



**EVALUACION DE LA SITUACION DEL
TRANSPORTE DE CARGA EN
MEXICO 1990-1991: MOVIMIENTOS
POR CARRETERA**

**Instituto Mexicano del Transporte
Secretaría de Comunicaciones y Transportes**

Publicación Técnica No. 34
Querétaro, Qro. 1992

**INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**Evaluación de la situación del
transporte de carga en Mexico
1990-1991: movimientos por carretera**

Publicación Técnica No. 34
Querétaro Qro.
1992

Este informe fue elaborado por Eduardo Betanzo Quezada, investigador titular del Instituto Mexicano del Transporte, con información obtenida a partir de trabajo de campo apoyado por Miguel Angel Nava Uriza y José Luis Bermúdez y Mares para el período junio-noviembre 1990, así como del trabajo "Situación del movimiento internacional de algunos productos en México" dirigido por Oscar de Buen Richkarday durante el período febrero-junio 1991. El Anexo I fue aportado por Ramiro Martínez Alejos.

Se reconoce la entusiasta participación de funcionarios de las empresas visitadas, los cuales colaboraron con sus experiencias e información para la elaboración de este trabajo.

Asimismo, se reconoce cumplidamente a los Ingenieros Alfonso Rico Rodríguez y Oscar de Buen Richkarday, por las observaciones y la revisión del documento final.

Presentación

Esta investigación forma parte de la serie de trabajos que se llevan a cabo en el Instituto Mexicano del Transporte con el fin de conocer y difundir la situación que guarda el transporte en México. Consta de dos apartados. El primero se refiere a la opinión que el usuario tiene con respecto a los servicios de transporte de carga y a los cambios que se han observado recientemente en ese ámbito; el segundo se refiere a la opinión de los prestadores de servicios, en particular los autotransportistas, después de los cambios en la reglamentación del Autotransporte Público Federal.

Indice

Introducción	11
1. Visión del usuario	15
1.1 Visión del transporte	15
1.2 Calidad de servicio	16
1.3 Especialización	21
1.4 Flotas privadas	22
1.5 Papel del ferrocarril	23
1.6 Opinión respecto al marco legal y reglamentario.	25
1.6.1 La oferta de autotransporte	25
1.6.2 Las tarifas	27
1.7 Tecnología	28
1.8 Transporte y comercio exterior	29
1.9 Conclusión	31
2. Visión del transportista	33
2.1 Condiciones internas para producir servicios	33
2.1.1 Los choferes	33
2.1.2 Problemas de los transportistas	34
2.2 Tecnología	35
2.2.1 Métodos para calcular costos de operación	35
2.2.2 Mantenimiento de flotas	36
2.2.3 Reposición de los equipos	37
2.3 Posición frente al gobierno	37
2.3.1 La nueva reglamentación	37
2.3.2 Las Centrales de Servicios de Carga	38
2.3.3 Cambios fiscales	39
2.3.4 Otras disposiciones	40
2.4 Condiciones de mercado del autotransporte	41
2.4.1 Condiciones de mercado	41
2.4.2 Las tarifas	43
2.4.3 Las rutas	44
2.4.4 Desequilibrios regionales de la oferta de transporte	44
2.5 Situación de la infraestructura	45
2.6 Comentario final	47
3. Conclusiones	49
ANEXO I Nueva reglamentación para el transporte de carga y para la promoción del comercio exterior.	53

Introducción

Visto desde una perspectiva global, el proyecto de modernización del país lleva consigo la ampliación y mejoramiento de la infraestructura; el enfrentamiento eficaz de la apertura comercial; la eliminación de los obstáculos que reduzcan el potencial de los sectores productivos; la transformación de reglamentos que en su tiempo tuvieron su lógica, pero que hoy son obsoletos; así como el aprovechamiento de las mejores opciones de producción, financiamiento, comercio y tecnología en el país.

Dentro del conjunto de objetivos y acciones que se promueven en la economía mexicana, el sector transporte junto con las actividades ligadas al desplazamiento físico y de información de los bienes se desenvuelve en una dinámica de adaptación a nuevos requerimientos de organización y tecnología. Por lo mismo, es necesario hacer un seguimiento de los cambios que se manifiestan sobre el transporte de carga como resultado de acciones emprendidas por el Gobierno y por los sectores productivos del país y, en particular, de los cambios que el transporte induce sobre las actividades económicas.

Para conceptualizar la manera en que funciona el transporte, en esta investigación se postula qué debe ser analizado desde las perspectivas del usuario, de los prestadores de servicios de transporte, de los nuevos prestadores de servicios logísticos y del impacto de las decisiones del Gobierno que afectan de manera directa o indirecta la infraestructura y la operación. Teniendo un marco de referencia tan amplio como el que se ha esbozado, la investigación que aquí se presenta tiene como fin el conocer la problemática del transporte en el país, dar seguimiento a su evolución y constatar la efectividad de las acciones de modernización emprendidas tanto desde el punto de vista doméstico como del de comercio exterior. Se espera que los resultados de esta investigación proporcionen una idea de la situación real del transporte que pueda ser contrastada con los resultados esperados, para efectuar las modificaciones apropiadas con la debida oportunidad, si son necesarias.

Alcances:

El carácter permanente de esta investigación le confiere la posibilidad de presentar resultados de manera periódica y secuencial. Tratándose de un proyecto de este tipo, en esta ocasión se abordó una parte del sistema, que corresponde en una primera fase a la situación del autotransporte de carga. No obstante, de manera indirecta se ha logrado obtener información relacionada con otros modos de transporte, lo que resulta útil para encontrar indicios del comportamiento del sistema en su conjunto. Por ello, en el futuro habrá que dar seguimiento a un conjunto más amplio del sistema.

El presente informe se ha preparado a partir de opiniones sobre el transporte recibidas de un total de 100 entrevistas realizadas durante el período junio de 1990-junio de 1991 a funcionarios de igual número de empresas usuarias del transporte, prestadoras de servicios de transporte o empresas nuevas de servicios logísticos. El procedimiento de trabajo para este informe está basado en análisis de tipo cualitativo más que cuantitativo, ya que se pretende utilizar la información para sensibilizar al lector sobre la situación del transporte de carga así como de las manifestaciones y actitudes de usuarios y transportistas en el período de referencia. No se pretende llevar a cabo un análisis estadístico formal, ya que las muy variadas características de las empresas y sectores que integran la muestra, así como los lugares geográficos de localización y de destino de sus cargas, no hacen factible semejante tratamiento dentro de este informe.

Los límites de los resultados de este informe de investigación se establecen considerando los cinco puntos siguientes:

I) Esta primera fase del trabajo se enfoca principalmente al conocimiento de la situación que privó en el autotransporte de carga. El interés mostrado hacia este medio de transporte es evidente en razón de su importancia en el movimiento de carga en el país.

II) Dado que los puntos de vista expuestos por los interlocutores están influenciados por sus experiencias en el medio y por el mensaje que quieren aportar en su momento, para tratar de cumplir con la condición de objetividad en esta investigación se ha procurado evitar la interpretación de información, exponiendo los puntos de vista de los entrevistados. No obstante, se ha tomado el riesgo de hacer algunas abstracciones sobre puntos comunes expresados por los entrevistados, lo que da una idea de la situación para un grupo de empresas visitadas.

III) Las empresas usuarias del transporte que integran esta primera muestra corresponden a las siguientes actividades económicas: minería; productos alimenticios y bebidas; conservas enlatadas y refrigeradas; textiles e industria del cuero; calzado; papel y productos de papel; sustancias químicas y derivados del petróleo; resinas y herbicidas; cemento y cerámicas; mármoles; industrias metálicas básicas, productos metálicos, maquinaria y equipo de transporte; equipos y aparatos electrónicos; conductores eléctricos y servicios profesionales.

IV) En cuanto a los prestadores de servicios de transporte, la muestra se concentró en empresas de autotransporte.

V) La información que se presenta en este informe proviene de empresas localizadas en las siguientes ciudades: México, D.F., Querétaro, Aguascalientes, San Luis Potosí, Guadalajara, Monterrey, Puebla, San Miguel de Allende, Irapuato, León, Nuevo Laredo y Laredo, Tex. Hay que tomar en cuenta que no se estudiaron todas las

regiones del país y que se involucraron algunas de las regiones más favorecidas por la infraestructura y por la disponibilidad de más oferta de servicios de autotransporte. Por lo anterior, al continuar la investigación con otras regiones del país se podrá tener una perspectiva complementaria de lo que sucede en materia de transporte a nivel nacional.

Consideraciones metodológicas:

La metodología de trabajo seguida para la preparación de este informe comprende las seis etapas siguientes: Definición, Información Básica, Preparación de Trabajo de Campo, Trabajo de Campo, Trabajo de Gabinete y Difusión.

En la etapa de Definición se puntualizaron los objetivos generales del proyecto, se determinó la estrategia, los alcances del proyecto y se diseñaron las guías de trabajo.

La etapa de Información básica consistió en efectuar la recopilación de documentos y la consulta de bancos de datos.

Para la etapa de Preparación de Trabajo de Campo se concertaron telefónicamente las entrevistas y se elaboró un programa de trabajo para cada muestra de empresas en cada una de las ciudades visitadas. El tamaño de las empresas seleccionadas fue muy diverso y aunque se tuvo especial interés en conocer los problemas de transporte de empresas "nacionales", en algunos casos fue necesario recurrir a las empresas transnacionales.

Durante la etapa de Trabajo de Campo se obtuvo información local, se concertaron entrevistas adicionales y se celebraron las entrevistas.

En la etapa de Trabajo de Gabinete se formularon los reportes de cada entrevista de manera individual y se evaluó el comportamiento de la muestra y la evolución del proyecto.

En la etapa de Difusión se elaboraron los documentos que sirven para difundir los resultados de este trabajo

Esta metodología está siendo desarrollada de manera que progresivamente se logre una mayor cobertura del sistema de transporte con el apoyo de áreas de análisis de tipo económico-regional y de sistematización de información.

El presente artículo tiene como objetivo principal analizar el rol del Estado en el desarrollo económico de México, considerando el contexto histórico y las políticas implementadas durante el siglo XX. Se explorará cómo el intervencionismo estatal ha moldeado la estructura económica del país, desde la era porfiriana hasta la reforma económica de los años ochenta.

La metodología utilizada en este estudio es de tipo cualitativo, basada en el análisis documental de fuentes primarias y secundarias. Se revisaron informes gubernamentales, libros de texto y artículos académicos que abordan el tema de la intervención estatal en México.

En el marco de la discusión se analizarán los efectos de las políticas económicas implementadas por el Estado mexicano, considerando tanto los aspectos positivos como los desafíos que han surgido a lo largo del tiempo.

La estructura del artículo se organiza de la siguiente manera: el primer capítulo presenta el contexto histórico y económico de México; el segundo capítulo describe las políticas económicas implementadas; el tercer capítulo analiza los efectos de estas políticas; y el cuarto capítulo ofrece conclusiones y perspectivas futuras.

Finalmente, se espera que este estudio contribuya al debate académico y político sobre el rol del Estado en el desarrollo económico de México. Se invita a los lectores a reflexionar sobre las implicaciones de las políticas económicas implementadas y a considerar las alternativas que podrían mejorar el bienestar de la población mexicana.

Este artículo es el resultado de una investigación realizada en el marco del programa de estudios de posgrado en Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

El autor desea agradecer a los miembros del comité de tesis por su apoyo y orientación durante el proceso de investigación. También agradece a los colegas de la facultad por sus valiosos comentarios y sugerencias.

En el caso de haber sido utilizado este artículo en algún trabajo académico, se agradece la mención de la fuente original.

Este artículo es una traducción de un artículo publicado en el idioma español en la revista "Revista de Economía Mexicana".

1. Visión del usuario

El proceso de modernización del transporte que se inició en julio de 1989 con el Convenio de Modernización del Autotransporte Público Federal de Carga, ha modificado los patrones de comportamiento de los usuarios con respecto al transporte. Es preciso aclarar que en un principio los efectos de este Convenio variaron con respecto al tiempo, teniendo diferentes "velocidades de propagación", en función del conocimiento oportuno o de la interpretación que le han dado usuarios y transportistas. Actualmente, todo parece indicar que tanto transportistas como usuarios, en particular los grandes, saben como maniobrar en las actuales condiciones del mercado de transporte.

Este apartado contiene una serie de aspectos relevantes que muestran las opiniones recibidas por usuarios del transporte, en función del tipo de carga y de los requerimientos de empresas grandes y pequeñas. Hay que hacer incapié que la información obtenida corresponde esencialmente a empresas localizadas en las regiones centro y noreste del país y que se involucró a una gran diversidad de productos, para mercados nacionales y extranjeros. } h...en...

La situación que ha podido observarse durante el período de estudio se puede describir en los puntos que siguen a continuación.

