

2016

Universidad Autónoma del Estado de México

Facultad de Economía

## Monografía: El transporte de Mercancías en México: Vía Carretera

Licenciatura en Negocios Internacionales, Bilingüe.

Unidad de Aprendizaje: Logística Internacional (L44137)

Profesora: Dra. en CEA. Gabriela Munguía Vázquez.



## Índice

Planteamiento .....	2
Introducción .....	2
Objetivos .....	4
Capítulo I: El sistema carretero mexicano y su marco regulador.....	5
1.1 Recorrido histórico del Sistema terrestre nacional.....	5
1.2 Marco legal del transporte de mercancías en México y regulación del transporte.....	10
1.3 Reformas al marco legal .....	11
Capítulo II. Descripción actual del Sistema Carretero Mexicano .....	12
2.1 Equipo carretero e infraestructura del transporte.....	12
2.2 Descripción de las principales empresas carreteras.....	20
2.3 Servicios.....	23
Capítulo III: El servicio de carga carretera en América del Norte.....	23
3.1 Canadá.....	23
3.2 Estados Unidos .....	28
3.3 México.....	32
Conclusiones .....	36
Referencias.....	38

## Planteamiento

La evolución del comercio ha sido notoria a nivel mundial de modo que se ha demandado la mejora del modo de transportar las mercancías, de tal manera que se minimicen los tiempos de traslado y exista una mayor seguridad y confiabilidad en el servicio.

El transporte ha sido un factor importante a lo largo de los años para el traslado de mercancías de un lugar a otro, es por ello que se ha tenido que tomar en cuenta la infraestructura como parte del transporte.

La inversión en infraestructura es indispensable para un desarrollo económico y social, ya que eleva el nivel de competitividad al satisfacer las condiciones básicas para el progreso de las actividades productivas dentro de un país. Por ello, es necesario realizar el estudio conjunto del tipo de transporte y su respectiva infraestructura.

México, al paso de los años ha tenido cambios dentro de su infraestructura muy notorios, principalmente en infraestructura carretera y un aumento considerable en su flota vehicular de carga. Es por ello, que el estudio realizado a continuación se basa en estos tópicos.

El transporte de carga ha fungido un papel importante dentro del territorio nacional junto con la inversión realizada en infraestructura para este sector. De manera que se puede observar el desarrollo que ha existido dentro del país.

## Introducción

**E**l transporte en la cadena de suministro funge un papel importante, ya que permite el desplazamiento de las mercancías con mayor facilidad.

Actualmente, el autotransporte de carga en México es uno de los transportes más utilizados para el traslado de mercancías, además de ser uno de los más accesibles y flexible. De igual manera, hablar del transporte de carga es hacer referencia a la infraestructura que existe dentro del país y con ello la inversión que se realiza en la misma.

El presupuesto destinado a la infraestructura ha sido un factor importante dentro del desarrollo de la transportación de mercancías, de manera que se debe analizar este factor para así crear mejoras dentro de la infraestructura del transporte terrestre.

Así mismo, la parte esencial del autotransporte son las flotas que existen en territorio nacional y los servicios que ofrecen las distintas empresas, de manera que esto permita al consumidor facilitar el traslado de las mercancías de manera segura y confiable.

## Objetivos

- \* Conocer el desarrollo del transporte carretero dentro del país desde sus inicios a la actualidad.
  
- \* Identificar y enmarcar las leyes por las que es regido el transporte carretero en México.
  
- \* Dar a conocer el panorama actual de México en el sector transporte, principalmente en el carretero, así como la clasificación de los vehículos utilizados dentro de territorio nacional.
  
- \* Enlistar principales empresas pertenecientes a México que se dedican a la transportación de carga vía carretera.
  
- \* Realizar estudio de la participación del transporte carretero en los países que conforman el TLCAN: Canadá, Estados Unidos y México.

## Capítulo I: El sistema carretero mexicano y su marco regulador.

### 1.1 Recorrido histórico del Sistema terrestre nacional.

La historia del transporte terrestre en México camina paralelamente con los avances que han existido en los caminos y carreteras dentro del país, así mismo a los avances tecnológicos y científicos que han surgido a lo largo de la historia.

El transporte terrestre se entiende como aquel sistema de medios para trasladar mercancías y personas de un lugar a otro, a través de vehículos primordialmente sostenidos por ruedas e impulsados por motores.

El transporte terrestre está comprendido por el transporte ferroviario y el transporte carretero. El sistema carretero mexicano se ve reflejado desde el traslado de mercancías en animales en la época prehispánica con la aparición de veredas o sendas que fungían como carreteras en esta época.

Posteriormente al término de la época colonial, el país ya contaba con una pequeña red de carreteras y caminos por donde se trasladaban las personas y mercancías.

Entre los años 1821 y 1861 las obras comprendidas por las carreteras se encontraban dispersas, hasta que en la presidencia de Benito Juárez logro integrarlas en la Secretaria de Fomento, Comunicaciones y Obras (SCOP), la cual estaba encargada de planear la construcción y conservación de las carreteras y caminos dentro del país.

En México la aparición de los automóviles de combustión es hasta el siglo XX con el presidente Porfirio Díaz el cual crea el primer reglamento de tránsito dentro del país que posteriormente es abolida por Francisco I. Madero.

Entre los años 1914 y 1916 se crean las primeras organizaciones de transportistas, que fueron promovidos por los gobiernos después de la revolución mexicana, creando así el Sindicato de Chóferes del Distrito Federal.

Para el año de 1917, se crea la Dirección de Caminos y Puentes, dentro de sus funciones se encontraba la planeación, construcción y conservación de caminos dentro del país. Posteriormente en 1958, se establece la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), dentro de esta secretaria se encuentra la Dirección General de Carreteras, que es la encargada principalmente de la planeación, coordinación y evaluación de los programas enfocados a la modernización y construcción de carreteras dentro de la red federal de carreteras.

Para el año de 1921 se forma la Federación Camionera del Distrito Federal, que fue el primer sistema de compras que agrupaba líneas urbanas de pasaje, dando como obtención los mejores precios de los insumos. En el mismo año se lleva a cabo un paro laboral por parte de los transportistas por el otorgamiento de permisos excesivos. Dos años posteriores se crea la Alianza de Camioneros de México, la cual formo la Cooperativa de Consumo de Insumos y Refacciones y para 1926 se constituye el Banco Nacional de Transportes, la cual es la primera institución financiera especializada en el sector.

A finales de la década de los 20's en Yucatán se marca la pauta para el crecimiento del transporte, con el cual se amplía la representatividad de la Alianza a nivel nacional y se integran nuevos auto transportistas de distintas rutas dentro de la República.

La Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana es creada en el año de 1930, la cual agrupa a los transportistas de los distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, carretero y aéreo).

En los años 30 se realizan distintas transformaciones en el organismo que regulaba el autotransporte, siendo para 1937 la Cámara Nacional del Transporte y Comunicaciones (CNTC).

Dentro de este mismo año se instituye la Ley de Cámaras de Comercio e Industria, que establecía la obligación para los transportistas de inscribirse, dando paso a las primeras organizaciones empresariales del transporte.

Para la década de los 40 se crea la primera Academia para Choferes. En 1949 se funda CAPUFE (Caminos y Puentes Federales) cuyas funciones son el cuidado y mantenimiento de las carreteras y puentes del país, así como la ampliación y modernización de estas. Y para 1950 se instituye la “sección autotransporte” dentro de la CNTC.

El primer Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal se instituye en el periodo de 1975-1985. Dentro de este periodo ante la necesidad de crear instituciones para la participación política de los transportistas surge la Confederación Nacional de Auto transportistas A.C.

1989 es el año donde el proceso de creación de Cámara Nacional de Autotransportes de Carga (CANACAR) se concluye, la cual es creada para enfrentar la política de desregulación del servicio transportista, así como evitar la dispersión del sector de una manera organizada.

Para 1992 se constituye la Unión de Crédito para el Autotransporte (UCA), que se crea con la finalidad de impulsar la modernización del sector del transporte siendo un organismo financiero especializado para la creación de programas de equipamiento con adecuados precios y buenos financiamientos.

En el año de 1994 con la firma del TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte), muchas empresas micro, pequeñas y medianas se vieron afectadas al enfrentar los cambios que el tratado trajo consigo, por lo que CANACAR impulso el Programa para Enfrentar la Emergencia Económica del Autotransporte de Carga.



Dentro del sistema carretero nacional, entre 1995 y 2000, se han construido y modernizado más de 300km de carreteras.

En el sexenio de Vicente Fox, se realizó un proyecto para modernizar los autotransportes donde se invirtieron más de 25 mil millones de dólares y se modernizaron más de 23 mil camiones y remolques para aumentar la competitividad del sector a nivel internacional (Rojas, 2011)

La tabla 1 muestra un resumen preciso de acontecimientos que han marcado al sistema carretero nacional.

