

LA EVOLUCIÓN EN EL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS

Dr. Oscar Flores Rosales

José Manuel Pérez García

manuelpg86_uat@hotmail.com

Resumen: El presente trabajo de investigación tiene como objetivo el dar a conocer los tipos de transporte y su evolución al paso de los años, dejando claro que no se detiene el transporte en base a tecnología, se ha dejado en claro que el transporte tiene beneficios, sobre todo que hay transportes que al paso de los años se han vuelto más seguros y confiables dando como resultado este análisis, la mejora de los transportes y el uso correcto y eficiente de los mismos.

Palabras clave: Evolución, transporte, tecnología,

Summary: The present research work aims to raise awareness of the types of transportation and its evolution over the years, has made it clear that transport has benefits, the author makes clear that transport has benefits, all there is transport that over the years have become more secure and reliable this analysis resulting, in improved transport and the proper and efficient use thereof.

Key words: Evolution, Transportation, Technology

1. INTRODUCCION

La presente investigación da a conocer la utilización del transporte de mercancías, evolución es un tema muy amplio en todas las ramas de estudio, al decir evolución nos referimos en general a la mejora de algún servicio o función de algo, la evolución constante facilita el desarrollo. El transporte de Mercancías en México ha hecho cambios muy importantes e innovadores, se han mejorado los tiempos de transporte y ahora se transporta conforme a las necesidades de seguridad y costos en el mercado. El transporte es el conjunto de acciones necesarias para llevar alguna cosa de un lugar a otro, el transporte de mercancías no es solo desde que esta la mercancía a bordo del transporte destinado, si no desde que se encuentra dispuesta para su envío, y finaliza hasta que esta puesta en su destino descargada. El transporte no es solamente el traslado de las mercancías si no también ofrecer otro tipo de servicio como almacenamiento y distribución, en los de distribución es posible internacionalmente y suelen ser paqueterías las que realizan este tipo de

distribución y logística.¹ Sin embargo el transporte de mercancías es lo más importante en el área de la distribución, el costo del tipo de transporte se basa en la distancia a recorrer, el volumen y peso a transportar, estos basados en el tipo de mercancía a transportar, en este se relacionan 3 aspectos, un exacto manejo del transporte con perspectiva logística, centra al encargado del transporte que no solo se preocupe en las tareas diarias si no también que intervenga en planes de estrategias en la empresa, adaptando los recursos a medio y a largo plazo según la necesidad de la empresa, el transporte de mercancías se conforma de varios tipos: Carretero, Ferroviario, Marítimo y Aéreo. A estos se agrega el servicio multimodal que se refiere a ocupar varios modos de transporte para llegar a su destino de transporte, en estos el servicio es costoso ya que se utilizan ciertos lugares de almacenaje, este es un manejo muy complejo por esta razón se han creado instituciones que regulan el tipo de almacenaje.

Conforme pasan las décadas evoluciona la oferta de carga, con oferta de carga nos referimos a la capacidad total en carga en transporte por carretera de mercancías, desde hace más de 10 años aumento anualmente, solo después del 2000 empezó a disminuir con lentitud.² El transporte ha sido una parte integral en la economía de cada país, el transporte ha tenido una gran significación en el Producto Interno Bruto (PIB) y de cada país, comparándose con los servicios de agua y electricidad, el mismo integra un conjunto de servicios considerándose necesarias que mejoran la economía integral de cada país. En sentido de la oferta, el uso de transportación eficiente mejora los costos de transporte, haciéndose más competitivos, expandiendo sus áreas y especializándose en el campo del transporte. Como toda oferta existe una demanda, la logística de transportes correcta genera un alto desempeño en las ganancias, así genera opciones de transportación³, La sección 2 habla del transporte y la distribución de mercancías, el tipo de transportes y su logística. 2 Los tipos de transporte y los documentos utilizados en el transporte por carretera. 3 El transporte marítimo y sus servicios. 4 Logística en el transporte ferroviario. 5 Transporte aéreo de mercancías, funciones y servicios. 6 Transporte Multimodal de Mercancías.

