



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLÁN

LICENCIATURA EN ADMINISTRACIÓN

**OBTENCIÓN DE FINANCIAMIENTO PARA COMPRA DE
EQUIPO DE TRANSPORTE DE UNA PERSONA FÍSICA
DEDICADA AL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO
FEDERAL DE CARGA.**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN
P R E S E N T A:
F E L I P E O R T Í Z M O R A L E S**

ASESOR: L.C. ROLANDO SÁNCHEZ PELAÉZ

CUAUTITLÁN IZCALLÍ, ESTADO DE MÉXICO. OCTUBRE DE 2009



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLÁN
UNIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
DEPARTAMENTO DE EXÁMENES PROFESIONALES

DEPARTAMENTO DE
EXÁMENES PROFESIONALES

ASUNTO: VOTO APROBATORIO



DEPARTAMENTO DE
EXÁMENES PROFESIONALES

DRA. SUEMI RODRÍGUEZ ROMO
DIRECTOR DE LA FES CUAUTITLÁN
PRESENTE

ATN: L. A. ARACELI HERRERA HERNÁNDEZ
Jefe del Departamento de Exámenes
Profesionales de la FES Cuautitlán

Con base en el art. 28 del Reglamento General de Exámenes, nos permitimos
comunicar a usted que revisamos la Tesis:

Obtención de Financiamiento para compra de Equipo de Transporte de una
Persona Física dedicada al Autotransporte Público Federal de Carga.

que presenta el pasante: Felipe Ortiz Morales
con número de cuenta: 40201544-6 para obtener el título de:
Licenciado en Administración

Considerando que dicho trabajo reúne los requisitos necesarios para ser discutido en
el EXAMEN PROFESIONAL correspondiente, otorgamos nuestro VOTO APROBATORIO.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU"

Cuautitlán Izcalli, Méx. a 20 de Octubre de 2009

PRESIDENTE	<u>L.C. Rolando Sánchez Peñáz</u>	
VOCAL	<u>M.A. Dolores Gatiérrez Flores</u>	
SECRETARIO	<u>M.A. Antonio Rangel Pineda</u>	
PRIMER SUPLENTE	<u>M.A. O. Kochiti Muñoz García</u>	
SEGUNDO SUPLENTE	<u>L.C. Aldo Viquezas García</u>	

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de la siguiente obra:

NOMBRE: FELIPE ORTIZ MORALES

FECHA: 05 - NOV - 09

FIRMA: 

DEDICATORIAS

A DIOS

Por guiarme y mantenerme en cada paso que doy en el difícil pero fascinante camino de la vida.

A MI HIJO

Por darme la dicha de ser Papá y ser mi fuente de superación ante la vida. **LUIS FELIPE.**

A MI ESPOSA

Por haberme ayudado en la elaboración de mi tesis, por todo su amor y por todos sus consejos aportados. Te amo **ANA.**

A MI MAMÁ

Por darme junto con Dios la vida y brindarme en todo momento su incondicional apoyo y comprensión, por procurar siempre el bien para nosotros. **RAQUEL MORALES.**

A MI PAPÁ

Por haber compartido conmigo largos trayectos de enseñanza, por todas sus desveladas insignias del esfuerzo procurado por siempre darnos lo mejor. **JESÚS ORTÍZ.**

A MIS HERMANOS

Por haber compartido juntos inolvidables momentos de alegría y satisfacción, por todo su cariño y compañía brindados durante todos estos años de vida juntos. Gracias. **MIRIAM, PAOLA Y FRANCISCO.**

AGRADECIMIENTOS

A LA UNAM

La máxima casa de estudios, por permitirme cursar una carrera profesional dentro de sus grandiosas instalaciones. **FES CUAUTTLÁN C-4**

A LOS PROFESORES

Por haber contribuido en mi formación académica y por todos esos conocimientos transmitidos y esos sabios consejos otorgados. **PROFESORES DE CIENCIAS SOCIALES Y ADMIVAS.**

A MI ASESOR

Por haber aceptado dirigir este trabajo, por todos sus consejos y por sus valiosas observaciones hechas a este trabajo. **PROFESOR ROLANDO SÁNCHEZ PELÁEZ**

A LOS REVISORES

Por haberse tomado el tiempo de leer con detenimiento el presente trabajo y dar sus observaciones finales para su culminación. **PROFRA. DOLORES GUTIERREZ, PROFR. ANTONIO RANGEL, PORFRA. XOCHITL MUÑOZ Y PROFR. ALDO VIGUERAS.**

ÍNDICE

	Pag.
INTRODUCCIÓN.	10

CAPÍTULO 1.

ANTECEDENTES Y PANORAMA ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE CARGA.

1.1.- Antecedentes del transporte de carga.	11
1.2.- El autotransporte de carga en México y el TLCAN.	18
1.3.- Oferentes del servicio de Autotransporte Público Federal de Carga.	32
1.3.1.- Medianas y Grandes Empresas.	32
1.3.2.- Personas físicas.	33
1.4.- Condiciones actuales en las que operan las personas físicas dedicadas al servicio del Autotransporte Público Federal de Carga.	35
1.5.- La renovación de equipo de transporte como una opción de competitividad para éste sector.	35

CAPÍTULO 2.

ORGANISMOS Y LEGISLACIÓN QUE REGULAN EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE CARGA EN MÉXICO.

2.1.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).	43
--	----



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

2.1.1.- Subsecretaría de Transporte.	48
2.1.1.1.- Dirección General de Autotransporte Federal. (DGAF).	50
2.1.2.- Subsecretaría de Infraestructura.	53
2.1.2.1.- Instituto Mexicano del Transporte.	55
2.1.3.- Subsecretaría de Comunicaciones.	57
2.2.- Cámara Nacional de Autotransporte de Carga CANACAR.	59
2.3.- Legislación y Reglamentación.	62
2.3.1.- Ley de Inversión Extranjera.	62
2.3.2.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	65
2.3.3.- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.	66
2.3.4.- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.	66
2.3.5.- Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos de Jurisdicción Federal.	66
2.3.6.- Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.	67

CAPÍTULO 3.

FINANCIAMIENTO.

3.1- ¿Qué es el financiamiento?	68
3.1.1.- Decisiones de financiamiento.	71
3.1.1.1.- Costo de capital o costo de financiamiento.	71
3.1.2.- Esquemas de amortización o métodos de reembolso de pasivos.	72
3.1.3.- Coberturas para reducir el riesgo de endeudamiento.	74
3.1.4.- Elementos a considerar para la toma de decisiones de Financiamiento.	76
3.2.- Principales otorgadores de financiamiento.	76
3.2.1.- Financiamiento a través del sistema de la Banca Comercial.	77
3.2.2.- Financiamiento a través del Mercado de Valores.	78
3.2.3.- Financiamiento a través de otros intermediarios no bancarios.	80
3.3.- Clasificación de las fuentes de financiamiento.	82
3.3.1.- Fuentes de financiamiento a corto plazo.	83
3.3.1.1.- Préstamos, créditos, descuentos, factoraje y papel comercial.	85
3.3.1.2.- Endeudamiento en el extranjero.	94

3.3.1.3.- Financiamiento de los saldos o financiamiento por medio de cuentas por cobrar.	94
3.3.1.4.- Financiamiento del inventario o contra el inventario.	98
3.3.2.- Fuentes de financiamiento a largo plazo.	98
3.3.2.1.- Acciones, bonos, obligaciones y valores corporativos.	100
3.3.2.2.- Créditos Refaccionario y de Habilitación o Avío.	103
3.3.2.3.- Arrendamiento Puro y Financiero.	107
3.3.2.4.- Subvenciones y nuevas formas de financiación empresarial.	110

CAPÍTULO 4.

FUENTES Y PROGRAMAS DE FINANCIAMIENTO EXISTENTES PARA LA COMPRA DE EQUIPO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

4.1.- Financiamientos otorgados por las financieras de los diferentes grupos comerciales de camiones y tractocamiones de carga.	113
4.2.- Financiamientos otorgados por bancos comerciales.	134

4.3.- Financiamientos otorgados por bancos de desarrollo.	143
--	-----

CAPÍTULO 5.

CASO PRÁCTICO: OBTENCIÓN DE FINANCIAMIENTO PARA COMPRA DE EQUIPO DE TRANSPORTE.

5.1.- Antecedentes del negocio.	148
5.2.- Diagnóstico.	148
5.3.- Selección de la fuente de financiamiento.	149
5.4.- Tramitación y obtención del financiamiento.	150
CONCLUSIONES.	170
BIBLIOGRAFÍA.	172

INTRODUCCIÓN

El desconocimiento de los financiamientos para renovación o sustitución de equipo de transporte a los que puedan ser sujetos las personas físicas, así como las ventajas competitivas que conlleva el renovar una unidad o flotilla de transporte ha provocado la incompetencia y el desplazamiento del mercado de estos empresarios.

Lamentablemente en nuestro país contamos con una gran deficiencia en cuanto a la renovación del parque vehicular de transporte de carga, el precio que estamos pagando por ello es la crisis ambiental provocada por la contaminación y la deficiencia e incompetencia de las personas físicas con esta actividad. Las grandes compañías de éste sector conocen las ventajas de contar con equipo de transporte moderno, además se les facilita la obtención de un financiamiento para la renovación de su flotilla por la capacidad de pago con la que cuentan, por lo cual, ganan la preferencia de los clientes.

Son diversas las fuentes de financiamiento que han surgido en los últimos años encaminadas a éste sector, lo cual ha facilitado el que medianas y grandes empresas obtengan financiamiento, no así para las personas físicas que debido a su volumen de ventas, a la carencia de bienes susceptibles de garantía y a su poco historial crediticio son limitadas las fuentes a las que tienen acceso. Los pequeños transportistas deben elegir la fuente más conveniente acorde a sus necesidades para lograr la liquidación del mismo.

La amplia oferta existente de éste servicio obliga a todos los integrantes de éste sector a volverse altamente eficientes y productivos, preservando y atrayendo así a clientes reales y potenciales respectivamente. Por ello, es indispensable promover las fuentes y programas de financiamiento existentes para ampliar o renovar equipo de transporte, así como las ventajas que ello conlleva, lo cual los volverá altamente competitivos al abatir sus costos de operación.

Esperando que la presente investigación sirva de consulta y guía a personas físicas que brinden el servicio de autotransporte público federal de carga para que éstos sepan elegir la mejor opción de financiamiento y conozcan las ventajas competitivas que obtienen al adquirir equipo nuevo y moderno de transporte.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

CAPÍTULO 1.

ANTECEDENTES Y PANORAMA ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE CARGA.

1.1.- Antecedentes del transporte de carga.

El transporte de carga surge por la necesidad del hombre de trasladar objetos y alimentos de un lugar a otro. El hombre primitivo se movía lentamente por la faz de la tierra, tan sólo a la velocidad que le permitían sus piernas. Por la necesidad de trasladar objetos y/o personas de una manera más fácil, rápida y cómoda se da la aparición de la rueda hace aproximadamente 4,000 años en Asia (atribuida a la cultura Sumeria) y es así como comienza el desarrollo del transporte y la maquinaria moderna.

En el México prehispánico el uso de canales para el transporte fue de gran importancia, tanto, que para satisfacer las necesidades del intenso tráfico había rutas lacustres, fluviales y costeras que iban de un lugar a otro. En relación al transporte, el México prehispánico no conocía el uso de la rueda, por tanto el transporte que no se hacía por agua se hacía a través de cargadores humanos llamados tlamama o tlamemes. El principal camino de los mexicas era Tenochtitlán-Texcoco-Teotihuacan-Tollancingo y a través de él llegaban con puntualidad los tributos impuestos a los pueblos sojuzgados y mantenía informado al Emperador de lo que sucedía en sus dominios.

Aconteció la conquista del pueblo mexicano por los españoles, en 1522, Hernán Cortés ordenó la construcción del camino de Tenochtitlán a Veracruz que lo iba a comunicar con Europa; este camino fue el primero en transformarse en carretera ya que transitaban las primeras carretas tiradas por bueyes. Por esta vía llegaron de España la cultura, el gobierno, los misioneros, la imprenta y una gran variedad de productos. Según informes de oficiales reales, en 1532 se descubrieron las primeras minas. Por el auge minero, se abrieron y colonizaron nuevas regiones y se tuvo que integrar una red vial (compuesta por caminos y brechas) con el



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

propósito de transportar la producción extraída de las minas.¹

El movimiento insurgente de México fue una época de constante lucha, los caminos y transportes heredados de la Colonia sirvieron para que los ejércitos de ambos bandos transportaran víveres y material de combate. A consecuencia de la guerra, durante este período no fue posible ocuparse de atender tales vías de tránsito, cuya condición fue empeorando conforme pasaba el tiempo. Terminado este acontecimiento el comercio quedó paralizado por la destrucción de los caminos, especialmente los que correspondían a la región central del territorio mexicano.

En los 34 años del porfiriato se construyeron en México más de 19 mil kilómetros de vías férreas; el país quedó comunicado por la red telegráfica; se realizaron inversiones de capital extranjero y se impulsó la industria nacional.

En 1910 se inició la Revolución Mexicana. Las batallas se libraban principalmente en torno a los centros ferroviarios de mayor importancia, ya que el dominio del único sistema de comunicación decidía la suerte de las contiendas, provocando una gran tensión en el sistema ferroviario nacional.

El saldo de la lucha armada fue desastroso para los ferrocarriles, ya que todo el sistema sufrió las consecuencias de los combates y a fines de 1917 una gran cantidad de carros de carga, vagones para pasajeros y locomotoras quedaban inservibles; las vías en largos tramos se hallaban muy deterioradas resultando riesgoso el tránsito en ellas.

Consolidada la Revolución a partir del primer gobierno preconstitucional de Don Venustiano Carranza, en 1914, la conciencia caminera se hizo presente, pero las difíciles condiciones por las que atravesaba el país no permitían la puesta en marcha de una política encauzada a mejorar y extender los caminos. Durante los siguientes gobiernos revolucionarios, hasta el de Álvaro Obregón, se palpa un

¹ COSÍO Villegas, Daniel. HISTORIA GENERAL DE MÉXICO. Editorial Colegio de México. México 1981. P. 156.

impulso real a la labor caminera, ya que el gobierno adquirió maquinaria especial para la construcción de carreteras.²

El momento en que el gobierno del General Plutarco Elías Calles creó la Comisión Nacional de Caminos, en 1925, significó el punto de partida de la gran obra caminera con que contamos hoy día. Pocos meses después de iniciar su gestión, el Presidente obtuvo recursos para comenzar la tarea y encargó a la nueva institución, la administración y aplicación de estos fondos. Los técnicos de la Comisión empezaron a efectuar las tareas encomendadas por el presidente Calles. Desconocían los problemas a que se enfrentarían, en virtud de que no contaban con la experiencia necesaria para la construcción de carreteras. De esta manera, se obligaban a resolverlos sobre la marcha, con el agravante de que los recursos con que contaban eran insuficientes. Esto motivó que la Comisión contratara a una empresa extranjera para construir los primeros caminos de México a Pachuca y de México a Puebla, convenios que fueron rescindidos en 1926. A partir de esta fecha, la responsabilidad de la construcción ha sido íntegramente encomendada a técnicos mexicanos. Primero se pugó por comunicar a la capital mexicana con las ciudades, puertos y aduanas más importantes del país.

Cuando se iniciaba la rehabilitación de los primeros caminos para automóvil, el país tenía 15 millones de habitantes. La producción era incipiente en general y los transportes se fueron desarrollando paralelamente a las vías de comunicación. Por lo que respecta a la evolución de los transportes carreteros, gracias a la construcción de los caminos que se consideraron en esa época como los más importantes, se comunicaron tres áreas: La ciudad de México con las de Pachuca, Puebla, Toluca y Acapulco; la de Mérida con el Puerto de Progreso y Valladolid, y la de Monterrey con Nuevo Laredo.

² GARCÍADIEGO Dantán, Javier. CULTURA Y POLÍTICA EN EL MÉXICO POSREVOLUCIONARIO. Editorial Instituto de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. México 2006. P. 42

Es entre 1925 y 1930, cuando se realizaron los primeros mil 420 kilómetros de carretera que unían a la ciudad de México con las de Pachuca, Puebla, Toluca y Acapulco y la de Monterrey con Nuevo Laredo. En la siguiente década se agregaron a la red ocho mil 500 kilómetros, con lo cual quedaba comunicado el nueve por ciento del área de la República por el automóvil y el camión. En esos años se utilizaron los primeros autobuses para 20 pasajeros y se iniciaron los servicios regulares de México a Pachuca, de México a Texcoco y de México a Toluca. Posteriormente se realizaron varias fusiones de compañías pequeñas de carga y pasajeros, lo que propició la modernización de las unidades vehiculares, ahora con mayor capacidad y seguridad.

Tocó al gobierno del General Lázaro Cárdenas, la terminación en 1935 de la carretera de México a Nuevo Laredo, reto para la capacidad creadora del mexicano, ya que, dada su longitud, destacó como una de las grandes obras de la ingeniería mexicana de aquella época.³

Cuando se terminó de unir por medio de la red de carreteras la capital de la República con las de los estados, ciudades fronterizas y puertos principales, ante el empuje de las fuerzas económicas y sociales, el crecimiento demográfico y la expansión de la industria automotriz, las carreteras se saturaron, motivando que el Gobierno Federal construyera nuevos caminos los cuales para su operación se entregaron a una sociedad anónima de participación estatal mediante la percepción de cuotas para amortizar la inversión, siendo objeto de ello los siguientes tramos: en 1952 México-Cuernavaca y Amacuzac-Iguala, en 1954 Cuernavaca-Amacuzac y en 1958 México-Palmillas.

Las carreteras de altas especificaciones que operan en la República Mexicana fueron proyectadas para mejorar los índices de seguridad, de velocidad y economía. Este tipo de carreteras forman un capítulo sobresaliente dentro de la construcción vial, ya que son de primera importancia para la vida nacional, por lo

³ DURÁN, Leonel. IDEARIO POLÍTICO / LAZARO CARDENAS. EDICIONES ERA. México 1972. P. 205

que en su construcción se aplican especificaciones especiales de proyecto y control de calidad, que se traducen en rutas de máxima fluidez y seguridad para el tránsito de vehículos.⁴

Ya en la época posrevolucionaria surgen las primeras organizaciones gremiales del autotransporte las cuales fueron evolucionando paulatinamente⁵. Los acontecimientos más importantes del autotransporte son los siguientes:

1914.- Se crea el Sindicato de Chóferes del DF integrado a la Casa Del Obrero Mundial. Dicho sindicato pertenecía al Sindicato de Chóferes Capitalinos.

1926.- Se constituyó también el Banco Nacional de Transportes, primera institución de servicios financieros especializada en el sector.

1930 Noviembre.- La organización de los transportistas da un salto cualitativo, surgiendo la primera organización que agrupa a los transportistas de los diferentes modos de transporte: aéreo, marítimo, ferroviario y carretero, en la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana, siendo el primer órgano de consulta del gobierno federal en todos los asuntos relacionados con este estratégico sector.

1936.- La organización de los transportistas y la alianza Influidos por la política nacionalista del presidente Lázaro Cárdenas del Río desarrollan la 1ª Convención Nacional de Autotransporte en la que participan más de mil 200 delegados de toda la República en representación de 160 organizaciones de transportistas del país. Como resultado, establecen el compromiso de fijar las bases para coadyuvar con el desarrollo nacional, preservando el sector en manos y operado por mexicanos.

⁴ <http://www.e-comunicaciones-y-transportes.gob.mx>

⁵ GARCÍADIEGO Dantan, Javier. CULTURA Y POLÍTICA EN EL MÉXICO POSREVOLUCIONARIO. Editorial Instituto de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. México 2006.

1945.- Los transportistas de carga constituyen su primera organización al formar la Liga Nacional del Transporte y logran importantes convenios con el ferrocarril, sentando las bases de lo que posteriormente sería el transporte multimodal.

1948 / 30 de noviembre.- Se realiza la II Convención de Autotransportes, con la participación de mil 500 delegados, representantes de 263 organizaciones de toda la República, cuya fortaleza se reflejó en la obtención del primer Programa de Equipamiento para el sector, en el que las plantas ensambladoras otorgaron precios preferenciales a los transportistas. El programa fue operado por la sociedad cooperativa de compras en común denominada Provedora de la Industria Automotriz SCL.

1954.- Desaparece la Liga Nacional del Transporte y sus integrantes constituyen la "sección autotransporte" dentro de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, decisión que contribuye al fortalecimiento de la organización empresarial.

1955.- Los autotransportistas del servicio foráneo de pasajeros, se agruparon en la Alianza de Camioneros de la República Mexicana,

1964.- 70 empresas de carga regular se separan de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, y constituyen la agrupación Concesionarios de Carga del Servicio Público Federal.

1972.- En virtud de que los intentos por regular el transporte por medio de concesiones no había dado el resultado esperado, sobre todo por la interposición de amparos, se determinó llevar a cabo la regularización del autotransporte constituyendo sociedades anónimas. Con ello se introdujo la estructura empresarial del autotransporte de carga.

Asimismo, la necesidad de fortalecer la representación del sector para interponer un frente común a la política estatal, dio como resultado su reagrupamiento en la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

1974 / 5 de Marzo.- La Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, atendiendo a su carácter de órgano de consulta del gobierno federal, formula en

coordinación con las autoridades federales el primer Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982.

1988.- Se inicia un nuevo sexenio presidencial y con él la inserción de nuestro país a la era de la globalización. Con el gobierno de Carlos Salinas de Gortari se echa a andar la maquinaria del Estado para desregular y liberalizar todas las actividades productivas; desincorporar empresas del Estado que durante muchos años se consideraron estratégicas y transformar radicalmente las estructuras de las organizaciones corporativas. Uno de los primeros sectores que se involucró en este proceso fue el autotransporte.

1989 / 8 de Junio.- En una Asamblea General Extraordinaria, los autotransportistas del sector de carga regular, acuerdan, entre otras, emprender las acciones necesarias para la formación de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga y concertar con las autoridades correspondientes el Programa para la Modernización del Autotransporte de Carga.

1989 / 6 de Julio.- Se suscribe el Convenio de Concertación de Acciones para la Modernización Integral del Autotransporte Federal de Carga entre el Gobierno Federal (Presidente de la República y los Secretarios de Comunicaciones y Transporte; y Comercio y fomento Industrial) y la CANACAR.

1989 / 25 de Septiembre.- Concluye el proceso de creación de CANACAR, que obtiene su registro ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

1989 / 29 de septiembre.- Se publica en el Diario Oficial de la Federación la autorización de registro de la CANACAR ante la SCFI, iniciando así la disolución de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

1989 / 23 de Octubre.- Se publica la liquidación de la Cámara Nacional del Transportes y Comunicaciones.

Con la desregulación desapareció la obligatoriedad de pertenecer a las centrales de carga; desapareció también la estructura de servicios regulares por ruta y el especializado por producto; la obligatoriedad de las tarifas, para que a partir de entonces éstas se fijen libremente por la oferta y la demanda; se abrogaron los

Comités Estatales o Regionales y los Comités Técnicos de Autotransporte Federal que desde 1977 concedían los permisos para prestar el servicio y se regularizaron los que trabajaban sin concesiones ni permisos, así, los transportistas pasaron de ser concesionarios a permisionarios.⁶

1.2.- El autotransporte de carga en México y el TLCAN.

En 1983, México firmó una carta de intención con el Fondo Monetario Internacional (FMI), en la que se comprometía a llevar a cabo una revisión de los sistemas de protección arancelaria y a iniciar los procesos de apertura comercial. Fue así que en 1986 se firmó el Protocolo de Adhesión al entonces Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), hoy Organización Mundial de Comercio (OMC).

Después de llevar a cabo un amplio proceso de desregulación y simplificación administrativa en todas las áreas de la economía mexicana, el 17 de diciembre de 1992 México firma el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá (TLCAN), el cual entró en vigor el 1 de Enero de 1994.⁷

No obstante, antes de su apertura, el autotransporte de carga fue uno de los sectores que sufrió una fuerte reestructuración, misma que inició con un proceso de desregulación que buscó hacerlo más eficiente y productivo mediante medidas como: desaparición de las centrales de carga y comités de ruta; la fijación del precio de la tarifa con base a las leyes de la oferta y la demanda; la liberación de la competencia entre las empresas transportistas, la sustitución del régimen de concesiones por el de permisos, entre otras.

El TLCAN representó un primer paso hacia la creación de una zona de Libre Comercio en el Hemisferio Occidental, como un estímulo para la creación de

⁶ <http://www.canacar.com.mx>

⁷ CASARES, Enrique R. y SOBRAZO, Horacio. DIEZ AÑOS DEL TLCAN. Editorial Fondo de Cultura Económica. México 2004. P. 8

empleos y para impulsar el crecimiento del comercio, el turismo y el crecimiento económico en los tres países participantes.

El TLCAN ha dado lugar a iniciativas trilaterales muy significativas, incluyendo esfuerzos en ciencia y tecnología (C y T), medio ambiente y transporte como la firma de un "Memorando de Entendimiento sobre Cooperación en Ciencia y Tecnología en el Campo del Transporte" el 30 de mayo de 1995 por el Ministro Canadiense de Transporte, el Secretario de Comunicaciones y Transportes de México y el Secretario de Transporte de los Estados Unidos, cuyo propósito de este fue mejorar las habilidades científicas y tecnológicas de los tres países en relación con el transporte, para resolver problemas comunes de transporte y mejorar la seguridad y utilidad de sus sistemas de transporte. Se estableció que esto se lograría a través de medidas tales como la colaboración en el desarrollo y difusión de nuevas tecnologías de transporte, el intercambio de expertos e información, la realización conjunta de simposios y seminarios y el desarrollo conjunto de estudios e investigación. También compromete a cada nación a impulsar el establecimiento de contactos y la cooperación con otros organismos gubernamentales, universidades, centros de investigación, instituciones, organizaciones internacionales, empresas del sector privado y otras organizaciones involucradas en actividades relacionadas con el transporte.⁹

El Memorando de Entendimiento proporcionó un mayor énfasis a las actividades del Subcomité de Normas de Transporte Terrestre del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (SNTT) y del Grupo Trilateral de Asesoría de Transporte (GTAT), en los que funcionarios del transporte de los tres países del TLCAN ya se habían estado reuniendo previamente. El objetivo del SNTT es facilitar el incremento del transporte de carga y pasajeros entre los países del TLCAN a través del desarrollo y la implantación de normas compatibles y/o uniformes para los conductores de transporte terrestre, vehículos, carreteras y dispositivos de tránsito; la seguridad del personal operativo de los ferrocarriles y el transporte de materiales peligrosos. Estas áreas específicas están cubiertas por cinco grupos

⁹ CASARES, Enrique R. y SOBRAZO, Horacio. DIEZ AÑOS DEL TLCAN, Editorial Fondo de Cultura Económica. México 2004. P. 44

de trabajo del SNTT, los cuales son:

1. Cumplimiento de las Normas para los Conductores y los Vehículos,
2. Pesos y Dimensiones Vehiculares,
3. Dispositivos de Control de Tránsito para Carreteras,
4. Normas Ferroviarias (se incorporó al Grupo de Trabajo No. 2 del GTAT desde 1995), y
5. Normas para Materiales Peligrosos.

El GTAT fue establecido en junio de 1994 para tratar asuntos especiales que afectan a los movimientos transfronterizos entre los tres países. El enfoque de este grupo es contribuir al logro de esta meta a través del incremento del intercambio de información relacionada con el transporte. El SNTT y el GTAT se reúnen, en conjunto, una vez cada año. El GTAT también incluye cinco grupos de trabajo de funcionarios del transporte de los tres países, los cuales se reúnen tanto como es necesario, para dar seguimiento a actividades en las siguientes áreas específicas:

1. Operaciones y Agilización de Cruces Fronterizos.
2. Aspectos sobre la Economía y Seguridad Ferroviarios (incluye al Grupo de Trabajo No. 4 del SNTT).
3. Intercambio Automatizado de Datos.
4. Ciencia y Tecnología.
5. Políticas Marítimas y Portuarias.

El Grupo de Trabajo No. 4 del GTAT (Ciencia y Tecnología) sostuvo su primera reunión en Vancouver, Canadá el 28 y 29 de junio de 1995. Este Grupo de Trabajo está coordinado por un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, otro de Transporte de Canadá y otro

del Departamento de Transporte de los Estados Unidos. Un punto focal de esta reunión fue una discusión sobre la mejor forma de implementar el Memorando de Entendimiento de marzo de 1995 sobre Cooperación Científica y Tecnológica en el Transporte.

Lo anterior fue con respecto a las reuniones de trabajo que llevan a cabo los 3 gobiernos para poder llevar acuerdos en materia de transporte.

A pesar de todo ello, no se debe perder de vista que el proceso de la transferencia por medio de la frontera sigue siendo un trámite engorroso y que crea retraso, muchas veces implicando la "ruptura de la carga" y la pérdida de tiempo en las operaciones.

Sin embargo, la mayoría de los problemas mencionados, relativos a tiempos y dificultades para cruzar la frontera, no son atribuibles al transporte, sino a las inspecciones aduanales y de seguridad, sobre todo de Estados Unidos.

Si se une lo anterior a la negativa de que el autotransporte mexicano ingrese a los Estados Unidos, el control será más estricto y los tiempos más largos para el ingreso de la carga a ese país.

Existe un vínculo claro entre los costos de transporte y la dinámica de las exportaciones, en particular cuando éstas son bienes materiales de gran volumen. Si bien el comercio de México con Estados Unidos ha registrado una expansión considerable, convendría elevar la eficiencia en el transporte de carga, en la medida en que éste sea el principal modo de transporte utilizado por los exportadores e importadores.⁹

Los esquemas actuales de gran parte de la industria de transporte de carga tienen procesos arcaicos que deben evolucionar, sobre todo en comunicación interna, de control y con el cliente, donde el transportista será la clave para mejorar el

⁹ CASARES, Enrique R. y SOBRAZO, Horacio. DIEZ AÑOS DEL TLCAN. Editorial Fondo de Cultura Económica. México 2004. P. 52

servicio, esto es, ofrecer mayor seguridad a sus clientes, a la carga y al mismo transporte.

Es urgente la renovación del parque vehicular mexicano que es muy antiguo en comparación con el del vecino país del norte. Para ello es de vital importancia que la banca de desarrollo realmente apueste por el sector autotransporte.

Desafortunadamente ese sector, por su naturaleza, en la mayoría de los casos no califica para una línea de crédito, ya que la garantía en prenda del financiamiento es la misma unidad, y ello se refleja en las altas tasas de interés, en contraste con las de Estados Unidos.

Modernizar la flota vehicular implicaría el crecimiento de una oferta de vehículos usados. Esto significa que tal y como sucede en tierras americanas, se requerirá desarrollar un esquema ágil para revender las unidades seminuevas; y lo productores de transporte pesado tendrán que diseñar programas, ya sea de reciclaje o de reventa de unidades usadas.

Cabe señalar que el autotransporte de carga en México ha sido objeto de incumplimientos, sobre lo acordado con la firma del TLCAN, una de éstas faltas ha sido la negación del paso de vehículos motrices mexicanos a territorio estadounidense.

Como podemos apreciar el panorama del autotransporte de carga en nuestro país no tiene aliciente y a ello los más perjudicados son los pequeños transportistas, llámense personas físicas o micro empresarios de este sector. La efímera apertura de la frontera estadounidense a los fraileros mexicanos, el continuo aumento en los precios del diesel y la falta de créditos accesibles para los transportistas esta contribuyendo a la desaparición de muchas empresas de este sector.¹⁰

A continuación damos a conocer diferentes comunicados de prensa emitidos por

¹⁰ <http://cronica.diputados.gob.mx>

la CANACAR y la SCT así como notas de diversos periódicos del país referentes a la apertura y cierre de la frontera estadounidense y del constante aumento en el precio del diesel.

México DF, 07 de Septiembre de 2007

Comunicado de prensa SCT.- El pasado 6 de septiembre inició el Proyecto Demostrativo de Autotransporte Transfronterizo después de que, tanto en México como en Estados Unidos, se otorgaron los primeros permisos para la prestación del servicio, con base en la reciprocidad establecida por las regulaciones de ambos países.

El permiso correspondiente está emitido por la SCT de conformidad con el Acuerdo por el cual se creó la modalidad temporal de servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre México y los Estados Unidos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de agosto de 2007.