**Tabla1. Recorrido histórico del Sistema Carretero Nacional**

<b>Época prehispánica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sendas y veredas que fungían como carreteras.</li> <li>• Transportación de mercancías principalmente en animales.</li> </ul>
<b>Época colonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pequeña red de carreteras dentro de territorio nacional.</li> </ul>
<b>1821-1861</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de la Secretaria de Fomento, Comunicaciones y Obras (SCOP), cuyo objetivo era la planeación, organización y conservación de carreteras y caminos dentro del país.</li> </ul>
<b>1900</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Llegada del primer automóvil de combustión a México.</li> </ul>
<b>1914-1916</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación del primer Sindicato de Chóferes del Distrito Federal.</li> </ul>
<b>1917</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fundación de la Dirección de Caminos y Puentes en México.</li> </ul>
<b>1920-1930</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de Banco Nacional de Transporte, institución financiera especializada en el sector.</li> <li>• Crecimiento del transporte a partir de la incorporación de nuevos auto transportistas a la Alianza de Camioneros de México.</li> </ul>
<b>1930-1940</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Confederación Nacional de Transportes: agrupa los distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo,</li> </ul>

carretero y aéreo).

- Creación de la Cámara Nacional del Transporte y Comunicaciones.
- Primeras organizaciones empresariales del transporte, obligadas a inscribirse a la Ley de Cámaras de Comercio e Industria.

<b>1940</b>	• Primería academia de choferes.
<b>1958</b>	• Creación de la Secretaria de Comunicaciones y Transporte.
<b>1975-1985</b>	• Confederación Nacional de Auto transportistas A.C., institución que representaba
<b>1989</b>	• Formación de CANACAR.
<b>1992</b>	• Creación de la Unión de Crédito para el Autotransporte
<b>1994</b>	• Creación de Programa para Enfrentar la Emergencia Económica del Autotransporte de Carga. Entrada TLCAN.
<b>1995-2000</b>	• Modernización de sistema carretero en México.
<b>2000-2006</b>	• Inversión para modernización del autotransporte mayor a 25 mil millones de dólares y 23 mil remolques y camiones.

Elaboración propia con base en la Secretaria de Comunicaciones y Transporte, y Cámara Nacional de Autotransportes de Carga.

## 1.2 Marco legal del transporte de mercancías en México y regulación del transporte.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (reformada en 2014) señala en su artículo 50 que el transporte de mercancías queda sujeto a jurisdicción federal y que la SCT se encargará de regular los permisos especiales requeridos para la circulación de mercancías dentro del territorio nacional.

Comprendido dentro de los permisos especiales se encuentran las autorizaciones para la transportación de objetos voluminosos o de gran peso, siendo otorgados por la SCT, así mismo la prestación de servicios auxiliares como las Terminales interiores de carga, y Arrastre, salvamiento y depósitos de vehículos serán proporcionados por la misma.

Las responsabilidades en el transporte de mercancías se encuentran establecidas dentro de Capítulo II de dicha ley, la cual hace referencia a la pérdida y daños de los bienes transportados que será responsabilidad del permisionario el pago total del daño a terceros o pérdida de las mercancías.

Dentro del marco regulatorio del transporte de mercancías se destacan algunas leyes que son de complemento a la Ley de Caminos, cuyo fin es ayudar a la regulación del transporte de mercancías. Entre ellas se puede encontrar la Ley Aduanera, que en el artículo 96 señala la exención de pago de impuestos al comercio exterior, de manera que es entendido dentro de este artículo que: *“el transporte de carga quedara exento del pago de impuestos dentro de una franja comprendida por veinte kilómetros que es paralela a la línea divisora internacional cuando exista una internacionalización del servicio de transporte de carga”*

Así mismo, dentro de México se encuentran las Normas Oficiales Mexicanas, las cuales regulan las características y procesos de los servicios y productos dentro de territorio nacional. Dentro de estas normas se encuentran las que regulan al autotransporte de carga (NOM-012-SCT-2-2008), en el cual se fijan las características que debe cumplir el transporte utilizado para el traslado de

mercancías y de las vías que podrán ser utilizadas por el transporte de carga terrestre.

### 1.3 Reformas al marco legal

El marco que regula al sistema carretero en México, ha sido modificado diferentes ocasiones, en las reformas más actuales se encuentra:

**Tabla 2.** Reformas al marco legal

<p><b>Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal</b></p>	<p><b>Artículo 36 párrafo I y II</b></p>	<p>Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.</p> <p>El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo.</p>
<p><b>Normas Oficiales Mexicanas</b></p>	<p><b>NOM-012-SCT-2-2008 Segundo transitorio</b></p>	<p>Autoriza a las configuraciones vehiculares tipo T3-S2-R4 y T3-S2-R3, circular exclusivamente en caminos tipo ‘ET’ y ‘A’, con un peso adicional de 4,5 t al peso bruto vehicular máximo de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 6.1.2.2 por un período de 5 años”</p>
<p>Fuente: Elaboración propia con base en: Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes</p>		

## Capítulo II. Descripción actual del Sistema Carretero Mexicano.

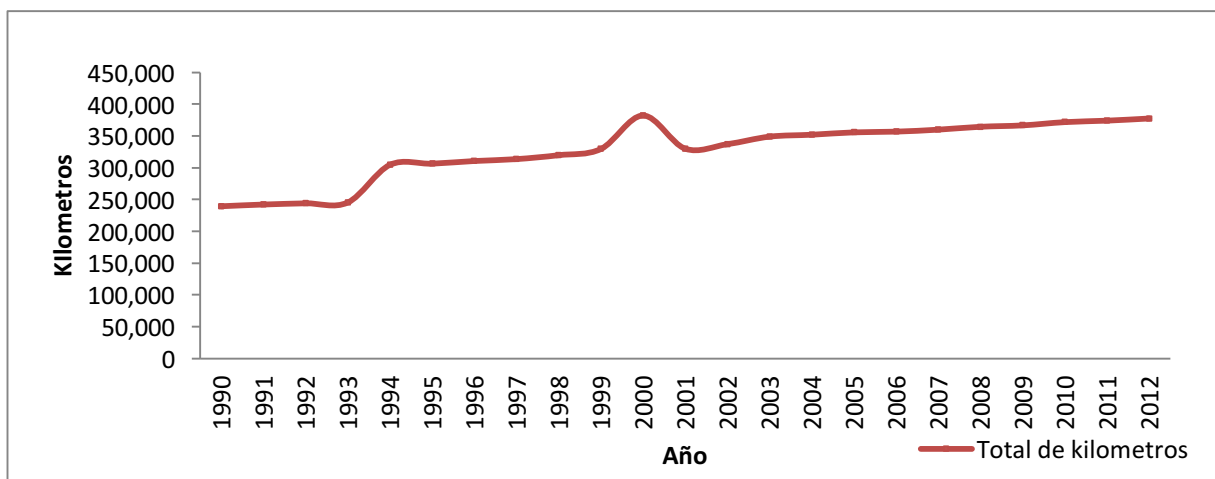
### 2.1 Equipo carretero e infraestructura del transporte.

La infraestructura juega un papel determinante dentro de un país, ya que constituye la parte más importante para ofrecer un servicio.

El Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) en su reporte de competitividad en 2013 evalúa a México con una puntuación de 4.6 de 7 puntos dentro del ranking internacional, así mismo México se encuentra en el lugar 51 dentro del ranqueo de 144 países en el ámbito de infraestructura carretera (WEF, 2014)

Dentro de la infraestructura carretera con la que México cuenta, existe una red de carreteras con más de 370 mil kilómetros, dentro de esta red se localiza la Red Carretera Federal que cuenta con 49,000 kilómetros de los cuales cerca de 9,000km son de cuota y 40,000 son carreteras libres (SCT, 2012)

El sistema carretero es considerado uno de los más extensos a nivel mundial, el cual está a cargo de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), siendo este el órgano regulador de los caminos dentro del país. La Gráfica 1 muestra el aumento que ha tenido la red nacional expresada en kilómetros dentro del periodo de 1990 a 2012.

