⁰ aquellas cuya fecha no se puede identificar (una observación); y aquellas que no pertenezcan a granel agrícola (treinta y ocho observaciones).

Hasta este momento, la base de datos con la que se trabaja se encuentra a nivel “buque- Grupo de USUARIOS⁸⁹¹-producto” (es decir, cada registro representa un viaje que trasladó los productos de un Grupo de USUARIOS dentro de un buque), razón por la cual son cinco mil ciento cincuenta y tres observaciones.

⁸⁸⁸ Tipo de cambio pesos por dólar E.U.A. para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera y de fecha de publicación en el DOF, clasificado en cotizaciones promedio y en niveles.

⁸⁸⁹ Como se observará más adelante, después de la limpieza solo restan los datos relativos a “M-P-T”, debido a que la información relativa a las tarifas de servicios de transporte marítimo, despachos y demoras solo se tiene para dichas observaciones. Esto será un factor relevante que considerar en la interpretación de los resultados de las regresiones realizadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA.

⁸⁹⁰ Se eliminaron pues no se cuenta con información del NAVIERO para este año para tarifas, despachos y/o demoras.

⁸⁹¹ Véase la sección **Conformación de GIE o Grupos que guardan alguna relación comercial: variable GIE del Anexo 2**.



VERSIÓN PÚBLICA

Por motivo del análisis econométrico y para poder agregar información de las otras bases de datos dentro del EXPEDIENTE, se homogeneiza la presentación de los datos de forma tal que la unidad de observación sea “buque” y no Grupo de USUARIOS-Productos. Para tal propósito, y para no perder información relevante de USUARIOS y Productos, se generan variables que contabilizan, por buque, a cada USUARIO, la cantidad de toneladas que transportaba por cada USUARIO y la tarifa que se les cobró tanto de servicio marítimo como de maniobras de descarga.⁸⁹²

A manera de ejemplo, la base de datos ordenada por viaje “xxx” es como se muestra a continuación,

Viaje/“Buque”	USUARIO	Tonelada	Tarifa marítima
“xxxx”	Usuario 1	T1	Tarifa 1
	Usuario 2	T2	Tarifa 2

Se reordenó de forma tal cada en que cada renglón quedara identificada cada variable relevante del viaje “xxxx”, como se muestra a continuación:

Viaje/“Buque”	USUARIO1	Toneladas1	Tarifa marítimo1	USUARIO2	Toneladas2	Tarifa marítimo2
“xxxx”	Usuario 1	T1	Tarifa 1	Usuario 2	T2	Tarifa 2

De esa manera, se puede transformar la información a nivel “buque” sin perder información (es decir, se “colapsan” las filas de un mismo buque en una sola fila para efectos de obtener una sola observación). Hecho esto, la base de datos resultante cuenta con cuatrocientas veinticinco observaciones que corresponden a los buques atendidos en la muestra de tiempo considerado (dos mil diez al dos mil dieciséis).

- Se genera la variable **DESCARGAMN_P** que es la tarifa promedio de descarga de cada buque, ponderada por las toneladas que descarga cada USUARIO.
- Se eliminan las observaciones que no cuentan con información de “descarga directa” (dos observaciones), y aquellas que se asocian a errores tanto en el pegado de las bases de datos como en el reporte de los datos originales (ocho observaciones).⁸⁹³

⁸⁹² El tratamiento debería ser el mismo por producto, para no perder dicha información. Sin embargo, por la forma en que se limpian los datos (particularmente los de la API), esta información ya se encuentra separada de esa manera, así que basta meramente con rescatarla

⁸⁹³ Para ello, se suma la información de toneladas por producto, que proporciona la API, y se compara con aquella de toneladas totales del buque, que proporciona Logra. En teoría, deberían reportar las mismas toneladas, razón por la cual se eliminan aquellas observaciones que tengan más de una tonelada de diferencia reportada.

