



*Las opiniones y los contenidos de los trabajos publicados son responsabilidad de los autores, por tanto, no necesariamente coinciden con los de la Red Internacional de Investigadores en Competitividad.*



Esta obra por la Red Internacional de Investigadores en Competitividad se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 Unported. Basada en una obra en riico.net.

## **Modelo de Negocios Rentable para la creación de una Microempresa de Servicios de Transporte de Carga en México.**

<sup>1</sup>*Wendy Damaris-Zamora*

*\*Mira Lucía Zapatero-Zavala*

*\*María Amalia Clara Torres-Márquez.*

### **Resumen**

El avance de esta investigación consiste en proponer un Modelo de Negocios para la creación de microempresas rentables de servicios de transporte en México, que permita la reactivación de la economía y comunicación en los polos de desarrollo e inversión y la creación de fuentes de empleo. El problema en concreto es que no existe un Modelo de Negocios para generar rentabilidad en la microempresa que los apoye. El método de investigación empleado es cualitativo, no experimental, de corte transversal y con alcance descriptivo, utilizando técnicas de investigación documental para la obtención de la información y explicar el comportamiento de las dos variables observadas: 1) Modelo de Negocios, y 2) Rentabilidad de la Microempresa en el Transporte de Carga. La implementación de este Modelo de Negocios permitirá a las microempresas mexicanas adquirir mayor rentabilidad en el sector del transporte.

**Palabras clave:** Modelo de Negocios, rentabilidad, transporte de carga, microempresa.

### **Abstract**

The progress of this research consists of proposing a Business Model for the creation of profitable transport services microenterprises in Mexico, which allows the reactivation of the economy and communication in the development and investment poles and the creation of sources of employment. The specific problem is that there is no Business Model to generate profitability in the microenterprise that supports them. The research method used is qualitative, non-experimental, cross-sectional and with a descriptive scope, using documentary research techniques to obtain information and explain the behavior of the two observed variables: 1) Business Model, and 2) Profitability of Microenterprise in Freight Transportation. The implementation of this Business Model will allow Mexican microenterprises to become more cost effectiveness in the transportation sector.

**Keywords:** Business Model, profitability, freight transportation, microenterprise.

---

<sup>1</sup> \*Instituto Politécnico Nacional Escuela Superior de Comercio y Administración Unidad Santo Tomás Sección de Estudios de Postgrado e Investigación

## Introducción

El avance del presente trabajo de investigación será proponer un Modelo de Negocios para crear una microempresa rentable de servicios de transporte en México ya que el transporte público federal de carga en México es un nicho de mercado de interés para los inversionistas debido al alto índice de rentabilidad, puesto que con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) la rentabilidad promedio de este emprendimiento es del 27.4% mostrando un crecimiento exponencial año con año, a su vez es un sector económico poco desarrollado el cual presentan diversas oportunidades de mejora para crecer al ritmo que lo pide una economía en desarrollo inmersa en el capitalismo.

El método de investigación empleado es cualitativo, no experimental, de corte transversal y con alcance descriptivo, utilizando técnicas de investigación documental para la recopilación de investigación. El Modelo de Negocios que se pretende implementar en esta investigación está dirigido a la rentabilidad económica de dicho emprendimiento, se basará en estudios técnicos, administrativos, financieros y de mercado, se pretende que el sector del transporte tenga vislumbramiento con un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) a fin de que los empresarios que decidan invertir en el sector del transporte conozcan los factores del ambiente interno y externo de forma general en búsqueda de la mejor rentabilidad.

El posicionamiento del transporte a nivel nacional aún se encuentra en un nivel primario en comparación con economías desarrolladas en donde se ejecutan operaciones logísticas óptimas y cabalmente sustentables, En México, el sector del transporte es un sector económico fuerte, el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del autotransporte de carga fue de 3.4% en promedio anual de 1993 a 2020, cifra superior al crecimiento del PIB de la economía que fue de 1.9%. Se hará referencia al término de “hombre camión” para aquellas microempresas que cuentan con una flotilla de 1 a 5 unidades tráileres de transporte de caja seca de 53 pies, por lo tanto, en el país el transporte público de carga general federal se encuentra regido por este tipo de empresas, contando con un número de 165,843 microempresas en el 2023.

Los objetivos específicos de esta investigación serán identificar la información sobre el modelo de negocios y la rentabilidad del transporte de carga en México, así como el análisis de la información, para generar mayor rentabilidad con la adopción del Modelo de Negocios en las microempresas del transporte en México. En búsqueda de apoyar al sector del transporte a generar mayores ganancias se pretende implementar acciones de mejora que le permita a la industria del transporte de carga tener un óptimo crecimiento y desarrollo para competir en el sector de servicios en una economía mundial, ya que la globalización exige un alto nivel de desarrollo.

### **Planteamiento de Problema.**

Según Arias (2012), un problema de investigación es una pregunta o interrogante sobre algo que no se sabe o que se desconoce y cuya solución es la respuesta o el nuevo conocimiento obtenido mediante el proceso investigativo. El problema el cual conlleva al surgimiento de la propuesta de un modelo de negocios rentable para la creación de una empresa de servicios de transporte de carga en México surge de la observación de la informalidad que se tiene en el sector del transporte público federal de carga en México.

### **Idea**

La idea de esta investigación emana de la observación y necesidad que tiene el sector del transporte de carga en México, al no tener una formalización, apoyo, asesoría, respaldo y seguridad en la actividad.

### **El problema**

La creciente demanda del mercado global ha obligado al sector del transporte a crecer de manera descontrolada y desordenada propiciando que el mismo no tenga algún control interno o dirección de crecimiento.

En concreto el problema identificado es que no existe un Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México.

### **Objetivo general**

Proponer un Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México.

### **Objetivos específicos**

1. Identificar la información específica en el ámbito nacional del servicio de transporte de carga en México.
2. Analizar la información específica en el ámbito nacional del servicio de transporte de carga en México.
3. Estructurar un Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México.

### **Pregunta General**

- ¿Qué importancia tiene proponer un Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México?

### **Preguntas Específicas**

1. ¿Como identificar información en el ámbito social nacional del sector Transporte en México?
2. ¿Por qué analizar la información identificada del ámbito nacional e internacional del Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México?
3. ¿Para qué estructurar un Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México?

### **Justificación**

El desarrollo de la presente investigación tiene como finalidad la propuesta de un modelo de negocios rentable para la creación de una microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México, con la finalidad de que cualquier agente económico tenga la oportunidad de ingresar al negocio del Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México con la certeza de realizar la correcta administración en busca de rentabilidad de esta.