¹ Anaya, Julio, El transporte de las mercancías, (Madrid España, ESIC Editorial, 2011) Pag 18

² Cendrero, Benjamin, El transporte: Aspectos y tipología, (Madrid España, Delta public, 2008) Pag 27

³ Borra, Cristina, Demanda en el transporte de mercancías, (Sevilla, España, Universidad de Sevilla, 2004) Pag 192

2. Transporte y distribución de mercancías

El servicio de distribución ha cambiado en unos pocos años, hoy en día hay varios tipos de transportes especiales para cada mercancía dependiendo su tamaño, peso, voluminosidad, si es líquido o gaseoso, cada uno enfoca su tiempo a transportar de manera segura y eficiente haciendo que la logística evolucione día a día, estos transportes se adaptan para evitar daños en las mercancías. Existen varios tipos de transporte, uno de ellos es el transporte perecedero, en este se adaptan maquinas enfriadoras a las cajas, esto para mantener pescado o carnes en buen estado en el transcurso de envío a llegada ya que hay alimentos deben estar por debajo de cierta temperatura, este es uno de los tipos en el que se debe tener conciencia del cargamento ya que de no funcionar el enfriador podría dañar todo el envío, en el transporte perecedero solo se utiliza el transporte carretero en camiones de carga amplia. Otro tipo de transporte es el transporte líquido, gaseoso y polvos a granel, están adaptados para su descarga rápida, los líquidos y gases son un tipo cisterna sellada y climatizada depende el tipo de material a transportar, al transportar polvos a granel se utiliza una caja con fácil descarga de este granel, estos 3 tipos se usan vía ferroviaria, marítimo o carretero depende el lugar de donde se está transportando la mercancía.



Figura 1 “Tipos de transporte”(http://www.123rf.com/photo_11895901_types-of-transport-of-transporting-are-loads.html)

Otro tipo de transporte de mercancías es el de mercancías peligrosas cuya distribución está regulada por normas internacionales y solo se transportan vía carretera en camiones especiales, vía ferroviaria o marítima, y en ciertos casos de urgencia es posible que se usen vía transporte aéreo, al usar este último es porque la mercancía viene con alto grado de peligrosidad y no es recomendable por mucho tiempo el traslado terrestre, estos transportes vienen adecuados para evitar daños al medio ambiente y solo se usan ciertos caminos sin mucha población, estas regulaciones vienen puestas siempre localmente. Cada transporte utiliza ciertos documentos, estos documentos son

necesarios para el traslado de mercancías y vienen anexos en el siguiente tema. El transporte de mercancías por carretera es uno de los más utilizados, por su accesibilidad, disponibilidad y costo, en el transporte por carretera, intervienen agentes para su movilización, uno de ellos es cargador, expedidor, porteador y consignatario: El cargador es quien pide el transporte y es quien se hace responsable del traslado de mercancía. El expedidor es quien entrega la mercancía al porteador para su traslado y es ahí donde se utilizan los documentos para el transporte o de la misma manera alguien más puede actuar en su representación. El porteador es quien es el encargado del transporte de mercancías. Y por último el consignatario es quien se encarga de la recepción de la mercancía. La mercancía a este transporte utiliza ciertos documentos para su transportación, llamados carta porte y los albaranes de salida, en el siguiente párrafo definiremos sus características.⁴ La Carta Porte es un documento donde se concreta el traslado de mercancías, la carta no es un documento imprescindible para hacerse valido el derecho jurídico de transporte, claro que es un documento que se ocupa en el comercio para su comprobación dentro del traslado, esta debe contener lo siguiente: Una breve y detallada descripción del cargador, Información completa del lugar de destino, Instrucciones para la persona que realiza el transporte, fecha y lugar a donde se entrega la mercancía, origen de la mercancía, marca, y número de bultos, instrucciones de quien carga la mercancía, observación de quien transporta, observación de quien recibe la mercancía si es que hay algo de lo que no se está conforme en su totalidad, firmas de quien carga la mercancía, quien la transporta y de quien la recibe y por último el costo de lo que se transporta. Al momento del transporte la carta de porte se sustituye por un albarán de entrega y este mismo tiene que tener datos similares y básicos de la carta de porte. Los Albaranes de salida son documentos de crédito de la mercancía que se está transportando a un cliente o destino común. Estos documentos se pueden emitir o de forma automática a través de un computador por un pedido aceptado, de este documento se hacen 3 copias de las cuales una la tendrá quien recibe la mercancía, otra copia se queda en el almacén para justificación de la entrega, y otra que el cliente regresara firmada cuando reciba la mercancía. Estos documentos no tienen validez fiscal pero sirven como datos de prueba legales, por lo que es conveniente conservarlos el tiempo marcado por la ley. Los albaranes de salida deben de tener la información básica. Lo primero son los datos de referencia como lo son número del albarán, alguna señal del destino de la mercancía, o el código de transacción que corresponda, después los Datos referente a los productos que se envían como código de producto, cantidad enviada, luego la información de expedición como seria información sobre el medio de transporte a utilizar, datos del transportista y fecha en que se expide la mercancía y por último los datos de control que son las firmas de control y de donde se reciben las mercancías. En la siguiente sección definiremos el transporte marítimo y sus servicios, sus modalidades y usos al igual que su evolución.⁵