**Gráfica 1.** Red Nacional de Carreteras en México en Kilómetros 1990-2012

Fuente: Elaboración propia con base en CANACAR, 2013

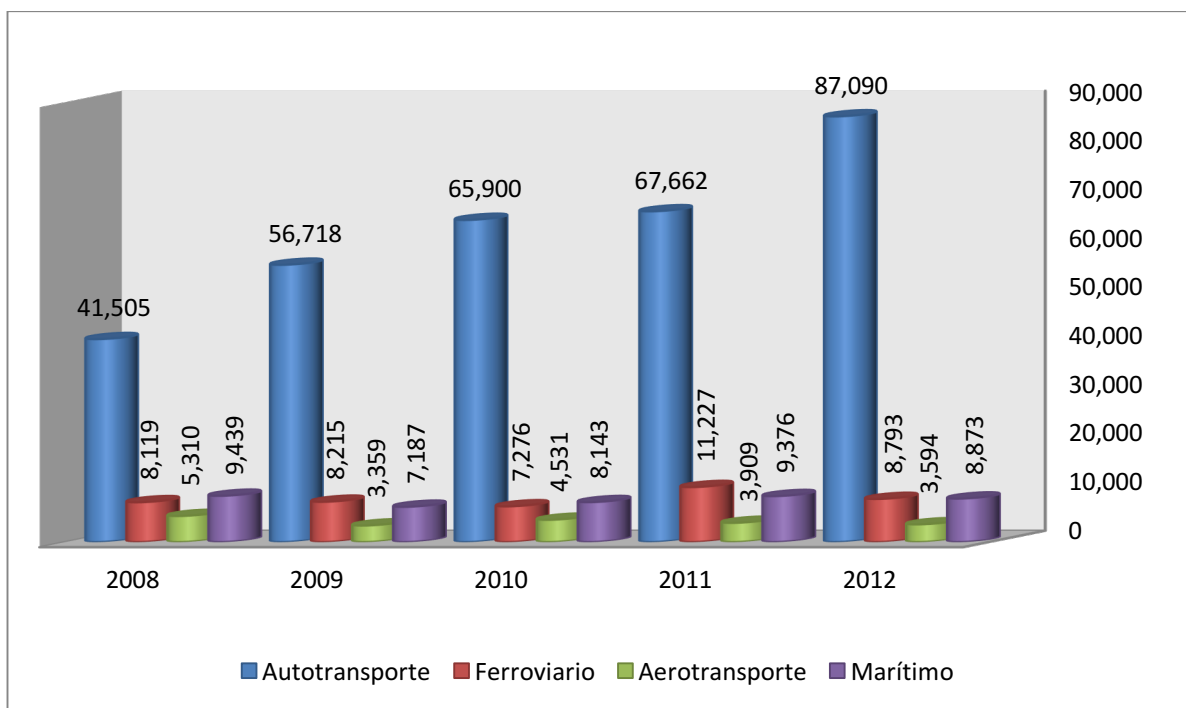
Dentro de la red nacional de carreteras, la evolución es notoria a lo largo de los años, dentro del periodo comprendido de 1990 a 2012 existe un avance en la longitud total de kilómetros a partir de la inversión creada en el sector.

La inversión en infraestructura es indispensable para un desarrollo económico y social, ya que eleva el nivel de competitividad al satisfacer las condiciones básicas para el progreso de las actividades productivas.

La red carretera nacional tiene como característica más relevante la mejora de las condiciones y capacidad del transporte, ya que es una de principales fuentes económicas para el país, para ello es indispensable la inversión dentro del sector del transporte.

A continuación la Gráfica 2 muestra la inversión creada en México en infraestructura destinada al sector del transporte en millones de pesos.

**Gráfica 2.** Inversión en infraestructura en el sector transporte en millones de pesos.



Fuente: CANACAR, 2013

Con anterioridad se ha hablado acerca de la inversión en el transporte, la Gráfica 2 muestra claramente como ha sido el autotransporte el sector con mayor inversión en infraestructura, así mismo es el más utilizado dentro del país para la transportación y comercialización de mercancías.

México cuenta con una red muy extensa en carreteras la cual se ve representada en el siguiente mapa.

## Principales corredores de México.



Los corredores que México tiene son un elemento importante, ya que proporcionan comunicación y acceso entre las principales ciudades, fronteras y puertos marítimos.


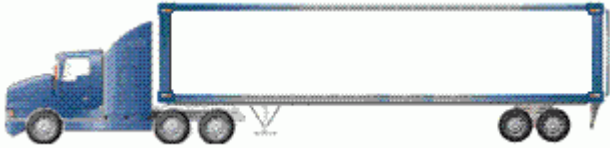
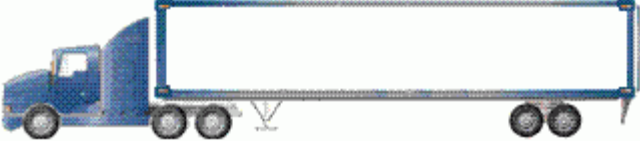

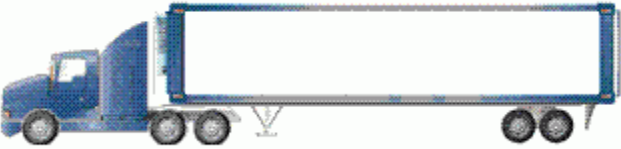
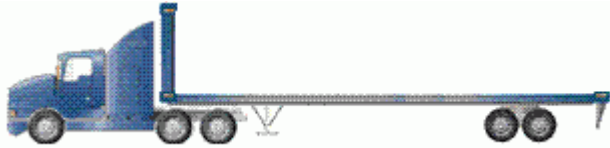
A fin de incrementar la comunicación dentro del país se realizan obras para la creación de infraestructura que agilice la logística y con esto aumentar la comercialización y distribución de mercancías.

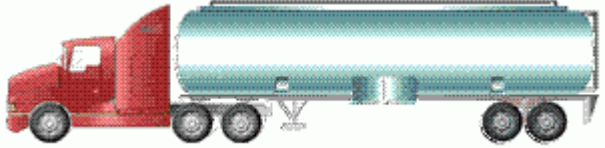
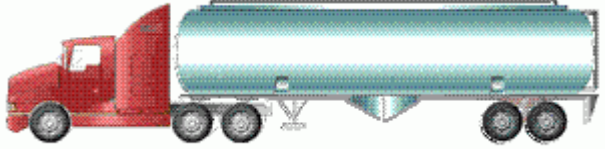


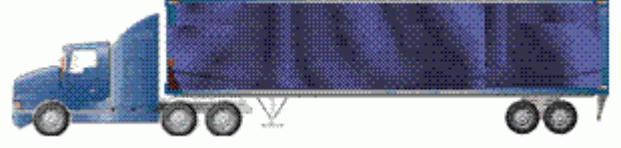

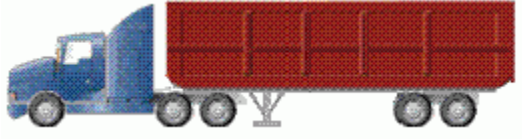
Para que esto fluya es indispensable que el presupuesto que gobierno destina a estas obras sea utilizado de manera eficiente, ya que esto permitirá a México ser un país con mayor productividad, y con eso poder ser un país más competitivo internacionalmente.

Dentro de la infraestructura del autotransporte existen distintos tipos de camiones que pueden ser utilizados para el traslado de mercancías, a continuación la tabla 3 presenta la forma gráfica y la utilidad que tienen dentro del país.



**Tabla 3.** Tipos de Autotransportes utilizados en México.

<p><b>Camión tipo Torton.</b> Utilizados frecuentemente para mudanzas, paquetería y carga seca.</p>	
<p><b>Caja cerrada de 48 pies.</b> Utilizada para carga seca.</p>	
<p><b>Caja Cerrada de 53 pies.</b> Utilizado para carga seca.</p>	
<p><b>Full.</b> Para carga seca</p>	
<p><b>Caja refrigerada.</b> Utilizada para productos perecederos y productos con sensibilidad a temperaturas.</p>	
<p><b>Plataforma</b> Utilizada para materiales pesados a granel y contenedores.</p>	

<p><b>Auto tanque.</b> Transportación de líquidos, gases y productos químicos o petroquímicos.</p>	
<p><b>Tanque de Asfalto.</b> Transporta líquidos y productos petroquímicos.</p>	
<p><b>Jaula a Granel</b> Utilizada para productos alimenticios a granel</p>	
<p><b>Jaula Ganadera.</b> Transportación de distintos animales.</p>	
<p><b>Jaula enlonada</b> Utilizada para productos que requieren carga y descarga por los laterales.</p>	
<p><b>Low Boy o Cama Baja.</b> Utilizada para maquinaria o productos pesados.</p>	
<p><b>Tolva</b> Transportación de carga a granel y material para construcción.</p>	

**Madrina o porta vehículos.**

Transportación de vehículos nuevos.

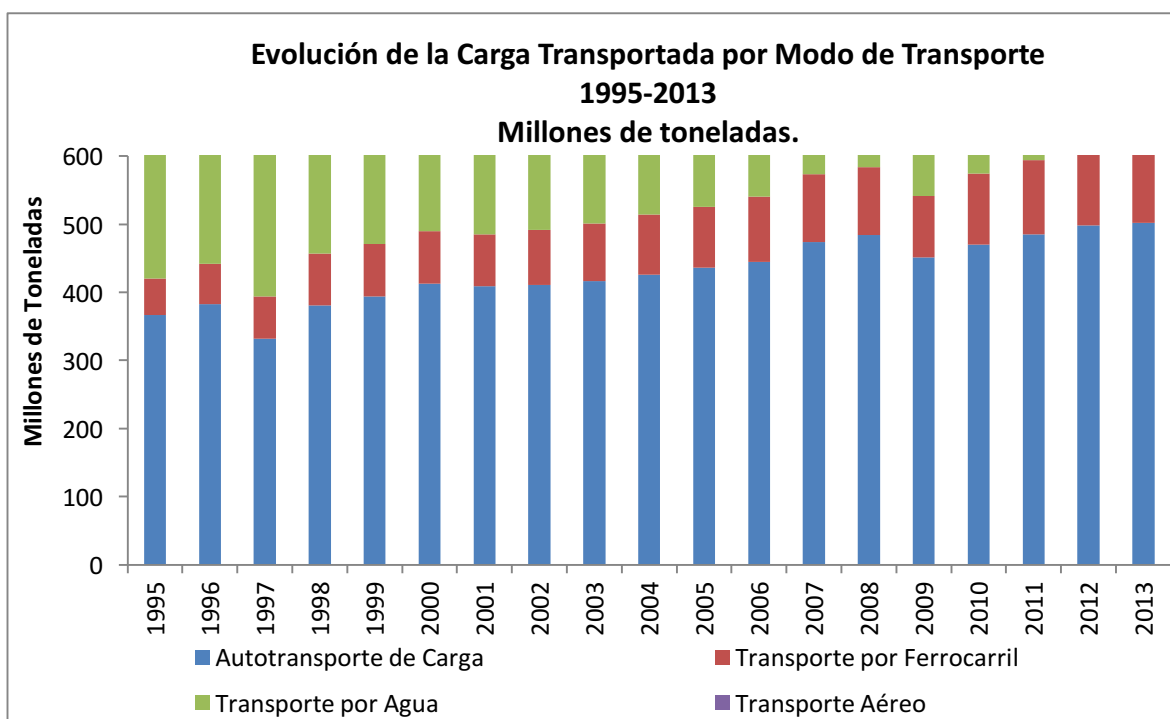


Fuente: elaboracion propia. Imágenes de <http://www.transporte.mx/>

En México, existen diversas clasificaciones para los autotransportes de carga, a continuación se presenta un listado de los más relevantes en el país.