VERSIÓN PÚBLICA

- Se generan diversas variables que contabilizan el número de productos que transportaba el buque, el número de usuarios por cada buque, el tipo de producto y nombre de los USUARIOS.
- Se generan variables para saber el nivel de congestión en el PUERTO PROGRESO, es decir si los buques se traslaparon con otro, y el tiempo de dicho traslape.
- Se corrige un error de captura evidente en las horas reportadas.⁸⁹⁴
- Se genera una variable que resume las horas que pasó un buque en maniobras (ya sea en el muelle siete, en el ocho o en ambos), y otra variable definida como la diferencia entre la fecha de salida menos la fecha de atraque, según lo reportó el GIE GRUPO LOGRA.

De la misma manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA utilizó las bases de datos para recuperar información relativa al ingreso que genera BRÓKER 1 por la diferencia entre las bonificaciones y penalizaciones que recibe de GRUNAPE, según lo reportó el GIE GRUPO LOGRA⁸⁹⁵ a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, y las que BRÓKER 1 paga a [REDACTED] * [REDACTED] según el GIE GRUPO LOGRA se lo reporta a [REDACTED] * [REDACTED]⁸⁹⁶. Así, esas dos bases de datos se unen (“merge”), y resulta en una base de datos final que cuenta con información útil relativa a [REDACTED] *

* [REDACTED] ⁸⁹⁷
Es importante señalar que GIE GRUPO LOGRA solo cuenta con información para aquellos buques que contrataron con GRUNAPE los tres tipos de servicios, es decir, “M-P-T”, lo cual equivale al 54% en volumen de los buques atendidos. Esta situación no afecta los resultados, pero si es importante considerar en la interpretación de los resultados. En particular, debe tomarse en cuenta que las interpretaciones son válidas solo para aquellos buques y USUARIOS que contratan los tres servicios de manera conjunta con el GIE GRUPO LOGRA⁸⁹⁸ y que representan el 54% en volumen

⁸⁹⁴ Una observación reporta haber pasado veintiséis mil cuatrocientas treinta y nueve horas en el muelle ocho, lo cual se considera como error de captura, por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA supone que en realidad son doscientos treinta y nueve horas en dicho muelle. Esto brinda consistencia con el resto de observaciones.

⁸⁹⁵ “Anexo 5 Logra- Anexo 2 Logra”.

⁸⁹⁶ “Anexo 2 Logra – Naviero Marítimo”. La forma en que se trabaja con las bases de datos “Anexo 5 Logra- Anexo 2 Logra” y “Anexo 2 LOGRA – Naviero Marítimo” para poder juntarlas es utilizando la variable “identificador” que identifica de manera única un buque en cada base de datos.

⁸⁹⁷ Ello debido a que se trabaja solo con los datos que tuvieron una coincidencia uno a uno, es decir, que “hicieron match” de manera correcta, y aquellos de los cuales tuvimos información completa relativa a las bonificaciones y penalizaciones. Además, se eliminan observaciones donde no se tenía información relativa a las tarifas (una), donde aparecen USUARIOS que en general no se encuentran en la base de datos resultante (tres).

⁸⁹⁸ Es decir, en esta base de datos únicamente se encuentran los USUARIOS: [REDACTED] * [REDACTED] como se señaló en la tabla Conformación de GIE o Grupos que guardan alguna relación comercial: variable GIE del Anexo 2.

VERSIÓN PÚBLICA

total movilizado, por lo cual se procedió a realizar el ejercicio con estos datos (la base resultante en total contiene la información de ciento ochenta y cuatro buques⁸⁹⁹).