⁴Baena, Josep, Transporte Internacional, (Barcelona, España, Logis Book 2002) Pag 9

⁵ Anaya, Julio, El transporte de las mercancías,(Madrid España, ESIC Editorial, 2011)Pag 33

3. Transporte marítimo y sus servicios

El transporte marítimo ha ido abriendo su modalidad, este tipo de transporte se ha establecido sus códigos de conducta al paso de los años, la evolución en los medios y en lo jurídico han ido actualizando sus procesos. Al mismo tiempo ha sido el punto de arranque para establecer ciertas reglas de conducta de otras modalidades de transporte, el transporte marítimo representa aproximadamente entre un 75 y 80% del total de medios de transporte según estadísticas, este tipo de transporte es uno de los que transportan en altas cantidades de tonelaje mercancías mejorando tiempo de transporte y costo, este tipo de transporte ha evolucionado con los años y ha tenido un auge muy fuerte en el comercio internacional de mercancías, la forma de carga y descarga de mercancías ha sido algo muy fundamental, los tipos de mercancías mas transportados son los productos de consumo, bienes de equipo, químicos, en estos la mayor parte de empresas han puesto su atención para importar y exportar ya que se juntan pequeñas y medianas empresas en las cuales el comercio exterior de mercancías puede ser uno de sus principales negocios, esta modalidad de transporte nos permite enviar internacionalmente a largas distancias y con fletes económicos. La accesibilidad en cuanto a tamaños de transporte mediante buques de pequeño, mediano y alto tonelaje, en cuestión de mercancías y sus rutas establecidas, así como la manera de tener unidades con características de construcción correctas a cierto producto en específico, lo han marcado como un medio de transporte muy utilizado internacionalmente. Aunque hoy en día hay una costumbre de proteger empresas navieras en ciertos países para transportar sus propias mercancías evitando así el usar compañías importantes del extranjero y otras que se rigen bajo el régimen de libre comercio de las mercancías.⁶ Todo usuario que utiliza el transporte marítimo debe utilizar el tipo de servicio más correcto en base a las mercancías que se van a transportar, hay 2 grupos que se encuentran establecidos, estos servicios son los denominados régimen de fletamento y de línea regular, estos tipos de servicios son elegidos en base a cantidad, volumen o tipo de mercancía a importar o exportar.

-Régimen de fletamento: Se refiere al transporte de mercancías a granel o de altos volúmenes estos en base al uso total del buque o de cierta parte. Para esto se debe acudir al mercado de buques tramp para efectuar un fletamento o chárter party que es el término utilizado en inglés. Los corredores marítimos son intermediarios en contratación de buques y negociación de fletes y mercado, hay varios tipos de fletamento y uno se denomina fletamento por viaje es donde en buque es dejado al fletador y donde se paga cierto precio por un viaje determinado. Otro es el fletamento por tiempo es donde el buque es dejado al fletador por cierto tiempo y pagando un precio para que se le use y explote. El fletamento a buque desnudo en este se asignan a si mismos sus propios oficiales y tripulación, dejando claro que ellos se harán cargo de los

