



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN

**“ARRENDAMIENTO VS PRESTAMO BANCARIO PARA LA ADQUISICIÓN DE
TRACTO CAMIONES BLINDADOS”**

TESIS

Que como parte de los requisitos para obtener el grado de

MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN

Presenta:

Angélica Isabel Uribe Calzada

Dirigido por:

Dra. Gloria Arroyo Jiménez

SINODALES

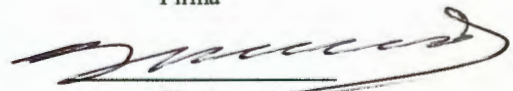
Dra. Gloria Arroyo Jiménez

Presidente


Firma

Dr. Javier F. Islas Domínguez

Secretario


Firma

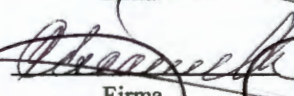
M. A. Lourdes G. de la Parra Garrido

Vocal


Firma


Dra. Clara Escamilla Santana

Suplente


Firma

M.A. José Luis Huerta Bortolotti

Suplente


Firma

M.A. José Antonio Inclán Montes

Director de la Facultad

Dr. Sergio Quesada Aldana
Director de Investigación y Posgrado

Centro Universitario
Querétaro, Qro.
Enero, 2004
México

BIBLIOTECA CENTRAL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO

No. Adq. H68788

No. Título TS

Clas 657.46

U76a

Ej. 1

Resumen

En el presente trabajo de investigación documental se tiene como objetivo dar a conocer el tema del Arrendamiento y el Préstamo Bancario enfocados a la adquisición de tracto camiones blindados, pero antes de hablar del blindaje para camiones es necesario comenzar con un panorama general de las finanzas, debido a que el tema principal son las finanzas. El motivo por lo que me interesó el tema del Arrendamiento es que es un tema de actualidad, las empresas y pequeños negocios se han dado cuenta de esta opción para la actualización y renovación tanto de flotillas de camiones y coches como de las mismas computadoras que día a día están cambiando y deben de renovarse, y una buena opción es el arrendar en lugar de comprar. Para saber que empresas están interesadas en el servicio, fue necesario conocer la demanda del producto en el mercado, y posteriormente se aplico en 3 empresas un cuestionario, siendo este el instrumento de información para conocer si están interesadas en el servicio de tracto-camiones blindados. Por lo que la investigación realizada fue de tipo documental y de campo. Los datos del blindaje se obtuvieron de blindadoras en México, así como de la Asociación Mexicana de blindadores, la cual es la encargada de la calidad y las normas de seguridad en nuestro país, por lo que es muy interesante conocer el material que utilizan, como las pruebas para que todo se realice con calidad internacional. Así como lo que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sus normas de carga, como son pesos y dimensiones.

Se propone el análisis de un Arrendamiento y un Préstamo bancario para así conocer las diferencias que existen entre ambos y cual será la mejor opción para adquirir el tracto-camión blindado.

(Palabras Clave: Préstamo Bancario, Arrendamiento Financiero, Arrendamiento Puro, Blindaje, Niveles de Blindaje)

Summary

This report is about leasing and obtaining loans for armored trucks. Before going into details about armored trucks, it is first important to have a general understanding of finances, given that this report is mostly about financing. The reason why this topic of armored cars leasing interests me is because at the present time, large and small companies have realized that they now have this option for modernizing their fleets of automobiles and trucks. This equipment has to be update frequently, as does computer equipment which becomes out of date quickly. In both of these cases, it is a good idea to lease instead of buying. In order to learn which companies are interested in providing these services, it was first necessary to understand the market demand the a product. Three companies were given questionnaires to assess their interest in providing these services for armored vehicles. Information about assembly of armored vehicles was obtained from the Mexican Association of Armored Vehicles (Asociacion Mexicana de Blindadores), which is in charge of quality control and safety standards in Mexico. The Secretary of Communication and Transport (Secretaria de Comunicaciones y Transportes) also has general regulations such as weight and vehicle dimensions regarding freight vehicles. It is interesting to learn which materials they use and the type of testing they carry out to meet local regulations and achieve world class quality.

In this paper I propose an analysis of both a leasing and bank loan application to understand the differences between the two and evaluate which is the best option for acquiring and armored truck.

(Key words: Bank Loan, Financial Lease, Armor plating, levels of armor plating)

Dedicatorias

A Dios que es por quien existo, y Él es todo mi ser

A Jorge por su amor, y gran apoyo

A José, porque siempre serás parte de mi corazón

A Jorgito, porque eres la felicidad de mis días y mi esperanza del mañana

Agradecimientos

A mis padres, porque en ti Papá aprendí lo que es el amor, el amor al estudio, la dedicación, la disciplina, y sobre todo que dentro de tu profesión das ayuda al necesitado y tu honradez. Y en ti Mamá encontré a mi mejor amiga, gracias.

A mi hermana Cecilia por compartir siempre mis sueños

A mi suegra Ale, porque con gusto me ayudas siempre

A mis maestros por su labor de enseñanza, su ejemplo y compartirnos sus conocimientos para poder enriquecernos más.

Un agradecimiento muy especial a la **Dra. Gloria Arroyo Jiménez**, por su paciencia, su entusiasmo y conocimientos en la dirección de mi Tesis y a la **Lic. Gabriela de la Parra Garrido**, por su amable ayuda y orientación para la elaboración de la investigación.

INDICE

Página

Resumen

Summary

Dedicatorias

Agradecimientos

Indice

Introducción

Capítulo I	“Panorama general de las Finanzas”	1
1.1	Finanzas.....	2
1.2	Proyecto.....	5
1.3	Proyecto de Inversión.....	6
1.4	Inversión.....	7
1.5	Costo.....	8
1.6	Costo de Capital.....	8
1.7	Costo Financiero.....	9
1.8	Arrendamiento.....	9
1.9	AMAF (Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras)	15
1.10	Préstamos bancarios.....	16
Capítulo II	“Auto-Transporte de Carga en México”	22
2.1	Historia del Transporte	25
2.2	Auto-Transporte en México	31

2.3 Secretaría de Comunicaciones y Transportes	43
2.4 Normas del Transporte de Carga	49
2.5 Características del Tracto-camión blindado	52
2.6 CANACAR	52
Capítulo III “Costo del Blindaje”	56
3.1 Costo de adquisición de unidades blindadas	57
3.2 Costo del Servicio	73
3.3 Cuadro Comparativo del Blindaje	75
3.4 Estadísticas de Asaltos en Carreteras Federales	75
3.5 Clientes que requieren del servicio y Cuestionarios.....	76
Capítulo IV “ Análisis del Financiamiento”	80
4.1 Nacional Financiera	81
4.2 Crédito Bancario	83
4.3 Agencia Automotriz	85
4.4 Arrendamiento.....	86
Conclusiones.....	89
Referencias Bibliográficas.....	91
Anexos	94

INDICE DE CUADROS

No. De Cuadro		Página
1-1	Diferencias de Arrendamiento Puro y Financiero	13
1-2	Análisis comparativo de Arrendamiento Financiero Y Arrendamiento Puro	14
1-3	Diferencias en los Créditos Bancarios	20
3-1	Cuadro Comparativo del Blindaje a un Tracto-camión	75
4-1	Cuadro Comparativo de Arrendamiento y Credito	82

INDICE DE FIGURAS

No. De Figura		Página
1	Ángulo de Incidencia	67
2	Esquema Ilustrativo para determinar el nivel de resistencia a los impactos de bala	72

INDICE DE TABLAS

No. De Tabla		Página
1	Gasto en Transporte Terrestre no ferroviario por periodo administrativo de 1877 a 1911 (pesos corrientes)	33
2	Gasto promedio anual de Transporte Terrestre no ferroviario por periodo administrativo, de 1877 a 1911 (pesos corrientes)	33
3	Estadísticas económicas	42
4	Peso vehicular que transitan en los caminos y puentes de Jurisdicción Federal	50
5	Blindaje, precios en USD Dólares Americanos	59
6	Especificaciones de los niveles de protección	70

Introducción:

En este trabajo de investigación, principalmente está enfocado a conocer sobre el préstamo y el arrendamiento para la adquisición de un tracto-camión blindado.

Es de todos conocido el problema de la inseguridad, y desgraciadamente día a día crecen los delitos y esto afecta de una manera económica a las empresas del país, y finalmente a todos nosotros.

Es por ello la importancia de este trabajo, debido a que se explica inicialmente lo que es el área de las finanzas como un pequeño enfoque a los términos que se utilizan en la investigación, así como lo que es el préstamo y los diferentes tipos que existen, y del arrendamiento que es y también cuáles tipos de arrendamiento existen, y así conocer cual es el mas conveniente para este tipo de inversión.

Se conocerá la historia del transporte en México hasta nuestros días, y la importancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuáles son sus normas y reglamentos de pesos y dimensiones para poder transitar en territorio Mexicano.

También el tema del blindaje es muy interesante, porque en la actualidad todos conocemos a algún amigo o empresario que ha tenido la necesidad de blindar su vehículo. Y porque no, implementarlo en el sector transporte es una opción que no está todavía bien cimentada en nuestro país.

La finalidad de la investigación es conocer cual de las dos opciones financieras es más conveniente para la adquisición del tracto-camión, un préstamo bancario o arrendamiento.

En el primer Capítulo se menciona un poco la historia de las finanzas y también se explican algunas de las definiciones que se utilizarán durante el tema como lo principal que es el préstamo bancario, los diferentes tipos de préstamo que existen y también el Arrendamiento y los diferentes Arrendamientos que hay, así como un cuadro sobre las diferencias entre el arrendamiento Puro y el Financiero.

Dentro del segundo Capítulo se habla sobre el tema del transporte, así como de su historia a través de los años y como ha evolucionado en México, tocando algunas fechas importantes para la historia automotriz y la fundación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en México y la Cámara Nacional del Auto-Transporte de Carga.

Para entrar más en el tema del trabajo, dentro del Capítulo tercero se explica todo lo del blindaje, así como los niveles que existen y los materiales que se utilizan y existe la Amba, que es la Asociación Mexicana de Blindadores, la cual cuenta con normas estrictas de calidad. Posteriormente se analizan las empresas que van a necesitar el servicio de tracto-camiones blindados para realizar sus fletes y así poder asegurar su mercancía.

Para culminar en el Capítulo cuarto se analizan las diferentes opciones para adquirir los tracto-camiones blindados, como son el préstamo bancario y el arrendamiento, para poder resumir la información y partiendo del valor de la inversión en el tracto-camión, la tasa mensual que se paga, el plazo, el pago mensual, y en caso de existir la opción de compra cual es el valor del bien. Con la información recopilada se conocerá cual es la mejor forma de financiar una unidad de transporte.

Capítulo I

“ Panorama general de las Finanzas”

Dentro de este capítulo se verá la importancia de las finanzas ya que es nuestro centro de la investigación y así posteriormente conocer la importancia del proyecto, lo que es una inversión, el costo de nuestra inversión, lo que significa un arrendamiento y un préstamo, para así poder diferenciar y saber cuál es el que es más conveniente para la inversión de tracto-camiones blindados.

Hablar de finanzas, es una materia estimulante, aunque también llena de retos y constantes cambios dependiendo de las condiciones económicas, por ello para entender un poco más del tema es importante comprender lo que es la Evolución de las Finanzas: Las Finanzas comienzan a reconocerse como un área de estudio separada a fines del siglo pasado; en estos cien años han tenido y siguen teniendo un desarrollo muy vigoroso y estimulante, por lo que es importante conocer como la definen algunos autores.

Para continuar se conocerán algunos términos financieros que se utilizarán en ésta investigación y así poder aprender más del tema, se comenzará con las finanzas que es nuestro tema principal, para así comprenderlas mejor.

1.1 Finanzas: Dado que durante el trabajo se hablará de las finanzas es necesario describirlas, a continuación se conocerá la historia de las Finanzas y lo que dicen los autores:

A principios del siglo, la inquietud de las finanzas era cómo obtener los fondos de la forma más económica posible. El énfasis era de carácter legal, institucional y descriptivo. En los años 30's, luego de la crisis, las finanzas pasan a un primer plano, ya

ahora no tan preocupadas por la expansión de las compañías, sino por el protagonismo de ellas; su centro de atención fueron las quiebras o severas dificultades financieras de las empresas y las regulaciones gubernamentales sobre banca y mercado de capitales.

Luego de continuar hasta los 50's con un énfasis descriptivo, diversos factores contribuyeron a darle un giro que amplía su espectro de alcance, a la vez que eleva su rigor científico. Entre ellos, el crecimiento de la competencia, el nuevo mundo que se crea en la posguerra, el advenimiento de la computación y el desarrollo de la modelística, matemática y estadística.

Las Finanzas ya no solo se preocuparon por obtener los fondos, sino también por su utilización más adecuada; el énfasis ya no es desde afuera de las empresas, sino desde adentro y las teorías pasan a ser normativas (no apuntan al ser, sino al debe ser).

El enfoque ha venido siendo ese, centrándose en la toma de decisiones. Los cambios en el marco ambiental, como la ruptura en 1971 del sistema de Bretón Woods, agregaron nuevos problemas de riesgo; este último se transformó en uno de los centros de atención, tanto académico como de practicas.

Las finanzas hoy en día se ven como un área de microeconomía aplicada, que toma sus materias primas de la contabilidad, las matemáticas, la estadística, la economía y el derecho para construir teorías positivas y normativas acerca de cómo asignar mejor los recursos financieros a través del tiempo en un contexto de incertidumbre.

1.1 Finanzas:

“Parte de la economía que estudia los aspectos y características relacionados con la inversión empresarial y el uso de los recursos financieros.”¹

¹ Diccionario de Términos Financieros. Eliseu Santandreu, Ed. Granica. 2002, pag 96

Las Finanzas Corporativas forman parte de las finanzas en la cual se estudian los aspectos y fundamentos de la ciencia financiera que la componen, como manejar el capital, los fenómenos de fusiones, adquisiciones y alianzas estratégicas.

Por su parte Ricardo Pascale en su libro dice que: “Las finanzas buscan la creación de valor como propósito sustancial.”²

El tema central de las finanzas resulta ser, entonces la utilización más adecuada de los recursos financieros en términos de los objetivos perseguidos (esto es, la creación de valor), en definitiva, su campo de estudio es cómo asignar mejor los recursos y desplazarlos en el tiempo en un contexto incierto, así mismo el rol de las organizaciones económicas en la facilitación de esa asignación.

Eso implica, en términos de la empresa, cómo esta asigna los recursos en inversiones y cómo debe obtenerlos para alcanzar los objetivos fijados.

Este planteamiento establece un cambio marcado con respecto a la versión más antigua de finanzas, que operaba hasta mediados de la década de los 50's. En esta versión, la preocupación estaba centrada en la obtención de fondos de la forma más económica para la empresa. Las decisiones de inversión se daban en otras áreas de la empresa.

Las finanzas constan de tres áreas interrelacionadas:

1. **Mercado de dinero y de capitales**, que trata de muchos de los tópicos que cubre la macroeconomía. Siempre será posible aprovechar el crédito de la empresa, ya sea obteniendo mayores plazos de sus proveedores, si sus necesidades financieras se reducen a obtener fondos de manera transitoria, fundamentalmente para invertirlos en inventarios, cuentas de clientes o para reformar su posición de caja; en otras palabras, para vigorizar su capital de trabajo, el llamado mercado de dinero, en donde encontrará capitalistas dispuestos a financiarla durante algunos meses, quizá no más de un año. Pero si

² Ricardo Pascale, “Decisiones Financieras” Ed. Macchi 1999 República de Uruguay

la empresa está considerando realizar proyectos de expansión que impliquen la adquisición de activos fijos, también llamados bienes de capital, ocurrirá al mercado de capitales, formado por inversionistas deseosos de prestar a plazo largo, con las correspondientes garantías; o quizá, de adquirir las acciones que las empresas decidieran emitir para aumentar su capital.