Las variables se definen de la siguiente manera:

Variable	Descripción
<i>diftarif</i>	Se define como el porcentaje de la tarifa de transporte marítimo reportada por el GIE GRUPO LOGRA menos la tarifa de flete marítimo que reporta [REDACTED] [*] ((Tarifa efectivamente cobrada usd ⁹⁰⁰ -Tarifa Cobrada USDPTM ⁹⁰¹)/ Tarifa Cobrada USDPTM *100). Es decir, es el porcentaje de incremento o descuento que le realiza el GIE GRUPO LOGRA a los USUARIOS. Como la información está a nivel buque y la tarifa es a nivel USUARIO, <i>diftarif</i> es el promedio de dicha tarifa por buque, ponderando por las toneladas que transportaba cada USUARIO.
<i>horasLogra</i>	Son las horas efectivas de maniobra que el buque realizó, ya sea en muelle siete, muelle ocho o ambos (horasmuelle7uotros+ horasmuelle8⁹⁰²).
<i>IngBr1</i>	Es el ingreso en dólares corrientes que recibe BRÓKER 1 por demoras, de dos maneras: i) la bonificación o penalización que deviene de GRUNAPE, y ii) la bonificación o penalización que el GIE GRUPO LOGRA a través de BRÓKER 1 le reporta a [REDACTED] [*]
<i>DESCARGAMN_P</i>	La tarifa en pesos corrientes de descarga cobrada en promedio por buque. Como la tarifa es a nivel USUARIO, <i>DESCARGAMN_P⁹⁰³</i> es el promedio de dicha tarifa por buque, ponderando por las toneladas que transportaba cada USUARIO.
<i>t</i>	Una variable para identificar los años: toma el valor 0 para el año dos mil diez, 1 para el año dos mil once, 2 para el año dos mil doce, 3 para el año dos mil trece, 4 para el año dos mil catorce, 5 para el año dos mil quince y 6 para el año dos mil dieciséis.
<i>sieteocho</i>	Una <i>dummy</i> que vale uno si el buque estuvo en muelles siete y ocho, de conformidad con lo reportado por el GIE GRUPO LOGRA (es decir dicho buque reportaba horas de operación en ambos muelles).

⁸⁹⁹ El “Anexo 5 Logra” referente a despachos y demoras de todos los buques reportados por el GIE GRUPO LOGRA para el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis contiene un total [REDACTED]^{*} de esta manera, [REDACTED] que representan el 93% de la muestra que contiene dicha base.

⁹⁰⁰ Como se reporta en la base “Anexo 2 Logra”.

⁹⁰¹ Como se reporta en la base “Anexo marítimo Naviero”.

⁹⁰² Como se reporta en la base “Anexo 2 Logra”.

⁹⁰³ Como se reporta en la base “Anexo 2 Logra”.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

VERSIÓN PÚBLICA

<i>Numdebuq ues</i>	Es el número total de buques que se reportan para el año <i>t</i> , lo cual se utiliza para valorar el nivel de congestión en el PUERTO PROGRESO
<i>TONELA DAS_P</i>	Toneladas totales que transportaba el buque.
*	Dummy que vale uno si [REDACTED] * [REDACTED] transportó grano en el buque.
*	Dummy que vale uno si [REDACTED] * [REDACTED] transportó grano en el buque.
*	Dummy que vale uno si [REDACTED] * [REDACTED] transportó grano en el buque.
*	Dummy que vale uno si [REDACTED] * [REDACTED] transportó grano en el buque.
*	Las toneladas que [REDACTED] * [REDACTED] transportaba en el buque.
*	Las toneladas que [REDACTED] * [REDACTED] transportaba en el buque.
*	Las toneladas que [REDACTED] * [REDACTED] transportaba en el buque.
*	Las toneladas que [REDACTED] * [REDACTED] transportaba en el buque.
<i>PMaiz</i>	Dummy que vale uno si el buque transportaba maíz (blanco o amarillo).
<i>PFrijolSo ya</i>	Dummy que vale uno si el buque transportaba soya.
<i>PMaizsec o destilado</i>	Dummy que vale uno si el buque transportaba DDG.
<i>PTrigo</i>	Dummy que vale uno si el buque transportaba trigo.
<i>PSorgo</i>	Dummy que vale uno si el buque transportaba sorgo.
<i>Dosprod</i>	Dummy que vale uno si el buque transportaba dos productos simultáneamente. ⁹⁰⁴
<i>Tresprod</i>	Dummy que vale uno si el buque transportaba tres productos simultáneamente. ⁹⁰⁵

⁹⁰⁴ Se utilizaron como referencia los nombres de los productos reportados por API PROGRESO para mostrar consistencia y homologación en dicha variable. De conformidad con la base resultante (ciento ochenta y cuatro buques), el 36% de los buques transportó un producto, el 56% de los buques transportó dos productos, y únicamente el 8% de los buques transportó tres productos.