1.1 Visión del transporte

En términos generales, la mayor parte de los usuarios afirma haber detectado un aumento importante en la oferta de autotransporte. Se aprecia que, en lo general, la influencia del nuevo marco reglamentario sobre la operación del autotransporte ha quedado determinada por el tipo de carga, por las relaciones de la empresa con sus transportistas y por el tipo de organización de las empresas. Sobre este último punto, la visión del transporte de los usuarios entrevistados se resume en lo siguiente:

1.- En cuanto a las formas de organizar el transporte dentro de las empresas industriales y comerciales, se aprecia que entre las empresas entrevistadas existen grandes diferencias en cuanto a la forma en que abordan sus problemas de manejo físico de cargas. Las principales diferencias que se detectan son atribuibles al tamaño de la empresa y de los volúmenes que maneja, a su lógica empresarial, a los esquemas de producción que emplea y a la importancia y peso del transporte como parte de sus procesos de producción y comercialización. Para ampliar estas ideas, se observa que las potenciales dificultades con el transporte aumentan mientras menor es la empresa y sus volúmenes, así como a medida que los flujos se apartan de las rutas más importantes del país.

2.- Sin pretender generalizar, el trabajo de campo desarrollado permite identificar también una diferencia en la manera de enfrentar los requerimientos de transporte en empresas domésticas con mercados no competitivos y en aquellas que son filiales de alguna empresa extranjera cuyos flujos físicos tienen alguna componente internacional o se encuentran en mercados muy concurridos. Parecería que estas últimas empresas, de tamaño importante, se encuentran mejor organizadas y disponen de mejores recursos para salvar sus requerimientos de transportación. Este punto debe ser matizado al haberse detectado casos de empresas nacionales grandes y bien organizadas que resuelven sus necesidades de transporte a satisfacción.

3.- También es notorio que las empresas transnacionales que operan en México suelen hacerlo a partir de directrices formuladas por sus casas matrices y que ellas cumplen al implantar esa lógica central en el terreno de su responsabilidad. De los casos encontrados se aprecia que mientras más estrechos son los márgenes en la producción y en las entregas y mientras más relevante es el transporte dentro de las operaciones de una empresa, mayor es el grado de atención y los recursos que se destinan a él. Dentro de esta óptica, estas empresas por lo general no padecen dificultades con el transporte.

Se aprecia que cuando el usuario carece de especificaciones y de programación de sus necesidades de transporte, ello repercute en la calidad del servicio que recibe. De hecho, la flexibilidad del autotransporte hace que muchas empresas no programen adecuadamente sus necesidades porque de alguna manera tienen disponibilidad de servicio cuando lo requieren ("todo el transporte es urgente").

1.2 Calidad de servicio

La calidad de servicio interesa a cualquier cliente, el cual hace variar los parámetros según sus requerimientos particulares. En términos generales, los componentes de la calidad de servicio para los diferentes modos de transporte son los siguientes:

- 1.- Confiabilidad (respeto de tiempos de recorrido, demoras, retrasos).
- 2.- Regularidad (frecuencias).
- 3.- Costo (tarifa acorde con la calidad de servicio, condiciones de pago).
- 4.- Seguridad (accidentes, robos).
- 5.- Disponibilidad de servicio y de vehículos (tiempo de respuesta a la solicitud del servicio).
- 6.- Manejo (equipo, estibado, rapidez, cuidados de la carga).
- 7.- Adaptabilidad técnica de los vehículos (equipo especializado, convencional, capacidad de carga).
- 8.- Elección de rutas (libres o con peaje).
- 9.- Seguimiento de cargas en tránsito y en terminales.

10.- Servicios logísticos (consolidación de cargas y formación de lotes, embalaje y etiquetado, gestión de inventarios, documentación, etc.).

La variación de cada componente, según consideraciones del cliente, conduce a la elección del modo de transporte y del prestador del servicio en función de las características de la carga (valor, peso, volumen, perecedera, etc).

Algunos casos encontrados durante el trabajo de campo que ilustran preocupaciones del usuario por la calidad de servicio son los siguientes:

Componente 1 "Confiabilidad":

1.- Los tiempos de recorrido por autotransporte que se han reportado dentro del estudio son por lo general satisfactorios; los tiempos de entrega se alteran cuando se presentan casos de retraso por descompostura en el camino o por negligencia del chofer al retrasar su salida o detenerse injustificadamente en puntos intermedios. En ese sentido, el factor confiabilidad en la entrega también juega un papel importante en la calidad del servicio y mencionan los usuarios que hay mucho que hacer para poder contar con una gama más amplia de servicios profesionales de transporte en México, aunque comentan que algunas grandes empresas transportistas nacionales ya son conscientes de este hecho.

2.- Según la ruta, el tiempo "pasivo" de recorrido por grandes ciudades trae como consecuencia que el usuario se queje de los retrasos en la entrega de la carga y que, por su parte, el transportista tenga sobrecostos para hacer circular sus vehículos pesados en condiciones adversas. La ciudad de México es el principal mercado para casi todos los productores nacionales visitados; sin embargo, en los recorridos que pasan por la ciudad de México para llegar a su destino final en otras regiones del país, el transportista se enfrenta al problema de demoras por el exceso de tiempo de recorrido.

3.- Un usuario de la industria vidriera menciona que le interesa conocer el estado de los vehículos del transportista para seleccionarlo, ya que busca evitar descomposturas en el camino que ocasionan retrasos en la llegada de sus embarques.

Componente 2 "Regularidad":

1.- Una empresa del ramo textil tiene un esquema de producción que le permite manejar con regularidad sus embarques para la distribución de telas a la ciudad de México. De esta forma, el usuario solicita regularidad de transporte para las entregas a lo largo de la semana, con excepción del viernes, día considerado como riesgoso para la descarga del producto en el lugar de destino.

2.- Una empresa dedicada a la manufactura de estampados automotrices en Celaya, cerró un convenio con una empresa transportista de Querétaro para disponer de un servicio sujeto a frecuencias y horarios fijos y así poder asegurar en "Justo a Tiempo" el abasto de esos insumos a sus clientes ensambladores en diferentes partes del país y en el extranjero.

Componente 3 "Costo":

1.- Por lo regular, los responsables de las áreas de tráfico de las empresas usuarias que se entrevistaron se muestran dispuestos a pagar más por los fletes, con tal de que el servicio sea más adecuado.

2.- Por lo anterior, empresas usuarias de transporte, como por ejemplo una muy activa dentro de la industria química, con grandes recursos pero que no cuenta con flota propia, se preocupa por el estado financiero de sus transportistas y los capacita, al tiempo que, dentro de cierto margen, soporta fletes más caros con tal de que la empresa de transporte disponga de ingresos adecuados para modernizarse y proporcionar mejores servicios.

3.- Otros usuarios de tamaño mediano o chico han recurrido a empresas no establecidas (hombres-camión o piratas) con el fin de reducir sus gastos por concepto de fletes. Un ejemplo de la mala calidad de servicio la vivió un usuario de la industria textil que contrató a un hombre-camión, pero tuvo problemas de retrasos, extravíos de mercancía y no volvió a ver al camionero.

4.- Aunque los responsables del área de transporte de las empresas industriales y comerciales siempre buscan reducir sus costos, se puede deducir que aquellos funcionarios visitados que han evaluado el impacto del transporte sobre los costos globales de la empresa están convencidos de la necesidad de la calidad de servicio, aún a costos de transporte razonablemente más elevados, siempre y cuando permitan aumentar la productividad global.

Componente 4 "Seguridad":

1.- Algunos usuarios sistemáticamente no aseguran sus cargas o lo hacen al azar porque consideran que la probabilidad de accidentes con sus transportistas de confianza es relativamente baja, lo que les ayuda a reducir los costos por concepto de seguros.

2.- Una empresa dedicada a la elaboración de conservas cambió de transportista en sus tráficos para exportación debido a que detectó constantes pérdidas de la mercancía durante el recorrido.

Componente 5 "Disponibilidad":

- 1.- Se citó un problema de falta de oferta en algunas rutas que no empiezan o terminan en México, D.F.; como por ejemplo, Cuernavaca-Aguascalientes o Puebla-Guadalajara.
- 2.- Un usuario dedicado a la fabricación de mármoles en Puebla tiene gran disponibilidad de remolques americanos para exportación, mismos que le son surtidos por un transportista de la ciudad de México con gran rapidez. Para los usuarios que envían carga de sur a norte, el desequilibrio en la estructura de los flujos de importación y exportación hacia los Estados Unidos ofrece ventajas tanto por obtener equipos de muy buena calidad en poco tiempo, como por lograr interesantes rebajas en el costo del flete.
- 3.- Un usuario que exporta trilladoras con destinos principales en el norte de los Estados Unidos y Sur de Canadá, tiene problemas de disponibilidad de plataformas de ferrocarril americanas. A pesar de que los tiempos de respuesta de NdeM son de hasta un mes para disponer de la plataforma, se prefieren porque ahorran problemas de transbordo en terminales fronterizas.

Componente 6 "Manejo de la carga":

- 1.- Un agente de carga aérea que opera en la ciudad de Guadalajara menciona que el transportista necesita poner más atención en las operaciones de carga/descarga, estiba y sujeción de la carga dentro de los remolques, de manera que los cuidados se realicen según el tipo de producto. En ocasiones, el empaque de las mercancías se deteriora debido a la falta de atención en el estibado y sujeción, lo cual puede acentuarse cuando los vehículos circulan por carreteras en mal estado.
- 2.- El mercado norteamericano impone a un empacador las normas para el embalaje de los productos que exporta, en particular para aquellas que ayudan a agilizar las maniobras de carga y descarga con el uso de equipo mecánico. Por razones de protección de la carga, todos los productos de exportación se envían en remolque.

Componente 7 "Adaptabilidad técnica de los vehículos":

- 1.- Una empresa necesita proteger sus mercancías del "cabeceo" durante el recorrido por ferrocarril, por lo que renta furgones con divisores internos que evitan los daños al empaque. Esa misma empresa requiere de furgones de la serie 100 000 que son más grandes y tienen una estructura metálica interna a base de metal, en vez de furgones más chicos de la serie 90 000 que tienen forro interior de

madera y propician la formación de bacterias que dañan los alimentos que se transportan.

2.- Una empresa que fabrica bienes de equipamiento en Querétaro señala que para materiales urgentes de importación que requieren mayor rapidez en la entrega, se tienen problemas para encontrar equipo de transporte ligero de hasta tres toneladas en la frontera con Estados Unidos. Lo anterior los lleva a utilizar vehículos de mayor capacidad de la requerida con la consiguiente repercusión en el precio del servicio.

Componente 8 "Elección de rutas":

Un fabricante de equipos electrónicos delicados tuvo problemas con productos que envió a sus clientes debido a deterioros por brincos en las carreteras. Por ello pide al transportista que sus embarques sean transportados por carreteras en buenas condiciones de superficie de rodamiento, inclusive por autopistas de cuota, cuando existan.

Componente 9 "Seguimiento de cargas":

1.- Dentro de las características generales de la calidad de servicio del transporte, el seguimiento de las cargas en tránsito y en terminales es señalado como importante para muchos usuarios. Uno de los problemas más frecuentes en el transporte es el retraso de uno o varios días en la llegada de la carga, sea por autotransporte o por ferrocarril. Cuando se presentan esos retrasos, se menciona que las empresas de transporte (autotransporte o ferrocarril) tienen pocos recursos para rastrear eficientemente la carga y dar una respuesta satisfactoria, rápida y precisa al dueño de la mercancía, quien de esta manera no puede tomar decisiones oportunas sobre la gestión de sus embarques destinados a la producción o a la distribución.

2.- Para muchas industrias, particularmente la automotriz, el seguimiento de la carga en tránsito es uno de los requerimientos en la prestación del servicio de transporte. Sin embargo, este tipo de seguimiento es todavía incipiente en el medio mexicano y los usuarios identifican sólo a algunas empresas que incorporan algún sistema de control para los recorridos de los vehículos.

Componente 10 "Servicios logísticos":

Por lo general, los transportistas todavía no desarrollan servicios asociados al manejo de carga en terminales, tales como gestión de inventarios, etiquetación, formación de lotes, facturación, consolidación, etc. que serían apreciados por algunos usuarios. La productividad de las bodegas actuales parece baja teniendo en cuenta que el equipo mecánico o manual para manejar la carga, sin dañarla,

es escaso y que el uso de los volúmenes de almacenamiento es deficiente. La mayoría de los transportistas que han hecho inversiones en bodegas desaprovechan la oportunidad de obtener ingresos a través de la modernización de servicios de apoyo a sus clientes con esa infraestructura propia.

A manera de conclusión, podría decirse que mientras que para algunas empresas la calidad del servicio juega un papel de primer orden en la selección del prestador del servicio o del modo de transporte -en especial para usuarios involucrados en operaciones de comercio exterior- para otros la calidad de servicio puede quedar condicionada a la disponibilidad de servicios con "vocación doméstica", limitados en ocasiones por sus escasas oportunidades para ofrecer servicios de consolidación, entrega oportuna o por carecer de un equipo adaptado a las características de la carga del usuario.

La visión del usuario sobre el transporte parece enfocarse hacia la "personalización" del mismo con el fin de ejercer una presión y así lograr adaptar la calidad del servicio recibido a las necesidades de su empresa. Esta presión se ha podido revelar en el caso del autotransporte, gracias a las actuales condiciones reglamentarias que favorecen negociaciones y alianzas entre usuarios y transportistas.

1.3 Especialización

A partir de la desregulación del autotransporte público federal se eliminaron las restricciones que diferenciaban al "servicio regular" y al "servicio especializado". Actualmente, cualquier transportista puede ofrecer "servicios especializados" de transporte de carga, aunque todavía existen las diferencias entre transporte privado y transporte público federal, así como restricciones de seguridad para la prestación de servicios para materiales peligrosos.