### **Hipótesis de la investigación**

Con la propuesta de un Modelo de Negocios rentable para la creación de una microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México estaremos en posibilidad de que agentes económicos se integren al negocio del Sector del Transporte y puedan vislumbrar un Modelo de Negocios que los lleve a la correcta administración, así como la óptima rentabilidad.

### **Variables de la investigación**

- **Independiente:** Modelo de negocios rentable.
- **Dependiente:** Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México.

### **Tipo de investigación**

Según Arias (2012), el nivel de investigación se refiere al grado de profundidad con que se aborda un fenómeno u objeto de estudio. El método de investigación empleado es cualitativo, no experimental, de corte transversal y con alcance descriptivo, utilizando técnicas de investigación documental para

explicar el comportamiento del objeto de estudio y de las dos variables observadas Modelo de Negocios Rentable y la Creación de una microempresa de Servicios de Transporte de Carga en México.

### **Marco Temporal**

La presente investigación se desarrolla en el periodo de 2024 al 2026 en el cual se investigará el ámbito del Sector de Transporte en México, la funcionalidad de la SCT, oportunidades de mejora de los diferentes agentes económicos inmiscuidos en el Sector del Transporte, las posibilidades crediticias que ofrece el sector financiero bancario de México hacia los empresarios en el Sector del Transporte, con el fin de proponer un Modelo de Negocios para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte Público Federal de Carga en México.

### **Marco Geográfico**

La presente investigación se llevara a cabo dentro del país de México cuyo nombre oficial es Estados Unidos Mexicanos compuesta por 32 entidades federativas 31 estados y la capital. El territorio mexicano tiene una superficie de 1 964 375 km<sup>2</sup>, por lo que es el decimotercer país más extenso del mundo y el tercero más grande de América Latina. Limita al norte con los Estados Unidos de América.

### **Antecedentes del Transporte de Carga.**

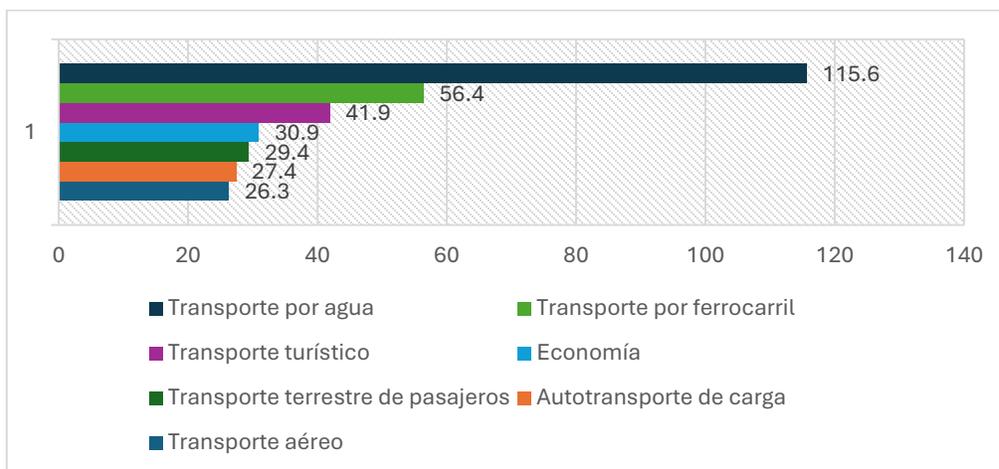
El transporte terrestre se remonta a sus orígenes de la humanidad en donde los primeros seres humanos ejecutaban su vida de forma nómada marcando así los caminos de ruta con base a los senderos más fáciles de cruzar, óptimos y con cercanía al agua, esto para conservar la propia subsistencia de su raza. La historia del transporte formalmente se origina en la época prehispánica con el sistema carretero mexicano iniciando con el traslado de mercancías con animales de carga.

En la época Colonial, ya se contaba con pequeñas redes de carreteras básicas y caminos austeros por donde se trasladaban las personas y mercancías mediante carruajes señoriales estos heredados por la cultura de aquellos que nos conquistaron. Según Sendengo (2024). En 1590 por mandato del Virrey Luis de Velasco, Juan Bautista Antonelli fue un ingeniero militar italiano quien trazó por primera vez en México la vía transitable que iba del centro de México a Veracruz. En 1873, Porfirio Díaz la inauguró gracias a esta primera vía transitable se inició la importante red ferroviaria con aproximadamente 24,000 km. En 1891, Benito Juárez generó una red de carreteras y caminos para el transporte titulada, Secretaría de Fomento, Comunicaciones y Obras (SCOP). En el siglo XX la integración de la nueva generación de vehículos para uso personal produjo una producción en masa

de disco transporte y en consecuencia mejores carreteras para el uso del mismo. En 1930, con la creación de Juárez, se creó La Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana. Dentro de este mismo año se funda la Ley de Cámaras de Comercio e Industria, que establecía que los transportistas formarían parte de una organización empresarial del transporte. Después de 28 años se estableció la Dirección General de Carreteras, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), que es la encargada principalmente de la planeación, coordinación y evaluación de los programas enfocados a la modernización. Gracias a estas organizaciones, entre 1995 y 2000, se construyeron y modernizaron 10 mil 371.7 kilómetros. El transporte terrestre actualmente en México es el más utilizado en la logística, el país cuenta con casi 408 mil kilómetros de carreteras locales, estatales y federales, en los cuales se distribuyen todos los bienes y servicios necesarios para llevar a cabo el intercambio. Estas vías permiten la circulación del 75% de toda la mercancía anual y su ventaja es que cubren todo el país, incluyendo los puntos más alejados y de difícil acceso. De acuerdo con (Bigsmart, 2024) algunas de las carreteras más transitadas del país, tanto por conductores privados como por transporte de carga, son la México-Puebla, la cual tiene 130 kilómetros de distancia y un flujo de 48 mil vehículos diarios. Otra es la México-Querétaro, la cual tiene una extensión de 260 kilómetros y mantiene un flujo de 37 vehículos por minuto. La enfermedad epidemiológica más grande en la historia de la humanidad trajo consigo una crisis económica inimaginable tanto en el sector del transporte como en el mundo, dicho sector se mantuvo inmóvil durante 6 meses, posteriormente fue uno de los sectores que reabertura sus actividades con semi normalidad y necesidad emitida por la sociedad, ya que no existe productos o servicios que consumamos sin que hayan pasado por el sector del transporte de carga. El sector del transporte público de carga es un sector noble que presenta ganancias importantes inclusive más grande que el crecimiento económico, el aumento en las tarifas de servicios de transporte federal siempre van al alta y de la mano de la inflación, aun cuando los insumos de la misma actividad económica de igual manera ascienden, el negocio presenta una rentabilidad promedio del 27.4% la cual es originada con base en la tarifa cobrada por kilómetro avanzado, contemplando la disminución del costo de combustible, diésel, peajes del país, sueldo del operador y por último los gastos fijos del negocio como lo son el mantenimiento de las unidades, costos administrativos entre otros. De acuerdo con (INEGI, NEGI. Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. 2021, 2024) la tasa de rentabilidad es un indicador que permite conocer la forma de generar beneficios por la inversión que se realizó. En la gráfica 1, se puede distinguir que el autotransporte de carga tiene una tasa de rentabilidad de 27.4%, la cual se encuentra por debajo de la tasa de rendimiento de la economía en su conjunto. Como se aprecia en la gráfica siguiente.