Anteriormente, los autotransportistas mexicanos sólo podían cruzar la frontera hasta 25 millas, equivalentes a 40.23 kilómetros, dentro del territorio norteamericano. Con este avance, los autotransportistas de nuestro país podrán hacer entregas a cualquier punto de la Unión Americana con la mejora en eficiencia, costos y tiempos que esto implica. Actualmente el 70% de los 330 mil millones de dólares a los que asciende el comercio bilateral anualmente se realiza a través de carretera.

Este proyecto permitirá demostrar en la práctica si en el plano comercial el transporte carretero de "puerta a puerta" y sin maniobras intermedias en la frontera favorece los costos de los procesos del tránsito internacional de las mercancías de importación y exportación; si aumenta la competitividad del país; si sirve a México para favorecer su posición como plataforma logística hacia Estados Unidos, y si será benéfico para el crecimiento de la economía y del empleo. En el plano operativo, se adquirirá experiencia en la prestación del servicio de autotransporte transfronterizo, se aclararán los procedimientos de apertura y operación fronteriza y se facilitará a cada gobierno la evaluación objetiva del proyecto en su conjunto y de los autotransportistas en el cumplimiento

de la reglamentación de cada país, con el acceso real y equitativo a los mercados.¹¹

México DF, 09 de Septiembre de 2007

SCT comunicado de prensa no. 117.- Inició el programa piloto de autotransporte transfronterizo pospuesto durante 12 años

Este Proyecto se lleva a cabo con la coordinación de un grupo Técnico Binacional de Monitoreo para detectar cualquier problema, obstáculo o deficiencia en su operación, incluyendo los correspondientes al acceso del mercado, así como diseñar y recomendar la implantación de soluciones específicas y oportunas.

Para apoyar el financiamiento de los autotransportistas la SCT en coordinación con NAFIN y el sector financiero preparan mecanismos que utilizan los flujos financieros que se generan con los contratos de transporte identificados como las cadenas productivas.

La seguridad de la operación se reforzará con la adopción de la norma de peso y dimensiones máximas admisibles que considera además de la protección a la infraestructura carretera, los problemas de congestionamiento y la reclasificación de carreteras. Para este fin se construyen 60 centros fijos de pesaje y de verificación de condiciones físico mecánicas de los vehículos que estarán localizados a lo largo de los principales ejes comerciales de la red federal.¹²

¹¹ Dirección General de Comunicación Social "Inició el programa piloto de autotransporte transfronterizo" <http://www.gpps1.economia.gob.mx/webportal/boletines/htm/BoletinesD.asp?NumBoletin=868&Cvaidioma=1>, (vi, 25 de Mayo de 2008.)

¹² Comunicación Social "Inició el programa piloto de autotransporte transfronterizo pospuesto durante 12 años", en <http://www.sct.gob.mx/en/esp/que-noticias/articulo/comunicado-de-prensa-no-117-inicio-el-programa-piloto-de-autotransporte-transfronterizo-pospuesto/>, (vi, 03 de septiembre de 2008.)

México DF, 04 de agosto de 2008

Se prolonga la duración del Programa Demostrativo

El Programa Demostrativo, servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional instrumentado por el gobierno de México y el de Estados Unidos, tendrá vigencia hasta el 31 de agosto de 2010. Así quedó asentado en un acuerdo que modifica la modalidad temporal del referido programa y que se publica hoy en el Diario Oficial de la Federación (DOF). Tal y como fue asentado en el acuerdo del 30 de agosto de 2007, se mantiene la regla de que la participación de cada país será de hasta 100 empresas representativas del transporte.

La operación estará sujeta a las reglas expedidas en forma equitativa por ambos gobiernos, a fin de procurar un trato justo, no discrecional y bajo el principio de no discriminación respecto de los nacionales de cada país.

Este proyecto permite, desde el 8 de septiembre de 2007, que camiones con carga de Estados Unidos y México crucen la frontera y accedan a los territorios sin límite de kilometraje para que hagan sus entregas

Luego de 10 meses de operación, en el Proyecto Demostrativo participan sólo 10 empresas de EU y 27 de México, de acuerdo con datos de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA, por sus siglas en inglés).

La mayor presión en el país vecino del norte es por parte del sindicato de camioneros (teamsters), quienes ven en la entrada de camiones y operadores mexicanos una amenaza a sus empleos y a sus mercados.¹³

México DF, 18 de Marzo, 2009

Incongruente que México mantenga vigente el Proyecto Demostrativo de Autotransporte

La medida tomada por el Gobierno mexicano de mantener vigente el Proyecto Demostrativo de Autotransporte Transfronterizo con Estados Unidos, a pesar de

¹³ <http://www.revistafundamentos.com>

que éste anunció que ya no permitirá el ingreso a camiones mexicanos, es calificada como incongruente por transportistas y especialistas.

El lunes pasado Gerardo Ruiz Mateos, secretario (ministro) de Economía, anunció las represalias que se tomarán para compensar el daño ocasionado por el hecho de que Estados Unidos suspendiera el Proyecto Demostrativo y con ello el ingreso a camiones mexicanos a su territorio, en tanto, "el gobierno de México ha decidido mantener el Proyecto Demostrativo del lado mexicano por ser, como he mencionado antes, un proyecto que promueve la competencia y la competitividad", indicó el funcionario.

Por lo anterior, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), a través de un comunicado, calificó como incongruente la medida, y por el contrario, a la estrategia planteada por el Gobierno Federal solicitan se impida el ingreso a camiones estadounidense y además abrogar el Acuerdo por el cual se crea la modalidad de Servicio Transfronterizo de Carga Internacional entre ambos países, que permite el ingreso de unidades estadounidenses al país.

En tanto, Arturo Lan, director general del Bulete Lan y quien fungiera como asesor del Senado mexicano en la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), expresó que si bien están justificadas las represalias tomadas por el Gobierno, no existe lógica para mantener el Proyecto Demostrativo vigente, sobre todo si se toma en cuenta que Estados Unidos dio por cancelada la iniciativa.

A lo anterior, agrega, no tiene caso que México continúe con el programa cuando la mayor parte de las empresas que participaban precisamente eran mexicanas.

De acuerdo con la Administración Federal de Seguridad en el Autotransporte (FMCSA, por sus siglas en inglés), 27 firmas de nuestro país se encontraban registradas, mientras que por la Unión Americana lo hicieron 10 transportistas.

La CANACAR también solicita que la Secretaría de Economía (SE) cancele las autorizaciones de inversión y servicios que fueron expedidas a firmas estadounidenses al amparo del TLCAN por ser violatorias al principio de trato nacional y reciprocidad.

En este sentido, Lan indicó que esta posición sería incorrecta, ya que se estaría alterando lo estipulado en el Capítulo 11 del Tratado en torno a la inversión así como lo referente a la seguridad jurídica de la misma, por lo que no se ve factible que se acuda a este argumento.

El lunes pasado, el Gobierno de México dio a conocer que se incrementarán aranceles a 90 productos industriales y agrícolas procedentes de 40 estados de ese país, como una medida de represalia ante la decisión del Senado de los Estados Unidos y de la administración del presidente Barack Obama, de suspender el presupuesto asignado para el desarrollo del Proyecto Demostrativo, que dio inicio en 2007 y estaba previsto para finalizar en 2010.¹⁴

México DF, 01 de junio de 2009

Ante la ineficiencia oficial, demanda CANACAR al gobierno de EU por 6 mil mdd

Ante la ineficiencia del gobierno mexicano y la falta del interés de los legisladores nacionales, la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR), con 4 mil 500 afiliados, demandó al gobierno de Estados Unidos por 6 mil millones de dólares, producto de casi 15 años de impedir que camioneros mexicanos entren a territorio estadounidense, como se pactó en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

¹⁴ Didier Ramírez "Incongruente que México mantenga vigente el Proyecto Demostrativo de Autotransporte" en http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10268 (v1 04 de Junio de 2009.)

La iniciativa fue tomada por la dirigencia de la CANACAR, que encabeza Jorge Cárdenas Romo, quien presentó la demanda ante el Departamento del Transporte de Estados Unidos e instancias de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), ante los que argumentó que el incumplimiento de los compromisos ha ocasionado pérdidas millonarias a los transportistas mexicanos.

El mayor reclamo de la CANACAR al gobierno de México en este momento consiste en que mantenga la frontera abierta para los transportistas estadounidenses, mientras a los nacionales Estados Unidos les canceló la posibilidad de entrar hace más de dos meses al retirar de forma unilateral el Programa demostrativo de transporte transfronterizo.

Desde marzo pasado, cuando los estadounidenses impidieron la entrada de los 111 camiones de las empresas mexicanas inscritas en el programa, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) dejó el caso en manos de la Secretaría de Economía, la cual ha tenido a su cargo el manejo del conflicto del transporte transfronterizo desde que se puso en marcha el TLCAN en 1994.

La CANACAR y sus 4 mil 500 afiliados demandaron en arbitraje, ante las instancias del TLCAN y bajo las reglas procesales de las Naciones Unidas, al gobierno de Estados Unidos a través del Departamento del Transporte.

La demanda de arbitraje fue anunciada por la CANACAR el 3 de abril de 2008, y se promovió de manera formal a finales de abril de 2009, debido a que luego de 15 años los transportistas consideraron que las gestiones del gobierno mexicano han sido insuficientes, dicho que se fortalece con el reciente revés en contra de las 27 empresas nacionales inscritas en el Programa demostrativo de transporte que Estados Unidos canceló por decisión unilateral.¹⁵

¹⁵ Miriam Posada García "Ante la ineficiencia oficial, demanda CANACAR al gobierno de EU por 6 mil mdd" en La Jornada, México, núm. 5147, 02 de Junio de 2009, economía, pp 31

México DF, 13 de Marzo de 2009

México aumentará aranceles a EU por cancelar el programa de Transporte

Cerca del 70 por ciento del comercio bilateral se produce por vía terrestre en camiones. El Gobierno mexicano anunció que incrementará los aranceles a unos 90 productos industriales y agrícolas de EU en represalia por lo que considera una violación de ese país al TLCAN con su cancelación del programa piloto de Transporte Transfronterizo de Carga.¹⁶

México DF, 13 de Febrero de 2009

Necesario presionar para detener aumento de Diesel

Sin definir aún si se apoyará o no el paro nacional anunciado por transportistas, la Secretaría de Trabajo y Conflictos de la CROC, Luz Amalia Ibarra se manifestó a favor de la solicitud para que se detengan los incrementos al diesel, debido al impacto que tienen en la economía en general. Manifestó que en estos momentos, la Confederación se mantiene a la expectativa en cuanto a esta medida de presión, anunciada a nivel nacional, sin definir si se sumará a este paro, aunque agregó que existe coincidencia en cuanto a la necesidad de frenar los incrementos al precio del diesel. Agregó que el tema del aumento al combustible es de interés para la agrupación, debido al impacto negativo que los constantes aumentos en el precio ya han provocado en la economía en general. En el caso de los transportistas en general, el precio que tiene el diesel en estos momentos, lo convierte en uno de los insumos más costosos, independientemente de las alzas en las refacciones. Agregó que aunque la aplicación de medidas como el "congelar" el precio de la gasolina es positiva, representan un beneficio muy relativo debido a que solamente se impacta un sector de la población, que son las personas que tienen vehículos. Sin embargo, en el caso del diesel la situación es diferente, pues los constantes incrementos en su precio tienen un impacto social grave, pues los incrementos en los costos del

¹⁶ Reyna Quiroz "México aumentará aranceles a EU por cancelar programa de transporte" en La Jornada, 17 de Marzo de 2009, México, <http://www.jornada.unam.mx/> (vi, 19 de Mayo de 2009.)

transporte de mercancías se trasladan a los precios de éstas y por lo tanto, a todos los sectores de la sociedad.¹⁷

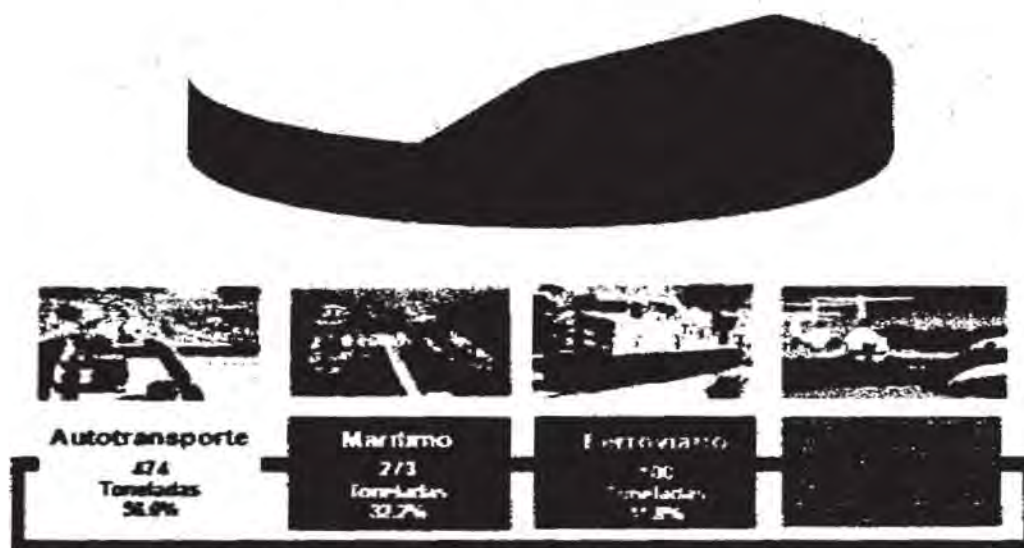
Después de haber leído todos estos boletines de prensa nos damos cuenta de la verdadera crisis en la que vive el autotransporte de México, ya que la no apertura de la frontera de Estados Unidos, la inserción a nuestro país de empresas norteamericanas de transporte y el constante aumento del diesel han provocado pérdidas económicas a este sector además de la incompetencia de los transportistas mexicanos en comparación con las estadounidenses.

El autotransporte de carga en nuestro país es de vital importancia para la economía nacional ya que a través de vehículos se mueve más de la mitad del total de carga transportada, para poder tener una mayor visión de la toneladas que se transportaron en México por modo de transporte mostramos la siguiente gráfica dada a conocer por la DGAF en su Estadística Básica de Autotransporte Federal 2007.¹⁸

¹⁷ Martha Medina "Necesario presionar para detener aumento de Diesel" en Contacto Hoy, Durango, núm. 3377, 13 de Febrero de 2009, economía, pp 1

¹⁸ La DGAF es la Dirección General de Autotransporte Federal perteneciente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México a nivel federal .

**TONELADAS TRANSPORTADAS POR MODO DE TRANSPORTE
(MILLONES DE TONELADAS)**



**CARGA NACIONAL TRANSPORTADA POR VÍA TERRESTRE
574
(MILLONES DE TONELADAS)**



FUENTE: <http://dgaf.sct.gob.mx>

1.3.- Oferentes del servicio de autotransporte público federal de carga.

En México existen prestadores del servicio de autotransporte de carga con diversas características, como son las personas físicas con dicha actividad que en su mayoría son los denominados hombres camión, las pequeñas y medianas empresas y las grandes empresas que han logrado alianzas estratégicas con empresas internacionales para poder ofrecer un servicio internacional de carga.

La DGAF (Dirección General de Autotransporte Federal) en su estadística básica del autotransporte federal 2007 da a conocer la estructura de los oferentes del servicio público de autotransporte de carga.

CUADRO 1

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

CONCEPTO	Estrato de Unidades	Num. Altas ante SHCP	%	Num. de Unidades	%
HOMBRE CAMIÓN	De 1 a 5	84,566	82.74	167,960	28.4
PEQUEÑA	De 6 a 30	15,216	14.89	171,730	30.88
MEDIANA	De 31 a 100	1,875	1.83	95,441	17.16
GRANDE (CORPORATIVOS)	De 101 a — —	547	0.54	131,029	23.56
TOTAL		102,203	100	566,160	100

FUENTE: <http://dgaf.sct.gob.mx>

1.3.1.- Medianas y Grandes Empresas

Uno de los factores que se presentaron como consecuencia de la desregulación de la industria fue la aparición de grandes empresas que fueron aglutinando hombres camión al amparo de sus concesiones, también debe señalarse que las empresas mas grandes se fortalecieron debido a que llevaron a cabo alianzas estratégicas con organizaciones de autotransporte estadounidense, lo que les

permitió mayor disponibilidad de remolques para ofrecer a sus clientes el servicio puerta a puerta, a bajo costo y con menor tiempo de traslado.

Por medio de asociaciones o la figura de inversión neutra, las compañías estadounidenses han logrado establecer cadenas de transporte internacional. Adicionalmente, han logrado establecer oficinas de representación en México, ganar clientes, ofrecer servicios integrados, en pocas palabras, han creado suelo desde hace ya muchos años en nuestro país, dejando en desventaja a las compañías de origen nacional.¹⁹

Éstas alianzas comerciales responden a la figura de integración vertical con que actualmente se trabaja en ambos lados de la frontera, y que es una organización de transporte plenamente establecida para los intercambios comerciales entre los dos países, y que por el gran número de operaciones cotidianas, nos hacen concluir que es una forma de organización que atiende satisfactoriamente a este mercado.

Dentro de las principales compañías de autotransporte de carga filiales de compañías internacionales que operan en México están:

Swift Inc. a través de Transmex, S.A. de C.V.

U.S. Xpress Enterprises Inc. a través de Express Internacional S. de R.L. de C.V.

A continuación mostramos el cuadro estadístico dado a conocer la DGAF (Dirección General de Autotransporte Federal) en su Estadística Básica del Autotransporte Federal 2007 que nos muestra el número de alitas ante la SHCP (Secretaría de Hacienda y Crédito Público) y esta misma dependencia de las empresas (PYMES y Grandes) que ofrecen el servicio de autotransporte público federal de carga, tanto carga general como carga especializada.

¹⁹ <http://www.imt.mx>

CUADRO 2

PERMISIONARIOS (PERSONAS MORALES) DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

Clase de Servicio	de Personas Morales	%	Total
Carga General	11,373	9.38	111,886
Carga Especializada	3,660	2.92	9,600
Total de Empresas	14,923	12.28	121,486

FUENTE: <http://dgaf.sct.gob.mx>

1.3.2.- Personas físicas.

El siguiente cuadro estadístico dado a conocer por la DGAF (Dirección General de Autotransporte Federal) en sus Estadística Básica del Autotransporte Federal 2007 nos da a conocer el número de altas ante la SHCP (Secretaría de Hacienda Y Crédito Público) y la DGAF, de las personas físicas que ofrecen el servicio de autotransporte público federal de carga, tanto de carga general como de carga especializada.

CUADRO 3

PERMISIONARIOS (PERSONAS FÍSICAS) DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

Clase de Servicio	de Personas Físicas	%	Total
Carga General	100,513	82.74	111,886
Carga Especializada	6,060	4.98	9,600
TOTAL DE ALTAS	106,563	87.72	121,486

FUENTE: <http://dgaf.sct.gob.mx>

1.4.- Condiciones actuales en las que operan las personas físicas dedicadas al servicio del Autotransporte Público Federal de Carga.

Debido a la inserción de México a la globalización a través de la firma del TLCAN empresas mexicanas y estadounidenses de transporte llevaron a cabo alianzas que pusieron en desventaja a los pequeños autotransportistas mexicanos, logrando por poco desaparecerlos del mercado.

Actualmente los pequeños autotransportistas de carga a nivel federal en nuestro país se encuentran en desventaja competitiva con las grandes empresas de este mismo sector ya que la infraestructura con la que cuentan eleva sus costos de operación lo que hace que los precios de los fletes fijados por la ley de la oferta y la demanda sean insuficientes para generar una utilidad, provocando en muchos casos una pérdida para el transportista en la operación.

Aunado al rendimiento del combustible y el alza en los precios de la refacciones esta el constante aumento del precio del diesel, que es el principal combustible de los camiones y tractocamiones de carga en nuestro país, convirtiendo a éste en el insumo con el margen mas elevado.

Por ello es importante que el gobierno mexicano a través de la Secretaría de Economía y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte lleve a cabo verdaderos programas de renovación y modernización del parque vehicular del autotransporte público de carga, ya que los créditos a los que son sujetos los pequeños transportistas son muy complicados de obtener y con un elevado costo financiero.

1.5.- La renovación de equipo de transporte como una opción de competitividad para este sector.

Para comprender mejor este sub.-capítulo debemos saber que es la competitividad, la cual significa lograr una rentabilidad igual o superior a los rivales en el mercado, también se define como la capacidad de generar una mayor producción con el menor costo posible.

Como bien se sabe la característica de una organización de lograr su misión, en

forma más exitosa que otras organizaciones se basa en la capacidad de satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes a los cuales sirve en cuanto a calidad y precio, lo cual solo lo podrá lograr al abatir sus costos.²⁰

La renovación de equipo de transporte en una empresa que se dedica al servicio de autotransporte público federal de carga es de vital importancia para poder ser competitivos en el mercado.

Como mencionamos anteriormente, en la actualidad el principal insumo de los transportistas son los combustibles por lo cual siempre buscan la manera de aumentar la eficiencia de este carburo. Los camiones nuevos cuentan con motores electromecánicos con una mayor eficiencia de combustión, ya que aprovechan de manera significativa la mezcla aire-combustible, además de reciclar los gases emitidos. También estos son más ligeros y cuentan con líneas aerodinámicas en el contorno de su carrocería lo que se traduce en un ahorro en el consumo de combustible. A la vez algunos camiones, tractocamiones y remolques cuentan con ejes retráctiles que el conductor puede levantar al no necesitar este eje en el piso de rodamiento por el peso que arrastra en el momento, con lo cual evita el desgaste de neumáticos y el pago de eje excedente. También denotamos la menor fatiga posible del conductor al operar un camión moderno, gracias a la ergonomía con la que cuentan, por ejemplo: ajuste de posición del volante, dirección más suave, aire acondicionado, mayor visibilidad por los parabrisas curvos de una sola pieza y la inclinación del cofre y la suavidad de los pedales (clutch, freno y acelerador), entre otras características.

A continuación se hace una comparación del costo de operación de un Tractocamión Mod. 1995 con un remolque de 3 ejes y un tractocamión Mod. 2007 con un remolque de 3 ejes con un eje retráctil. El viaje que efectúan los dos vehículos es de México, DF a Nuevo Laredo, Tamaulipas, con un peso de carga de 34 toneladas y el regreso de Nuevo Laredo, Tamaulipas a México, DF con un peso de carga de 0 toneladas. Los precios de combustible y casetas fueron consultados el día 15 de Julio de 2009.

²⁰ <http://www.cmpol.com.mx>

CUADRO 4

**COSTOS DE VIAJE RUTA: MEXICO - NVO. LAREDO, NVO. LAREDO -
MÉXICO**

CONCEPTO		TRACTO MOD. 1996 TANQUE 3 EJES	TRACTO MOD. 2007 TANQUE 3 EJES CON 1 RETRACTIL
KILOMETROS RECORRIDOS		MEX-NVO. LAREDO 886 + NVO. LAREDO MÉXICO 896 = 1,790	
CONSUMO DE COMBUSTIBLE		472+373= 845 lts.	358+280= 638 lts
RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE		1.9 Y 2.4 KMS/LT	2.5 Y 3.2 KMS/LT
COSTO DEL DIESEL			
PRECIO DIESEL RESTO DEL PAIS \$ 7.88	COSTO DE COMBUSTIBLE	445 lts. \$3,506.60	338 lts. \$2,663.5
PRECIO DIESEL ZONA FRONTERIZA \$7.61		400 lts. \$3044.00	300 lts. \$2283.00
TOTAL		\$6,550.60	\$4,946.50
SUELDO DEL CONDUCTOR		\$1,432.00	\$1,432.00
CASSETAS DE PEAJE			
Cd. México-Tepeji del Río TEPOTZOTLAN		\$384	\$384.00
Tepeji del Río-Palmillas PALMILLAS		\$348.00	\$348.00
Palmillas-Lbto.Gro. CHICHIMEQUILLAS		\$59.00	\$59.00

CONCEPTO	TRACTO MOD. 1986 TANQUE 3 EJES	TRACTO MOD. 2007 TANQUE 2 EJES C.E.ME RETRACTIL
CASSETAS DE PEJE		
Lbto. Gro.-Lbto. S.L.P. San NICOLAS DE LOS JASSOS	\$290.00	\$290.00
Lbto. S.L.P.-Lbto. Matahuala MATEHUALA	\$85.00	\$85.00
Lbto. Matahuala-Ent. La Carbonera Pto. MÉXICO HUACHICHIL	\$117.00	\$117.00
Ent. La Carbonera-Lbto. De Sotillo OJO CALIENTE	0	0
Lbto. De Sotillo-Monterrey	0	0
Monterrey-Lbto. De Sotillo	0	0
Lbto. De Sotillo-Ent. La Carbonera OJO CALIENTE	0	0
Ent. La Carbonera-Lbto. Matahuala Pto. MÉXICO HUACHICHIL	\$117.00	\$117.00
Lbto. Matahuala-Lbto. S.L.P. MATEHUALA	\$85.00	\$58.00
Lbto. S.L.P.-Lbto. Gro. Sn NICOLAS DE LOS JASSOS	\$290.00	\$207.00
Lbto. Gro.-Palmillas CHICHIMEQUILLAS	\$69.00	\$69.00
Palmillas-Tepeji del Río PALMILLAS	\$348.00	\$235.00
Tepeji del Río-Cd. México TEPOTZOTLAN	\$364.00	\$251.00
TOTAL	\$2,510.00	\$2,182.00
GRAN TOTAL	\$18,492.60	\$8,560.50
DIFERENCIA	22.5%	

FUENTE: Elaboración propia

Con ello queda comprobado que el contar con camiones modernos abatimos el costo de operación, disminuimos el cansancio de los conductores y reducimos la probabilidad de una descompostura en el camino, siempre y cuando se respeten el programa de mantenimiento preventivo-correctivo de la unidad. Cabe destacar que en el ejemplo anterior no se considera el desgaste de neumáticos, balatas y periodo de servicio (cambio de aceite, filtros, etc).

A continuación mostramos el cuadro dado a conocer por la DGAF (Dirección General de Autotransporte Federal) en su Estadística Básica de Autotransporte Federal 2007 donde podemos apreciar la antigüedad y cantidad del parque vehicular motriz del autotransporte público federal de carga en México.

CUADRO 5

TOTAL DE UNIDADES MOTRICES DE CARGA POR MODELO Y CLASE DE VEHÍCULO

MODELO	CAMIONES (C2L3 Y C4)	TRACTOCAMIONES (T2 Y T3)	TOTAL UNIDADES MOTRICES
1960	699	924	1623
1961	181	135	316
1962	220	178	398
1963	297	202	499
1964	403	328	731
1965	494	331	825
1966	539	326	865
1967	746	361	1107
1968	964	498	1462

YEAR	CARS (1973)	TRUCKS (1973)	TOTAL VEHICLES
1969	1121	565	1686
1970	1357	749	2106
1971	1347	853	2200
1972	1585	1171	2756
1973	1928	1464	3392
1974	2400	2110	4510
1975	3033	2259	5292
1976	3142	2378	5520
1977	2138	1791	3929
1978	2548	2516	5064
1979	3533	3989	7522
1980	5355	5352	10707
1981	6298	7329	13627
1982	4893	4864	9757
1983	1295	1807	3102
1984	1448	3812	5260
1985	2434	5398	7832
1986	1337	3826	5163
1987	884	3738	4622
1988	1250	4433	5683

MODELO	CAMIONES (C2-C3 Y C4)	TRACTOCAMIONES (T2 Y T3)	TOTAL DE UNIDADES MOTRICES
1989	1654	5426	7080
1990	2191	4532	6723
1991	3671	6058	9729
1992	4042	6033	10075
1993	4095	5694	9789
1994	3630	5641	9271
1995	2957	3718	5785
1996	811	1488	2299
1997	2130	5089	7219
1998	3066	6200	9266
1999	3450	6301	9751
2000	3973	8512	12485
2001	4734	9552	14286
2002	3866	4620	8186
2003	3237	6227	9464
2004	2838	5511	8349
2005	3535	7740	11275
2006	4327	9171	13498
2006	4729	11725	16454
2007	2345	9997	12342

MODELO	CAMIONES (C1, C2 Y C3)	TRACTOCAMIONES (T1 Y T2)	TOTAL DE UNIDADES MOTORIZADAS
TOTAL	117,568	192,102	309,670

FUENTE: <http://dgaf.sct.gob.mx>

Como podemos apreciar, la antigüedad del parque vehicular del autotransporte público federal de carga sobrepasa el promedio de vida útil de un vehículo de esta clase, el 63% del parque vehicular tienen más de 10 años de antigüedad que se traduce en vehículos con altas emisiones contaminantes, vehículos inseguros para transitar en carreteras y vehículos con ineficiencia operativa al sufrir descomposturas que evitan la llegada a tiempo de la mercancía transportada a su destino final, lo que se convierte en grandes pérdidas económicas.

CAPÍTULO 2.

ORGANISMOS Y LEGISLACIÓN QUE REGULAN EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE CARGA EN MÉXICO.

2.1.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

La creación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se da en el año de 1898 como un primer intento para controlar las anárquicas y subvencionadas concesiones ferrocarrileras; el gobierno decidió regular de modo más directo el régimen de éstas y los requisitos para obtenerlas.²¹

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México es la Secretaría de Estado a la que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su Artículo 36 le confiere el despacho de las siguientes funciones:

- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país.
- Regular, inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos y sus servicios diversos; conducir la administración de los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionados con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales y extranjeros; así como del servicio público de procesamiento remoto de datos.
- Otorgar concesiones y permisos previa opinión de la Secretaría de Gobernación (México), para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos, sistemas y servicios de comunicación inalámbrica por telecomunicaciones y satélites, de servicio público de procesamiento remoto de datos, estaciones radio experimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusión comerciales y culturales; así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones.

²¹ <http://info.act.gob.mx>



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación.
- Construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación.
- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas.
- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima.
- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal.
- Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género.²²

Visión

Ser un agente de cambio en el país, mediante la promoción y la generación de más y mejores servicios e infraestructura de comunicaciones y transportes, que sean accesibles a todos los mexicanos y coadyuven al mejoramiento de la calidad de la vida y a la construcción de una sociedad más igualitaria y más justa, siempre trabajando con los más altos estándares de calidad y ética profesional, estableciendo sinergias entre los distintos niveles de gobierno y con la sociedad en general.

²² <http://info.sct.gob.mx>

Misión

Dotar al país con sistemas de transporte y de comunicaciones que, por diversos medios, hagan posible la unión de todos los mexicanos y los integren al resto del mundo, aprovechando la innovación tecnológica, promoviendo la creación de valor agregado y el desarrollo económico y social, de manera equilibrada y sostenida, con pleno respeto a las peculiaridades culturales y al medio ambiente.²³

Objetivo

Administrar y proporcionar a las unidades administrativas de la Secretaría los servicios, recursos humanos, financieros y materiales para su adecuado funcionamiento e instrumentar los programas de modernización y desarrollo administrativo en el ámbito del Sector.

Denominaciones anteriores

Desde su creación en agosto de 1891 por Porfirio Díaz siendo el primer secretario Manuel González Cosío, la secretaría ha tenido los siguientes cambios de denominación:²⁴

(1891 - 1920): Secretaría de Comunicaciones.