⁶ Freire Seoane, Jesús, Fletes y Comercio Marítimo, (Coruña España, Netbiblo, 2007) pag 205

gastos de explotación del buque.⁷ Para la mayor parte de exportadores continuos o que exportan esporádicamente, depende a su peso, volumen y características, existe este tipo de transporte, sus características principales son que tienen rutas fijas entre diferentes zonas geográficas, calendario de llegadas y salidas regulares de buques, espacios separados para cada buque y fletes definidos para cada buque. Los servicios de línea regular pueden clasificarse en servicios de conferencia de fletes o servicios independientes, en los servicios de conferencia de fletes se juntan 2 o más compañías navieras u operadores marítimos que cubren una zona geográfica en específico esto tiene como finalidad evitar la competencia y mejorando fletes establecidos y normas en común dando la garantía al usuario ventajas y condiciones por parte de todos sus usuarios, estas pueden ser abiertas o cerradas según lo establecido anteriormente. En los servicios independientes, son individuales o agrupados y son usados de manera similar que los de conferencia de fletes, los operadores fijan sus fletes tomando de referencia ya existentes, esta política puede variar en función del servicio que estos operadores lo decidan así. Desde la forma de ver de un armador o una compañía de navíos internacionales los costos de importación y exportación quedan totalmente separados en las tarifas de fletes y portuarias ya que ambas inciden en el usuario. Las autoridades portuarias y estatales fijan sus tarifas a percibir por los usuarios de puerto dependiendo el servicio a utilizar, en esta clase de tarifas portuarias existen unas que afectan directamente al buque y otras que afectan a las mercancías, aunque después sea el armador y operador quien fije los fletes que repercutirán al exportador o importador. Los fletes asignados por los operadores usualmente son afectados por situaciones ajenas al armador, estas pueden variar en base a la fluctuación de las monedas internacionales, el exceso de espacios ocupados por empresas navieras, crisis energéticas, y zonas de riesgo de guerras pueden obligar al armador o empresa naviera a establecer sobre fletes ya designados. El transporte fluvial se refiere al transporte de puerto a puerto por los ríos en cada país que dan la posibilidad de transportar por ellos internamente por zonas remotas, este es un transporte económico utilizado ampliamente en Europa y destinado a mercancías de volumen alto y gráneles, se considera al transporte fluvial como una vía de desahogo para el transporte carretero y proteger al medio ambiente, este tipo de transporte en las vías internas de Europa, represento en 2007 alrededor de 500 millones de toneladas de mercancías, dando como resultado una eficiencia de traslado de mercancías.⁸

4. Transporte ferroviario

El transporte ferroviario ha evolucionado conforme pasa el tiempo, pase de ser solo transporte de personas a ser el mayor transporte de mercancías

⁷ Freire Seoane, Jesús, Economía del transporte marítimo, (Coruña España, Netbiblo, 2003) pag 78

⁸ Baena, Josep, Transporte Internacional, (Barcelona, España, Logis Book 2002) Pag 42

