

# Perspectivas del mercado transfronterizo México-Estados Unidos

EFICIENCIA TRANSFRONTERIZA

Octubre 2024



Preparado por la U.S.-Mexico Foundation en conjunto con Schneider



U.S.-MEXICO  
FOUNDATION

**SCHNEIDER**



## Por dentro

Como líder en transporte de América del Norte que opera en México desde hace más de 30 años, Schneider se ha asociado con la U.S.-Mexico Foundation, líder en relaciones entre ambos países y promotora de América del Norte, para ofrecer una visión general sobre la eficiencia fronteriza en la región.

### Sobre la U.S.-Mexico Foundation

La U.S.-Mexico Foundation es una organización binacional sin fines de lucro que se dedica a fomentar la cooperación bilateral y el entendimiento, entre los Estados Unidos y México. Enraizada en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), la organización se fundó en 2001 y comenzó operaciones en 2004, con capital semilla de la Fundación David & Lucile Packard, Carnegie Corporation y FUNDEMEX.



La USMF está gobernada por un consejo bi-nacional compuesto por líderes empresariales y de la sociedad civil, con amplias redes en los EE. UU. y México. La USMF comenzó un nuevo capítulo en 2018, con una agenda que prioriza la política pública y la propagación de información relevante de la relación bilateral. La organización se enfoca en crear nuevas alianzas estratégicas, educar a las partes interesadas y brindar una voz sobre los temas más relevantes relacionados con la relación entre Estados Unidos y México.

### Sobre Schneider

Schneider ha estado transportando carga durante casi 90 años, y 2022 marcó nuestro 30º aniversario brindando servicio al mercado transfronterizo de México. Nuestras décadas de experiencia en el transporte de carga transfronteriza garantizan que su mercancía se mueva a lo largo de América del Norte sin demoras. Contamos con los activos, instalaciones, personal y relaciones con terceros necesarios para entregar de manera segura, confiable y puntual.



El mercado transfronterizo de México ha sido clave para el transporte y está creciendo cada vez más con la evolución del near-shoring. Schneider se asocia con otras organizaciones, como la USMF, para educar a nuestros clientes y ayudarles a tomar las mejores decisiones para su estrategia de transporte, además de proporcionar una voz para las necesidades de transporte de nuestros clientes.

### ¿Está buscando más información sobre el comercio transfronterizo?

- Sitio web de la U.S.-Mexico Foundation: [www.usmexicofound.org](http://www.usmexicofound.org)
- Recursos de Schneider (en inglés): <https://schneider.com/resources>
- Actualización del Mercado de Transporte de Schneider en México (en inglés): <https://schneider.com/resources/market-updates/mexico-transportation-market-report>

# La Necesidad de Eficiencia Fronteriza en el Momentum del Nearshoring en México

La **movilidad transfronteriza** es definida principalmente por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos como el movimiento efectivo de personas, bienes y servicios a través de fronteras internacionales. Es crucial para el desarrollo económico entre países y regiones, y constituye una condición indispensable para que ocurra un comercio interregional sostenible. Esta movilidad depende de una amplia variedad de factores, que van desde la disponibilidad y funcionalidad de la infraestructura de transporte, por la cual se movilizan los productos físicos, hasta cuestiones de seguridad y procedimientos regulatorios. Aunque no es una dicotomía estricta, garantizar la seguridad tanto de las personas como de los bienes en los cruces fronterizos a menudo implica compromisos que requieren un análisis caso por caso y recomendaciones locales específicas.