(1920 - 1959): Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (SCOP)

(1959 -): Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Organigrama

Estructura

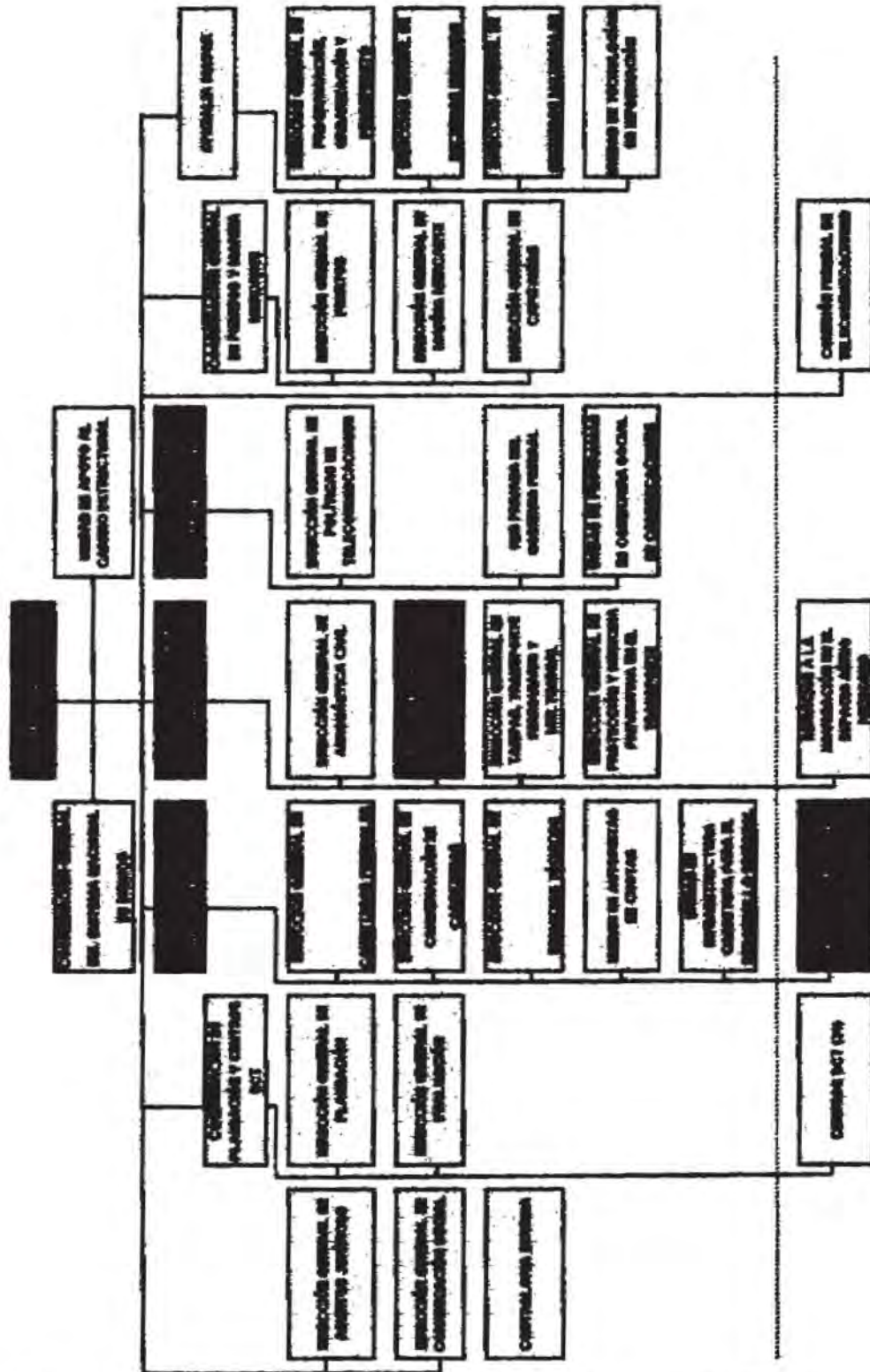
Para llevar a cabo dichas funciones la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuenta con las siguientes unidades: (18)

²³ <http://busqueda.ect.gob.mx>

²⁴ <http://foros.fox.presidencia.gob.mx>

- Subsecretaría de Comunicaciones
- Subsecretaría de Transportes
- Subsecretaría de Infraestructura

ORGANIGRAMA DE LA SCT



FUENTE: <http://www.sct.gob.mx>

2.1.1.- Subsecretaría de Transporte.

Objetivo

Contribuir a la modernización y lograr un sano desarrollo del transporte aéreo, terrestre y ferroviario, puertos y aeropuertos y establecer la coordinación entre los distintos modos de transporte y con las instancias estatales y municipales en los términos de lo dispuesto por el Plan Nacional de Desarrollo y los programas correspondientes, para conformar un sistema de transporte, seguro, eficiente, moderno y rentable que proporcione un servicio de calidad, coadyuve a la integración regional y sea competitivo en el mercado internacional.

Funciones

- Planear, programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar que el funcionamiento de las unidades administrativas que se le adscriban, se realice en apego a las disposiciones legales aplicables, así como establecer las políticas, normas, sistemas y procedimientos para su adecuado funcionamiento y mejoramiento. Asimismo, definir y aplicar medidas para su desconcentración administrativa, y para delegar facultades en sus subalternos.
- Someter a la aprobación del Secretario los estudios, proyectos y asuntos internos
- Dirigir, normar, controlar y evaluar la administración, operación y prestación de los servicios públicos y privados de transporte aéreo, autotransporte federal, ferroviario, multimodal y demás servicios auxiliares y conexos.
- Apoyar la capacitación técnica del personal de las unidades administrativas adscritas.
- Coordinar y aprobar los anteproyectos de programa y presupuestos de sus unidades adscritas, así como analizar y participar en los relativos a las entidades del Sector y verificar su adecuada aplicación.
- Dirigir y controlar los servicios de protección y medicina preventiva al personal que interviene en la operación de los distintos modos de transporte establecidos en las vías generales de comunicación, y vigilar la aplicación de las disposiciones en la materia.

- Autorizar, dentro de su ámbito de competencia, las tarifas y reglas de aplicación para los servicios, maniobras y servicios conexos en materia ferroviaria, carretera, autotransporte, aviación civil y aeroportuaria.
- Dirigir las acciones de vigilancia, seguridad y protección en zonas federales y vías generales de comunicación
- Otorgar los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre, aéreo, ferroviario y multimodal, así como aquellos que le corresponda al ámbito de su competencia; asimismo, declarar administrativamente su nulidad o revocación según proceda.
- Suscribir contratos, convenios, acuerdos y demás documentación en el ejercicio de sus funciones, así como dictaminar las licitaciones públicas a solicitud de las unidades administrativas a su cargo y opinar respecto de las concesiones y autorizaciones que celebre u otorgue la Secretaría, relacionados con los diferentes modos de transporte de su competencia.
- Expedir y difundir normas oficiales mexicanas en el ámbito de su competencia.²⁵

Las siguientes áreas dependen de ésta:

- Dirección General de Aeronáutica Civil
- Dirección General de Autotransporte Federal
- Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal
- Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte
- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano

²⁵ <http://www.sct.gob.mx>

2.1.1.1.- Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF).

Creación de la Dirección General de Autotransporte Federal

En 1959, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se dividió, creándose la hoy llamada Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En 1962, se creó la Dirección General de Tránsito Federal. En 1971, cambió su denominación por el de la Dirección General de Autotransporte Federal. Para 1976 ésta contaba con tres Subdirecciones Generales la de Operación, la de Carga y la de Pasaje; en el mismo año se reestructuró en cuatro Subdirecciones Generales: la Técnica, de Concesiones y Permisos, la de Operación y la Administrativa.

En 1994, se desincorpora de la Dirección General de Transporte Terrestre lo relativo al transporte ferroviario, integrándose a la actual Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, como consecuencia, la primera retoma el nombre de Dirección General de Autotransporte Federal. Asimismo, desaparecen las Unidades de Supervisión Regional de Transporte Terrestre, quedando las funciones a cargo de los Centros SCT.

Objetivo

Garantizar que la operación de los servicios del sistema de transporte carretero se realice en condiciones de calidad y eficiencia de conformidad con las disposiciones legales establecidas y contribuir a la modernización y establecimiento de un sistema integral de transporte.

Funciones

- Formular las propuestas de las políticas y programas de desarrollo para beneficio de los usuarios y de la población en general del transporte carretero y ejercer la autoridad en el ámbito de su competencia.
- Regular, normar, vigilar y sancionar la operación y prestación de los servicios del autotransporte público y privado en los caminos de jurisdicción federal y diseñar los sistemas de operación del servicio.

- Otorgar los permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasaje, turismo y carga en sus diversas modalidades, así como la autorización de los diversos trámites complementarios; mensajería y paquetería; terminales de pasajeros, paradores y otros servicios auxiliares; y los relativos al autotransporte privado, así como autorizar y regular la operación y explotación de las terminales de pasajeros y centrales interiores de carga en materia de autotransporte y que no realicen operaciones de carácter multimodal en coordinación con la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.
- Aprobar y llevar el registro de los horarios, reglamentos de operación y lo relativo a los convenios que los concesionarios y permisionarios celebren entre sí o con otras empresas, así como vigilar que el servicio público de autotransporte y sus servicios auxiliares se efectúe en los términos y condiciones que establecen las leyes, los reglamentos y en las contenidas en los títulos de concesión y permisos correspondientes.
- Realizar los análisis económicos y financieros de las distintas variables relacionadas con las empresas prestadoras del servicio de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo; asimismo, establecer sistemas homogéneos y automatizados de la información estadística y contable en la materia.
- Aprobar y registrar las actas constitutivas y de asamblea de sociedades de autotransporte federal y sus servicios auxiliares y sus modificaciones, vigilando su funcionamiento permisible.
- Proponer, fijar y aprobar, en su caso, las especificaciones de las unidades tanto tractivas como de arrastre destinadas al transporte terrestre y determinar su peso y dimensiones.
- Proponer las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación de vehículos automotores y expedirlas a los prestadores del servicio público federal de autotransporte, así como de traslado y arrendamiento de automóviles para uso particular.
- Elaborar proyectos de normas oficiales mexicanas y las que se requieran en caso de emergencia, respecto a características y especificaciones, métodos

de prueba; la fabricación y operación de vehículos y equipos para el autotransporte federal y los servicios auxiliares, incluyendo el transporte de materiales y residuos peligrosos, así como para las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación de vehículos automotores y remolques matriculados y de procedencia extranjera; asimismo, elaborar las normas relativas a unidades de verificación, terminales interiores de carga, de pasajeros y paradores, aprobando sus proyectos y otorgar los respectivos permisos de operación.

- Analizar y, en su caso, dictaminar las propuestas de contrato de seguro que presenten los permisionarios del servicio de autotransporte federal y los concesionarios de autopistas, a efecto de que considere o incluya las disposiciones y garantías necesarias para asegurar la protección de los usuarios y bienes de los mismos que transitan en las carreteras del país.
- Autorizar, mediante la expedición de licencias, al personal que intervenga en la operación del autotransporte federal; supervisar su desarrollo y vigilar que cumpla con la normatividad establecida; así como renovar, suspender y cancelar las mismas en coordinación con la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.
- Autorizar, supervisar y vigilar que los programas de capacitación del personal encargado de la operación del autotransporte federal de carga, pasaje y turismo en sus diferentes modalidades, se realicen conforme a los objetivos y plazos establecidos.
- Mantener estrecha coordinación con la Dirección General de Evaluación y los centros SCT, para evaluar la operación de los servicios de autotransporte federal por entidad federativa.
- Participar en la formalización de tratados y convenios internacionales relacionados con el transporte carretero, para promover su internacionalización e implementación.
- Elaborar en forma coordinada con las áreas competentes, los proyectos de reglamentos, normas oficiales mexicanas, acuerdos, decretos, circulares y demás disposiciones normativas del autotransporte federal.
- Atender las consultas planteadas por los permisionarios, sobre la aplicación e interpretación de la normatividad relativa a los servicios de autotransporte, así

como coordinar las consultas normativas que en la materia formulen otras unidades administrativas de la Secretaría.²⁶

Estructura

- Dirección General.
- Dirección General Adjunta de Planeación y Desarrollo.
- Dirección Jurídica.
- Dirección de Normatividad
- Dirección de Supervisión del Autotransporte Federal.
- Dirección de Sistemas y Operación.
- Dirección de Administración.
- Dirección del Centro Metropolitano.

2.1.2.- Subsecretaría de Infraestructura

Objetivo

Impulsar el desarrollo y modernización de la infraestructura carretera tanto federal como concesionada, mediante la coordinación de los programas de construcción, ampliación, reconstrucción y conservación, que permitan la movilización de personas y bienes en menores tiempos de recorrido y en mejores condiciones de operación y seguridad.

Funciones

- Establecer y vigilar la aplicación de las políticas, normas, sistemas y procedimientos para la ejecución de las acciones en materia de infraestructura carretera, a cargo de las áreas de su responsabilidad.
- Someter a la consideración del Secretario del Ramo los acuerdos de su competencia, así como las propuestas de organización de las unidades administrativas adscritas.

²⁶ <http://dgaaf.pct.gob.mx>

- Programar, controlar y evaluar el funcionamiento de las unidades administrativas de su adscripción; definir medidas de mejoramiento administrativo, de desconcentración y delegación de facultades en sus subámbitos.
- Definir, integrar y expedir normas oficiales mexicanas, así como expedir y certificar copias de documentos o constancias que existan en sus archivos en los casos que procedan.
- Dirigir, controlar y evaluar la realización de los programas de construcción, ampliación, reconstrucción y conservación de la red carretera y puentes federales, así como dirigir la política para desarrollar el sistema de carreteras de cuota.
- Dirigir y coordinar la formulación de los proyectos de programas y presupuestos de las unidades administrativas que tenga adscritas y participar en los correspondientes a las entidades del Sector.
- Otorgar los permisos y autorizaciones dentro del ámbito de su competencia, así como declarar administrativamente su nulidad o revocación, sin perjuicio de que tales facultades puedan ser delegadas; suscribir los contratos, convenios, acuerdos y documentos relativos al ejercicio de sus atribuciones, así como resolver sobre las licitaciones públicas en el ámbito de su competencia y opinar sobre convenios, contratos, concesiones, permisos y autorizaciones que celebre u otorgue la Secretaría en asuntos de su competencia.

Direcciones que dependen de la Subsecretaría de Infraestructura:

- Dirección General de Desarrollo Carretero
- Dirección General de Carreteras Federales
- Dirección General de Conservación de Carreteras
- Dirección General de Servicios Técnicos
- Unidad de Autopistas de Cuotas

- Instituto Mexicano del Transporte²⁷

2.1.2.1.- Instituto Mexicano del Transporte.

El Instituto Mexicano del Transporte (IMT) es un centro de investigación en el ámbito del sector transporte público y privado, que fue creado por acuerdo presidencial el 15 de abril de 1987, como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), con capacidad de generar, difundir, asimilar y adaptar conocimientos científicos y tecnológicos relacionados con el transporte.

El Instituto Mexicano del Transporte (IMT) es un valioso activo para la apropiación y generación de tecnologías de vanguardia, en el que se apoya a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para el desarrollo de infraestructura y servicios en la materia que necesita. A dos décadas de la creación del Instituto, este continúa con su misión de contribuir al desarrollo integral, sustentable y eficiente del sector de los transportes, en todas sus modalidades. El IMT tiene a su cargo la investigación científica aplicada y enfocada en la generación de conocimientos, tecnologías y métodos para planear, proyectar, construir y conservar la infraestructura de los distintos modos de transporte, así como para integrarlos y operarlos con seguridad y alto nivel de servicio.

Cuenta con modernos equipos de alta especialidad como el de Infraestructura; de Desempeño Vehicular y Materiales; Ingeniería de Puertos y Costas, que le han permitido al Instituto Mexicano del Transporte ubicarse como único en su género en el país.

Visión

Desarrollar investigación aplicada de excelencia que lo acredite como el brazo científico y tecnológico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y del resto del Sector, basándose en una estrecha vinculación e interacción técnica para que sus proyectos de investigación y normalización sean útiles y

²⁷ <http://www.imt.sct.gob.mx/>

trascendentes, que merezcan el reconocimiento nacional e internacional, en virtud de que cuenta con personal altamente calificado y motivado, y con laboratorios acreditados y equipos especializados de alta tecnología. Asimismo contar con un programa de formación y capacitación de recursos humanos de alta calidad, para coadyuvar en el desarrollo integral del Sector Transporte en México.

Misión

Apoyar, de manera coordinada con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al desarrollo integral del Sector Transporte, en sus ámbitos público y privado, realizando trabajos de investigación, de innovación tecnológica y formulación de normas técnicas, que contribuyan a mejorar la seguridad, calidad, modernidad, confiabilidad y eficiencia de la infraestructura y de los servicios que preste, tomando en consideración los impactos en la sociedad y el medio ambiente. Asimismo, contribuir en la formación y capacitación profesional de recursos humanos para el Sector.

Política de calidad

Tenemos el compromiso de satisfacer los requisitos y expectativas de nuestros clientes y usuarios, cumpliendo los objetivos sectoriales, apoyados en la superación académica y humana del personal, así como en la mejora continua de nuestros procesos y laboratorios.

Meta

Cumplir con el programa de trabajo para la ejecución de todos los procesos

Líneas de investigación

- Seguridad y operación del transporte
- Impacto ambiental que ocasionan la infraestructura y operación del transporte
- Análisis, diseño y evaluación de la seguridad estructural de puentes y muelles

- Evaluación de la degradación estructural por corrosión en puentes y muelles
- Evaluación y gestión de pavimentos
- Caracterización y comportamiento de mezclas asfálticas y pavimentos
- Comportamiento de los suelos en las vías terrestres
- Sistemas de información geoestadística para el transporte
- Economía del transporte y su relación con el desarrollo regional
- Ahorro de energía en los vehículos
- Dinámica vehicular
- Sistemas inteligentes de transporte
- Corredores de transporte multimodal y distribución física de mercancías
- Ingeniería portuaria y costera para apoyar los proyectos de conservación, ampliación y modernización de los puertos
- Formulación y actualización de la Nueva Normativa SCT para la infraestructura del transporte.²⁶

2.1.3.- Subsecretaría de Comunicaciones

Objetivo

Contribuir a la modernización y expansión de la infraestructura y de los sistemas de telecomunicaciones y radiodifusión, mediante una regulación eficiente para inducir su desarrollo en un marco de apertura a la competencia de nuevos servicios en los que se aprovechen las innovaciones tecnológicas.

Funciones

- Dirigir, controlar y normar lo relativo a la administración, operación, prestación y fomento de los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión, informática y teleinformática.
- Otorgar los permisos y autorizaciones de los asuntos relativos a sus atribuciones; suscribir los contratos, convenios, acuerdos y documentos relativos a su competencia, así como resolver sobre las licitaciones públicas y

²⁶ <http://www.imcxc.com>

opinar sobre los contratos, convenios, concesiones, permisos y autorizaciones que le correspondan según la normatividad aplicable.

- Someter a la consideración del Secretario los estudios, proyectos y acuerdos de las unidades administrativas de su adscripción.
- Programar, controlar y evaluar el funcionamiento de las unidades administrativas que se le adscriban, así como definir medidas de mejoramiento administrativo, de desconcentración y delegación de facultades en sus subámbitos.
- Dirigir la participación de la Secretaría en las actividades relacionadas con los servicios de comunicaciones que se negocien con otros gobiernos, foros y organismos internacionales, así como para difundir la posición del país al respecto e integrar delegaciones para participar en eventos en la materia.
- Expedir normas oficiales mexicanas y difundirlas, sobre los asuntos que le competen, así como expedir y certificar documentos y constancias que existan en los archivos a su cargo cuando procedan.
- Coordinar y evaluar los programas de investigación, desarrollo y adaptación tecnológica, así como la promoción para la fabricación de equipos y componentes que sustituyan su importación.

Las siguientes áreas dependen de ésta:

- Dirección General de Políticas de Telecomunicaciones
- Red Privada del Gobierno Federal
- Unidad de Programas de Cobertura Social de Comunicaciones ²⁹

²⁹ <http://www.sct.ocob.mx>

2.2.- Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR).

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga se creó en el 8 de junio de 1989 en una Asamblea General Extraordinaria y sus agremiados acuerdan concertar con las autoridades correspondientes el Programa para la Modernización del Autotransporte de Carga.

La CANACAR está constituida como una institución pública y autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio, especializada en la prestación de servicios a los autotransportistas de carga. CANACAR fue la respuesta de los transportistas de carga para enfrentar organizadamente la política de desregulación del servicio y evitar la dispersión y atomización del sector.

La misión de la CANACAR es representar los intereses de la industria del autotransporte nacional de carga, proyectando y promoviendo su integración, profesionalización y desarrollo.

Su visión es ser reconocida como la institución representativa de todo el autotransporte de carga a nivel nacional, ejerciendo la interlocución ante organismos públicos y privados nacionales e internacionales, participando activamente en la formulación y aplicación del marco jurídico, y proporcionando servicios de calidad a todos sus asociados para fortalecer la competitividad de la industria.

Así mismo la CANACAR dentro de su cultura organizacional tiene establecidos los siguientes valores: legalidad, lealtad, congruencia, equidad, unidad, honestidad y respeto.

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga tiene por objetivos lo sucesivo:

- Ejercitar los derechos de petición ante las autoridades correspondientes para, en su caso, solicitar la expedición, modificación o derogación de leyes, reglamentos y disposiciones administrativas que afecten o impidan la modernización, fomento, realización y desarrollo del sector de autotransporte de carga.
- Participar en todo foro o comisión que se relacione con la legislación,

operación, desarrollo y fomento del autotransporte de carga.

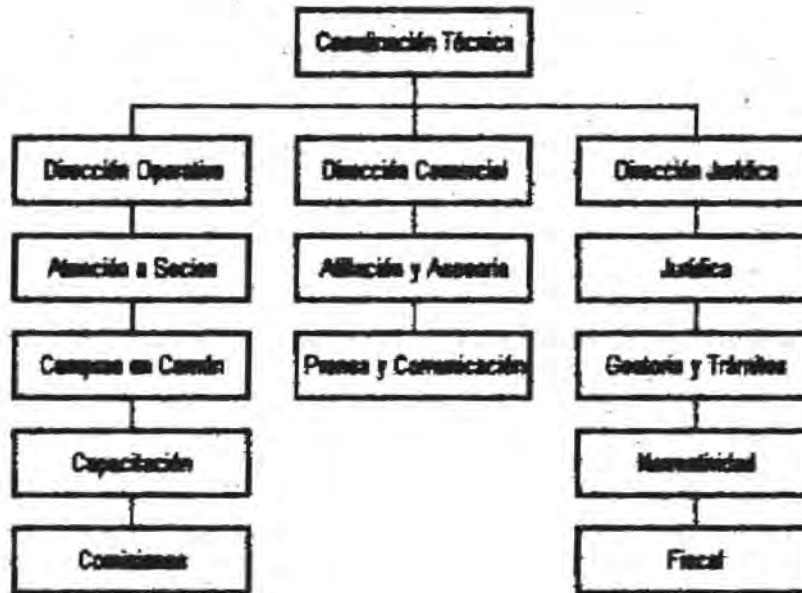
- Defender los intereses generales y particulares de los autotransportistas de carga y prestar los servicios que los estatutos de la cámara establecen.

Comisiones

Los autotransportistas de carga del país, a través de la CANACAR cuentan con comisiones encargadas de atender todos sus planteamientos, siendo éstas las siguientes:

- Comisión de Transporte Internacional
- Comisión de Asuntos fronterizos
- Comisión de Comunicaciones y Transportes Carga General
- Comisión de Comunicaciones y Transportes Carga Especializada
- Comisión de Capacitación
- Comisión de Hacienda y Seguridad Social
- Comisión de Honor y Justicia
- Comisión de Competitividad
- Comisión de Transporte al Servicio de PEMEX
- Comisión de Traslado de Valores
- Comisión de Traslado de Autos sin Rodar
- Comisión de Grúas de Arrastre, Arrastre y Salvamento de Vehículos
- Comisión de Transporte de Autotanque
- Comisión de Transporte de Objetos Indivisibles y de Gran Peso
- Comisión de Transporte de Muebles y Mudanzas

ORGANIGRAMA DE LA CANACAR



FUENTE: <http://www.canacar.com.mx>

La CANACAR facilita el enlace con los autotransportistas a través de una área especializada en la Atención a Socios que tiene como objetivo principal dar seguimiento a todos los requerimientos de los asociados, buscando dar una orientación que satisfaga sus expectativas, así mismo ha destinado un sitio en Internet para recibir retroalimentación por parte de los autotransportistas.³⁰

Para pertenecer a la CANACAR se debe cubrir un proceso de registro y cumplir con ciertos requisitos.

³⁰ <http://www.canacar.com.mx>

2.3.- Legislación y Reglamentación.

La legislación que rige el servicio de autotransporte público federal de carga en nuestro país se sustenta por la carta magna o Constitución de los Estados Unidos Mexicanos de donde emanan leyes, reglamentos y normas, relacionándose con el autotransporte público federal de carga las siguientes:

2.3.1.- Ley de Inversión extranjera.

La presente ley en su Artículo 1° del Capítulo I Del Objeto de la Ley correspondiente al Título Primero Disposiciones Generales nos dice que:

La presente Ley es de orden público y de observancia general en toda la República. Su objeto es la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que ésta contribuya al desarrollo nacional.

Dicha ley también nos menciona en su artículo 6° del Capítulo II De las Actividades Reservadas:

Las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación, están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros:

I.- Transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería;

II.- Comercio al por menor de gasolina y distribución de gas licuado de petróleo;

III.- Servicios de radiodifusión y otros de radio y televisión, distintos de televisión por cable;

IV.- (Se deroga).

Fracción derogada DOF 20-08-2008

V.- Instituciones de banca de desarrollo, en los términos de la ley de la materia; y

VI.- La prestación de los servicios profesionales y técnicos que expresamente señalen las disposiciones legales aplicables.

La inversión extranjera no podrá participar en las actividades y sociedades mencionadas en el presente artículo directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, u otro mecanismo que les otorgue control o participación alguna, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley.

TÍTULO QUINTO

DE LA INVERSIÓN NEUTRA

Capítulo I

Del Concepto de Inversión Neutra

ARTÍCULO 18.- La inversión neutra es aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados conforme al presente Título y no se computará para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas.

CAPITULO II

De la Inversión Neutra Representada por Instrumentos Emitidos por las Instituciones Fiduciarias

ARTICULO 19.- La Secretaría podrá autorizar a las instituciones fiduciarias para que expidan instrumentos de inversión neutra que únicamente otorgarán, respecto de sociedades, derechos pecuniarios a sus tenedores y, en su caso, derechos corporativos limitados, sin que concedan a sus tenedores derecho de voto en sus Asambleas Generales Ordinarias.

La Secretaría tendrá un plazo máximo de treinta y cinco días hábiles para otorgar o negar la autorización solicitada, contado a partir del día siguiente al de la presentación de la solicitud. Concluido dicho plazo sin que se emita resolución, se entenderá aprobada la solicitud respectiva.

CAPITULO III

De la Inversión Neutra Representada por Series Especiales de Acciones

ARTICULO 20.- Se considera neutra la inversión en acciones sin derecho a voto o con derechos corporativos limitados, siempre que obtengan previamente la autorización de la Secretaría y, cuando resulte aplicable, de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

La Secretaría tendrá un plazo máximo de treinta y cinco días hábiles para otorgar o negar la autorización solicitada, contado a partir del día siguiente al de la presentación de la solicitud. Concluido dicho plazo sin que se emita resolución, se entenderá aprobada la solicitud respectiva.³¹

En los citados artículos de la Ley de Inversión Extranjera se entiende por secretaría a la Secretaría de Economía.

La figura de la inversión neutra fue concebida como un mecanismo alternativo para permitir un mayor flujo de capital de procedencia extranjera el cual debe traducirse en financiamiento para las empresas y sociedades mexicanas, de esta forma se permite el ingreso de capital para estimular el desarrollo productivo y, con ello, fomentar la generación de empleos y una mayor derrama económica.

La inversión neutra se realiza mediante fideicomisos. Las empresas que cotizan en bolsa lo hacen mediante la emisión de una serie de acciones que no confieren derechos corporativos. Estas acciones se denominarán serie "C" y se adquieren vía fideicomiso por las instituciones bancarias nacionales, que a su vez emiten certificados de participación ordinaria que pueden ser adquiridos por inversionistas extranjeros, esos fideicomisos no requieren la autorización previa de la Comisión Nacional de Inversión Extranjera.

³¹ <http://info4.juridicas.unam.mx>

2.3.2.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Dicha ley en su artículo 1º no dice que tiene por objeto:

Regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo 2 , los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

ART. 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Caminos o carreteras:

- a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero.
- b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación: con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

V. Puentes:

- a) Nacionales: Los construidos por la Federación, con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, e
- b) Internacionales: Los construidos por la Federación: con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales.³²

³² <http://www.cddhcu.gob.mx>

2.3.6.- Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.

El actual Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales se promulgo en junio de 1975 por el entonces Presidente Luis Echeverría Álvarez, para lo cual derogo el Reglamento de Tránsito en los Caminos Nacionales y en los Particulares de Concesión Federal, expedido el 21 de diciembre de 1932, ya que éste no se ajustaba a las condiciones del momento que habían variado sensiblemente en todos los aspectos que concurren en materia de circulación vial.

Este reglamento tiene por objeto regular el tránsito de vehículos en carreteras federales y determinar una clasificación de los vehículos, el equipo con el que deben contar, reglas de circulación, indicaciones para el control de tránsito, así como los requisitos para conducir un vehículo de servicio público federal.³⁶

³⁶ <http://www.ssp.gob.mx>

CAPÍTULO 3. FINANCIAMIENTO.

3.1- ¿Qué es el financiamiento?

El financiamiento es la manera mediante la cual, las empresas adquieren los recursos monetarios necesarios para sufragar sus proyectos de inversión. Estas decisiones de financiación, al igual que las decisiones de inversión, han de contribuir al logro de los objetivos financieros de las empresas. La maximización del valor de las empresas implica la minimización de los costos de los factores, incluido el del capital financiero; por tanto, el directivo deberá perseguir las alternativas financieras de menor costo.

La viabilidad de la inversión y por lo tanto la recuperación del crédito, depende de una serie de factores que están relacionados con la empresa, el mercado, el proyecto en sí y el aprovechamiento eficiente de los recursos financieros, por lo que es necesario, para tener éxito en el negocio, combinar todos estos factores en función del crecimiento o diversificación esperados con el monto de la inversión, para no incurrir en expectativas demasiado optimistas que causen desequilibrio financiero u operativo, sobre todo en proyectos de crecimiento, de modernización o específicos.³⁷

Dentro de los principales maneras en las que una persona puede allegarse de recursos están los préstamos y los créditos que tienen características particulares.

En primer lugar debemos diferenciar entre un contrato de préstamo y uno de crédito. En el préstamo, la entidad financiera o prestamista entrega al cliente o prestatario una cantidad de dinero, obligándose a devolver dicha cantidad más los intereses pactados de acuerdo con un calendario establecido. La disposición se realiza de manera única por el total del importe concedido y se obtiene firmando

³⁷ HERNÁNDEZ, Celis y DE LA PORTILLA Hernández, A. SISTEMAS ACTUALES DE FINANCIAMIENTO. Editorial Ediciones Contables y Administrativas. México 2001.P. 49



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

un pagaré convencional, el cual especifica: cantidad de dinero prestada, el porcentaje de la tasa de interés, el programa de amortización del préstamo, cualquier colateral que pudiera usarse como garantía para el préstamo y otros términos y condiciones sobre los cuales puedan haber convenido el banco y el prestatario

En el contrato de crédito, la entidad financiera se obliga a poner a disposición del cliente unos fondos bajo ciertas condiciones y durante un plazo determinado.⁶

El crédito puede ser simple, cuando concede el derecho a utilizar el crédito una sola vez aunque se efectúe con retiradas parciales; o en cuenta corriente o en cuenta de crédito, donde el cliente puede disponer a su voluntad de la totalidad del dinero o parte del mismo, e incluso reintegrar en cualquier momento diferentes cantidades para, posteriormente, volver a retirarlas.⁶

Dentro de los préstamos y créditos que se otorgan es importante conocer los siguientes términos:

Línea de crédito. Es un arreglo formal o informal entre un banco y un prestatario, en el que se indica el tamaño máximo del préstamo que el banco concederá.

Garantía. Si un prestatario potencial representa un riesgo de crédito cuestionable, o si las necesidades de financiamiento de la empresa exceden el monto que el banco considere prudente se requerirá alguna forma de garantía colateral.³⁸

Salos compensatorios: son los saldos promedios que las empresas prestatarias deben mantener en sus cuentas, los cuales son un determinado porcentaje de la base de los préstamos, son un requisito del banco y se consideran un método para elevar la tasa efectiva de interés.

³⁸ BESLEY, Scott y BRIGHAM, Eugene F. FUNDAMENTOS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial McGraw Hill. México 2001. P. 268

Reembolso de préstamos bancarios. A medida que los inventarios y las cuentas por cobrar de la empresa prestataria son liquidados durante la estación floja, la empresa debe ser capaz de rembolsar el préstamo. Posteriormente si el desempeño de los reembolsos de la empresa ha sido satisfactorio, el banco proporcionara nuevamente una línea de crédito para satisfacer las necesidades estacionales de financiamiento de la empresa durante el próximo año.