⁹⁰⁵ Se tomaron como referencia los nombres de los productos reportados por API PROGRESO, por mostrar consistencia y homologación en dicha variable. De conformidad con la base resultante (ciento ochenta y cuatro buques), el 36% de

VERSIÓN PÚBLICA

Así, para las regresiones se utilizan las siguientes variables:

Variable	Media	Desv. Est.	Mín.	Máx.
Diftarif				
horasLogra			*	
IngBr1				
DESCARGAMN_P				
T				
Sieteochos				
Numdebuques				
TONELADAS_P	*			
Pmaiz				
PFrijolSoya				
PMaizsecodestilado				
PTrigo				
PSorgo				
Dosprod				
Tresprod				

XIV.4.2. Primera regresión

En el primer análisis de regresión se busca conocer la relación que existe, de acuerdo con los datos disponibles, entre las horas efectivas que el GIE GRUPO LOGRA mantiene un buque en muelle y la tarifa de transporte marítimo que cobra el GIE GRUPO LOGRA para sus operaciones de descarga.

los buques transportó un producto, el 56% de los buques transportó dos productos, y únicamente el 8% de los buques transportó tres productos.



025841

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

La relación que se encontró es negativa y estadísticamente significativa, es decir, aquellos USUARIOS que se les cobra una mayor tarifa de transporte marítimo, coincidentemente, pasan menos horas efectivas en muelle, lo cual desde luego incide de manera positiva en los despachos.

Así, para efectos de realizar dicho ejercicio se construyó un modelo de regresión en donde la variable dependiente es “*horasLogra*” y se controló por variables como: si el buque estuvo en dos muelles o solo descargó en uno, el número de buques que hubo ese año (medida de posible saturación), la cantidad de toneladas del buque y el número de productos distintos que llevaba el buque. Los resultados de la regresión son los que se muestran a continuación:

Variable dependiente: <i>horasLogra</i>	F (7, 176)	22.88
Variables independientes:	Prob > F	0
	R2	0.6592
<i>diftarif</i>	Coef.	Err. Est. Rob.
<i>t</i>	t	P>t
<i>sieteochos</i>		[95% Conf.]
<i>Numdebuques</i>		Interval]
<i>Dosprod</i>		
<i>Tresprod</i>		
<i>TONELADAS_P</i>		
<i>Constante</i>		

En el cuadro anterior se observa un adecuado ajuste del modelo (con un R-cuadrada del 0.659)⁹⁰⁶ y coeficientes estadísticamente significativos⁹⁰⁷ y del signo esperado: la tarifa de transporte marítimo se relaciona de manera negativa a las horas en el puerto; y el hecho de haber tenido que estar en dos muelles, el número de buques al año (saturación) o cantidad de toneladas a descargar afectan positivamente las horas en el muelle.

Como se observa en la tabla descriptiva de las variables, *diftarif* tiene una media de * en un rango de valores que va desde * hasta *. Los valores negativos corresponden a “descuentos” que hace el GIE GRUPO LOGRA a los USUARIOS con respecto de la tarifa de transporte marítimo

⁹⁰⁶ Se intentaron diversas especificaciones adicionales, pero se desestiman puesto que ni abonan ajuste al modelo, ni son significativos los coeficientes de estos regresores, ni en lo individual ni en su conjunto. Las especificaciones adicionales incluían, entre otros, considerar las toneladas por USUARIO o por producto (no de manera agregada), considerar las *dummy* de productos, la cantidad de usuarios en el buque o el porcentaje de producto que se descargó de manera directa (no a silos).