**Figura 1.**

*Promedio de la tasa de rentabilidad en porcentaje.*

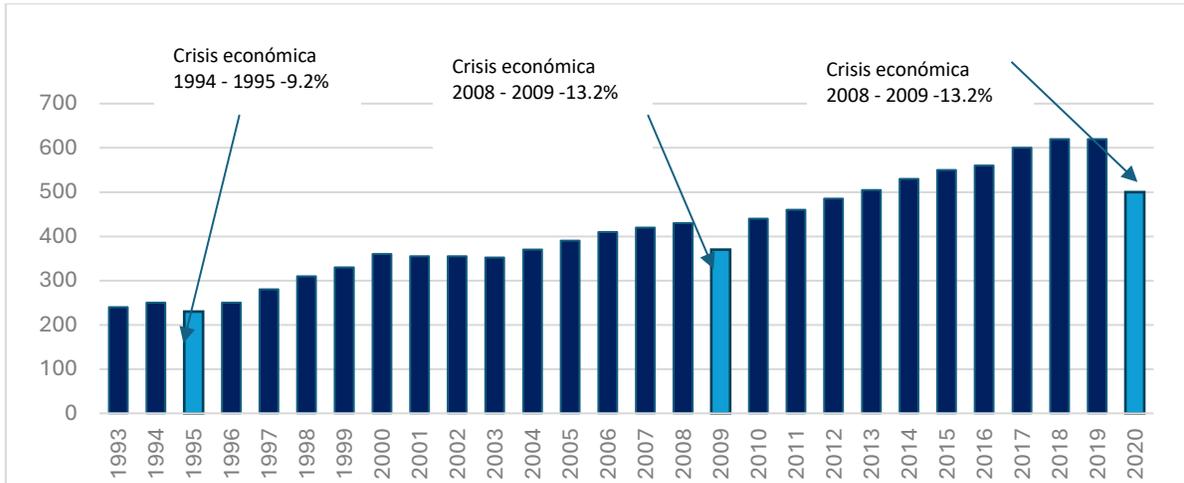


*Fuente:* Elaboración propia con datos de INEGI (2023).

La tasa de rentabilidad en un negocio es de suma importancia debido a que funge como indicador, en el mundo de emprendimiento un solo porcentaje de esta es crucial para determinar la viabilidad de inversión o se busca otra oportunidad, el sector del transporte a lo largo de la historia ha presentado tasas de crecimiento constantes y fijas, lo cual hace a este sector atractivo para los grandes inversionistas. El sector del transporte es un sector económico fuerte, el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del autotransporte de carga fue de 3.4% en promedio cada año de 1993 a 2020, cifra superior al crecimiento del PIB de la economía que fue de 1.9%. En contraste, en 2020 debido a las restricciones causadas por la pandemia del Covid-19, la caída del PIB de la economía fue de 8.2% y el PIB del autotransporte de carga se redujo 10.1 por ciento. Según (INEGI, NEGI. Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. 2021, 2024) en 2020 el PIB del autotransporte de carga aportó 3.3% del PIB de la economía. De las exportaciones de mercancías, el 64.0% se movió por medio de transporte carretero en 2020 y en el caso de las importaciones el 51%, constituyéndose este medio de transporte como el más importante en los flujos de comercio exterior de mercancías. Desde 1993, tanto la economía en general como el PIB del autotransporte de carga han atravesado por momentos difíciles. En el caso de este último, su PIB presentó caídas importantes como en 1995 (9.2%), en 2009 (13.2%) y en 2020 una reducción de 10.1%, resultado de la crisis sanitaria causada por el Covid-19; así, el valor del PIB se ubicó en los niveles de 2015. De acuerdo con (INEGI, NEGI. Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. 2021, 2024) en este sentido, cabe señalar que para la industria del autotransporte de carga fue de mayor impacto la crisis económica de 2009 que la causada por el Covid-19. No obstante estas reducciones temporales de la producción, el PIB del autotransporte de carga ha aumentado a través del tiempo, como se aprecia en la gráfica siguiente.

**Figura 2.**

*PIB del autotransporte de carga en Miles de millones de pesos constantes.*

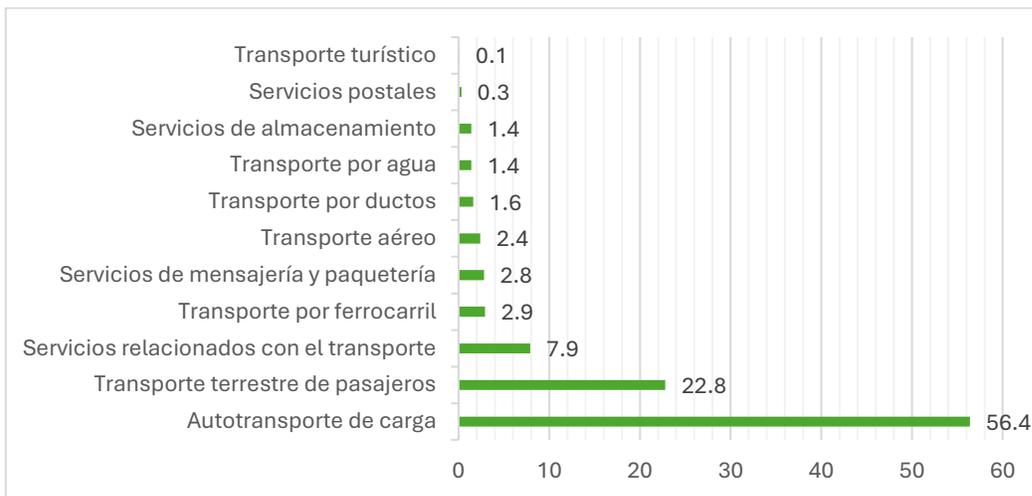


*Fuente:* Elaboración propia con datos de INEGI. (2023)

México país conocido como el cuerno de la abundancia se encuentra en un posicionamiento geográfico estratégico el cual ayuda y permite el pleno mercado de mercancías en un país inmerso en la globalización, estar a un lado del país con mayor consumo mundial ayuda a un crecimiento económico inminente, México cuenta con una gran estructura de carreteras lo cual ayuda a la logística de mercancías. La distribución de mercancías en México se lleva a cabo en un 56.4% por carretera, Dentro del sector de transportes, correos y almacenamiento, el PIB del autotransporte de carga destaca por ser el más importante ya que representó el 56.4% del total de ese sector, en 2020. Como se aprecia en la gráfica siguiente.