Algunas empresas tienen requerimientos de transporte con equipo especializado para un segmento de su cadena de aprovisionamiento o de distribución.

1.- Por ejemplo, para alimentos y bebidas, los vagones de ferrocarril, los remolques o las pipas de autotransporte, deben reunir condiciones estrictas de higiene antes de ser cargados. Como ha sido manifestado, el transportista difícilmente presenta la unidad en las condiciones requeridas, por lo que los usuarios hacen por ellos mismos las operaciones de saneamiento en planta. Así, una empresa que exporta tequila a granel requiere regularmente de tanques para cumplir con su programa de ventas de exportación; cuando no dispone del número de tanques solicitados, la empresa no puede hacer el envío de la carga completa, lo que ocasiona gastos adicionales y retrasos en la llegada de la carga al mercado exterior. Otra empresa que se dedica a la elaboración de alimentos a base de cereales tiene que sanear

por norma los remolques o furgones de ferrocarril para proteger la calidad de sus productos destinados a los mercados domésticos.

2.- En otro caso, a pesar de su compromiso con el usuario para el movimiento de bebidas y de ser notificado hasta con un mes de anticipación, el transportista compartía sus carros tanque con varios clientes y diferentes productos contaminantes, lo que hizo que por informalidad lo retiraran de la cartera de transportistas.

3.- Para una empresa que fabrica bienes de equipamiento como tanques, torres de enfriamiento, calderas, etc., la distribución del equipo voluminoso semi-ensamblado o ensamblado y con exceso de peso se hace con transporte especializado, proporcionado por empresas que organizan la ruta en función de las restricciones en dimensiones y pesos máximos permitidos en carreteras y puentes de la red carretera del país.

4.- El transporte especializado "pesado" es un tipo de servicio esporádico y no refleja la intensidad de intercambios de mercancías que se da en otras industrias, pero su interés radica en los niveles de sobrecarga reales aplicados que afectan carreteras y puentes de la red nacional.

1.4 Flotas privadas

Algunos usuarios manifiestan que se ven en la necesidad de constituir una flota propia cuando están desprovistos de servicios adecuados de autotransporte público o de ferrocarril, debido a experiencias negativas que lo impulsan a garantizarse por ellos mismos el movimiento de sus cargas, o incluso debido a normas impuestas por la propia empresa para tener un movimiento seguro y confiable de sus mercancías. Se encontraron algunas relaciones de 80/20 para el transporte propio/público.

1.- El caso de una empresa jabonera localizada en la ciudad de San Luis Potosí refleja los problemas de disponibilidad de servicio y los conflictos con transportistas locales para poder formar su flota propia con equipo especializado en la época pre-desreglamentación del autotransporte. A pesar de que la flota de esta industria representa una carga financiera importante por tener una flota sub-utilizada, la autonomía y confiabilidad en el manejo de sus cargas le permitió obtener una mayor productividad global de su empresa y aún subsistir en período de crisis.

2.- Cuando las empresas disponen de una flota propia que cubre todas las necesidades de distribución, se tienen esquemas de rutas que buscan optimizar la capacidad disponible al aprovechar los regresos con carga de insumos y materias primas. Otras empresas que disponen de flotas propias han

aprovechado las mayores facilidades para aplicar la modalidad de regresos con carga dando servicio de transporte a terceros, lo que ocurre en el caso de pipas que "traen vino y llevan tequila" a granel.

3.- Ha sido notorio que, a diferencia de la casi ausencia de transporte propio para el abastecimiento de materiales, por el lado de la distribución del producto final, se acentúa la presencia de flotas propias que permiten satisfacer la totalidad o una parte de las necesidades de transporte.

4.- Una empresa mexicana perteneciente a la industria del calzado que cuenta con vehículos propios para mover toda su carga tanto en aprovisionamientos como en distribución, ha conformado el 70% de su flota con camiones DINA y el resto con otras marcas, tanto nacionales como norteamericanas. La razón de esta preferencia consiste en la confianza en la empresa automotriz para el suministro de servicio y refacciones.

Desde el punto de vista de la tarifa, parecería que la tendencia al uso y ampliación de las flotas propias va en retroceso debido a la mayor oferta de transporte público por carretera y a los niveles tarifarios calificados como bajos. No obstante, deberán observarse otras componentes de la calidad del servicio del autotransporte público para determinar la sensibilidad a la falta de servicios especializados o el grado en que las flotas propias podrían ser sustituidas.

Dicho grado de sustitución de flotas se podrá traducir en términos de alternativas de inversión dentro de las empresas, las cuales podrán optar por invertir en el mejoramiento de sus procesos productivos en vez de adquirir equipo de transporte. Las empresas usuarias consideran que la flota propia representa a menudo una carga administrativa, laboral y financiera indeseable, además de que en los equipos muy especializados se puede acentuar el problema de los regresos en vacío.

1.5 Papel del ferrocarril

A priori, la mayor parte de los usuarios -principalmente aquellos ligados al comercio de exportación- afirma tener interés en el potencial de los servicios ferroviarios debido al ahorro en costos de transporte, pero casi ninguno los usa por evitar problemas de tiempos de recorrido excesivos, falta de confiabilidad, necesidad de aportar equipo propio para manipuleo de carga en terminales, inflexibilidad en las maniobras, trato con mafias en estaciones, etc.

A continuación se presentan algunas experiencias de usuarios virtuales o potenciales del ferrocarril.

1.- En casos como el de las legumbres del Bajío, se advirtió que aunque exportadores aislados podrían no tener volúmenes de carga suficientes para asegurar una demanda regular y confiable al ferrocarril, a nivel de grupos de productores sí podrían llegar a alcanzar volúmenes de movimiento atractivos para este medio de transporte. A pesar de esta opinión generalizada, un usuario que maneja grandes volúmenes de carga ferroviaria a granel, manifestó gran satisfacción con la labor desarrollada por Ferrocarriles Nacionales de México (NdeM), que a su juicio, está exhibiendo "una actitud moderna y abierta sin precedentes".

2.- En el caso de la importación de papel en rollo de Estados Unidos, un usuario detectó menores tiempos de recorrido por ferrocarril desde la frontera hasta San Luis Potosí, que para trayectos por ferrocarril con origen nacional en Chihuahua o Durango. Ante tiempos de dos o tres semanas por ferrocarril, el abasto de ese insumo de origen nacional se hace por autotransporte. A pesar de los menores tiempos en ese tráfico internacional, el ferrocarril no deja de presentar una problemática compleja que debe resolver el cliente durante la prestación del servicio, sobre todo la que se refiere al pago de favores de manera oportuna, para que se agilice o simplemente no se interrumpa el servicio.

3.- Algunas empresas usuarias para las que el ferrocarril es el modo idóneo para el movimiento de sus cargas y que han invertido inclusive en furgones propios, han tenido que recurrir en proporción cada vez mayor al autotransporte, ya sea con flotas propias o con terceros. Un usuario decepcionado del ferrocarril menciona que el autotransporte gana cada vez más terreno y que desde el punto de vista de la planeación estratégica (estudios de localización de la planta, diseño y proceso industrial, ...), la alternativa del ferrocarril ya no es tan lógica y tiende a desaparecer de las estrategias de las empresas.

4.- Un usuario de la industria minera en San Luis Potosí decidió asegurar el movimiento de sus minerales por autotransporte, debido a los incrementos en las tarifas ferroviarias, a lo desgastante de las gestiones con empleados para lograr un servicio rápido y fluido y a los problemas de cotización del servicio por maniobras no especificadas en terminales. Hace 15 años el ferrocarril movía toda la carga de la empresa, a un ritmo de 60 a 70 furgones diarios; actualmente solo se registra un máximo de tres movimientos por ferrocarril al día.

5.- Un ex-usuario importante del ferrocarril en Querétaro, cuyos productos se caracterizan por ser "más volumen que peso", recibió la propuesta de NdeM con el fin de cambiar del servicio regular (17 días hasta Mexicali) al servicio Express (solo 5 días para el mismo destino, pero más caro). El funcionario menciona que a esos costos de ferrocarril preferiría el servicio regular siempre y cuando fuera puntual, ya que solo sería cuestión de programar anticipadamente sus

embarques. Este usuario maneja alrededor de 800 embarques mensuales por autotransporte público para la distribución de su producto en todo el país.

6.- Usuarios del ferrocarril encuentran que el servicio se ve influenciado por la prioridad que tienen los granos importados que se transportan por ese medio. Se menciona que en ocasiones los furgones viajan vacíos hasta algún puerto sin que pueda ser aprovechado el viaje con otra carga.

7.- A partir de lo observado durante el trabajo de campo, el ferrocarril no participa en la actividad de los parques industriales del país, ya que la infraestructura ferroviaria es escasa o nula. Algunos usuarios que transportan sus cargas por este medio, encuentran que las instalaciones de ferrocarril son obsoletas y están aisladas y desintegradas de cualquier esquema operativo racional. No existe integración usuario-transportista.

8.- Se menciona que para que se facilite la integración de los modos de transporte terrestre, es necesario mejorar, entre otras cosas, los servicios en terminales ferroviarias, ya que actualmente son un cuello de botella.

Además de lo expuesto anteriormente, se puede señalar que en términos generales, más que los excesivos tiempos de recorrido por ferrocarril, es lo incierto de la llegada de la carga al destino final lo que impulsa a muchos usuarios a preferir el autotransporte. Otras cuestiones repetitivas que mencionan los usuarios son la lentitud del flujo de furgones y carga en terminales, lo problemático de las reclamaciones en caso de mermas o pérdidas de la carga, lo tajante en el cobro por retrasos en el regreso del equipo vacío, la cotización de fletes que no toman en cuenta la aportación de equipo propio (a veces sub-utilizado) o el mantenimiento de vías por parte del usuario, la pesada estructura administrativa que transmite cargos al usuario por ineficiencia y, finalmente, los costos adicionales para dar seguimiento a la carga en tránsito con personal, en ocasiones, del propio usuario.

1.6 Opinión respecto al marco legal y reglamentario

A continuación se exponen algunas de las opiniones recibidas como respuestas al nuevo reglamento para el Autotransporte Público Federal de Carga. Los puntos siguientes se concentran en la actual oferta de servicios y en los efectos sobre las tarifas.

1.6.1 La oferta de autotransporte

La desreglamentación del autotransporte público federal de carga ha abierto a los

usuarios una gama de posibilidades y, como consecuencia, se percibe una mejoría en los factores de carga al reducirse los recorridos en vacío y al facilitarse las negociaciones directas con los transportistas. Aunque todavía persisten trabas, sobre todo en Centrales de Servicios de Carga, la mejoría de la situación ha sido notable.

1.- Los usuarios, sobre todo aquellos anteriormente cautivos de líneas de transporte locales, han detectado un incremento en la oferta de autotransporte después de la desreglamentación, sobre todo porque se ha flexibilizado la obtención de carga de regreso por parte del transportista. Los usuarios reciben ofrecimientos de servicio por parte de transportistas de otras regiones del país que no desean regresar vacíos.

2.- De las opiniones recibidas, se desprende que la oferta adicional de transporte por carretera no siempre se ha traducido en servicios compatibles con los requerimientos de calidad de servicio de la empresa usuaria. De hecho, las experiencias de los usuarios con nuevos transportistas, por lo general los llamados "hombres-camión", son un indicador de la calidad de esta sobreoferta. Muchos de los usuarios que les confiaron sus cargas con fletes baratos tuvieron mala calidad de servicio (retrasos o pérdidas) y no pudieron reclamar nada, ya que no volvieron a ver al camionero, al que califican como "volátil". De esa forma, los usuarios prefieren recurrir sólo a empresas establecidas.

3.- A juicio de los usuarios, la oferta de servicios de consolidación de pequeños volúmenes para pequeños usuarios o para aquellos que prefieren frecuencia en vez de volumen, sigue presentándose como una situación que no ha sido debidamente cubierta por los prestadores de servicios de transporte. Por ejemplo, un fabricante de bienes de equipamiento en San Luis Potosí, importa mercancías originadas por más de 50 proveedores en los Estados Unidos, por lo que concentra sus cargas en el recinto fiscal de Nuevo Laredo para consolidar embarques completos y directos a su planta; cuando el volumen de carga es insuficiente tiene problemas de transporte para encontrar fletes parciales.

4.- Los problemas de oferta de servicios de este tipo se deben, como en el caso de una empacadora en San Luis Potosí, a que el transportista no se ha adaptado a este servicio, por un lado por la inercia en la práctica de esquemas tarifarios que penalizaban al usuario cuando su carga no llenaba un camión y, sin embargo, se les cobraba la capacidad completa del vehículo a cada uno de los usuarios que consolidaban y, por otro lado, porque la consolidación y desconsolidación de carga implica una manera diferente de operar para la empresa, con equipo e instalaciones adaptadas para ello.

5.- Ante este tipo de requerimientos de consolidación de cargas para el caso de exportadores mexicanos, ya se han presentado respuestas por parte de empresas

transportistas norteamericanas, las cuales ofrecen ese tipo de servicios en asociación con transportistas mexicanos para el arrastre de los remolques con carga nacional a los Estados Unidos.