Costo de los préstamos bancarios comerciales. El costo de un préstamo de un banco comercial depende del grado de riesgo del prestatario, del tamaño del préstamo (debido a los costos fijos provenientes de efectuar y pagar los préstamos), del nivel de las tasas de interés en la economía y del vencimiento del préstamo.

El tipo de interés de préstamos y créditos puede quedar definido, bien por un porcentaje constante o tipo fijo durante toda la operación o por un porcentaje variable o referenciado a un índice. Este tipo de interés se pacta libremente entre las partes, aunque en ningún caso puede resultar desproporcionado con los tipos de mercado, teniendo en cuenta el riesgo asumido por la entidad que concede el crédito.

Tipos de préstamo

Préstamo a la exportación: destinado a financiar exportaciones y generalmente, subvencionado por la banca oficial.

Préstamo participativo: cuando la entidad de crédito participa en el beneficio neto que obtienen el deudor.

Préstamo sindicado: otorgado generalmente a una gran empresa o institución gubernamental. En este caso, el alto volumen de fondos es concedido por diversas instituciones financieras simultáneamente, cada una de ellas asumiendo una parte del total prestado y de los riesgos de la operación.

3.1.1.- Decisiones de Financiamiento.

Un aspecto de las finanzas al que todos nos enfrentamos alguna vez, ya sea en calidad de persona física o moral, es la toma de decisiones de financiamiento.

El tamaño de la empresa influye en el acceso que ésta tiene a las diversas fuentes de financiamiento. Las empresas micro y pequeñas tienen acceso a instituciones bancarias, arrendadoras y empresas de factoraje, mientras que las empresas grandes y los grupos industriales también tienen acceso a financiamientos que ofrecen las casas de bolsa por medio del mercado de valores.

En las empresas, las decisiones de financiamiento surgen cuando se planea incrementar el nivel de inventarios, aumentar la línea de producción, introducir nuevos productos o renovar la infraestructura de la empresa.

3.1.1.1.- Costo de capital o costo de financiamiento.

El costo de capital es un concepto ampliamente utilizado en la literatura financiera y puede ser definido desde diferentes perspectivas. Así, desde el punto de vista de la financiación, el costo de capital es el costo de los recursos financieros necesarios para acometer una inversión.³⁹

Los préstamos otorgados por la banca comercial generalmente se reembolsan en abonos mensuales o trimestrales a lo largo de la vida del mismo. No es muy común que la banca en periodos de recesión económica otorgue préstamos a una tasa de interés fija. La práctica más común es permitir que la tasa de interés sobre un préstamo a plazo fijo puede estar vinculada con la tasa preferencial, con la TIE (Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio) o en préstamos internacionales con la tasa LIBOR (London InterBank Offered Rate). Con frecuencia, el precio de

³⁹ JIMÉNEZ Caballero, José Luis, PÉREZ López, Carmen y DE LA TORRE Gallegos, Antonio. GESTIÓN FINANCIERA DE LA EMPRESA. Editorial Ediciones Pirámide. Madrid 2003. O. 149

los préstamos se fijará a una prima por arriba de una de éstas tres tasas, lo que refleja el riesgo del prestatario.

La tasa de interés efectiva sobre un préstamo se basa en el monto del préstamo, los intereses pagados en el plazo del préstamo y el método de reembolso o esquema de amortización.

Actualmente en nuestro país existe un parámetro estandarizado del costo de financiamiento, llamado **CAT (Costo Anual Total)**, expresado en términos porcentuales anuales que, para fines informativos y de comparación, incorpora la totalidad de los costos y gastos inherentes a los créditos que otorgan las instituciones.

A continuación presentaremos los diferentes esquemas de amortización de los financiamientos, ya que cada esquema afecta la liquidez o capacidad de pago de la empresa en forma distinta. El esquema de amortización de un financiamiento se refiere a la manera en que el deudor de un crédito irá devolviendo la cantidad original, más los intereses generados, a una institución financiera.

3.1.2.- Esquemas de amortización o métodos de reembolso de pasivos.

Existen numerosas formas de cancelar los préstamos, llamados sistemas, esquemas o métodos de amortización siendo los más habituales:

- **Método elemental o simple:** la amortización se produce con un único pago, intereses más principal, al final de la vida del préstamo.
- **Método americano:** con intereses periódicos y amortización del principal al final de la operación.
- **Método francés:** pago periódico de cantidades constantes, que incluyen los intereses y amortizaciones parciales del principal.

Esquema tradicional o de pagos decrecientes: La mecánica de este esquema consiste en que el deudor paga una parte igual de capital, en cada uno de los periodos del plazo del financiamiento, más los intereses que se generan con base en el saldo insoluto o sea, el monto aún no pagado del préstamo. Obviamente, es necesario determinar primero el plazo del crédito y la periodicidad de los pagos.

El monto de los intereses depende del comportamiento de las tasas de interés, ya que éstas pueden subir o bajar de acuerdo con la situación económica de un país. En los países que cuentan con una economía estable los financiamientos regularmente se otorgan con una tasa fija.

Para el deudor de un crédito que habrá de amortizarse bajo el esquema tradicional o de pagos decrecientes, es importante no sólo saber cómo afecta este esquema sus flujos de efectivo, sino también entender la diferencia que se da en estos flujos, y en su situación financiera cuando las tasas son bajas porque la inflación es baja y cuando las tasas son altas debido a que la inflación esperada es alta.

Esquema de pagos iguales o de anualidades: La mecánica de este esquema consiste en que el deudor paga una cantidad uniforme en cada periodo a lo largo del plazo del crédito, este pago incluye los intereses devengados en el periodo más una parte que corresponde a amortización del capital. El esquema de amortización de financiamientos de pagos fijos o anualidades es utilizado por las instituciones de arrendamiento financiero. Las instituciones bancarias lo han utilizado en préstamos destinados a que las personas físicas adquieran automóviles y vivienda.

Esquema de pagos decrecientes o anualidades con unidades de inversión (UDI): Las unidades de inversión (UDI), son unidades de cuenta que van reflejando la inflación ocurrida en el transcurso del tiempo. El valor de las UDI se calcula diariamente y se publica en los periódicos más importantes; para su cálculo se considera la inflación diaria medida según los procedimientos utilizados para determinar el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

El importe de los préstamos, sus intereses, sus amortizaciones y sus pagos se manejan expresados en unidades de inversión. El importe de cada uno de estos conceptos se convierte a moneda nacional utilizando el valor de la UDI en el día en que deban pagarse.

De acuerdo a lo anterior, las tablas de amortización deberán prepararse en unidades de inversión, utilizando tasas reales de interés y luego convirtiéndolas a moneda nacional en las fechas en que se deban efectuar los pagos.

Es necesario hacer notar que para que puedan operarse créditos denominados en UDI es necesario que también existan inversiones denominadas en UDI, ya que de otra forma el sistema financiero caería en una crisis de liquidez. Si los ahorradores contrataran sus inversiones en el sistema tradicional, es decir, el sistema que cobra los intereses de acuerdo con tasas nominales, las instituciones de crédito no podrían contratar créditos en UDI, pues los ingresos que tendrían por concepto de intereses serían considerablemente inferiores a los egresos que tendrían por concepto de intereses pagados a las inversiones.

Esquema de pagos a valor presente o de pagos crecientes.

El siguiente esquema de amortización ya existía antes del surgimiento de las UDI, y surgió alrededor de 1983. La mecánica de este esquema consiste en que el deudor hace pagos cada vez mayores que el anterior. El importe de los pagos es menor a los intereses del periodo al principio del plazo por lo que se da un refinanciamiento, el saldo es creciente cuando la tasa de interés es alta, pero la tasa de crecimiento en el saldo es menor a la tasa de crecimiento en los pagos.⁴⁰

3.1.3.- Coberturas para reducir el riesgo de endeudamiento.

Son una serie de medidas que blindan al prestatario de los fenómenos micro y macroeconómicos que tiendan a perjudicar su liquidez y por ende su capacidad para seguir cubriendo las amortizaciones del financiamiento.

Aquellos que tienen una necesidad continua de disponer de fondos prestados para operar sus empresas se encuentran expuestos al riesgo resultante de los cambios en las tasas de interés. Una forma de reducir parcialmente el riesgo es a

⁴⁰ OCHOA Setzer, Guadalupe. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA, Editorial McGraw Hill México 2002. P. 69

través de las actividades de coberturas que se dan en el mercado de futuros financieros. La cobertura significa celebrar una transacción que reduce en forma parcial o total un riesgo de exposición anterior.

Mercado financiero de futuros

El mercado financiero de futuros se ha establecido con la finalidad de permitir el comercio con un instrumento financiero en un punto futuro en el tiempo. En el mercado financiero de futuros, los bienes no se entregan físicamente; simplemente se ejecuta una transacción en una fecha posterior la cual invierte la posición inicial.

En el caso de la venta de un contrato de bonos de la tesorería a futuro, el patrón subsiguiente de tasas de interés determinará si es rentable o no. Si las tasas de interés aumentan, los precios de los bonos de interés disminuirán si es rentable o no. Si las tasas de interés aumentan, los precios de los bonos de la tesorería disminuirán y usted será capaz de comprar un contrato subsecuente a un precio más bajo respecto del valor de la venta que usted estableció inicialmente. La lección que se aprende es que las tasas de interés crecientes pueden significar ganancias en los mercados financieros a futuro si usted vende un contrato en forma inicial y luego lo vuelve a comprar.

El administrador financiero que continuamente necesita solicitar dinero en préstamo y que teme el advenimiento de cambios en las tasas de interés puede cubrir parcialmente su posición celebrando algún tipo de contrato a futuro. Si las tasas de interés aumentan considerablemente, el costo adicional de solicitar dinero en préstamo para financiar el negocio puede verse compensado por la ganancia de un contrato a futuro. Si las tasas de interés disminuyen, habrá una pérdida en el contrato a futuro a medida que aumenta los precios de los bonos, pero ésta se verá compensada por los costos de préstamos más bajos y más deseables que se derivarían del financiamiento de la empresa.

Los mercados financieros de futuros se pueden usar para protegerse en forma parcial o total contra casi cualquier evento financiero. Además de los bonos de la tesorería, se pueden iniciar negociaciones con los certificados de la tesorería, los

certificados de depósitos, certificados GNMA (Government National Mortgage Association) y muchos otros instrumentos. Las operaciones se pueden ejecutar en bolsas de valores tales como Chicago Board of Trade, Chicago Mercantile Exchange o New York Futures Exchange.⁴¹

3.1.4.- Elementos a considerar para la toma de decisiones de financiamiento.

Haciendo una síntesis de este primer sub-capítulo podemos decir que los elementos que debemos de considerar para elegir la mejor opción de financiamiento son los siguientes.

En primer lugar debemos conocer la capacidad de pago o liquidez con la que contamos, para ello es de gran utilidad la elaboración de un presupuesto de efectivo o cash flow el cual nos proporcionara la información que necesitamos.

Después de conocer nuestra liquidez, tendremos que conocer los aspectos particulares de las diversas opciones a las que tenemos acceso considerando el costo financiero así como todos los factores que lo determinan como son la tasa de interés ya sea fija o variable, los plazos del crédito; y las comisiones y gastos por la apertura del crédito. Aunado a ello tomaremos en cuenta los desembolsos iniciales o anticipos de capital y los desembolsos al final del contrato de financiamiento.

3.2.- Principales otorgadores de financiamiento.

Existe un sinnúmero de instrumentos que pueden emplearse, ya sea en forma aislada o combinada para financiar las inversiones. La elección de la fuente de financiamiento y los instrumentos a utilizar deberán contemplar, entonces, que la inversión tiene que ser adecuada, suficiente y oportuna para lograr la viabilidad del proyecto, en el que se requiere tener además, insumos competitivos en términos de calidad y precio a nivel mundial, no sólo de mano de obra, materias primas, tecnologías, procesos productivos e impuestos, sino también financieros.

⁴¹ STANLEY B. Block y GEOFFREY A. Hirt. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Editorial McGraw Hill. México 2005. P. 223

En una economía compuesta por negocios, gobierno y unidades familiares, el principal proveedor de fondos para inversión es este último sector. Las corporaciones y el gobierno federal han sido tradicionalmente demandantes netos de fondos.

3.2.1.-Financiamiento a través del Sistema de la Banca Comercial.

La financiación bancaria, o la proporcionada por entidades de crédito a través de préstamos y créditos, es la fuente de financiamiento de mayor utilización por parte de las pequeñas y medianas empresas. Su volumen generalmente viene determinado por la capacidad de pago o solvencia de las empresas que la solicitan así como por las garantías que ellas puedan ofrecer a las entidades financieras.

Sin embargo la participación de la banca comercial en el financiamiento tradicional de inversiones permanentes ha venido perdiendo importancia relativa en el mundo, respecto del total invertido en proyectos de largo plazo, debido a tres factores principales que son:

- La aparición de otros intermediarios financieros no bancarios que compiten por los recursos a largo plazo, y que propician el desarrollo equilibrado del sistema, promoviendo la competencia entre sus integrantes y la mayor eficiencia del sector.
- La tendencia mundial hacia la bursatilización de los riesgos de crédito, que fondea a las operaciones no sólo con instrumentos de deuda sino que también lo hace con emisión de capital.
- La disminución de la captación a plazo y la reducción de los márgenes de intermediación en la banca comercial debidos a la competencia por una parte, y la conservación de sus costos de estructura por otra, han propiciado que el ahorro se canalice a actividades más rentables y que están más acordes con el plazo de los recursos captados.

Los bancos apoyan las operaciones a que nos estamos refiriendo en este capítulo, principalmente a través de préstamos refaccionarios, créditos simples y créditos hipotecarios industriales o para proyectos específicos, los cuales en la

actualidad no tienen una diferencia importante, pero en general, todos los instrumentos son adaptables para apoyar cualquier inversión a largo plazo.⁴²

3.2.2.- Financiamiento a través del Mercado de Valores.

Los mercados de valores o bolsas de valores son localidades donde se reúnen corredores (agentes o representantes de los compradores y vendedores en un mercado de subastas, debidamente registrados) para celebrar operaciones de compra o de venta de diversos instrumentos. Estas son gobernadas por una junta de directores electa, compuesta por directores públicos y representantes de la industria. También existen mercados de valores que negocian virtualmente a los cuales se les denomina **mercados de venta sobre el mostrador** y un claro ejemplo es el Nasdaq.

Los financiamientos a través del mercados de valores se realizan mediante la emisión de instrumentos de deuda o de capital, los cuales en el primer caso, representan una parte de un crédito colectivo que tiene que ser amortizado en un plazo determinado y producen un interés estipulado; los segundos, se refieren a una parte alícuota del capital de una empresa y generalmente no se tienen que rembolsar a los compradores de los mismos, tampoco generan un rendimiento pactado como en el primer caso, sino que devengan un dividendo que está sujeto a la obtención de utilidades y que en un momento dado se puede decretar la reinversión de las mismas en lugar de un pago de efectivo.

Una vez que un valor se vende por primera vez como una oferta original, el valor se negocia en su mercado apropiado entre todos los tipos de inversionistas. Esta actividad comercial se conoce como mercado secundario, puesto que los fondos fluyen entre los inversionistas en lugar de fluir hacia las corporaciones. El mercado secundario proporciona liquidez a los inversionistas y mantiene los precios a un nivel competitivo entre las inversiones de valores alternativas.

⁴² HERNÁNDEZ, Celis y DE LA PORTILLA Hernández, A. SISTEMAS ACTUALES DE FINANCIAMIENTO. Editorial Ediciones Contables y Administrativas. México 2001.

Los mercados de valores incluyen una gran cantidad de instrumentos financieros, los cuales van desde los bonos del gobierno hasta las acciones comunes corporativas. Estos mercados se ven influenciados por variables tales como las tasas de interés, la confianza de los inversionistas, el crecimiento económico, las crisis globales, y otros aspectos similares.

Los mercados de valores generalmente se separan en mercados a corto plazo y a largo plazo. Los mercados a corto plazo o mercados de dinero incluyen los valores con vencimientos de un año o menos. Los valores que se negocian más comúnmente en estos mercados son los certificados de tesorería, el papel comercial y los certificados de depósito negociables.

Los mercados a largo plazo reciben el nombre de mercados de capital y se forman de valores que tienen vencimientos de más de un año. Los valores corporativos más comunes en esta categoría son los bonos, las acciones comunes, las acciones preferentes y los valores convertibles. Estos valores aparecen en el balance general de la empresa bajo el rubro de pasivo y valores a largo plazo. Tomados en forma conjunta, estos valores a largo plazo le dan forma a la estructura de capital de la empresa.

Los mercados de valores existen principalmente para ayudar en la asignación de capital entre las unidades familiares, las corporaciones y las unidades gubernamentales, con las instituciones financieras actuando como intermediarios.

Los mercados de capital sirven como una forma de asignar el capital disponible a los usuarios más eficientes. Por lo tanto, el inversionista final debe elegir entre muchos tipos de valores, tanto corporativos como no corporativos. Antes de que los inversionistas retiren su dinero, ellos desean maximizar sus rendimientos para cualquier nivel de riesgo dado, y por lo tanto el rendimiento esperado de este universo de valores actúa como un mecanismo de asignación en los mercados.⁴³

⁴³ EMERY, Douglas R. y FINNERTY, John D. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y CORPORATIVA. Editorial Pearson Educación. México 2000. P. 241

Dentro de los sistemas financieros, los mercados de valores complementan la función de fomentar y canalizar el ahorro hacia el proceso productivo que realizan otras instituciones, mediante la colocación de instrumentos de deuda y capital con el gran público inversionista, que comprende y está dispuesto a compartir los riesgos y beneficios de empresas que se han abierto e institucionalizado.

La eficacia del mercado de capitales consiste en tener la capacidad lo suficientemente grande, para dar cabida a todos aquellos interesados que requieren recursos a largo plazo, dentro de diferentes niveles de riesgo y rendimiento, también es necesario que los instrumentos financieros que se requieran para captar el ahorro de los inversionistas, deben ser lo suficientemente atractivos en términos de riesgo, plazo, rentabilidad y liquidez, ya que las diferentes emisiones compiten entre sí

Lo fundamental en todo financiamiento es que el emisor, es decir, la empresa financiada sea lo bastante solvente para cumplir con sus obligaciones. Las empresas que deseen financiarse a través del mercado de valores, deberán comprobar su calidad crediticia, y deberán emitir un proyecto de colocación en que muestren las bondades de la operación, además de que se obligan a enviar la información y documentación que se requiere, para que en forma periódica se publiquen sus estados financieros y los inversionistas conozcan el desarrollo de sus situación financiera y de resultados.

3.2.3.- Financiamiento a través de otros intermediarios no bancarios.

Las arrendadoras, aseguradoras, fondos de pensiones, sociedades de inversión y sociedades de garantía recíproca son instituciones que pueden intervenir de manera importante en el financiamiento de las empresas a largo plazo, con instrumentos y operaciones similares a los descritos para el sistema bancario y el mercado de valores.

Arrendadoras.

Así, tenemos que las arrendadoras financieras facilitan el uso de bienes productivos mediante el pago de una renta mensual, aunque las operaciones

relativas se pueden asimilar a las ventas en abonos, permiten la depreciación acelerada de los bienes y por tanto el diferimiento de impuestos, además de que ayuda a mantener el capital de trabajo de las empresas y su capacidad crediticia.

El arrendamiento también contribuye a disminuir los riesgos de tipo laboral, por no ser los bienes adquiridos bajo este sistema propiedad de la empresa y por lo tanto están exentos de que se afecten para garantizar otras obligaciones.⁴⁴

Sociedades de inversión.

El papel de las sociedades de inversión, puede ser trascendente no sólo para el financiamiento de las empresas, sino también para su desarrollo e institucionalización, ya que se requiere que las entidades interesadas en este esquema evolucionen de una estructura familiar, a un esquema abierto que permita la participación de más socios, que incremente su solvencia financiera y que le proporcionen una administración más profesional.

Los problemas que se presentan para que los empresarios se acojan a este sistema de financiamiento, es la inclusión de nuevos socios y la aceptación de cambios a veces trascendentes, en sus procesos operativos y en sus costumbres o prácticas empresariales, a pesar de las múltiples ventajas de tipo financiero, fiscal y patrimonial que pueden obtener.

Las sociedades de garantía recíproca

Son entidades financieras cuyo objeto social consiste en otorgar avales y garantías a favor de sus socios, pequeñas y medianas empresas. Se desempeñan, utilizando el aval como medio, un papel de intermediario financiero entre las empresas y las entidades de crédito, consiguiendo que aquéllas accedan al crédito bancario y en mejores condiciones de plazo y tipo de interés.

⁴⁴ HERNÁNDEZ, Cels y DE LA PORTILLA Hernández, A. SISTEMAS ACTUALES DE FINANCIAMIENTO. Editorial Ediciones Contables y Administrativas. México 2001. P. 112

3.3.- Clasificación de las fuentes de financiamiento.

Son diversas las fuentes de financiamiento que se pueden otorgar en función de las necesidades reales del solicitante y que estarán en concordancia con el destino del crédito. Se deberá orientar al solicitante de los diferentes tipos de crédito que existen para cubrir sus necesidades reales y que seguramente le ayudarán a determinar el tipo de financiamientos que deberá solicitar a la instancia correspondiente.

Podemos clasificar las fuentes de financiamiento a corto y largo plazo, y atendiendo al origen de los recursos o procedencia de los mismos las clasificamos en fuentes externas e internas.

La financiación externa puede venir dada por: Emisión de títulos en los mercados de capitales, acciones u obligaciones principalmente. En este caso la empresa capta recursos directamente de las unidades de gasto con superávit, es decir, de aquellos agentes que tienen excedentes de recursos monetarios y están dispuestos a invertirlos. Otra financiación externa es la proporcionada por alguna entidad financiera y nos referimos a los créditos y préstamos a largo plazo y a la financiación especializada como el leasing o el renting.

La financiación interna está formada por aquellos recursos financieros que la empresa genera por sí misma sin necesidad de tener que acudir al mercado financiero; y la externa, por el contrario, es la que se obtiene en el exterior.⁴⁵

Por su parte la financiación de origen interno está representada por la cuantía de autofinanciación generada en cada uno de los períodos, suma de las amortizaciones contables, provisiones y reservas.

Los fondos generados internamente están representados por las utilidades retenidas y por el flujo de efectivo que se vuelve a añadir a partir de la depreciación.

⁴⁵ JIMÉNEZ Caballero, José Luis, PÉREZ López, Carmen y DE LA TORRE Gallegos, Antonio. GESTIÓN FINANCIERA DE LA EMPRESA. Editorial Ediciones Pirámide. Madrid 2003. P. 136

La composición de fondos internos es una función de la rentabilidad corporativa, el pago de dividendos y de las utilidades retenidas resultantes, y de la protección fiscal por depreciación que las empresas obtienen al hacer adiciones a la planta y al equipo. Cuando las empresas realizan fuertes inversiones en planta y equipo nuevos, la depreciación puede aumentar en forma significativa en los años siguientes, lo cual tendrá un impacto positivo sobre los fondos generados internamente.⁴⁶

La clasificación en la que citaremos las fuentes de financiamiento será la de corto y largo plazo.

3.3.1.- Fuentes de financiamiento a corto plazo

El crédito a corto plazo es una deuda que originalmente se programa para ser reembolsada en un periodo menor o igual a un año.

Daremos una atención especial al crédito comercial proveniente de los proveedores, a los préstamos bancarios, a los pagarés corporativos, a las solicitudes de fondos en el extranjero, y a los préstamos concedidos contra las cuentas por cobrar y contra el inventario. Se demostrará la rapidez con la cual los fondos necesarios pueden estar disponibles sobre una base a corto plazo a partir de los diversos proveedores de crédito.

Entrando en materia, podríamos decir que los financiamientos para capital de trabajo vienen a complementar los recursos que son necesarios para cubrir el ciclo comercial o productivo de las empresas y que generalmente son a corto plazo y normalmente no pasan de seis meses.

Es muy importante conocer el ciclo de cada empresa en particular para definir el plazo que corresponderá al financiamiento, en ocasiones por falta de conocimiento del ciclo de un negocio se otorgan préstamos a menor plazo del

⁴⁶ EMERY, Douglas R. y FINNERTY, John D. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y CORPORATIVA. Editorial Pearson Educación. México 2000. P. 210

requerido, lo cual da la impresión de falta de liquidez de la empresa al tener que hacerse una renovación. Para definir la liquidez de una empresa es muy importante que se tenga una idea muy clara del tipo de negocio que se pretende financiar.

Existen ramas que por sus características no es conveniente financiar con préstamos quirografarios a corto plazo, aunque su destino sea para cubrir necesidades de capital de trabajo, casos en los que es más propio se otorguen préstamos específicos acordes con el tipo de proyecto o desarrollo del negocio que se requiere financiar. El conocimiento de los negocios, tanto en lo general como en lo particular, es importante para conceder crédito en forma adecuada o para negarlo también.

Los financiamientos a corto plazo, que vienen a constituir el complemento de capital de trabajo para financiar el ciclo comercial o productivo de las empresas son de diversa índole y los elementos que determinan el tipo de crédito se producen en forma natural al estarse realizando la actividad propia del negocio y pueden estar representados desde los cheques de plaza con que le pagan sus clientes, hasta otro tipo de documentos en que se documentan las transacciones de su operación, o simplemente podrá bastar con que se hayan registrado en su contabilidad.

Uso de fianzas en el financiamiento a corto plazo

Casi cualquier empresa preferiría solicitar fondos en préstamo sobre una base no garantizada, pero si la evaluación de crédito del prestatario es demasiado baja o si su necesidad de obtener fondos es muy grande, la institución prestamista requerirá que se den en prenda ciertos activos. Un contrato de crédito con garantías podría ayudar al prestatario a obtener fondos que de otra forma no estarían disponibles.⁴⁷

⁴⁷ STANLEY B. Block y GEOFFREY A. Hirt. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Editorial McGraw Hill. México 2005. P. 216

Sin embargo, en cualquier préstamo la principal preocupación del prestamista es el hecho de si la capacidad del prestatario para generar flujos de efectivo será suficiente para liquidar el préstamo a medida que venza.

La fianza es un mecanismo de una solución temporal para proteger al prestamista cuando todo lo demás falle.

Los financiamientos a corto plazo que analizaremos son los siguientes:

- Financiamiento Bancario.
- Sueldos e impuestos acumulados.
- Crédito Comercial.
- Descuentos Mercantiles.
- Operaciones de Factoraje.
- Préstamos directos y prendarios.
- Papel Comercial y Endeudamientos en el extranjero.
- Financiamiento de los saldos o financiamiento por medio de cuentas por cobrar.
- Ofertas públicas garantizadas con los activos.
- Financiamiento del inventario o contra el inventario.

3.3.1.1.- Financiamiento bancario, descuentos, factoraje y papel comercial.

Dentro de los principales financiamientos a corto plazo están los sueldos e impuestos acumulados, los descuentos mercantiles y el papel comercial; el crédito comercial, las operaciones de factoraje y los préstamos y créditos bancarios, los cuales tienen características particulares.

Financiamiento Bancario.

Los bancos ocupan un lugar clave en los mercados de dinero. A medida que aumentan las necesidades de financiamiento de una empresa, ésta requiere a su banco que le proporcione fondos adicionales. Si la requisición es negada la empresa se verá forzada a reducir su tasa de crecimiento

Los bancos pueden proporcionar fondos para el financiamiento de las necesidades estacionarias para la expansión de líneas de productos, y para el crecimiento a largo plazo. Por lo regular los bancos prefieren otorgar préstamos autofinanciables, en el cual el uso de los fondos asegurará un esquema de pago automático e internamente incorporado.

Al proporcionar préstamos y otros servicios, un banco puede requerir que los clientes de negocios opten por pagar un honorario por el servicio o que mantengan una cuenta con un saldo promedio mínimo, la cual recibe el nombre de saldo de compensación. En algunos casos, se requiere tanto el pago de honorarios como el mantenimiento de saldos de compensación.

Préstamos Directos

Estos financiamientos son los de mayor uso en la banca comercial para complemento de capital de trabajo, por la facilidad que tienen su manejo, pero en muchos casos la excesiva aplicación de los mismos ha propiciado que se desvirtúe su disposición técnica financiera correcta ya que generalmente se fijan en forma arbitraria sus plazos y en muchos casos sus montos, o se incurre en excesiva confianza al autorizarlos, incluso con renovaciones sucesivas que hacen que pasen a formar parte del capital de trabajo permanente.

La aplicación que deben tener estos préstamos corresponde a la cobertura de los faltantes que se generan en los flujos de efectivo en forma temporal y que al irse completando la operación del negocio se cubren automáticamente.

También pueden destinarse para la acumulación de inventarios cuando se prevé que habrá escasez de algún insumo que podría detener la producción o venta de los artículos que se distribuyan. A la vez tienen aplicación para cubrir ciertos gastos extraordinarios, que por su poca cuantía pueden ser cubiertos en el corto plazo, con los sobrantes de los flujos normales dentro del ciclo.

El monto de estos créditos se debe fijar en teoría, en función de los faltantes de los flujos proyectados que se estudien para el efecto, sin embargo esto no es

posible, porque no siempre se cuenta con este tipo de información financiera y entonces se pueden establecer como una proporción del capital de trabajo.

Estos préstamos se operan mediante la suscripción de uno o varios pagarés, cuya suma tendrá como límite el monto de la línea fijada. Los recursos se van disponiendo de acuerdo con las necesidades de efectivo que se vayan requiriendo para cubrir los flujos y de esta manera no mantener cantidades ociosas que estén generando un costo financiero.

Préstamos Prendarios

Estos créditos se operan con garantía prendaria que se constituye por documentos, materias primas, artículos terminados o cualquier otro bien que se utilice para satisfacer el ciclo productivo o distributivo de las empresas y que no sea necesaria su disposición durante el plazo de financiamiento. El valor de la prenda será mayor que el importe de crédito, y la proporción se fijará dependiendo de la facilidad de realización de los bienes afectados o del riesgo de la operación.

Independientemente del valor de la prenda, el límite de la operación deberá fijarse en función de la capacidad de pago real que tenga el deudor y que se generará mediante el desarrollo de su actividad empresarial, pues lo importante es que el financiamiento tenga precisamente ese fin.

La movilidad de las mercancías y su calidad son elementos que deben tenerse en cuenta para fijar la proporción del crédito respecto de éstas, así como de sus características de perecibilidad, de los precios del mercado, de la tendencia del mercado en cuanto al sostenimiento de estos precios, de las oscilaciones, en fin, de todo un conjunto de circunstancias que pueden afectar su conservación física, su valor y su existencia.⁴⁸

⁴⁸ HERNÁNDEZ, Celis y DE LA PORTILLA Hernández, A. SISTEMAS ACTUALES DE FINANCIAMIENTO. Editorial Ediciones Contables y Administrativas. México 2001. P. 80.

Sueldos e Impuestos acumulados

Las empresas generalmente pagan a sus empleados sobre una base semanal, quincenal o mensual, por lo cual el balance general mostrará algunos sueldos acumulados. En forma similar mostrará impuestos acumulados ya que estos también son pagados sobre una base semanal, mensual o trimestral.

Los pasivos acumulados aumentan espontáneamente a medida que se expanden las operaciones de una empresa, y dicha cuenta representa también una fuente gratuita de crédito puesto que no necesita pagar un interés sobre estos fondos. Sin embargo una empresa tiene un control muy limitado sobre el nivel de éstas cuentas, ya que la periodicidad de pago de éstas son fijadas por las fuerzas económicas, por las costumbres de la industria y por la ley.

Crédito Comercial

El proveedor más grande de crédito a corto plazo está por lo general en el umbral de la puerta de la empresa: el productor o el vendedor de bienes y servicios. Alrededor del 40% del financiamiento a corto plazo se canaliza bajo la forma de cuentas por pagar o crédito comercial. Las cuentas por pagar son una fuente espontánea de fondos, la cual crece a medida que el negocio se amplía sobre una base estacional o a largo plazo y la cual se contrae de manera similar cuando un negocio va hacia el declive.

El crédito comercial se extiende generalmente por periodos de 30 a 60 días. Una gran cantidad de empresas tratan de extender el periodo de pago para recibir un financiamiento adicional a corto plazo. Ésta es una forma de financiamiento aceptable en tanto que no se lleve a un extremo abusivo. Una posible variable para determinar el periodo de pago es la posible existencia de un descuento en efectivo.⁴⁹

⁴⁹ STANLEY B. Block y GEOFFREY A. Hirl. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Editorial McGraw Hill. México 2005. P. 205

Posición de crédito neto: Se consideran a las cuentas por cobrar como uso de fondos y las cuentas por pagar como una fuente de fondos. La empresa debe vigilar muy de cerca la relación que existe entre las dos para determinar su posición de crédito comercial neto. El crédito comercial neto es positivo cuando las cuentas por cobrar son mayores que las cuentas por pagar y viceversa.