**Figura 3.**

*PIB de los transportes, correos y almacenamiento, 2020 en porcentajes del PIB a precios corrientes.*

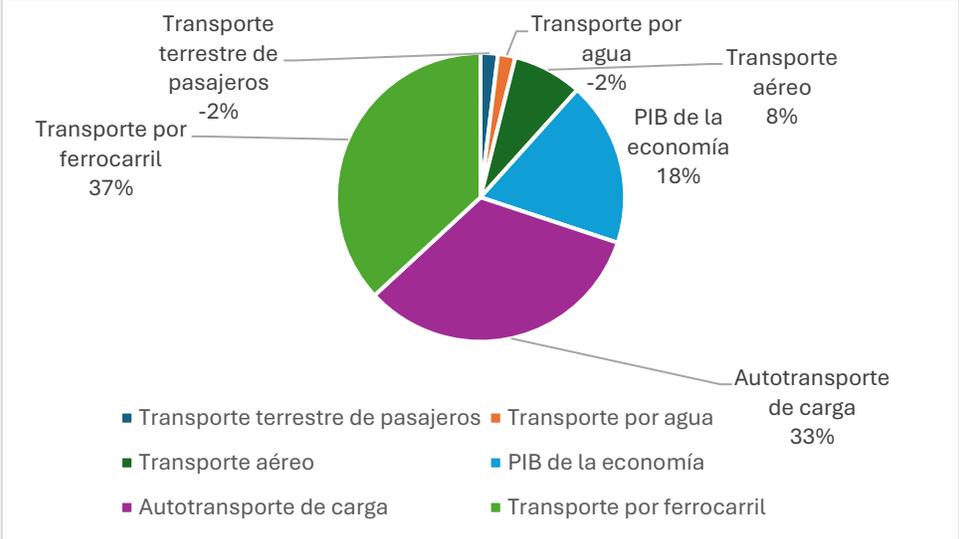


*Fuente:* Elaboración propia con datos de INEGI. (2023)

El sector del autotransporte de carga por ferrocarril de igual manera es un negocio totalmente rentable debido a que el transporte ferroviario es ecológico, seguro y fiable y la industria del transporte ferroviario crece un 3% cada año, referente a costos de inversión el transporte por ferrocarril es más caro que el transporte por carretera. Los vehículos de carretera son más baratos de comprar y de combustible que los trenes y no requieren el uso de estaciones de ferrocarril ni de toda la infraestructura que las acompaña, las distancias del transporte por carretera y el transporte por ferrocarril no tienen comparación. Es más rápido y a menudo, más barato enviar mercancías por tren a distancias más largas, el transporte ferroviario es rápido, el uso del transporte por carretera ahorra tiempo y costes porque proporciona un servicio de entrega puerta a puerta, eliminando la necesidad de carga y descarga entre modos de transporte y tiempos de manipulación. Dado que el transporte ferroviario no se ve afectado por las condiciones meteorológicas ni el tráfico, también cuenta con tiempos de tránsito extremadamente fiables, referente a la seguridad, tanto el transporte por ferrocarril como por carretera son formas muy seguras de llevar su envío a su destino, pero el transporte por ferrocarril conlleva menos riesgo de robo durante el tránsito. De acuerdo con (CARGO M. , 2024) los trenes también tienen un 40% menos de probabilidades de sufrir un accidente durante el viaje que otros medios de transporte. Las comparaciones son innumerables, así como los pros y contras de cada servicio de transporte. Como se mencionó el crecimiento promedio anual del PIB del autotransporte de carga fue de 3.4% de 1993 a 2020, lo que lo ubica como el segundo crecimiento más alto después del PIB del transporte por ferrocarril, como se aprecia en la gráfica siguiente.

**Figura 4.**

*PIB de la economía y de la industria del transporte  
(Variación porcentual promedio anual a precios constantes 1993-2020)*



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.

### Hombre Camión.

En México, las dos fuentes principales de información sobre el autotransporte de carga son la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Estas instituciones de carácter formal nos permiten dar total credibilidad a las estadísticas mencionadas.

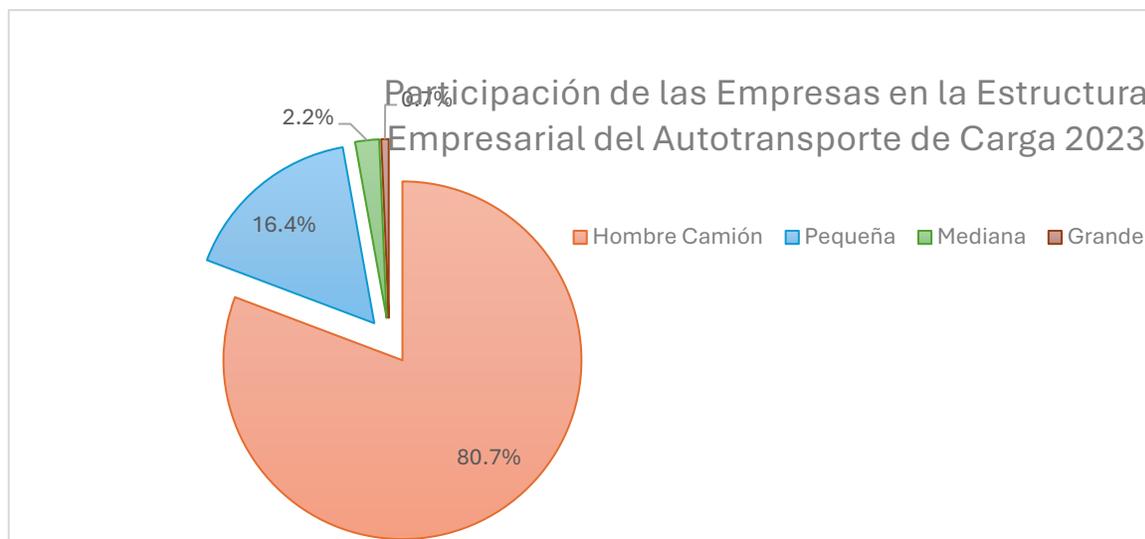
El negocio de hombre camión se asocia con un negocio familiar en el cual las inversiones son bajas y parten en la mayoría de los casos de ahorros familiares y créditos personales, la informalidad del mismo ocasiona que dichas microempresas recurran a la inestabilidad financiera y muchas de las veces no presentan una larga durabilidad en el mercado.

