

El auto transporte de carga en México, efectos del TLCAN en su desarrollo (The Mexican transportation companies, the effect of NAFTA on their development)

Guerra, S. A.

FACPYA, UANL., Cd. Universitaria, San Nicolás, N. L., México, sguerra@multiasis.com.mx

Palabras clave: Apertura, industria automotriz, plantas armadoras, TLCNA, camiones pesadas, transporte

Resumen: Desde la firma del TLCAN, se ha duplicado el número de plantas armadoras de vehículos de todos tipos y el número de versiones de unidades, se incrementó en más de un 300%. ¿Cuáles serán nuestras perspectivas de producción de camiones y tracto camiones a partir del 2004? Las estadísticas y tendencias indican que se podrá tener un crecimiento potencial del 6 % anual.

Key words: Auto industry, assembly plants, heavy trucks, NAFTA, opening, transportation

Abstract: Since the NAFTA was signed, the number of motor vehicle assembly line plants have duplicated and all types of units have increased in more than 300%. What are our production perspectives for trucks and heavy trucks for 2004? The statistics and regressions equations showed an increase of 6% per year.

Introducción

La Industria Automotriz de México como parte fundamental del sector manufacturero, es hoy en día, un bastión de la economía de México, su operación y estudio, a la par con otras industrias del mismo sector, se ha vuelto muy interesante debido a las diferentes variables que confluyen en estos momentos y los importantes cambios que éstas han provocado en el entorno de esta industria.

Por una parte, la competitividad de clase mundial, como producto de la globalización, que ha transformado los mercados y ha marcado un cambio en el rumbo y la forma de hacer negocios. Aunado a esto, tenemos la firma de convenios y tratados de libre comercio con diferentes países y comunidades del mundo, que nos ha llevado a una apertura gradual pero sostenida de fronteras, principalmente con nuestros vecinos del norte, por su cercanía y fundamentalmente por su potencial económico, que los convierten en uno de los mercados más atractivos del mundo.

Tabla 1. Importaciones de productos de la industria automotriz de determinadas economías, por regiones y por proveedores, (Fuente: OMC. Reporte anual 2001).

Importaciones de productos de la industria automotriz de determinadas economías, por regiones y por proveedores, 2001									
(Millones de dólares y porcentajes)									
	Valor	Parte	Variación % anual			Valor	Parte	Variación % anual	
	2001	2001	2000	2001		2001	2001	2000	2001
	Canadá a					Estados Unidos			
Región					Región				
Mundo	41946	100.	2	-9	Mundo	165157	100.	9	-3
América del Nte	33342	79.5	-1	-11	América del Norte	52858	32.0	-1	-10
Asia	4185	10.0	12	0	Asia	52081	31.5	15	-1
América Latina	2642	6.3	41	-2	Europa Occidental	29642	17.9	6	2
Europa Occidental	1607	3.8	5	-5	América Latina	29633	17.9	27	1
Otras regiones	19	0.0	14	-3	Otras regiones	943	0.6	64	60
Proveedores					Proveedores				
Estados Unidos	33342	79.5	-1	-11	Canadá	52858	32.0	-1	-10
Japón	3294	7.9	7	-6	Japón	42358	25.6	11	-5
México	2461	5.9	40	-5	Unión Europea (15)	29451	17.8	6	2
Unión Europea (15)	1591	3.8	6	-5	México	28342	17.2	28	0
Corea, Rep. De	711	1.7	52	38	Corea, Rep. de	7102	4.3	61	28
Los 5 prov. anteriores	41397	98.7	-	-	Los 5 prov. anteriores	160110	96.9	-	-

La Tabla 1 nos muestra las importaciones de productos de la industria automotriz, de las economías más importantes del mundo, donde evidentemente EEUU ocupa el primer lugar. Esto ha fomentado que muchas firmas y marcas europeas y asiáticas principalmente, se encuentren ya instaladas en nuestro país, con la firme convicción de entrar de lleno a competir para ganar participación en este mercado, aprovechando las bondades que ofrece México, principalmente en la mano de obra, que está reconocida y es considerada calificada y productiva, pero sobre todo de muy bajo costo; también, por los incentivos fiscales, facilidades y seguridad que ofrece nuestro país a la inversión extranjera, lo cual ha sido confirmado por algunas firmas internacionales que le han otorgado a México, grados de inversión 1 y 2.