Las cuentas por pagar o el crédito comercial, son la categoría individual más grande de deudas a corto plazo, representan aproximadamente el 40% de los pasivos circulantes de una corporación típica no financiera, aunque puede ser más grande en el caso de empresas pequeñas; ya que éstas no califican para financiamientos provenientes de otras fuentes y se basan en el crédito comercial.

En estos créditos por lo regular se dan descuentos en efectivo que son reducciones de precio que se dan a cambio de un pronto pago. El costo de no tomar los descuentos en efectivo puede ser sustancial.

El crédito comercial puede dividirse en dos componentes: Crédito comercial gratuito, que involucra el crédito que se recibe durante el periodo de descuento, y crédito comercial costoso, que incluye al crédito en exceso del crédito gratuito.

El crédito comercial es una fuente importante y conveniente de financiamiento, especialmente en el caso de las empresas débiles. Una empresa que deja de calificar para financiamiento bancario puede recibir crédito comercial si prueba a sus proveedores que es digna de crédito. El proveedor conoce las prácticas de mercadeo de la industria, y la empresa está generalmente en buena posición para juzgar la habilidad de negocios del cliente, así como el riesgo de venderle a crédito. Aunque el crédito comercial puede ser una fuente costosa de financiamiento, puede ser la única alternativa disponible para el comprador. 4. El crédito comercial puede usarse por el proveedor como un instrumento de promoción de ventas.⁵⁰

⁵⁰ BESLEY, Scott y BRIGHAM, Eugene F. FUNDAMENTOS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial McGraw Hill. México 2001. P. 260.

Descuentos Mercantiles

Dentro de la actividad comercial e industrial se pueden generar una serie de transacciones que dan lugar a una cadena de operaciones de crédito, desde la venta de materias primas que hacen los productores a los fabricantes, hasta la venta de artículos terminados a los consumidores, pasando estos bienes por otros intermediarios.

En la serie de transacciones mencionadas apreciamos que se han transmitido bienes contra la promesa de un pago futuro, sin que haya mediado un cobro en efectivo. Cuando es documentada cada una de éstas operaciones, se tienen títulos de crédito que pueden ser negociados con las instituciones financieras y obtener el pago anticipado de los mismos, mediante el descuento de una cantidad determinada, que se fija aplicando al importe del documento, una tasa de interés por el tiempo que tardará en vencer. De esta manera cada uno de los intermediarios puede recurrir a su banco, para hacer efectivo su importe mediante el procedimiento de descuento mencionado y así hacerse de efectivo para cubrir diversas erogaciones que le permitan seguir operando.

Para el banco representa un riesgo el recibir estos documentos contra entrega de su importe, por lo que al hacerlo, está entregando un crédito al cedente y será necesario que le tenga establecida una línea de crédito para tomarle documentos de este tipo, que este en proporción al volumen de sus operaciones.

Quien tendrá que liquidar el documento al banco, será el comerciante que acepto pagarlo al vencimiento y no el cedente que lo hizo efectivo mediante la operación de descuento mercantil, por lo que la liquidez de la operación estará basada en el pago puntual del obligado directo o aceptante del documento. Lo anterior no quiere decir que el cedente del documento se libera de la responsabilidad de liquidarlo si éste no es pagado en tiempo, sino lo contrario, es el responsable ante el aceptante del documento de cubrir su importe si se presenta la eventualidad de que no fuera honrado el pago por quien tenía que realizarlo.

Los préstamos a través del sistema de descuentos mercantiles representan un medio muy adecuado de financiamiento para las empresas, principalmente para

apoyo a su capital de trabajo, por contar con liquidez propia, además de representar para el tomador de los documentos un apoyo adicional, al contar con la firma de los librados o aceptantes.

Política de descuento en efectivo: Un descuento en efectivo permite una reducción en precio siempre y cuando el pago se haga dentro de un periodo especificado. Un descuento en efectivo 2/10, neto 30, significa que podemos reducir 2% si entregamos nuestros fondos 10 días después de la facturación, pero al dejar de hacer esto, debemos pagar la totalidad del monto en el treintaavo día.

Ejemplo

Sobre una factura de \$100, podríamos pagar \$98 hasta el décimo día o \$100 al final de 30 días. Si dejamos de tomar el descuento en efectivo, podríamos usar \$98 durante 20 días o más con un honorario de \$2. El costo sería un alto interés de 36.72%. La fórmula estándar para este ejemplo es:

Costo de dejar de tomar el descuento en efectivo = $(\% \text{ de descuento} / 100\% - \% \text{ de descuento}) \times (360 / \text{fecha final de vencimiento} - \text{periodo de descuento})$

$$= (2\% / 100\% - 2\%) \times (360 / 90 - 10) = 36.72\%$$

Los términos de los descuentos en efectivo pueden variar. Por ejemplo, sobre un base 2/10, neto 90, nos costaría tan sólo 9.18% no tomar el descuento y pagar la totalidad de la cantidad después de 90 días.

Papel Comercial.

El mercado de valores también es una fuente importante de financiamiento de capital de trabajo para empresas institucionalizadas, ya que a través de él pueden colocar pagarés, los cuales deberán ser inscritos en las instituciones que regulan y operan estos mercados, y para facilitar o evitar el manejo físico de los documentos, los deberán depositar en la bolsa de valores.

Normalmente los organismos que regulan estos mercados, solicitan la concurrencia de una empresa calificadoras de valores autorizada por ellos mismos, para que emitan un dictamen de la calidad crediticia de la empresa emisora.

Para obtener financiamientos a través de este sistema, es necesaria la intervención de una casa de bolsa o de corretaje, quien será la encargada de realizar toda la gestión para poner en circulación los títulos, e incluso, será quien tenga que realizar el estudio de crédito, puesto que le interesa que los documentos sean liquidados a su vencimiento, pues de lo contrario perdería prestigio para futuras colocaciones.

Para que el público inversionista conozca las características del papel que va a adquirir, es necesario que el intermediario financiero o casa de bolsa emita un prospecto que contenga las principales características de la operación como pueden ser: plazo, tasa de descuento y garantías en su caso, así como la información financiera de la empresa emisora.

Consiste en documentos no garantizados de empresas grandes, se venden principalmente a otras empresas, compañías de seguros, fondos de pensión y bancos.

Los negociantes de papel comercial frecuentemente ofrecen consejos valiosos a los clientes, porque estos negociantes están entre la gente mayor informada acerca de las condiciones de mercado y de las tendencias en las tasas de interés.⁵¹

En el caso de empresas grandes y de gran prestigio, el papel comercial puede proporcionar un medio para obtener fondos. El papel comercial representa un pagaré a corto plazo y no garantizado emitido para el público en unidades mínimas determinadas. En los últimos años se ha incrementado el monto total de papel comercial en circulación, este fuerte incremento en el mercado del papel

⁵¹ BESLEY, Scott y BRIGHAM, Eugene F. FUNDAMENTOS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial McGraw Hill. México 2001. P. 272.

cordial refleja la disposición de las compañías calificadas para solicitar fondos en préstamo a la tasa más baja disponible.⁵²

Hay dos categorías de papel comercial. El papel comercial vendido por las compañías financieras recibe el nombre de papel financiero, y toda vez que por lo general la compañía financiera lo vende directamente al prestamista también recibe el nombre de papel directo. El otro tipo de papel comercial es vendido por las compañías industriales, de servicios o por las compañías financieras demasiado pequeñas para tener su propia red de ventas. Estas compañías usan una red de negociantes intermediarios para distribuir su papel, y por lo tanto este tipo de papel recibe el nombre de papel corredor.

Tradicionalmente el papel comercial, es la emisión de un certificado de papel a favor del prestamista y ello significa el derecho del prestamista a ser reembolsado. En la actualidad estos certificados no son físicos, sino virtuales y el registro en libros de las operaciones se da a través de métodos electrónicos, disminuyendo los costos y simplificando su administración.

Ventajas del papel comercial

Permite a los prestatarios obtener fondos de un espectro muy amplio de prestamistas potenciales.

El papel comercial proporciona fondos a tasas más pequeñas que las de la mayoría de los demás métodos.

El prestatario evita los inconvenientes y los gastos de financiar los convenios con otros bancos, cada uno de los cuales requerirá un saldo compensatorio.

La publicidad y prestigio se acumulan para el prestatario a medida que su papel comercial se vuelve más ampliamente conocido en los círculos de negocios.

⁵² STANLEY B. Block y GEOFFREY A. Hirt. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Editorial McGraw Hill. México 2005. P. 273.

Se puede emitir papel comercial con una tasa de interés menor a la preferencial, normalmente del 2% o 3%.

No se asocian requerimientos de saldos de compensación en su emisión, generalmente se requiere que la empresa mantenga líneas bancarias comerciales de crédito aprobado iguales al monto del papel en circulación.

Desventajas del papel comercial

Sólo las empresas de alta calidad que cuentan con prestigio y buenas evaluaciones crediticias tienen acceso a este mercado.

3.3.1.2.- Endeudamiento en el extranjero.

Un préstamo en eurodólares es un crédito denominado en dólares y concedido por un banco extranjero que mantiene depósitos en dólares. Tales préstamos son por lo general de un plazo que va de corto a intermedio para su vencimiento. La LIBOR es la tasa básica de interés que se paga sobre tales préstamos. Los préstamos en eurodólares a la tasa LIBOR en lugar de una tasa de interés preferencial pueden ser más económicos que los préstamos nacionales. Las empresas internacionales siempre están buscando en los mercados extranjeros formas más económicas de solicitar fondos en préstamo.⁵³

3.3.1.3.- Financiamiento de los saldos o financiamiento por medio de cuentas por cobrar.

El financiamiento de los saldos o cuentas por cobrar involucra la cesión de las cuentas por cobrar o su venta (factoring). La cesión de cuentas por cobrar se caracteriza por el hecho de que el prestamista no sólo tiene derechos contra ellas, sino que también tiene un recurso legal contra el prestatario, por lo tanto, si la

⁵³ STANLEY B. Block y GEOFFREY A. Hirl. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Editorial McGraw Hill, México 2005. P. 204.

persona o empresa que compra lo bienes no paga, la empresa vendedora debe absorber la pérdida.

El financiamiento por medio de cuentas por cobrar permite al prestatario estar vinculado directamente con el nivel de la expansión de los activos a cualquier punto en el tiempo. A medida que el nivel de las cuentas por cobrar aumenta, también aumenta la capacidad de una empresa para solicitar más fondos en préstamo.

Este tipo de financiamiento es relativamente costoso en comparación con otras fuentes de financiamiento.

Cuentas por cobrar

La institución prestamista generalmente estipula cuales de las cuentas por cobrar tienen una calidad suficiente para servir como garantía para un préstamo.

Operaciones de Factoraje.

Hay quienes consideran que las operaciones de factoraje no son operaciones de crédito, porque consisten en la venta de un activo circulante, pero consideramos conveniente incluirlas dentro de los financiamientos para capital de trabajo, por considerar que tienen algunas características atractivas para que las pequeñas industrias con clientes de reconocida solvencia, o las de reciente creación que no han generado antecedentes crediticios, se puedan allegar de recursos para no limitar el desarrollo de su ciclo productivo o comercial.

Éstas operaciones están dirigidas a todas las empresas que tengan derechos de crédito que estén por vencer y que se encuentren documentados en contra-recibos, facturas, letras de cambio, pagarés, o cualquier otro título por cobrar, originado por la venta de bienes o servicios y por lo tanto, no son sujetos de este mecanismo los negocios que venden de contado, con márgenes muy reducidos, por el costo de la operación y los que distribuyen bienes perecederos entre otros.

Para que se puedan realizar éstas operaciones, es necesario que las cuentas por cobrar que estén documentas puedan ser vendidas, ya que en algunos casos los

compradores no permiten que se cedan los derechos de sus obligaciones con sus proveedores. También es elemental que se verifique que no estén gravados por otros contratos los activos que se enajenan.

Aunque se puede decir en teoría que éstas operaciones tienen carácter quirografario, la realidad es que por lo general se solicita una fianza para el caso en que los documentos no sean liquidados con oportunidad, o se requiere de un documento de garantía o pagaré, salvo en el caso de factoraje puro.

Las decisiones de crédito de este tipo de financiamiento pueden ser muy rápidas, en virtud de que las empresas de factoraje tienen calificados a los grandes compradores, motivo por el cual cuando una empresa presenta un documento a cargo de alguno de ellos, sólo bastaría para que se le tomara el que acreditara su personalidad y derechos sobre el título.

El uso de este instrumento es muy útil, sobre todo para las pequeñas empresas que generalmente no cuentan con una estructura administrativa para gestionar el trámite de sus ventas a crédito, ya que la empresa de factoraje se encarga de la investigación de la solvencia de los compradores, de la guarda y custodia de los documentos, de la tramitación previa a la cobranza y la del cobro mismo.

El cobro de este servicio normalmente se realiza mediante un descuento sobre el valor de los derechos de crédito que se ceden, o se realiza un anticipo sobre el importe de la cobranza de los documentos, y cuando se obtienen ésta, se entrega al cedente el remanente, menos el precio del servicio.

Podríamos decir que con la intervención de una empresa de factoraje, se pueden mejorar los hábitos de pago de los deudores, ya que el registro de un mal antecedente en el sistema de información de éstas empresas que cruza con las instituciones financieras, hacen que se corrijan prácticas erróneas de pago, porque si no lo hacen pierden credibilidad crediticia.

Ofertas públicas garantizadas con los activos.

Aunque el factoraje ha sido durante mucho tiempo una forma de vender las cuentas por cobrar, las ofertas públicas de valores garantizados por las cuentas por cobrar como garantía obtuvieron respeto.

Estos valores garantizados con activos no son nada más que la venta de las cuentas por cobrar, y en años anteriores las compañías que vendían las cuentas por cobrar eran vistas como empresas con algún problema financiero, pero esta percepción negativa a sido cambiada gracias a la emisión de valores respaldados por cuentas por cobrar por parte de compañías como el Bank of America, GMC y Mack Trucks.⁵⁴

Los banqueros de inversiones continúan desarrollando nuevos tipos de valores garantizados con activos y aseguran que el uso de esta fuente continuará creciendo debido al nivel de predicción de los flujos de efectivo que ofrecen a los inversionistas.

Ventajas

Uno de los beneficios para el emisor es que estos instrumentos negocian flujos de efectivo futuros por efectivo inmediato. Esto permite que la empresa emisora adquiera fondos a un costo más bajo en comparación de un préstamo bancario o con una oferta de bonos.

Desventajas

En una época de recesión económica la probabilidad de que las cuentas por cobrar se hagan efectivas se ve disminuida.

⁵⁴ STANLEY B. Block y GEOFFREY A. Hirt. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Editorial McGraw Hill. México 2005. P. 219.

3.3.1.4.- Financiamiento del inventario o contra el inventario.

Una gran cantidad de créditos a corto plazo están garantizados por los inventarios. Si una empresa representa un riesgo de crédito relativamente bueno, la mera existencia del inventario puede ser una base suficiente para recibir un préstamo no garantizado.

La medida en la cual se pueda usar el financiamiento por medio de inventarios se basa en la comercialidad de los bienes en garantías, la estabilidad de precio asociada y la condición perecedera del producto. Otro factor significativo es el grado de control físico que puede ejercer el prestamista sobre el producto.

3.3.2.- Fuentes de financiamiento a largo plazo.

A continuación describiremos las principales fuentes financieras a largo plazo utilizadas por las empresas para la financiación de sus proyectos de inversión y así conseguir la máxima valoración de la empresa en el mercado.

En la actualidad este tipo de financiamiento cobra especial importancia porque los negocios se desarrollan en un ambiente globalizado, en que se abren las economías y se desbaratan los sistemas paternalistas lo cual propicia una competencia mundial que aparece en el ámbito doméstico, haciendo necesaria para muchas compañías la búsqueda de proveedores, canales de distribución y esquemas de financiamiento que les permita competir internacionalmente, y en algunos casos les crea la necesidad de asociarse con empresas que les aporten nuevas tecnologías o alianzas con negocios que estratégicamente les sean complementarios o fusiones con empresas similares que las fortalezcan para lograr economías de escala.⁵⁵

Las empresas que no hayan alcanzado niveles de competitividad internacional o que pretendan desarrollarse en mercados del exterior, requerirán promover y

⁵⁵ JIMÉNEZ Caballero, José Luis, PÉREZ López, Carmen y DE LA TORRE Gallegos, Antonio. GESTIÓN FINANCIERA DE LA EMPRESA. Editorial Ediciones Pirámide. Madrid 2003. P. 137.

financiar nuevos proyectos, o realizar inversiones adicionales en sus plantas para hacer eficientes sus procesos productivos hasta niveles de competencia mundial, para lo cual requerirán soluciones de financiamiento con costos competitivos, como los que tienen empresas que operan globalmente.

Para lograr lo anterior será necesario combinar diversas fuentes de financiamiento, tanto de deuda como de capital de riesgo, ya sea a través de los mercados bursátiles siguiendo las nuevas tendencias de fondeo, o por los medios tradicionales de la banca comercial.

Cabe destacar que precisamente por ser operaciones de crédito a largo plazo, por destinar a inversiones permanentes, la liquidez de estos financiamientos no se genera en forma automática dentro del ciclo comercial o productivo de las empresas, como en el caso de los préstamos para capital de trabajo o a la producción, sino que se amortizan en varios periodos y por lo tanto, la capacidad de pago estará representada por los remanentes de los flujos de los ciclos enunciados o por las utilidades como algunos autores lo definen.

Podemos distinguir dos vías de financiación directa en los mercados financieros, mediante la emisión de acciones o la emisión de obligaciones. En los países desarrollados constituyen las formas más importantes que tienen las grandes empresas públicas y privadas de recabar recursos en los mercados financieros, gracias a la existencia de mercados primarios de valores evolucionados. La operatividad de estos depende, en gran medida, del funcionamiento de buenos mercados secundario o de negociación, que permitan la compra-venta de los títulos emitidos.

Destino de los financiamientos a largo plazo

El destino de los financiamientos a largo plazo, debe corresponder a inversiones que tengan ese mismo carácter y que para los efectos del enunciado que estamos estudiando, lo dividiremos en: Financiamientos para Inversiones de Infraestructura, Financiamientos para Proyectos Específicos y Reestructuraciones.

Los financiamientos a largo plazo que analizaremos son los siguientes:

- Emisión de acciones.
- Emisión de bonos y obligaciones.
- Valores de gobierno.
- Valores Corporativos.
- Crédito Refaccionario.
- Crédito de Habilitación o Avío.
- Arrendamiento Financiero.
- Arrendamiento Puro.
- Capital Riesgo.
- Financiamiento para Inversiones en Infraestructura.
- Financiamientos para Proyectos Específicos.
- Reestructuraciones.

3.3.2.1.- Acciones, bonos, obligaciones y valores corporativos.

Estos tipos de financiamiento son realizables a través del mercado de valores.

Emisión de Acciones.

La emisión de acciones sólo pueden realizarla las empresas constituidas como sociedades anónimas.

Las acciones son valores que representan una parte proporcional del capital social de una sociedad anónima. Se emiten al valor nominal, valor mínimo permitido, o con prima de emisión, esto es, a un precio superior al valor nominal.⁶

La contrapartida más habitual de una ampliación de capital consiste en una aportación monetaria por parte de los accionistas, que han adquirido las acciones emitidas. Pero también puede consistir en una compensación de créditos o las propias reservas de la sociedad.

El inversor en acciones adquiere la condición de propietario o socio de una parte de la compañía que las ha emitido y este hecho le proporciona determinados derechos económicos y políticos.

Los principales derechos económicos que incorpora la condición de socio son la participación en el reparto de utilidades en forma de dividendos, la participación en el patrimonio resultante en el caso de liquidación de la sociedad y el derecho de suscripción preferente de nuevas acciones en las ampliaciones de capital o en las emisiones de obligaciones convertibles.

El principal derecho político consiste en el voto en las juntas generales de accionistas y, por consiguientes, en la posibilidad de participar en la gestión de la empresa.

Además de las acciones ordinarias, permite la emisión de otros tipos de acciones con características propias. Nos estamos refiriendo a las acciones sin voto, privilegiadas y rescatables.

Emisión de bonos y obligaciones.

Los bonos y obligaciones son valores emitidos en serie que representan una parte proporcional de la deuda contraída por la entidad emisora. El conjunto de valores emitidos constituye el empréstito, y el valor nominal de empréstito es el importe de la deuda total contraída por el emisor con el conjunto de compradores de los valores.

La diferencia entre bonos y obligaciones reside en el plazo de los mismo; si el vencimiento es inferior a cinco años, se denominan bonos, y si es superior, obligaciones.

La emisión de obligaciones tiene que ser aprobada en Junta General de Accionistas, que puede delegar esta facultad en el Consejo de Administración, salvo el caso que sean obligaciones convertibles.⁵⁶

⁵⁶ JIMÉNEZ Caballero, José Luis, PÉREZ López, Carmen y DE LA TORRE Gallegos, Antonio. GESTIÓN FINANCIERA DE LA EMPRESA. Editorial Ediciones Pirámide. Madrid 2003. P. 139.

La adquisición de bonos y obligaciones confiere al inversor que los compra la condición de prestamista del emisor y le otorga unos derechos económicos futuros:

- La devolución del valor nominal del título, siguiendo el calendario de amortización establecido y, en ocasiones, con posibilidad de amortizaciones anticipadas.
- La obtención de determinados rendimientos o intereses, denominado cupón, los cuales pueden ser fijos o variables.

Con el objeto de hacer más atractiva la emisión para los inversores, los empréstitos pueden incorporar dos tipos de primas: la prima de emisión o emisión bajo la par, cuando se emiten los títulos al precio inferior al nominal y la prima de amortización o prima de reembolso, esto es la devolución al inversor de un valor superior al nominal en el momento de la amortización.

Valores corporativos

Bonos corporativos. Los bonos son instrumentos de deuda que tienen una vida fija y que deben ser reembolsados en la fecha de vencimiento. A medida que los bonos vencen y son liquidados, la corporación reemplaza por lo normal esta deuda con bonos nuevos. Por esta razón, los bonos corporativos han constituido tradicionalmente la mayor parte del financiamiento externo de las corporaciones.

La cantidad de deuda a largo plazo que una corporación elija emplear como un porcentaje del capital total también es una función de varias opciones. La administración debe decidir acerca de su disposición para aceptar el riesgo y examinar la cantidad de financiamiento disponible a partir de otras fuentes, tal como el flujo de efectivo interno, capital común y capital preferente.

Capital preferente. De todos los valores corporativos a largo plazo, el capital preferente es el que se usa menos, ya que el dividendo no es fiscalmente deducible para la corporación, como en el caso de los intereses de los bonos. Las corporaciones que se encuentran en su límite máximo de deuda emiten gran parte del capital preferente que se vende. Estas compañías también pueden

experimentar precios bajos en el capital común pueden emitir capital preferente que algún día pueda ser convertible en capital común.

Capital común. Las compañías que buscan la obtención de fondos nuevos de capital contable venden capital común. El capital común se vende ya sea como una nueva emisión de una oferta pública inicial (IPO por sus siglas en inglés), o como una oferta secundaria. Una oferta secundaria significa que las acciones ya están siendo públicamente negociadas en los mercados y la nueva oferta será por lo menos la segunda vez que la compañía ha vendido capital común al público. Además, cuando las compañías compran sus propias acciones en el mercado debido al hecho de que tienen un exceso de efectivo, éstas acciones se muestran en el balance general como acciones de tesorería. Puesto que el capital común no tiene fecha de vencimiento como los bonos, nunca se procede a la venta de capital común nuevo para reemplazar a las acciones antiguas en la forma en la que se usan los bonos nuevos para financiar a los bonos antiguos.⁵⁷

3.3.2.2.- Créditos Refaccionario y de Habilitación o Avío.

Son créditos que el prestador otorga al prestatario para que este los utilice en un fin específico, comprobando su utilización en el fin convenido. Dentro de ellos tenemos:

Crédito Refaccionario

Los principales beneficios de un crédito refaccionario son los siguientes:

- Adquisición de activos fijos a precio de contado, que le permite al cliente negociar con su proveedor un buen descuento sobre el precio del bien.

⁵⁷ EMERY, Douglas R. y FINNERTY, John D. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y CORPORATIVA, Editorial Pearson Educación, México 2000. P. 188.

- Le permite cubrir al prestatario sus necesidades de adquisición de activos fijos, fomentando el crecimiento y fortalecimiento de su Empresa
- Permite a la empresa mantenerse a la vanguardia con equipo y tecnología de punta. Fomenta la actualización y/o renovación de los activos fijos productivos de su Empresa
- El flujo del ingreso generado por el uso de los activos puede ser direccionado al pago del crédito. Los bienes arrendados son autofinanciables con el producto generado por su uso.
- El cliente conserva la propiedad de los bienes tanto fiscal como legal.
- El cliente registra el bien dentro de su activo y el crédito dentro de su pasivo.
- NO se causa IVA sobre intereses.
- El banco tendrá como garantía el activo y el cliente puede usar y disponer de los bienes objeto del crédito, los cuales quedan en prenda y bajo su posesión, por lo que funge como depositario.
- El uso de tasa fija le proporciona la certeza de sus pagos futuros.
- Periodo de Gracia.
- Permite a la empresa planear sus flujos al tener un plan de pagos determinado.
- Permite no distraer recursos líquidos para inversiones en maquinaria y equipos de varios tipos .
- Permite rembolsar adquisiciones de maquinaria y equipo con una antigüedad no mayor a 6 meses de fecha de factura .
- Dependiendo el esquema de pago, el interés se determina sobre el saldo insoluto de la deuda .
- Dependiendo de las necesidades de financiamiento ofrece períodos de gracia para el pago de capital.

Destino

Su principal destino es el apoyo para la compra de activos fijos. Puede ser útil para:

- Compra o instalación de maquinaria, equipo y construcción o realización de obras materiales.
- Instrumentos útiles de labranza, abonos, y ganado o animales de cría.
- Realización de plantaciones o cultivos cíclicos o perennes. Apertura de la tierra para el cultivo.

Características

- El prestatario una vez autorizado el crédito dispone de los recursos mediante abono a cuenta de cheques, y conforme a un calendario definido en el contrato.
- El prestatario debe entregar comprobantes que acrediten la debida aplicación del crédito a más tardar 30 días después de la disposición.
- Si el prestatario compro con recursos propios alguna maquinaria, posteriormente podrá solicitar al Banco el reembolso siempre y cuando entregue comprobantes de dicha compra.
- El prestatario podrá utilizar el crédito para refinanciar cartas de crédito siempre y cuando solicite autorización por escrito al banco.
- Los intereses se pagan con cargo a la cuenta de cheques del prestatario y de acuerdo a lo pactado en el contrato: por periodos mensuales, trimestrales o de acuerdo a su ciclo de productividad.
- El prestatario podrá hacer liquidaciones totales o parciales con o sin prepago de acuerdo a lo estipulado en el contrato de crédito.
- En los planes de pagos para liquidar el crédito el prestatario podrá optar por diversos esquemas que van desde pagos iguales de capital, pagos crecientes de capital o pagos fijos durante el período que incluyen capital e intereses.

- Este tipo de crédito no se da bajo un programa de financiamiento preestablecido sino que se adapta a las características financieras y operativas del prestatario, estableciendo términos y condiciones particulares.

Crédito de Habilitación o Avío

Es un crédito en donde el acreditado queda obligado a invertir su importe precisamente en la adquisición de materias primas y materiales, pago de jornales, salarios, inventarios y gastos directos de explotación; fortaleciendo el ciclo productivo de las empresas dedicadas a la industria, agricultura, ganaderías, comercio y servicios.

El préstamo de Habilitación y Avío se destina a la formación de capital de trabajo para fortalecer el ciclo productivo de las empresas; por tal motivo, tienen que ser enfocados a robustecer o incrementar el activo circulante.

Es un producto enfocado a empresas con necesidades de financiamiento de materia prima a mediano plazo bajo un esquema de pago determinado que le permite reducir paulatinamente su deuda sin distraer recursos de la operación.

Se puede financiar hasta el 70% del total. Crédito de Mediano con un plan de pago definido que se utiliza para financiar materias primas y materiales utilizados en la producción de bienes tangibles. Se instrumenta a través de contrato.

Beneficios

- Permite a la empresa planear sus flujos al tener un plan de pagos determinado
- Permite no distraer recursos líquidos para inversiones en materia prima
- El crédito puede ser hasta 36 meses según las características y capacidad financiera de la empresa
- Dependiendo el esquema de pago, el interés se determina sobre el saldo insoluto de la deuda
- Dependiendo de las necesidades de financiamiento ofrece períodos de gracia para el pago de capital

3.3.2.3- Arrendamiento Puro y Financiero.

Los dos principales tipos de arrendamiento que existen son el arrendamiento puro y el arrendamiento financiero los cuales tienen características muy particulares.

Arrendamiento financiero o leasing

El leasing o arrendamiento financiero es una operación cuyo objeto es la cesión del uso de bienes muebles o inmuebles a cambio del pago periódico de una cuota y que de forma necesaria, incluye una opción de compra a su término a favor del usuario.

Es una forma de financiación muy utilizada por las PYMEs, ya que financia el importe total necesario para la adquisición de un activo, sin tener que afrontar el empresario ninguna entrada o pago inicial y que, además, tienen la ventaja, al finalizar el contrato, de poder adquirirse la propiedad del bien.

El plazo mínimo de un contrato de leasing oscila de 2 a 10 años, para bienes muebles o inmuebles.

Existen varias modalidades de arrendamiento financiero o leasing, como son:

Leasing financiero: En esta modalidad la operación de leasing la realiza una entidad financiera especializada o entidad de leasing. Es un contrato irrevocable por ambas partes porque no puede terminarse anticipadamente. Los gastos de reparación, mantenimiento y obsolescencia corren a cargo del arrendatario. Normalmente es la empresa que solicita el contrato la que selecciona el bien y el proveedor y, posteriormente, dicho bien es adquirido por la sociedad de leasing para llevar a cabo la operación financiera.

El lease-back o retroleasing: Se produce un lease-back cuando una empresa vende a una sociedad de leasing un activo de su propiedad sobre el que se realiza, con posterioridad, un leasing financiero. La finalidad de la empresa es obtener un volumen alto de liquidez, sin perder el usufructo de sus bienes.

Leasing operativo: En este caso quien realiza la operación es el mismo fabricante o distribuidor del activo y el arrendatario puede terminar anticipadamente la operación. Los gastos de reparación, mantenimiento y obsolescencia suelen correr por cuenta del arrendador y, por ello, la cuota suele ser más elevada que las fijadas en las operaciones de leasing financiero.⁵⁸

Beneficios

- El financiamiento puede ser hasta por el 100% del valor factura del bien.
- El Banco / Arrendadora es la propietaria legal del equipo y el Cliente es propietario fiscal. El cliente registra en su balance el activo fijo y le da el mismo tratamiento contable y fiscal que a sus activos fijos bajo las reglas y leyes de ISR e IVA que correspondan.
- Es una excelente opción para financiar equipo importado, ya que el contrato permite otorgar anticipos para pagar cartas de crédito y posteriormente documentar el largo plazo con un anexo.
- A través de Lease Back, el cliente puede obtener Capital de Trabajo y no se deshace de sus activos.
- El cliente puede negociar descuentos porque el pago al proveedor es de contado.
- Los bienes arrendados son autofinanciables con el producto generado por su uso, además se puede financiar el seguro del equipo adquirido.
- No compromete el capital de trabajo de su Empresa.
- Es una excelente estrategia fiscal para su Empresa.
- Ofrece las bondades fiscales del arrendamiento, como son la deducibilidad de los intereses y de la depreciación de los bienes.
- Mejora su productividad al aprovechar los beneficios de trabajar con equipo nuevo.

⁵⁸ JIMÉNEZ Caballero, José Luis, PÉREZ López, Carmen y DE LA TORRE Gallegos, Antonio. GESTIÓN FINANCIERA DE LA EMPRESA. Editorial Ediciones Pirámide. Madrid 2003. P. 145.

- Los costos y tiempos de contratación son menores que los del financiamiento bancario.