⁹⁰⁷ Se utilizaron errores estándar robustos a heteroscedasticidad, en particular, se utiliza la matriz de varianza-covarianza proveniente del estimador Huber-White.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE



VERSIÓN PÚBLICA

que acordó _____*_____ con el GIE GRUPO LOGRA. Lo anterior, vender por debajo de costos, no hace sentido económico al menos que obtenga un mayor ingreso por otro concepto o sea utilizado como estrategias para retener clientes o consolidar su posición.

Igualmente, se observa un parámetro negativo cuando el buque transportaba dos productos. Esto es así toda vez que generalmente aquellos buques que transportaban dos productos involucran al DDG (el 61% de los buques que transportaban dos productos), que es un derivado del maíz de diferente densidad que generalmente no se almacena en los silos y se realiza la descarga directa. La siguiente tabla muestra la distribución de los buques que transportaron dos productos:

El resultado de la regresión se interpreta como sigue: De conformidad con los datos disponibles y en promedio de los buques que contrataron el servicio integrado “M-P-T” para el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, aquellos buques a cuyos USUARIOS se les cobró un [REDACTED]^{*} más con respecto de la tarifa de transporte marítimo reportada por el NAVIERO, perdieron [REDACTED]^{*} horas menos en el PUERTO PROGRESO que aquellos buques con USUARIOS que desembolsaron más por el servicio de transporte marítimo; lo anterior, incluso controlando por diversos factores como las toneladas a descargar o el número de buques a atender, lo cual desde luego incide de manera positiva en ingresos adicionales para el GIE GRUPO LOGRA por concepto de despachos.

A manera de ejemplo, para el año dos mil dieciséis, de la información del cuadro Cuadro. - Monto de despachos y demoras (dólares corrientes) y del Cuadro.-daño derivado del incremento tarifario en el servicio de transporte marítimo cuando se realizó una doble intermediación el ingreso de BRÓKER 1 por diferencia tarifaria (21% en promedio estimado) fue de [REDACTED] *



025843

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

las tres punto cinco horas menos en muelle represento un ingreso de *

cual da un ingreso total para el GIE GRUPO LOGRA de *

De esta manera, un incremento del 10% en las tarifas de transporte marítimo y una reducción de tres punto cinco horas en las maniobras de descarga, implicaría una ganancia de aproximadamente **(44,865,878/2) veintidós millones cuatrocientos treinta y dos mil novecientos treinta y nueve pesos** (22,432,939) para el GIE GRUPO LOGRA, por lo cual la interpretación anterior cobra una relevancia significativa en términos monetarios.

XIV.4.3. Segunda regresión

En el segundo análisis de regresión se busca conocer la relación que existe, de acuerdo con los datos disponibles, entre el ingreso que recibe el GIE GRUPO LOGRA, a través de BRÓKER 1, por concepto de demoras y despachos (bonificación y penalización) y las horas efectivas que el GIE GRUPO LOGRA mantiene un buque en muelle. Los resultados de la regresión son los siguientes:

Variable dependiente:	Coef.	Err. Est. Rob.	t	P>t	[95% Conf.	Interval]
<i>IngBr1</i>					F (14, 169) 8.99	
					Prov. > F 0	
					R2 0.4325	
Variables independientes:						
<i>horasLogra</i>						
<i>Numdebuques</i>						
<i>Dosprod</i>						
<i>Tresprod</i>						
<i>Avícola</i>						
<i>KUO</i>						
<i>Bachoco</i>						
<i>Interindustrias</i>						
<i>TONELADAS_P</i>						
<i>PMaiz</i>						
<i>PFrijolSoya</i>						
<i>PMaizsecodestilado</i>						

⁹⁰⁸ Ingreso de BRÓKER 1 por despachos y demoras para el año dos mil diecisésis.

⁹⁰⁹ Tipo de cambio del dos mil diecisésis.