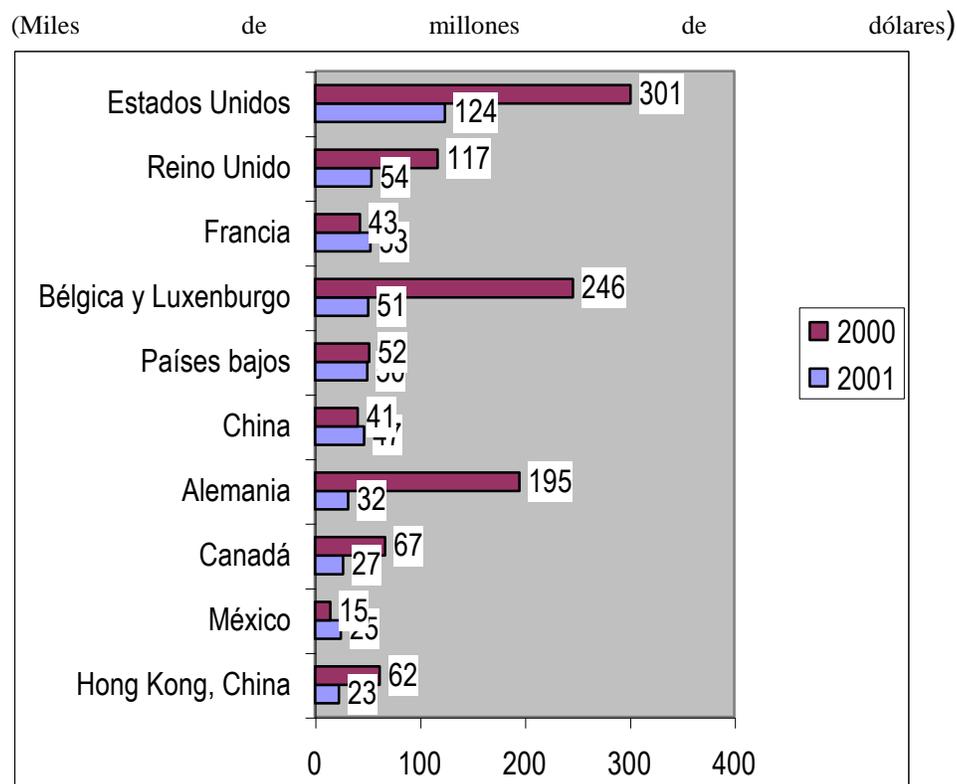


Figura 1. Entradas mundiales de IED de las diez principales economías a. 2000, 2001. (Fuente: UNCTAD, base de datos IED / ETN).

a Ordenadas según el monto de las entradas de IED en 2001.

Por otra parte, tenemos el cambio que se ha dado en la forma de transportar productos y materias primas, ya que en el pasado era el ferrocarril el que tenía como medio de transporte terrestre, una gran participación, pero su manejo se volvió hasta cierto punto, inadecuado y fuera de contexto en relación con los requerimientos y necesidades actuales, que exigen un nuevo entorno más eficiente y competitivo. Ahora es el auto transporte de carga, el que participa con la mayor parte de los movimientos y traslados de materia prima y productos que requiere la industria nacional. Estos requerimientos han motivado una importante y creciente demanda de unidades de carga (camiones ligeros, medianos de todos

tipos y tracto camiones), por lo que los fabricantes de estas unidades han, incrementado su capacidad de producción, para satisfacer esta demanda.

Con lo anterior, también se ha desarrollado la fabricación de carrocerías y diferentes tipos de remolques, que además de ser mas especializados y de uso muy particular de acuerdo a los requerimientos de cada tipo de carga, deben cumplir con las normas, estándares y requerimientos que exigen nuestros socios comerciales de América del Norte, para autorizar su ingreso y tránsito por la red de carreteras de sus respectivos territorios.