Características

- De acuerdo a la Ley del ISR en su art. 44 el monto original de la inversión se deprecia y de acuerdo a su art. 29 el importe de los intereses se considera gasto financiero deducible.
- El valor del equipo se registra en la contabilidad del arrendatario. El valor del equipo se registra en el activo fijo, los intereses por amortizar en el activo diferido y el importe de las rentas por pagar, se registra en el pasivo.
- El arrendatario deprecia los bienes, ya que el Arrendamiento Financiero es considerado una enajenación a plazo, según el Ley del ISR en su art. 18.
- En este tipo de operación se puede financiar hasta el 100% del precio del equipo.

Arrendamiento puro o renting

En arrendamiento puro o renting, consiste en el alquiler de un bien a cambio de una cuota periódica. Es una operación similar al arrendamiento financiero o leasing pero con algunas diferencias.

- No existe bien de compra del bien al término del contrato.
- Son contratos a más corto plazo, incluso por horas.
- Los bienes pueden estar ya usados.
- El importe de la cuota suele estar determinado por el grado o intensidad de utilización del bien.
- El contrato puede ser rescindido unilateralmente antes de la finalización del plazo estipulado.
- La conservación del bien corresponde al arrendador.

3.3.2.4.- Subvenciones y nuevas formas de financiación empresarial.

En numerosas ocasiones las empresas también encuentran financiación mediante la percepción de subvenciones.

El estado y otras entidades, públicas y privadas, realizan aportaciones a las empresas en forma de subvenciones y ayudas. Existen principalmente dos tipos de subvenciones:

- Subvención de capital, que financia activos fijos y aparecen reflejadas en el balance como fondos propios hasta su total amortización o aplicación.
- Subvenciones a la exportación, que se consideran un ingreso del ejercicio en curso.

Las subvenciones no siempre consisten en el pago de una parte del costo de un proyecto específico sin exigir su devolución, sino que en numerosas ocasiones se revisten de otras muchas formas; así, encontramos subvenciones de puntos de interés, que financian parte de los intereses derivados de un préstamo, y préstamos preferenciales, concedidos a un interés inferior al del mercado o a unos plazos más largos. Otras veces, toman la forma de desgravaciones a la seguridad social o de deducciones en impuestos.

El capital riesgo

Puede definirse como una inversión, con carácter temporal en el capital de pequeñas y medianas empresas portadoras de proyectos innovadores, que suscitan expectativas de rentabilidad excepcional. La entidad de capital riesgo ofrece a la PYME una alternativa de financiación estable frente a la financiación bancaria a corto plazo, y por su parte, esta sociedad obtiene su rentabilidad vía plusvalía, en el momento de la desinversión.⁵⁹

⁵⁹ JIMÉNEZ Caballero, José Luis, PÉREZ López, Carmen y DE LA TORRE Gallegos, Antonio. GESTIÓN FINANCIERA DE LA EMPRESA. Editorial Ediciones Pirámide. Madrid 2003. P. 147.

Las características principales de esta forma de financiamiento son:

- Existencia de un intermediario financiero especializado.
- La finalidad perseguida, que no consiste en la toma de control, sino en la participación minoritaria en los recursos propios y en la prestación de asistencia profesional o técnica a la empresa participada.
- La duración de las operaciones, que una vez madurada la inversión financiada, se recupera el capital junto con una posible plusvalía. Este tiempo generalmente oscila entre cuatro y diez años.

Financiamiento para inversiones en infraestructura

Se destinarán a complementar las inversiones permanentes de las empresas, que se realizan con cargo al capital propio, que está constituido generalmente por el capital social y sus reservas, formadas éstas últimas con aplicaciones de utilidades, las cuales, cuando estén pendientes de distribuirse, también se podrán agrupar dentro de este concepto.⁶⁰

Las inversiones permanentes vienen a constituir la infraestructura básica para que las entidades económicas puedan realizar una actividad productiva y están representadas por los activos fijos tangibles e intangibles que constituyen la unidad productiva, la cual genera bienes o servicios.

Los recursos a largo plazo de deuda y capital, no sólo se utilizarán en la adquisición de los activos mencionados para el establecimiento de una empresa nueva, sino también en la modernización, ampliación o reubicación de los mismos, o en diversificación de productos o de mercados, o en la integración de esas industrias.

⁶⁰ HERNÁNDEZ, Celis y DE LA PORTILLA Hernández, A. SISTEMAS ACTUALES DE FINANCIAMIENTO. Editorial Ediciones Contables y Administrativas. México 2001. P. 97.

Financiamientos para Proyectos Específicos

Existen proyectos de inversión que tienen un solo ciclo, por el fin específico que pretenden y mediante el cumplimiento de las etapas que contemplan generan su propia liquidez, como por ejemplo: desarrollos habitacionales, fraccionamientos, desarrollos de tipo turístico en tiempo compartido o en condominio, centros comerciales, etc.

El importe del financiamiento se irá ministrando conforme al avance de obra o conforme se vaya realizando la inversión.

Reestructuraciones

Para el otorgamiento de este tipo de financiamiento, es necesario en primer lugar definir las causas que originaron la falta de liquidez y el endeudamiento de la empresa, para evaluar el programa de saneamiento propuesto.

Otro elemento que es necesario analizar, además de verificar el potencial, de los productos o servicios que comercializa la empresa en estudio, el margen de utilidad, el cual reflejará que la empresa tiene costos competitivos y por lo tanto, abastecimientos, procesos de producción y sistemas de distribución eficientes.

Dentro de la reestructuración es necesario definir, si además del financiamiento para la consolidación de pasivos, la empresa requerirá para la realización de su ciclo productivo, apoyos adicionales para capital de trabajo.

Para determinar la capacidad de pago del negocio que se analiza, se deberá establecer si los sobranes de los flujos le permiten, dentro del plazo establecido, la liquidación de la cantidad reestructurada.

CAPÍTULO 4.

FUENTES Y PROGRAMAS DE FINANCIAMIENTO EXISTENTES PARA LA COMPRA DE EQUIPO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

4.1.- Financiamientos otorgados por las financieras y arrendadoras de los grupos comerciales de tractocamiones de carga.

Son diversas las empresas que fabrican tractocamiones de carga en el mundo y las marcas más importantes comercializan sus vehículos en México. Las principales marcas de tractocamiones que se han posicionado en el mercado mexicano son: Kenworth, International, Freightliner y Volvo, quienes brindan tractocamiones convencionales con características básicas muy parecidas, como son el motor y el tren motriz en su conjunto, diferenciando a estos solo la ergonomía, sus precios; y los costos financieros y planes de financiamiento que ofrecen sus distribuidores y financieras.

En esta investigación se ha llevado a cabo la cotización de las principales 4 marcas de tractocamiones con sus respectivos distribuidores. Dentro de las corridas financieras o cotizaciones que nos dieron a conocer los ejecutivos de venta de cada una de las distribuidoras se contemplaron los siguientes tipos de operación: crédito refaccionario y arrendamiento financiero.

Para poder llevar a cabo una comparación objetiva de los diferentes presupuestos incluidos en las corridas financieras, se consideraron enganches y número de mensualidades iguales en todas las corridas, de igual manera detallamos los requisitos para la apertura del financiamiento.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Financiamiento disponible con Navistar Financial, S.A. de C.V. SOFOM E.N.R.

DISTRIBUIDOR: Camiones Especiales S.A. de C.V

Dirección:

- Autopista México-Querétaro Km. 40.5
- Col. Industrial Cuamátla
- Cuautitlán Izcallí,
- Estado de México
- C.P. 54716

Teléfono 01(55) 33.36.01.05 al 18

Ejecutivo de Ventas: David García

Marca-Modelo de Camión INTERNATIONAL-9200i



Características básicas:

- Motor EPA 98 CUMMINS ISX 450 HP.
- Eje Delantero: Dirona Spicer de 14,000 Lbs.
- Diferenciales: Dirona Spicer de 46,000 lbs.
- Suspensión: Neumática Hendrickson.

- Transmisión: Eaton Fuller de 18 vel. Manual.

CUADRO No. 6

**REQUISITOS PARA OBTENER CRÉDITO REFACCIONARIO O
ARRENDAMIENTO FINANCIERO CON NAVISTAR FINANCIAL**

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales
Solicitud de crédito debidamente requisitada y firmada en original.	X	X
Copia de identificación oficial de todas las personas que firman el formato de Buró de Crédito.	X	X
Copia del acta de matrimonio, en caso de sociedad conyugal.	X	
Formatos de Balance Patrimonial y Estados de Ingresos vs Egresos.	X	
Estados financieros y relaciones analíticas (clientes, proveedores, equipo de transporte, pasivos, etc.) del último ejercicio fiscal anual y del último parcial del año en curso. Firmados en original por el representante legal.		X
Copia de comprobante de domicilio vigente (no mayor a 3 meses)	X	X
Copia de Alta en S.H.C.P. y Cédula de Identificación Fiscal (comprobar alta mínima de 7 años)	X	X

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales
Copias de Estados de Cuenta Bancarios de los últimos 3 meses (indispensable se maneje por lo menos una cuenta de cheques)	X	X
En caso de contar con un bien inmueble a su nombre, anexar copia de escrituras de propiedad.	X	X
Copias de tarjetas de circulación de sus camiones actuales equivalentes al número de unidades solicitadas.	X	X
DOCUMENTACIÓN DEL AVAL		
Formato de Buró de Crédito del aval (es).	X	X
Identificación oficial vigente.	X	X
Copia de comprobante de domicilio, no mayor a 3 meses.	X	X
Copia de Alta en S.H.C.P. y Cédula de Identificación Fiscal.	X	X
Copia de estados bancarios de los últimos 3 meses	X	X
Estados financieros y relaciones analíticas (clientes, proveedores, equipo de transporte, pasivos, etc.) del último ejercicio fiscal anual y del último parcial del año en curso. Firmados en original por el representante legal.		X
Formatos de Balance Patrimonial y Estados de Ingresos vs Egresos.	X	

FUENTE: Elaboración propia

Financiamiento disponible con Paccar Capital México, S.A. de C.V. SOFOM E.N.R. y Paccar Arrendadora Financiera, S.A. de C.V. SOFOM E.N.R.

DISTRIBUIDOR: Kenworth Camiones de Cuautitlán, S.A. de C.V.

Dirección:

- Km. 37.5 Autopista México - Querétaro
- Entre Calzada de Guadalupe y Av. Constitución
- Cuautitlán Izcalli
- C.P. 54716

Teléfono 0155 58998100 Fax 0155 58998101/02

Ejecutivos de Ventas: Hugo Estrada

Marca-Modelo de Camión KENWORTH-T800



Características básicas:

- Motor: EPA 98 CUMMINS ISX 450 HP.
- Eje delantero: Dirona Spicer de 14,000 Lbs
- Diferenciales: Dirona Spicer de 46,000 lbs.
- Suspensión: Neumática Hendrickson-kenworth de 8 bolsas.
- Transmisión: Eaton Fuller de 18 vel. Manual.

CUADRO No. 7

**REQUISITOS PARA OBTENER CRÉDITO REFACCIONARIO O
ARRENDAMIENTO FINANCIERO CON PACCAR CAPITAL MÉXICO Y
PACCAR ARRENDADORA FINANCIERA RESPECTIVAMENTE**

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales	Personas Físicas o Morales Repetitivas
Solicitud de crédito debidamente requisitada y firmada en original.	X	X	X
Estados financieros de un año anterior a la solicitud, incluyendo balance general, estado de resultados y relaciones analíticas	X	Por los 2 últimos años	
Estados financieros parciales con antigüedad no mayor a tres meses, acompañando relaciones analíticas y relación de equipo. En caso de registrar pasivo a largo plazo, mencionar sus pagos mensuales y garantías comprometidas	X	X	
Copia de las declaraciones de impuestos al cierre del último ejercicio y el parcial más reciente	X	X	
3 Referencias comerciales	X	X	
3 Referencias bancarias con experiencia de crédito	X	X	
Copia de Cédula de R.F.C.	X	X	

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales	Personas Físicas o Morales Repetitivas
DOCUMENTACIÓN DEL AVAL			
Si es el principal accionista, relación patrimonial, con cifras, firma y fecha	X		
Si es empresa, copia de los estados financieros al cierre del último ejercicio y los parciales más recientes, ambos con relaciones analíticas	X	X	X
Si es persona física, comprobantes de ingresos o copia de los estados financieros al cierre del último ejercicio y los parciales más recientes, ambos con relaciones analíticas y certificado de libertad de gravamen	X	X	
Referencias bancarias y comerciales, (si la antigüedad del anterior tiene más de 6 meses).			X
Solicitud de crédito recabada por el cliente. Formato resumido.			X
Estados financieros del aval o relación patrimonial reciente y en su caso que los últimos entregados tengan una antigüedad mayor a 12 meses.			X

FUENTE: Elaboración propia

**Financiamiento disponible con Daimler Financial Services S.A. de C.V.
SOFOM E.N.R.**

DISTRIBUIDOR: Camiones de Cuautitlán, S.A. de C.V.

Dirección:

- Lateral Autopista México-Querétaro 14 Km. 37.8
- Fraccionamiento Industrial Cuamátla,
- Cuautitlán, Estado de México
- C.P. 54730

Teléfono 01 (55) 9148-3900, Fax: 5864-0101

Ejecutivo de Ventas: Sr. José Luis Ortega Vargas

Marca-Modelos de Camión FREIGHTLINER-COLUMBIA CL120



Características básicas:

- **Motor:** EPA 98 Detroit Diesel Serie 60 435 hp
- **Eje Delantero:** Meritor (Rockwell-Dirona) de 13,200 Lbs.
- **Diferenciales:** Meritor (Rockwell-Dirona) de 46,000 0 lbs
- **Suspensión:** Neumática Hendrickson.
- **Transmisión:** Eaton Fuller 18 vel. Manual

CUADRO No. 8

REQUISITOS PARA OBTENER CRÉDITO REFACCIONARIO CON DAIMLER
FINANCIAL SERVICES MÉXICO

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales
Solicitud de crédito, debidamente requisitada y firmada en original.	X	X
Escritura constitutiva, acta de poderes o modificaciones, con datos de inscripción en el RPPC		X
Estados financieros de los 2 últimos ejercicios, incluyendo balance general, estado de resultados y relaciones analíticas, de preferencia dictaminados, de no estar dictaminados anexar declaración de impuestos del último ejercicio.	X	X
Estados financieros parciales con antigüedad no mayor a seis meses, conteniendo leyenda del Art. 112 de la L.F.I.F. (Ley Federal de Instituciones de Fianzas), con sus respectivas relaciones analíticas y datos de inscripción en el RPPC de los inmuebles manifestados.	X	X
Información financiera de las empresas que conforman el grupo con antigüedad no mayor a seis meses.		X
Proyecciones financieras por el periodo de vigencia del crédito, incluyendo sus bases y supuestos (solo en caso de créditos mayores a 10 millones y 36 meses de plazo)	X	X

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales
Copia de las escrituras de la propiedad de los bienes inmuebles dados en garantía con datos de inscripción en el RPPC.		
4 Referencias comerciales o bancarias del solicitante.	X	X
Copia del alta ante la S.H.C.P. que incluya el registro federal de contribuyentes.	X	X
Cédula de R.F.C.	X	X
Estudio de mercado o información que soporte el pronóstico de las ventas (pedidos, cotizaciones, cartas de intención, contratos, etc.)	X	X
Identificación oficial con fotografía y firma del representante legal.	X	X
Comprobante de domicilio	X	
Cotizaciones, presupuesto o facturas proforma del bien a adquirir.	X	X
Carta de solicitud	X	X
Formato de información básica	X	X
Autorización para consulta al buró del solicitante	X	X
Autorización para consulta al buró de los accionistas		X
DOCUMENTACION DEL AVAL		
4 Referencias comerciales o bancarias	X	X

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales
Relación patrimonial actualizada de él(los) aval(es) en su caso, en formato institucional.	X	X

FUENTE: Elaboración propia

Financiamiento disponible con VFS México S.A. de C.V. SOFOM E.N.R.

DISTRIBUIDOR: CAMIONERA DIESEL DE CAUTITLÁN S.A. de C.V.

Dirección:

- Km. 40.5 Autopista México-Querétaro
- Cuautitlán Izcallí, Edo de México
- C.P. 54800

Teléfono 55 58726011 /6490

Ejecutivo de Ventas: Olga Morales

Marca-Modelo de Camión VOLVO-VNM 430



Características básicas:

- Motor: EPA 98 VOLVO VED12 465 HP
- Eje delantero: Meritor (Rockwell-Dirona) de 13,200 Lbs.
- Diferenciales: Meritor (Rockwell-Dirona) de 46,000 0 lbs
- Suspensión: Neumática Hendrickson.
- Transmisión: Eaton Fuller 18 vel. Manual

CUADRO No. 9

REQUISITOS PARA OBTENER ARRENDAMIENTO FINANCIERO CON VFS
MÉXICO

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales
Solicitud de crédito debidamente requisitada y firmada en original.	X	X
Estados financieros de los dos últimos ejercicios fiscales, incluyendo balance general, estado de resultados y relaciones analíticas.	X	X
Estados financieros parciales con antigüedad no mayor a tres meses, acompañando relaciones analíticas y relación de equipo.	X	X
Detalle de pasivos financieros (plazo, monto original, fecha de contratación, moneda)	X	X
Análisis de equipo de construcción distinguiendo: equipo propio del financiado, marca y año.	X	X
Copia de declaración anual de impuestos por los 2 últimos ejercicios.	X	X

Concepto	Personas Físicas	Personas Morales
Estados de cuenta bancarios, de los últimos 3 meses.	X	X
Copia simple de acta constitutiva y de asamblea(s) en donde se observen los poderes de los representantes legales. Todas deben tener datos de RPPC		X
Copia de alta ante SHCP, cédula de RFC y comprobante de domicilio fiscal.	X	X
Identificación oficial del solicitante o representante(s) legal(es).	X	X
Formato de buró debidamente requisitado.	X	X
Acta de matrimonio o carta de soltería.	X	
DOCUMENTACIÓN DEL AVAL		
Estados financieros de los dos últimos ejercicios fiscales, incluyendo balance general, estado de resultados y relaciones analíticas.	X	X
Estados financieros parciales con antigüedad no mayor a tres meses, acompañando relaciones analíticas y relación de equipo.	X	X
Detalle de pasivos financieros (plazo, monto original, fecha de contratación, moneda)	X	X
Análisis de equipo de construcción distinguiendo: equipo propio del financiado, marca y año.	X	X

Concepto	Personas Físicas	Personas MORALES
Copia de declaración anual de impuestos por los 2 últimos ejercicios.	X	X
Estados de cuenta bancarios, de los últimos 3 meses.	X	X
Copia simple de acta constitutiva y de asamblea(s) en donde se observen los poderes de los representantes legales. Todas deben tener datos de RPPC (en caso de que el aval sea persona física)	X	X
Copia de alta ante SHCP, cédula de RFC y comprobante de domicilio fiscal.	X	X
Identificación oficial	X	X
Formato de buró debidamente requisitado.	X	X
Acta de matrimonio o carta de soltería. (en caso de que el aval sea persona física)	X	X

FUENTE: Elaboración propia

A continuación presentamos las corridas financieras de los modelos cotizados, facilitadas por los ejecutivos de venta de los diferentes distribuidores consultados. Estos presupuestos fueron consultados la segunda semana del mes de Agosto de 2009.

NAVISTAR FINANCIAL, S.A. DE C.V.

CAMIONES ESPECIALES, S.A. DE C.V.

Crédito Relacionario

Datos Generales	Precio Dlls.:	76,087.00	T.C. Informativo		
Cliente:	JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ		\$12.97		
Modelo	9200I	2009		Comision	2.9% \$28,322.55
No. De Unidades	1			IVA Comision	\$4,248.38
Tipo de operación:	CR			Seguro de Vida	
Contrato:				Ratificacion de Contrato	\$2,500.00
% a Financiar	80.00%			I.V.A. Ratificación	\$375.00
Tasa Inicial:	15.50%			Aportacion extra capital	\$197,369.68
Periodos:	36			I.V.A. Aportacion extra capital	\$29,605.45
Enganche	20.00%			PAGO TOTAL INICIAL	\$282,421.06
Valor Unidad sin iva	986,848.39		CAPITAL	SEGURO DE	
Valor Unidad	1,134,876.65			UNIDAD	
Capital sin seguro	907,900.52		I.V.A Unidad	\$77,560.60	
Total a Financiar	985,461.12		148,027.26		C.A.T. 22.70%

Pago	Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1	985,461.12	18,175.76	2,726.36	12,720.87	1,909.33	35,540.33

NAVISTAR FINANCIAL, S.A. DE C.V.
CAMIONES ESPECIALES, S.A. DE C.V.

Arrendamiento Financiero

Datos Generales	Precio Dlls.:	76,087.00	T.C. Informativo	Renta en deposito	\$67,431.79
Cliente:	JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ		\$12.97	I.V.A Renta en deposito	\$10,114.77
Modelo	9200I	2009		Comision	2.9% \$28,322.65
No. De Unidades	1			IVA Comision	\$4,248.38
Tipo de operación:	AF			Seguro de Vida	
Contrato:				Ratificacion de Contrato	\$2,500.00
% a Financiar		80.00%		I.V.A. Ratificación	\$375.00
Tasa Inicial:		15.00%		Aportacion extra capital	\$192,435.44
Periodos:		36		I.V.A. Aportacion extra capital	\$28,865.32
Enganche + Renta en deposito		20.00%		PAGO TOTAL INICIAL	\$334,283.24
Valor Unidad sin iva		986,848.39		SEGURO DE	
Valor Unidad		1,134,876.65	CAPITAL	UNIDAD	
Capital sin seguro		907,900.52	I.V.A Unidad	\$77,560.60	
Total a Financiar		985,461.12	148,027.26	Opción de compra	2.00% \$22,697.51
				C.A.T.	30.30%

Pago	Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1	985,461.12	18,340.89	2,751.01	12,318.26	1,847.74	35,257.11

PACCAR CAPITAL MÉXICO, S.A. DE C.V.
KENWORTH CAMIONES DE CUAUTITLAN, S.A. DE C.V.

Crédito Refaccionario

Datos Generales	Precio Dls.:	81,391.00	T.C. Informativo		
Cliente:	JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ		\$12.97		
Modelo	T-800	2009		Comision	2.0% \$21,112.83
No. De Unidades	1			IVA Comision	\$3,166.92
Tipo de operación:	CR			Seguro de Vida	
Contrato:				Ratificacion de firmas	\$0.00
% a Financier	80.00%			I.V.A. Ratificación	\$0.00
Tasa Inicial:	14.90%			Aportacion extra capital	\$211,128.25
Periodos:	36			I.V.A. Valor total de la unidad	\$158,346.19
Enganche	20.00%			PAGO TOTAL INICIAL	\$393,754.19
Valor Unidad sin iva	1,055,641.27			SEGURO DE UNIDAD	
Valor Unidad	1,213,987.46		CAPITAL		
Capital sin seguro	844,513.02		I.V.A Unidad	89,194.69	
Total a Financier	933,707.71		158,346.19		C.A.T. 20.80%

Pago	Saldo Capital	Capital	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1	933,707.71	17,408.20	11,593.54	1,739.03	33,351.99

PACCAR ARRENDADORA FINANCIERA, S.A. DE C.V.
KENWORTH CAMIONES DE CUAUTTLAN, S.A. DE C.V.

Arrendamiento Financiero

Datos Generales: Precio Dlls:	\$81,391.00	T.C. Informativo	Renta en deposito	\$0.00
Cliente:	JESUS FCO. ORTIZ GONZALEZ	\$12.97	I.V.A Renta en deposito	\$0.00
Modelo	T-800 2009		Comision	2.0% \$21,112.83
No. De Unidades	1		IVA Comision	\$3,166.92
Tipo de operación:	AF		Seguro de Vida	\$0.00
Contrato:			Ratificacion de Contrato	\$0.00
% a Financiar	80.00%		I.V.A. Ratificación	\$0.00
Tasa Inicial:	14.00%		Aportacion extra capital	\$211,128.25
Periodos:	36		I.V.A. Aportacion extra capital	\$31,669.24
Enganche + Renta en deposito	20.00%		PAGO TOTAL INICIAL	\$267,077.24
Valor Unidad sin iva	1,055,641.27	CAPITAL	SEGURO DE	
Valor Unidad	1,213,987.46		UNIDAD	
Capital sin seguro	971,189.97	I.V.A Unidad	\$89,194.69	
Total a Financiar	1,060,384.66	158,346.19	Opción de compra	1.00% \$12,139.87
			C.A.T.	19.30%

Pago	Saldo Capital + IVA	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1	1,060,384.66	20,091.76	3,013.76	12,371.15	1,855.67	37,332.35

DAIMLER FINANCIAL SERVICES MÉXICO, S.A. DE C.V.

CAMIONES DE CAUTTLAN, S.A. DE C.V.

Crédito Relaccionario

Datos Generales	Precio Dils.: 73,051.00	T.C. Informativo			
Cliente:	JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ	\$12.97	Comision	2.0%	\$18,949.43
Modelo	CL 120 2009	145977.8	IVA Comision		\$2,842.41
No. De Unidades	1		Seguro de Vida		\$5,443.45
Tipo de operación:	CR		IVA seguro de vida		\$816.52
Contrato:			Gastos de Ratificación		\$2,500.00
% a Financiar	80.00%		I.V.A. Gts. de ratificación		\$375.00
Tasa Inicial:	14.50%		Aportacion extra capital		\$189,494.29
Periodos:	36		I.V.A. Aportacion extra capital		\$28,424.14
Enganche	20.00%		PAGO TOTAL INICIAL		\$248,845.25
Valor Unidad sin iva	947,471.47		SEGURO DE		
Valor Unidad	1,089,592.19	CAPITAL	UNIDAD		
Capital sin seguro	871,673.75	I.V.A Unidad	\$93,743.92		
Total a Financiar	965,417.67	142,120.72		C.A.T.	19.50%

Pago	Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1	965,417.67	18,129.16	2,719.37	11,665.46	1,749.82	34,263.82

VFS MÉXICO S.A. DE C.V.

CAMIONERA DIESEL DE CUAUTTLÁN, S.A. DE C.V.

Arrendamiento Financiero

Datos Generales	Precio Dlls.: 79,130.43	T.C. Informativo	Renta en deposito	\$30,181.83
Cliente:	JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ	\$12.97	I.V.A Renta en deposito	\$4,524.28
Modelo	VNM 430 2009		Comision	1.75% \$17,960.63
No. De Unidades	1		IVA Comision	\$2,694.09
Tipo de operación:	AF		Seguro de Vida	\$5,984.72
Contrato:			I.V.A. de seguro de vida	\$897.71
% a Financiar	80.00%		Gastos de Registro	\$2,608.00
Tasa Inicial:	15.61%		I.V.A. Gts. de registro	\$391.20
Periodos:	36		Aportacion extra capital	\$175,102.50
Enganche + renta en deposito	20.00%	\$1,278,846.47	I.V.A. Aportacion extra capital	\$26,265.38
Valor Unidad sin iva	1,026,321.68	CAPITAL	PAGO TOTAL INICIAL	\$288,690.34
Valor Unidad	1,180,269.93		SEGURO DE	
Capital sin seguro	944,215.94	I.V.A Unidad	UNIDAD	
Total a Financiar	1,042,792.48	153,948.25	98,576.54	Opción compra 1.00% \$11,882.70
				C.A.T. 24.10%

Pago	Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1	1,042,792.48	19,196.58	2,879.49	13,561.23	2,034.18	37,671.48

Como pudimos apreciar, los elementos que nos dan a conocer en cada una de las corridas financieras o cotizaciones nos ayudan a tomar la decisión del financiamiento que habremos de elegir.

El primer elemento que debemos analizar es el precio del bien o del vehículo (tractocamión) que deseamos adquirir.

El siguiente dato es el costo financiero del financiamiento el cual esta representado por el C.A.T. Costo Anual Total, que incluye todos los costos y gastos inherentes al crédito (tasa de interés, gastos de apertura, ratificación, etc.) excluyendo intereses o recargos por impuntualidad en los pagos.

Otro elemento imprescindible es el monto total inicial que se habrá de pagar para la entrega del bien (tractocamión), y en el incluimos la aportación extra capital o enganche, la renta en depósito (arrendamiento financiero), el precio del seguro del bien (pago total o parcial), los gastos de ratificación, comisión por apertura de crédito y su respectivo I.V.A.

También debemos tomar en cuenta los plazos con los que se otorgan estos financiamientos y si podemos amortizar por adelantado el crédito sin que haya penalización.

4.2.- Financiamientos otorgados por bancos comerciales (Instituciones de Banca Múltiple).

A continuación se muestran las tablas comparativas de los requisitos que solicitan cada una de las instituciones financieras en relación a cada uno de los diferentes tipos de créditos que ofrecen.

Arrendamiento financiero disponible con Banamex, Bancomer y Banorte.

CUADRO No. 10

REQUISITOS PARA OBTENER ARRENDAMIENTO FINANCIERO CON DIVERSOS BANCOS COMERCIALES

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS	BANCO		
	BANAMEX	BANCOMER	BANORTE
Porcentaje de Financiamiento.	100%	100%	100%
Dirigido a empresas con ventas anuales superiores a:	N/A	30 MDP	N/A
Importe mínimo de contrato.	N/A	1.5 MDP	2 MDP
Divisas	Denominación del concepto a financiar	Denominación del concepto a financiar	Denominación del concepto a financiar
REQUISITOS Y CONDICIONES			
Información Básica			
Tasa Anual	14.0%	13.5%	16.30%
Comisión por apertura	1.5%	1.0%	1.75%
Gastos de ratificación	\$3,500.00	N/A	\$3,000.00
Valor simbólico adquisición del bien.	2.0%	2.0%	1.0%
Línea de crédito autorizada	X	X	X
Contrato marco de	X	X	X

Arrendamiento Financiero			
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS	BANCO		
	BANAMEX	BANCOMER	BANORTE
Firmado y ratificado.			
Constancia de inscripción ante el RPPC	X	X	X
Anexo ratificado, en donde se establecen las condiciones financieras particulares de cada arrendamiento.	X	X	N/A
Facturas originales de los equipos financiados.	X	X	X
Pagaré.	X	X	X
Instrucciones de pago a los proveedores de los equipos.	X	X	N/A
Referencias bancarias y comerciales	5 y 5	4 y 4	5 y 5
Cotizaciones, presupuestos o facturas proforma del bien a adquirir (ó ya adquirido)	X	X	N/A
Carta solicitud de crédito.	X	X	X
Relación patrimonial de bienes.	X	X	X
Autorización para consultar el buró de Crédito del solicitante.	X	X	X
Autorización para consultar el buró de Crédito del Aval (si es persona moral)	X	X	X
Declaración de ISR.	X	X	X
Copias de cédula del RFC y del alta de Hacienda.	X	X	X
Información Legal			

Acta constitutiva con sello de inscripción en el RPPC	X	X	X
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS	BANCO		
	BANAMEX	BANCOMER	BANORTE
Copia de identificación oficial de apoderados y avales	X	X	X
Poderes de la empresa que contengan el sello de inscripción en el RPPC	X	X	X
Balance patrimonial de los avales.	X	X	X
Personas físicas con actividad empresarial deben presentar datos completos de registro.	X	N/A	N/A
Información financiera			
Estados financieros auditados de los ejercicios (así como del aval en personas morales). Número.	3	3	3
Estados financieros internos con una antigüedad no mayor a tres meses	X	X	X
Proyecciones financieras	X (crédito con plazo mayor a 36 meses)	X (crédito con plazo mayor a 36 meses)	X
Plazos (meses)	12 a 84	12 A 120	12 a 60
Garantías			
Constituida s/ el bien adquirido.	X	X	X
Garantías adicionales reales y personales	En casos específicos.	En casos específicos.	En casos específicos.

Fuente: Elaboración propia

A continuación mostramos las corridas financieras de este tipo de financiamiento las cuales se consultaron la primera semana del mes de Agosto de 2009.