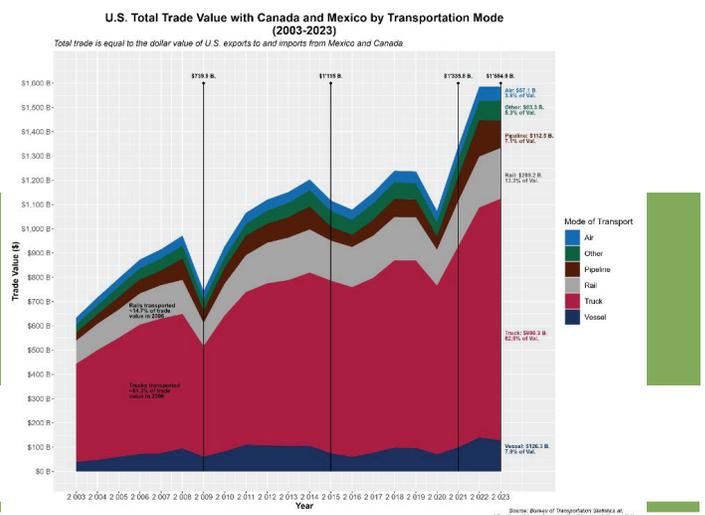
La movilidad transfronteriza y su *eficiencia* también dependen de la calidad de la facilitación y las operaciones asociadas con procesos agilizados y programas especiales gubernamentales que promueven el comercio y la movilidad en estos cruces. Lo más importante es que el tipo de movilidad fronteriza y la infraestructura asociada en comunidades específicas tienen efectos indirectos, ya sean sociales, económicos o ambientales. Estos factores también entran en juego al analizar los tipos de fronteras en América del Norte, las políticas del T-MEC y la infraestructura regional que mejor apoya flujos transfronterizos eficientes, seguros y sostenibles.

## A brief overview of cross-border transportation in North America

La composición de los **modos de transporte** en los que se envía entre los socios comerciales de América del Norte se ha mantenido durante las últimas dos décadas. Desde 2003 hasta 2023, el volumen de comercio entre los tres países del T-MEC ha crecido casi un 143% en valor, pasando de 1.27 billones de dólares estadounidenses a 3.1 billones de dólares el año pasado<sup>1</sup>. Sin embargo, los modos de transporte de mercancías no han cambiado mucho durante el mismo período. Tomando a los EE. UU. como punto de referencia para el comercio norteamericano entre los tres países, los camiones continúan transportando alrededor del 63% de las exportaciones e importaciones canadienses y mexicanas a través de Estados Unidos (Figura 1), mientras que el 60% de los flujos totales de carga en América del Norte se mueve por camión, destacando la dependencia de este modo de transporte. Correspondientemente, a pesar de que los ferrocarriles son un modo de transporte más sostenible, debido a su relativa eficiencia energética y menores emisiones producidas por tonelada de carga transportada, continúan moviendo en los EE. UU. aproximadamente el 14% de la mercancía de los socios norteamericanos.

El transporte marítimo, que es la columna vertebral de la movilidad comercial global, se ve, sin embargo, eclipsado en la región; mientras los socios comerciales cosechan los beneficios de su proximidad fronteriza, el transporte marítimo entre los tres países ha mantenido su participación en el total de mercancías transportadas en los EE. UU. Esto no quiere decir que el comercio no haya crecido entre los tres vecinos; simplemente es una afirmación de que, aunque el comercio total se ha más que duplicado entre los socios del T-MEC, los medios de transporte no han alterado notablemente su composición, principalmente en los EE. UU.

**Figure 1**  
U.S. Total Trade Value with Canada and Mexico by Transportation Mode (2003-2023)



<sup>1</sup> Sum of total exports to and imports from Canada, Mexico, and the United States.

Ante este contexto, algunas **métricas estandarizadas** podrían arrojar luz sobre las condiciones actuales de la **infraestructura** regional en las fronteras, en términos de conectividad y eficiencia logística **para el comercio**. Comenzando con el [Índice de Desempeño Logístico \(LPI\)](#), una métrica desarrollada por el Banco Mundial para evaluar y hacer seguimiento a las condiciones de infraestructura comercial, es notable que México tiene mucho que alcanzar con respecto a sus socios de América del Norte. Su punto más débil en este marco es la *eficiencia en el despacho aduanero*, ya que se desempeña de manera notablemente inferior a sus socios norteamericanos y otros miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD). Todos los componentes del índice de valoración de infraestructura comercial, desde el seguimiento y la localización de mercancías hasta la calidad general de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, se sitúan por debajo de la media mundial. La única excepción es la *puntualidad* con la que los envíos llegan a sus destinos en los tiempos esperados o programados, un área en la que México tiene un mejor desempeño que el promedio mundial, pero no mejor que sus contrapartes de la OCDE o sus socios norteamericanos. Por otro lado, la infraestructura logística y comercial canadiense parece tener un desempeño general mejor que las métricas de EE. UU. en este sentido; sin embargo, EE. UU. sigue clasificándose entre [las 20 mejores posiciones globales](#), con una posición comparable a la de Corea del Sur y justo por debajo de la puntuación de Francia.