- C-2: Camión unitario de dos ejes.
- C-3: Camión unitario de tres ejes.
- R-2: Remolque de dos ejes.
- R-3: Remolque de tres ejes.
- R-4: Remolque de cuatro ejes.
- R-5: Remolque de cinco ejes.
- R-6: Remolques de seis ejes.
- S-1: Semirremolque de un eje.
- S-2: Semirremolque de dos ejes.
- S-3: Semirremolque de tres ejes.
- S-4: Semirremolque de cuatro ejes.
- S-5: Semirremolque de cinco ejes.
- S-6: Semirremolque de seis ejes.

La flota vehicular de carga dentro del país ha ido ascenso desde los años 80's, a continuación la Gráfica 3 presenta la evolución de la carga transportada por modo de transporte.

**Gráfica 3.** Evolución de la Carga Transportada por modo de Transporte.

Fuente: elaboración propia con base en: SCT.

La evolución en el autotransporte de carga ha sido notoria a lo largo del tiempo, es posible observar en la Gráfica 3 que el transporte de carga vía carretero es el que mayor evolución ha tenido, dentro de las toneladas transportadas el carretero es el más utilizado. Para 2013, las toneladas transportadas vía carretera alcanzaban los 502 millones mientras que en el transporte por ferrocarril solo eran 114 millones (NATS, 2013)

El parque vehicular a lo largo del tiempo ha ido en ascenso dentro del país, las unidades motrices para 2013 eran cerca de 7 millones, lo que permite un mayor flujo de mercancías dentro y fuera del país (SCT, 2013)

## 2.2 Descripción de las principales empresas carreteras.

### ▪ Grupo Transportes Monterrey

Esta empresa se funda en 1960 como Transportes Monterrey. Hoy en día GTM ofrecen una grama extensa de servicios logísticos gracias a las 7 empresas que lo integran.



Grupo Transporte Monterrey está comprendido por las empresas: ALA, TM, TLH, TJA, AT y TMI; cuya flota oscila en las 3,700 unidades, siendo a nivel nacional una de las empresas más completas para el traslado de mercancías. Según el ranqueo de *“Las 100 principales empresas de autotransporte en México”* por la revista T21 (2014), Grupo Transportes Monterrey ocupa el primer lugar por su flota y servicios que ofrece.

### ▪ Grupo TUM

Da inicio a sus operaciones desde 1930 como Autoexpres Mexicano ofreciendo servicios de transporte y logística. Cuenta con una flota de 3009 unidades, su flota está integrada por Remolques y Semirremolques,



tracto camiones y finalmente camiones de carga ubicados primordialmente en el Estado de México.

Grupo TUM cuenta con una amplia cobertura a nivel nacional y con reconocimiento internacional, ofreciendo servicios en modalidades de importación y exportación. A nivel nacional es el segundo grupo más grande por flota y servicios especializados que ofrece al mercado.

- **Transportes “Castores”**

Fundada en 1974 por Refugio Muños en Baja California, iniciando con una flota de 24 unidades. A principios de su creación la empresa hacia recorridos por las rutas del Pacífico a Tijuana. Actualmente tiene la cobertura más extensa por México llegando hasta la costa oeste de Estados Unidos.



La revista T21 (2014) en su ranking de “Las 100 principales empresas del autotransporte en México” menciona que la empresa de transportes “Castores” está posicionada en cuarto lugar de este ranqueo con una flota total de 2,272 unidades.

- **Autotransporte de Carga “Tres guerras”.**

Nació en 1935 en Celaya, Guanajuato, a través de una sociedad cooperativa en donde los dueños conducían su propia unidad, el servicio contaba con una ruta en la zona centro.



Para 1968 se decide cambiar a la Gráfica de una Sociedad Anónima y se cuenta con una flota de 1,000 unidades de carga pesada y 380 unidades de reparto local, con esta flota se cubre el 95% del territorio nacional en la modalidad de puerta a puerta.

- **Transporte Intermodal Mexicano, S.A.**

Empresa de transporte internacional con más de 20 años de experiencia, fundada desde los años 30 manteniendo liderazgo en la zona noreste del país. La empresa está especializada en transporte de carga terrestre entre México, Estados Unidos y Canadá.



- **Xpress Internacional**

Originaria de Nuevo Laredo, cuenta con una flota de 266 unidades de las cuales 212 son tractocamiones. Conjuntamente tiene oficinas alrededor de la república mexicana y gran parte del mercado estadounidense. Xpress Internacional se encuentra dentro del ranqueo que la revista T21 realiza anualmente, posicionándose en el 66° lugar.



- **Mexicana Logistic**

Inicia operaciones en 1992 en Mexicali Baja California. Mexicana Logistic está dedicada al traslado principalmente de automóviles nuevos para el mercado nacional y de exportación.

Esta empresa tiene una alianza estratégica con “JHT HOLDINGS”, empresa que ha destacado en el mercado estadounidense y canadiense desde 1930; lo que permite a Mexicana Logistic la entrada con mayor facilidad a estos países.



La importancia del autotransporte dentro del país es la participación que se tiene dentro del Producto Interno Bruto, este sector aporta el 6.5%. El Estado de México tiene registradas 871 empresas con las cuales se obtiene un 9.2% de participación, mientras que el Distrito Federal aporta 16.36%. (T21, 2014)

## 2.3 Servicios

En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 52 se hace mención de los servicios auxiliares al autotransporte donde la Secretaría deberá de otorgar permiso para la prestación de:

1. **Terminales de interiores de carga:** servicios de trasbordo de carga y otros complementarios como carga y descarga de camiones y de trenes, almacenamiento, acarreo, consolidación y desconsolidación de cargas y vigilancia y custodia de mercancías.
2. **Arrastre, salvamento y depósitos de vehículos.**

## Capítulo III: El servicio de carga carretera en América del Norte.

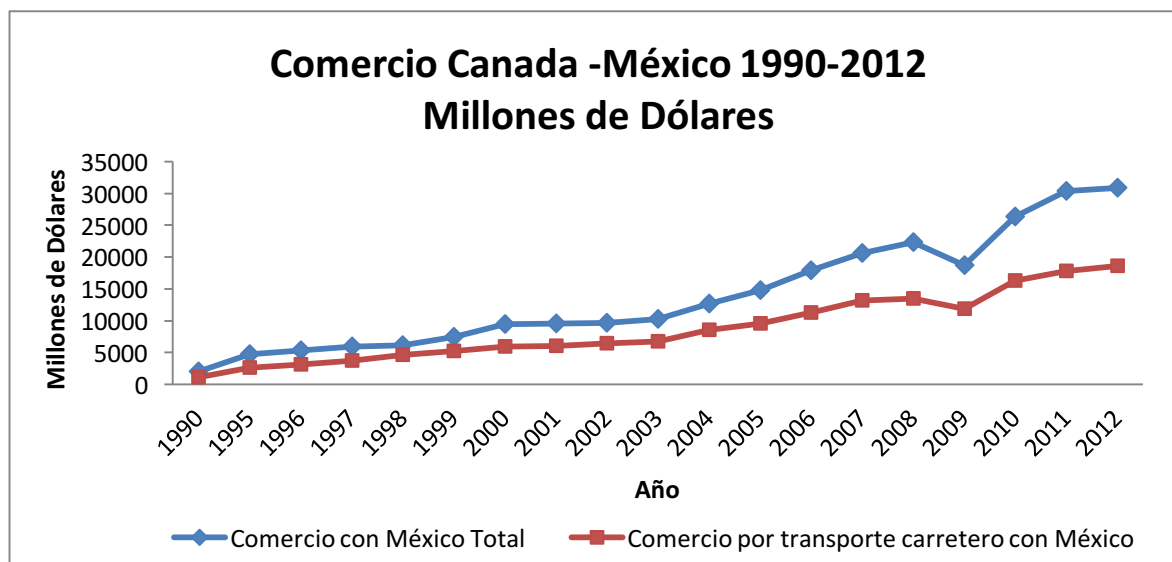
### 3.1 Canadá

El comercio de Canadá se encuentra distribuido principalmente hacia Estados Unidos con un 74.6%, China 4.3%, Reino Unido 4.1%, Japón 2.3% y con México con una participación de 1.2% del comercio total (SE, 2012)

La Secretaría de Economía, en estudios referentes a la inversión extranjera muestra que México es el Tercer socio comercial y el tercer proveedor, además del quinto destino de exportación de Canadá.