usado, este tipo de transporte mejoro los tiempos de traslados, la congestión en el traslado de mercancías se volvió un tema no explorado, ahora la única problemática seria la congestión ferroviaria, los kilómetros y kilómetros de vías ocupados por mercancías generan retrasos en la entrega de ciertas mercancías, antes se utilizaba el ferrocarril para llevar cualquier tipo de mercancías, usualmente se transportaban todo tipo de mercancías, lo que originaba la perdida de estas por el tiempo que quedaban detenidas, y las mismas personas buscaban la manera de robar estas mercancías, hoy en día el transporte ferroviario solo traslada cierto tipos de materiales, pero no lo hicieron de esta manera por prevenir la perdida de mercancía, solo que hay ciertas mercancías que es mejor transportarlas vía carretera, por ferrocarril se transportan las siguientes mercancías: Químicos, gráneles, materiales peligrosos, derivados del petróleo, etc. El transporte ferroviario es uno de los más viables de transportar por su cantidad de transporte y por su precio, este al igual que todos los tipos de transporte es utilizado en transporte multimodal, ya que puede utilizar varios tipos de transporte para llegar a su destino principal. Tomando un análisis de todos los tipos de transporte, el ferroviario es uno de los transportes con menores accidentes, este ayuda e reducir la congestión vial, reduce la contaminación del ambiente, reduce los accidentes de circulación, es más eficiente y económico. El ferrocarril por ser un medio de transporte guiado ha evolucionado con la incorporación de tecnología en los sistemas de red, en algunos países es más el avance de los ferrocarriles, en México aún no se le da el enfoque necesario para mejorar este tipo de transporte y hacerlo mucho más eficiente, aunque es muy cierto que este transporte tiene algunas deficiencias pero siempre se ha buscado la mejora del mismo con métodos mejorados. El transporte ferroviario en México no ha tenido tanta fuerza como lo tiene en Europa, en Europa el transporte ferroviario tuvo una evolución a transporte de alta velocidad pero solo en pasajeros y estos mismos fueron presentados como un éxito en términos de demanda e ingresos, muchos operadores ferroviarios vieron en esta una gran oportunidad, en materia de transporte de mercancías disminuyo ante el transporte por carretera, este aumento un 19.4 % entre 1990 y 1998 mientras el transporte ferroviario registro una baja del 43.5 %, esta baja en el transporte ferroviario se ha visto más clara desde hace más de un siglo todo esto en Europa, en México y Estados Unidos el transporte por ferrocarril entre un 40 y un 60 % de las mercancías ocupan el servicio ferroviario por su alto volumen de transporte y seguridad.⁹ El transporte por ferrocarril de mercancías de alto peligro, está regido por el reglamento Relativo al Transporte Internacional, y por los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales de las redes ferroviarias. Dándose el caso de transporte de explosivos, cartuchos, o fuegos artificiales se deben también cumplir las reglas prescritas en el reglamento de explosivos nacional. Este reglamento es muy complejo y se limita a analizar partes importantes, las mercancías explosivas pertenecientes a la clase 1, por esta clase se entiende:

Materias explosivas, Materias solidas o liquidas que por reacción química pueden desprender gases a cierta temperatura, presión o velocidad que ocasionen daños al medio ambiente. Las materias que hagan reacción

⁹Álvarez, Daniel, Luque, Pablo, Ingeniería e Infraestructura de ferrocarriles, (España, Universidad de Oviedo, 2003) pag. 9

espontáneamente no podrán ser transportadas debido a su riesgo. Materias pirotécnicas: Materias o mezclas destinadas a producir un efecto calorífico, ruidoso, gaseoso o de fumigante o alguna combinación de estos a consecuencia de reacciones químicas exotérmicas y que no provoquen detonación. Materias que por ende no sean materias explosivas o que sean explosivas que formen una mezcla explosiva de gas, vapores o polvo, no entran a esta clase ya que no tienen las características.¹⁰



Figura 2 tipos de mercancías peligrosas que usan los transportes ferroviarios(<http://www.blogdeltransportista.com/tag/mercancias-peligrosas/>)

Como en todo tipo de transporte, hay documentos necesarios para realizar el traslado de mercancías de una manera correcta, rápida y eficiente, los documentos son los siguientes:¹¹ La carta de porte al igual que el transporte de carretera se utiliza la carta de porte que describe las mercancías a importar o exportar, en esta se estipulan todas las condiciones de las que se hicieron contrato, se deberá elaborar cuidadosamente evitando errores en su declaración y considerando que es una carta por embarque, sin importar que sean 1 o más tipos de mercancías en el mismo lote, la carta porte está regida por varios requisitos que complementan su llenado correcto, y estos incluyen el remitente, el consignatario, estación de origen y destino, número de bultos, descripción de las mercancías y marcas, peso en kilogramos, cuota a aplicar, cargos por flete, pago adelantado por contrato, fletes pagados, fletes por cobrar y firma del encargado de estación. Otra es la hoja de costos del transporte ferroviario: Esta hoja recopila los costos de cada mercancía, tramite,