*Artículo 3, fracción IX,

124 y 125 de la LFCE

<i>PTrigo</i>	*
<i>PSorgo</i>	
<i>Constante</i>	

En el cuadro anterior se observa un adecuado ajuste del modelo (con un R-cuadrada del 0.4325),⁹¹⁰ y coeficientes estadísticamente significativos en las variables relevantes⁹¹¹ con los signos que se esperan. En esta regresión es importante distinguir entre los efectos no solo de los USUARIOS, sino también del volumen y producto; es decir, existen indicios, de conformidad con los datos, de que los ingresos de BRÓKER 1 por despacho y demoras (bonificaciones y penalizaciones) dependen crucialmente, de manera conjunta, tanto del USUARIO como del volumen y producto movilizado, lo que solo tiene sentido en un contexto de un monopolista discriminador.

Ahora bien, con respecto del coeficiente de interés para el análisis, se puede decir que los buques que contrataron el servicio integrado “M-P-T” durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis, en promedio, que estuvieron * horas menos⁹¹² en el puerto, representaron * menos de ingreso para BRÓKER 1 *; lo anterior, incluso controlando por diversos factores relativos a la posible discriminación que realiza BRÓKER 1 entre USUARIOS y/o productos.

XIV.4.4. Tercera regresión

El tercer análisis de regresión busca analizar la relación que existe, de acuerdo con los datos disponibles, entre la tarifa que cobra el GIE GRUPO LOGRA a través de MULTISUR para realizar las maniobras de descarga y el ingreso por despachos y demoras que percibe BRÓKER 1. Los resultados son los siguientes:

Variable dependiente: <i>DESCARGAMN_P</i>	F (5, 178)	51.59					
Variables independientes:	Coef.	Err.	Est.	t	P>t	[95% Conf.	Interval]

⁹¹⁰ Se intentaron diversas especificaciones adicionales, pero se desestiman puesto que ni abonan ajuste al modelo, ni son significativos los coeficientes de estos regresores, ni en lo individual ni en su conjunto. Las especificaciones adicionales incluían, entre otros, considerar el porcentaje de producto que se descargó de manera directa (no a silos).

⁹¹¹ Con un intervalo de confianza de 95%, los coeficientes que no resultaron estadísticamente significativos fueron los que identifican a Usuarios, * individualmente, el número de toneladas transportadas por éstos, y las *dummies* que identifican si el buque transportaba frijol de soya (“PFrijolSoya”) y maíz seco destilado (“PMaizsecodestilado”).

⁹¹² La razón de por la que se realiza la interpretación suponiendo * horas menos, y no * más, quedará clara más adelante.

<i>IngBrI</i>	*
<i>t</i>	
<i>TONELADAS_P</i>	
<i>Dosprod</i>	
<i>Tresprod</i>	
<i>Constante</i>	

En el cuadro anterior se observa un ajuste adecuado del modelo (con un R-cuadrada del 0.61)⁹¹³ y coeficientes con los signos esperados. Sin embargo, salta a la vista el coeficiente significativamente positivo de las toneladas, “***TONELADAS_P***”, lo que sugiere que no existen economías de escala en la descarga, o que las eficiencias derivadas de las mismas no se trasladan al consumidor en la manera de menor tarifa a mayor número de toneladas.

Ahora bien, con respecto al coeficiente bajo estudio, “***IngBrI***”, se puede decir, con un setenta y cinco por ciento de confianza, que de los USUARIOS que contrataron el servicio integrado “M-P-T” durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis, en promedio, aquellos buques que representaron * menos de ingreso a BRÓKER 1 por la vía de los despachos y demoras, se les cobró en promedio * *

* lo anterior, incluso controlando por factores como las toneladas descargadas.