Dentro del comercio existen un ascenso en el comercio total que se realiza con México, la gráfica 4 muestra el comercio total y el comercio vía transporte carretero.



**Grafica 4.** Comercio de Canadá con México durante el periodo de 1990-2012.

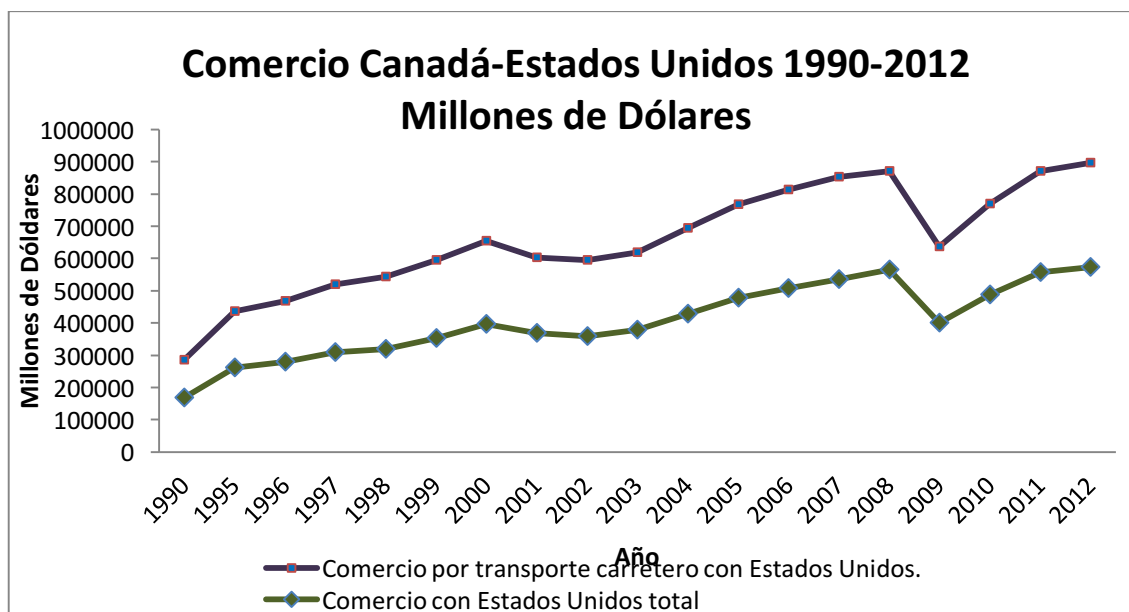
Fuente: elaboración propia con base en NATS.SCT

Hasta 2012 el comercio total de Canadá con México era de 30,910 millones de dólares, de lo cual el 60% de lo que se comercia es vía carretera. Sin embargo, el comercio canadiense con México es menor que con Estados Unidos (NATS, 2013)

Canadá tiene como principal cliente a Estados Unidos, y además como principal proveedor a nivel mundial.

A continuación en la gráfica 5 se presenta la relación entre el comercio de Canadá y Estados Unidos, haciendo la comparación entre el comercio total que ha tenido Canadá con Estados Unidos y el comercio total realizado por transportación carretera.

**Grafica 5.** Comercio de Canadá con Estados Unidos durante el periodo de 1990-2012.

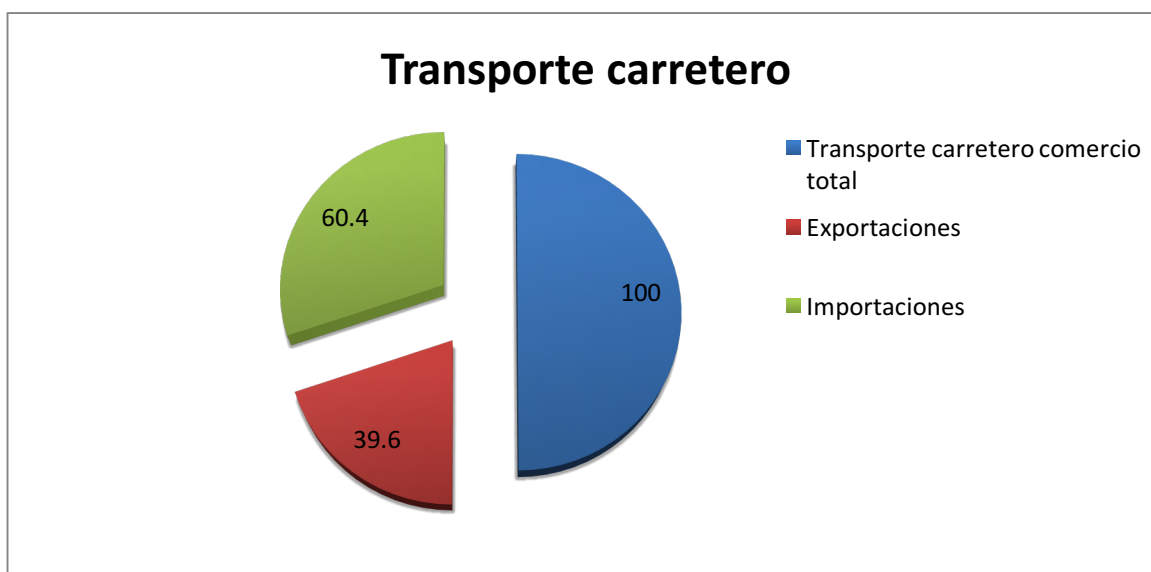


Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT.

La grafica 5 muestra la relación que tiene Canadá y Estados Unidos durante 1990-2012 expresada en millones de dólares, se puede observar que en 2012 el comercio total realizado por transporte carretero es de 324,876 Millones de dólares, y hasta 2006 está registrado el que el comercio por transporte carretero es de 195,855 toneladas (NATS.SCT,2013)

Si bien el comercio canadiense con la economía estadounidense en 2006 eran 195,855 toneladas esto en dólares en este mismo año se ve traducido como 306,740 millones de dólares, lo que quiere decir que de 2006 a 2012 ha existido un aumento del 5.5% por lo que en promedio para 2012 la mercancía transportada a Estados Unidos proveniente de Canadá debió de haber sido de 206,627 toneladas

La grafica 6 mostrada a continuación, refleja el total del comercio transportado vía carretera y se desglosa que porcentaje pertenece a las exportaciones e importaciones.

**Grafica 6.** Comercio en Canadá por transporte carretero.

Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT.

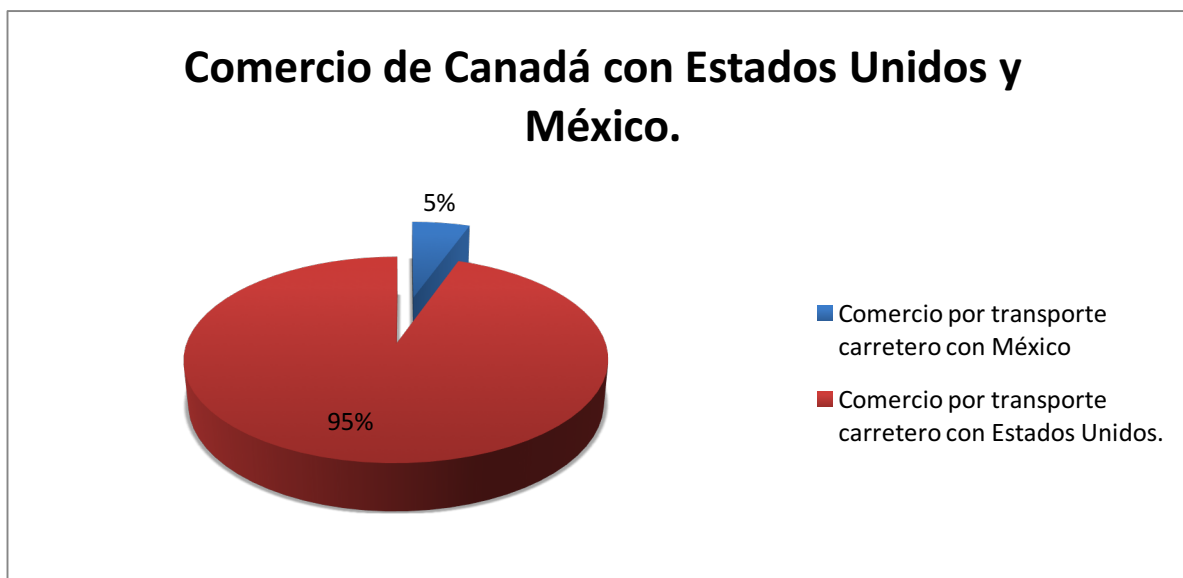
En la gráfica 6, el comercio en Canadá se representa el total del comercio vía transporte carretero y las exportaciones e importaciones, siendo estas últimas con mayor peso dentro del comercio total de Canadá.

Las exportaciones totales en 2012 se aproximan a los 157,400 millones de dólares, mientras que las importaciones son 234,000 millones de dólares, por lo que es notorio el déficit que existe en su comercio vía carretero (NATS.SCT, 2013)

Por el lado de las importaciones Canadienses provenientes de México, mayormente son electrónicos y partes y accesorios de vehículos además de los mismos vehículos de turismo. Y lo que Canadá exporta a México principalmente son semillas de nabo o de colza, aluminio en bruto y trigo y morcajo, además de partes y accesorios para vehículos y automóviles de turismos.