2. **Inversiones**, la cual se centra en las decisiones de individuos y de instituciones financieras y de otra naturaleza cuando eligen valores para sus carteras de inversiones.
3. **Administración financiera** o las finanzas en los negocios, cuya área de desempeño se relacione con la administración real de la empresa.

El funcionario principal de finanzas tiene un alto cargo dentro de la jerarquía organizacional de la empresa debido al papel central que desempeñan las finanzas en la toma de decisiones de la administración superior.

Las funciones específicas de las finanzas se suelen dividir entre dos funcionarios financieros de alto nivel:

El Tesorero y El Contralor

El Tesorero tiene a su cargo la adquisición y custodia de los fondos. Las áreas de responsabilidad del Contralor son la contabilidad, la información y el control.

En organizaciones más pequeñas, el propietario de la empresa puede realizar las funciones del Tesorero y del Contralor, o un funcionario financiero puede ejecutar ambas funciones bajo el título de tesorero, de contralor o de vicepresidente de finanzas.

Algunas grandes empresas incluyen un cuarto funcionario corporativo cuyas actividades se consideran algunas veces como de naturaleza financiera: el secretario corporativo.

Este es responsable de las comunicaciones que se relacionan con los instrumentos financieros de la compañía.

Además de los funcionarios financieros individuales, las grandes empresas utilizan comités financieros. De manera que el comité reúne a personas de diferentes experiencias y habilidades para formular políticas y decisiones.

Las decisiones financieras requieren de un amplio campo de conocimientos y de juicios equilibrados, y para poder realizar una inversión financiera es necesario contar con un proyecto, el cual sea la mejor inversión.

1.2 Proyecto: Es el proponer con anterioridad en lo que se quiere invertir, siendo este una simulación en lo que se utilizarán las finanzas.

En el libro de Hernández y Hernández describen “el proyecto como:”³

a) Es la unidad de inversión menor que se considera en la programación. Por lo general constituye un esquema coherente, desde el punto de vista técnico, cuya ejecución se encomienda a un organismo público o privado, que puede llevarse a cabo con independencia de otros proyectos

b) Conjunto de datos, cálculos y dibujos articulados en forma metodológica, que dan los parámetros de cómo ha de ser y cuánto ha de costar una obra o tarea, siendo sometidos a evaluaciones para fundamentar una decisión de aceptación y rechazo.

En conclusión el proyecto es una serie de planteamientos encaminados a la producción de un bien o la prestación de un servicio, con el empleo de una cierta metodología y con miras a obtener un determinado resultado, desarrollo económico o beneficio social.”

La realización de un proyecto supone una inversión, es decir, una utilización de recursos, con la postergación del consumo inmediato de algún bien o servicio para obtener un consumo incrementado de los mismos u otros bienes y servicios, que se producirán con esa inversión.

³ Abraham Hernández Hernández y Abraham Hernández Villalobos, “Formulación y Evaluación de proyectos de inversión”, Ed. Ecafasa Thomson Learning. 2001, pag 27

“En su significado básico, el proyecto es el plan prospectivo de una unidad de acción capaz de materializar algún aspecto del desarrollo económico o social. Esto implica, desde el punto de vista económico, proponer la producción de algún bien o la prestación de algún servicio.”⁴

El proyecto se va a evaluar, que es examinar con determinados criterios los resultados de una acción o un propósito, la evaluación de un proyecto consiste, pues, en analizar las acciones propuestas en el proyecto, a la luz de un conjunto de criterios. Ese análisis estará dirigido a verificar la viabilidad de la acción y a comparar los resultados del proyecto con los recursos necesarios para alcanzarlos.

Para este trabajo utilizaremos el término de proyecto como toda unidad de actividad que permite materializar un plan de desarrollo

1.3 Proyecto de Inversión: Habiendo descrito lo que es un proyecto, es necesario conocer la definición de proyecto de inversión, porque es la que realmente se va a utilizar en la investigación, y en el libro Formulación y Evaluación de proyectos de inversión lo describen como:

“Un conjunto de planes detallados, que se presentan con el fin de aumentar la productividad de la empresa para incrementar las utilidades o la prestación de servicios, mediante el uso óptimo de fondos en un plazo razonable.”⁵

Es el plan que se le asigna determinado monto de capital y se le proporcionan insumos de varios tipos, para producir un bien o servicio útil del ser humano. Y se puede entender como proyecto de inversión, a una serie de planes que se piensan poner en marcha para dar eficacia a alguna actividad u operación económica o financiera, con el fin de obtener un bien o servicio en las mejores condiciones y obtener una retribución.

⁴ ILPESM, “Guía para la presentación de proyectos”, Siglo veintiuno Editores, Ed. Ilpesm, pag 12

⁵ Op cit., Hernández y Hernández, Pag 28

El Dr. Carlos Gutierrez Núñez del la Universidad Nacional Autónoma de México, dice que toda organización pública o privada para poder permanecer dentro del mercado en que se desarrolla debe llevar a cabo un gran número de actividades específicas tales como las de planeación, producción y control entre otras.

A los procesos de estudio de inversión ya sean a nivel superficial o profundo, se les ha denominado **proyectos de inversión**.

Así los proyectos de inversión representan la disposición de los agentes económicos para “sacrificar “ el consumo presente con el fin de obtener un rendimiento esperado mayor hacia el futuro. En este sentido, un proyecto de inversión significa la creación de un nuevo medio de producción, o de la realización de ciertas actividades que tienen como propósito aumentar o mantener en operación la existencia de las capacidades o productividades actuales.

La noción de proyecto se puede definir como un conjunto de antecedentes que permiten estimar el conjunto de ventajas y desventajas que se derivan de asignar determinados recursos para la producción de bienes y servicios.

5 puntos fundamentales:

- ❖ El relativo a los objetivos de la sociedad o empresa
- ❖ El de los indicadores de rendimiento
- ❖ El relacionado con lo que se va a evaluar. Definición de costo y Beneficio
- ❖ El de los precios a utilizar
- ❖ El del criterio de distribución que se va a aplicar

1.4 Inversión: Para poder invertir en algo, es necesario conocer el término de inversión y así poder aplicarlo en la inversión de tracto-camiones blindados.

La inversión se describe en el diccionario como la aportación de recursos para obtener un beneficio futuro.

“Empleo productivo de bienes económicos que dan como resultado la obtención de una cantidad mayor a los recursos empleados. Todo gasto que se realiza para mantener en funcionamiento o ampliar el equipo productivo de una empresa. Cambio de una satisfacción inmediata y cierta a la que se renuncia, contra la esperanza de obtener algo en la aplicación de otra alternativa.”⁶

Se define como el empleo productivo de bienes económicos que da como resultado una magnitud de éstos mayor que la empleada

El término de Inversión se utilizará como una aportación de recursos para obtener un beneficio futuro. Se puede decir que la inversión es el conjunto de recursos que se emplean para producir algo (bien o servicio) que pueda generar utilidad

1.5 Costo: Para cualquier inversión existe el costo que es en lo que vamos a gastar el dinero de la inversión.

Se define como costo: “Gasto realizado para satisfacer u obtener un fin. Se debe distinguir entre coste consuntivo, es decir, aquel destinado a consumir, y el coste producido por una inversión.”⁷

Cuando se quiere adquirir algún bien para la empresa como es el caso del tracto-camión blindado, se realiza un gasto que es lo equivalente a lo que le va a costar a la compañía invertir en el camión.

1.6 Costo de Capital (Capital Cost): Para el costo de capital solamente es cuando se invierte en algo con dinero del capital de la empresa.

En el diccionario lo define como: “Factor que implica que los accionistas reinvertirán recursos financieros en nuevos proyectos, siempre que la rentabilidad de las inversiones

⁶ Op. Cit Eliseu Santandreu, pag 117

⁷ Ibid. , pag 63

futuras satisfaga sus perspectivas. Rentabilidad que el accionistas exige a sus recursos aportados a la empresa.”⁹

El componente de capital, se entiende a las distintas fuentes de financiamiento con que, permanentemente, cuenta la empresa.

En el concepto de capital solo integrarían los financiamientos permanentes y no aquellos de carácter fluctuante que normalmente se dispone para financiar necesidades transitorias de la tesorería de las empresas, derivadas de requerimientos provenientes del ciclo productivo, como es el caso de algunos créditos bancarios.

1.7 Costo Financiero (Financial Cost):

“Costo total que supone la utilización de un crédito, incorporando todos los conceptos que intervienen en su concesión, como por ejemplo el interés, las comisiones, los gastos, etc.”¹⁰

1.8 Arrendamiento:

Las empresas se interesan en el uso de edificios y equipo. Una forma de obtener el derecho a usarlos es comprarlos, pero la alternativa es rentarlos. Antes del decenio de 1950, el arrendamiento se asociaba frecuentemente a los bienes raíces (terrenos y edificios) pero el día de hoy, es posible arrendar cualquier tipo de activo fijo. Se estima que cada año se arriendan entre 15 y 20 % de todos los equipos nuevos de capital puestos en uso por los negocios.

En este caso el análisis mostrará que el arrendamiento es un sustituto perfecto de los préstamos. Por lo que un administrador debe pensar en la decisión de arrendamiento/ préstamo, más que en la decisión de arrendamiento/ compra.

El arrendamiento proporciona simultáneamente el uso de los activos y su financiamiento. Una ventaja sobre la deuda es que el arrendador tiene una mejor

⁹ Op. Cit. Eliseu Santandreu , pag 64

¹⁰ Op. Cit. Eliseu Santandreu , pag 96

posición que un acreedor, si la empresa usuaria experimenta dificultades financieras. Si el arrendatario no cumple con las obligaciones del arrendamiento, el arrendador tiene un derecho legal más fuerte para volver a tomar el activo, porque el arrendador aún posee legalmente. Un acreedor, aun garantizado, encuentra costos y demoras al recuperar los activos que se han financiado directa o indirectamente. Puesto que el arrendador tiene menos riesgo que otras fuentes de financiamiento usadas para la adquisición de los activos, cuanto más riesgosa sea la empresa que busca un financiamiento, mayor será la razón para que el proveedor de financiamiento formule un contrato de arrendamiento y no de préstamo. Las posiciones fiscales relativas de los arrendadores y de los usuarios de los activos también pueden afectar a la decisión en comparación con la de poseer.

El Arrendamiento en México se comienza a desarrollar en los 60's con la creación de las primeras Arrendadoras.

- ❖ De 1970 a 1976 existe un gran crecimiento y se afina la legislación fiscal
- ❖ De 1977 a 1980 es la época de la dolarización, existe una alta concentración de riesgo
- ❖ De 1981 a 1982 es el desastre, debido a la crisis económica de la época. Los sectores productivos se detienen.
- ❖ De 1983 a 1987 comienza la recuperación de cartera, es una época de reestructuración y se establece una legislación total de Arrendamiento.
- ❖ En 1988 se consolida el sector del Arrendamiento, se desarrolla el Arrendamiento Puro.
- ❖ De 1989 a 1991 se da un boom en el sector, con crecimientos de hasta un 300% en la contratación.
- ❖ En 1992 el crecimiento entra en una etapa de madurez y realidad, cambian los efectos fiscales.
- ❖ En 1994 a raíz de la crisis económica, la situación de las arrendadoras en el país entran a una etapa delicada.

Arrendadoras:

Procedimiento para la operación de contratos de arrendamiento:

- ❖ Detectar la necesidad de financiamiento del cliente
- ❖ Presentar al cliente plan de pagos
- ❖ Llenar solicitud de financiamiento
- ❖ Recabar información financiera y legal
- ❖ Realizar reporte de visita ocular
- ❖ Elaborar estudio de viabilidad
- ❖ Presentar el estudio al comité correspondiente para su autorización
- ❖ Elaboración y firma del contrato de arrendamiento, y en su caso, la formalización de la garantía establecida.
- ❖ Entrega de la orden de compra al arrendatario para que el proveedor le entregue el bien arrendado.
- ❖ El proveedor presenta la factura del bien para su cobro en la oficina de arrendadora.
- ❖ En el caso de Arrendamiento Financiero, al término del contrato, la arrendadora factura el bien de acuerdo con la opción terminal establecida al inicio del mismo. Si es Arrendamiento Puro se factura a valor de mercado.

El Arrendamiento es una fuente de financiamiento y puede ser de dos tipos:

Arrendamiento Puro:

Es el contrato por el que obliga a una persona física o moral (arrendador), a otorgar el uso y goce respecto de un bien a otra persona física o moral (arrendatario), quien a su vez en contraprestación debe efectuar un pago convenido por cierto periodo preestablecido, ya sea, en efectivo, en bienes, en crédito o en servicios. Este tipo de arrendamiento sólo otorga el uso o goce temporal.

Arrendamiento Financiero (Financial Leasing):

“Contrato por medio del cual, se obliga a una de las partes (arrendador), a financiar la adquisición de un bien mueble o inmueble, durante un plazo previamente pactado e irrevocable para ambas partes, que forman parte del activo fijo de otra persona física o moral. La otra parte (arrendatario), se obliga a pagar las cantidades que por concepto de rentas se estipulen en el contrato.”¹¹

Al final del plazo pactado, el arrendatario deberá ejercer alguna de las siguientes opciones:¹²

- a) Transferir la propiedad del bien objeto del contrato, mediante el pago de una cantidad determinada que deberá ser inferior al valor del mercado del bien al momento de ejercer la opción.
- b) Prorrogar el contrato por un cierto plazo, durante el cual los pagos serán por un monto inferior al que se fije durante el plazo inicial del contrato.
- c) Obtener parte del precio por la enajenación a un tercero, del bien objeto del contrato.

¹¹ Op. Cit. Eliseu Santandreu , pag 25

¹² Diplomado de Ingeniería Financiera en el módulo “ Fuentes de Financiamiento”, impartido en la Facultad de Contaduría y Administración de la UAEM

Cuadro 1-1

Diferencias de Arrendamiento Puro y Financiero:

Arrendamiento Puro	Arrendamiento Financiero
1. Las rentas pactadas, son el pago del uso del bien, sin incluir intereses explícitamente.	1. Las rentas pactadas incluyendo capital e intereses y en algunos casos, gastos de registros, operación, etc.
2. Tratamiento fiscal como gasto operativo del arrendamiento involucrado.	2. Tratamiento fiscal como: inversión en activo fijo e intereses por fiscal como: inversión en activo fijo e intereses por financiamiento existiendo un pasivo.
3. Evita la desviación de fondos del arrendatario en la adquisición de bienes muebles e inmuebles, asignando recursos a otras necesidades.	3. Se convierte en una operación de financiamiento sustantiva de otras fuentes alternativas, comúnmente utilizadas en capital de trabajo o proyectos de crecimiento.
4. No necesariamente se requiere contar con recursos que respalden la obtención de un financiamiento, ya que la garantía está dada en el bien mismo.	4. Implica ser sujeto de crédito por lo cual se requiere recursos para respaldar y hacer frente a sus obligaciones.
5. No se pacta opción alguna para el arrendatario (no existe transferencia de propiedad del bien)	5. Se pacta en el contrato una opción de compra para el arrendatario (existe transferencia de propiedad del bien al término del contrato).
6. No se obtienen opciones, sino que deben existir acuerdos de voluntades (contratos adicionales), al término del plazo.	6. Se tiene la opción de prorrogar el contrato, o de ceder la opción de compra a un tercero.