1.6.2 Las tarifas

Hasta antes de la desreglamentación del autotransporte de carga, las tarifas se encontraban fijas y eran autorizadas por la SCT; a partir de julio de 1989, la tarifa puede negociarse entre usuario y transportista.

1.- Se han observado dos tendencias según este nuevo esquema tarifario. Por un lado, ciertos usuarios con poca capacidad de negociación sufrieron incrementos que les impusieron los transportistas inmediatamente después de la liberalización de las tarifas. Se dio el caso de una agrupación de transportistas que emitió una circular por medio de la cual se informaba a los clientes de los incrementos en las tarifas. En otros casos, el usuario pudo mantener la misma tarifa, so pretexto de no existir ninguna autorización oficial para incrementarla e incluso se dieron casos de presión sobre el transportista para bajar la tarifa, con la sentencia de que nuevos transportistas estaban aplicando ya tarifas más bajas: "lo tomas o lo dejas...".

2.- Las tarifas varían según la ruta o región del país. El impacto de los viajes de regreso con carga ha repercutido en beneficios en las tarifas, principalmente para los usuarios que mueven sus cargas a lo largo de corredores a la frontera con Estados Unidos, mientras que en otras rutas las tarifas son más altas debido a problemas para encontrar carga de retorno.

3.- Por otro lado, los convenios de tarifas entre usuario y transportista son casi siempre verbales. No hay contratos sobre condiciones de calidad de servicio o de tarifas, aunque algunas grandes empresas que manejan volúmenes importantes sí han llegado a establecer contratos cuando tienen destinos específicos y fletes regulares, ya que de otra manera el convenio no es atractivo para el transportista.

Sobre los puntos anteriores, habría que matizar la sobre- oferta de autotransporte para el período de estudio, mencionando que la situación del país en los años ochentas mantuvo una sub-utilización de la capacidad del transporte que, se observa, está siendo rápidamente absorbida y redistribuida por la reactivación de la actividad económica del país. Por otro lado, aunque la situación en materia de tarifas no es del todo clara para muchos usuarios, la mayoría reconoce las mayores facilidades para negociarlas y lograr fletes interesantes. De esta forma, algunos usuarios han revertido la relación de fuerza en la que antes se encontraban dominados por el transportista, al ponerlo a competir con otros.

1.7 Tecnología

La tecnología para el manejo del transporte se entiende como la capacidad de gestión y los medios empleados para atender los requerimientos de movimiento de mercancías de las diferentes áreas de una empresa industrial o comercial. Sobre este punto, enseguida se presentan algunas observaciones de los usuarios.

1.- Son escasas las empresas industriales que cuentan con un "Manual de Normas" donde se especifique como se debe realizar el transporte. Por ejemplo, una empresa multinacional adoptó en México un manual que describe las condiciones técnicas requeridas de las unidades (higiene, seguridad, capacidad, etc.), administrativas (condiciones de pago, devoluciones, seguros, etc.), así como de operación (horarios de llegada a la planta para carga del vehículo, tiempos de recorrido, operaciones de carga/descarga, etc.). Bajo ese manual, la contratación del servicio de transporte queda condicionada a la competencia entre líneas seleccionadas y a la aceptación de esas normas.

2.- Como una ilustración de las dificultades para sincronizar las necesidades de transporte con las de la esfera de producción, una empresa del ramo del papel logró negociar con un transportista de su localidad un ciclo completo de ida y regreso con carga, pero no pudo sostener los ritmos comprometidos de producción y venta. Al no cumplir con la entrega oportuna de la carga al transportista, éste último dejó de dar el servicio bajo el esquema propuesto. Se reconoce que la falla en este sistema fue por causas del usuario y no del transportista.

3.- Algunas empresas que se manejan como grupo disponen de un departamento que centraliza las demandas de transporte para lograr economías de escala en la negociación de fletes, consolidación de carga y gestión aduanal. No obstante la existencia de ese departamento central, algunas empresas dan cierta autonomía a su departamento de transporte (que puede depender del área de producción) para tomar decisiones de manera local. Debido a necesidades de presupuestación anual, entre otras, algunas de las empresas visitadas están obligadas a conocer sus costos en transporte.

4.- El transporte de los insumos y materias primas es organizado, generalmente, por cuenta del proveedor, quien selecciona al prestador del servicio. Esta situación no deja de tener algunas desventajas para el usuario destinatario, que si bien no se ocupa en buscar al transportista, por lo mismo tiene escaso control sobre el precio y la calidad del servicio que va a recibir. Para algunos usuarios del transporte que reciben sus embarques bajo esta modalidad, la desreglamentación no ha tenido los efectos sobre la calidad del transporte que ellos desearían, aún menos cuando dependen de un solo proveedor y se trata de una empresa paraestatal.

5.- Para una empresa del sector de la electrónica, donde la gestión del transporte doméstico e internacional se concentra en un solo departamento, se menciona que el trabajo del personal destinado a la gestión del transporte, depende solo en 25% del esfuerzo propio, mientras que el 75% del esfuerzo restante, son relaciones con personas del exterior en un medio conflictivo como el del transporte.

6.- Los esquemas de producción y distribución "Justo a Tiempo" se aplican exitosamente en ciertas industrias. Una armadora de automóviles ha establecido ese esquema para el movimiento de sus materiales en territorio mexicano; los requerimientos para el movimiento de sus cargas contenerizadas entre sus diferentes plantas, a nivel mundial, son bien resueltos a través de servicios adecuados de autotransporte y de ferrocarril. Una empresa de la rama de la electrónica mantiene un control estricto sobre sus inventarios en tránsito, los cuales son regulados a través de un uso programado de los modos de transporte, en función de los productos y del segmento de la cadena de tiempos y de producción donde se insertan.

Las experiencias anteriores muestran que el usuario actúa directamente como promotor de cambios y que a partir de las directrices que establece para asegurarse un adecuado movimiento de sus flujos físicos se derivan acciones sobre el transporte. No es posible generalizar sobre el empleo de técnicas o principios para la gestión del transporte en todas las empresas visitadas, ya que sólo algunas se interesan en este aspecto logístico y sobresalen por su tamaño o por su capacidad tecnológica.

1.8 Transporte y comercio exterior

Con respecto a la situación del transporte para empresas estrechamente ligadas al comercio exterior, se han implantado profundas transformaciones en ámbitos muy diversos, mismas que se han traducido, además de la liberalización de las actividades del transporte, en una mayor flexibilidad en las prácticas operativas de comercio de importación y exportación. Algunos aspectos sobresalientes relacionados con estas transformaciones se presentan en el anexo I.

Como es natural, los principales mercados de los exportadores mexicanos se encuentran en los Estados Unidos, así como los proveedores de importaciones. Otros centros de comercio exterior son Japón y Europa. Lo anterior hace que los flujos con carga se concentren en dirección norte-sur o sean inducidos sobre ese eje debido a un mal funcionamiento de puertos nacionales, ya que algunos usuarios prefieren importar o exportar por Estados Unidos, vía Houston o Long Beach, para no enfrentar problemas en puertos nacionales o para beneficiarse de mejores condiciones de servicio en esos puertos.

1.- Por lo que se refiere a la calidad del servicio, a pesar de que sus cadenas de transporte por carretera hasta fronteras y puertos están establecidas, algunos usuarios asociados al comercio exterior también manifiestan sus preocupaciones por los a veces excesivos tiempos de recorrido, en ocasiones afectados por factores aleatorios que tienen que ver con la empresa o con la actitud personal del chofer.

2.- Entre los usuarios exportadores por autotransporte se advierte la casi unánime práctica de cargar los remolques con el tonelaje máximo autorizado en los Estados Unidos, equivalente a unas 21 toneladas, fundamentalmente para no incurrir en maniobras de transbordo de carga de remolque nacional a remolque americano.

3.- Lo anterior genera algunas dificultades al negociar tarifas con los transportistas, aunque en el caso de las exportaciones del centro del país hacia Estados Unidos, la negociación se facilita por el equilibrio direccional de los flujos, que provoca que los transportistas estén dispuestos a otorgar tarifas bajas para los recorridos hacia el norte, con tal de conseguir carga para su regreso a la frontera.

4.- Los contenedores comienzan a utilizarse con mayor intensidad por los exportadores mexicanos, los cuales se muestran complacidos por las facilidades para el movimiento de contenedores y porque la existencia de nuevos servicios agiliza la disponibilidad de los mismos; los usuarios señalan que antes era muy difícil encontrar contenedores vacíos, pero que ahora los obtienen con facilidad. Como ejemplo de servicios ligados a la contenerización, una empresa especializada en la gestión de contenedores vacíos se ha localizado en la terminal de Ferronales en Pantaco para surtir a los clientes que lo requieran. El movimiento de contenedores en esa empresa ha tenido un incremento espectacular después de 6 meses de haber comenzado a operar.

5.- Un problema que enfrentan los prestadores de servicios integrados de carga aérea ubicados en el interior de la República, se refiere a la carencia de servicios domésticos de carga que den continuidad a los vuelos internacionales. Esta falta de integración del transporte aéreo hace que los servicios sean sustituidos por el autotransporte en recorridos domésticos.

6.- Para empresas vinculadas a la industria automotriz existen casos de tiempos de recorrido fijos establecidos en 24 horas de la zona centro a la frontera norte del país los cuales, de no cumplirse, dan lugar a sanciones en contra del transportista. Es común que el transportista cobre un porcentaje adicional cuando la carga del usuario necesita mayor rapidez.

7.- Debido a modificaciones en los esquemas de distribución de su cliente, que inducen una informatización de los flujos para facilitar la gestión de inventarios a nivel nacional en Estados Unidos, una empresa mexicana dedicada a la

elaboración de bebidas, requiere de cantidades importantes de remolques para ser llenados y transportados por piggy-back desde el Estado de Veracruz hasta la frontera norte. Dado que la empresa mexicana no pudo negociar sus requerimientos de servicio directamente con NdeM, recurrió a un agente de carga norteamericano, el cual aprovechó el convenio establecido entre una empresa ferroviaria del norte con NdeM para suministrar remolques americanos vacíos y regresarlos con carga. Otras opciones de transporte, como el recorrido por carretera hasta la frontera, hubieran hecho incosteable la operación y el producto hubiera salido del mercado.

El trabajo desarrollado ha permitido constatar que entrè los usuarios del transporte que importan o exportan, no existen en este momento grandes objeciones y dificultades con relación a los servicios de transporte y manejo físico de mercancías. Debido a exigencias en los tiempos de entrega y al valor de las cargas, estos usuarios se muestran más proclives a pagar la mejor opción de transporte. En lo general, la percepción directa del usuario del transporte muestra que existen pocas quejas y también se hace notar que es mucho lo que se ha avanzado desde la desregulación.

1.9 Conclusión

Las conclusiones que se desprenden de este trabajo reflejan ante todo preocupaciones por el comportamiento del transporte de carga en México.

En principio, parecería que sólo unos cuantos usuarios con capacidad de negociación pueden comprar al ferrocarril los servicios de calidad que requieren, mientras que las dificultades para el resto de los usuarios implican aceptar el servicio actual tal como es o recurrir al autotransporte público o privado.

La concentración de la demanda de transporte de carga se acentúa así hacia el transporte carretero, considerado por los usuarios como el modo que, aún a mayores costos de transporte, asegura la continuidad de sus actividades productivas o comerciales. A pesar de esta concentración de la demanda, en comparación con la situación que prevalecía en el autotransporte hasta antes de la desreglamentación, la situación ha mejorado notablemente para muchos de los usuarios en los dos últimos años, pues en lo general se encuentran satisfechos por las mejores condiciones de negociación de servicios. Habrá que observar con detalle la manera en que se comporta la oferta de autotransporte, bajo condiciones de incremento brusco de la demanda a corto plazo, para hacer frente al movimiento de carga en el país en situación de recuperación económica.

Por otro lado, las medidas de apertura a la competencia entre prestadores de servicios de autotransporte, ofrecen condiciones iniciales favorables para mejorar la calidad de los servicios que reciben los usuarios. Falta por observar cuidadosamente la evolución de las prácticas de estos últimos, ya que una vez que se les facilita el

acceso a mejores costos de transporte y de calidad de servicio, el reto consiste en realizar esfuerzos para incorporar mecanismos globales de gestión de sus flujos físicos y de información que permitan sacar el máximo provecho de las condiciones de mercado del transporte. De hecho, tal como sucede en otros lados, el usuario se convierte en el agente innovador que induce transformaciones en el sector de los transportes y en los servicios conexos.

2. Visión del transportista

Las disposiciones más recientes de las autoridades de la SCT y de la SHCP, han tenido un impacto diferente para cada empresa de transporte. Mientras que algunas empresas se han transformado parcial o globalmente con acciones que van desde una mejor forma de conocer sus costos de operación, hasta cambios en la administración o en sus sistemas de mantenimiento de equipos de transporte, la mayoría no ha efectuado cambio alguno. Como era de esperar, las empresas grandes y bien organizadas están mejor preparadas y son menos frágiles ante las exigencias que plantea el nuevo marco reglamentario y de competitividad en el país.