Sin embargo las exportaciones canadienses, en su mayoría, son de menor valor agregado que las importaciones que realiza por este medio.

La siguiente grafica representa la distribución del comercio canadiense con sus socios del TLCAN: Estados Unidos y México.

**Grafica 7. Comercio de Canadá con Estados y México.**

Fuente: elaboración propia con base en NATS.SCT.

La grafica 7 hace referencia al comercio total que realiza Canadá por transporte carretero, siendo notorio que el comercio canadiense es mayor con Estados Unidos que con México.

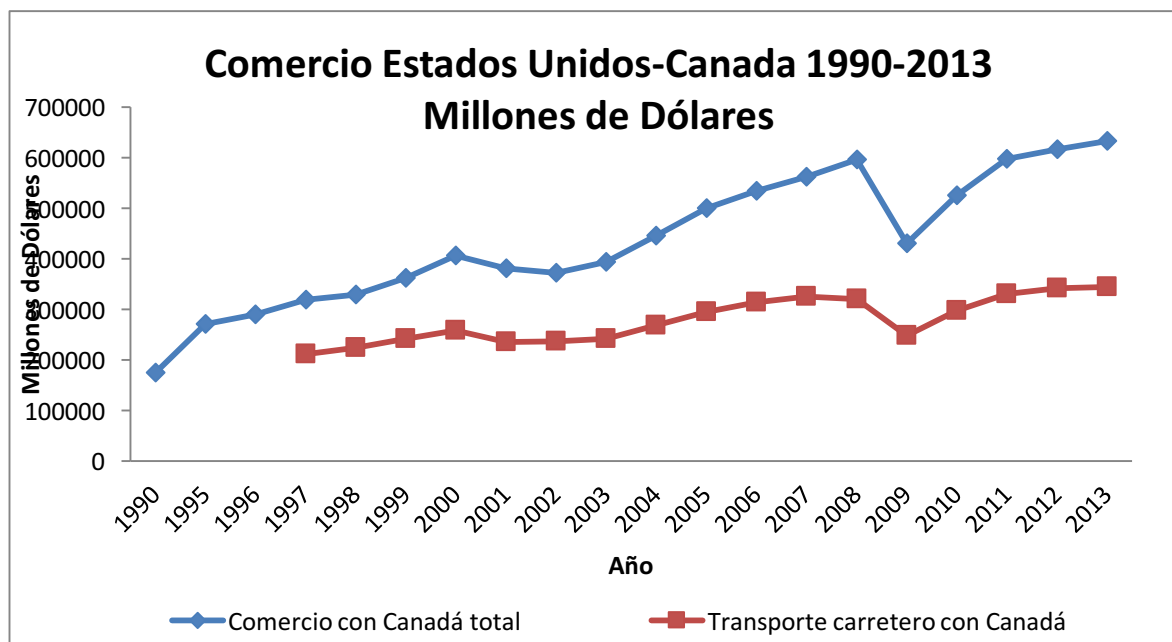
Si bien esta relación se da como anteriormente se ha dicho, porque Estados Unidos es el principal socio comercial de Canadá en cuanto que México es el tercer socio comercial.

El comercio Canadiense con Estados Unidos inicia en 1988, cuando firman un acuerdo comercial donde pactan la eliminación de las barreras al comercio en un plazo de diez años, posteriormente México entra al Tratado de Libre Comercio con la firma en 1994.

### 3.2 Estados Unidos

**Gráfica 8.** Comercio de Estados Unidos con Canadá durante el periodo

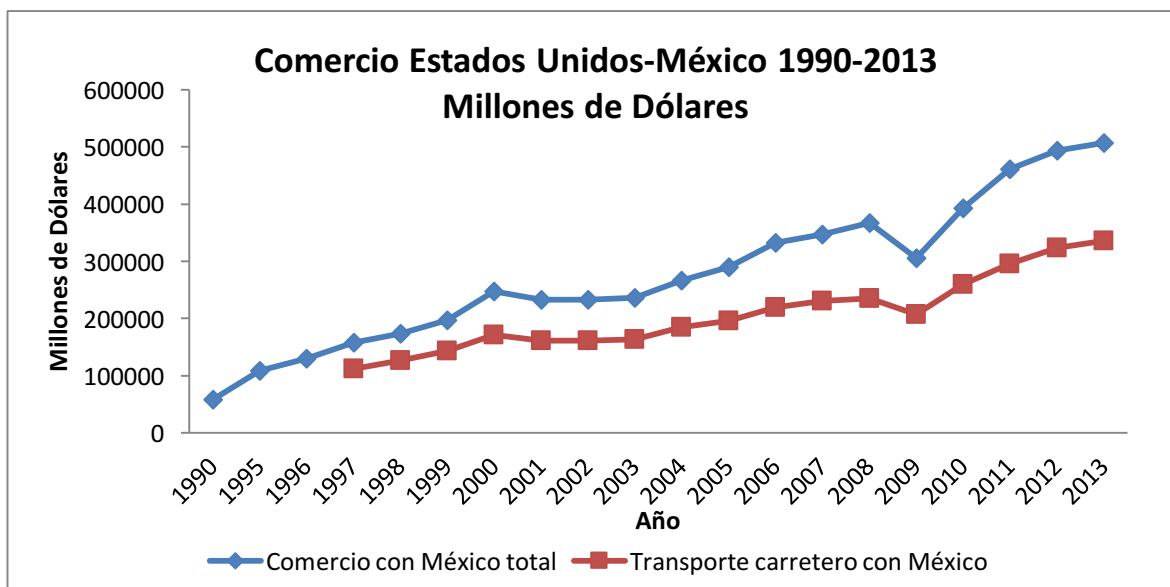
1990-2013



De 2008 a 2009 el comercio de Estados Unidos con Canadá tuvo un descenso considerable, en este periodo el comercio total desciende cerca de 167,000 millones de dólares, en cuanto al comercio carretero esto se ve reflejado en un 43% menos en 2009.

Para 2010, existió un incremento del 16.57% en el comercio transportado por carreteras de Estados Unidos a Canadá lo que se ve reflejado en 104,183 toneladas aproximadamente. (NATS.SCT, 2013)

**Gráfica 9.** Comercio de Estados Unidos con México durante el  
Periodo de 1990-2013

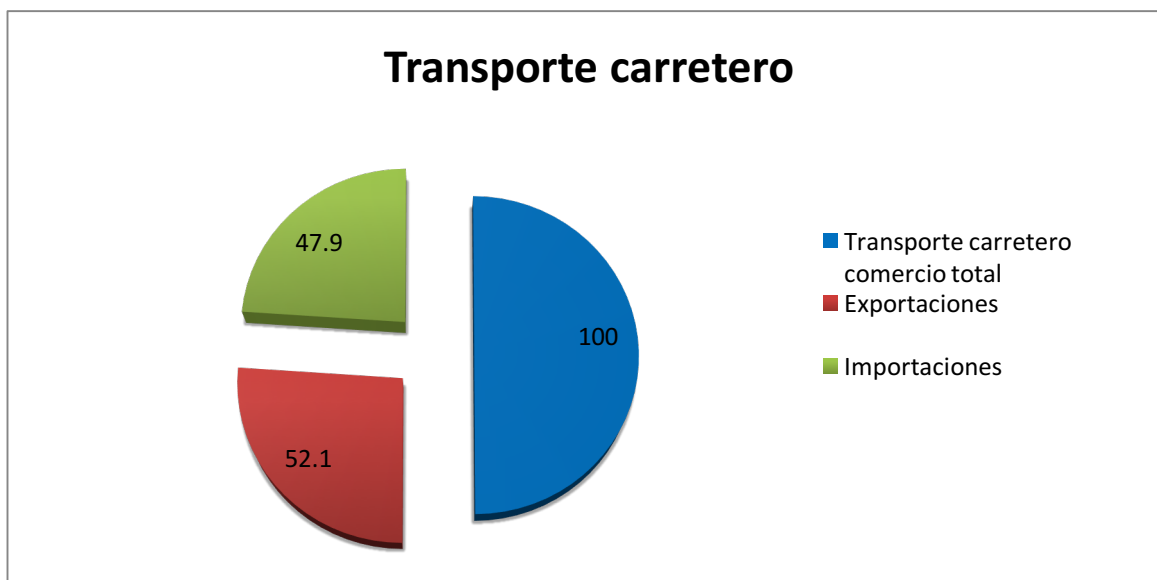


Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT

Existe una relación muy estrecha en el comercio estadounidense con el mexicano, sin embargo esta relación es notoria de México a Estados Unidos. Para Estados Unidos, México es el segundo destino con el que comercia y el tercer proveedor a nivel mundial.

La Secretaría de Economía (2014) reporta que las importaciones mexicanas procedentes de Estados Unidos son gasolina, gasoil o aceites diésel y gas natural.