¹⁰ Carmona, Francisco, Transporte de mercancías peligrosas, (Madrid España, Ediciones Díaz de Santos, 2002) pag 121

¹¹ Mercado, Salvador, Trafico internacional: Administración y aplicaciones, (México, Editorial LIMUSA, 2008) pag 64

despacho para llevar un control exacto de lo que se transporta en cantidades monetarias, y contiene varios elementos, estos elementos son además fundamentales uno es el costo de exportación en planta, tramites de documentos, recolección, transporte nacional, impuestos, despacho aduanal de exportación, seguro, impuestos de importación, despacho aduanal de importación y flete de transporte de aduana de importación. La sección 12 trata sobre el transporte aéreo de mercancías, definiremos lo que ha transcurrido con el paso del tiempo y sus funciones, lo que con el tiempo ha mejorado.

5. Transporte Aéreo de Mercancías

Al paso de los años, el transporte aéreo de mercancías ha mejorado las distancias, este transporte es uno de los más costosos pero no deja de ser uno de los eficientes, rápidos, seguros, de alto volumen, etc. Aunque ha tenido mucho resultado como transporte de pasajeros, el transporte de mercancías ha tenido una actividad de creciente dinamismo y avanzada tecnología, esto a su vez ha generado un valor creciente a este mismo, ya que usualmente transportan mercancías con un valor alto y por la urgencia de tiempo. El transporte aéreo se caracteriza por 2 valores que son de alto fundamento en el comercio de mercancías internacional estos son la rapidez y urgencia por recibir alguna mercancía sin perder confianza, en concreto, aunque los fletes en este medio de transporte es elevado, su uso será en base a la necesidad de recibir sus productos así sean pequeñas pero de un gran valor significativo. El contrato de este transporte se puede realizar en contacto directo con las compañías aéreas o bien por parte de los agentes de carga aérea en su función de transitorios especializados.¹² Este transporte cuenta con características especiales que lo vuelve uno de los más destacados, tiene características sobresalientes y son: Rapidez y Confiable en los horarios, seguro en entregas e Internacional, urgencia en las entregas y desde volúmenes de carga desde 30 toneladas de carga hasta más de 50 toneladas de carga, aunque elevados costos de flete pero reducción económica por su minimización en demoras y altas medidas de seguridad en la mercancía. Los aviones son clasificados en varios tipos según su uso: Pasajeros o Mixto que esta acondicionado para transportar pasajeros en una parte del avión y mercancías en la parte inferior, solo mercancías con un límite de valor por persona y sin exceder el peso requerido. El llamado Combi que tiene la posibilidad de transportar pasajeros y mercancía en la cabina superior y más mercancía en la bodega inferior. El Carguero que solo se utiliza para transportar mercancías. El denominado convertible que solo si se utiliza transporte de pasajeros o de carga según se necesite. Todas las cargas están normalizadas dentro de la UDL que significa por sus siglas en ingles Unit Load Service que se traduce en Unidad de Servicio de Carga, esto con el fin de tener una mejor eficacia de carga y descarga identificando los contenedores según la

¹² Castellano, Andrés, Manual de la Gestión Logística del Transporte y La distribución de Mercancías, (Bogotá Colombia, Ediciones Uninorte, 2009) pag 106

mercancía y aprovechando mejor los espacios, esta medición se representa con la relación peso-volumen de 1:6 que significa un kilo equivale a 6.000 centímetros cúbicos y la tarifa de fletes se aplica por kilogramos de carga. Toda compañía aérea es responsable de pérdidas, daños, averías o retrasos en las mercancías a entregar, con limitaciones a causas ajenas, propia naturaleza con los objetos transportados, la fuerza mayor o el valor de los objetos según sea el caso, las compañías se hacen responsables. En este tipo de transporte con la emisión de un único conocimiento de transporte aéreo (Airway Bill) se pueden enviar mercancías a cualquier mercado de destino esto solo con la colaboración de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y por la oferta de espacios de carga para optimizar los vuelos entre las diversas líneas de aviación. La IATA implemento las unidades de medida de carga (UDL) como lo es para contener tanto como para sujetar la carga en el interior del fuselaje del avión formando parte de la Unidad de Transporte Multimodal del cual estaremos analizando en el siguiente tema, por su facilidad de maniobra que debe tener un metro cubico como mínimo.¹³ En la sección 13 tratamos el transporte multimodal de mercancías que es muy común y necesario en el transporte.