Es importante señalar que: i) este efecto es significativo, en el sentido que un aumento de un peso por tonelada descargada por buque implica treinta mil pesos más de ingreso por concepto de maniobras, dado que en promedio cada buque transporta treinta mil toneladas; en ese sentido, el efecto parece nada trivial,⁹¹⁵ y ii) el efecto en este modelo es estadísticamente poco significativo, por lo cual cabe la posibilidad de que este efecto sea muy pequeño o incluso nulo.⁹¹⁶

XIV.4.5. Regresión final

Finalmente, se requiere conocer la relación estructural existente entre todas las variables cuando estas se determinan simultáneamente. En primer lugar, las regresiones independientes llevan a

⁹¹³ Se intentaron diversas especificaciones adicionales, pero se desestiman puesto que ni abonan ajuste al modelo, ni son significativos los coeficientes de estos regresores, ni en lo individual ni en su conjunto. Las especificaciones adicionales incluían, entre otros, considerar las toneladas por usuario o por producto (no de manera agregada), considerar las *dummy* de productos, la cantidad de usuarios en el buque, el número de buques en el año o el porcentaje de producto que se descargó de manera directa (no a silos).

⁹¹⁴ Tipo de cambio del dos mil dieciséis.

⁹¹⁵ Lo anterior cobra relevancia, pues como ya se señaló en diversas partes del presente DICTAMEN PRELIMINAR, las tarifas de maniobra en el PUERTO PROGRESO son más caras que en los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos.

⁹¹⁶ Dicha preocupación quedará atendida en la regresión final de la siguiente sección, donde se muestra que, cuando se controla la endogeneidad derivada de la simultaneidad de las ecuaciones, en realidad el efecto es más grande y de mayor significancia estadística.



concluir que, de conformidad con los datos disponibles, de los buques que contrataron el servicio integrado “M-P-T” durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis, en promedio:

1. Aquellos buques a cuyos USUARIOS se les cobró un [] * más con respecto de la tarifa reportada por el NAVIERO, estuvieron [] * horas menos en el PUERTO PROGRESO;
2. Aquellos buques que estuvieron [] * horas menos en el PUERTO PROGRESO, representaron [] * menos de ingreso para BRÓKER 1;
3. Aquellos buques que representaron [] * menos de ingreso a BRÓKER 1 por la vía de los despachos y demoras, se les cobró en promedio [] * menos por tonelada descargada;

De ahí, se podría concluir, por transitividad, que: Aquellos buques a cuyos USUARIOS se les cobró por servicios marítimos un [] * más con respecto de la tarifa reportada por el NAVIERO, se les cobró, en promedio, por tonelada descargada, [] * menos.

A fin de evitar que los estimadores estuvieran sesgados e inconsistentes debido a la endogeneidad y simultaneidad entre las horas de buque en el puerto, los ingresos de BRÓKER 1 y las tarifas de maniobras, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA aplicó el método de Mínimos Cuadrados de Tres Etapas (3SLS) para controlar por endogeneidad. El método de dos etapas (2SLS) implicaría la estimación de un sistema de ecuaciones estructurales, donde las ecuaciones contienen variables endógenas entre las mismas variables explicativas, por lo que se espera que los términos de error entre las ecuaciones estén correlacionados.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA utiliza un enfoque de variables instrumentales para producir estimaciones consistentes y mínimos cuadrados generalizados (GLS) para dar cuenta de la estructura de correlación en las perturbaciones a través de las ecuaciones. Se puede pensar que el modelo de 3SLS produce estimaciones a partir de tres pasos:

1. Se generan los valores instrumentados para todas las variables endógenas. Estos valores instrumentados pueden considerarse simplemente como los valores predichos que resultan de una regresión de cada variable endógena en todas las variables exógenas en el sistema (como en un modelo de variables instrumentales).
2. Se obtiene una estimación consistente para la matriz de varianza-covarianza del error. Para ello se utilizan los residuales estimados de cada ecuación estructural.
3. Se realiza la estimación como se realizarán en un modelo GLS, utilizando la matriz de covarianza estimada en la segunda etapa y con los valores instrumentados en lugar de las variables endógenas del lado derecho.

Lo anterior le permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tener unos coeficientes insesgados, consistentes y eficientes.