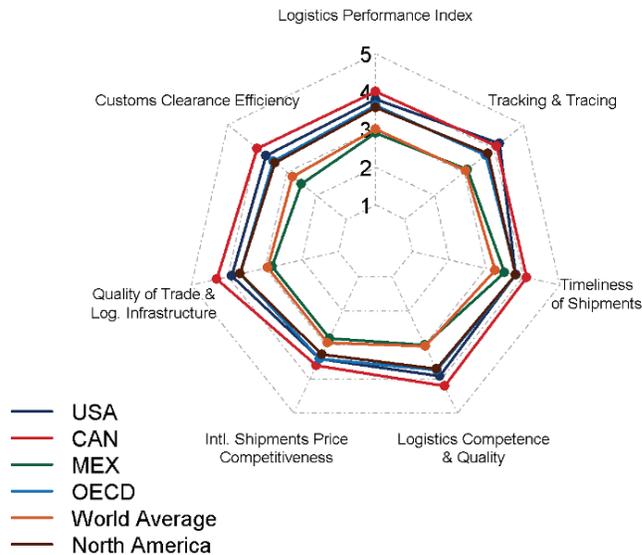
El mejor desempeño en América del Norte lo tiene Canadá, que ocupa una encomiable séptima posición en este índice, entre pares como Austria, Bélgica, Suecia y Hong Kong. En contraste, la economía mexicana todavía tiene amplias tareas de políticas para mejorar su clasificación global, que actualmente es la 66. Sería beneficioso que México orientara sus esfuerzos de fortalecimiento de infraestructura para ponerse al día con una región que ofrecerá un dinamismo comercial y una importancia manufacturera en las próximas décadas.

Una *oportunidad* es el proceso de despacho aduanero, en el cual su posición global de 84 podría mejorarse con una racionalización modesta que resulte rentable para los participantes comerciales. Esto podría representar una prioridad en la agenda política donde se puede lograr mucho a un costo relativamente bajo en mejoras administrativas y regulatorias, acompañadas de la modernización de la tecnología y los procedimientos aduaneros. Si México desea aprovechar más plenamente los beneficios del nearshoring, esta es un área clave a considerar.

Bajo esta misma evaluación del LPI, en términos de la calidad de su infraestructura marítima, aérea, ferroviaria y de carretera, Canadá ocupa el tercer lugar mundial, mientras que EE. UU. se clasifica en el décimo sexto lugar, entre Austria y Noruega. Estos rankings ya comprimen indicadores clave de desempeño, como la conectividad en estas áreas (las conexiones de sus nodos internacionales), así como los tiempos de permanencia en puertos y los plazos de entrega de contenedores a través de los corredores de la cadena de suministro global. En contraste, la calidad de la infraestructura mexicana en este sentido se sitúa marginalmente por encima de la mediana de la distribución (Figura 2). Con un lugar global de 63, es indicativo de que se debe avanzar considerablemente en términos de capacidad y calidad de infraestructura, a través de la cooperación pública, privada e internacional, para que pueda converger competitivamente con sus socios comerciales más importantes.

En términos de **conectividad marítima**, el [Índice de Conectividad del Transporte Marítimo](#) captura cuán bien están conectados los puertos a las redes de envío globales. Incorpora el número de puertos conectados a destinos, las capacidades promedio de los contenedores, el tamaño de los buques y la competitividad de las empresas navieras en ciertos destinos. En este sentido, Estados Unidos ocupa la cima de la cadena (quinto lugar a nivel mundial), superando a países comparables como los Países Bajos y por encima de Hong Kong. Canadá y México no obtienen resultados tan exitosos en este aspecto (31º y 33º en el ranking global, respectivamente). Recientemente, S&P Global Market Intelligence se ha unido al Banco Mundial para evaluar el rendimiento de los tiempos de los buques en los puertos, dando lugar al [Índice de Rendimiento de Puertos de Contenedores \(CPPI, en inglés\)](#). Si bien la mayoría de las posiciones más altas a nivel mundial están dominadas por países del sudeste asiático, sorprendentemente, Lázaro Cárdenas en México ocupa el puesto 50 en este ranking global debido a su extensión, capacidad instalada y posición estratégica en las rutas comerciales globales. Mientras tanto, el resto de los principales puertos norteamericanos en este ranking está dominado por puertos de EE. UU., particularmente aquellos que manejan buques de contenedores ultra grandes (ULCS, en inglés), ya que una porción significativa del comercio transpacífico fluye a través de los puertos occidentales de EE. UU.