Fuente: Hernández Hernández y Hernández Villalobos.
“Formulación y Evaluación de proyectos de Inversión”

Cuadro 1-2

Análisis comparativo de Arrendamiento Financiero y Puro

Concepto	A. Financiero	A. Puro
Propiedad Fiscal del Bien	Si	No
Causa el impuesto al activo	Si	No
Depreciación Fiscal del Activo Fijo	Si	No
Depreciación Financiera del Activo Fijo	Si	No
Deducción del pago de rentas	No	Si
Propiedad Legal del Bien	No	No
Pago Inmediato del IVA del valor del bien	Si	No
Tasa de Interés mas alta	No	Si
Control Contable Sencillo	No	Si
Opción de compra al Término del Contrato	Si	No
Venta al Término del contrato a valor simbólico	Si	No
Efecto carga financiera deducible al 100%	Si	No
Genera base de componente inflacionario	Si	No
Plazo mínimo del contrato a 6 meses	No	Si
Se estipula valor del bien	Si	No
Se estipulan intereses	Si	No
Se estipulan rentas	Si	Si
Disminuye la base de PTU	Si	Si
Pagos de seguro del bien por parte del arrendatario	Si	Si

Fuente: Curso de Arrendamiento BANORTE 1998

Principales Ventajas del Arrendamiento:

- ❖ Se puede financiar el 100% del valor del equipo
- ❖ Protege el capital de trabajo para ser utilizado en el proceso productivo de la empresa
- ❖ No bloquea las líneas de crédito establecidas
- ❖ Se adecuan los pagos de rentas a los flujos de efectivo que genera el proyecto de inversión
- ❖ Se obtiene un financiamiento a mediano o largo plazo.
- ❖ Se obtienen descuentos con el proveedor al manejar pagos de contado.

1.9 AMAF "Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras"

A principios de los años setenta, el Arrendamiento Financiero era una actividad prácticamente desconocida en México, sin embargo un grupo de empresas se aventuraron en esta actividad y el 2 de Julio de 1975 en la ciudad de México construyeron la Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras A.C. con el propósito básico de representar los intereses de las Arrendadoras Financieras en todos los foros.

Fundada el 2 de Julio de 1975, para propiciar la comunicación entre las Arrendadoras Financieras existentes en el país y para promover en forma conjunta aquellas gestiones, tramites o iniciativas que beneficien a las Arrendadoras Financieras en su conjunto.

La asociación firmó además un convenio de coordinación de actividades con la Asociación de Intermediarios Financieros, con la Asociación Mexicana de Bancos, A.C., para apoyar al momento de atender los asuntos que rebasan los límites de las actividades sectoriales.

1.10 Préstamos bancario

“Las operaciones de crédito según sean las necesidades financieras de un a empresa, la financiación deberá buscarse en el mercado de dinero o en el mercado de capitales. Si es el primer caso, se pensaría en préstamos a corto plazo; y si es el segundo, en préstamos a largo plazo. En uno u otro caso la operación podrá concertarse con, o sin garantía real, según la solvencia y el arraigo del deudor, el destino que se pretenda dar a los fondos obtenidos y el plazo y términos en que habrá de solventarse.”¹³

“Los préstamos bancarios son: Las principales operaciones crediticias, que son ofrecidas por las instituciones bancarias de acuerdo a su clasificación son:”¹⁴

A Corto y Largo Plazo:

1. A corto plazo, éstas pueden ser:

a) El descuento

Esta es una operación que consiste, en que el banco adquiere en propiedad letras de cambio o pagarés. Esta operación se formaliza mediante la cesión en propiedad de un título de crédito, su otorgamiento se apoya en la confianza que el banco tenga en la persona o en la empresa a quienes se le toma el descuento.

La Ley General de Instituciones de Crédito y Organismos Auxiliares, establece que este tipo de créditos de cualquier clase reembolsables, su plazo es de 180 días renovables hasta un máximo de 360 días, que no excederá, a contar de la fecha de su otorgamiento.

b) Préstamo quirografario y con colateral

Llamados también préstamos directos, el primero toma en consideración para su otorgamiento las cualidades personales del sujeto como son: su solvencia moral y económica. En cuanto al préstamo colateral, es igual al directo saldo que opera con una

¹³ Alejandro Prieto, C.P. “Contabilidad Superior” Ed. Banca y Comercio, S.A. 1988, pag 141

¹⁴ Op. Cit. Hernández Hernández, pag 133

garantía adicional de documentos colaterales provenientes de letras, o pagarés de compra-venta de mercancías o de efectos comerciales. Son préstamos directos respaldados con pagarés a favor del banco y cuyos intereses son especificados, así como los moratorios en su caso. Este tipo de créditos tienen un plazo máximo de 180 días renovable una o más veces, siempre y cuando no exceda de 360 días.

c) Préstamo prendario

Este tipo de crédito existe para ser otorgado por una garantía real no inmueble.

Se firma un pagaré donde se describe la garantía que ampara el préstamo. La Ley Bancaria establece que éstos, no deberán exceder del 70% del valor de la garantía, a menos que se trate de préstamos para la adquisición de bienes de consumo duraderos.

“En el caso de los préstamos prendarios, la garantía esta constituida por bienes o títulos de crédito que el deudor entrega y, en su caso, endosa al acreedor, o bien deposita en poder de un tercero.”¹⁵

Por su naturaleza, este tipo de operaciones es frecuente cuando el deudor es un comerciante o un particular y, a semejanza de los constituidos sin garantía real, puede documentarse a base de letras o de pagarés.

d) Créditos simples y en cuenta corriente

Son créditos condicionados, en los cuales, es necesario introducir condiciones especiales de crédito y requiere la existencia de un contrato. Estos créditos son operaciones que por naturaleza sólo deben ser aplicables al fomento de actividades comerciales o para operaciones interbancarias.

2. Préstamos a largo Plazo

“Cuando se toma en préstamo cierta cantidad para ser devuelta en un plazo largo, generalmente de varios años, el deudor deberá satisfacer las demandas que su acreedor formulará sin duda, para asegurarse de que, transcurrido el tiempo estipulado, recobrará su capital, y de que los intereses del mismo serán cubiertos en

¹⁵ Op. Cit. Alejandro Prieto, pag 143

la forma y época convenida. El acreedor insistirá seguramente en obtener como garantía una inversión de carácter permanente; un bien inmueble, ya sea terreno o edificio, construyendo sobre él un gravamen hipotecario.”¹⁶

En algunas ocasiones la garantía puede estar reforzada con ciertos bienes muebles por su naturaleza, como las maquinarias y equipos industriales; pero que se “inmovilizan “ al quedar incluidos en el contrato de hipoteca. En esta forma el destino que se dé al dinero motivo del préstamo es independiente de la garantía del mismo, salvo que se trate de préstamos otorgados con el fin específico de edificar o adquirir los bienes que han de formar parte de la propia garantía.

a) Préstamo con garantía de unidades industriales

“ El crédito se formalizará mediante un contrato de apertura, éste puede utilizarse para servicio de caja, pago de pasivos o para resolver algunos otros problemas de carácter financiero de la empresa.”

Fuente : Catálogo de productos y servicios Grupo Financiero Banorte 1997
Servicios de Crédito

b) Créditos de habilitación o avío y refaccionarios

Este tipo de créditos sirven para apoyar a la producción, encaminados específicamente a incrementar las actividades productoras de la empresa.

“Los créditos de habilitación o avío, se conciertan a favor de los industriales, quienes en virtud de esta operación se obligan a invertir el importe de crédito en la compra de materias primas o materiales y en el pago de los salarios y gastos directos de su explotación.

El crédito de Avío, se utiliza específicamente en la adquisición de materias primas, materiales, pagos de salarios y gastos directos de exportación, indispensables para los fines de la empresa.”

Fuente : Catálogo de productos y servicios Grupo Financiero Banorte 1997
Servicios de Crédito

¹⁶ Op. Cit. Alejandro Prieto, pag 144

El crédito refaccionario se destina para financiar los medios de producción, como son: instrumentos y útiles de labranza, abono ganado, animales de cría, plantaciones, aperturas de tierras de cultivo, compra de instalaciones o de maquinaria, construcción de obras, necesarias para el fomento de la empresa que le es otorgado el crédito. Este tipo de crédito opera mediante la celebración de un contrato.

Ambos créditos son supervisados y sólo concedidos a personas físicas, agrupaciones o sociedades con actividades industriales, agrícolas ganaderas.

c) Préstamo con garantía inmobiliaria

“Conocidos también como hipotecarios, su plazo es mayor a 5 años. Este préstamo sirve para financiar actividades de producción o medios de producción, o la adquisición de viviendas.”

Fuente : Catálogo de productos y servicios Grupo Financiero Banorte 1997
Servicios de Crédito

d) Descuento de crédito en libros

“Este tipo de crédito es similar al de descuento de documentos, excepto que, lo que se descuenta son adeudos en cuenta abierta, no respaldados por títulos de crédito. La institución crediticia establece una línea de crédito con base a una cartera de clientes que entrega el solicitante, quien se obliga a cobrar a sus deudores, pagando el solicitante un porcentaje sobre dicha cartera.”

Fuente : Catálogo de productos y servicios Grupo Financiero Banorte 1997
Servicios de Crédito

d) Tarjetas de Crédito

“Son las líneas de crédito otorgadas a los principales funcionarios de la empresa en donde todas las compras de bienes y servicios que efectúan, se cargan a la cuenta de la empresa acreditada, por lo que su utilización debe ser cuidadosa. Para evitar el pago de intereses, la empresa debe efectuar los pagos dentro de la empresa establecida.”

Fuente : Catálogo de productos y servicios Grupo Financiero Banorte 1997
Servicios de Crédito

Cuadro 1-3

Diferencias de los Créditos Bancarios

Plazo	Tipo de Préstamo	Descripción
A Corto Plazo	El Descuento:	<ul style="list-style-type: none"> ➤ El Banco adquiere en propiedad letras de cambio o pagarés. ➤ La cesión en propiedad de un título de crédito ➤ Plazo 180 días renovables hasta un máximo de 360 días
A Corto Plazo	Quirografario	<ul style="list-style-type: none"> ➤ También llamados préstamos directos ➤ Opera con una garantía como letras o pagarés. ➤ Plazo máximo 180 días renovable una o más veces sin exceder de 360 días.
A Corto Plazo	Prendario	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Existe para ser otorgado por una garantía real no inmueble. ➤ Se firma un pagaré describiendo la garantía que ampara el préstamo. ➤ No debe exceder del 70% del valor de la garantía (a menos que sean bienes duraderos) ➤ Se documenta a base de letras o pagarés
A Corto Plazo	Simple y en Cuenta Corriente	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Créditos condicionados con la existencia de un contrato. ➤ Solo aplicables al fomento de actividades comerciales o para operaciones interbancarias.
A Largo Plazo	Con garantía de unidades industriales	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se realiza un contrato de apertura ➤ Se utiliza para servicio de caja, pago de pasivos y problemas financieros.

A Largo Plazo	De habilitación o Avío y Refaccionarios	<ul style="list-style-type: none"> ➤ De habilitación o Avío, se utiliza específicamente en la adquisición de materias primas, materiales, pagos de salario y gastos directos de exportación. ➤ El refaccionario se destina para financiar medios de producción. ➤ Ambos créditos son concedidos a personas Físicas, agrupaciones o sociedades con act. Agrícolas, industriales o ganaderas.
A Largo Plazo	Con Garantía Inmobiliaria	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Son conocidos también como hipotecarios ➤ Plazo mayor a 5 años ➤ Es para financiar actividades de producción o medios de producción, o la adquisición de viviendas.
A Largo Plazo	Descuento de crédito en libros	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La institución de crédito establece una línea de crédito con base a una cartera de clientes del solicitante. ➤ El solicitante cobra a sus deudores pagando un porcentaje sobre dicha cartera.

Fuente: Grupo Financiero Banorte 1998

Alejandro Prieto, C.P. "Contabilidad Superior" Pag 143

Como se pudo observar dentro de este primer capítulo, se dieron a conocer lo que es el área de finanzas, como forma parte de la economía y que están relacionados con la inversión empresarial y el buen uso de recursos financieros, y así para poder invertir en un proyecto para materializar el plan de inversión que se tiene en mente teniendo un beneficio futuro.

Como el tema principal es el Arrendamiento y el Crédito bancario se dieron a conocer los diferentes tipos de Arrendamiento que son el Puro y el Financiero así como las diferencias que existen entre ellos.

Al tocar el tema de los créditos bancarios se especificaron cada uno ya sean a largo o corto plazo. Y como el tema también está relacionado con lo que es el transporte, es necesario conocer un poco más de la historia del mismo, así como se mencionará en el siguiente capítulo, para ampliar nuestros conocimientos sobre el tema, y así con un panorama más amplio, poder analizar cuál es el camino más viable.

Capítulo II

“ Auto – Transporte de Carga en México “

El tema del transporte es interesante debido a que día a día y en cualquier sitio donde estemos, siempre hay a la mano una serie de productos o servicios, como: ropa, alimentos, aparatos eléctricos, combustible, etc, que han tenido que ser transportados para que existan beneficios en el consumidor final.

Se sabe que el transporte es la acción de movilizar algún elemento en determinada operación de un sitio a otro o hacia algún punto de almacenamiento o demora.

Las empresas exitosas están reconociendo que cada vez se ha vuelto más difícil seguir siendo competitivo sin convertirse en un participante global, los nuevos avances tecnológicos dan lugar a la elaboración de productos y servicios cada vez más complejos y consecuentemente han originado costos de desarrollo más altos.

Al mismo tiempo, el mejoramiento en los fletes y en las comunicaciones, esta haciendo cada vez mas cerrada la competencia en compañías de servicio de transporte.

En la industria del auto- transporte, desde hace muchos años, los asaltos son frecuentes. Las pérdidas son cuantiosas tanto para el empresario del camión como para el dueño de las mercancías, pero lo peor es cuando el cliente decide prescindir de los servicios.

De acuerdo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), entre las mercancías más robadas, actualmente destacan:

- ❖ Abarrotes
- ❖ Ropa
- ❖ Aparatos Electrónicos
- ❖ Accesorios
- ❖ Refacciones de auto
- ❖ Ferretería
- ❖ Maquinarias en general

De esta manera las entidades que registran más siniestros de este tipo son el Distrito Federal, Estado de México y Jalisco.

El objetivo principal del asalto en el auto transporte es la carga, la cual representa un valor canjeable por dinero en el comercio informal. Para ello, el asaltante o delincuente frecuentemente cuenta con bodegas para almacenar productos que se ponen aproximadamente a la venta en las 72 horas siguientes al percance.

Además algunas de las características que el delincuente utiliza para su beneficio de operación son:

- ❖ Selección del transporte por el tipo de producto
- ❖ Ventajas que ofrece la ruta
- ❖ Forma de conducir del operador
- ❖ Información sobre la unidad (sí cuenta con sistema de protección y seguridad)
- ❖ Demanda y facilidad de comercializar la mercancía
- ❖ Horarios para realizar el ataque.

Siempre ha existido la corrupción sobre ruedas, lo cual implica:

- ❖ El secuestro de camiones para robar la mercancía y dejar sin daños la unidad.
- ❖ La transportación de productos peligrosos y los riesgos que todos corremos si se comete algún delito.
- ❖ La falta de capacitación a los operadores de trailers.

- ❖ El alto consumo de medicamentos (sustancias o droga) prohibidos para los operadores.
- ❖ Las compañías interesadas solamente en la rápida entrega de la carga no dan la importancia debida al estado de salud de los operadores, y sus horas de sueño.
- ❖ La venta ilegal de combustible de los camiones
- ❖ El cambio de rutas para abaratar los costos de casetas que en nuestro país son muy elevados.
- ❖ La existencia de alrededor de 2 millones de trailers ilegales en el país.
- ❖ El costo elevado de peajes
- ❖ El costo del combustible
- ❖ Las casetas y el fraude que existen en la venta de tickets
- ❖ Así como muchas otras.

El transporte en México ha crecido y sobre todo en el Terrestre, así que debemos conocer bien la competencia y los productos que esta ofrece, no ignorar los riesgos de la inversión como los de las carreteras del País, los seguros de la mercancía y la unidad que lo transporta.

Se propuso una reforma que permita al auto transporte seguir modernizándose a través de la reinversión de sus utilidades. Asimismo, un sistema que contemple mantener algunas facilidades administrativas.

El Presidente Vicente Fox Quesada, dijo que si se cumple con la resolución del panel de controversia en materia de auto-transporte y no se tiene el trato igualitario que están demandando a los empresario mexicanos, el gobierno de México está dispuesto a suspender los beneficios equivalentes a los transportistas norteamericanos.