Dado que la mayor parte de nuestro comercio exterior a estos países se realiza por vía terrestre y que nuestra meta es contar con servicios de auto transporte oportunos y con costos adecuados, de tal forma que el flete no se constituya en un factor que determine si un producto se exporta o no. En el tratado de libre comercio de América del norte se estableció un calendario de liberación de los servicios de auto transporte, el cual en su primera etapa comprende:

Comercio transfronterizo. Tres años después de la firma del tratado, las compañías de las otras dos partes podrán hacer entregas y recoger carga en los estados fronterizos de Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas. Las empresas mexicanas podrán realizar los mismos servicios, en los estados fronterizos de los Estados Unidos de América.

Inversión extranjera. Al tercer año después de la firma, los inversionistas estadounidenses y canadienses participarán hasta con el 49% de capital en empresas que proporcionen servicios de pasajeros, turismo, o de carga internacional entre puntos del territorio de México y el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares.

- Centros de información.

En el TLCAN, los tres países se comprometieron a establecer "centros de información" en donde se proporcione la información que publique esa parte sobre servicios de transporte terrestre en lo tocante a la autorización para operar, los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios, tecnología y para ayudar a los interesados a establecer contacto con los órganos gubernamentales competentes.

La fecha de la firma del TLCAN, por parte de los presidentes de los tres países fue el 17 de diciembre de 1992 y su entrada en vigor el 1o. de Enero de

1994, en razón de lo anterior, la fecha acordada para cumplir con estos compromisos fue el 18 de Diciembre de 1995. En este mismo año se liberaron por parte de la SCT, las Normas Oficiales Mexicanas, mediante las cuales se establecen los criterios definitivos para el ingreso y circulación de unidades de procedencia nacional, hacia los respectivos territorios de nuestros socios comerciales de este tratado, destacando entre las más importantes:

NOM-012-SCT-2-1995: Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de auto transporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

PROYECTO-NOM-013-SCT2-1995: Norma: Características y especificaciones de la constancia de capacidad y dimensiones o de peso y dimensiones, así como de la placa de especificaciones técnicas que deben portar las unidades de auto transporte, avaladas por la Dirección General del Auto Transporte Federal.

Se establecieron también diferentes normas para cada tipo de remolque, en función de su diseño y fabricación respecto al tipo de carga que transporte, mantenimiento y conservación de unidades, llantas, cámaras y válvulas, etc. En todos los casos de observancia obligatoria para obtener los respectivos permisos de internación a estos países.

Reglamentos. Reglamento de Auto transporte Federal y Servicio Auxiliares, con fecha 8 de agosto y 28 de noviembre de 2000 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforma y adiciona.

Reglamento sobre el Peso y Dimensiones de los Vehículos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994 y modificado el 7 de mayo de 1996, 8 de agosto y 19 de octubre de 2000.

Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto que reforma y adiciona el 29 de marzo de 2000.

Reglamento para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de marzo de 1993.

Antecedentes

Desde sus inicios, la Industria Automotriz Mexicana, ha estado en constante desarrollo (Tabla 2); si bien es cierto que ha tenido algunos tropiezos, como producto de las variaciones y cambios de la economía nacional, su

crecimiento ha sido verdaderamente importante, particularmente en el último cuarto del siglo pasado.

Tabla 2. Producción de unidades desde la puesta en marcha del TLCAN (Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, 2003.).

Cierre anual

Empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Daimler Chrysler	161,738	179,797	325,300	298,170	299,948	293,746	371,516	379,783	369,158	98,538
Ford motor	179,745	210,818	179,384	206,438	174,659	179,278	234,751	193,052	137,926	40,879
General Motors	70,383	164,269	202,858	209,462	200,593	206,056	325,422	348,766	390,409	131,269
Honda	--	--	--	--	--	1,795	7,277	13,625	14,284	3,990
Nissan	64,293	68,663	85,359	82,224	55,959	55,036	153,978	151,610	145,175	39,942
Volkswagen	98,872	155,131	177,973	188,136	247,599	341,306	340,054	295,600	262,424	81,959
Total	575,031	778,678	970,874	984,430	978,758	1,077,217	1,432,998	1,382,436	1,319,376	396,577

cifras expresadas en unidades

los datos del 2003 son acumulados al mes de abril

En la última década, específicamente desde 1992 y 1994, años en que se firmó y dio inicio respectivamente el tratado de libre comercio de América del Norte, la producción de automóviles y unidades para el transporte de carga, ha estado en constante crecimiento.