## World Bank's Logistics Performance Index & Components' Scores (LPI): [1-5]



Source: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>

Si la infraestructura de **transporte marítimo, terrestre y de envíos global** no se moderniza, el al ritmo de la creciente demanda debido al aumento del comercio en América del Norte, podría resultar no solo en una mayor congestión de las carreteras y ferrocarriles domésticos. Esto a su vez se traduce en costos y demoras como porcentaje de las mercancías exportadas, sino en más contaminación y emisiones de gases de efecto invernadero. Los ferrocarriles de carga ofrecen una **opción de transporte más sostenible** desde el punto de vista ambiental, lo que podría desempeñar un papel cada vez mayor en complementar la infraestructura comercial necesaria en la región.

México ha realizado **importantes mejoras en el transporte ferroviario de carga** y ha llevado a cabo inversiones públicas en los últimos años, lo que ha dado impulso a este modo de transporte. Sin embargo, debido al ritmo de expansión en el comercio exterior y las oportunidades de nearshoring, el equipo y la tecnología ferroviarios actuales **podrían beneficiarse** de la modernización de los controles de tráfico y los sistemas de vías en general. El mensaje general es que, si bien Canadá y EE. UU. enfrentan desafíos de infraestructura interna, todavía se consideran a nivel global como los mejores en todo lo relacionado con la logística y la infraestructura comercial. Sin embargo, persisten disparidades regionales, en las que la economía mexicana tiene vastas áreas de oportunidad en amplias áreas de infraestructura comercial.

Sin embargo, sus oportunidades podrían residir en las mismas debilidades percibidas, ya que no ha desplegado gran parte de su capacidad física y fija a un modo de transporte específico. Las nuevas inversiones en modalidades sostenibles, con tecnología actualizada, son factibles y probablemente menos costosas que en EE. UU. y Canadá, debido a su infraestructura heredada y espacios comprometidos. Mantenerse al día con esto se volverá más crítico a medida que las nuevas oportunidades de manufactura continúen proliferando lejos de la frontera dentro del país.

## ¿Por qué es importante esto?

La **movilidad y eficiencia transfronteriza son importantes** porque actúan como *una herramienta de igualación* en el campo comercial. Fomentar su modernización, expansión y relevancia es **equitativo** en su naturaleza de desarrollo. Generalmente, cuando se piensa en instrumentos de política para promover o restringir el comercio, se vienen a la mente los aranceles y las cuotas. Sin embargo, no son las únicas fuentes de costos privados para los productores y consumidores en las economías. Los costos de transacción relacionados con el comercio, las tarifas administrativas aduaneras, los gastos de logística o carga, y los tiempos de permanencia y costos en la frontera son particularmente importantes para las pequeñas empresas y comerciantes. Es bien sabido que las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMEs) constituyen la gran mayoría del empleo y la participación laboral a nivel mundial. Si los costos y tiempos en la frontera son demasiado prohibitivos debido a la infraestructura y las restricciones regulatorias excesivas, las **ineficiencias en la frontera** podrían estar actuando como costos de entrada fijos efectivos y desalentando grandes obstáculos para el desarrollo productivo y la participación, donde facilitar el comercio es esencial.

La evidencia sugiere que los **retrasos en el movimiento de carga** y las demoras inducidas por procedimientos aduaneros excesivos tienen un impacto causal directo en el comercio y las ventas en el extranjero de las empresas, al reducir los envíos y limitar a los compradores. En un paisaje económico cada vez más competitivo y globalmente integrado, este problema es particularmente crítico para las pequeñas y medianas empresas, que son vitales para el bienestar social y económico. Mejorar la infraestructura comercial y logística en la frontera no solo es un objetivo deseable de sostenibilidad, sino también una tarea de inclusión social y desarrollo humano que fomenta una participación más amplia en los beneficios compartidos del comercio.