El Primer Mandatario señaló que se debe seguir modernizando el sector para proporcionar una sana competencia “ Debemos crear condiciones de financiamiento para modernizar la flota vehicular. De esta manera, garantizamos al máximo la seguridad para el desplazamiento de carga se haga sin sobresaltos ni riesgos.” Esto fue mencionado en su visita a la CANACAR.

Por eso mismo es importante renovarse y ajustarse a los nuevos tiempos, como una empresa de transporte terrestre en la cual innovemos con la más alta seguridad en los productos que transportamos y que estos lo requieran.

La CANACAR (Cámara Nacional del Auto-transporte de Carga) en unión con el gobierno han implementado medidas de seguridad en las empresas que funcionan de manera eficaz.

a) Trailers Blindados: El tracto camión cuenta con la seguridad necesaria de no perder el producto y poder llegar hasta su destino final.

b) Omnitracs que rastrean vía satélite el camión y ahora existen también el TrailerTRACS el cual es un sistema de control de remolques, en el cual puede conocer en todo momento el lugar exacto en el que se efectúan las maniobras de enganche y desenganche, así como la fecha y hora en que éstas ocurren.

c) Custodios que vigilan el producto hasta su destino final, existen dos tipos de custodia local y foránea. La primera vigila, salvaguarda, protege y defiende posibles robos, asaltos o despojos dentro de las ciudades y áreas con-urbadas de los bienes y valores a través de herramientas y medios tecnológicos. Por otra parte la foránea resguarda y protege bienes o valores en el interior de la República Mexicana y zonas fronterizas del país.

d) Rutas más seguras y operadores de confianza.

2.1 Historia del Transporte

“La Revolución del Transporte”¹⁷

Durante los últimos veinte años del siglo XIX, se experimentó mucho en la construcción de vehículos propulsados por las máquinas de combustión interna, pero no fue hasta que el automotor se produjo en forma masiva que otros medios de transporte recibieron el tremendo impacto del nuevo vehículo.

¹⁷ SCT, México “Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México”, 1988, pag 51-133

A principios del siglo la transportación automotriz comenzaba a amenazar seriamente al transporte ferroviario y marítimo. Aunque los pioneros del automóvil fueron franceses, ingleses y alemanes, este permaneció como una novedad y un lujo hasta que el modelo "T" del estadounidense Henry Ford salió a los caminos en 1908. A esto siguió una revolución en transporte cuya escala y cuyos efectos sólo son comparables a los que tuviera la industria del siglo XVIII.

El motor de combustión interna tuvo enormes repercusiones en el desarrollo social y económico de los países avanzados y estimuló las economías de aquellos en vías de industrialización al facilitar el acceso a regiones previamente aisladas. El automóvil generó un gran volumen de viajeros y alteró el orden de importancia de las diferentes formas de transporte. Al crear la necesidad de carreteras nuevas y mejoradas, el presupuesto destinado a la construcción y conservación de éstas es equiparable al que se otorgara a las vías ferreas durante el siglo XIX.

La historia de la industria automotriz, aun siendo breve comparada con muchas otras, tiene un excepcional interés por su gravitación en el siglo XX. En los inicios del mismo fue inaugurada la que puede considerarse primera fábrica moderna de automóviles; en marzo de 1900 comienzan las labores de 400 operarios en las nuevas instalaciones de la Fiat.

A finales de 1900, habían 103 marcas registradas como fabricantes de automóviles; 41 en Estados Unidos, 24 en Francia, 21 en el Reino Unido, 4 en Bélgica, 4 en Alemania, 3 en Dinamarca, 1 en Italia, Holanda, Austria, España, Suecia y Suiza, respectivamente.

El automóvil ganaba terrenos, los ejércitos de varios países se interesaron en la posibilidades bélicas del vehículo: carros blindados, ambulancias, transportes.

En aquellos primeros años del siglo el automóvil sufría una de las más graves crisis de la historia, debido a la dominante producción semiartesanal y los precios de venta no cubrían los costos de fabricación.

Henry Ford intuye que la industria automotriz sólo podría salir adelante produciendo un vehículo popular, barato, robusto y duradero para que se vendiera por masas.

La gran guerra de 1914 fue una de las mayores catapultas que impulsaron al automóvil a lo largo de su historia. La necesidad de transportar enormes masas humanas provocó, en primer lugar, que se utilizaran automóviles, camiones y autobuses civiles, públicos y privados.

Uno de los mejores ejemplos de ello, fue la batalla del Marne, cuando los regimientos franceses 103 y 104, incapaces de trasladarse al frente, fueron conducidos a bordo de taxis parisinos, era el 5 de septiembre de 1914, mil taxis transportaron hasta el Marne a las tropas de relevo y París se salvó de la invasión alemana.

Poco tiempo después los ejércitos empezaron a pedir vehículos especializados para diversas actividades, y así de 1914 – 18 se benefició con la lamentable situación de guerra.

Los expertos militares de Francia supieron apreciar a tiempo el hecho de que los automóviles desempeñarían un papel de alta importancia en el caso de un conflicto internacional. Debido a ello siguieron con especial y constante atención todos los adelantos que en ese campo se lograban y en muchos casos contribuyeron a fomentar aquel desarrollo.

Durante la primera Guerra Mundial la capacidad productiva de la industria automotriz hizo patente su valor militar, la neutralidad de los Estados Unidos no impedía la exportación masiva de camiones a las naciones beligerantes.

La producción masiva de automóviles coincide con el surgimiento de grandes consorcios financieros, no obstante, estos dos fenómenos tienen orígenes distintos. Sólo el desarrollo de ambos conduciría a su efectiva interrelación. El gran capital financiero era el único que contaba con los recursos para invertir en la instalación de las costosas líneas de ensamblaje.

En 1908 William C. Durant funda la General Motors, que años más tarde se convertiría en la mayor firma automotriz, desplazando a la Ford. Inicialmente incluía a cuatro grandes fabricantes: Buick, Cadillac, Oldsmobil y Oakland.

La crisis económica de 1921 tuvo efectos terribles en la industria automotriz; las firmas que sobrevivieron constituían las llamadas tres grandes (Big Three): Ford, General Motors y Chrysler.

La General Motors absorbió las marcas de camiones y autobuses “Rapid”, “REO” y “Mack and White”, así como la Yellow Coach and Truck, y comenzó a producir vehículos de transporte de pasajeros.

Las tres cuartas partes del mercado estadounidense de automóviles estaban en manos de las Tres Grandes en 1929.

La actividad automovilística de Rover comenzó en 1904 con la aparición de un pequeño vehículo que destacó entre los autos contemporáneos por su avanzado diseño, durante la Segunda Guerra mundial, la Rover experimentó con motores a turbina para material bélico. Al finalizar los combates puso en práctica esta experiencia, aplicándola a motores a turbina de gas.

La industria automovilística europea, al igual que la estadounidense, veía desaparecer a los pequeños productores a la vez surgían las coaliciones de fabricantes, constituyendo así los grandes consorcios.

La industria automotriz italiana comienza a finales del siglo pasado con Fiat y Bianchi. El primer problema fue la falta de mano de obra especializada, durante la primera guerra, en las instalaciones Fiat se producen camiones y motores para aviones.

Alemania es potencia europea de la industria automovilística, desde finales del siglo pasado. La firma automotriz alemana de más prestigio es, sin duda Mercedes Benz;

como tal, la empresa se constituye en la década de los veinte, fruto de la unión de la Daimler y la Benz. Como dato curioso el nombre Mercedes obedece a que un cliente de la firma Daimler, llamado Emile Jellinek, los rebautiza para poder introducir los coches en Francia, ya que Mercedes era el nombre de su hija.

Esta firma produjo y lo sigue haciendo, los autobuses muy apreciados en todo el mundo. Las más importantes líneas europeas y las agencias de turismo forman sus flotas con ellos.

Auténtico prodigio de la industria Alemana es el famoso Volkswagen, con su título de "coche del pueblo", era además de un buen carro, una gran idea político-económica. El propio Hitler puso en 1938 la piedra inaugural de la fábrica en Wolfsburg.

Aunque la marca Porsche no aparece hasta después de la segunda guerra, el nombre es uno de los más antiguos y notables en la historia del automovilismo. Desde principios del siglo, el ingeniero Ferdinand Porsche se fue dando a conocer como uno de los más brillantes diseñadores de automóviles. La compañía se ha mantenido fundamentalmente a las regalias que dejan las siempre crecientes ventas del Volkswagen.

Los orígenes de la Bayerische Motoren Werk Ag (BMW) hay que buscarlos en la fusión de varias sociedades fabriles. Las firmas Rapp Motorenwerk y Otto, ambas de Munich, se unieron en 1929 a la fábrica de automóviles Eisenach Ag., constituyendo así la BMW.

Desarrollos posteriores a la Segunda Guerra Mundial

Concluida la Segunda Guerra Mundial dan inicio dos procesos de gran importancia en la industria automotriz. En primer lugar, la expansión universal del vehículo automotor, que en apenas 20 años de 1950 a 1970, triplicó su producción, y un amplio porcentaje de automóviles se produjo fuera de los Estados Unidos. En segundo lugar, habrá en los años de posguerra una tendencia definida a la fusión de las pequeñas industrias, constituyendo los enormes monopolios corporativos con el fin de lograr la sobrevivencia.

En Europa Occidental y Japón, la producción automotriz fue un indicador y a la vez una causa de la revitalización económica operada en los países devastados por la guerra. En 1946 se reinicia la fabricación de automóviles elegantes, bajo la influencia de los diseñadores italianos cuyos servicios contrataron Francia, Inglaterra y Estados Unidos.

La industria automovilística estadounidense no sufrió daño alguno en sus instalaciones domésticas, por el contrario, experimentó un notable crecimiento debido a las facilidades otorgadas por el gobierno para la manufactura de armamento en dichas plantas.

La exportación masiva de vehículos a todo el mundo convirtió a Europa y Japón en grandes productores de automóviles; influyendo significativamente el mercado estadounidense y dando origen a una nueva generación de coches en verdad diminutos. La industria inglesa, por ejemplo en los años cincuentas exportó más de la mitad de su producción, estimulada fiscalmente por un gobierno muy distinto de aquel que se esfrentaron los pioneros del automovilismo en el Reino Unido.

Ocurrieron innovaciones tecnológicas en la industria automovilística , en 1950 se presentó por primera vez un auto propulsado por una turbina de gas, mayor comodidad y economía, se aumentaba la potencia, los cinturones de seguridad, los volantes semielásticos y los tableros de material blando.

La crisis energética de 1973 provocó un serio retroceso en la producción mundial de 1974, año en que por primera vez en décadas las perspectivas eran sombrías, en 1975 la situación ya no era tan grave, el sector automovilístico estaba en franca recuperación.

Durante los últimos años de la década de los cincuenta, empezó a perfilarse en el horizonte europeo y estadounidense un fuerte competidor; el Japón. El último de los grandes despegues de la industria nipona es el del sector autotransporte. La particularidad de este nuevo avance es que se realiza en una industria que pertenece a la “primera revolución industrial” y a la primera mitad del siglo XX.

En 1959, Japón comienza a infiltrarse en Europa y América. Nueve años más tarde inundaba los mercados internacionales con coches de pequeña cilindrada, y de no ser por las altas tasas aduaneras, hubieran aparecido a precios bajísimos y sin competencia.

En 1967, Japón supera a Alemania y se convierte en el segundo productor mundial de automóviles. En su mercado internacional dos grandes del Japón: Toyota y Nissan.

2.2 Auto- Transporte en México

“Las comunicaciones del porfiriato en México”¹⁸

El vehículo que solucionó el transporte masivo de mercancías a larga distancia no fue la tradicional carreta, tirada por caballos y circulando por caminos de tierra o piedra; menos lo fue la acémila sobre cuyo lomo se podían cargar unas cuantas decenas de arrobas o kilos; sino que fue la locomotora a la cual se le podían enganchar muchísimos carros, vagones y plataformas, cada una soportando el peso de varias toneladas.

La producción y el transporte masivo a larga distancia de mercancías sólo fue posible por el ferrocarril y la aparición y desarrollo de éste medio de transporte no tuvo otro sentido histórico más que el de romper los moldes y magnitudes productivas de las comunidades económicas.

En estas condiciones no es de extrañar que los recursos asignados a la construcción de caminos carreteros haya perdido importancia relativa e incluso en algunos periodos haya bajado en términos absolutos, a favor de la construcción de caminos de hierro.

Con el ferrocarril no solo en México sino en todo el mundo, el mantenimiento y crecimiento de los caminos carreteros no fueron tan importantes. Durante el porfiriato, el eje del desarrollo de las comunicaciones y transportes fue el crecimiento y consolidación de la red ferrocarrilera y alrededor de ésta crecieron las otras formas de transporte.

¹⁸ Roberto García Benavides, “Hitos de las Comunicaciones y los Transportes en el Historia de México“(Hasta 1911), pag 276-285

Evidentemente el traslado de millones de toneladas hasta la estación local del ferrocarril tenía que transitar por caminos y utilizar un medio de transporte. Esta fue la razón fundamental por la que, lejos de desaparecer las carreteras, carretones, acémilas y, en general los medios de transporte tradicionales previos al desarrollo de los ferrocarriles, estos medios crecieron considerablemente. Ciertamente, la evidencia no está apoyada por cifras estadísticas en términos del número de carretas, bestias de carga y de tiro y de volúmenes arrastrados por estos medios de transporte, pero se puede deducir un estimador de la tasa de crecimiento de éstos, a partir de su contribución a la carga de los ferrocarriles, cuya tasa de crecimiento anual, durante del porfiriato fue del 15.3 por ciento, esto es, asumiendo que la participación tributaria de las carretas y animales en la carga de los ferrocarriles se haya mantenido constante durante el porfiriato y tuvieron que haber crecido un 15.3 por ciento cada año.

No obstante el problema de las comunicaciones terrestres no quedó resuelto por las administraciones porfirianas. En rigor, el porfiriato, pese a los volúmenes de producto transportados localmente por sus caminos terrestres, dejó que los caminos transversales y longitudinales que atravesaban el territorio nacional, que con tanto esfuerzo las anteriores administraciones liberales de Benito Juárez y Lerdo de Tejada habían construido, se deterioran. Ni siquiera la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891, entre cuyas funciones estaban la de conservar, reparar y construir caminos, rescató el celo por el cuidado y desarrollo de los caminos terrestres.

En descaro de este descuido, es necesario señalar que la visión del problema de los caminos terrestres, dado el tremendo desarrollo de la red ferrocarrilera durante el porfiriato tenían un carácter estrictamente local: el crecimiento de los caminos terrestres estaba subordinado al crecimiento de las vías férreas; la médula del problema de los transportes no consistía en crecer los caminos terrestres, sino multiplicar las vías férreas. Manuel González fue quien asignó casi un millón y medio de pesos, tres veces más que el promedio de las administraciones de Díaz.

La primera y la última administración inconclusa de Díaz, se distinguieron por ser los periodos de mayor gasto que este presidente ejerció en caminos terrestres.