Sin embargo, el cambio del poder ejecutivo de 1994 y fundamentalmente el conocido "error de diciembre" de ese mismo año, provocaron una importante caída de la economía de nuestro país, afectando la operación y desarrollo de la industria nacional, lo cual impactó también la fabricación de todo tipo de unidades motrices. A pesar de que 1995 fue donde más se resintió este problema, es a partir de 1996, cuando se inicia la franca recuperación de la industria automotriz; motivada por una parte, por la recuperación y la buena proyección de la economía nacional, pero fundamentalmente, por las amplias expectativas que despertó la firma e inicio de aplicación del TLCAN.

Ante este importante reto y potencial crecimiento, las plantas ensambladoras de vehículos automotores, se han visto obligadas a corregir

rumbos y volver a definir su planeación y estrategias de negocio, con miras al 2004, año en que entrará en vigor al 100% este tratado. De la misma manera y ante la posibilidad de incrementar la comercialización de unidades en el extranjero y también al incremento de la demanda interna de unidades, como producto del aumento esperado en el tráfico de mercancías (materias primas y productos terminados), las plantas armadoras de camiones y tracto camiones, han incrementado su capacidad instalada y su producción, en más de un 100 % para el caso de camiones ligeros y en un 33% para tracto camiones, cifras al cierre del 2001. Con la apertura de fronteras y la correspondiente aplicación del TLCAN, se espera un crecimiento adicional en la utilización del auto transporte de carga, ya que cada día son más las empresas instaladas en nuestro país, que fabrican y comercializan sus productos en el mercado internacional, principalmente con América del Norte.

El gremio de empresarios mexicanos del auto transporte, asociados en la Cámara Nacional del Auto Transporte de Carga (CANACAR), ante esta realidad y la competencia de compañías transportistas de EEUU y Canadá, han adoptado medidas importantes, tales como la utilización de unidades modernas de avanzada tecnología, con mayor potencia y eficiencia, que les permitan abatir sus costos de operación y poder entrar con buenas perspectivas, a la franca competencia con estas empresas de clase mundial. En la actualidad, existen grandes diferencias entre las empresas transportistas de EEUU o Canadá, con respecto a las nacionales. A continuación mencionamos en la Tabla 3 algunos de los aspectos más importantes, tomados al cierre del año 2002.

Es claro que la principal diferencia estriba en la posición económica de México frente a la de nuestros socios comerciales de Norte América, sin embargo, hay mucho por hacer, fundamentalmente con la antigüedad del parque vehicular, ya que ahora se pueden contratar créditos para la compra de unidades nuevas, ya sea para las empresas constituidas como sociedades mercantiles o personas morales, así como para las personas físicas. Es evidente también el número de unidades promedio por compañía transportista, mientras que en México tenemos un promedio de 3.8 unidades, en EEUU tienen un promedio de 41.66, lo cual es indicativo que se trata de empresas bien constituidas y con mejor logística. Lo cual explica que ellos tienen cinco unidades promedio por conductor, en tanto que nosotros tenemos sola una.

Tabla 3. Diferencias en la industria del auto transporte de carga (Fuente: Transporte Siglo XXI con datos de CANACAR, ANPACT, ANTP, SCT y Departamento de transporte de EEUU. 2001).

Concepto	México	EEUU
Tamaño de la flota (unidad)	380 mil	15 millones
Compañías en el sector	100 mil	360 mil
Ventas nuevas por año	20 mil	472 mil
Edad promedio de la flota	15 años	1 – 3 años
Empleos generados (millones)	3.6	9.0
Costo por unidad nueva	1 mdp	900 mil dls.
Numero de conductos	390 mil	3 millones

La Tabla 4, nos muestra cual es la infraestructura del auto transporte de carga en nuestro país. Se puede apreciar que la mayor parte de las unidades, son propiedad de personas físicas, lo que implica que se debe ejercer un mayor control sobre estas empresas a fin de que se regularice su operación y puedan cumplir con las normas establecidas por la SCT.