La segunda razón por la cual la eficiencia fronteriza, particularmente en términos de comercio, es importante para el desarrollo debería ser evidente, ya que está directamente relacionada con la **Inversión Extranjera Directa (IED) y las oportunidades de nearshoring**. Las realidades de la reubicación productiva y la necesidad de construir resiliencia en las cadenas de suministro y producción de América del Norte solo se desarrollarán en la medida en que se aborde la capacidad de mover mercancías de manera eficiente y competitiva a través de nuestras fronteras. Esto es particularmente cierto para las **industrias avanzadas, que constituyen la mitad de las mercancías comercializadas en nuestra región** y son críticas para la seguridad nacional; abarcando desde la aeronáutica y la electrónica avanzada, hasta los productos farmacéuticos y los instrumentos de alta precisión. Los retrasos en los puertos de entrada fronterizos y en las aduanas contribuyen a la pérdida de producción económica, oportunidades productivas perdidas y obstaculizan la creación de empleos directos de **maneras significativas**, afectando a las comunidades fronterizas en cientos de millones de dólares y miles de empleos. Por lo tanto, la infraestructura física y regulatoria de la frontera debe verse en términos nacionales y regionales, debido a sus impactos más amplios en oportunidades de inversión interrelacionadas, seguridad nacional y consideraciones económicas clásicas. La materialización de la prosperidad compartida que emana del comercio y la integración global va de la mano con un mejor futuro para la conectividad y la infraestructura fronteriza.

## Desafíos para la eficiencia fronteriza

El comercio transfronterizo en términos de tiempo y costos asociados con el proceso logístico de exportación e importación de mercancías en América del Norte, cuando se considera como un bloque comercial competitivo en su conjunto, es comparable al de los principales países [de Asia del Este](#), como Japón y China. Sin embargo, **el bloque comercial carece de un mecanismo para desarrollar y financiar colectivamente proyectos de infraestructura** que son de alta prioridad para las regiones fronterizas. Sus limitaciones en infraestructura se ven afectadas de manera generalizada debido a déficits de inversión, que en el caso canadiense podrían ascender hasta \$600 mil millones de dólares canadienses. En el panorama estadounidense, las inversiones específicas en infraestructura comercial podrían aumentar de manera rentable el PIB en un punto porcentual en cinco años, al tiempo que reducen los déficits presupuestarios. Algunas limitaciones geográficas, como el vasto territorio de Canadá y la escasa distribución de su población, podrían limitar la conectividad eficiente entre las principales ciudades y puertos, mientras que las condiciones climáticas podrían afectar gravemente el transporte de carga a larga distancia y el mantenimiento de los sistemas.

Las limitaciones de la infraestructura comercial en México podrían ser más amplias y prevalentes, ya que puertos importantes como Lázaro Cárdenas, Manzanillo o Altamira desempeñan roles significativos en los movimientos comerciales, mientras que la mayoría de los puertos más pequeños carecen de la infraestructura y tecnología necesarias para manejar buques portacontenedores ultra grandes (ULCS, en inglés), lo que conduce a mayores ineficiencias en el comercio marítimo.

Además, el desarrollo de la infraestructura comercial en México se ve cada vez más ralentizado por instalaciones limitadas, sistemas aduaneros obsoletos y preocupaciones de seguridad, que crean importantes limitaciones en la infraestructura comercial. Todas estas restricciones en cada país tienen consideraciones particulares en relación con su sobrecarga e insuficiencias, exceso de demanda o escasez de capacidad física. Y, sin duda, cada país tiene sus propias políticas tecnológicas y de seguridad que impactan de manera diferente la planificación viable, la inversión y la construcción de nueva infraestructura.