BANAMEX

Arrendamiento Financiero

Datos Generales	Precio Dils: 73,657.00	T.C. Informativo	Depósito en garantía		\$23,610.11
Cliente:	JESÚS POC. ORTIZ GONZÁLEZ	\$12.97	I.V.A. Depósito en garantía		\$3,541.52
Modelo	FRONTLINER COLUMBIA CL 120		Comisión	1.5%	\$14,212.07
No. De Unidades	1		IVA Comisión		\$2,131.81
Tipo de operación:	AF		Seguro de Vida		\$5,443.45
Contrato:			IVA seguro de vida		\$818.52
% a Financiar	100.00%		Gastos de Ratificación		\$3,500.00
Tasa Inicial:	14.00%		I.V.A. Gts. de ratificación		\$525.00
Periodos:	36		Aportación extra capital		\$0.00
Enganche	0.00%		I.V.A. Aportación extra capital		\$0.00
Valor Unidad sin Iva	\$47,471.47		PAGO TOTAL INICIAL		\$53,760.49
Valor Unidad	1,089,592.19	CAPITAL	SEGURO DE		
Capital sin seguro	1,089,592.19	I.V.A Unidad	UNIDAD	C.A.T.	21.10%
Total a Financiar	1,163,336.11	143,120.72	\$83,743.92	Opción compra	2%
					\$23,896.72

Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1,163,336.11	23,421.40	3,563.21	13,808.59	2,070.84	41,864.05

BANCOMER

Arrendamiento Financiero

Datos Generales	Precio Dils.: 73,657.00	T.C. Informativo	Depósito en garantía		\$23,622.18
Cliente:	JESÚS POC. ORTIZ GONZÁLEZ	\$12.97	I.V.A. Depósito en garantía		\$3,573.33
Modelo	FRONTLINER COLUMBIA CL 120		Comisión	1.0%	\$9,474.71
No. De Unidades	1		IVA Comisión		\$1,421.21
Tipo de operación:	AF		Seguro de Vida		\$5,443.45
Contrato:			IVA seguro de vida		\$818.52
% a Financiar	100.00%		Gastos de Ratificación		\$0.00
Tasa Inicial:	13.58%		I.V.A. Gts. de ratificación		\$0.00
Periodos:	36		Aportación extra capital		\$0.00
Enganche	0.00%		I.V.A. Aportación extra capital		\$0.00
Valor Unidad sin Iva	\$47,471.47		PAGO TOTAL INICIAL		\$44,581.40
Valor Unidad	1,089,592.19	CAPITAL	SEGURO DE		
Capital sin seguro	1,089,592.19	I.V.A Unidad	UNIDAD	C.A.T.	19.70%
Total a Financiar	1,163,336.11	143,120.72	\$83,743.92	Opción compra	2%
					\$21,791.84

Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1,163,336.11	23,422.79	3,563.42	13,312.53	1,906.88	41,325.62

BANORTE

Arrendamiento Financiero

Datos Generales	Precio Dils.: 73,651.00	T.C. Informativo	Depósito en garantía		\$35,013.76
Cliente:	JESÚS PICO CRISTÓFOL GONZÁLEZ	\$12.97	I.V.A. Depósito en garantía		\$5,262.06
Modelo	FREIGHTLINER COLUMBIA CL 120		Comisión	1.0%	\$16,680.76
No. De Unidades	1		IVA Comisión		\$2,487.11
Tipo de operación:	AF		Seguro de Vida		\$5,443.46
Contrato:			IVA seguro de vida		\$816.62
% a Financiar	87.80%		Gastos de Ratificación		\$3,000.00
Tasa Inicial:	16.30%		I.V.A. Gta. de ratificación		\$460.00
Periodos:	36		Aportación extra capital		\$123,171.29
Enganche	13.00%		I.V.A. Aportación extra capital		\$18,475.69
Valor Unidad sin iva	947,471.47		PAGO TOTAL INICIAL		\$210,060.63
Valor Unidad	1,089,692.19	CAPITAL	SEGURO DE		
Capital sin seguro	947,945.21	I.V.A Unidad	UNIDAD	C.A.T.	26.20%
Total a Financiar	1,841,689.12	142,129.72	\$93,743.92	Opción compra	1%
					\$18,416.89

Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
1,841,689.12	18,937.35	2,848.60	14,149.61	2,122.44	38,058.01

Como podemos ver, dentro de los requisitos que piden los diferentes bancos para otorgar un financiamiento están limitantes significativas para las personas físicas y las PYME'S, los requisitos son la condicional del importe de las ventas anuales, que deben ser superiores a cierta cantidad y la otra el importe mínimo de por la que se debe hacer el contrato.

Crédito refaccionario disponible con Banamex, Bancomer y HSBC.

CUADRO No. 11

REQUISITOS PARA OBTENER CRÉDITO REFACCIONARIO CON DIVERSOS
BANCOS COMERCIALES

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS	BANCO		
	BANAMEX	BANCOMER	HSBC
Porcentaje de Financiamiento	90%	70%	70%
Divisas	Denominación del concepto a financiar	Denominación del concepto a financiar	Denominación del concepto a financiar
TARIFAS Y COMISIONES			
Tasa Anual	15.0%	14.5%	16.5%
Comisión por apertura	2.0%	1.5%	1.8%
Gastos de ratificación	\$3,500.00	N/A	\$3,500.00
REQUISITOS Y/O CONDICIONES			
Información Básica			
Ser una empresa mexicana constituida en territorio nacional.	N/A	N/A	X
Constancia de inscripción ante el RPPC	X	X	X
Pagaré.	X	X	X
Referencias bancarias y comerciales	X	X	X
Cotizaciones, presupuestos o facturas proforma del bien a adquirir (ó ya adquirido)	X	X	X
Carta solicitud de crédito.	X	X	X
Relación patrimonial de bienes.	X	X	X

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS	BANCO		
	BANAMÉX	BANCOMER	HSBC
Autorización para consultar el buró de Crédito del Aval (si es persona moral)	X	X	X
Declaración de ISR.	X	X	X
Copias de cédula del RFC y del alta de Hacienda.	X	X	X
Información Legal			
Acta constitutiva con sello de inscripción en el RPPC	X	X	X
Actas en las que se realicen cambios a los estatutos de la sociedad	X	X	X
Copia de identificación oficial de apoderados y avales	X	X	X
Poderes de la empresa que contengan el sello de inscripción en el RPPC	X	X	N/A
Balance patrimonial de los avales.	X	X	N/A
Información Financiera			
Estados financieros auditados de los tres últimos ejercicios.	X	X	X
Estados financieros internos con una antigüedad no mayor a tres meses	X	X	
Proyecciones financieras	X	X	X
Plazo (meses)	12 A 72	12 A 84	12 A 60
GARANTÍAS			
Constituida s/ el bien adquirido.	X	X	X

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS	BANCO		
	BANAMEX	BANCOMER	HSBC
Garantías adicionales reales y personales	En casos específicos	En casos específicos	En casos específicos

Fuente: Elaboración propia

A continuación se muestran las corridas financieras de este tipo de financiamiento.

BANAMEX		Cédulas Redondeadas	
Datos Generales	Precio Día: 73,657.69	T.C. Informativo	812.97
Ciudad: JARDÍN DE LOS ORTIZ GONZÁLEZ		Comisión	
Modelo: PROPTULNER COLUMBIA C. 120		N/A Comisión	
No. De Unidades: 1		Seguro de Vida	
Tipo de operación: CR		N/A seguro de vida	
Contrato:		Gastos de Renfiliación	
% a Financiar: 88.88%		L.V.A. Gta. de renfiliación	
Tasa inicial: 18.88%		Aportación extra capital	
Periodos: 36		L.V.A. Aportación extra capital	
Enganche: 16.88%		PAGO TOTAL INICIAL	
Valor Unidad sin Ite: 947,471.47		UNIDAD	
Valor Unidad: 1,089,592.19		893,743.92	
Capital sin seguro: 950,832.57		CAPITAL	
Total a Financiar: 1,274,376.89		L.V.A Unidad	
		142,135.72	
			C.A.T. 21.10%

Saldo Capital	Capital	L.V.A.	Instrucciones	No. Instrucciones	Pago Total
1,074,376.89	1,074,376.89	3,666.23	13,639.71	2,314.74	30,458.37

BANCOMER		Cédulas Redondeadas	
Datos Generales	Precio Día: 73,657.69	T.C. Informativo	812.97
Ciudad: JARDÍN DE LOS ORTIZ GONZÁLEZ		Comisión	
Modelo: PROPTULNER COLUMBIA C. 120		N/A Comisión	
No. De Unidades: 1		Seguro de Vida	
Tipo de operación: CR		N/A seguro de vida	
Contrato:		Gastos de Renfiliación	
% a Financiar: 78.80%		L.V.A. Gta. de renfiliación	
Tasa inicial: 14.58%		Aportación extra capital	
Periodos: 36		L.V.A. Aportación extra capital	
Enganche: 39.80%		PAGO TOTAL INICIAL	
Valor Unidad sin Ite: 947,471.47		UNIDAD	
Valor Unidad: 1,089,592.19		893,743.92	
Capital sin seguro: 782,714.53		CAPITAL	
Total a Financiar: 888,488.45		L.V.A Unidad	
		142,135.72	
			C.A.T. 20.10%

Saldo Capital	Capital	L.V.A.	Instrucciones	No. Instrucciones	Pago Total
888,488.45	888,488.45	2,412.74	16,348.87	1,281.53	30,588.73

HSBC

Crédito Refaccionario

Datos Generales	Precio Dile: 73,667.00	T.C. Informativo			
Cliente:	WALDE PRO. CONSTR. GONZÁLEZ		\$12.97	Comision	\$17,064.49
Modelo	PRODOTUMER COLUMBIA CL 120			I/A Comision	\$2,688.17
No. De Unidades	1			Seguro de Vida	\$5,443.45
Tipo de operación:	CR			I/A seguro de vida	\$818.52
Contrato:				Gastos de Ratificación	\$3,500.00
% a Financiar	70.00%			I.V.A. Gts. de ratificación	\$525.00
Tasa Inicial:	16.58%			Aportacion extra capital	\$284,241.44
Periodos:	36			I.V.A. Aportacion extra capital	\$42,836.22
Enganche	30.00%			PAGO TOTAL INICIAL	\$366,776.29
Valor Unidad sin iva	947,471.47			SEGURO DE	
Valor Unidad	1,069,692.19			UNIDAD	
Capital sin seguro	762,714.53			\$93,743.92	
Total a Financiar	856,458.45			C.A.T.	22.90%
		CAPITAL			
		I.V.A Unidad			
		142,120.72			

Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Ivs Intereses	Pago Total
856,458.45	15,513.73	2,327.06	11,776.30	1,766.45	31,383.53

Las desventajas que podemos observar en este tipo de financiamiento en comparación a otros, es que el porcentaje de financiamiento es menor ya que dos de los bancos consultados financian solo hasta el 70% del valor del bien.

4.3.- Financiamientos otorgados por la Banca de Desarrollo.

NACIONAL FINANCIERA S.N.C. NAFINSA

Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, tiene por objeto promover el ahorro y la inversión, así como canalizar apoyos financieros y técnicos al fomento industrial y en general, al desarrollo económico nacional y regional de México

La sociedad con el fin de fomentar el desarrollo integral del sector industrial y promover su eficiencia y competitividad, en el ejercicio de su objeto, canalizará apoyos y recursos para promover, gestionar y poner en marcha proyectos que atiendan necesidades del sector en las distintas zonas del país o que propicien el mejor aprovechamiento de los recursos de cada región.

Dentro de los financiamientos y programas de apoyo que brinda para compra de activos fijo, en particular equipo de transporte están los siguientes productos financieros:

Crédito PYME

Este tipo de crédito representa una opción de financiamiento viable y de fácil acceso para la pequeña y mediana empresa, y puede ser utilizado para capital de trabajo o para la compra de activos fijos.

Beneficios:

- Ofrece una forma sencilla de obtener recursos para la pequeña y mediana empresa
- Puede usarse como capital de trabajo o para adquirir activo fijo
- Trámite de integración de expediente y asesoría sin costo

Los requisitos, garantías, tasa de interés, comisiones y plazos son fijados por las instituciones financieras que otorgan los recursos.

Intermediarios financieros participantes:

- AFIRME
- Banamex
- Banco del Bajío
- BBVA Bancomer
- Banorte
- Banco Azteca

Programa de Modernización del Autotransporte de Carga y Pasaje Federal.

Este es un programa creado por el gobierno federal a través de NAFINSA banca de desarrollo destinado para pequeños y medianos transportistas.

Ofrece financiamientos y estímulos fiscales a unidades elegibles, para el pago de enganche, simplificación de trámites y capacitación para la profesionalización de la actividad.

El objetivo de dicho programa es renovar el parque vehicular del transporte de carga y pasaje federal a nivel nacional con más de 10 años de antigüedad a través de la chatarrización de la(s) unidad(es), recibiendo a cambio un estímulo fiscal, el cual será utilizado para el enganche del vehículo, dicho estímulo se calculara en base al tipo de vehículo, al número de ejes y al peso bruto vehicular de la unidad susceptible de chatarrización.

Beneficios:

- NAFINSA funge como mediador para la obtención de financiamiento para unidades nuevas y seminuevas de hasta 5 años de antigüedad.
- Capacitación empresarial para el transportista.
- Facilitar el acceso a nuevas tecnologías.
- Contribuir el mejoramiento del medio ambiente.

- Incentivar a tener mayor seguridad en las carreteras.
- Disminución de costos de operación del transportista
- Optimización de los servicios del sector

Los requisitos, garantías, tasa de interés, comisiones y plazos son fijados por las instituciones financieras que otorgan los recursos.

CUADRO No. 12

**REQUISITOS INDISPENSABLES PARA OBTENER CRÉDITO
REFACCIONARIO CON LA BANCA COMERCIAL A TRAVÉS DE LA BANCA
DE DESARROLLO**

Concepto	Personas Físicas	Personas Moriales
Alta ante la SHCP, con una actividad relacionada al transporte de carga y pasaje.	X	X
Situación favorable en el Buró de Crédito	X	X
Tener como mínimo 2 años con la unidad susceptible de chatarrización	X	X
Solicitud de crédito	X	X
Identificación oficial vigente	X	
Copia del RFC	X	X
Comprobante de domicilio.	X	
Acta de matrimonio en caso de estar casado	X	
Requisitar y firmar la autorización de consulta de Buró de Crédito.		X

Concepto	Personas Físicas	Personas MORALES
Acta constitutiva, reformas, último aumento de capital y poderes		X
Identificación oficial vigente de apoderados		X

Contratación:

- Financiamiento de acuerdo al Intermediario Financiero
- Integrar al intermediario financiero el expediente y solicitud de crédito.
- El intermediario financiero evaluará la solicitud y emitirá la resolución de aprobación o rechazo.
- Pago de enganche y programación de disposición de crédito.
- Entrega de unidad.
- El interesado realiza el procedimiento de emplacamiento expedido.
- Unidad emplacada lista para operar.

En caso de chatarrización se deberá consultar con un distribuidor de camiones si la unidad es susceptible de chatarrización y cual es estímulo fiscal correspondiente para el pago de enganche. Dicho distribuidor se encargará del proceso, guiando al interesado en los pasos a seguir.

Distribuidores participantes:

- Arrendadora Ve por Más, S.A.
- BANSI
- Arrendadora Banregio
- Daimler
- International
- Kenworth

**DAIMLER FINANCIAL SERVICES MÉXICO, S.A. DE C.V.
CAMIONES DE CAUTTLAN, S.A. DE C.V.**

Crédito Refaccionario

Datos Generales	Precio Dils.: 73,057.00	T.C. Informativo			
Cliente:	JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ	\$12.97	Comision	2.0%	\$18,949.43
Modelo	FREIGHTLINER COLUMBIA CL 120		IVA Comision		\$2,842.41
No. De Unidades	1		Seguro de Vida		\$5,443.45
Tipo de operación:	CR		IVA seguro de vida		\$816.52
Contrato:			Gastos de Ratificación		\$2,500.00
% a Financiar	80.00%		I.V.A. Gts. de ratificación		\$375.00
Tasa Inicial:	17.95%		Estimulo Fiscal NAFINSA		-\$103,000.00
Periodos:	36		Aportacion extra capital		\$189,494.29
Enganche	20.00%		I.V.A. Aportacion extra capital		\$28,424.14
Valor Unidad sin Iva	947,471.47		PAGO TOTAL INICIAL		\$145,845.25
Valor Unidad	1,089,592.19	CAPITAL	SEGURO DE		
Capital sin seguro	871,873.75	I.V.A Unidad	UNIDAD		
Total a Financiar	965,417.67	142,120.72	\$83,743.92		
				C.A.T.	24.90%

Saldo Capital	Capital	I.V.A.	Intereses	Iva Intereses	Pago Total
965,417.67	17,033.06	2,554.96	14,441.04	2,166.16	36,195.21

A continuación presentamos el ejemplo de una corrida financiera utilizando el estímulo fiscal por efecto de chatarrización de un camión.

CAPÍTULO 5.

CASO PRÁCTICO: OBTENCIÓN DE FINANCIAMIENTO PARA COMPRA DE EQUIPO DE TRANSPORTE.

5.1.- Antecedentes del negocio

El Sr. Jesús Fco. Ortiz González es un empresario que inicio en el negocio del auto transporte en el año de 1999, comenzó a ofrecer el servicio de auto transporte público federal de carga con un camión de 2 ejes (rabón) de la marca Dina modelo 1985, mismo que él conducía y con el que transportaba frutas, verduras y legumbres a diversos puntos de la República Mexicana.

Después de 3 años de trabajo en el año 2002 el Sr. Jesús vende su camión y decide comprar un tractocamión de la marca Kenworth modelo 1988 con una jaula de remolque para seguir transportando los mismo productos. Así al paso de los últimos 7 años el Sr. Jesús cuenta en la actualidad con 3 tractocamiones y 3 remolques y son de las siguientes marcas y modelos: Kenworth 1988, Farnsa 1985, Kenworth 1995, cajas Lufikin 1994 y 2001; y caja Fruehaufl 2000.

5.2.- Diagnóstico.

Debido al incremento de la cartera de clientes y por consecuencia el aumento en los viajes ha sido complicado cumplir en los últimos meses con la demanda de los clientes.

Es claro determinar que si estos camiones fueran vehículos de menos de 5 años de antigüedad con un adecuado mantenimiento preventivo serian vehículos con una alta eficiencia operativa, lo que se reflejaría en una capacidad instalada no mermada por las descomposturas y los largos periodos que pasan estos camiones en el taller mecánico.

Otro aspecto que se consideró fue el ahorro de combustible, puesto que el diesel es el insumo con mayor margen en el costo de operación. Los camiones que el Sr. Jesús tiene dan un rendimiento promedio de 1.8 a 2.0 Km./lt con carga y sin carga de 2.0 a 2.2 Km./lt, este rendimiento es muy bajo en comparación a los rendimientos que dan los motores electrónicos que van en promedio de 2.7 a 3.0



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Km./lit con carga y de 3.1 a 3.3 Km./lit sin carga, dando en promedio 1 Km. más por litro, lo que significa un ahorro promedio en el consumo del 34%.

Después de haber hecho un análisis sobre la capacidad que se requiere para poder cumplir las demandas de los clientes se llegó a la decisión de adquirir un tractocamión nuevo. Con este camión se pretende reforzar el servicio que se presta a los clientes de Procter & Gamble S. de R.L. de C.V. y Ajemex S.A. de C.V.

5.3.- Selección del equipo y la fuente de financiamiento.

Los tractocamiones que necesitamos para poder atender a los clientes de Procter & Gamble y Ajemex deben ser camiones que arrastren sin complicaciones de 26 a 29 toneladas de carga.

Debido a la experiencia del Sr. Jesús y a la consulta al Ing. Alejandro Gutiérrez se determinaron las características básicas que deben tener los tractocamiones, siendo éstas las siguientes:

Este camión necesita contar con un motor EPA 98 ó EPA 04 con una fuerza de 435 hp. Estos son motores electrónicos que dan buenos rendimientos de combustible (diesel)

Debido a los pendientes muy pronunciadas que existen en las carreteras del país y al peso de carga que se arrastra, el camión además de contar con un motor fuerte necesita la combinación ideal para que éstas pendientes se transiten sin contratiempos por lo cual el tren motriz estará compuesto por una caja de 18 velocidades y diferenciales de 46,000 lbs.

Después de haber cotizado 4 marcas con sus respectivos modelos que tuvieran éstas características, se eligió el modelo Columbia CL120 de la marca Freightliner con el concesionario Camiones de Cuautitlán, S.A. de C.V. ya que el precio del vehículo es el más bajo del mercado, además las ventajas que ofrece Daimler Financial Services S.A. de C.V. SOFOM E.N.R. que es la compañía que habrá de otorgarnos el financiamiento son las más favorables del mercado.

Dentro de las razones que consideramos para descartar otras fuentes de financiamiento están:

El estímulo fiscal que ofrece el gobierno federal a través de NAFINSA es chatarrizando equipo que tenga más de 10 años de antigüedad, pero la cantidad que ofrecen no es factible. Ya que el vehículo tiene un valor mayor de utilidad.

En financiamientos bancarios existen condicionales de volumen de ventas y de cantidad mínima de contrato.

Los motivos por los cuales elegimos esta fuente de financiamiento son:

Los trámites y requisitos que pide Daimler Financial Services no son muy complejos.

El precio del tractocamión Columbia CL120 es de 73,051 dól. el cual lo convierte en el más barato de su clase.

El porcentaje a financiar por Daimler Financial Services es de hasta el 85 %, mientras que las financieras de los otros distribuidores financian solo hasta el 81%.

El costo anual total es del 19.5% teniendo una diferencia de +.2% con Paccar Arrendadora Financiera, sin embargo el precio del camión y el pago inicial lo compensan.

5.4.- Tramitación y obtención del financiamiento.

Para poder obtener el financiamiento del equipo que se requiere es necesario como persona física cubrir los siguientes requisitos:

- Solicitud de crédito, debidamente requisitada y firmada en original.
- Estados financieros de los 2 últimos ejercicios, incluyendo balance general, estado de resultados y relaciones analíticas, de preferencia dictaminados.
- Estados financieros parciales con antigüedad no mayor a seis meses, conteniendo leyenda del Art. 112 de la L.F.I.F, con sus respectivas relaciones analíticas y datos de inscripción en el RPPC (Registro Público de la

Propiedad y Comercio) de los inmuebles manifestados, de no estar dictaminados anexar declaración de impuestos del último ejercicio.

- Proyecciones financieras por el periodo de vigencia del crédito, incluyendo sus bases y supuestos (solo en caso de créditos mayores a 10 millones y 36 meses de plazo).
- Carta de solicitud
- Formato de información básica
- Autorización para consulta al buró del solicitante
- Relación patrimonial actualizada de él(los) aval(es) en su caso, en formato institucional.
- 4 Referencias comerciales o bancarias del solicitante.
- Copia del alta ante la S.H.C.P. que incluya el registro federal de contribuyentes.
- Cédula de R.F.C.
- Estudio de mercado o información que soporte el pronóstico de las ventas (pedidos, cotizaciones, cartas de intención, contratos, etc.)
- Identificación oficial con fotografía y firma del representante legal.
- Comprobante de domicilio
- 4 Referencias comerciales o bancarias

Una vez integrando todos los documentos y requisitos que se piden iremos con el concesionario a hacer entrega de estos y esperar su respuesta.

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler Financial Services México

SOLICITUD DE CRÉDITO PARA DIVISIÓN CARGA

Identificador: CAMIONES DE CUAUHTLÁN, S.A. DE C.V. **Ente Financiera:** DaimlerChrysler Financial Services México **Fecha:** 06/08/2009
Teléfono: 01 (55) 9148-3000, Fax: 5864-8101

Modelo/Vehículo: SI **Marca:** Freightliner Colombia CLC120 **Número:** 1 **Destino:** Servicio Público **Ampliación:** X **Sustitución:**
Reserva: No **Plazo:** 36 Meses **Enganche:** 20% **Plan de Financiamiento:** Crédito Refaccionario

Nombre y Razón Social: Jesús Fco. Ortiz González **Tipo de Persona:** Persona Física con Actividad Empresarial

RFC: ORGJ-548796-9V5 **Estado de Inscripción en el R.F.P.A.C.:** N/A

Domicilio: Sep. Mz. 4 Mz. 15 Lt. 40 **Calle:** S.M. 6M 15 Lt. 40 **Colonia:** Fracc. Ex-Hda. De Xalpa **Del. o Municipio:** Huahuatla
Estado: Estado de México **Ciudad:** Huahuatla **C.P.:** 54800 **Tel. Casa:** 01593 9181355 **Tel. Móvil:** 01593 9180882 **cel:** 045 5832718268
Fax: 01593 9180882 **Edad:** 58 años **No. de dependientes:** 2 **Estado Civil:** Casado **Regimen Matrimonial:** Sociedad Conyugal

Nombre del cónyuge: Raquel Mirales Rosero **Edad:** 52 años **Ocupación:** Hogar

Inmueble: Propio **Tempo de Residencia:** 23 años **¿Cuenta Reservas de BCFM? No**

Actividad Principal: Autotransporte Terrestre de Carga Federal

Otras actividades e ingresos: N/A

Banco: BANAMEX **Secundario/Número y No.:** HUHUATLA 4349 **Cuenta No.:** 4083-18341

Ejecutivo: Gladis Martínez Araso **Sitio Actual:** **Teléfono:** 01593 918455 **Tipo de Cuenta:** Cheques

Banco: BBVA BANCOMER **Secundario/Número y No.:** HUHUATLA 3717 **Cuenta No.:** 452342553

Ejecutivo: David Colaja Casanova **Sitio Actual:** **Teléfono:** 01593 9184489 **Tipo de Cuenta:** Inversión

Proveedor: PROCTER & GAMBLE S. DE R.L. **Contacto:** Paula García García **Tel:** 55-5282043

Proveedor: AJEMEX, S.A. DE C.V. **Contacto:** Ing. Eduardo Nacar Oelvan **Tel:** 55-5683888

Proveedor: BRVASES CUAUHTLÁN, S.A. DE C.V. **Contacto:** Ing. Diego Latorre **Tel:** 55-5083888

Tractamientos No. Unidades: 3 **Unidades < 5 años:** 0 **No. de Unidades Propias:** 3 **No. de Unidades Financieras:** 0

Comisos No. de Unidades: 0 **Unidades < 5 años:** 0 **No. de Unidades Propias:** 0 **No. de Unidades Financieras:** 0

Remanente No. de Unidades: 3 **Unidades < 5 años:** 0 **No. de Unidades Propias:** 3 **No. de Unidades Financieras:** 0

Otro tipo de autos y comisos:

Subsección: X **Comunidad:** **Características:** **Nombre del Propietario:** Jesús Fco. Ortiz González

Domicilio del inmueble (calle y no.): Sep Mz. 4 Mz. 15 Lote 40 **Colonia:** Ex-Hda. De Xalpa

Tel: 01593 9180882 **Del. o Municipio:** Huahuatla **Ciudad:** Huahuatla **Estado:** Estado de México

C.P.: 54803 **No. RPP:** DISTRITO IV DEL EDOMEX DEL 17/01/980 LIBRO I SEC. PROPIEDAD VOL. 4 PARTIDA 199

Subsección: **Comunidad:** X **Características:** **Nombre del Propietario:** Jesús Fco. Ortiz González

Domicilio del inmueble (calle y no.): Calle Pina No. 18 **Colonia:** Ex. Sta Maria

Tel: 01593 9180882 **Del. o Municipio:** Huahuatla **Ciudad:** Huahuatla **Estado:** Estado de México

C.P.: 54803 **No. RPP:** DISTRITO IV DEL EDOMEX DEL 06/04/1997 LIBRO 3 SEC. PROPIEDAD VOL. 1 PARTIDA 078

Valor de Mercado: \$182,300.00 **Libro de Gravamen:** SI

Nombre: José Daniel Becerra García **Nombre del Cónyuge:** M. Guadalupe Santillán Soriano

Reclamo que al estado civil es: Casado **Bajo el regimen de:** Soc. Conyugal **Teléfono:** 593 918776

Domicilio del inmueble (calle y no.): Dom. Canocito **Colonia:** San Pedro Xalpa **Del. o Municipio:** Huahuatla **Ciudad:** Huahuatla

Estado: Estado de México **C.P.:** 54803 **No. RPP:** DISTRITO IV DEL EDOMEX DEL 11/07/1988 LIBRO 2 SEC. PROPIEDAD VOL. 2 PARTIDA 181

Valor de Mercado: \$852,000.00 **Libro de Gravamen:** SI **Parentesco con el cónyuge:** Conocido

EL SOLICITANTE SE DECLARA VERDADERAMENTE QUE LA INFORMACIÓN ANTERIOR ES VERDADERA, POR LO QUE EN CASO CONTRARIO LA PRECISE SELECCIÓN SERÁ RECONSIDERADA.

EL POR ESTE MEDIO AUTORIZA EXPRESAMENTE A DAIMLERCHRYSLER FINANCIAL SERVICES MÉXICO, S.A. DE C.V. Y/O APODERADORA DAIMLERCHRYSLER S.A. DE C.V. REVISAR/OTORGAR ALGUNAS DE LAS CONDICIONES DEL CRÉDITO, PARA QUE POR CONDUCTO DE SUS FUNCIONARIOS FACILITADOS O LLEVE A CABO REVISACIONES, SEPRE, SE CONFIRME/OTORGE CRÉDITO EN LAS CONDICIONES DE INFORMACIÓN/CONDICIONES QUE ESTE CONVIENE.

ASÍ MISMA, DECLARAREMOS CORRECTA LA VERDAD Y AGENCÍA DE LA INFORMACIÓN QUE SE RELACIONA, DEL USUARIO BARRERONIVIERA PASCUAL, SERVICIOS MÉDICOS S.A. DE C.V. Y/O ASOCIADORA BARRERONIVIERA S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN ASOCIAR DEL CIEBPO, MÁS DE TAL INFORMACIÓN Y DE QUE ESTA PUEDE RECAER CORRECTA PERIÓDICA DE NI SUPLENIR CUALQUIER OBLIGACIÓN DE ESTABLECER VIGENTE POR PERÍODO DE 3 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE SU CONCLUSIÓN Y EN TODO CASO MANTENIENDO LA RELACIÓN AFILIADA.

SEÑALAREMOS CLIENTE: *Juan Pablo* *Delgado* *Sanabria* **RFC: GBU-9988-995**
DIRECCIÓN: *Av. 44a. # 1a-44. Cda. Es-Rela. La Ballena, Pinar. Es-Rela. De Xalpa, Remedios, Cda. de México*
TELÉFONO: *9988-99888* *ext. 945* *EXTENSIÓN*
FECHA EN QUE SE AUTORIZA LA CONSULTA:

COMO COMISARIO Y ACEPTO QUE ESTE INFORME BRINDA LAS PROPIEDADES DE BARRERONIVIERA PASCUAL, SERVICIOS MÉDICOS S.A. DE C.V. Y/O ASOCIADORA BARRERONIVIERA S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN ASOCIAR DEL CIEBPO Y/O COMISARIO SECCIONES DE INFORMACIÓN CREDITICIA A SUER DE SOCIEDAD EL SERVICIO DE INFORMACIÓN CREDITICIA, PARA EFECTOS DE CREDITO Y CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA LEY Y PARA REELLAR LAS NECESIDADES DE INFORMACIÓN CREDITICIA.

FECHA DE CONSULTA:
FORMA DE CONSULTA:

SEÑALAREMOS Y FIRMA DEL CLIENTE: *Juan Pablo* *Delgado* *Sanabria*
SEÑALAREMOS Y FIRMA DEL AFILIADO (CARRINOS AFILIADO): *Juan Pablo* *Delgado* *Sanabria*
FORMAS FÍSICAS:

POR CUIE MEDIO ALGUNO ESPECIAMENTE A BARRERONIVIERA PASCUAL, SERVICIOS MÉDICOS S.A. DE C.V. Y/O ASOCIADORA BARRERONIVIERA S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN ASOCIAR DEL CIEBPO, PARA QUE POR CONDUCTO DE SUS FUNCIONES FACILITADOS LEVANTE A CADA BARRERONIVIERA, SIEMPRE NI COMISARIO AFILIADO CREDITICIA LAS NECESIDADES DE INFORMACIÓN CREDITICIA DEL CLIENTE COMISARIO.

ASÍ MISMA, DECLARAREMOS CORRECTA LA VERDAD Y AGENCÍA DE LA INFORMACIÓN QUE SE RELACIONA, DEL USUARIO BARRERONIVIERA PASCUAL, SERVICIOS MÉDICOS S.A. DE C.V. Y/O ASOCIADORA BARRERONIVIERA S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN ASOCIAR DEL CIEBPO, MÁS DE TAL INFORMACIÓN Y DE QUE ESTA PUEDE RECAER CORRECTA PERIÓDICA DE NI SUPLENIR CUALQUIER OBLIGACIÓN DE ESTABLECER VIGENTE POR PERÍODO DE 3 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE SU CONCLUSIÓN Y EN TODO CASO MANTENIENDO LA RELACIÓN AFILIADA.