Por otra parte, es notoria la falta de terminales centrales de carga, en relación con el número de empresas transportistas. Es necesario que el gobierno federal, tome las medidas necesarias a fin de que se pueda contar con la infraestructura necesaria y adecuada, que de soporte a la operación y necesidades de estas empresas, bajo las nuevas condiciones que se esperan como producto del TLCAN.

Situación actual

La industria automotriz mexicana, ha sufrido cambios muy importantes, a los cuales evidentemente no estábamos acostumbrados, lo que también ha motivado cambios muy importantes en la forma de pensar y actuar de los empresarios en general y fundamentalmente de este sector que siempre ha sido un importante sustento de la economía de nuestro país (Tabla 5).

Tabla 4. Empresas e infraestructura conexas al auto transporte de carga.

	Centrales de carga	Carga general	Carga especializada	Total
Personas morales		5,669	2,211	7,880
Personas físicas		75,223		75,223

Centrales de carga	23			23
Total	23	80,892	2,211	83,126

Fuente: Dirección General del Auto Transporte Federal, Informe anual 2001, SCT.

Tabla 5. Producción de vehículos pesados por empresa.

EMPRESA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
CHRYSLER	225	378	392	212				
DINA AUTOBUSES	152	317	503	511	480			
DINA CAMIONES	1774	2741	4205	3596	1973	1799	55	
FORD	541	434	1413	8046	13799	10099	6890	6684
GENERAL MOTORS	416	1078	1415	1512	3495	1884	2006	2392
KENWORTH	461	2635	5556	6983	7233	7326	5355	6940
MCI						438	483	544
MERCEDES BENZ	1203	1965	6409	9783	21932	12875	10591	14901
MEXICANA DE AUTOB.	86	248	477	959	1291			
NAVISTAR / INTERNAT			2260	4326	6418	9311	10393	15203
OSHMEX		51	10	282	753			
SCANIA	142	80	223	233	336	333	475	429
VICTOR PATRON			5					
VOLVO TRUCKS	35	60	327	488		1759		
VOLVO BUS							1778	1103
OTROS	77	71	65	138	130	217	175	145
TOTAL	5163	10017	23532	37540	57087	46041	38201	48341

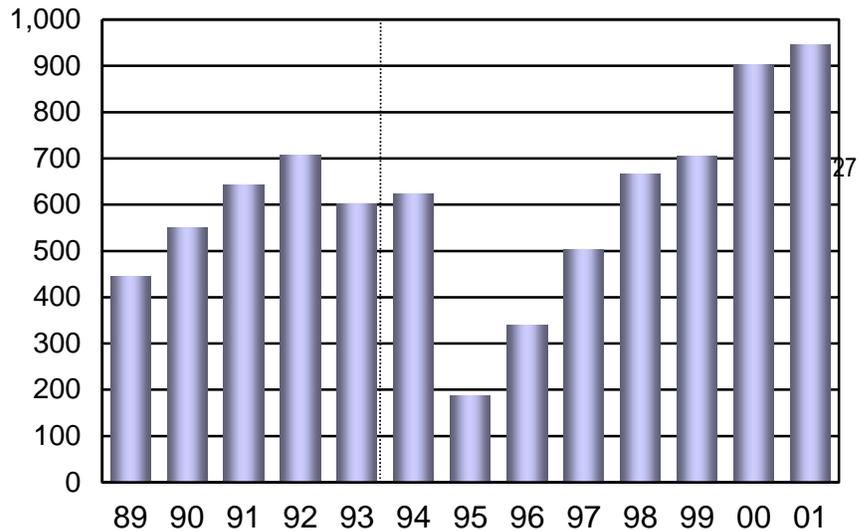
Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tracto camiones, A. C.