Por otro lado, dentro del análisis del autotransporte, cabe hacer una distinción inicial entre transportistas "tradicionales" o camioneros y "hombres-camión" y empresas transportistas que pueden ser calificadas como "modernas", independientemente del tamaño de sus flotas. Mientras que los primeros suelen brindar servicios domésticos no estrictamente relacionados con el comercio exterior, los últimos se distinguen por su mayor facilidad para integrarse a circuitos más estables y regulares de cargas de exportación o de importación. En términos cualitativos se destaca una diferencia en la organización y en la calidad de servicio ofrecida en favor de estos últimos.

2.1 Condiciones internas para producir servicios

Por lo que se refiere a la situación de las empresas de autotransporte, la mayoría ha sufrido una fuerte sacudida ante los cambios inducidos; se reconoce que no estaban preparadas para modernizarse rápidamente y adaptarse a las nuevas condiciones de mercados no cautivos. Esta situación se presenta sobre todo para empresas de tipo tradicional no sujetas ni a regímenes estrictos de circulación de mercancías, ni a innovaciones por parte de sus clientes. Por otro lado, la actitud de servicio hacia los clientes no está presente a nivel de dirección, con excepción de empresas de tipo moderno donde se encontró gente con visión empresarial en puestos directivos. Muchos transportistas siguen pensando que el transporte es un fin y no un medio para el desenvolvimiento de la actividad económica.

A continuación se presentan algunos aspectos relacionados con los problemas más frecuentes de los transportistas.

2.1.1 Los Choferes

Los choferes constituyen una parte esencial de la operación de las empresas de transporte y, en lo general, son un elemento directamente ligado a la calidad del

servicio. Por lo regular, las empresas pagan al chofer, ya sea en porcentaje (alrededor del 15%) del valor del flete o por kilómetros recorridos.

1.- Se menciona la falta de escuelas de capacitación de operadores. Algunas empresas capacitan a sus operadores, pero se quejan de que algunos se van una vez capacitados.

2.- Existen empresas que contratan sólo a operadores con experiencia porque piensan que, junto a otros factores, la mala operación de los vehículos ha llevado a la quiebra a muchas empresas de transporte.

3.- Algunos responsables o dueños de empresas de transporte se reconocen incapaces de controlar bien a sus choferes y los consideran como difíciles de manejar. Aceptan que les crean algunos problemas, ya que choferes "con experiencia" encuentran los medios para hacerse de un poco de dinero a costa de falsas reparaciones o de la extracción de combustible, de falsos peajes con comprobantes obtenidos en el mercado negro, de fletes "particulares" y hasta en el reconocimiento de falsos pagos no documentados a policías.

4.- Pocas empresas de transporte dedican esfuerzos para concientizar al chofer sobre una buena operación del vehículo; son por lo regular empresas de tipo moderno con visión empresarial. Por ejemplo, una empresa de San Luis Potosí ofrece algunos estímulos económicos a los operadores, después de evaluar la relación operario-tractocamión en función del costo anual del mantenimiento de cada unidad.

5.- Un transportista de Aguascalientes sugiere que los comprobantes de casetas lleven impresa la fecha y hora, ya que eso los ayudaría a controlar a sus choferes.

2.1.2 Problemas de los transportistas

Algunos de los principales problemas que afectan las labores en ruta de los transportistas son:

1.- Se reportan problemas con autoridades en diferentes ciudades del país, por restricciones a la circulación de vehículos pesados o por simples revisiones de documentos. Las empresas se quejan de que los choferes les piden el reconocimiento sistemático de pagos no documentados a policías en rutas específicas.

2.- Se reportan casos de inseguridad (asaltos y robos de la carga "de camión a camión").

3.- Algunos de los factores que inciden sobre el recorrido para penetrar o franquear la ciudad de México, son las restricciones a la circulación de vehículos (programa "hoy no circula" para flotas privadas) que obligan a esperas de hasta un día; la verificación anti-contaminante (esto origina problemas con los agentes de tránsito que en ocasiones buscan pretextos para sacar dinero a los choferes, "si no traen dinero, se cobran hasta con la llanta de refacción") y la lenta circulación en vialidades citadinas.

2.2 Tecnología

A continuación se presentan algunos aspectos tecnológicos que, como forma interna para producir servicios, se detectaron durante el trabajo de campo, a saber: métodos para calcular costos de operación, mantenimiento de flotas y reposición de equipos.

2.2.1 Métodos para calcular costos de operación

La identificación de los costos de operación es un elemento clave para estructurar una tarifa adecuada. En lo general, las pequeñas y medianas empresas visitadas no saben como calcular sus costos de operación.

1.- Las empresas no conocen los componentes que integran ese costo de operación y por lo tanto no llevan un control sobre sus componentes; en algunos casos solamente estiman sus costos a partir de los fletes que realizan por concepto de combustible y lubricantes o de "lo que se gana contra lo que se paga".

2.- Son pocos los responsables de empresas que han creado ellos mismos o han contratado alguna empresa de servicios en informática para la adaptación de un sistema ágil de control de costos de operación. En algún caso, este sistema se diseñó para cubrir todas las áreas de la empresa y no sólo la parte de costos de operación.

3.- Entre las empresas de transporte visitadas, existe una que ha instalado dispositivos electrónicos que permiten conocer con detalle la operación del vehículo (tiempos de recorrido, número de paradas y tiempo, velocidades de operación, RPM del motor, número de frenadas, presión del aceite del motor y de la transmisión, etc.). Al mismo tiempo, por medio de ese sistema se puede calificar y ejercer un control sobre el trabajo del operador a través de la hoja computarizada de registro que es entregada a la empresa al final del recorrido.

2.2.2 Mantenimiento de flotas

El mantenimiento de los equipos de las empresas de autotransporte repercute en forma importante en la calidad de servicio que prestan, en términos de disponibilidad y confiabilidad de los vehículos, así como en los niveles de seguridad en las carreteras del país.

- 1.- Hay empresas de autotransporte que cuentan con talleres propios en los que efectúan reparaciones muy distintas. Sólo unas cuantas grandes empresas cuentan con instalaciones y equipos para realizar mantenimiento completo de sus unidades.
- 2.- Algunas empresas, recurren a grandes talleres externos para el mantenimiento de sus flotas.
- 3.- En el pasado, algunas empresas concesionarias de transporte no ofrecían a sus permisionarios servicios coordinados de mantenimiento; por lo tanto, cada permisionario realizaba las reparaciones de sus vehículos en talleres propios o externos. Esto significó perder la oportunidad de consolidar una capacidad de mantenimiento en común que pudiera beneficiar a los agremiados al lograr economías de escala en la utilización de los talleres y en la compra de refacciones, lubricantes y otros insumos.
- 4.- En la mayoría de los casos, las empresas sólo realizan trabajos de mantenimiento menor y recurren a talleres especializados para reparaciones más complejas. La gran mayoría de las empresas y, sobre todo los "hombres-camión", no llevan registros de mantenimiento de sus unidades y no exigen facturas a los talleres.
- 5.- La mayoría de las empresas no realiza el mantenimiento preventivo y actúa sólo cuando la falla se ha presentado; es decir, cuando el camión "se queda tirado" en la carretera.
- 6.- Según lo observado, la decisión de realizar un mantenimiento por cuenta propia o utilizar talleres externos depende, entre otros factores, de la capacidad financiera de las empresas para invertir en instalaciones y equipos, de su capacidad para organizar y capacitar a los mecánicos, de su política de relación con talleres externos, de la disponibilidad de talleres en la región y de la gestión de su flota.
- 7.- Se quejan de que sus vehículos no pasan la verificación anticontaminante realizada en México, aún cuando los llevan afinados. Por otro lado, mencionan que necesitan poner filtros a sus motores, porque el diesel tiene mala calidad.

2.2.3 Reposición de los equipos

- 1.- Algunas empresas llevan a cabo programas de expansión y/o de reposición de equipos. Por ejemplo, una empresa de Querétaro decidió modernizar su flota, sustituyendo equipos anteriores a 1980 con unidades nuevas. Estos programas se llevan a cabo con el objeto de ampliar sus servicios en mercados muy específicos, por lo general negociados con clientes.
- 2.- Se detectó que algunas empresas que adquirieron vehículos nuevos tienen deudas por saldar y enfrentan dificultades para mover el volumen de carga suficiente que les permita asegurar un flujo monetario más o menos constante, para amortizar préstamos sin afectar la salud financiera de la empresa.
- 3.- Algunos transportistas mencionaron que los créditos "blandos" que otorga la Canacar o Banobras para la reposición de equipos, no son tan atractivos ya que son comparables a los bancarios. La compra a crédito de los equipos se realiza en las mejores condiciones posibles, señalándose plazos de 1 año.

2.3 Posición frente al gobierno

Las nuevas disposiciones del Gobierno Mexicano abarcan aspectos diversos de la actividad del autotransporte. El impacto que han tenido se refleja en términos de los cambios y objetivos buscados.

2.3.1 La nueva reglamentación

Los principales efectos detectados de la nueva reglamentación del autotransporte sobre la anterior organización de transportistas son los siguientes:

- 1.- Para la prestación de servicios de carga regular y especializada, el gremio de transportistas se regía en el pasado reciente fundamentalmente a través de empresas concesionarias, algunas de las cuales crecieron rápidamente cobijando en especial a "hombres-camión" y llegaron a contar hasta con 300 vehículos registrados. A partir de la desreglamentación, se ha observado una reorganización de las empresas concesionarias de transporte, de manera que cada agrupación reduce el número de permisionarios y vehículos quedándose con lo mejor. Lo anterior hace que las concesiones queden desmembradas y que muchos permisionarios operen ya de manera independiente.
- 2.- Por otra parte, como medida de acompañamiento a la eliminación de las concesiones, la SCT otorgó más facilidades a los interesados para la obtención

de permisos mediante el pago de \$ 100 000. El permisionario que deja de pertenecer a la concesión, ahora puede proporcionar el servicio de transporte bajo el régimen de persona física dentro de un régimen simplificado. A partir de la desreglamentación, cada permisionario puede obtener sus permisos para ejercer legalmente su actividad -el permisionario tiene que notificar a la persona moral (concesionaria anterior) de su nueva situación-. Las facilidades concedidas por la SCT para la ampliación de la oferta de autotransporte han propiciado la entrada de más transportistas, pero no se puede afirmar que la situación jurídica de muchos de los ya existentes se haya regularizado.

3.- La razón esgrimida para explicar la dispersión de las empresas permisionarias se sustenta en la ya nula conveniencia para actuar bajo intermediarios. Anteriormente se obtenían los permisos y placas a través de las concesionarias; algunas de ellas pagaban derechos de placas, aún cuando las tuvieran guardadas en un escritorio, con el fin de mantener el control sobre los permisionarios. Como resultado de la eliminación de esas prácticas, esos transportistas han perdido el dinero usado para esos fines a partir del momento en que la SCT ofrece las mayores facilidades para el otorgamiento de placas y permisos.

4.- De manera recíproca, los concesionarios prefieren dejar libres a los permisionarios debido a la carga administrativa que se les imponía bajo el nuevo régimen fiscal de causantes mayores. La empresa concesionaria no desea tener problemas de control de sus permisionarios ante la SHCP y deja que cada permisionario resuelva su situación fiscal por él mismo.

5.- Se detectó que el anterior régimen de concesiones no garantizaba que el conjunto de los permisionarios trabajara como empresa, siendo una situación común la falta de comunicación y la competencia entre ellos mismos. En algunos casos, las tarifas fijadas de común acuerdo para proteger a los transportistas eran bajadas en un momento dado por algún permisionario, lo que hacía que los demás también lo hicieran para no salirse de mercado.

6.- Se menciona que la dispersión de transportistas hace que algunos de ellos se encuentren descontentos, súbitamente desorganizados y desligados de las decisiones de su gremio ("sus asociaciones los han abandonado").

2.3.2 Las Centrales de Servicios de Carga.

Otro de los efectos buscados por la desreglamentación consistió en reducir los regresos en vacío, por lo cual se dejó en libertad al transportista para buscar carga en una Central de Servicios de Carga. Esta medida ha traído como resultado que los transportistas puedan tener acceso a carga de otras regiones del país, cosa que anteriormente no era posible si no era socio de la Central.

1.- Antes de la desreglamentación, algunos transportistas trabajaban de manera independiente a las centrales, aun sin placas, ya que consideraban injusto el trabajar en una agrupación que era simplemente una oficina en la que se les cobraba una comisión por documentar, se controlaba la asignación de placas y de todos modos el transportista tenía que buscar su propia carga.

2.- Los usuarios ya no recurren a las centrales, ya que reciben ofertas directamente de los transportistas. Estos han tenido que modificar sus actitudes con respecto a la comercialización de sus servicios. Como una manifestación de esta nueva presión en situación de exceso de oferta de transporte, el prestador del servicio ha tenido que acercarse al usuario y ofrecerle sus servicios para asegurarse los fletes.

3.- A pesar del esfuerzo por abrir la oferta de transporte en todo el país, se ha mencionado que ciertas centrales conservan todavía su poder monopólico en la asignación de fletes, lo que todavía no hace posible la entrada a más transportistas provenientes de otras ciudades. Como ejemplos, los usuarios mencionan las Centrales de Tampico y Manzanillo.

4.- Se menciona que los transportistas socios siguieron trabajando en sus centrales igual que antes, teniendo prioridad para recoger carga sobre algún eventual usuario de la Central.