Tabla No. 1

**Gasto en transporte Terrestre no ferroviarios,
por periodo administrativo, de 1877 a 1911
(pesos corrientes)**

Periodo	Corriente	Inversión	Total
1877 - 1880	17 499	965 888	983 387
1881 - 1884	19 611	1 420 453	1 440 064
1885 - 1888	21 886	471 015	492 901
1889 - 1892	25 465	524 345	549 810
1893 - 1896	32 940	443 124	476 064
1897 - 1900	24 596	542 311	566 907
1901 - 1904	- -	216 633	216 633
1905 - 1910	- -	969 543	969 543
1911	- -	325 304	325 304

Fuente: Estadísticas económicas del porfiriato, Colegio de México

Tabla No. 2

**Gasto promedio anual de transporte terrestre no ferroviarios,
Por periodo administrativo, de 1877 a 1911
(Pesos corrientes)**

Periodo	Corriente	Inversión	Total
1877 - 1880	5 833	321 963	327 796
1881 - 1884	4 903	355 133	360 016
1885 - 1888	5 471	117 754	123 225
1889 - 1892	6 366	131 086	137 452
1893 - 1896	8 235	110 781	119 016
1897 - 1900	6 149	135 578	141 727
1901 - 1904	- -	54 158	54 158
1905 - 1910	- -	161 591	161 591
1911	- -	325 304	325 304

Fuente: Estadísticas económicas del porfiriato, Colegio de México

Nuestro país, en 1907 un grupo de ricos “sportmen” se habían dirigido al gobierno, ofreciendo ayuda económica y servicio gratuito con el fin de atender las carreteras principales que salían de la capital. Como resultado de estas gestiones se formó la junta Directiva de Caminos Carreteros, subvencionada con 72 mil pesos anuales, que funcionó hasta 1911, año en que fue suplida por la Inspección de Caminos Carreteras y Puentes, dependiendo de Comunicaciones y Obras Públicas. En esta primera fecha, la junta propuso a la Secretaría hacer la carretera México-Puebla por un nuevo derrotero, distinto al que prevalecía desde tiempo de los españoles.

El ingeniero Carlos Falcón , inspector de Caminos obtuvo en 1911 la aprobación del gobierno para realizar la obra, y algunos particulares colaboran con la obra pagando la carretera que ellos mismos habían edificado entre Jiquiapan y Rio Frio , y esta vía pronto le seguiría una prolongación con rumbo a Veracruz. La afición por el automovilismo se consideraba una actitud progresista en 1911.

El gobernador del Distrito Federal proveía, a cada una de las ocho Demarcaciones de policía, con un poderoso automóvil. Cada vehículo constaba de asientos para 15 personas marca Fiat, y tanto el motor como el tanque de gasolina estaban protegidos por cubiertas a pruebas de balas. Eran los primeros autos blindados en nuestro país.

En ese mismo año los autos blindados participarían también en la batalla de Torreón, enviados desde la capital.

Al mismo tiempo, la nueva Inspección de Caminos, Carreteras y Puentes; hacía un llamado a “Todos los que se interesan por el porvenir de la Patria, de todos los que comprenden que una de las primeras dificultades del hombre es la locomoción”, para que contribuyeran en la tarea de crear una red de carreteras apta para el vehículo automotor.

Finalmente, la Waters Pierce Oil Company establecía, en la esquina de Paseo de la Reforma y la primera calle de Milán, la primera gasolinera de México.

En 1913 Madero es derrocado por Victoriano Huerta, quien además del mando, también toma de Madero su precioso carro. La ciudad de México no resultaba segura en aquellos turbulentos días como para recorrerla a caballo; Félix Díaz y Victoriano Huerta, tan amantes de la elegancia del buen jinete, acudían en automóvil a la Embajada Americana.

El automóvil volvía a ofrecerse como alternativa de transporte y carga. En 1914 en México se registraban 4 mil autos.

Pese a su rudimentaria apariencia y a un servicio que no era del todo afortunado, las camionetas resultaron de gran utilidad, y ya no desaparecerían de la escena nacional: en 1921 se crea la Federación de Camioneros de México, que dio nacimiento cabal a un sistema de transporte.

En 1917, Hace su aparición los primeros autobuses urbanos gracias a la huelga de tranvías y transporte ferroviario.

En 1921 el automotor alcanza su consagración definitiva como transporte de pasajeros. En la ciudad se estrena un enorme vehículo con capacidad para 135 personas.

En 1922 se crea el cuerpo de motociclistas del departamento de tráfico, y en el campo ya existían los tractores para fomentar la productividad del campo.

Durante 1930 se crea la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana, con objeto de “coordinar las acciones de las empresas que participan en los diferentes modos de transporte, contribuir a eliminar los problemas de competencia estéril y ruinosos; constituirse en un poderoso órgano de iniciativa cerca del gobierno para la elaboración de una Ley General de Transportes y de todos los reglamentos y disposiciones relacionados con esta industria, garantizando las inversiones realizadas.

“En 1931 ocurre un hecho de relevancia, pues se renueva el Reglamento de Tráfico, vigente desde 1918, con una modificación: habrá de llamarse Tránsito, para ello era indispensable informar al ciudadano de sus obligaciones y sus derechos.”¹⁹

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, mediante una disposición comprendida en la Ley Sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, establece la creación de una placa general para todo automóvil que circule en territorio nacional.

“El día 18 de mayo de 1937 se crea la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, para representar los intereses de las empresas auto-transportistas y ser órgano de colaboración de Estado en la materia, entre otros propósitos. También en ese año, la Cooperativa de transportes México-Laredo inició su servicio de carga.”²⁰

En 1942 comienza a funcionar el moderno sistema de señales de tránsito en los caminos federales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En 1949, se crearía la Asociación Mexicana de Caminos, cuya finalidad sería impulsar la construcción de vías para mejorar la comunicación e incorporar regiones geográficas aún inaccesibles con el resto del país.

Durante 1952 la suma de unidades registradas en cada estado de la República daba un total de 236 mil 975 automóviles, 154 mil 413 camiones de carga y 19 mil 590 camiones de pasajeros. Los camiones de carga, movilizaban un 38 por ciento de la producción nacional, por los 21 mil 674 kilómetros de carreteras transitables en la temporada de secas.

Algunos estudios revelaban que un alto porcentaje de esos camiones necesitaban renovarse; se calculaba que sería necesaria una inversión de 400 millones de pesos para

¹⁹ Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México, pag 96

²⁰ Op. Cit. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México, pag 100

lograrlo. La situación, pues, exigía la creación de una institución de crédito para el sector de carga, así nacería el Banco Nacional del Transporte.

Se señalan dos problemas fundamentales que ocupaban al sector a finales de los cincuentas: La libre circulación de vehículos de pasajeros y carga, y el proyecto de integración en la industria automotriz. “En los primeros meses de 1962, el ingeniero Walter C. Buchanan, secretario de Comunicaciones y Transportes, establecía que los operadores de auto-transportes que recorrieran las carreteras federales habían de tener en lo sucesivo, la licencia única federal con la que dicho tránsito sería efectivo. Los requisitos para obtenerla, señalaban el funcionario, era gozar de buena salud, haber cursado la secundaria, contar con amplios conocimientos de mecánica y, desde luego, saber manejar con destreza el vehículo que se confiaría a los aspirantes.”²¹

A finales de la Segunda Guerra Mundial no existía la elaboración de un reglamento que contemplara al sector de carga. Los transportistas sin permiso habían recurrido al amparo pero, lamentablemente, varios notarios, aprovecharon la situación y comenzaron a crear un verdadero mercado de suspensiones tan ilícito como contraproducente. Pero el número de poseedores de camiones de carga era elevado, lo que desde luego, propiciaba la competencia y una consecuente reducción de tarifas que mucho dañaba al gremio.

En todo caso, el sucesor de Díaz Ordaz, tenía pleno conocimiento de los problemas que aquejaban a los camioneros de carga, y había prometido a estos una pronta solución. Por su parte, el mismo gremio sufría una reestructuración tan necesaria como urgente.

“Luis Echeverría Álvarez tomó posesión en 1970, e inmediatamente procedió a poner en marcha un plan para la regularización del gremio camionero a la vez que comenzaba a estructurar la moralización del cuerpo de la Policía Federal de Caminos, hechos que, para funcionar, habían de ir bien aparejados. También para los mismos efectos, el 16 de enero de 1971, se crea, en sustitución de la Dirección General de Tránsito Federal, la Dirección General del Auto-transporte Federal. Pocos meses después el secretario de Comunicaciones y Transportes, Eugenio Méndez ordenó que se levantara un inventario

²¹ Op. Cit. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México, pag 116

Nacional de Auto-transporte de Carga, llevado a cabo en los últimos meses del citado año con el fin de conocer el número de transportistas “no autorizados” como se nombraba a los ilegales, la diversidad de los productos que se transportaban por toda la República, el tonelaje de carga en movimiento y las características de los vehículos que se empleaban. El inventario reveló que, de 84 mil unidades con capacidad de carga mayor de tres toneladas, sólo 8 mil se encontraban circulando con permiso o concesión, a pesar de que la Dirección General de Auto-transporte Federal había autorizado 14 mil 350 para distintos servicios públicos federales de carga. Había 197 mil unidades de tonelaje menor.”²²

Los transportadores de carga se dividían en los siguientes servicio:

- ❖ Servicio Público regular de carga General
- ❖ Servicio Público de carga exclusivo de frutas legumbres y animales
- ❖ Servicio Público de carga exclusivo de productos del campo no elaborados y animales
- ❖ Servicio Público especializado de carga
 1. Carros Tanque
 2. Vehículos blindados
 3. Carros refrigerados especiales para transportar productos perecederos
 4. Vehículos acondicionados para el transporte exclusivo de líquidos embotellados
 5. Vehículos tipo caja para el transporte de muebles y efectos en uso.
 6. Vehículo tipo volteo
 7. Vehículos acondicionados para el transporte de maquinaria pesada.
 8. Transporte de explosivos
 9. Transporte de negro de humo
 10. Transporte de vehículos
 11. Servicio de grúas
- ❖ Servicio particular de Transporte de Carga.

²² Op. Cit. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México, pag 116

“Los camioneros ofrecieron, el 30 de octubre de 1972, un desayuno al presidente Echeverría con el fin de apoyar su esfuerzo y darle su apoyo incondicional, ya que los cuerpos policíacos municipales y del Distrito Federal seguían considerando a los camioneros una fuente de ingresos ilícitos.”²³

La Alianza de Camioneros de la República contaba ya con más de 20 delegaciones en territorio nacional en 1974.

Electo en 1982, el presidente De la Madrid echó a andar el proyecto para revitalizar la economía de México. El sistema Integral de transportes desempeña un papel preponderante para apoyar al Plan Nacional de Desarrollo social y económico del país.

En la producción de camiones de carga participan, además empresas productoras de automóviles, como: Diesel Nacional, S.A., y Fábrica de Auto-transportes Mexicana; un total de ocho empresas en 1985. Al frente se encuentra la General Motors de México, y la Ford.

En 1985 se produjo un total de 3 mil 740 tractocamiones en la República Mexicana, entre cinco firmas fabricantes. El 73.3% de estas unidades fue producido por dos empresas: Diesel Nacional y Kenworth Mexicana con mil 610 129 unidades respectivamente.

La industria automotriz mexicana exporta volúmenes significativos de vehículos y autopartes a varios países del mundo.

El auto-transporte es un segmento con una urgente necesidad de renovación del parque vehicular. Tan sólo para el transporte de carga, se estima que el 50% de tracto camiones tienen 15 años de antigüedad. En Estados Unidos el financiamiento tiene un costo de 9%, en México fluctúa en 16%.

²³ Op. Cit. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México, pag 118

“En el 2001, se vendieron 30,325 vehículos pesados en México, de los cuales 50% fue a través de financiamiento.”

Fuente: Revista Transportes y Turismo No. 1088 Marzo de 2002, pag 18

Han pasado ocho años desde que entró en vigor el Tratado del Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). En él se establecía que la apertura en materia de auto-transporte se daría en un periodo de 10 años, lapso en el que poco a poco, México y Estados Unidos abrirían sus fronteras. Sin embargo, antes de cumplirse los plazos ambas partes renunciaron a una apertura real.

Es cierto, el intercambio comercial entre los dos países se incrementó de manera importante esos años. Ninguna de las dos partes permitió la incursión de camiones de sus socios comerciales. Esto dio inicio a un nuevo negocio: los camiones estadounidenses y mexicanos transportaban las mercancías hasta la frontera de sus respectivos países, donde entregaban la mercancía.

A los estadounidenses no les interesa entrar a territorio mexicano, su negocio gira en arrastrar el remolque hasta la frontera y dejar que un camión mexicano se encargue de entregarlo a su destino.

A los mexicanos no les interesa su territorio debido a la diferencia de requisitos para transitar y medidas de seguridad diferentes.

Las diferentes asociaciones y cámaras tienen opiniones encontradas. Algunos apuestan todo a la apertura de fronteras, donde los camiones de Estados Unidos y México tengan acceso a nuevos mercados. Otros sin embargo, exponen que el ingreso de camiones no se dará y las cosas continuarán como hasta ahora.

“Manuel Gómez García, Presidente de la Cámara Nacional del Auto-transporte de Carga, ha afirmado que los empresarios del sector mexicano, no están preparados para una apertura frente a sus similares estadounidenses.”²⁴

Sin embargo algunos integrantes de la Canacar no comparten esta opinión, consideran al TLCAN como parte de una globalización en la que México deberá contar con un auto-transporte fuerte y eficaz.

²⁴ Revista Transportes y Turismo No. 1090 Mayo 2002, pag 38

Elías Dip Ramé, Presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram), comparte la opinión con la Canacar y asumió que en caso de la apertura de fronteras este sector desaparecería.

Dentro de este tema también la Asociación Mexicana de Transportistas afirmó que la apertura del TLCAN en materia de auto-transporte se debe dar conforme estaba marcado en el documento inicial. La apertura de fronteras para el auto-transporte, significa nuevas oportunidades para la industria del transporte y para el comercio exterior de México.

La Asociación de Transporte Privado A.C. (ANTP), dijo que la apertura tarde o temprano se dará, porque es un paso obligado para la competitividad del transporte mexicano y que entre las principales desventajas del auto-transporte mexicano frente al estadounidense, se encuentra el tamaño de la flota vehicular competitiva. En México la edad promedio de los tractocamiones es de casi 14 años, mientras que en Estados Unidos no supera los cuatro.

Tabla No. 3

Estadísticas económicas

Características seleccionadas de la infraestructura y del transporte terrestre.
1990-2001

Concepto	1990	2000	2001
Red carretera (km)	239 235	333 912	340 457
Troncal federal	47 504	48 464	48 404
Alimentadora estatal	61 108	64 706	65 553
Caminos rurales	97 503	160 185	161 764
Brechas mejoradas	33 120	60 557	64 736
Carreteras pavimentadas (Por ciento)	35.1	32.5	32.6
Autotransporte federal de pasaje y turismo			
Empresas	718	9 141	2 565
Personas morales	718	2 409	2 565
Personas físicas	ND	6 732	ND
Unidades	36 593	56 882 E/	60 788
Pasajeros transportados (Millones)	1 967	2 660 E/	2 713
Autotransporte federal de carga a/			
Empresas	3 482	83 103	8 118
Personas morales	3 482	7 880	8 118
Personas físicas	ND	75 223	ND
Unidades	222 983	372 263 E/	388 320
Carga transportada (Miles de t)	314 675	413 193 E/	409 210
Transporte ferroviario			
Longitud de vías férreas (km) b/	26 361	26 656	26 656
Pasajeros transportados (Miles)	17 149	334	242
Carga transportada (Miles de t)	50 960	77 164	74 002
Toneladas-kilómetro (Millones)	36 417	48 333	47 336
ND No Disponible, E/ Estimado, A/ comprende carga general y especializada, B/ Además de la vía principal incluye la secundaria y la particular Fuente: SCT Dirección General de Planeación y Auto-transporte federal			



2.3 Secretaría de Comunicaciones y Transportes

“Reseña Histórica”²⁵

Poco después de consumada la Independencia, en la época de la Soberana Junta Provisional Gubernativa y por Decreto del 8 de noviembre de 1821, la Regencia acordó la creación de cuatro Ministerios o Secretarías, una de ellas, la de Relaciones Exteriores, que tenía a su cargo las obras públicas tales como caminos, calzadas y puentes.

Más tarde, la Constitución de 1824 disponía que para el despacho de los negocios del Estado el Congreso Central había de establecer por medio de una ley, el número de Secretarios que resultara conveniente, se ratificó la misma distribución de Secretarías, así como su competencia.

Tres decenios después en la Constitución del 5 de febrero de 1857, se establecía que la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria y Comercio, tomaba a su cargo la realización de las obras públicas.