SEÑALAREMOS CLIENTE: *Juan Pablo* *Delgado* *Sanabria* **RFC: GBU-9988-995**
DIRECCIÓN: *Av. 44a. # 1a-44. Cda. Es-Rela. La Ballena, Pinar. Es-Rela. De Xalpa, Remedios, Cda. de México*
TELÉFONO: *9988-99888* *ext. 945* *EXTENSIÓN*
FECHA EN QUE SE AUTORIZA LA CONSULTA:
FECHA DE CONSULTA:
FORMA DE CONSULTA:

SEÑALAREMOS Y FIRMA DEL CLIENTE: *Juan Pablo* *Delgado* *Sanabria*
SEÑALAREMOS Y FIRMA DEL AFILIADO (CARRINOS AFILIADO): *Juan Pablo* *Delgado* *Sanabria*

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler
Financial Services México

Carta Solicitud de Créditos Contractuales

DaimlerChrysler Financial Services México

Cuauhtémoc Izcalli, Edo. de México

28/08/2009

A/ta: Ing. Luis Dondard

Presenta

En referencia a Jesús Fco. Ortiz González, y de acuerdo a su RFC OIGJ6187864V8, la cual maneja la cuenta de cheques número 4063-18341 de BANAMEX, me permito informarle las siguientes necesidades de apoyo financiero:

Tipo de Crédito: Arrendamiento Financiero

Destino: Renovación

Monto: 72,989 DLLS. US.

Plazo: 36 meses

Deposiciones: 1 sola exhibición.

Fuente de pago: Transferencia.

Garantías ofrecidas: 2 Inotocamiones

Con el propósito de que DaimlerChrysler Financial Services México cuente con los elementos de juicio necesarios, estudie y analice la información y, sobre todo, esté en posibilidad de resolver la presente solicitud ante el Comité de Crédito correspondiente, se incluye la siguiente documentación: (indicar tipo de información y fecha).

Asimismo manifiesto bajo protesta de decir verdad, en los términos del artículo 112 de la Ley de Instituciones de Crédito, que los datos asentados en los documentos que entrego, así como la información financiera de fecha 04/08/2009 y que se acompaña, son verídicos y se proporcionan a DaimlerChrysler Financial Services México, con la finalidad de tramitar el crédito descrito anteriormente en la presente solicitud, facultando a dicha Institución para que compruebe su veracidad.

Finalmente y en términos de la documentación que me permití acompañar a la solicitud de crédito de fecha 08/08/2009 manifiesto bajo protesta de decir verdad, que tengo la capacidad legal y cuento con las facultades (de representación) para suscribir la presente y que dichas facultades no han sido modificadas o revocadas.

Atentamente,

Jesús Fco. Ortiz González

Nombre, cargo y firma, domicilio y teléfono

Representante(s) con facultades

y firma de la persona física solicitante

Luis Dondard Lomán

Por conocimiento de firma:

Nombre y firma del funcionario

que maneja la cuenta

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler
Financial Services México

AUTORIZACION PARA INVESTIGACION CREDITICIA PERSONA FISICA (PARTICULAR)

En forma expresa autorizo a DaimlerChrysler Financial Services México para que por conducto de sus funcionarios facultados lleve a cabo las investigaciones que considere necesarias sobre mi comportamiento e historial crediticio, así como cualquier otra información de esta naturaleza con cualquier Sociedad de Información Crediticia autorizada y que estime conveniente, en el entendido que, en este acto manifiesto que tengo pleno conocimiento de:

1) La naturaleza y alcance de la información que la Sociedad de Información Crediticia de que se trate proporcionará a DaimlerChrysler Financial Services México; 2) Del uso que DaimlerChrysler Financial Services México podrá dar a la misma, y 3) Que DaimlerChrysler Financial Services México podrá realizar consultas periódicas cuantas veces considere necesarias, desde la firma de la presente y hasta por 3 años más y en todo caso durante todo el tiempo que mantenga una relación jurídica con el (los) investigado (s); Que DaimlerChrysler Financial Services México, pueda tanto solicitar como proporcionar a cualquier Sociedad de Información Crediticia la información derivada de esta solicitud así como toda la información relativa al comportamiento e historial crediticio de el (los) investigados; 5) Que estoy conciente y acepto que este documento quede bajo propiedad de DaimlerChrysler Financial Services México y/o Sociedad de Información Crediticia consultada para efectos del control y cumplimiento del artículo 28 de la Ley para Regular las Sociedades de Información Crediticia.

Nombre: Jesús Fco. Ortiz Gozález
RFC : OIGJ-510708-4V5

Jesús Fco. Ortiz Gozález
Nombre y firma

Jesé Daniel Becerra García
Nombre y firma del Obligado Solidario y/o Aval

Marta Guadalupe Santillán Serrano
Nombre y firma del Obligado Solidario y/o Aval
(CONYUGE)

Fecha en que se autoriza la consulta :

Para uso exclusiva de DaimlerChrysler Financial Services México

Fecha de consulta :

DaimlerChrysler
Financiamiento México

PERSONAL FÍSICAS

DATOS PERSONALES

Fecha: 04/08/2009

Nombre completo: Jesús Fco. Ortíz González

R.F.C. OIGJ-510708-4V5

Actividad: Fecha de Nacimiento: 06/07/1951

Sector: Autotransporte

DOMICILIO

Calle: S.M.4 M.15 LT. 49

Ciudad: Huehuetoca

Colonia: Fracc. EdHda. De Xalpa

Estado: Estado de México

Código Postal: 54683

Teléfonos: 01563 9181355 / 0862 cel. 045 5532718268

Estado Civil: Casado

Regimen Matrimonial: Sociedad Conyugal

Número de dependientes económicos: 2

Nombre del cónyuge: Raquel Morales Romero

R.F.C. MORR-550415-5P7

Actividad: Empleada

Fecha de Nacimiento: 15/04/1955

Sector: Autotransporte

DATOS PATRIMONIALES DEL SOLICITANTE

A) BIENES Y DERECHOS IMPORTES

1. Propiedades Inmobiliarias (Tipo de inmueble, ubicación, metros, datos de registro, gravámenes y beneficiarios, arrendamientos, etc.)

TOTAL \$492,300

2. Saldos en Bancos (Modalidad, Plazo, Vencimiento, Banco, etc.)

TOTAL \$304,542

B) DEUDAS Y OBLIGACIONES IMPORTES

3. Hipotecas y créditos bancario (Banco, Plazo, Vencimiento, Garantías, etc.)

TOTAL \$ 135,838

4. Otras Deudas (Entidad, Acreedor, Vencimiento, Garantías, etc.)

TOTAL \$243,678

C) OTROS INGRESOS

Fuente de los ingresos Periodicidad de los ingresos Importe anual de otros ingresos

Certifico que la información arriba indicada es completa y correcta, así mismo autorizo a Operadora de Servicios Mega S.A. de C.V. SOFOM ENR a corroborar esta información con las referencias citadas, así como que sean al contacto de Operadora de Servicios Mega S.A. de C.V. SOFOM ENR ante cualquier situación en el arrendamiento que se llegase a otorgar.

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZALEZ

FIRMA

04/08/2009

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler
Financial Services México

Carta aceptación de avales, fiadores u obligados solidarios – relación patrimonial de bienes (persona física)

Cuautitlán Izcalli 05/06/2008

At/a: Sr. Luis Godard
(Nombre del Funcionario que maneja la cuenta)

Presenta:

A fin de que Jesús Foo, Ortiz González obtenga de esa institución el crédito que les ha solicitado y saber de que para ese efecto es condición mi obligación al pago como (avalista, fiador u obligado solidario) José Daniel Becerra García, acompaño a continuación en comprobación de mi solvencia, mi Relación Patrimonial de Bienes al día, manifestando bajo protesta de decir verdad, en los términos del Art. 112 de la Ley de Instituciones de Crédito, que los datos se ajustan a la realidad de mi patrimonio y de mis obligaciones de pago.

Relación Patrimonial de Bienes

Concepto				Bienes de
Bienes Inmuebles:	Descripción	Ubicación	Datos del R.P.P	Valor estimado
-Casa habitación:	Casa de 2 niveles	Calle Pino No. 9 , Sta. María, Huehuetoca	Escritura Pub. 1408	\$ 645,000.00
-Terreno	Terreno a carretera	Domi. Con. Tepequiac, Mex.	Escritura num. 0246	\$ 2455000.00
-Nave industrial:				\$
-Otros (especificar):				\$
Bienes Muebles:	Modelo	Año		
- Automóviles:				\$
- Equipo de transporte:				\$
- Mueble de casa:				\$
Operaciones en	Institución	No de Cuenta	Plazo	\$
				\$
				\$
Otros (especificar):				
Activo Total	\$	Pasivo corto plazo(*)	\$	Avales otorgados
Pasivo largo plazo (*)	\$	Patrimonio	\$	\$

Nota: La presente relación incluye los bienes, derechos y obligaciones que integran mi patrimonio y entiendo de que, serán factor determinante para que DaimlerChrysler Financial Services México decida autorizar el crédito solicitado por la empresa arriba indicada, sujeto a su consideración. (*) Incluir relaciones analíticas de las principales cuentas que lo integran.

Atentamente,

Por conocimiento de firma:

José Daniel Becerra García, Huehuetoca
Nombre, firma y domicilio
(aval, fiador u obligado solidario)

Luis Godard
Nombre y firma del funcionario
que maneja la cuenta

CONTRATO DE SERVICIO DE TRANSPORTE

CONTRATO DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS EMBOTELLADOS GASIFICADOS, ESQUEMA DE SERVICIO TI-1, QUE REALIZAN POR UNA PARTE EL SR. JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ, EN ADELANTE DENOMINADO "EL TRANSPORTISTA", Y POR LA OTRA, LA EMPRESA _AJEMEX, S.A. DE C.V. EN ADELANTE DENOMINADA EL "USUARIO", AL TENOR DE LAS SIGUIENTES DECLARACIONES Y CLÁUSULAS.

DECLARACIONES

I.- El Transportista declara:

- I. Que es una persona física con actividad empresarial de alta acuerdo con las leyes de la República Mexicana.
- II. Que dentro de su objeto social se encuentran las actividades de Transporte de producto embotellado gasificado, así como todas aquellas labores inherentes a dicha actividad.
- III. Que está dispuesto a recibir del Usuario o de quien éste designe, en los Puntos de Recepción, el Transportario a través de su Sistema y conducirlo hasta los Puntos de Entrega, sujeto a los términos y condiciones estipulados en las Condiciones Generales y en el presente Contrato.
- IV. Que cuenta con la organización, elementos y capacidad técnica, financiera, comercial para cumplir con las obligaciones derivadas de este Contrato.

Z.- El Usuario declara:

- I. Que es una sociedad constituida de conformidad con las leyes de La República Mexicana consta en la escritura pública número 35187, otorgada el 05 de Abril de 2001, ante la fe del Notario Público Núm. 023, de Puebla, México, Lic. Jorge Uriostegui Ochoa y debidamente inscrita ante el Registro Público del Comercio de Puebla, el 24 de Mayo de 2001 bajo folio mercantil núm. 6486.
- II. Que conoce y está plenamente familiarizado con las Condiciones Generales.
- III. Que requiere Transportar Producto Embotellado Gasificado, sujeto a las Condiciones Generales y al presente Contrato.
- IV. Que el (los) Punto(s) de Entrega se encuentra(n) interconectado(s) al Sistema o que, en caso de no estarlo(s), se teleconectará a dicho Sistema.
- V. Que su representante está facultado para celebrar el presente Contrato, según consta en la escritura pública número 2349, otorgada el 24 de Junio de 2003, ante la fe del Notario Público Núm. 012, de Puebla, Lic. Armando Casas Martínez, y debidamente inscrita ante el Registro Público del Comercio de Puebla, el 25 de Junio de 2003, bajo folio mercantil núm. 24406.

CLÁUSULAS

CLÁUSULA PRIMERA

1.1 Sujeto a las Condiciones Generales y a los términos y disposiciones de este Contrato y al esquema de servicio TI-1, el Transportista se obliga a aceptar aquellas cantidades de Producto Embotellado Gasificado (del o) en nombre del Usuario en el (los) Punto(s) de Recepción designados de acuerdo con el párrafo 2.1 de la cláusula segunda del presente Contrato, en cualquier Día durante su vigencia. El Transportista solamente estará obligado a aceptar en cualquier Día, para su Transporte bajo este Contrato, aquella cantidad de Producto Embotellado Gasificado para la cual él determine, a su sola discreción, que posee la capacidad disponible para recibir, transportar y entregar, estableciéndose adicionalmente que en ningún caso estará el Transportista obligado a aceptar, en cualquier Día, una cantidad en exceso de la Cantidad Máxima Diaria para cada Punto de Recepción, según lo establecido en el Anexo A del presente Contrato.

1.2 Si para cualquier Día el Transportista determina que la capacidad de Transporte remanente en sus instalaciones, después de haber movilizado el Producto Embotellado Gasificado para aquellos Usuarios que po

SH
CF

SAT

CERCA DE IDENTIFICACIÓN FISCAL

QUE SE VA A REGISTRAR



FOLIO
000-00/04/1999-0

27/04/1999

INSCRIPCIÓN EN EL R.F.C

EL SERVIDOR DE REGISTROS TERRESTRES LE DA A CONOCER EL REGISTRO FISCAL DE CONTRIBUYENTE QUE LE DA SU IDENTIFICACIÓN EN LOS REGISTROS FISCAL, LOS CUALES SON: NOMBRE, DOMICILIO, CLAVE DEL R.F.C.

NOMBRE, DOMICILIO Y REGISTRO

JESÚS FRANCISCO ORTIZ GONZÁLEZ

DOMICILIO

BLVD. 4 MEZ. 19 LT. 48 DE RDA. DE XALPA, HERRERA

CLAVE DEL R.F.C

00030700475

ADMINISTRACIÓN LOCAL DE REGISTRO

MÉXICO

ACTIVO

AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA FEDERAL

ESTADO DE REGISTRO

ACTIVO

FECHA DE INSCRIPCIÓN

09/04/1999

FECHA DE INICIO DE OPERACIONES

09/04/1999

OBLIGACIONES

INSCRIPCIÓN

FECHA DE LA

Efectuar retenciones

09/04/1999

Expedir y conservar comprobantes fiscales

09/04/1999

Presentar declaraciones informativas

09/04/1999

Presentar declaración anual. (ISR, RETU, IVA)

09/04/1999

EMISOR DE DECLARACIÓN

FECHA DE PRESENTACIÓN

FORMA DE TRÁMITE

**Dep. Federal de Contribuyentes/Inscripción/
Subdirección de Procesos Fiscales**

09/04/1999

MP120000000002

Notado Inicial:
REGISTRO DE INSCRIPCIÓN FISCAL, EFECTUADA
ESTADO DE REGISTRO Y OPERACIONES
09-04-1999 (P. 00-00-0000)

Sello digital

09/04/1999 09:00:00 AM

JESÚS FCO. ORTIZ GONZÁLEZ OIGJ-518988-IVS

BALANCE GENERAL
AL 31 DE AGOSTO DEL 2009

<u>ACTIVO</u>		<u>PASIVO</u>	
<u>CIRCULANTE</u>		<u>CORTO PLAZO</u>	
EFFECTIVO Y BANCOS	344,702	PRESTAMOS BANCARIOS	135,539
TOTAL EN BANCOS	344,702		" 135,539
<u>CTAS. Y DOC. POR COBRAR:</u>			
CLIENTES	382,142	OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	248,394
DEUDORES DIVERSOS	28,482	PROVEEDORES	495,463
OTROS DOCUMENTOS X COBRAR	0	IMPUESTO SOBRE LA RENTA	12,191
	380,625		
	380,625		" 758,527
		SUMA CORTO PLAZO	" 894,066
ALMACEN	8,408		
	8,408	<u>LARGO PLAZO</u>	
		OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	240,678
		ISR DIFERIDO	198,488
SUMA EL CIRCULANTE	882,888		
<u>EDIFICIOS, PLANTA Y EQUIPO</u>		SUMA LARGO PLAZO	" 439,166
		SUMA EL PASIVO	" 1,333,232
INVERSION DIFERIDA	1,385,000		
DEPRECIACION ACUMULADA	642,825	<u>CAPITAL CONTABLE</u>	
	722,175	RESULTADO DEL EJERCICIO	" 89,238
OTROS ACTIVOS	23,273		
TOTAL ACTIVO	\$ 1,428,257	TOTAL PASIVO Y CAPITAL	\$ " 1,428,257

JESÚS FCO. ORTIZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSORIOS PÉREZ

ESTADO DE RESULTADOS
DEL 1o AL 31 DE AGOSTO DEL 2000

VENTAS NETAS	380,867
COSTO DE VENTAS	191,438
UTILIDAD BRUTA	117,088
GASTOS DE VENTA	3,576
GASTOS DE ADMINISTRACION	9,822
TOTAL GASTOS DE OPERACION	13,437
UTILIDAD DE OPERACION	103,671
GASTOS (INGRESOS) FINANCIEROS NETO	2,108
OTROS GASTOS (INGRESOS) NETO	726
TOTAL GASTOS (ING) FINANCIEROS	2,825
UTILIDAD ANTES DE: IMPUESTOS	100,805
	100,805
ISR	7,575
TOTAL IMPUESTOS	7,575
UTILIDAD NETA	\$ 93,230

JESÚS FCO. ORTIZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL CISNEROS PÉREZ

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ 0161510785-415

BALANCE GENERAL
AL 31 DE JULIO DEL 2009

ACTIVO		PASIVO	
CIRCULANTE		CORTO PLAZO	
EFFECTIVO Y BANCOS	336,795	PRESTAMOS BANCARIOS	163,898
TOTAL EN BANCOS	336,795		163,898
<u>CTAS. Y DOC. POR COBRAR:</u>			
CLIENTES	281,764	OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	235,235
DEUDORES DIVERSOS	30,370	PROVEEDORES	455,200
OTROS DOCUMENTOS X COBRAR	0	IMPUESTO SOBRE LA RENTA	12,146
	312,134		
			715,643
		SUMA CORTO PLAZO	885,541
ALMACEN	8,485		
		<u>LARGO PLAZO</u>	
		OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	193,653
		ISR DIFERIDO	203,425
SUMA EL CIRCULANTE	957,415		
<u>BIENES RAICES, PLANTA Y EQUIPO</u>		SUMA LARGO PLAZO	403,878
INVERSION ORIGINAL	1,355,838	SUMA EL PASIVO	1,289,619
DEPRECIACION ACUMULADA	953,752	<u>CAPITAL CONTABLE</u>	
	402,086	RESULTADO DEL EJERCICIO	74,338
OTROS ACTIVOS	22,257		
TOTAL ACTIVO	\$ 1,362,957	TOTAL PASIVO Y CAPITAL	\$ 1,362,957

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSMEÑOS PÉREZ

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ 0161518786-495

ESTADO DE RESULTADOS
DEL 1º AL 31 DE JULIO DE 2008

VENTAS NETAS	279,777
COSTO DE VENTAS	184,085
UTILIDAD BRUTA	95,692
GASTOS DE VENTA	3,686
GASTOS DE ADMINISTRACION	7,479
TOTAL GASTOS DE OPERACION	11,165
UTILIDAD DE OPERACION	84,526
GASTOS (INGRESOS) FINANCIEROS NETO	2,288
OTROS GASTOS (INGRESOS) NETO	982
TOTAL GASTOS (ING) FINANCIEROS	3,270
UTILIDAD ANTES DE: IMPUESTOS	81,256
	81,255
ISR (IMPUESTO SOBRE LA RENTA)	7,857
TOTAL IMPUESTOS	7,857
UTILIDAD NETA	\$ 74,398

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSMEROS PÉREZ

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ 016J518785-1V3

BALANCE GENERAL
AL 30 DE JUNIO DEL 2009

<u>ACTIVO</u>		<u>PASIVO</u>	
<u>CIRCULANTE</u>		<u>CORTO PLAZO</u>	
EFFECTIVO Y BANCOS	* 248,856	PRESTAMOS BANCARIOS	794,647
TOTAL EN BANCOS	* 248,856		* 194,847
<u>CIAS Y DOC. POR COBRAR:</u>			
CLIENTES	289,878	OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	187,585
DEUDORES DIVERSOS	27,524	PROVEEDORES	678,040
OTROS DOCUMENTOS X COBRAR	0	IMPUESTO SOBRE LA RENTA	12,636
	* 317,402		
			* 857,742
		SUMA CORTO PLAZO	* 852,389
ALMACEN	8,897	<u>LARGO PLAZO</u>	
		OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	182,880
		ISR DIFERIDO	157,687
SUMA EL CIRCULANTE	492,545		
<u>PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO</u>		SUMA LARGO PLAZO	340,564
INVERSION ORIGINAL	1,368,000	SUMA EL PASIVO	1,222,952
DEPRECIACION ACUMULADA	981,385	<u>CAPITAL CONTABLE</u>	
		RESULTADO DEL EJERCICIO	* 67,280
	774,615		
OTROS ACTIVOS	23,052		
TOTAL ACTIVO	\$ * 1,290,212	TOTAL PASIVO Y CAPITAL	\$ * 1,290,212

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSMEROS PÉREZ

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ 016J518788-IV5

ESTADO DE RESULTADOS
DEL 1º AL 30 DE JUNIO DE 2009

VENTAS NETAS	217,256
COSTO DE VENTAS	132,985
UTILIDAD BRUTA	84,271
GASTOS DE VENTA	2,308
GASTOS DE ADMINISTRACION	7,111
TOTAL GASTOS DE OPERACION	9,419
UTILIDAD DE OPERACION	74,852
GASTOS (INGRESOS) FINANCIEROS NETO	973
OTROS GASTOS (INGRESOS) NETO	489
TOTAL GASTOS (ING) FINANCIEROS	1,264
UTILIDAD ANTES DE: IMPUESTOS	73,588
	73,588
ISR	6,694
TOTAL IMPUESTOS	6,694
UTILIDAD NETA	\$ 67,298

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSMEROS PÉREZ

JESÚS FCO. ORTIZ GONZÁLEZ 0161-519086-4V5
BALANCE GENERAL
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2000

<u>ACTIVO</u>		<u>PASIVO</u>	
		<u>CORTO PLAZO</u>	
CIRCULANTE			
EFFECTIVO Y BANCOS	721,369	PRESTAMOS BANCARIOS	34,352
TOTAL EN BANCOS	721,369		34,352
OTRAS Y DIC. POR COBRAR			
CUENTAS	198,285	OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	216,618
DEUDORES DIVERSOS	18,809	PROVEEDORES	477,425
OTROS DOCUMENTOS X COBRAR	3,410	IMPUESTO SOBRE LA RENTA	12,827
	194,504		
	194,504		706,072
		SUMA CORTO PLAZO	740,625
ALMACEN	7,381		
		<u>LARGO PLAZO</u>	
	7,381	OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	82,525
		ISR DIFERIDO	187,549
SUMA EL CIRCULANTE	923,536		
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO		SUMA LARGO PLAZO	270,074
INVERSION OPERATIVA	1,386,828	SUMA EL PASIVO	1,010,699
DEPRECIACION ACUMULADA	598,674		
	777,154	<u>CAPITAL CONTABLE</u>	
		RESULTADO DEL EJERCICIO	712,728
OTROS ACTIVOS	23,037		
TOTAL ACTIVO	\$ 1,723,727	TOTAL PASIVO Y CAPITAL	\$ 1,723,727

JESÚS FCO. ORTIZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSMEÑO PÉREZ

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ 0163-518786-145
ESTADO DE RESULTADOS
DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

VENTAS NETAS	2,540,304
COSTO DE VENTAS	1,854,704
UTILIDAD BRUTA	685,600
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y DE VENTA	94,033
GASTOS DE MANTENIMIENTO	121,534
TOTAL GASTOS DE OPERACION	215,567
UTILIDAD DE OPERACION	470,033
GASTOS (INGRESOS) FINANCIEROS NETO	2,871
OTROS GASTOS (INGRESOS) NETO	1,814
TOTAL GASTOS (ING) FINANCIEROS	4,685
UTILIDAD ANTES DE: IMPUESTOS	465,348
ISR	61,641
TOTAL IMPUESTOS	61,641
UTILIDAD NETA	\$ 403,707

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSORIO PÉREZ

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ DR.CJ.518785-IV5

BALANCE GENERAL
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2007

<u>ACTIVO</u>		<u>PASIVO</u>	
<u>CIRCULANTE</u>		<u>CORTO PLAZO</u>	
EFFECTIVO Y BANCOS	610,856	PRESTAMOS BANCARIOS	198,134
TOTAL EN BANCOS	610,856		198,134
<u>CIERRE Y DOC. POR COBRAR:</u>			
CLIENTES	198,583	OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR	102,886
DEUDORES DIVERSOS	4,539	PROVEEDORES	616,160
OTROS DOCUMENTOS X COBRAR	3,978	IMPUESTO SOBRE LA RENTA	11,186
	180,082		
ALMACEN	7,785		730,221
SUMA EL CIRCULANTE	817,843	SUMA CORTO PLAZO	988,355
		<u>LARGO PLAZO</u>	
		OTROS DOCUMENTOS Y CUENTAS POR PAGAR ISR DIFERIDO	77,827 174,421
<u>PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO</u>		SUMA LARGO PLAZO	251,448
INVERSION ORIGINAL	1,396,828	SUMA EL PASIVO	1,139,803
DEPRECIACION ACUMULADA	546,722	<u>CAPITAL CONTABLE</u>	
		RESULTADO DEL EJERCICIO	546,728
	* 814,386		
OTROS ACTIVOS	91,429		
TOTAL ACTIVO	\$ * 1,888,573	TOTAL PASIVO Y CAPITAL	\$ * 1,888,573

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL OSORIO PÉREZ

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ ORGJ-518706-4V5
ESTADO DE RESULTADOS
DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007

VENTAS NETAS	2,313,354
COSTO DE VENTAS	1,480,575
UTILIDAD BRUTA	822,779
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y DE VENTA	98,875
GASTOS DE MANTENIMIENTO	113,621
TOTAL GASTOS DE OPERACION	212,496
UTILIDAD DE OPERACION	608,923
GASTOS (INGRESOS) FINANCIEROS NETO	2,670
(OTROS GASTOS (INGRESOS) NETO)	1,164
TOTAL GASTOS (ING) FINANCIEROS	3,834
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	605,089
ISR	57,326
TOTAL IMPUESTOS	57,326
UTILIDAD NETA	\$ 548,763

JESÚS FCO. ORTÍZ GONZÁLEZ

C.P. RAFAEL CISNEROS PÉREZ

CONCLUSIONES

A partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte el transporte terrestre de carga, en particular el autotransporte a sufrido grandes cambios de legislación y tecnológicos, lo que a obligado a los autotransportistas a estar mejor informados y a renovar su equipo de transporte en intervalos más cortos, ello para seguir siendo competitivos y no desaparecer del mercado.

En el mes de Septiembre de 2007 autoridades mexicanas y estadounidenses de transporte llevaron a cabo el inicio del Proyecto Demostrativo de Transporte Transfronterizo, la efímera duración de este proyecto fue cancelada por el gobierno de Estados Unidos en marzo de 2009. Sin embargo no debemos descartar la posibilidad que en los próximos años el Autoransporte Público Federal de Carga de México amplíe definitivamente su espacio de servicio pasando de un transporte federal a un transporte internacional de carga. Para que ello se convierta en una posición de crecimiento y de competitividad y no en un problema para los autotransportistas, estos deberán prepararse capacitando a su personal principalmente operativo y eliminando de sus flotas camiones con los cuales no puedan competir de manera segura y eficiente en el mercado.

Las fuentes de financiamiento que actualmente existen en el mercado son muy diversas, sin embargo no todos tienen acceso a todas ellas. Las personas físicas que se dedican al servicio del autotransporte de carga tienen dificultades para obtener créditos refaccionarios o arrendamientos financieros con instituciones bancarias, ya que estos fijan requisitos difíciles de cumplir, sin embargo tienen un mayor acceso con las financieras pertenecientes a los grupos comerciales de camiones, los cuales les ofrecen diversos programas y diversas opciones de financiamiento para que puedan renovar o ampliar su equipo de transporte.

La renovación del equipo de transporte permite a los autotransportistas ser competitivos y con ello permanecer en el mercado. Un equipo nuevo y moderno significa un equipo seguro y eficiente, los costos de operación se ven considerablemente disminuidos y la fatiga de los conductores es mucho menor reflejándose esto en menos accidentes y en la entrega oportuna de la mercancía



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

transportada, además los costos de mantenimiento se ven reducidos al tener menores tiempos en el taller a las unidades.

BIBLIOGRAFÍA

1. BESLEY, Scott y BRIGHAM, Eugene F. FUNDAMENTOS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial McGraw Hill. México 2001.
2. CASARES, Enrique R. y SOBRAZO, Horacio. DIEZ AÑOS DEL TLCAN. Editorial Fondo de Cultura Económica. México 2004
3. COSIO Villegas, Daniel. HISTORIA GENERAL DE MÉXICO. Editorial Colegio de México. México 1981.
4. DURÁN, Leonel. IDEARIO POLÍTICO / LAZARO CARDENAS. EDICIONES ERA. México 1972.
5. EMERY, Douglas R. y FINNERTY, John D. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y CORPORATIVA. Editorial Pearson Educación. México 2000.
6. GALLAGHER, Timothy J. y ANDREW, Joseph D. Jr. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial Prentice Hall. Bogota 2001.
7. GARCIADIEGO Dantan, Javier. CULTURA Y POLÍTICA EN EL MÉXICO POSREVOLUCIONARIO. Editorial Instituto de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. México 2006.
8. GITMAN, Lawrence J. FUNDAMENTOS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial Harper & Row Latinoamericana. México 2000.
9. HARENBERG, Bodo. CRÓNICA DEL SIGLO XX. Editorial Plaza & Janes. Barcelona 1990.
10. HERNÁNDEZ, Celis y DE LA PORTILLA Hernández, A. SISTEMAS ACTUALES DE FINANCIAMIENTO. Editorial Ediciones Contables y Administrativas. México 2001.
11. HERNÁNDEZ Sampieri, Roberto. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN. Editorial McGraw Hill. México 2005



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

12. JIMÉNEZ Caballero, José Luis, PÉREZ López, Carmen y DE LA TORRE Gallegos, Antonio. GESTIÓN FINANCIERA DE LA EMPRESA. Editorial Ediciones Pirámide. Madrid 2003.
13. MORENO Fernández, Joaquín A. y RIVAS Merino, Sergio. LA ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE LOS ACTIVOS Y PASIVOS NO CIRCULANTES, EL CAPITAL Y LOS RESULTADOS. Editorial Instituto Mexicano de Contadores Públicos A.C. México 2001.
14. NAGHI Namakforoosh, Mohammad. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN. Editorial Limusa Noriega Editores. México 2001.
15. RABANAL, Nuria G. EL ENTORNO ECONÓMICO ACTUAL. Editorial Thomson Editores. Madrid 2003.
16. STANLEY B. Block y GEOFFREY A. Hirt. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial McGraw Hill. México 2005.
17. VAN Home, James C. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial McGraw Hill. México 2003.
18. STEPHEN A. Ross, RANDOLPH X. Westerfiel y BRADFORD D. Jordan. FUNDAMENTOS DE FINANZAS CORPORATIVAS. Editorial McGraw Hill. México.
19. OCHOA Setzer, Guadalupe. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. Editorial McGraw Hill. México 2002.

Páginas de Internet:

<http://busqueda.sct.gob.mx>

<http://dgaf.sct.gob.mx>

<http://foros.fox.presidencia.gob.mx>

<http://info4.juridicas.unam.mx>

<http://info.sct.gob.mx>

<http://cronica.diputados.gob.mx>

<http://uac.sct.gob.mx/>
<http://www.aniq.org.mx>
<http://www.apps1.economia.gob.mx>
<http://www.canacar.com.mx>
<http://www.cddhcu.gob.mx>
<http://www.cmpl.com.mx>
<http://www.imcyc.com>
<http://www.imt.mx>
<http://www.jornada.unam.mx>
<http://www.ordenjuridico.gob.mx>
<http://www.revistafundamentos.com>
<http://www.sct.gob.mx>
<http://www.121.com.mx>
<http://www.ssp.gob.mx>