6. Transporte Multimodal de Mercancías

Este tipo de transporte se refiere al uso de 2 o más tipos de transporte en su itinerario con el propósito de llevar las mercancías de un país a otro, coordinados por un transitario o denominado operador de transporte multimodal tomando como amparo un único documento de transporte quien asume la responsabilidad frente al cargador de los daños y pérdidas de las mercancías, este mismo opta por razones de mejorar tiempos y economía, encontrar soluciones eficaces y prácticas para la realización y optimización de servicios de ruta contratando la entrega de las mercancías en el país de destino. Esta gestión se realiza por medio de los Operadores de Transporte Multimodal (OTM) que bien pueden ser compañías navieras u operadores ferroviarios o transitarios que intervienen el contrato de transporte de estas características y son los emisores de los documentos unificados de todos los transportistas intervinientes asumiendo así la responsabilidad en conjunto. El Operador de Transporte Multimodal es la persona física o jurídica que por medio de él o de otro que actúe en su nombre, genere un contrato de transporte multimodal y actúa como principal no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal y asume su responsabilidad por cumplir el contrato firmado y esta responsabilidad comienza cuando se reciben las mercancías y se tienen en custodia hasta que este las entrega. Es la persona que celebra el contrato de transporte multimodal y asume directamente la calidad de su cumplimiento de calidad de porteador, siendo quien asume la responsabilidad, tanto la

¹³Jerez, José Luis, Comercio Internacional, (Madrid España, ESIC Editorial 2011) Pag 293

coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de las mercancías así como de cualquier siniestro que pudiera presentarse en la carga y descarga de las mercancías, en general, el contrato de transporte multimodal es un contrato en el cual un operador de transporte multimodal se compromete contra el pago de un flete a realizar el transporte multimodal internacional de mercancías. El convenio de las naciones unidas creado el 24 de mayo de 1980 sobre transporte multimodal de mercancías, lo define como aquel que utilizando el porte de mercancías en 2 o más métodos de transporte celebrado un contrato desde un lugar situado en un país donde el operador de transporte multimodal tome las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado en otro país para su entrega situado en un país diferente, este denominado transporte combinado mantiene la unidad de carga durante todo el trayecto. Este tipo de transporte contribuye a varias cualidades como lo son la mejor cooperación internacional en materia de transportes, la eficacia a varias opciones y salvaguardar el medio ambiente, disminuir el tráfico en general y contribuir al uso eficaz y rentable del transporte internacional, reducir costos y a una mejor relación entre fábrica y logística, y a desarrollar innovaciones tecnológicas que contribuyan a una mejora en el transporte de las mercancías. Este tiene como principales ventajas el generar un solo contrato para el transporte multimodal, este responde a la pérdida, daño o retraso de la mercancía, reducción en los plazos de transporte, reducción de costos, mayor competitividad, reducción en tiempos de carga y descarga, forma eficiente y adecuada a los nuevos requerimientos del mercado, esta tarifa incluye los destinos de entrada y salida, posibilidad de conexión con mercados de difícil acceso, mayor seguridad de la mercancía en el trayecto, unificación de la documentación utilizada y mayor información de lugar y la situación de la mercancía. En este caso la contratación de los servicios de transporte, en sus diferentes modalidades, son regulados respectivamente por INCOTERMS (términos internacionales del comercio), que deciden sobre las partes que se vinculan en el contrato de compra-venta, sobre las responsabilidades que asumen en la contratación de transportes combinados multimodales. Para que se lleve a cabo este tipo de transporte de mercancías en el que intervienen diferentes medios porteadores son necesarias infraestructuras de apoyo logístico materializadas en instalaciones fijas operativas para prestar sus servicios en los intercambiadores que son las terminales interiores de carga se le llama así a una terminal ferroviaria dentro de un centro multimodal de transporte, los centros de transferencia intermodal facilitan la combinación de diferentes modos de transporte que se utilizan para el desplazamiento de las mercancías hacia el exterior, las zonas de actividades logísticas estas realizan cualquier tipo de operación tanto física como administrativa de los desplazamientos y distribución física de cargas y desplazamientos.¹⁴