La información captada por la SCT es concentrada por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) en su publicación anual llamada Manual Estadístico del Sector Transporte; por su parte el INEGI.

Según la Estadística Básica del Autotransporte Federal 2020, el número de empresas que se dedican al traslado terrestre de carga es 150 mil 512 Sin regulación, operan ‘hombre-camión’ 80.7% del autotransporte de carga. Como se muestra en la gráfica siguiente.

### Figura 5.

Participación de las Empresas en la Estructura Empresarial del Autotransporte de Carga 2023



Fuente: DGAF-SICT (2023)

Este sector del transporte se encuentra en un nivel informal, abandonado por el gobierno, expuesto a la corrupción y delincuencia que se vive en un país de tercer mundo. Hacemos referencia al termino de hombre camión a aquellas microempresas que cuentan con una flotilla de 1 a 5 unidades, en México el transporte público de carga general federal, se encuentra regido por estas microempresas, contando con un numero de 165,843 empresas en el 2023, aun siendo el mayor número de empresas

en el mercado, este sector no representa el mayor número de unidades en las carreteras, las grandes empresas son los pioneros en posicionar unidades en el mercado al tener una presencia del 30.8% seguidas de las pequeñas empresas que representan el 29.3%. Como se muestra en la tabla siguiente.

**Tabla 1.**

*Estructura Empresarial del Autotransporte de Carga*

Tipo de Empresa	Estrato en Unidades	Número de Empresas	%	Número de Vehículos	%
Hombre Camión	1 a 5	165,843	80.7	305,697	22.9
Pequeña	6 a 30	33,744	16.4	390,593	29.3
Mediana	31 a 100	4,441	2.2	225,843	17.0
Grande	más de 100	1,370	0.7	409,788	30.8
Total		205,398	100	1,331,921	100

*Fuente:* DGAF-SICT (2023)

Las micro y pequeñas empresas son la base de la economía mexicana, su resiliencia es factor clave para permanecer en el mercado pues seis de cada 10 tienen 11 años o más de vida, revela el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), con motivo del Día de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas que se conmemora el 27 de junio. (ECONOMISTA, 2024)

El emprendimiento se refiere a la capacidad de una persona o grupo de personas para generar y desarrollar un negocio o proyecto, con el objetivo de generar valor económico y social. Idealmente, se caracteriza por la innovación, la creatividad y la capacidad de asumir riesgos. (EBC, 2024)

Hasta el 2021 el número de empresas se registraron 280,489 empresas, de las cuales el 6.9% eran medianas; 35.3%, pequeñas y 52.8% micro, la cuales empleaban en promedio a seis personas y se concentraban en los sectores de construcción, industria manufacturera, comercio y servicio.

Es importante destacar la diferencia entre el tamaño de las empresas pues las microempresas son aquellas que tienen de 0 a 10 colaboradores, las pequeñas de 11 a 50, las medianas de 51 a 250 y las grandes más de 251 colaboradores. (ECONOMISTA, 2024)

El número de hombres camión va en aumento. De 2019 a 2020 se registraron 2 mil 546 más según documentos de SCT, mientras el número de vehículos creció en 5 mil 526 unidades.

El crecimiento de los hombres camión se debe a que los costos de servicios del hombre-camión son bajos respecto a las empresas más profesionalizadas y significa “beneficios” para las empresas que los contratan, pero al final eso solo fomenta prácticas desleales de competencia.

Empresarios del transporte de carga en México exponen que 50 por ciento de la oferta de autotransporte opera con cierta informalidad, pues no pagan impuestos, no documentan carga, recurren al “huachicol” o a la compra de autopartes robadas.

“La Estadística Básica del Autotransporte Federal 2010, señala que en ese entonces había 94 mil 20 empresas consideradas hombre-camión. En 10 años este número creció 50 por ciento al sumar 56 mil 492 más”. (MILENIO, 2024)

En México el mayor número de emprendedores en el sector del transporte son hombre-camión que a su vez son personas físicas con actividad empresarial registradas ante el Servicio de Administración Tributaria en México, la mayor parte de las microempresas se encuentran registradas en la ciudad de México dando un total de 47,787 empresas dedicadas al transporte de carga registradas tal como se muestra en la tabla siguiente.

**Tabla 2.**

*Personas Físicas que operaron el Autotransporte de Carga por Clase de Servicio y Entidad Federativa*

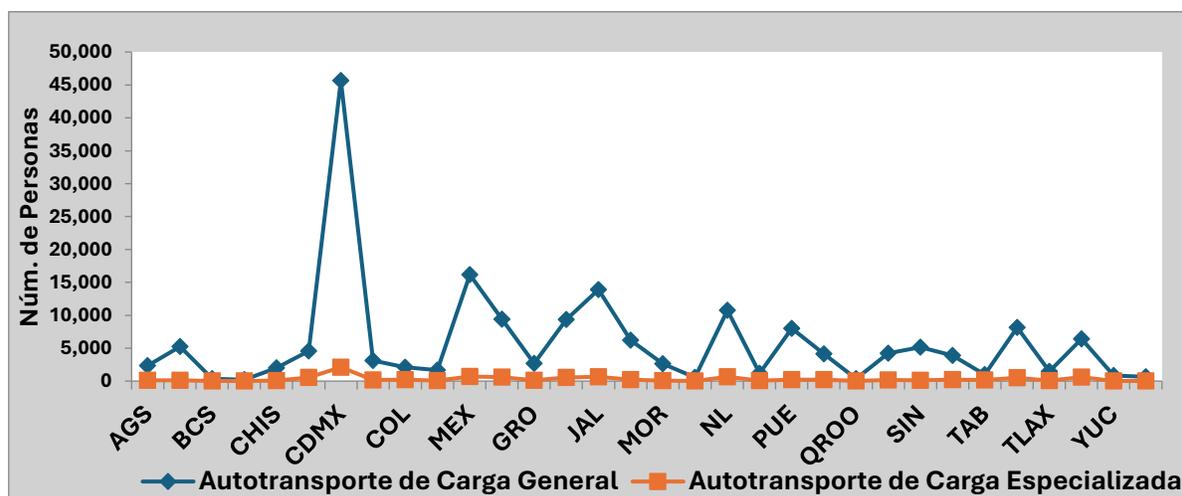
Entidad Federativa	Autotransporte de Carga General	Autotransporte de Carga Especializada	Total
Ciudad de México	45,681	2,106	47,787
Estado de México	16,150	710	16,860
Guanajuato	9,392	619	10,011
Hidalgo	9,343	575	9,918
Jalisco	13,903	628	14,531
Nuevo León	10,755	624	11,379
Otros Estados	79,037	4,144	83,181
Total Nacional	184,261	9,406	193,667