En el interinato de Don Benito Juárez en 1861 y hasta el final del periodo de la Reforma, se mantuvieron para la Secretaría de Fomento el despacho de los mismos asuntos y se le agregaron otros:

En 1865, durante el efímero Imperio de Maximiliano en el Estatuto provisional aparece el Departamento Ministerial de Fomento como el encargado de la geografía y estadística, los caminos de fierro, navegación, correos y telégrafo, entre otros. Se establecía, asimismo, la Dirección de Puentes y Calzadas como responsable de la construcción de carreteras, calzadas, puentes, calles y acueductos.

²⁵ SCT, “Manual de Calidad”, Enero 2003, pag. 5 y 6

Posteriormente, durante el Porfiriato en 1891 se creó por primera vez la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas –SCOP-, a la cual además de las carreteras, calzadas y ferrocarriles, correspondía la atención de los correos, telégrafos, teléfonos y vías marítimas.

En el corto periodo gubernamental de Don Francisco I. Madero, la responsabilidad de las obras públicas pasó a depender de la Secretaría de Gobernación; en la época del usurpador Victoriano Huerta volvió a recaer en la SCOP.

La Constitución de 1917 ratificó nuevamente a esa Secretaría con las mismas funciones, las que continuarían hasta 1958.

En esta fecha se creó la Secretaría de Obras Públicas, separándola de la de Comunicaciones y Transportes, al quedar bajo la competencia de aquélla la construcción de las vías terrestres y aeropuertos del País.

En 1976 se decretó la creación de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas –SAHOP-, a cuyo cargo quedó entre otras actividades, la construcción de las obras públicas que no estuvieran encomendadas expresamente a otras dependencias, correspondiéndole específicamente la construcción y conservación de los caminos y puentes federales, y los realizados, en cooperación con los gobiernos de los estados; la organización y control de las mejoras en los puertos y fronteras, así como la construcción de aeropuertos federales.

Mientras tanto, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT, se le encomendó el desarrollo del auto transporte; la construcción y conservación de la red ferroviaria nacional; el fortalecimiento de la operación del sistema portuario, el desarrollo de la marina mercante a través de la ampliación y conservación de su infraestructura y equipamiento; por último, en relación con el desarrollo de la actividad aeronáutica, la coordinación de actividades que le permitiera al país contar con una mejor utilización de la red.

A partir del decreto que reformó y adicionó el 29 de diciembre de 1982 a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la SCT además de las funciones que tenía encomendadas, concentró las relativas al desarrollo de la infraestructura para el transporte que anteriormente estaban a cargo de la SAHOP.

La constante preocupación de los gobiernos por integrar el territorio nacional por tierra, mar y aire, ha fructificado en lo que hoy conforman una extensa red de carreteras, ferrocarriles, rutas aéreas y marítimas, desarrollándose al parejo de los modernos medios de transporte.

El Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 establece la importancia de superar las desigualdades entre las regiones mediante un sistema de planeación para el desarrollo de éstas y un nuevo marco de relaciones intergubernamentales. Para ello, identifica cinco mesorregiones:

- ❖ Sur Sureste: Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán.
- ❖ Centro Occidente: Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, San Luis Potosí y Zacatecas.
- ❖ Centro País: Hidalgo, Distrito Federal, México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala.
- ❖ Noreste: Coahuila, Durango, Nuevo León y Tamaulipas.
- ❖ Noroeste: Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Durango, Sinaloa y Sonora.

El enfoque regional de Sector Comunicaciones y Transportes responde a las siguientes orientaciones generales:

- Aprovechar las oportunidades y la vocación de cada una de las regiones, para que su desarrollo concilie la eficiencia económica y la integración social.
- Activar y desarrollar las fortalezas y perfiles socioeconómicos en cada región con pleno respeto a la cultura de los pueblos indígenas.

- Sentar las bases para reducir la desigualdad entre las regiones y abatir la marginalidad y el rezago, mediante la penetración de infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes.
- Instrumentar, en el ámbito de competencia del sector, mecanismos que promuevan el desarrollo sustentable.
- Promover, a partir de las orientaciones nacionales, una planeación prospectiva de las comunicaciones y los transportes vinculada al ordenamiento territorial y las aspiraciones locales y regionales.
- Avanzar en el federalismo mediante la descentralización de funciones hacia los gobiernos estatales y municipales.

Propósito de la Normativa SCT:

Que el sector transporte cuente con una normativa técnica permanentemente actualizada, que incluya los últimos avances tecnológicos y jurídicos que se desarrollen en el país y en el extranjero, proponiendo los criterios, métodos y procedimientos para la correcta ejecución de los trabajos que se realizan en materia de infraestructura para el transporte, con seguridad, calidad, economía y eficiencia, en las áreas de:

Objetivos:

1. La uniformidad de estilo y calidad en las obras públicas y en los servicios relacionados con ellas, que realiza la Secretaría para la infraestructura del transporte, estableciendo los criterios y procedimientos para la planeación, licitación, adjudicación, contratación, ejecución, supervisión y, en su caso, operación y mitigación del impacto ambiental.
2. Establecer los criterios y procedimientos para la concesión de la infraestructura para el transporte.
3. Normar las relaciones de la Secretaría con las personas físicas y/o morales que contraten la ejecución de obras públicas y los servicios relacionados con ellas, o a las que se les otorguen concesiones de infraestructura para el transporte.

4. Orientar la selección y aplicación de los criterios, métodos y procedimientos más convenientes para la realización de los estudios y proyectos; para la ejecución, supervisión, aseguramiento de calidad, operación y mitigación del impacto ambiental de la infraestructura durante su construcción, conservación, reconstrucción y modernización.

Normas:

Las Normas proponen valores específicos para diseño; las características y calidad, de los materiales y de los equipos de instalación permanente, así como las tolerancias en los acabados; los métodos generales de ejecución, medición y base de pago de los diversos conceptos de obra y, en general, todos aquellos aspectos que se puedan convertir en especificaciones al incluirse en el proyecto o en los términos de referencia para la ejecución de las obras públicas y de los servicios relacionados con la infraestructura del transporte.

Manuales:

Los Manuales contienen el compendio de los métodos y procedimientos para la realización de todas las actividades relacionadas con la infraestructura del transporte.

Prácticas Recomendables:

Las Prácticas Recomendables proponen y explican el establecimiento de criterios y la aplicabilidad de teorías a casos específicos, de manera que el usuario tenga elementos para seleccionar los métodos o procedimientos de entre los contenidos en los Manuales.

Utilización:

Los fascículos correspondientes a las Normas, Manuales y Prácticas Recomendables de los diferentes Libros, Temas, Partes, Títulos y Capítulos de la Normativa SCT, se publican y difunden en la medida en que se elaboran o actualizan. En el momento de su publicación derogan, en lo que corresponda, a los publicados anteriormente.

Los criterios, métodos y procedimientos contenidos en la Normativa SCT son una guía para efectuar la planeación, licitación, adjudicación, contratación, ejecución, supervisión y, en su caso, operación y mitigación del impacto ambiental de las obras públicas y servicios relacionados con ellas, así como para la concesión de la infraestructura, de manera que, si el Ingeniero considera que dichos criterios, métodos y procedimientos no son aplicables para la realización de un trabajo específico, puede proponer otros que no estén contenidos en la Normativa SCT, siempre y cuando estén debidamente sustentados, no contravengan las leyes federales aplicables y sean aprobados por las Autoridades competentes.

En la elaboración de sus proyectos y/o términos de referencia, el Ingeniero puede invocar las Normas contenidas en la Normativa SCT que considere aplicables, haciendo referencia a las designaciones correspondientes. Las Normas invocadas de esta manera, mediante la firma del Ingeniero y con la aprobación de las Autoridades competentes de la Secretaría, se convertirán en especificaciones, las que deben ser cumplidas obligatoriamente por el ejecutor de los trabajos.

Las Autoridades de la Secretaría, en el ámbito de su competencia, mediante la instrucción correspondiente, pueden establecer como obligatoria la utilización de aquellos criterios, métodos y procedimientos de la Normativa SCT, que consideren necesarios.

Con el propósito de perfeccionar permanentemente la Normativa SCT, es necesario que los comentarios, observaciones y propuestas de modificación, se hagan llegar a la Comisión de Normas, Especificaciones y Precios Unitarios de la Secretaría, a través de la Dirección General de Servicios Técnicos o de la Coordinación de Normas del Instituto Mexicano del Transporte, a fin de que sean analizados, valorados y, en su caso, considerados en las nuevas versiones que se realicen.

Responsabilidades:

En la planeación, ejecución y supervisión de las obras públicas y de los servicios relacionados con ellas, que realice la Secretaría, las especificaciones son responsabilidad del Ingeniero y de las Autoridades competentes que las aprueben.

Aquellas Normas, que se conviertan en especificaciones al ser invocadas y validadas mediante las firmas del Ingeniero y de las Autoridades competentes de la Secretaría, en un proyecto o en unos términos de referencia determinados, deben ser atendidas obligatoriamente por todos los involucrados en la ejecución, supervisión y control de la obra pública correspondiente o del servicio relacionado con la misma, quienes son los responsables de su cumplimiento.

En el caso que se demuestre mediante estudios apropiados, que una o algunas especificaciones de las establecidas en un proyecto, no sean procedentes para la ejecución de la obra, el Ingeniero o la persona física o moral que elaboró el proyecto, debe hacer los ajustes pertinentes de acuerdo con los requerimientos reales. Dichos ajustes deben ser aprobados por las Autoridades competentes de la Secretaría.

Si una obra o servicio relacionado con ella se ejecuta por una persona física o moral, contratada para tal propósito por la Secretaría, dicha persona física o moral está obligada a cumplir el proyecto o los términos de referencia correspondientes y sus especificaciones. Asimismo, es la única responsable de todo lo que se requiera para la correcta ejecución del trabajo y, en su caso, de establecer los procedimientos constructivos más eficientes y seguros para lograr los objetivos establecidos, así como de instalar el control de calidad de sus actividades.

2.4 Normas del Transporte de Carga

Del Peso y Dimensiones de los Vehículos el objetivo es verificar el peso y las dimensiones de los vehículos de auto-transporte que circulan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, a fin de reducir el índice de accidentes viales, así como el deterioro acelerado de la infraestructura carretera. Y va dirigido a los auto-transportistas del servicio público federal y privado que se dediquen al movimiento de carga que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, y este operativo se inició el

12 de julio de 1995 y de manera continua las 24 horas y concluirá hasta que se cuente con los centros de pesos y dimensiones.

Los aspectos a verificar es el peso bruto vehicular de las unidades (incluye tara del vehículo y su carga), así como sus dimensiones en cuanto a su alto ancho y largo, considerando la mercancía.

El inspector de vías generales de comunicación y/o Policía Federal de Caminos acreditados para la verificación del peso y dimensiones deberá solicitar:

1. El comprobante (ticket) del peso vehicular (tara), y
2. “ La Carta Porte “, que indica el peso de la carga útil que transporta la unidad de servicio federal, o el declarado en la factura o remisión con el sello del registro ante Hacienda tratándose de transporte privado.

Tabla No. 4

Peso Vehicular que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción Federal:

Tipo de Vehículo	Peso Vehicular Tara en Toneladas
C-2	3.8
C-3	8.6
T3-S2	15.0
T3-S3	17.0
T3-S2-R4	25.0

Fuente: SCT, Dirección General de Auto-transporte Federal, “ Procedimientos del operativo para verificación del peso y Dimensiones”, pag 3

C = Carro por Entero

T3- S2 – R4 = Full Traillers de 9 ejes

El ancho y la altura permitidos para todos son:

Ancho del vehículo = 2.60 m

Altura del vehículo = 4.25 m

Artículo 5º. Los pesos y dimensiones máximos de los vehículos según el tipo de camino por el que transiten y la presión de inflado de las llantas, se ajustará a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Artículo 6º. La clasificación de los caminos y puentes para los efectos de este Reglamento se sujetará a lo establecido en el Apéndice del mismo, se permitirá la circulación de los vehículos provenientes de un camino de mayor clasificación con las especificaciones correspondientes a éste, en uno de menor clasificación en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 Km. Los Tractocamiones y Camiones que requieran transitar de una carretera a otra de tipo "A" "B" o "C" en una longitud mayor de 50 Km y hasta 150 Km, deben contar en la parte superior con luces blancas de destello y los semiremolques y remolques con cintas reflejantes y luces blancas, que demarquen los costados y gálibos del vehículo conforme a la Norma correspondiente.

Los vehículos extralargos sólo podrán circular en carreteras tipo "ET". En caso de que requieran circular en carreteras o caminos de menor clasificación, no podrán hacerlo por más de 30 km.

Las industrias cuyas instalaciones se encuentren ubicadas a una distancia de la red troncal superior a los 150 km, deben solicitar autorización de la Secretaría para que su carga pueda ser trasladada en caminos de menor clasificación por una longitud mayor a ésta. La Secretaría establecerá las condiciones para otorgar dicha autorización.

La Secretaría podrá modificar, reducir o ampliar la clasificación de los caminos y puentes de jurisdicción federal, que contempla el Apéndice de este Reglamento, cuando así se requiera tomando en cuenta, las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del país, previo aviso publicado en el Diario Oficial de la Federación.

2.5 Características del Tracto-camión Blindado

Marca Daimler Chrysler
Freightliner FLD 120 58K Cummins FA Equipado 2003

Modelo 2003

Blindaje Nivel 5

Peso del Tractocamión Blindado 7,959 Kg

Longitud del tractocamión con semiremolque

Marca: Freightliner

Longitud total de defensa a defensa con semiremolque de

40 pies (12.20m) = 17.42

45 pies (13.71m) = 18.93

48 pies (14.63m) = 19.85

53 pies (16.16m) = 21.38

2.6 CANACAR

Anteriormente el desarrollo de la industria del auto-transporte en México se encontraba agrupada en líneas, sindicatos y uniones para eliminar de cierta manera la competencia, la cuál había sido responsable de la pérdida de utilidades y de que desaparecieran del mercado muchos auto-transportistas.

Más tarde, muchas de estas organizaciones se consolidaron para formar la Alianza de Camioneros de México, esta a su vez, pasó a formar la Cámara Nacional de Comunicaciones y Transportes, la cuál en 1989, se dividió en diferentes asociaciones, una de las cuales es la actual Cámara Nacional del Auto-transporte de Carga (CANACAR)

Canacar, desde 1989 es un órgano oficial de representación gremial, constituida como institución pública, autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, especializada en la prestación de servicios a los auto-transportistas de carga.

Misión: Defender los intereses de la industria del auto-transporte de carga, promoviendo su integración y desarrollo

Visión: Reafirmar el carácter de CANACAR como único órgano de consulta del Estado, en todo lo relacionado con el auto-transporte de carga.

Su nueva Política: Ofrecer a los Auto-transportistas una Cámara moderna incluyente, participativa y prestadora de servicios especializados.

Delegaciones:

Canacar cuenta con delegaciones que representan al Auto-transporte de Carga en toda la República Mexicana y tienen la finalidad de proporcionar los servicios que se ajusten a las necesidades del sector.

Delegaciones en la República Mexicana

ZONA NORTE	ZONA CENTRO	ZONA SUR
Baja California	Aguascalientes	Campeche
Coahuila	Colima	Chiapas
Chihuahua	Valle de México	Oaxaca
Durango	Subdel. Central de Abastos	Puebla
Nayarit	Valle de Toluca	Subdel.
		Ahuazotepec
Nuevo León	Distrito Federal	Quintana
		Roo
Sinaloa	Guanajuato	Subdel.
		Cancún
Tamaulipas	Hidalgo	Tabasco
Zacatecas	Querétaro	Yucatán
	Jalisco	Guerrero
	San Luis Potosí	Tlaxcala
	Toluca	Morelos
		Veracruz

Servicios

1. Información Oportuna
2. Asesoría Especializada
3. Gestoría y trámites
4. Capacitación
5. Compras en Común
6. Registro en el Sistema de Información Empresarial (SIEM)

Beneficios:

Se Conocerá, las diversas acciones, logros, avances en las negociaciones en forma sintetizada a través de circulares, revista Canacar Informa, e Internet.