Sin embargo, las tres partes del bloque comercial pueden aprovechar los [esquemas de financiamiento combinado](#), que tienen la promesa de movilizar inversiones de capital privado con la colaboración y apoyo del gobierno en las brechas de infraestructura que tanto se necesitan. A medida que las complejidades fiscales continúan aumentando, los riesgos de inversión en infraestructura pueden ser mitigados con una simplificación administrativa y regulatoria amplia y, a su vez, relativamente económica a través de nuestras fronteras. También podría ser necesaria cierta armonización regional para agilizar el comercio y reducir los costos asociados. Esta armonización podría desempeñar un papel de apoyo y sustancial en la modernización de la infraestructura y la adaptación al riesgo para los inversores y el sector público.

## ¿Qué se puede hacer en el futuro?

En este contexto, los proyectos intergubernamentales transfronterizos emergen como alternativas para la planificación a largo plazo y procesos presupuestarios viables, abordando las prioridades domésticas competidoras que a menudo obstaculizan la integración de los esfuerzos de coordinación financiera e internacional. Tales iniciativas podrían beneficiar enormemente las cadenas de producción del bloque norteamericano. Se ha propuesto un [Banco de Infraestructura Comercial de América del Norte](#), similar al Banco de Desarrollo de América del Norte (NADBank), como un mecanismo tripartito para canalizar fondos hacia proyectos y programas comunes en la frontera. Los desarrollos de esta naturaleza aún están pendientes del próximo acuerdo y la revisión del T-MEC por parte de los socios comerciales. Perspectivas como este mecanismo podrían impulsar la capacidad de los tres gobiernos para maniobrar institucionalmente y proporcionar financiamiento para enfrentar las expectativas del nearshoring y la competitividad global.

## ¿Cómo hacer que tus operaciones transfronterizas sean más eficientes hoy?

El transporte intermodal es una solución logística segura y eficiente para las empresas que va más allá del simple movimiento de mercancías de un punto A a un punto B. Es un modelo eficiente con múltiples beneficios, incluyendo ahorro de tiempo, mayor seguridad, un enfoque sostenible y una alternativa destacada para quienes no lo utilizan en casos extraordinarios.

En 2023, Schneider [anunció una asociación](#) con CPKC (Canadian Pacific Kansas City) que ofrece a los clientes un nuevo servicio de carga intermodal que integra sin problemas una experiencia de envío innovadora desde camiones hasta la red ferroviaria más grande de América del Norte.

Este modelo ofrece una ventaja significativa, ya que los envíos se predeclaran antes de la salida, lo que permite una transición fluida en la frontera sin necesidad de retrasos en la aduana. Este proceso es un valioso ahorro de tiempo.

Schneider mantiene un alto estándar de seguridad, lo que significa que [el 99.99% de las cargas están libres de robos](#). Desde la perspectiva del autotransporte, la empresa y sus transportistas están certificados por C-TPAT (Asociación de Comercio contra el Terrorismo) y tienen acceso al carril FAST, lo que asegura que los envíos se muevan más rápido en la frontera. Este [proceso de seguridad en múltiples](#) capas se mantiene en la solución intermodal, ofreciendo certificación C-TPAT, inspecciones digitales y en persona, y un enfoque de gestión de seguridad basado en riesgos para las operaciones en los ferrocarriles.

Asimismo, las prácticas y capacidades ecológicas de Schneider, que incluyen rutas y procesos optimizados para reducir la huella de carbono de los camiones, se ven potenciadas con el uso de trenes, que son la forma más eficiente en términos de energía para mover carga por tierra. El transporte intermodal ayuda a las empresas a alcanzar sus objetivos de sostenibilidad.

Las circunstancias extraordinarias pueden ocurrir en cualquier momento. Por lo que Schneider siempre recomienda una estrategia de transporte multimodal para el comercio transfronterizo. El transporte intermodal, como parte de esa estrategia multimodal, proporciona una alternativa para las empresas cuando un desastre natural importante (huracanes, inundaciones, etc.) o interrupciones (huelgas, manifestaciones) afectan la operación diaria de los puertos marítimos.

## Conclusión

El transporte intermodal presenta una solución logística robusta e innovadora para las empresas que buscan eficiencia, rentabilidad y mayor seguridad. Con Schneider liderando el camino en conectividad y calidad de servicio, las empresas pueden elegir con confianza el envío intermodal como parte de una estrategia multimodal para sus necesidades logísticas de carga.