*Fuente:* DGAF-SICT (2023)

La carga distribuida a lo largo del territorio mexicano por las principales carreteras se clasifica en carga general, esta descripción adjudicada a los productos básicos que no requieren de alguna transportación distinta a la básica y el autotransporte de carga especializada se refiere a la transportación de residuos peligrosos, químicos y dañinos que deben de ser transportados con indicaciones específicas. En México la mayor parte de empresas dedicadas tanto a la distribución de carga general como especializada se encuentra conglomerada en la capital del país, tal como se muestra en la gráfica siguiente.

**Figura 6.**

*Personas Físicas del Autotransporte de Carga por Clase de Servicio 2023*



*Fuente:* DGAF-SICT (2023)

El negocio del transporte en México es un negocio corrompible en el cual la cabida a la corrupción es amplia, como microempresa el grado de dificultad para ingresar al sector es amplio a continuación enlistaremos los principales puntos a considerar en el emprendimiento del transporte de carga en México “hombre camión” desde un análisis de la situación actual en México.

### **Fundamento teórico**

#### **Modelo de Negocios.**

El término Modelo de Negocios como lo entendemos hoy en día, aunque ha evolucionado a lo largo del tiempo, se popularizó en gran medida en la literatura académica y empresarial a partir de la década de 1990. No hay un autor único que se pueda identificar como el "primer autor" del modelo de negocios, ya que su desarrollo fue más bien un proceso gradual que involucró a varios pensadores y académicos. Sin embargo, hay algunos nombres clave que han contribuido significativamente a la conceptualización y difusión del concepto de modelo de negocios: Peter Drucker: Un influyente pensador de gestión que introdujo el concepto de "modelo de negocio" en su libro de 1954, "The Practice of Management". Aunque su enfoque era más general en términos de la gestión empresarial, sentó las bases para discusiones posteriores sobre cómo las empresas estructuran sus operaciones para lograr sus objetivos. Michael E. Porter: Conocido por su trabajo sobre estrategia competitiva, Porter ha contribuido con conceptos que son fundamentales para entender los modelos de negocio, como las fuerzas competitivas y las estrategias genéricas. Aunque no se centra específicamente en modelos de

negocio, su trabajo proporciona un marco importante para pensar en cómo las empresas crean y capturan valor. Alexander Osterwalder y Yves Pigneur: Son conocidos por desarrollar el "Business Model Canvas" en su libro "Business Model Generation" (2010). Esta herramienta gráfica se ha convertido en una forma ampliamente adoptada para describir, analizar y diseñar modelos de negocio de una manera estructurada y visual. A medida que el campo de los modelos de negocio continúa evolucionando, hay muchos otros académicos, consultores y empresarios que han contribuido con ideas y enfoques que han enriquecido nuestra comprensión de cómo las empresas crean y capturan valor.

Un Modelo de Negocios es la manera en que una empresa planea generar ingresos y obtener beneficios a través de sus operaciones. Esencialmente, describe la estructura fundamental de cómo una organización crea, entrega y captura valor en un mercado específico.

Un Modelo de Negocios incluye varios elementos clave que ayudan a definir cómo una empresa opera y crea valor: propuesta de valor, segmento de clientes, canales de distribución, relaciones con los clientes: fuentes de ingresos, recursos clave, actividades clave, alianzas clave.

Los Modelos de Negocios pueden variar significativamente según la industria, el tamaño de la empresa y las condiciones del mercado. Diseñar un modelo de negocios efectivo implica comprender profundamente las necesidades del cliente, la dinámica del mercado y las capacidades únicas de la empresa para ofrecer valor de manera rentable y sostenible.

### **Rentabilidad.**

La rentabilidad es una medida clave del éxito financiero de una empresa y se refiere a la capacidad de generar ganancias en relación con los recursos invertidos. Es fundamental para la sostenibilidad a largo plazo de cualquier negocio. Aquí te explico algunos aspectos importantes relacionados con la rentabilidad: factores que afectan la rentabilidad: eficiencia operativa, estrategia de precios, gestión de costos, economías de escala, innovación y diferenciación.

La importancia de la rentabilidad: sostenibilidad financiera, atractivo para inversionistas, capacidad de resistencia.

La rentabilidad es crucial para evaluar la salud financiera y la efectividad operativa de una empresa. Es un indicador clave que guía las decisiones estratégicas y tácticas para maximizar los beneficios y asegurar la viabilidad a largo plazo.

### **Transporte de Carga**

El transporte de carga es una actividad fundamental en la logística y el comercio internacional, implicando el movimiento físico de bienes desde un punto de origen hasta un destino final. Este

proceso es crucial para mantener las cadenas de suministro eficientes y garantizar que los productos lleguen a tiempo y en condiciones adecuadas a los consumidores o usuarios finales.

Modos de Transporte de Carga: Carretera, Ferrocarril, Marítimo, Aéreo.

Consideraciones Clave en el Transporte de Carga:

La eficiencia: Los transportistas buscan maximizar la eficiencia operativa y minimizar los tiempos de inactividad para cumplir con los plazos de entrega. Seguridad: Es fundamental garantizar que la carga se transporte de manera segura para evitar daños, pérdidas o robos. Costos: Los costos de transporte (combustible, mantenimiento, peajes, etc.) son críticos para determinar la viabilidad económica de la logística. Regulaciones y Normativas: Cada modo de transporte está sujeto a regulaciones específicas relacionadas con la seguridad, el medio ambiente y las operaciones. La tecnología ha permitido mejoras significativas en el seguimiento de la carga en tiempo real y la gestión de la cadena de suministro. Optimización de Rutas: Los sistemas de gestión de flotas y rutas ayudan a optimizar los viajes y reducir costos operativos. Automatización: El avance hacia la automatización, como los vehículos autónomos y los sistemas de carga robotizados, está transformando gradualmente el transporte de carga.