Se recibe orientación profesional sobre los asuntos más relevantes sobre: Hacienda, comunicaciones y transportes, Ecología , seguridad, etc.

Dan seguimiento y apoyo profesional en los trámites a denuncias realizadas ante autoridades como es el caso de unidades y mercancías robadas.

Si están afiliados se evitan reemplazos y demoras en lo relacionado a los trámites y gestiones relativos a reemplacamiento, altas y bajas, infracciones, etc.

Capacitan e los tópicos de actualidad a todos los niveles, vinculados con el Auto-transporte de carga: fiscales, ecológicos, pesos y dimensiones, seguridad, etc.

En la actualidad la cuota es de \$600.00 pesos por unidad

El tema del transporte resulta interesante cada vez que uno especifica el tipo de transporte y la mercancía que se traslada, dentro de este capítulo se aprendió sobre la historia y los avances del transporte en México, así como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debido a que tiene importancia en México, porque es la encargada de los trabajos que se realizan en materia de infraestructura para el transporte, con seguridad, calidad, economía y eficiencia, así como sus normas y reglamentos en cuanto a pesos y dimensiones de los transportes, con el fin de conservar la infraestructura.

Para poder adquirir un tracto-camión es importante conocer primero el reglamento para que pueda transitar por caminos y puentes de jurisdicción federal, y posteriormente conocer los costos del mismo y las diferencias con el blindaje que se conocerán en el siguiente capítulo, el cual está relacionado con el blindaje.

Capítulo III

“ Costo del Blindaje “

Ya que se dió a conocer en los capítulos anteriores lo que es una inversión, las diferentes formas de poder adquirir un Arrendamiento o un Préstamo, dependiendo en lo que se quiere invertir, y también el conocer sobre la historia del transporte en México, así como la SCT, las normas que la regulan y los pesos y dimensiones permitidas, se enfocará el tema en el tracto-camión que se quiere adquirir y como es el blindaje para este.

El propósito de este capítulo es dar a conocer lo que es el blindaje, los tipos de blindaje que existen en el mercado y el material que se utiliza para cada uno de ellos y así conocer cual es el mejor para el tracto-camión que se va a adquirir.

Para hablar del blindaje es necesario comentar los grandes avances mediante el uso de la tecnología en los materiales para que el peso del blindaje sea menor.

Cristales antibalas, gases lacrimógenos, cortinas de humo, charcos de aceite, trampas de clavos, luces cegadoras, sofisticados sistemas de comunicación y de rastreo, etc.

Para la gente que no está familiarizada con los blindajes, estos están divididos en varios niveles, que son regidos por instituciones de armamento o gobiernos en Estados Unidos y Europa, pueden tener las mismas características o equivalencia entre cada país, pero tienen diferente número de nivel, según la Asociación Mexicana de Blindadores.

3.1 Costo de adquisición de unidades blindadas

Para no confundirse, casi siempre, los niveles son equivalentes al grosor de los cristales, combinados con la resistencia de los materiales aplicados en la zonas opacas.

Los niveles son:

- ❖ Nivel 2 (vidrios de 10-15 mm)
- ❖ Nivel 3 (vidrios de 19-24 mm)
- ❖ Nivel 4 (vidrios de 32-36 mm)
- ❖ Nivel 5 (vidrios de 38-44 mm)
- ❖ Nivel 6 (vidrios de 45-56 mm)

Fuente: Amba (Asociación Mexicana de Blindadores)

Aunque existen niveles mayores, estos son los más comerciales.

Dentro de todos los niveles, en las zonas opacas se utilizan materiales como el Kevlar, Spectra, Famostone, Acero balístico, Tawaron y Cerámica.

En México hay aproximadamente 50 blindadoras distribuidas a lo largo del país y otras en el extranjero, algunas con mejores técnicas e infraestructura que otras, pero en realidad, casi todas utilizan los mismos materiales, la mejor será la que tenga la mejor técnica de ensamble, brinde la mayor protección sin dejar espacios vulnerables en el tractocamión y dé el mejor servicio.

Los precios son altos, se pueden encontrar blindajes desde \$12,000 USD hasta los \$90,000 USD dependiendo del auto, nivel o protección seleccionado, accesorios y blindadora.

Blindaje de camiones:

El problema existente es que cuando un operador se enfrenta a un asalto existe la posibilidad de perder la vida y la mercancía, a raíz de asaltos armador en la ciudad o en carretera, y cada vez son más frecuentes y con un tipo de armas más sofisticadas.

Blindar la cabina en la zona del chofer y su compañero, reduciendo así el riesgo de que ellos salgan heridos o muertos resistiéndose al asalto.

Solamente con una protección similar a las de las camionetas de transporte de valores, los chóferes se sienten protegidos para no entregar el vehículo a los asaltantes.

Características:

Nivel de Protección:

Cualquier arma corta (.22 mm, 9 mm, .357 magnum, .38 especial, etc.), rifles AK-47, 0.30-M2, 5.56 NATO o similar.

Materiales:

Para este tipo de blindaje se utilizan cristales planos de 38 mm de espesor, con película antiesquirlas y acero dulce de 9.5 mm de espesor.

Peso del Blindaje:

Depende del tamaño de la cabina y/o las opciones de protección elegidas, van de 500 a 1,000 Kg.

Fuente: Comercializadora Frankfurt, S.A. de C.V. (ver Anexo Blindadora)

Tabla No. 5

Blindaje

Precios en USD Dólares Americanos:

Blindaje Básico (cristales y láminas del frente y ambas puertas delanteras)	\$6,500.00
Pared Trasera (100% ciego)	\$560.00
Techo	\$560.00
1 Pasadocumentos en la puerta del chofer	\$350.00
Protección en Radiador y Batería	\$560.00
Reforzar Suspensión Delantera (3.5 tons)	\$560.00
Falleba (no Blindada)	\$390.00
Camarote de trailers	Según
Protección en tanque de gasolina	Tamaño

Fuente: Abate, Autos Blindados, S.A. de C.V.

Los precios son más IVA, 80% de anticipo, saldo previa entrega, pagables en USD o M.N., según tipo de cambio en el día de pago.

Plazo de entrega es del a 2 semanas

En conclusión el costo de las unidades blindadas es el siguiente:

Costo del tractocamión \$ 1.011,920.00 M.N.

Costo del Blindaje \$ 14,400.00 Dlls

“NORMA Oficial Mexicana NOM-142-SCFI-2000, Niveles de protección de materiales para blindajes resistentes a impactos balísticos-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba (cancela a la NOM-142-SCFI-2000, publicada el 25 de octubre de 2000).”²⁶

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-
Secretaría de Economía.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, por conducto de la Dirección General de Normas, con fundamento en los artículos 34 fracciones XIII y XXX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 39 fracción V, 40 fracción I, 47

²⁶ Amba, “Asociación Mexicana de blindadores de Automotores A.C.”

fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 23 fracciones I y XV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, y

CONSIDERANDO

Que es responsabilidad del Gobierno Federal procurar las medidas que sean necesarias para garantizar que los productos que se comercialicen en territorio nacional contengan los requisitos necesarios con el fin de garantizar los aspectos de seguridad para lograr una efectiva protección del consumidor;

Que con fecha 10 de diciembre de 1999, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio aprobó la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-142-SCFI-1999, Niveles de protección de materiales blindados-Especificaciones y métodos de prueba, lo cual se realizó por orden de su presidenta en el **Diario Oficial de la Federación**, el 3 de febrero de 2000, con objeto de que los interesados presentaran sus comentarios al citado Comité Consultivo que lo propuso;

Que durante el plazo de 60 días naturales, contados a partir de la fecha de publicación de dicho Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estuvo a disposición del público en general para su consulta; y que dentro del mismo plazo, los interesados presentaron sus comentarios al proyecto de norma, los cuales fueron analizados por el citado Comité Consultivo, realizándose las modificaciones procedentes;

Que con fecha 25 de agosto de 2000 el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, aprobó por unanimidad la norma referida;

Que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que las normas oficiales mexicanas se constituyen como el instrumento idóneo para la protección de los intereses del consumidor, se expide la siguiente Norma Oficial Mexicana NOM-142-

SCFI-2000, Niveles de protección de materiales para blindajes resistentes a impactos balísticos-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.

México, D.F., a 11 de septiembre de 2000.- La Directora General de Normas, **Carmen Quintanilla Madero**.- Rúbrica.

“NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-142-SCFI-2000, NIVELES DE PROTECCION DE MATERIALES PARA BLINDAJES RESISTENTES A IMPACTOS BALISTICOS-ESPECIFICACIONES Y METODOS DE PRUEBA”²⁷

PREFACIO

En la elaboración de esta norma mexicana participaron las siguientes empresas e instituciones:

- ACERO PROTECCION, S.A. DE C.V.
- ADVANCED MATERIALS & COMPOSITIES, S.A. DE C.V.
- AMERICAN GLASS PRODUCTS, INC.
- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.
- ABATE AUTOS BLINDADOS, S.A. DE C.V.
- BANCO NACIONAL DE MEXICO, S.A.
- BLINDAJES ALEMANES, S.A. DE C.V.
- BLINDAJES AUTOMUNDO, S.A. DE C.V.
- BMW DE MEXICO, S.A. DE C.V.
- CANACAR
- CAMARA NACIONAL DE COMERCIO, CIUDAD DE MEXICO
- CITSA, S.A. DE C.V.
- CODIGO M, VEHICULOS BLINDADOS, S.A. DE C.V.

²⁷ Op. Cit Amba, Asociación Mexicana de Blindadores de Automotores A.C.

- CONFEDERACION DE CAMARAS NACIONALES DE COMERCIO
- CRISTALES PROTEKT, S.A. DE C.V.
- DAIMLERCHRYSLER DE MEXICO, S.A. DE C.V.
- DISTRIBUCIONES E IMPORTACIONES DEL PEDREGAL, S.A. DE C.V.
- FARAH CONSULTORES COMPANY
- GRUPO EMPRESARIAL DE DESARROLLO INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.
- GRUPO GOMEZ PORTUGAL, S.A. DE C.V.
- HIDROMEX, S.A. DE C.V.
- INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE
- ISRAEL GUERRERO CONSULTORES
- MANTENIMIENTO Y COMERCIALIZACION INDUSTRIAL, S.A. DE C.V.
- METRO SEGURIDAD Y NORMA, S.A. DE C.V.
- NORMALIZACION ACTIVA, S.A. DE C.V.
- O'GARA-HESS & EISENHARDT MEXICO, S.A. DE C.V.
- PEDREGAL TSE, S.A. DE C.V.
- PROCURADURIA FEDERAL DEL CONSUMIDOR
Dirección General Jurídica Consultiva
- SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL
Dirección General de Industrias
Dirección General de Normas
Dirección General de Seguimiento a Tratados Comerciales Internacionales
- SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL
Dirección General de Fábricas
Dirección General del Registro de Armas de Fuego
- SERTESA, S.A.
- SIKA INDUSTRY, S.A. DE C.V.
- SISTEMAS INTEGRALES DE PROTECCION PRIVADA, S.A. DE C.V.

- SQUARE ONE ARMORING SERVICES, INC.
- TRANSPORTES BLINDADOS TAMEME, S.A. DE C.V.
- VALORES PROTEGIDOS, S.A. DE C.V.

Actualmente existen distintas normas extranjeras destinadas a evaluar y clasificar a los productos elaborados con materiales resistentes a impactos balísticos. Desafortunadamente, cada una de esas normas evalúa y clasifica en forma distinta a dichos productos y no siempre guardan relación entre sí. Como resultado de ello, en nuestro país se carece de una normatividad aplicable, lo cual propicia que se ofrezcan al público productos similares, pero sin una clasificación uniforme confundiendo así a los consumidores. Dada esta situación, elaboran esta Norma Oficial Mexicana a fin de establecer las características de protección que deben satisfacer los materiales resistentes a impactos balísticos que se comercialicen en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Objetivo y campo de aplicación

Esta Norma Oficial Mexicana establece las especificaciones que deben cumplir los materiales que son resistentes a impactos balísticos y que no implican contacto corporal, los cuales se comercializan dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos. Asimismo, establece los métodos de prueba que deben aplicarse para verificar dichas especificaciones. Es importante tener presente que el proceso de blindaje de cualquier producto puede alterar las características originales establecidas por su fabricante.

Referencias

La Norma Oficial Mexicana se complementa con la siguiente norma mexicana, o la que la sustituya:

NMX-Z-012/1,2-1987 Muestreo para la inspección por atributos, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 28 de octubre de 1987.

Definiciones

Para los propósitos de esta Norma Oficial Mexicana se establecen las siguientes definiciones:

Ametralladora

Arma automática que permite disparar numerosos proyectiles a una cadencia de tiro elevada.

Angulo de incidencia

Es el ángulo que se forma con la línea imaginaria de la trayectoria que sigue la bala y la línea perpendicular a la tangente de la superficie que sufre el impacto de la bala (ver figura 1).

Arma automática

Son aquellas armas que, por su diseño, aprovechan la energía de los gases generados por la deflagración de la carga para expulsar el casco vacío, introducir otro cartucho en la recámara y disparar sucesivamente mientras se esté oprimiendo el disparador y existan cartuchos útiles en las vías de alimentación.

Arma de fuego

Instrumento que sirve para atacar o defenderse, mismo que puede tener dimensiones y formas diversas y cuya finalidad es lanzar proyectiles a través de un tubo cañón, aprovechando los gases que se generan por la deflagración de la pólvora contenida en los cartuchos. Las armas de fuego se clasifican por su longitud en armas cortas (pistola y revólver) y armas largas (carabinas, escopetas, fusiles, subametralladoras y ametralladoras).

Bala

Proyectil lanzado por un arma de fuego, que utiliza la fuerza de los gases producidos por la combustión de la pólvora de un cartucho para alcanzar gran velocidad,

generalmente compuesto por un núcleo de plomo o acero cubierto por un recubrimiento o camisa (normalmente de cobre).

Banco de pruebas

Soporte con mecanismo de puntería en altura y deriva sobre el cual se puede fijar un arma, a fin de que ésta pueda dispararse sin variar su posición para realizar diversas pruebas balísticas.

Blindaje

Material interpuesto de metal, cerámica, fibras, vidrio u otros elementos, utilizado para impedir la penetración por impactos balísticos de cuando menos el calibre crítico del nivel "A" de la tabla 1 de esta Norma Oficial Mexicana.

Calibre

Es el diámetro nominal de un proyectil de arma de fuego.

Calibre crítico

Es aquel proyectil que, por su velocidad, energía y tipo, presenta la mayor penetración en probeta dentro del nivel de protección asignado en la tabla 4.

Cápsula detonante

Es una taza pequeña de latón o aleación de cobre que contiene una pastilla explosiva de gran sensibilidad y que sirve para iniciar la combustión de la carga de proyección.

Carabina

Fusil corto y ligero con cañón de ánima rayada, de pequeño calibre. Puede ser automática o semiautomática.

Carga de proyección

La constituye la pólvora contenida holgadamente en el casco o vaina destinada a impulsar al proyectil por medio de la fuerza de los gases de combustión.

Cartucho de bala normal

Es aquél destinado para uso contra personal y blancos. Contiene un núcleo de plomo antimoniado.

Cartucho para arma de fuego

Munición compuesta de bala, casco o vaina, carga de proyección y cápsula.

Cartuchos perforantes

Son aquellos destinados para usarse contra armaduras y blindajes. Las balas tienen un núcleo de material endurecido.

Casco o vaina

Envase metálico, generalmente de forma cilíndrica, que contiene la cápsula y la carga de proyección.

Dictamen técnico

Informe de los resultados de las pruebas realizadas por el laboratorio acreditado, el cual contiene la información que requiere conocer el cliente sobre las características del producto.