Varias compañías de clase mundial, fabricantes de autos y camiones desde los de menor capacidad de carga (3½ toneladas), hasta los grandes tacto camiones, con motores más potentes y cada vez con mayor tecnología, se han venido a establecer a México, instalando sus plantas armadoras o en su caso, importantes representaciones comerciales, considerando los retos y oportunidades que brindará el TLCAN. Son empresas y empresarios acostumbrados a la competencia internacional, por lo que sus inversiones están sustentadas en la aplicación de tecnología de punta, con altos estándares de fabricación, que les permite lanzar al mercado unidades más avanzadas y líderes en el mercado mundial de acuerdo a los segmentos que a cada una de estas, les interesa cubrir.

Tabla 6. Efectos de la apertura comercial y firma del TLCAN.

	1993	2002
	PRE – TLCAN	TLCAN
Marcas:		
- Automóviles	5	16
- Camiones ligeros	5	10
- Camiones pesados	5	7
- Tracto camiones	4	6
- Autobuses	4	5
Versiones de unidades	192	857

Fuente: Asociación de distribuidores General Motors, Convención anual,



(miles de unidades)

Fig. 2. Fuente: Asociación de distribuidores General Motors, Convención anual, Mayo 2002, San Diego, Cal., EEUU.

La Tabla 6 nos muestra, cual es la situación actual respecto al número de compañías que se han instalado hasta Junio del 2002, comparado con el número existente en 1993, después de la firma y antes de la puesta en marcha del TLCAN.

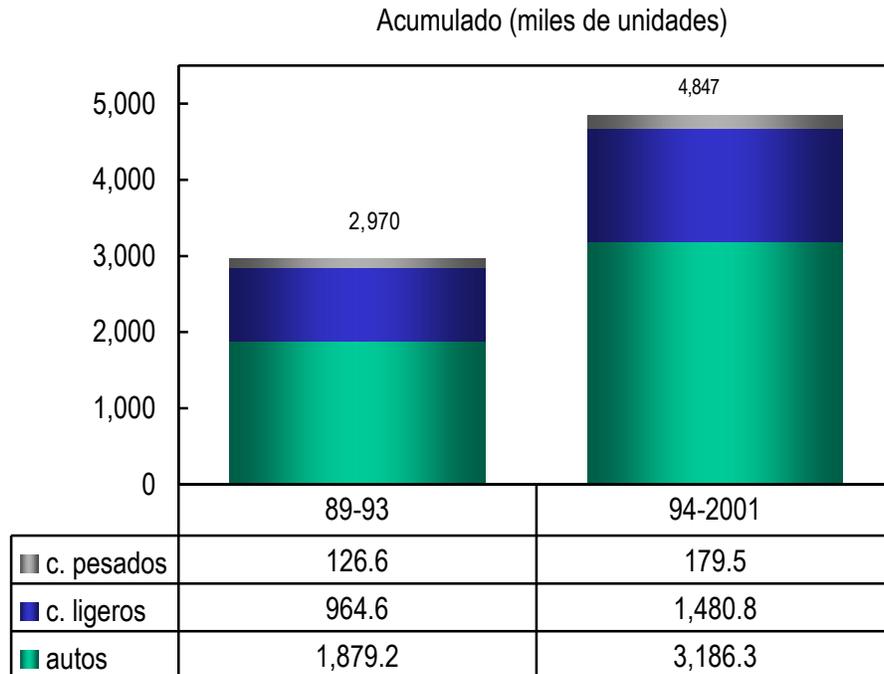
De la misma manera, nos muestra el número de versiones de unidades de todos tipos y podemos apreciar como estas han aumentado en más del 300%. Esto quiere decir que se particulariza y se atiende cada vez con mayor cuidado, cada segmento del mercado. Las compañías productoras de camiones ligeros, medianos y tracto camiones, también se han incrementado 100%, 40% y 50% respectivamente, enfocando su atención en la venta de unidades al mercado de América del Norte, sin duda alguna, el segundo más grande del mundo. Este incremento, además de contribuir a la generación de empleos y ocupación de mano de obra calificada, deberá incrementar su participación al PIB de nuestro país.

No se debe descuidar el aspecto del servicio de movimiento y traslado de carga, que si bien se ha visto incrementado en forma sustancial en nuestro país, existe un área de oportunidad muy grande, al competir con los empresarios del ramo, de nuestros socios comerciales. Para lograr competir con ellos, será necesario incrementar la eficiencia de operación de las empresas nacionales, pero sobre todo, cumplir con las normas establecidas, que permiten el internamiento y circulación de unidades de transporte, tanto en los EEUU, como Canadá.