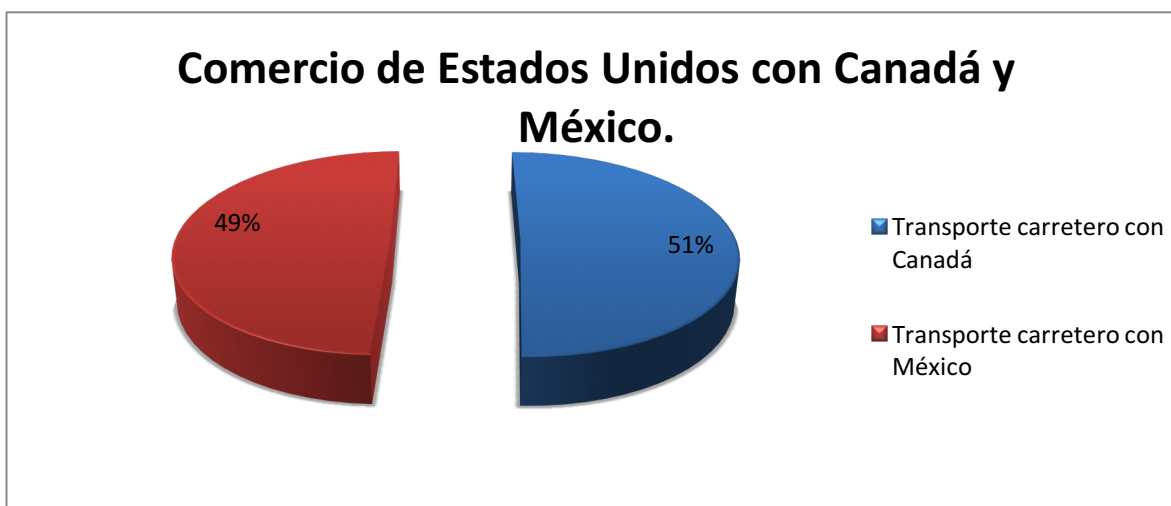
Debido a la falta de infraestructura subterránea para hacer llegar estos combustibles a sus destinos, la transportación de los mismos se realizan en transporte terrestre.

**Gráfica 10.** Comercio en Estados Unidos por transporte carretero

Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT.

El comercio de Estados Unidos se ve favorecido, ya que exporta más de lo que importa. En 2013 las exportaciones realizadas vía carretera de Estados Unidos a Canadá y México fueron cerca de 94,000 toneladas representando esto el 52.1% del comercio total realizado por transporte carretero dentro de las exportaciones. (NATS.SCT, 2013)

**Gráfica 11.** Comercio de Estados Unidos con Canadá y México por transporte carretero



Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT.

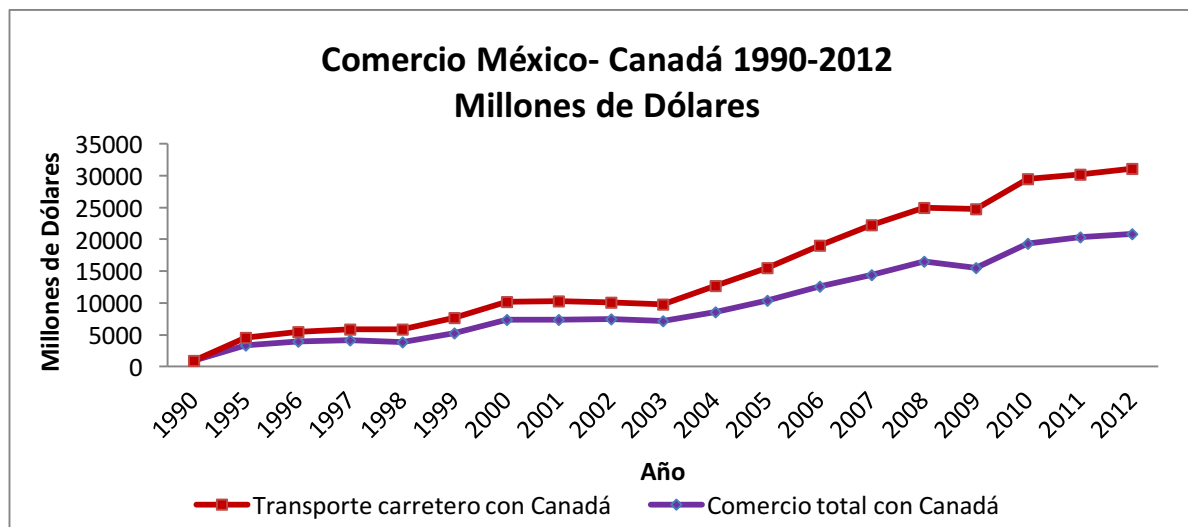
El comercio que Estado Unidos tiene con Canadá es mayor al que se tiene con México, es decir que, se comercia mayormente con Canadá vía carretera que con México. Las estadísticas de transportación del Norte de América reflejan que del total de su comercio con Canadá el 59% son exportaciones a este país, ya que este país es el principal cliente de EE.UU., además del segundo proveedor.

Si con anterioridad se ha tocado el tema entre Canadá y Estados Unidos, ahora se puede decir que la relación que existe entre estos países es recíproca, por lo que estos socios comerciales han fortalecido su comercio con el TLCAN.



### 3.3 México

**Grafica12.** Comercio México con Canadá durante el periodo 1990-2012

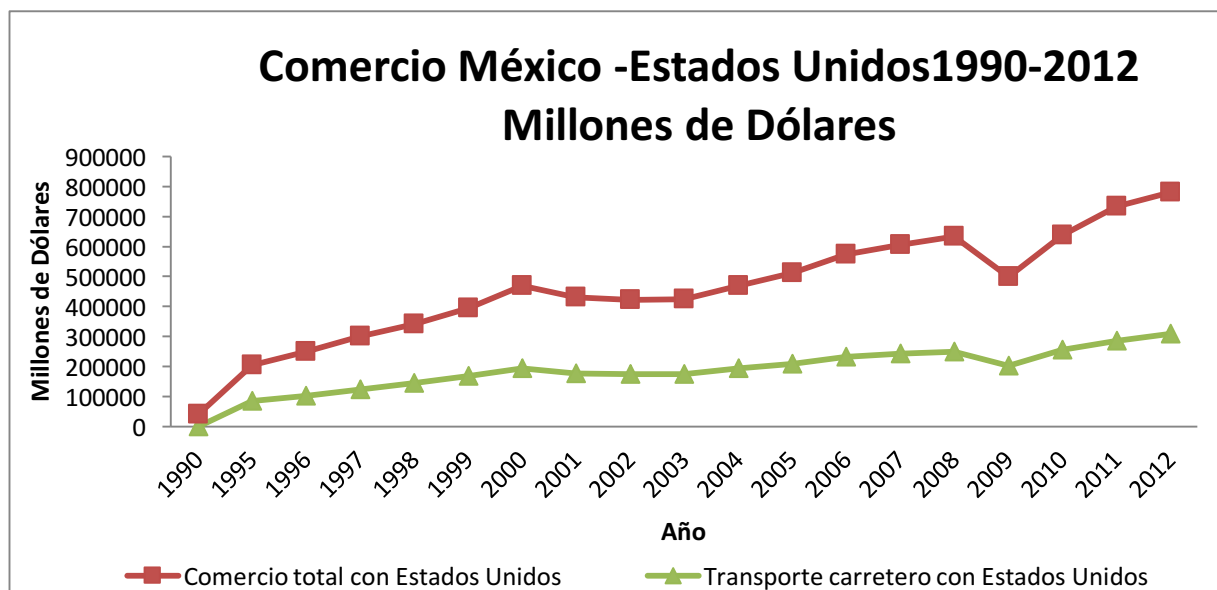


Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT

El comercio que existe entre nuestro país y la economía canadiense es menor que el que se tiene con Estados Unidos, sin embargo, es posible observar en la gráfica 12 que el comercio por transporte carretero desde 1990 ha ido en ascenso.

Así mismo, es importante destacar que la gráfica muestra que el comercio por esta vía no ha descendido drásticamente de un año a otro como lo es con la economía de Estados Unidos.