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE



025847

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

Así, los resultados de dicho modelo de 3SLS son:

Ecuación	Obs	Núm. Parm.	RMSE	R2	chi2	P
<i>horasLogra</i>				*		
<i>IngBrI</i>						
<i>DESCARGAMN_P</i>						
<i>horasLogra</i>	Coef.	Err. Est. Rob.	t	P>t	[95% Conf.	Interval]
<i>diftarif</i>						
<i>t</i>				*		
<i>sieteochos</i>						
<i>Numdebuques</i>						
<i>Dosprod</i>						
<i>Tresprod</i>						
<i>TONELADAS_P</i>						
<i>Constante</i>						
<i>IngBrI</i>	Coef.	Err. Est. Rob.	t	P>t	[95% Conf.	Interval]
<i>horasLogra</i>	.					
<i>Numdebuques</i>				*		
<i>Dosprod</i>						
<i>Tresprod</i>						
<i>Avícola</i>						
<i>KUO</i>						
<i>Bachoco</i>						
<i>Interindustrias</i>						
<i>TONELADAS_P</i>						



VERSIÓN PÚBLICA

<i>PMaiz</i>						
<i>PFrijolSoya</i>						
<i>PMaizsecodestilado</i>						
<i>PTrigo</i>						
<i>PSorgo</i>						
<i>Constante</i>						
DESCARGAMN_P	Coef.	Err. Est. Rob.	t	P>t	[95% Conf.	Interval]
<i>IngBr1</i>						
<i>t</i>						
<i>Tresprod</i>						
<i>TONELADAS_P</i>						
<i>Dosprod</i>						
<i>Constante</i>						

De los resultados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente: i) los coeficientes estimados de los parámetros de interés en las regresiones simples tienen los mismos signos, y el mismo grado de significancia estadística, razón por la cual se sostienen las interpretaciones previas; ii) el único parámetro que no era estadísticamente significativo, *IngBr1* en la última regresión, ahora se vuelve significativo con el mismo signo, una vez que se controla y se considera la endogeneidad del modelo.⁹¹⁸

Con estos parámetros, la interpretación sería la siguiente: De conformidad con los datos disponibles, de los buques que contrataron el servicio integrado “M-P-T” durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, en promedio:

1. Aquellos buques a cuyos USUARIOS se les cobró un * más con respecto de la tarifa reportada por el NAVIERO, estuvieron * menos en el PUERTO PROGRESO;
2. Aquellos buques que estuvieron * menos en el PUERTO PROGRESO representaron * menos de ingreso para BRÓKER 1 *

⁹¹⁷ En este modelo con la endogeneidad controlada, se hace notar que el coeficiente es estadísticamente significativo (a diferencia de la tercera regresión).

⁹¹⁸ Lo cual corrobora la importancia de realizar el análisis con 3SLS para controlar la endogeneidad.



025849

Autoridad Investigadora

Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-002-2016

VERSIÓN PÚBLICA

3. Aquellos buques que representaron [REDACTED] * menos de ingreso para BRÓKER 1 por la vía de los despachos y demoras, se les cobró en promedio [REDACTED] * [REDACTED] menos por tonelada descargada [REDACTED] * 18.7⁹¹⁹ [REDACTED];

lo anterior, incluso controlando por diversos factores como las toneladas o el aumento constante anual.

Lo anterior corrobora que la conclusión derivada de las tres secciones previas es bastante robusta, es decir: **i)** un mayor cobro en tarifas de transporte marítimo se correlaciona con menores ingresos para BRÓKER 1 por concepto de despachos y demoras; y **ii)** un mayor cobro en tarifas de transporte marítimo se correlaciona con un cobro menor en tarifas de maniobras, y, como se señaló anteriormente, esta relación es económico y estadísticamente significativa.

[ESPACIO SIN TEXTO]

*Artículo 3, fracción IX,
124 y 125 de la LFCE

⁹¹⁹ Tipo de cambio del dos mil dieciséis.