Estas normas, se refieren a las características de las unidades, principalmente las que utilizan el Diesel como combustible, al peso y dimensiones

de las mismas, capacidad y límites de carga, tipos de carga y su correspondiente equipo especializado y en forma muy importante, las normas existentes sobre contaminación ambiental. En la medida en que los empresarios nacionales del auto transporte de carga, se preocupen por atender estas importantes normas, sus posibilidades de éxito serán mayores. Las estadísticas que maneja la SCT en este sentido, señalan que falta mucho por hacer y para el efecto, el gobierno por el conducto de esta secretaría, ya está tomando las medidas tendientes a corregir estas fallas, mediante la revisión de unidades e infraccionando a las empresas que no cumplan con las normas nacionales. De esta manera, se espera que para el 2004 por lo menos el 15% de las unidades que conforman el parque vehicular nacional, estén en condiciones de satisfacer todos los requerimientos que entrañan las normas de tránsito federal de nuestros dos socios comerciales del norte y estén autorizadas a circular por sus respectivos territorios.

Fig. 3. Fuente: Asociación de distribuidores General Motors, Convención anual, Mayo 2002, SD, CA, USA.



Acciones del gobierno

El gobierno por su parte, está contribuyendo en forma importante, incrementando la infraestructura carretera (Tabla 7), mejorando las ya existentes para que proporcionen mayor confianza y seguridad en la operación de unidades, de tal manera que se pueda correr a mayores velocidades dentro de los límites permitidos, con menores consumos de combustible y disminuyendo los gastos de mantenimiento de las mismas.

Tabla 7. Longitud y características de la red de carreteras en kilómetros (Fuente: Dirección General de Evaluación y Subsecretaría de Infraestructura, SCT).

Año	Brechas Mejoradas	Terrecerías	Revestidas	Pavimentadas			Total
				Dos carriles	Cuatro o más carriles	Total	
1991	33 120	3 301	119 610	79 229	6 702	85 931	241 962
1992	33 120	3 058	120 245	79 826	7 607	87 433	243 856
1993	33 120	3 026	120 666	80 416	7 955	88 371	245 183
1994	50 536	9 751	150 437	85 605	8 263	93 868	304 592
1995	50 602	9 786	150 100	87 467	8 449	95 916	306 404
1996	50 432	9 778	151 664	89 805	8 912	98 717	310 591
1997	51 231	11 787	148 336	92 955	9 295	102 250	313 604
1998	52 416	11 812	151 541	94 589	9 434	104 023	319 792
1999	52 992	22 547	145 907	98 031	10 055	108 086	329 532
2000	60 557	19 588	145 279	98 241 ^{1/}	10 247 ^{1/}	108 488	333 912
2001	64 736	17 337	147 474	100 562	10 348	110 910	340 457

^{1/}: Cifras modificadas.

Estableciendo una mejor vigilancia, para que se respeten y cumplan las normas y disposiciones generales existentes, emitidas por la SCT a través de la Dirección General del Auto Transporte Federal y sancionando severamente a quien no las cumpla. Sin embargo, falta todavía mucho por hacer, fundamentalmente en lo que respecta a la instalación de mas y mejores centrales de carga, como lo tienen en otros países, para optimizar el transporte de mercancías. Se debe tener especial cuidado y supervisar a todos los talleres de servicio de unidades, para que tengan personal capacitado y las reparaciones de las unidades, aseguren su correcto funcionamiento y operación.

En el PROSEC 2001-2006, se contemplan metas que son alcanzables y que seguramente beneficiaran en gran medida al sistema de Auto Transporte de Carga, al Auto Transporte Federal y en general a la Industria Automotriz de nuestro país en los próximos años.