Retos y Tendencias Futuras: Sostenibilidad: El transporte de carga enfrenta desafíos significativos en términos de sostenibilidad ambiental y la reducción de la huella de carbono. Globalización: La creciente globalización y el comercio electrónico están aumentando la demanda de sistemas de transporte de carga más rápidos y eficientes.

El transporte de carga es un componente vital de la economía global, facilitando el intercambio de bienes y servicios en todo el mundo. Con la evolución tecnológica y los cambios en las demandas del mercado, este sector continuará adaptándose para satisfacer las necesidades de la industria y los consumidores.

## **Marco metodológico.**

### **Consideraciones Metodológicas.**

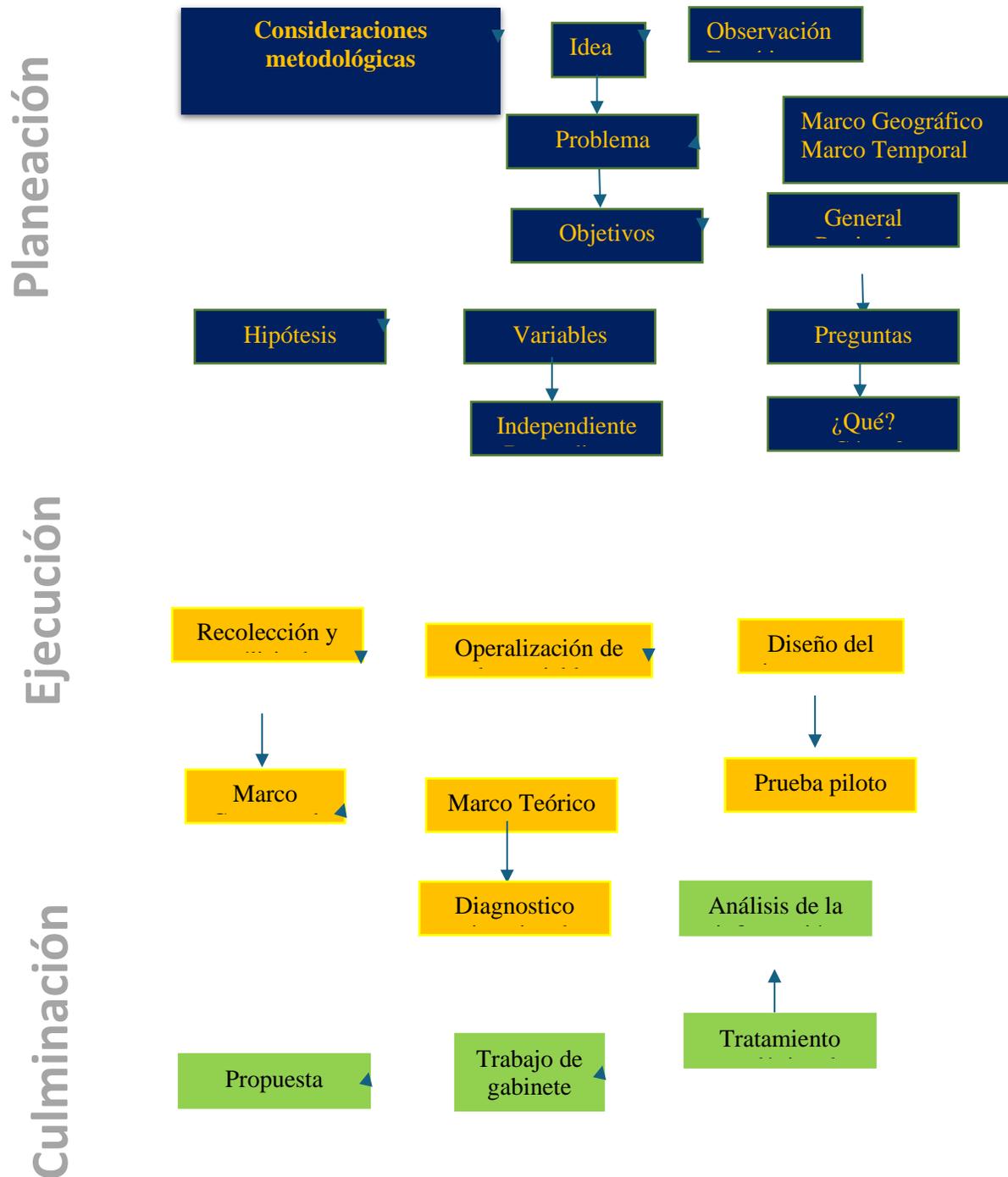
Se mencionará el método del trabajo de investigación haciendo uso de las consideraciones metodológicas, identificando el problema y sus variables vinculadas al objetivo propuesto, así como con la hipótesis del trabajo con la finalidad de obtener la información pertinente que fue analizada y la cual conlleva al surgimiento de la propuesta de un Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte de Carga en México.

### **Tipo y diseño de la investigación**

El método por emplear en la presente investigación será segregado en tres grandes momentos como se muestra en la imagen siguiente:

**Figura 7.**

*Método empleado en la investigación*



*Fuente:* Elaboración propia con datos de Ceja Pizano y Castillo de la Peña (2010).

En la planeación comenzaremos a partir de una idea que emana de la observación empírica, para así poder definir un problema del cual nos plantearemos objetivos tanto generales como particulares

logrando identificar, analizar y estructurar el Modelo de Negocios, las preguntas claves serán ¿Qué?, ¿Cómo?, ¿Por qué? y ¿Para qué?, con variables tanto dependientes como independientes. La ejecución será el segundo momento en el que se recolectará y analizara cuidadosamente la información que descansara en el marco contextual en el cual se analizara el sujeto de la presente investigación, realizando un diagnóstico situacional, las variables se analizaran en el marco teórico. Culminaremos con una propuesta de Modelo de Negocios Rentable para la Creación de una Microempresa de Servicios de Transporte de Carga en México que se reflejara en el trabajo de gabinete, con un correcto tratamiento estadístico de la información

### **Conclusiones**

La presente investigación se encuentra en sus inicios, ya que con base en la observación de la industria del transporte de carga se identificó el problema de que no existe en concreto un Modelo de Negocios para la creación de microempresas rentables de servicios de transporte en México, sin embargo, es un negocio que presenta un alto índice de rentabilidad que lo posiciona en un nicho de mercado atractivo y en continuo crecimiento para los empresarios.