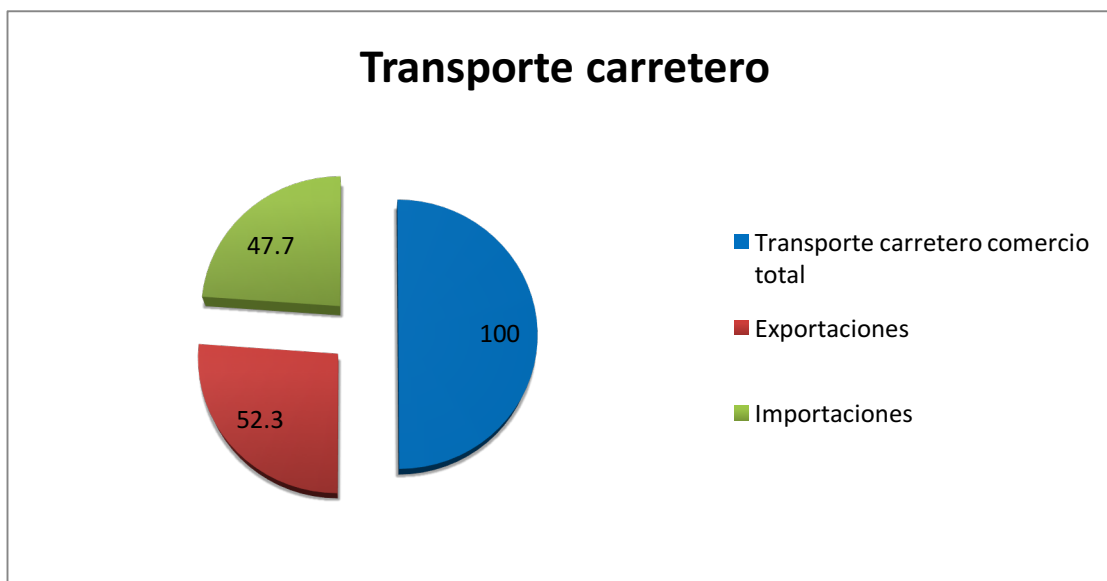
En la crisis de 2008 de México a Canadá existió una transportación de 8,462 millones de dólares y para 2009 esta cifra aumenta a 9,199 millones de dólares, mientras que en el comercio total México-Canadá para los mismos años existe un descenso de 2008 a 2009, esto se reflejó en un seis por ciento menos de un año a otro (NATS.SCT, 2013)

**Grafica 13.** Comercio México con Estados Unidos durante el periodo 1990-2012.

La mayoría del comercio con Estados Unidos se realiza a través del transporte carretero. En 2012 el comercio a través de este medio ascendió a los 308,433 millones de dólares, lo que significa que en promedio del comercio total con este país el sesenta y cinco por ciento se realiza vía carretera (importaciones y exportaciones).

Por lo que respecta a las exportaciones que México realiza a Estados Unidos, principalmente están los aceites crudos del petróleo, pantallas planas para vehículos, entre otros. En 2012, las exportaciones vía carretera representan el 67% de las exportaciones totales a este destino siendo cerca de 200 mil millones de dólares. (NATS.SCT, 2013)

A continuación se realiza una comparación grafica de las importaciones y exportaciones realizadas por México por transporte carretero.

**Grafica 14.** Comercio en México por transporte carretero

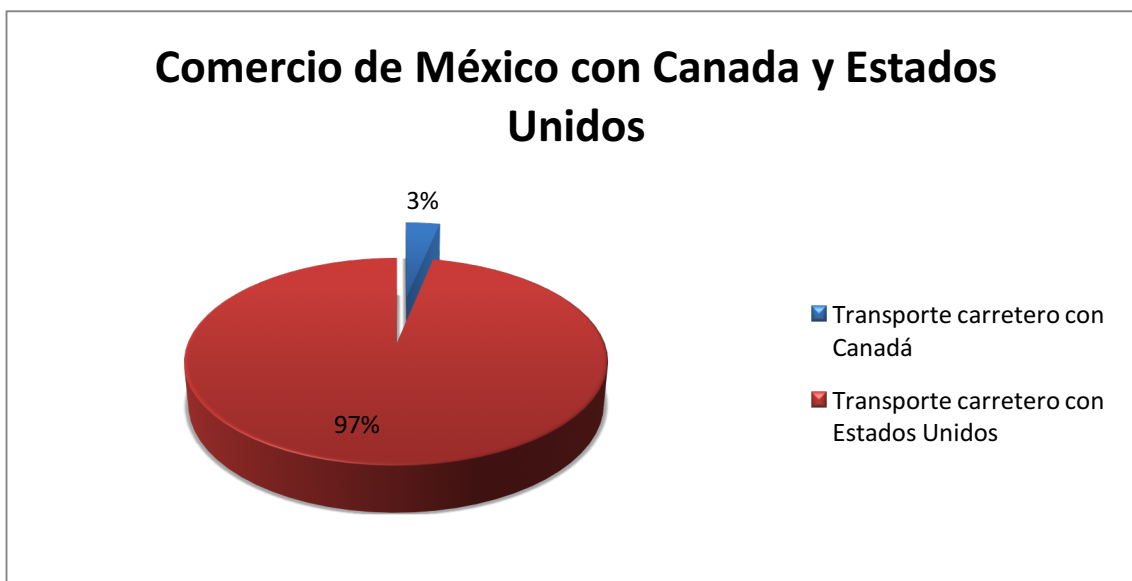
Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT.

Para México, el sector transporte es uno de los más importantes dentro del territorio nacional, lo que conlleva que el transporte carretero sea importante a la economía mexicana, esto debido a que este sector aporta al PIB nacional, como anteriormente se comentó, se realiza una aportación del 6% en promedio.

Las exportaciones por este medio son lo más notorio en el territorio nacional y la infraestructura dentro del país ha ido en aumento por esta situación.

El gobierno federal ha impulsado la modernización, ampliación y mantenimiento de las carreteras para el mejor y mayor flujo de mercancías mediante el transporte carretero.

La grafica 15 presentada a continuación muestra el comercio mexicano por transporte carretero con sus socios comerciales del TLCAN.

**Grafica 15.** Comercio de México con Estados Unidos y Canadá.

Fuente: Elaboración propia con base en NATS.SCT.

Del total del comercio con el NAFTA, solo el tres por ciento es con Canadá realizado por carretera, mientras que con Estados Unidos se tiene una relación muy estrecha, ya que se considera es el principal socio comercial de nuestro país.

Es posible que esta relación se dé por la cercanía de los países, ya que comparten 3000 km de frontera, lo que permite comerciar mayormente con Estados Unidos.

## Conclusiones

La evolución del transporte carretero en México ha aumentado de manera significativa a lo largo del tiempo. Por lo que es posible decir que ha evolucionado para una mayor competitividad internacional.

Dentro de la infraestructura del transporte se han ampliado, modernizado y creado mayores carreteras que permitan el mayor flujo comercial. En 2012 la inversión a este sector alcanzo los 90 millones de pesos, además de ser el modo de transporte más utilizado para el traslado de mercancías dentro y fuera del país, seguido del transporte ferroviario.

Siendo este sector el mayormente beneficiado en inversión, el transporte ha fungido como una parte esencial dentro de la economía mexicana, este sector representa el 6.5% del Producto Interno Bruto Nacional, de ahí la importancia que tiene el sector dentro de la economía mexicana.

Al ser un sector importante para la economía, es importante mencionar que en el territorio nacional existen más de 700 compañías transportistas y que de estas empresas ocupan el 25% del total del parque vehicular. En el estudio anteriormente realizado se han presentado principales grupos de autotransporte que se tienen en México, una de ellas es el Grupo Monterrey cuya flota vehicular oscila en los 3200 vehículos.

El servicio que ofrecen estas empresas, es importante ya que muchas de ellas realizan transportaciones a Estados Unidos e incluso a Canadá, asegurándole al cliente que la transportación de la mercancía se realizara de manera adecuada en base a las necesidades del mismo, es decir, asegurar al cliente la entrega de manera apropiada de la mercancía.

Si bien, el comercio con Estados Unidos es mayor que con el de Canadá, es posible concluir que las exportaciones mexicanas en cualquier modo de transporte representan la mayoría del comercio mexicano, el transporte carretero ha fungido como para esencial en este aspecto, ya que es el transporte de carga más utilizado dentro de la república mexicana.

El comercio con Canadá se ve reflejado en menor cantidad que con Estados Unidos, sin embargo es destacable que en la crisis de 2008 el comercio por transporte carretero no se ve afectado con esta economía, sino que existe un aumento de la transportación a este país.

## Referencias.

- Camara de Diputados. (s.f.). *Camara de Diputados* . Obtenido de [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27\\_040614.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_040614.pdf)
- Canacar. (2012). *Antecedentes*. Obtenido de <http://www.canacar.com.mx/acerca-de-canacar/antecedentes/>
- CAPUFE. (2010). *Caminos y Puentes Federales*. Obtenido de Historia del Organismo: <http://www.capufe.gob.mx/site/wwwCapufe/menuitem.5b242a384a941ec05a034bd7316d8a0c/index.html>
- Economía, S. d. (2013). Ficha Canadá. *Canadá*.
- INEGI. (21 de noviembre de 2014). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Obtenido de [http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/notasinformativas/pib\\_preocr/NI-PIBCR.pdf](http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/notasinformativas/pib_preocr/NI-PIBCR.pdf)
- NORT AMERICA TRANSPORTATION STATISTICS. (NOVIEMBRE de 2014). *ETAN*. Obtenido de <http://nats.sct.gob.mx/espanol/ir-a-las-tablas/tabla-7-comercio-internacional-de-mercancias>
- RT, D. (2014). Top 100 del autotransporte. *Revista T21*, 18-21.
- Schawb, K. (2014). *World Economic Forum*. Obtenido de The Global Competitiveness Report: [www.weforum.org/](http://www.weforum.org/)
- SCT. (02 de 2012). *Secretaria de Comunicaciones y Transporte*. Obtenido de Dirección General de Conservacion de Carreteras: <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>
- SECRETARIA DE ECONOMIA. (2015). *Secretaria de Economía*. Obtenido de Información Estadística y Arancelaria: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/informacion-estadistica-y-arancelaria>
- Transporte, S. d. (2008). *Norma Oficial Mexicana*. Obtenido de [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/\\_migrated/content\\_uploads/52\\_NOM-12-SCT-2-2008.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/52_NOM-12-SCT-2-2008.pdf)