5.- No obstante que se desreglamentó el autotransporte, algunos socios de las centrales se muestran convencidos de las ventajas de contar con ellas. Con excepción de una iniciativa que busca ampliar el acceso de otros transportistas a una de las centrales más importantes del país, no se emitieron opiniones concretas o propuestas sobre cambios estructurales y operativos para modernizarlas.

2.3.3 Cambios fiscales

Con una gestión desarticulada y con poca organización y control de costos en la mayoría de las empresas de transporte, estas últimas han pasado del régimen fiscal de contribuyente menor al de contribuyente mayor.

1.- En la víspera de entrada en vigor de este nuevo régimen fiscal, se encontraron actitudes pasivas de los transportistas en espera de que se diera marcha atrás a esta disposición anunciada y con esperanza de que continuaran haciendo sus pagos fiscales por cuota, como lo habían hecho antes. Ante la incertidumbre de los cambios, muchos dueños de empresas vieron la nueva condición fiscal de la empresa como poco atractiva y, temerosos, trataron de deshacerse de las empresas, pero ante el exceso de transporte en el mercado, no encontraron ofertas interesantes para traspasar sus empresas o simplemente no tuvieron

posibles compradores. Se mencionó el caso de un lotero de tractocamiones en San Luis Potosí que aprovechó la coyuntura para comprar unidades a precios muy bajos.

2.- Otros transportistas reconocieron que antes se encontraban en un paraíso fiscal; aceptan los cambios y están dispuestos a trabajar para sacar adelante a sus empresas.

3.- El régimen de contribuyente mayor ofrece a los transportistas la posibilidad de deducir de sus impuestos algunos gastos autorizados por la SHCP. Para poder aprovechar esta facilidad, el transportista menciona que se enfrenta a una situación cultural difícil de resolver, ya que para ello tendrán que cambiar las prácticas de sus operadores en cuestiones como comer y dormir en lugares donde den notas, pedir notas sobre reparaciones y refacciones, etc. Como contraparte, los responsables de las empresas de transporte piensan que estas medidas pueden mejorar las difíciles condiciones de trabajo de los choferes.

4.- Los transportistas deben facturar el I.V.A., lo que hace que de manera indirecta las tarifas incluyan el 15% que era trasladado al usuario. Se menciona que algunos clientes "malean" al transportista para que les facture con menos tonelaje del realmente transportado o que no les cobren el IVA, para ahorrarse ese porcentaje sobre el flete.

5.- Fue notoria la preocupación de los transportistas ante los cambios que se presentaron. Hubo comentarios en el sentido de que las autoridades los están "apretando" mucho, pero que por otra parte, quedan cabos sueltos en cuanto al control sobre transportistas ilegales, con vehículos no regularizados o con placas sobrepuestas. Ante esto, se menciona la corrupción de representantes policiacos que toleran esas irregularidades.

6.- Visto desde una perspectiva más amplia, parece que el cambio de régimen fiscal es una medida desencadenadora de efectos positivos para la modernización de las empresas de transporte y que además esta medida influirá a corto plazo sobre las técnicas de estimación de los costos de operación y del margen de ganancia.

2.3.4 Otras disposiciones

Para cargas de importación, existe una discriminación en la oferta de transporte que consiste en limitar el acceso de vehículos a las aduanas interiores del país; para tal efecto, la Sria. de Hacienda y Crédito Público obliga al autotransportista a registrarse en un "Padrón de Transportistas", para tener acceso a todas las aduanas del país.

1.- Según los propios transportistas, los requisitos para ingresar al padrón no son difíciles, si la documentación de la empresa se encuentra en orden y si los vehículos están en buen estado y corresponden al tipo autorizado (forzosamente cerrado) por la SHCP.

2.- Esta medida permite mantener un control más firme sobre el transportista y sobre la carga de importación en tránsito, pero reduce de alguna manera la oferta de transporte en las fronteras del país, sobre todo para pequeños volúmenes que deberán ser transportados por un vehículo pequeño o en embarque consolidado.

2.4 Condiciones de mercado del autotransporte

Al no existir más restricciones de rutas fijas, los transportistas compiten abiertamente a través de tarifas y servicio, modificando en ocasiones sus anteriores recorridos y prácticas.

2.4.1 Condiciones de mercado

Las condiciones de mercado han cambiado como resultado de la aplicación de nuevas reglas y de la mayor apertura comercial del país, lo que ha impactado sobre las empresas de transporte en diferentes aspectos:

1.- Ante la presión provocada por la desreglamentación, algunos transportistas cerraron convenios con usuarios mexicanos para la prestación de servicios específicos, por ejemplo del tipo "Justo a Tiempo".

2.- Se presentó un caso de reconversión en el tipo de servicio ofrecido por un transportista para ser más competitivo y más rentable. En el transporte de materiales pesados (placas de acero) en embarques de 40 tons., un transportista discontinuó sus plataformas que ya no estaban en condiciones de renovarse, para quedarse sólo con remolques cerrados. Ello por dos razones: por una parte, el transporte pesado desgasta más sus tractocamiones y plataformas y tiene mayores costos de operación, con altos porcentajes por mantenimiento; por otro lado, los fletes de carga ligera de alto valor, de hasta 45 000 libras, por tener componente internacional a Estados Unidos, son más interesantes en el plan comercial y originan menores costos de operación de los vehículos.

3.- Otro tipo de adaptación consistió en firmar convenios con empresas de transporte norteamericanas para el arrastre de remolques. De esta forma, el transportista mexicano hace el arrastre del remolque cargado y no pierde la parte de la transportación en México, aunque su papel se restrinja a la simple tracción de la carga. Un transportista expresa su preocupación por lo que pasaría si en el

futuro, además de las empresas de transporte norteamericanas, también pudieran pasar a territorio mexicano las flotas propias para enlazar plantas entre México y Estados Unidos.

4.- Con una visión enfocada hacia las características del producto y de los flujos de carga de los usuarios, los transportistas se ven presionados por la tendencia a la especialización en la prestación del servicio, con el fin de adaptarlo a las necesidades del usuario.

5.- Por lo que respecta a la fragmentación de los prestadores de servicio, los usuarios con exigencias en calidad de servicio recurren sólo a aquellos transportistas que pueden responder a sus expectativas. Los "malos" transportistas se ven marginados de ciertas áreas del mercado de transporte, por el factor calidad de servicio.

6.- En algunos casos, los vehículos se encuentran detenidos en los patios o corralones del transportista por no tener carga. Algunas empresas de transporte mandan a sus choferes a buscar fletes a ciudades cercanas, pero ante lo infructuoso de esta práctica, algunas de ellas prefieren no malgastar sus vehículos en esas búsquedas, evitándose costos de operación no recuperables y riesgos en carreteras.

7.- Se menciona la competencia "desleal" ocasionada por transportistas que importaron legalmente tractocamiones norteamericanos a precios bajos, del orden de 1/3 del precio de un vehículo nacional, lo que hace que puedan aplicar tarifas bajas con oportunidad de recuperar sus inversiones iniciales.

8.- Los llamados hombres-camión representan un segmento de la oferta de autotransporte que recibe constantes críticas por parte de empresas establecidas. En general, una visión global por parte de otros transportistas va en el sentido de que el "hombre-camión" o "pirata", "no tiene gastos de administración", "no cobra el IVA y por lo tanto los fletes son más baratos", "evade impuestos", "para ellos es fácil conceder rebajas del 20 o 25% en los fletes", "cobra en efectivo y no les registran sus ingresos", "cobra menos carga de la que en realidad transporta", "cobra fletes para cubrir los gastos de diesel, con tal de no regresarse en vacío".

9.- Se acusa a empresas que falsifican las cartas de porte y documentación de otras empresas de transporte para cobrar los fletes, con la consiguiente evasión fiscal. El manejo "en paralelo" de cartas de porte numeradas parece ser una práctica difícil de controlar por las autoridades, ya que todo transportista puede mandar hacer sus propios documentos de embarque sin registrarlos ni perforarlos ante la SCT, como antes.

10.- El uso de documentación fraudulenta que hacen algunos transportistas lleva consigo un problema jurídico para el dueño de la carga en el caso de accidentes o pérdida de la mercancía, ya que el transportista trabaja ilegalmente bajo una razón social o bajo una empresa "fantasma" y no hay responsable en caso de reclamación.

11.- Para tráficos domésticos, se mencionó que algunos transportistas no cargan menos de 30 tons. cuando la mercancía es considerada de 1ª o de 2ª categoría (carga de mayor valor agregado), pero para la menos valiosa, clasificada de 3ª para abajo, cargan los vehículos hasta con 40 tons., aún conscientes de que sobrepasan la capacidad de sus vehículos y que destruyen las carreteras.

2.4.2 Las tarifas

A partir de la desreglamentación, las tarifas están sujetas a negociación entre usuarios y transportistas. Las opiniones que expresan los transportistas pueden listarse como sigue:

1.- Según los transportistas, las tarifas se han mantenido casi constantes y sus márgenes de ganancia se han visto cada vez más reducidos por los incrementos en sus insumos, partes y refacciones. Los transportistas cobran lo mismo en ciertas rutas, sobre todo domésticas.

2.- Las tarifas han sido objeto de una lucha encarnizada que describe en algunas rutas una tendencia a la baja, debido a que muchos transportistas venidos de otras regiones del país, ofrecen sus servicios cobrando "sólo los gastos de diesel" con tal de no regresarse vacíos. En algunos casos, el "choteo" de la carga se ha dado cuando un transportista venido de otra ruta toma la carga del transportista local, ofreciendo al usuario tarifas bajas o facturando menos de la carga transportada.

3.- Con tal de encontrar carga más o menos estable, se detectó que algunos transportistas han tenido que "hacer méritos" con un flete o maniobras sin cobrar, para demostrar al nuevo cliente que dan buen servicio o para conservar cargas que han manejado con regularidad.

4.- La negociación de los fletes normalmente se lleva a cabo de manera verbal y por viaje. El establecimiento de contratos de mediano o largo plazo es una situación que se presenta en casos aislados y que, por lo general, no forma parte de las estrategias de comercialización de servicios de las empresas de transporte. Como ejemplo de una negociación, una empresa de Veracruz que da servicio con carros tanque, colabora con su cliente en la elaboración de sus programas de necesidades de transporte, negociando tarifas y modalidades de pago.

5.- Según algunos transportistas, las tarifas están bajando por culpa de ellos mismos, porque no conocen su negocio y no saben cotizar sus fletes. Se presentó el caso de un transportista de Monterrey que ante la presión de los bajos niveles tarifarios en la ruta más competida del país, se pronunció por el restablecimiento de una tarifa obligatoria y por el regreso al anterior esquema reglamentario.

6.- Algunas empresas de transporte, por lo general fuertes, han adquirido equipos nuevos o han modificado instalaciones para modernizarse, lo que impacta en incrementos en las tarifas. Algunos clientes han aceptado que estas inversiones son costosas y, preocupados por el estado financiero de sus transportistas, están dispuestos a pagar tarifas más altas.

7.- En algunas rutas las tarifas por autotransporte siguen altas desde el punto de vista de la competitividad del transporte mexicano en segmentos domésticos, en particular las conexiones con puertos como Manzanillo o Lázaro Cárdenas. Por ejemplo, un usuario paga 650 dólares por contenedor de 40' en la ruta Guadalajara-Manzanillo, incluyendo un sobrecosto por regreso. En esos términos, el costo de transporte de aproximadamente 3.5 dólares por milla es alto en comparación con los niveles tarifarios aplicados en Estados Unidos para el movimiento de contenedores, equivalentes a 2 o 2.5 dólares por milla.

2.4.3 Las rutas

Al liberarse la restricción para circular sólo sobre rutas concesionadas, los transportistas han incursionado en otras rutas y regiones del país.

1.- Las empresas han explorado la posibilidad de atender nuevas rutas a pesar del riesgo de no encontrar rápidamente carga de regreso o de retornar al origen sin carga. Algunos no han explorado nuevas rutas, pues se reconocen atados a sus clientes principales y a la infraestructura que han desarrollado con el tiempo (oficinas o bodegas).

2.- Otros transportistas, ante la baja en la demanda de transporte en algunas regiones del país y por los costos administrativos que significa tener bodegas, oficinas y personal, han tenido que cerrar ramales para concentrar sus esfuerzos en las rutas más lucrativas, con clientes y cargas más estables.

2.4.4 Desequilibrios regionales de la oferta de transporte

1.- Se observa una evidente concentración de la oferta de autotransporte en el corredor México-Nuevo Laredo; los transportistas tienen grandes posibilidades de regresar con carga, con poco tiempo de espera. Algunos transportistas que son

1.- enviados por sus usuarios a otros puntos fronterizos cercanos (como Reynosa) por rapidez de la inspección aduanal, pasan a Nuevo Laredo para recoger carga de regreso. Además, algunos pagos se realizan en dólares. Sin embargo, esta ruta es muy competida y aseguran los transportistas que sobrevivirán sólo los más fuertes.

2.- Se dice que pocos transportistas quieren ir a los puertos o al sureste del país por la dificultad para encontrar carga de regreso, dado que tienen esperas inciertas de varios días que, a veces, los obligan a regresarse sin carga. Normalmente, los transportistas cobran tarifas más altas para esos destinos, que incluyen un porcentaje de regreso en vacío. Además, las Centrales de Servicios de Carga parecen seguir muy fuertes en esas regiones.