La información recopilada y analizada hasta el momento en el presente trabajo ha permitido desarrollar un protocolo de investigación el cual permitirá darle cabal cumplimiento a la investigación, utilizando técnicas de investigación documental para la obtención de la información y explicar el comportamiento de las dos variables observadas: 1) Modelo de Negocios, y 2) Rentabilidad de la Microempresa en el Transporte de Carga.

En búsqueda de apoyar al Sector del Transporte a generar mayores utilidades se pretende implementar acciones de mejora que le permitan a ellos empresarios de esta industria tener un óptimo crecimiento y desarrollo alcanzando mayor competitividad en el sector de servicios dentro una economía mundial y digital. Estos son los avances que se tienen por el momento en este proceso del trabajo de investigación.

### **Referencias**

- Bigsmart. (2024). *Bigsmart*. Obtenido de Bigsmart 2023: <https://bigsmart.mx/2023/11/08/cual-es-el-transporte-mas-utilizado-en-la-logistica-mexicana/#:~:text=Transporte%20terrestre%3A%20el%20rey%20de,carreteras%20locales%2C%20estatales%20y%20federales.>
- Cala Arias, M., & Castillo Gómez, O. (2023). *Plan de negocio para la creación de empresa mediante aplicación logística Cargapp*. Obtenido de chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repository.universidadean.edu.co/bitstream/handle/10882/13130/CalaLuis2023.pdf?sequence=1&isAllowed=y

CARGO, M. (2024). *Millenium Cargo* . Obtenido de <https://www.millenniumcargo.com/es/transporte-por-carretera-versus-transporte-por-ferrocarril-cual-es-el-adecuado-para-usted/>

CARGO, M. (2024). *Transporte por carretera o transporte por ferrocarril: ¿cuál es el adecuado para usted?* . Obtenido de <https://www.millenniumcargo.com/es/transporte-por-carretera-versus-transporte-por-ferrocarril-cual-es-el-adecuado-para-usted/>

Castillo Mendoza, J., Ato Cadenas, M., Sono Mera, J., Tello Pérez, C., & Timaná Quiroz, R. (2021). *Plan de negocios de un servicio privado de transporte terrestre en Piura-Tambogrande* . Obtenido de <https://pirhua.udep.edu.pe/backend/api/core/bitstreams/926ef361-83c0-46b0-b20e-ff27405a8040/content>

Dapas Canafoglia, G. (2013). “*Análisis estratégico de una empresa de transporte de mercancías*” . Obtenido de [https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos\\_digitales/5555/dapascanafoglia-tesisecsec.pdf](https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/5555/dapascanafoglia-tesisecsec.pdf)

EBC. (2024). *EBC*. Obtenido de <https://www.ebc.mx/ventana/emprendimiento-que-es-y-para-que-sirve/#:~:text=El%20emprendimiento%20se%20refiere%20a,la%20capacidad%20de%20asumir%20riesgos.>

ECONOMISTA, E. (2024). *El economista*. Obtenido de <https://www.eleconomista.com.mx/el-empresario/Cuanto-viven-los-negocios-6-de-cada-10-mipymes-tienen-11-anos-20230626-0139.html>

INEGI. (2024). *Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. 2021*. Obtenido de [https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/889463903994.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463903994.pdf)

INEGI. (2024). *NEGI. Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. 2021*. Obtenido de [https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/889463903994.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463903994.pdf)

- INFOBAE. (2024). *Peajes al alza: qué países de Latinoamérica pagan las tarifas más caras.* .  
Obtenido de [https://www.infobae.com/peru/2024/01/16/peaje-de-rutas-de-lima-subira-a-s750-que-paises-tienen-las-tarifas-mas-caras-de-latinoamerica-y-como-se-ubica-el-peru/#:~:text=Comparado%20con%20la%20regi%C3%B3n%2C%20en,\(US%244%2C93\).](https://www.infobae.com/peru/2024/01/16/peaje-de-rutas-de-lima-subira-a-s750-que-paises-tienen-las-tarifas-mas-caras-de-latinoamerica-y-como-se-ubica-el-peru/#:~:text=Comparado%20con%20la%20regi%C3%B3n%2C%20en,(US%244%2C93).)
- INTOBAE. (2023). *¿Cuánto gana un trailerero en México? Éste es el sueldo de un operador de tráiler al mes?* Obtenido de <https://www.infobae.com/mexico/2023/12/05/cuanto-gana-un-trailerero-en-mexico-este-es-el-sueldo-de-un-operador-de-trailer-al-mes/#:~:text=Seg%C3%BAn%20el%20portal%20Glassdoor%2C%20los,y%204%20mil%20718%20pesos.>
- Jiménez Sánchez, E., & Jiménez Castillo, J. (2016). *Logística del autotransporte de carga: estrategias de gestión* . Obtenido de <https://es.scribd.com/document/656245522/Tesis-plan-de-Negocios-Empresa-de-Transporte>
- Jiménez Sánchez, J., & Gonzali Trujillo, A. (2019). *Planeación estratégica y logística del autotransporte de carga* . Obtenido de <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt565.pdf>
- Luna., T. D. (2024). *Carreteras del Terror: la compraventa de huachicol en la 57.*
- Luna., T. D. (2024). *Carreteras del Terror: la compraventa de huachicol en la 57.* Obtenido de <https://expansion.mx/empresas/2024/03/14/carretera-federal-57-via-del-huachicol>
- Luna., T. D. (2024). *Sin regulación, operan ‘hombre-camión’ 81.5% del autotransporte de carga.* . Obtenido de [https://www.milenio.com/negocios/regulacion-operan-hombre-camion-81-5-autotransporte#:~:text=Hasta%2081.5%20por%20ciento%20de,Comunicaciones%20y%20Transportes%20\(SCT\).](https://www.milenio.com/negocios/regulacion-operan-hombre-camion-81-5-autotransporte#:~:text=Hasta%2081.5%20por%20ciento%20de,Comunicaciones%20y%20Transportes%20(SCT).)
- MILENIO. (2024). Sin regulación, operan ‘hombre-camión’ 81.5% del autotransporte de carga.
- Pasapera Díaz, A., Girón Linares, A., & Torres Koda, O. (2015). *"plan de negocios para una empresa de transporte bimodal de carga en la zona centro del Perú"* . Obtenido de [https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1474/Alfonso\\_Tesis\\_maestria\\_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1474/Alfonso_Tesis_maestria_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- QUADMINDS. (2024). *5 Grandes Beneficios del Rastreo GPS de los Vehículos de la Empresa.* . Obtenido de <https://www.quadminds.com/blog/rastreo->