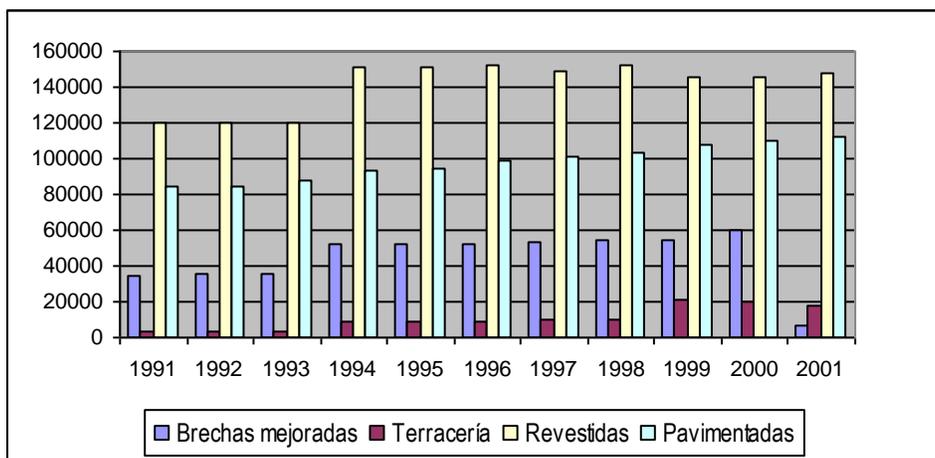


Fig. 4. Longitud de red de carreteras (Fuente: Dirección General de Evaluación y Subsecretaría de Infraestructura).

En este año, se está poniendo en marcha el “programa de chatarrización”, con el que se pretende estimular a los empresarios del auto transporte, para que renueven sus unidades y de esta manera, sus empresas puedan entrar en franca competencia con las empresas norteamericanas, mediante la compra de sus unidades chatarra e incentivar la adquisición de unidades nuevas, vía descuentos de compra y el otorgamiento de financiamiento con tasas de interés más bajas.

Conclusiones

De acuerdo a las estadísticas y de seguir conservando el mismo entorno y los escenarios correspondientes, podemos considerar que el auto transporte de carga en México, se encuentra históricamente en lo que es tal vez, el mejor momento para su desarrollo y consolidación internacional. Conforme a la información obtenida, podemos considerar que la tendencia de crecimiento en

este sector, no solo se sostendrá al menos en los próximos cinco años, sino que se verá incrementada, como ya ha sucedido desde que inició la aplicación del TLCAN, en enero del 2004.

Definitivamente, la fabricación de automóviles de uso particular y unidades para transportar carga, seguirá representando una parte fundamental de la economía de nuestro país. Las plantas productoras de unidades, empresarios del auto transporte y gobierno federal, en forma conjunta, deberán tomar las medidas necesarias que aseguren la rentabilidad de sus respectivas empresas a largo plazo y de esta manera puedan aprovechar la oportunidad de obtener un crecimiento sostenido y superar las expectativas que actualmente tienen.

Hoy en día, se tiene una mayor demanda de movimiento de carga dentro de nuestro territorio, con la distribución correspondiente al comercio interno e importación de mercancías, también hacia el territorio de nuestros socios comerciales de América del Norte, debido al incremento en las exportaciones de México a EEUU y Canadá. Sin embargo, las empresas del auto transporte de estos dos países (principalmente de EEUU), han establecido presión en sus respectivos gobiernos para que se limite la entrada de camiones y tractocamiones procedentes de nuestro país a sus territorios, problema que parece que se está solventando a partir del pasado mes de julio de este 2004.

Por su parte, México deberá establecer reglas claras y requisitos que deben cumplir las empresas extranjeras del auto transporte de carga, que deseen venir y establecerse en nuestro país para competir con las nacionales. De esta manera, tratar de proteger la operación y permanencia de las empresas nacionales del ramo.

Referencias

- Asociación Nacional de Productores de Autobuses. 2001. Camiones y Tracto Camiones.
- Gobierno Federal. 2006. Plan Nacional de Desarrollo.
- INEGI. 2002. La Industria Automotriz en México.
- OMC. 2001. Reporte anual.
- SCT. 2006. Programa sectorial de Comunicaciones y Transportes.
- SCT. 2002. Programa de Trabajo.
- UNCTAD. 2001. Base de datos IED / ETN.