3.- La oferta de transporte varía según el tipo de servicio y la región del país. Por ejemplo, un transportista de Monterrey con pipas señala que no tiene mucha competencia y que sus clientes son buenos, que cuando no hay fletes es porque no hay carga y no por la competencia.

2.5 Situación de la infraestructura

Esta sección contiene algunas observaciones derivadas del trabajo de campo que dan una idea de la situación de la infraestructura de transporte o de la operación de la misma.

1.- Se observa que los vehículos pesados, sobre todo los del servicio público, circulan por carreteras libres aún cuando se hayan construido autopistas de cuota alternas. Se argumenta que a causa de las altas cuotas de las autopistas, las actuales tarifas del autotransporte se comprimen en condiciones de competencia exacerbada y de presión por parte del usuario, reduciendo los márgenes de utilidad de las empresas. Esta política a nivel directivo de las empresas de transporte, cuestiona la creencia de que la no circulación de vehículos pesados por autopistas de peaje es una práctica solo imputable a intereses del operador. De esta forma, algunos choferes recibieron instrucciones de sus jefes para pasar, por ejemplo, por sólo dos casetas de las cuatro que existen entre Aguascalientes y México, D.F.. Reconoce el transportista que "ya se acabaron la carretera libre, pero ahora ella está acabando con los vehículos".

2.- En general, la mención que hacen los transportistas sobre el estado de las carreteras, es en el sentido de que las malas condiciones les causan desperfectos a sus unidades.

3.- En los cruces fronterizos, en especial Nuevo Laredo, el congestionamiento parece haberse transformado en un problema cotidiano. La actual infraestructura,

fuertemente dispersa, de agentes aduanales que deben contar con bodegas del lado americano para la recepción y revisión de la carga de importación antes de internarla a territorio nacional y las maniobras que se efectúan entre aduanas para el cruce de remolques con "transfers", actúan sobre los largos tiempos de espera para cruzar el puente, aunque la revisión aleatoria con semáforo, ha agilizado el paso de los remolques.

4.- Nuevo Laredo fue el cruce fronterizo visitado; las personas entrevistadas estiman el movimiento a través de esa frontera en 1 800 remolques diarios, aunque se menciona que las colas para cruzar el puente son cercanas a 250 vehículos por las mañanas en días críticos, con tiempos de espera de hasta 8 horas, que ocasionan la saturación de los puentes y fuertes congestionamientos en las vialidades de la ciudad. La falta de áreas de servicios integrados en frontera, parece ser una de las causas que más influyen en la saturación de los puentes internacionales de esa ciudad.

5.- En el ferrocarril, la caída de la demanda hace menos notorias las carencias en infraestructura, aunque ésta se agudiza en terminales. En ocasiones, el usuario está dispuesto a invertir colectivamente en mejoras a terminales o instalaciones ferroviarias complementarias, siempre y cuando NdeM se comprometa a invertir y garantizar por su parte la calidad del servicio.

6.- La presencia de representantes de empresas ferroviarias norteamericanas ya se hace notoria en la disputa por la carga de origen nacional para los viajes de retorno. Como muestra del interés por la carga nacional, se han hecho adaptaciones recientemente para introducir equipo de apoyo en terminales de contenedores o servicios de doble estiba a través de iniciativas de asociación de compañías de ferrocarriles de Estados Unidos con NdeM.

7- Existe un problema de infraestructura precaria que es agudo en los puertos, donde con frecuencia se presentan cuellos de botella para ciertos flujos. La operación de los puertos se ve influenciada por la asignación de la infraestructura a grandes usuarios. Por ejemplo, un usuario se quejó de que a una empresa paraestatal le reservan las posiciones de atraque mejor equipadas y que sus cargas son bajadas en otros muelles bajo condiciones desfavorables.

8- Para el transporte aéreo, las insuficiencias más patentes parecen concentrarse en la infraestructura y el equipamiento para la prestación de servicios de carga aérea. La oferta de transporte aéreo de carga a Estados Unidos y Europa a partir de la ciudad de México ha aumentado de manera considerable, tanto en frecuencias por parte de compañías extranjeras como en abatimiento de tarifas por volumen y regularidad. Es notable también la operación directa de almacenes en los aeropuertos por parte de las compañías aéreas, para evitar pérdidas y daños a la carga.

2.6 Comentario final

Como consecuencia de la aplicación de nuevas disposiciones reglamentarias en México, las empresas de autotransporte se han desenvuelto desde entonces en una situación radicalmente diferente.

La velocidad de adaptación a un medio más competitivo se perfila como un factor que determine la capacidad de un segmento de la oferta de autotransporte mexicano para mantener y mejorar sustancialmente la gama de servicios ofrecidos a usuarios con mayor libertad de elección, cuyas decisiones sobrepasan inclusive la componente territorial. Esa facilidad de adaptación también involucra a otros segmentos de oferta de autotransporte mexicano, para atender a usuarios en rutas menos competidas a lo largo de todo el país.

Conociendo los estratos tecnológicos que diferencian a las empresas de transporte, habrá que tener en cuenta una esperada evolución de la calidad de los servicios, que producirá probablemente reacomodos en los esquemas de comercialización con usuarios nacionales y transnacionales para flujos internacionales y domésticos. La aplicación de tarifas acordes a la estructura de cada empresa de transporte podrá abrirle opciones de modernización o, en caso contrario, se vislumbra una progresiva descapitalización de algunas empresas con impacto tal vez no marginal en la reducción de la capacidad del autotransporte mexicano para mover cargas, fenómeno acompañado de la degradación o estancamiento de la calidad de los servicios que ofrecen a ciertos usuarios a nivel doméstico.

Algunas acciones de transportistas mexicanos innovadores, posicionados en las rutas más competidas del país, muestran una dinámica de prestadores de servicios que encuentran opciones de desarrollo en las actuales condiciones de mercado y se perfilan como agentes de cambio en el negocio del transporte a nivel nacional. A pesar de esa dinámica, algunas acciones se limitan a efectuar servicios de tracción de remolques americanos en asociación con empresas de transporte norteamericanas, teniendo como punto intermedio la frontera con Estados Unidos.

Es de pensarse que la batalla que se libra por la carga nacional de exportación se está dando entre empresas norteamericanas, las cuales saben que al no tomar la iniciativa, dejarán a sus competidoras el campo libre para su desarrollo.

Aunque no fue señalado antes, al igual que algunos usuarios, los transportistas también mencionan la falta de información oportuna sobre disposiciones y cambios dentro del sector de los transportes. Algunos transportistas mencionan que les gustaría disponer de la información que requieren con la debida oportunidad.

2.6 Comentario final

Como consecuencia de la aplicación de nuevas disposiciones regulatorias en México, las empresas de autotransporte se han desarrollado desde entonces en una situación radicalmente diferente.

La velocidad de adaptación a un medio más competitivo se perfila como un factor que determinará la capacidad de un segmento de la oferta de autotransporte mexicano para mantener y mejorar sustancialmente la gama de servicios ofrecidos a usuarios con mayor libertad de elección, cuyas decisiones superarán incluso el componente territorial. Esa libertad de adaptación también involucra a otros segmentos de oferta de autotransporte mexicano, para atender a usuarios en las mismas condiciones a lo largo de todo el país.

Conociendo los estados tecnológicos que diferencian a las empresas de transporte habrá que tener en cuenta una especial evolución de la calidad de los servicios que producirá probablemente resultados en los esquemas de comercialización con usuarios nacionales y transnacionales para rutas internacionales y domésticas. La aplicación de estas normas a la estructura de cada empresa de transporte podrá ser una opción de modernización o, en caso contrario, se vislumbra una progresiva desadaptación de algunas empresas con impacto tal vez no marginal en la reducción de la capacidad del autotransporte mexicano para mover cargas. También es importante de la degradación o estancamiento de la calidad de los servicios que ofrecen a ciertos usuarios a nivel doméstico.

Algunas acciones de transportistas mexicanos innovadores, posicionados en las rutas más competitivas del país, muestran una dinámica de prestadores de servicios que encuentran opciones de desarrollo en las actuales condiciones de mercado y se perfilan como agentes de cambio en el negocio del transporte a nivel nacional. A pesar de esa dinámica, algunas acciones se limitan a ofrecer servicios de transporte de mercancías americanas en asociación con empresas de transporte norteamericanas, también como punto intermedio de tránsito con Estados Unidos.

Es de pensarse que la batalla que se libra por la carga nacional de exportación se está dando entre empresas norteamericanas, las cuales saben que si no tomarán iniciativa, dejarán a sus competidores el campo libre para su desarrollo.

Aunque no fue el objeto de esta, el papel que algunos usuarios de transportistas también mencionan la falta de información oportuna sobre disposiciones y cambios dentro del sector de los transportes. Algunos transportistas mencionan que les gustaría disponer de la información que requieren con la debida oportunidad.

3. Conclusiones

Al término de esta primera fase de investigación, se pueden plantear conclusiones en dos direcciones:

A) Seguimiento de la situación del transporte

El trabajo realizado ha sido enfocado al movimiento de cargas por tierra y básicamente por carretera. Sin embargo, tal como se mencionó, se han podido obtener referencias de algunos movimientos terrestres por ferrocarril, que dan una idea de la problemática para ese modo de transporte. Así, no es posible presentar conclusiones generales sobre la situación de todo el sistema de transporte en México sino, más bien, el seguimiento de una parte del mismo.

Las expectativas de avance en el conocimiento de la situación del transporte, a partir de esta fase inicial, son prometedoras si se toma en cuenta que existen pocas investigaciones en México que la aborden desde una perspectiva de acercamiento a usuarios, transportistas y demás agentes involucrados, todo ello dentro de un contexto de cambio como el que se presenta en la economía mexicana, que afecta de múltiples formas al transporte de carga.

B) Acciones recomendadas

Las acciones que a continuación se presentan conciernen a los diferentes involucrados en el funcionamiento del transporte de carga y constituyen propuestas que les permitirían mejorar sus respectivas actuaciones en lo relacionado con el transporte:

1.- Usuarios

a) Mejorar la gestión del transporte

Las empresas usuarias deben desarrollar o mejorar sus métodos y organizaciones para hacer más eficiente el uso del transporte dentro de un marco de productividad global. Una manifestación en este sentido podría concretarse en la práctica con el diseño y puesta en marcha de "manuales de transporte" adaptados a las necesidades de cada empresa.

b) Establecer convenios con transportistas

Los convenios entre usuarios y transportistas pueden ser un factor de confiabilidad y de desarrollo empresarial conjunto, basado en normas de calidad de servicio y en tarifas que le permitan al prestatario mejorar su capacidad de respuesta ante

nuevas exigencias de sus clientes y a éstos tener la certeza de que sus demandas serán atendidas con una oferta de la calidad requerida.

2.- Transportistas

Las acciones que se sugieren están orientadas, en principio, a las empresas que no tienen acceso a determinados segmentos de mercado por su tamaño o por restricciones de calidad de servicio. Se considera que los transportistas empresarios están conscientes de sus ventajas competitivas.

a) Conocer los costos de operación de vehículos en carretera

Los transportistas que no conocen sus costos de operación en carretera, deben procurar incorporar técnicas de costeo que les permitan conocer el costo real de la prestación de sus servicios y los respectivos niveles tarifarios a aplicar a los clientes. También requieren mejorar las prácticas de mantenimiento y reposición de las unidades.

b) Capacitación de recursos humanos

Las empresas de transporte deben dedicar mayores esfuerzos a la capacitación de sus empleados y operadores, enfocando su atención a mejorar la administración y la calidad del servicio.

c) "Personalizar" y ampliar la gama de servicios al cliente

Una acción de los transportistas para mejorar sus prestaciones podría orientarse hacia la "personalización" del servicio, a través de negociaciones y alianzas que se traduzcan en un mejor uso y adaptación de los equipos al tipo de carga, a los volúmenes transportados, a las frecuencias y demás requerimientos de sus clientes. Mediante infraestructura de servicios de apoyo en terminales, el transportista podría ampliar la gama de sus servicios, con el objeto de pasar de la simple tracción de la carga a la integración de cadenas de transporte nacionales o internacionales. El uso de vehículos ligeros a partir de terminales cumpliría con las funciones de colecta y distribución urbana en cadenas de transporte.

d) Equipamiento de vehículos

Se sugiere la incorporación de instrumentos especiales a vehículos de carga con el fin de conocer la operación de los mismos y de los choferes o, mejor aún, para conocer la posición del vehículo y del embarque en tránsito para los clientes que así lo requieran.