¹⁴ Freire Seoane, Jesús, *Trafico Marítimo y Economía Global*, (La Coruña España, Netbiblo, 2009) pag 189

MODO DE TRANSPORTE	% TRÁFICO MERCANCÍAS
CARRETERA	81,84
MARÍTIMO	11,52
FERROCARRIL	4,21
TUBERÍA	2,4
AÉREO	0,03
Ministerio de Fomento 1999	

Figura 3 Estadística de transportes más utilizados encontrada en libros google. El Transporte de Mercancías (Julio Juan Anaya Tejero)pag. 22 (http://books.google.com.mx/books?id=5MPJjWL7ZuAC&printsec=frontcover&dq=transporte+internacional+de+mercancias&hl=es&sa=X&ei=Dm_SUdX8Foj4yQGT04CYDQ&ved=0CD0Q6AEwAjgK#v=onepage&q=transporte%20internacional%20de%20mercancias&f=false)

7. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Con el paso del tiempo, logramos distinguir la diferencia entre el transporte de mercancías de hace 10 años y podemos darnos cuenta que ha tenido un gran avance en cuestión de evolución, México necesita esa inversión en el transporte para volverlo más competitivo, ha quedado claro que el transporte de mercancías hoy en día es uno de los pilares del producto interno bruto de cada país, es esencial tener un transporte eficiente, de calidad que sustente las mercancías, y que no solo se tenga que importar mercancías, ya que esta evolución se puede aprovechar exportando más al mundo y no solo a Estados Unidos, las tecnologías se deben de aprovechar para su buen uso en todos los tipos de transporte. En cuanto al transporte, el autor propone lo siguiente:

- Mejorar la eficiencia en el transporte.
- Buscar más canales de distribución
- Mejorar infraestructura de puertos.

- Búsqueda de inversión extranjera con programas de apoyo a los inversionistas.

Queda claro que la evolución de los transportes es extensa y que cada vez más se necesitan maneras de transportar en menor tiempo siempre buscando la economía. Se propone realizar investigaciones de campo, para saber que se puede mejorar en el transporte en México, tanto como transporte público como transporte de mercancías, aunque si se han mejorado los tiempos en los documentos para el transporte aun falta mucho por hacer.

Bibliografía

Anaya, Julio, El transporte de las mercancías,(Madrid España, ESIC Editorial, 2011)

Cendrero, Benjamín, El transporte: Aspectos y tipología,(Madrid España, Delta public, 2008)

Borra, Cristina, Demanda en el transporte de mercancías,(Sevilla, España, Universidad de Sevilla, 2004)

Anaya, Julio, El transporte de las mercancías,(Madrid España, ESIC Editorial, 2011)

Baena, Josep, Transporte Internacional, (Barcelona, España, Logis Book 2002)

Álvarez, Daniel, Luque, Pablo, Ingeniería e Infraestructura de ferrocarriles, (España, Universidad de Oviedo, 2003)

Carmona, Francisco, Transporte de mercancías peligrosas, (Madrid España, Ediciones Díaz de Santos, 2002)

Mercado, Salvador, Trafico internacional: Administracion y aplicaciones, (México, Editorial LIMUSA, 2008)

Jérez, José Luis, Comercio Internacional, (Madrid España, ESIC Editorial 2011)

Castellano, Andrés, Manual de la Gestión Logística del Transporte y La distribución de Mercancías, (Ediciones Uninorte, Netbiblo, 2009)

Castellano, Andrés, Manual de la Gestión Logística del Transporte y La distribución de Mercancías, (Bogotá Colombia, Ediciones Uninorte, 2009)

Freire Seoane, Jesús, Fletes y Comercio Marítimo, (Coruña España, Netbiblo, 2007)

Freire Seoane, Jesús, Economía del transporte marítimo, (Coruña España, Netbiblo, 2003)