3.- Acciones de carácter general

En términos generales, la desreglamentación del autotransporte ha solucionado problemas graves de los usuarios, pero persisten deficiencias en los movimientos de carga por tierra. Para ello se proponen las siguientes acciones:

a) Más participación de la iniciativa privada

Que se materialicen los intereses de co-inversión de empresas privadas con NdeM en la operación del ferrocarril y en la construcción y operación de terminales de carga. Se han identificado regiones e industrias con volúmenes de carga a considerar por grupo de empresas, para organizar servicios conjuntos de ferrocarril.

b) Revisar las cuotas en carreteras concesionadas

Evaluar los efectos de una reducción en las cuotas para camiones de carga con el fin de atraer más tránsito, reducir los costos de transporte y aligerar los volúmenes de tránsito pesado en las carreteras libres.

c) Abrir la oferta de autotransporte en las Centrales de Servicios de Carga que aún impongan restricciones de carga a transportistas. Sancionar a las empresas que obstaculizan la entrada de transportistas manteniendo controles monopólicos en las Centrales.

d) Apoyo al transporte en zonas problemáticas

Establecer paquetes de medidas de aliento a transportistas que ofrezcan sus servicios en zonas con insuficiente oferta de transporte. Tal es el caso de algunos puertos o en el sureste del país.

e) Revisar el reglamento de pesos y dimensiones

Hacer esta revisión tomando en cuenta la tendencia a transportar más peso de lo permitido en fletes domésticos y hasta 45 000 libras en fletes con componente internacional a los Estados Unidos.

f) Desarrollar infraestructura de apoyo

Las terminales de carga pueden ser la respuesta a las necesidades de los clientes para consolidar o desconsolidar embarques y facilitar la integración de los flujos a cadenas de transporte de prestatarios calificados. Para lograr lo anterior, sería necesario crear infraestructura terminal al alcance de todos los transportistas y ampliar al mismo tiempo la gama de servicios a los clientes, empleando el equipo

necesario para facilitar el manejo de la carga y el control de la mercancía.

g) Apoyar el desarrollo de prestadores de servicios conexos al transporte

El apoyo a prestadores de servicios conexos al transporte puede colaborar al desarrollo de prácticas integradas que hagan más eficiente y menos costoso el movimiento de los bienes, tanto en mercados domésticos como de exportación. En el caso del comercio exterior, la influencia de estos actores puede ir desde el diseño del empaque, embalaje y acondicionamiento de las cargas, hasta la entrega del producto en las puertas del importador en el extranjero (punto extremo en el flujo de la distribución física internacional).

Como comentario final, vale decir que si bien las acciones que se proponen son puntuales y cada una tiene un impacto diferente dentro del sistema de transporte, se estima que el efecto conjunto de todas ellas podría dar resultados positivos para el mejor desenvolvimiento de las actividades productivas y comerciales de la economía mexicana.

Anexo 1

Nueva reglamentación para el transporte de carga y para la promoción del comercio exterior

Ante las perspectivas de una economía abierta a la competencia internacional, México ha iniciado un vasto proceso de modernización económica, que incluye entre otras cosas, un sistema de regulaciones más acorde con las condiciones y requerimientos actuales.

En materia de transporte de carga y promoción del comercio exterior, las principales medidas llevadas a cabo para establecer el nuevo marco normativo, son las siguientes:

1. Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.

Publicado el 16 de mayo de 1989, elimina restricciones para propiciar la inversión productiva tanto nacional como extranjera necesaria para generar empleos, reactivar la economía, impulsar innovaciones tecnológicas y ayudar a insertar los productos mexicanos en los flujos comerciales internacionales. El rango de actividades abiertas a la inversión extranjera se amplió significativamente y en muchos sectores pueden poseer hasta el 100% del capital.

2. Convenio Aéreo entre México y Estados Unidos de Norteamérica.

Ratificado el 2 de junio de 1989, contiene modificaciones que permitirán contar con servicios aéreos más modernos y eficientes. Contempla rutas que enlazan nuestros centros vacacionales más importantes con las capitales norteamericanas y con los centros de concentración y distribución de tráfico conocidos como "hubs". También incluye los centros productores de materias primas y la zona de maquiladoras. Prevé la operación de rutas cargueras para el intercambio eficaz de mercancías y otros servicios especializados como son los vuelos de fletamento, de carácter eminentemente turístico.

3. Bases Especiales de Tributación para Contribuyentes Dedicados al Transporte de Carga y Pasaje.

Publicadas el 15 de junio de 1989, modifica el régimen de tributación en materia de

necesario para facilitar el manejo de la carga y el control de la mercancía.

g) Apoyar el desarrollo de prestadores de servicios conexos al transporte

El apoyo a prestadores de servicios conexos al transporte puede colaborar al desarrollo de prácticas integradas que hagan más eficiente y menos costoso el movimiento de los bienes, tanto en mercados domésticos como de exportación. En el caso del comercio exterior, la influencia de estos actores puede ir desde el diseño del empaque, embalaje y acondicionamiento de las cargas, hasta la entrega del producto en las puertas del importador en el extranjero (punto extremo en el flujo de la distribución física internacional).

Como comentario final, vale decir que si bien las acciones que se proponen son puntuales y cada una tiene un impacto diferente dentro del sistema de transporte, se estima que el efecto conjunto de todas ellas podría dar resultados positivos para el mejor desenvolvimiento de las actividades productivas y comerciales de la economía mexicana.

necesario para facilitar el manejo de la carga y el control de la mercancía.

g) Apoyar el desarrollo de prestadores de servicios conexos al transporte

El apoyo a prestadores de servicios conexos al transporte puede colaborar al desarrollo de prácticas integradas que hagan más eficiente y menos costoso el movimiento de los bienes, tanto en mercados domésticos como de exportación. En el caso del comercio exterior, la influencia de estos actores puede ir desde el diseño del empaque, embalaje y acondicionamiento de las cargas, hasta la entrega del producto en las puertas del importador en el extranjero (punto extremo en el flujo de la distribución física internacional).

Como comentario final, vale decir que si bien las acciones que se proponen son puntuales y cada una tiene un impacto diferente dentro del sistema de transporte, se estima que el efecto conjunto de todas ellas podría dar resultados positivos para el mejor desenvolvimiento de las actividades productivas y comerciales de la economía mexicana.

impuesto sobre la renta para los autotransportistas, que anteriormente eran considerados como contribuyentes menores. Los transportistas deberán inscribirse en el Registro Federal de Contribuyentes y la base para la determinación del impuesto será el número de unidades que posea cada uno.

4. Convenio de Modernización y Reestructuración del Autotransporte de Carga.

Firmado el 6 de julio de 1989 por el Gobierno Federal y las agrupaciones de transportistas, establece una serie de compromisos para elevar la calidad del servicio en el transporte de carga. Estipula acciones tales como la liberalización de rutas, la autorización para movilizar cualquier tipo de mercancías y negociar libremente los niveles tarifarios, la renovación de la flota vehicular y la capacitación de personal, entre otras.

5. Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga.

Publicado el 7 de julio de 1989, fija las nuevas bases a las que se sujetará la prestación del servicio, con una marcada tendencia hacia la liberalización de rutas, tipos de carga, tarifas, utilización de centrales de carga y hacia la simplificación de trámites para obtener permisos o concesiones. Todo esto con el fin de propiciar una mayor competencia y libre concurrencia, reducir los costos de comercialización y eliminar rentas monopólicas.

6. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

Publicado el 7 de julio de 1989, establece las condiciones para controlar el movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, en lo que se refiere al uso de instalaciones en puertos marítimos o terrestres y en lo relacionado a seguros y tarifas. Además permite que las empresas navieras mexicanas celebren contratos con operadores extranjeros, libera el otorgamiento de autorizaciones a nuevos agentes y suprime las restricciones que impedían utilizar contenedores de importación para movilizar carga doméstica.

7. Promulgación del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC).

Adoptada el 2 de diciembre de 1972 en Ginebra, Suiza y promulgada en nuestro país el 28 de agosto de 1989, tiene como objetivo facilitar el transporte internacional de contenedores y formalizar las normas necesarias para que la manipulación, el apilamiento y el transporte de los mismos, se realice en condiciones de seguridad.

8. Disolución y Liquidación de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

Publicada el 23 de octubre de 1989, modifica las agrupaciones de transportistas existentes hasta esa fecha, creando en su lugar las Cámaras Nacionales del Autotransporte de Carga, de la Marina Mercante y del Autotransporte de Pasaje y Turismo.

9. Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte.

Publicado el 11 de diciembre de 1989, tiene por objeto elevar la competitividad y eficiencia de esa industria a niveles internacionales. Permite que las empresas de la industria terminal puedan importar vehículos de autotransporte, para complementar su oferta en el mercado nacional. Estas medidas entrarán en vigor en 1991 para autobuses, en 1993 para tractocamiones y en 1994 para camiones. Además autoriza, a partir de 1992, la incorporación de motores que utilicen gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.

10. Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación.

Publicado el 22 de diciembre de 1989, establece lineamientos para promover el establecimiento y regular la operación de esta importante fuente generadora de empleo y divisas.

11. Reglamento de la Ley Sobre el Control y Registro de la Transferencia de Tecnología y el Uso de Patentes y Marcas.

Publicado el 9 de enero de 1990 como complemento a las modificaciones en materia de inversión extranjera, con el fin de facilitar la aplicación de tecnologías modernas.

12. Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales Terrestres.

Publicado el 24 de enero de 1990, su objetivo es actualizar la reglamentación en las actividades conexas al transporte, principalmente en las zonas fronterizas, donde las plantas maquiladoras de exportación han introducido adelantos técnicos, cuyos productos requieren de un transporte ágil y eficiente. Establece la libertad de los usuarios para elegir al prestador de servicios de maniobras que más le convenga, sustituye el esquema de tarifas fijas por máximas y prohíbe el cobro por servicios no prestados.

13. Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior.

Publicado el 24 de enero de 1990, establece las estrategias y líneas de acción para propiciar el crecimiento de la industria nacional, mediante el fortalecimiento del sector exportador. Menciona entre otras cosas, la importancia de contar con un marco regulatorio sencillo y transparente y una infraestructura de transporte y comunicaciones que cumpla con las exigencias de las empresas exportadoras.

14. Reformas a la Ley Aduanera.

Publicadas durante 1989 y 1990, tienen como objetivo adecuar los servicios de despacho aduanero a las necesidades crecientes de nuestro comercio exterior. Permiten la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte durante las 24 horas del día de todos los días del año. Eliminan la posición oligopólica de los agentes aduanales, liberan las tarifas, facilitan la expedición de nuevas patentes y simplifican el otorgamiento de autorizaciones para que una empresa pueda contar con un apoderado aduanal.

15. Restructuración del Nombre, Ubicación y Circunscripción Territorial de las Aduanas.

Publicada el 9 de marzo de 1990 con el fin de adecuarlas a la dinámica del comercio y el transporte internacionales.

16. Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación.

Publicado el 3 de mayo de 1990, permite que algunas empresas productoras de bienes no petroleros, utilicen materias primas, maquinaria o equipo traído del exterior, para fabricar artículos destinados a la exportación.

17. Regulación para el Establecimiento de Empresas de Comercio Exterior.

Publicada el 3 de mayo de 1990, establece medidas para propiciar el crecimiento de empresas especializadas en la comercialización internacional, que ayuden a aumentar la oferta exportable y la demanda internacional de productos mexicanos.

18. Fomento y Regulación de las Empresas Altamente Exportadoras.

Publicado el 3 de mayo de 1990, establece una serie de apoyos y estímulos para las empresas que participan de manera dinámica y permanente en los mercados internacionales, contribuyendo a la generación neta de divisas.

19. Verificación Semestral Obligatoria de Emisiones Contaminantes en los Vehículos de Autotransporte de Carga y Pasaje.

Publicada el 3 de mayo de 1990, tiene como objetivo prevenir y controlar la contaminación ambiental y mantener la flota vehicular en condiciones adecuadas de operación.

20. Concesiones para Instalar Sistemas de Comunicación a lo Largo de Carreteras.

Publicadas el 19 y 20 de junio de 1990, autorizan la instalación de sistemas radioeléctricos de comunicación con enlace a las redes de telefonía y de microondas, así como al sistema de satélites Morelos, para comunicar áreas rurales, pequeños núcleos de población y zonas urbanas y suburbanas a lo largo de algunas carreteras del País.

21. Reglamento de Transporte Urbano de Carga en el Distrito Federal.

Publicado el 23 de julio de 1990, tiene por objeto regular la prestación de los servicios de transporte de carga en la más grande concentración urbana del País.

22. Programa Permanente para la Promoción de las Exportaciones.

Puesto en marcha el 19 de febrero de 1991, contiene medidas fiscales, aduanales y de promoción para el mejor aprovechamiento de la infraestructura y servicios orientados a la exportación. Algunas de estas medidas son: la expedición de concesiones para la prestación de servicios portuarios y maniobras de carga y descarga, la firma de un convenio para la modernización integral del sistema ferroviario, el establecimiento de un sistema competitivo de tarifación ferroviaria, la promoción de la inversión privada en equipo de arrastre y tracción ferroviaria, la creación de un sistema de seguimiento a la problemática portuaria y ferroviaria que enfrenta el exportador y la creación de una red nacional de frío para reducir los costos de transporte.

Todas estas disposiciones fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación, en las fechas indicadas, excepto la última medida que apareció en un documento de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

CIUDAD DE MEXICO

Av. Popocatépetl 506 B
Xoco-Benito Juárez
03330 México, D.F.
Tels. 688 76 29
688 76 03
Fax 688 76 08

SAN FANDILA

Km 4 + 000, Carretera
Querétaro-Los Galindo
76700 P. Escobedo, Oro.
Tels. (42) 16 97 77
16 96 46
16 95 97
Fax (42) 16 96 71