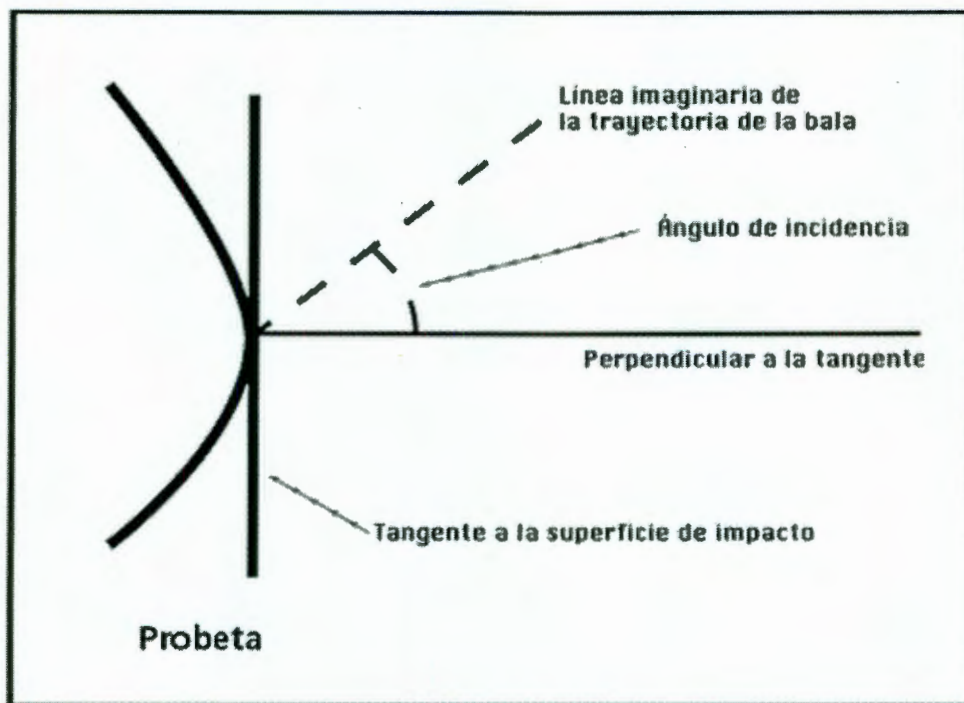


Figura 1. Ángulo de incidencia

Fuente : Amba, Asociación mexicana de blindadores de Automotores A.C.

Fusil

Arma de fuego portátil que consta de un tubo metálico o cañón, de ánima rayada de pequeño calibre, montado en un armazón y con un mecanismo de disparo automático, semiautomático o de repetición.

Impacto válido

Es el provocado por un proyectil que impacta sobre una muestra de material resistente a impactos balísticos y que tiene como finalidad determinar si dicho material cumple o no con sus especificaciones. Se considera como impacto válido lo siguiente:

El proyectil que impacta a las distancias establecidas en los incisos 7.1.5.1, 7.1.5.6 al 7.1.5.9, con ángulo de incidencia no mayor a 5° y con una velocidad dentro de los límites establecidos.

El proyectil que impacta a una distancia menor de $10\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ para armas cortas y $12\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ para armas largas, de un impacto anterior o de la orilla de la probeta y no existe penetración.

Si la velocidad del proyectil es menor a la mínima especificada y existe penetración.

Si la velocidad del proyectil es mayor a la máxima especificada y no existe penetración.

Penetración

Perforación de la placa testigo por cualquier causa, determinada por el paso de luz ante un bulbo de 60 W.

Pistola

Arma de fuego con cañón corto, ligera y de dimensiones reducidas, la cual lleva la provisión de cartuchos en un cargador colocado en el interior del receptor y se carga haciendo retroceder el carro.

Placa testigo

Material colocado detrás de la probeta para calificar la prueba, cuyas dimensiones deben ser iguales a las de la probeta.

Probeta

Es una muestra representativa del tipo, características y construcción, de los materiales utilizados en cada nivel de blindaje.

Prueba

Operación técnica que consiste en la determinación de una o varias características de un proceso, producto o servicio dado de acuerdo a un procedimiento especificado.

Revólver

Arma de fuego portátil, de mano, de un solo cañón que tiene un cilindro rotatorio con varias recámaras que alojan varios cartuchos y que está provisto de un mecanismo de giro que permite dispararlo sucesivamente y con rapidez.

Rifle

Arma larga portátil con cañón estriado y cuya longitud de dicho cañón es mayor a 50,8 cm, el cual se encuentra descubierto con excepción de la parte en que se coloca la pieza de madera llamada guardamano.

Clasificación de niveles de protección

Los niveles de protección de los materiales resistentes a impactos balísticos se clasifican de acuerdo a su resistencia a la penetración como se establece en la tabla 4.

Los niveles de protección de los materiales resistentes a impactos balísticos en relación a las pruebas a las que son sometidos, se clasifican en cuatro clases.

Tabla No.6.- Especificaciones de los niveles de protección

Nivel de protección NOM	Energía del proyectil en joules	Calibre	Peso de la ojiva en gramos	Tipo de ojiva	Longitud del cañón sugerida, en centímetros	Velocidad mínima del proyectil en metros por segundo	Tipo de arma
Nivel A	189,49	.22 LR	2,59	PLOMO N. R.	15,24	382,52	PISTOLA
Nivel A	87,20	.25 AUTO	3,25	ENCAMISADO	5,08	231,65	PISTOLA
Nivel A	174,62	.32 AUTO	4,59	ENCAMISADO	10,16	275,84	PISTOLA
Nivel A	260,54	.380 AUTO	6,15	ENCAMISADO	9,52	291,08	PISTOLA
Nivel A	270,60	.38 ESPECIAL	10,22	PLOMO	10,16	230,12	PISTOLA
Nivel A	481,93	.45 AUTO	14,88	ENCAMISADO	12,7	254,51	PISTOLA
Nivel A	376,03	.38 ESPECIAL + P	10,22	PLOMO-S.E.P.	10,16	271,27	PISTOLA
Nivel A	588,65	.41 MAGNUM	13,59	PLOMO-S.E.P.	10,16	294,33	PISTOLA
Nivel A	441,75	9 x 19 mm PARABELLUM	9,55	SUBSONICA	12,7	304,8	PISTOLA
Nivel A	459,01	9 X 19 mm PARABELLUM	8,02	ENCAMISADO	10,16	338,33	PISTOLA
Nivel A	461,03	9 X 19 mm PARABELLUM	7,44	ENCAMISADO	10,16	352,04	PISTOLA
Nivel A	465,04	9 X 19 mm PARABELLUM	7,44	HIDROIMPACTO	12,7	353,57	PISTOLA
Nivel A	514,34	9 X 19 mm PARABELLUM	8,02	ENCAMISADO	12,7	358,14	PISTOLA
Nivel A*	576,69	.38 SUPER AUTO + P*	8,42	ENCAMISADO	12,70	370,33	PISTOLA
Nivel B	554,66	.357 MAGNUM	7,12	S.E. EXPANSIVO	10,16	394,72	REVOLVER Y PISTOLA
Nivel B	724,08	.357 MAGNUM	10,22	S.E. EXPANSIVO	10,16	376,43	REVOLVER Y PISTOLA
Nivel B	867,56	10 mm AUTO	12,97	ENCAMISADO TOTAL	12,7	365,76	PISTOLA
Nivel B	605,05	.40 S & W	10,05	ENCAMISADO TOTAL	10,16	347,00	PISTOLA
Nivel B	730,18	9 x 19 mm PARABELUM	8,02	ENCAMISADO	20,32	426,72	SUB-AMETR
Nivel B	930,48	.357 MAGNUM	10,22	S. E. PLOMO	20,32	426,72	REVOLVER Y PISTOLA
Nivel B*	1 413,93	.44 MAGNUM*	15,53	SEMIENCAMISADO (PUNTA HUECA)	15,24	426,00	REVOLVER Y PISTOLA
Nivel B Plus	1 629,22	.44 MAGNUM	11,6	SEMIPLANO	15,24	530	REVOLVER/ PISTOLA
Nivel B Plus*	1 650,00	.44 MAGNUM*	11,67	SEMIENCAMISADO (PUNTA HUECA)	15,24	533,00	REVOLVER Y PISTOLA
Nivel B Plus*	1 309,73	.30 M1*	7,12	ENCAMISADO	45,72	606,55	CARABINA
Nivel C	2 768,78	12 SLUG	28,35	PLOMO	50,8	441,96	ESCOPETA
Nivel C	2 213,51	7.62 x 39	7,96	EXPANSIVO	50,8	745,76	RIFLE
Nivel C*	2 008,84	7.62 x 39*	7,97	ENC. NUCLEO DE ACERO	50,8	710,75	RIFLE
Nivel C Plus	1 746,69	5.56 x 45	3,56	EXPANSIVO	50,86	990,6	RIFLE

Nivel C Plus	1 568,47	5.56 x 45	3,88	S. E. PLOMO	50,86	899,16	RIFLE
Nivel C Plus*	1 729,80	5.56 x 45*	4,00	ENCAMISADO	50,86	930,00	RIFLE
Nivel D	3 659,83	7.62 x 51	9,7	EXPANSIVO	55,80	868,68	RIFLE
Nivel D	3 467,05	7.62 x 51	9,53	ENCAMISADO TOTAL	55,80	853,44	RIFLE
Nivel D	3 641,62	7.62 x 51	11,67	SEMIENCAMISADO (PUNTA BLANDA)	55,80	790,00	RIFLE
Nivel D	3 823,38	7.62 x 63	9,72	ENCAMISADO TOTAL	60,96	886,96	RIFLE
Nivel D*	3 951,83	7.62 x 63*	11,67	SEMIENCAMISADO (PUNTA BLANDA)	60,96	822,96	RIFLE
Nivel E	2 219,45	7.62 x 39	7,96	PERFORANTE	50,8	746,76	RIFLE
Nivel E	2 344,92	7.62 x 39	8,41	PERFORANTE	50,8	746,76	RIFLE
Nivel E	1 488,31	5.56 x 45	3,56	PERFORANTE	60,96	914,4	RIFLE
Nivel E	1 568,47	5.56 x 45	3,88	PERFORANTE	60,96	899,16	RIFLE
Nivel E	1 746,69	5.56 x 45	3,58	PERFORANTE	60,96	990,6	RIFLE
Nivel E	1 903,70	5.56 x 45	3,88	PERFORANTE	60,96	990,6	RIFLE
Nivel E	3 784,34	7.62 x 51	10,03	PERFORANTE	55,80	868,68	RIFLE
Nivel E	4 029,59	7.62 x 51	10,68	PERFORANTE	55,80	868,68	RIFLE
Nivel E*	3 423,45	7.62 x 51*	9,75	PERFORANTE	55,80	838,00	RIFLE

Fuente: Amba, Asociación mexicana de blindadores de Automotores A.C.

Notas:

El asterisco (*) que aparece en los niveles sombreados indica el calibre crítico por nivel que debe utilizarse durante las pruebas que se establecen en esta Norma Oficial Mexicana.

La tolerancia de la velocidad es hasta de +10 m/s en armas cortas y hasta de +15 m/s en armas largas. Para el peso se establece una tolerancia de 0,07 g.

La especificación de la energía se determina con la siguiente ecuación: $e = mv^2/2$

donde:

e es la energía, en joules.

m es la masa, en kilogramos.

v es la velocidad, en metros sobre segundos.

En virtud del desarrollo constante del sector balístico a nivel internacional, es necesario ajustar periódicamente los niveles críticos y sus especificaciones establecidas en la tabla 1 de la presente Norma Oficial Mexicana, razón por la cual, en su oportunidad, cualquier persona física o moral puede solicitar dicho ajuste a través de la Secretaría de la Defensa Nacional (Dirección General del Registro Federal de Armas de Fuego y Control de Explosivos) quien, a su vez, solicitará a la Dirección General de Normas de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, publicar en el **Diario Oficial de la Federación** un aviso mediante el cual se actualicen los niveles y las especificaciones técnicas de los mismos.

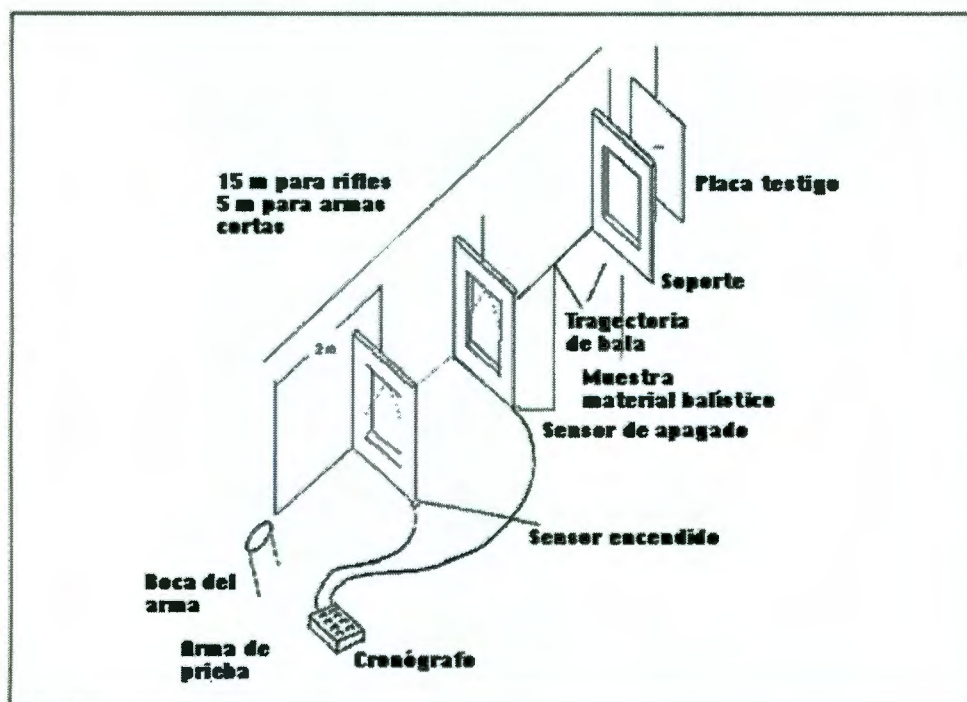


Figura 2. Esquema ilustrativo para determinar el nivel de resistencia a los impactos de bala.

Fuente: Amba, Asociación mexicana de blindadores de Automotores A.C.

Fuente:

- NOM-008-SCFI-1993 Sistema General de Unidades de Medida.
- ASTM-F-1233-1989 Standard test method for security glazing materials and systems.
- BSI- 5051-1988 Bullet-resistant glazing - Part 1. Specification for glazing for interior use.
- DIN-52290/2-1990 Testing the bullet-resistance and clasification.
- NIJ-0108.01-1985 Standard of National Institute of Justice. Ballistic resistant protective materials.
- UL-752-1995 Bullet resisting equipment.

3.2 Costo del servicio

Para este trabajo se tomarán en cuenta el costo del Flete México- Laredo y Guadalajara-Laredo ya que son los más solicitados para este tipo de camiones.

México – Laredo

Factory establecido 2.73 de rendimiento

418 Litros de Diesel (aproximadamente \$4.91 por Litro)

\$1,000 dlls el flete

\$1,041 pesos pagados al operador de la unidad

1,142 Km de camino recorrido

\$680 pesos en gastos de casetas, las cuales son:

Tepozotlán

Palmillas

Libramiento Querétaro

Libramiento Oriente San Luis Potosí

Chorros

Guadalajara – Laredo

390 Litros de Diesel

\$972 pesos pagados al operador de la unidad

\$1,200 Dlls el flete

1,066 Km de camino recorrido

\$ 230 pesos en casetas, las cuales son:

Chorros

Zapotlanejo

Libramiento Ojuelos

Aproximadamente en total cuesta \$8 pesos el kilómetro recorrido en gastos de la unidad.

Incremento de un 15 a un 18 % más del costo del flete normal

La Póliza del seguro baja con el blindaje

Disel es el 33% del costo de operación

Mantenimiento:

\$.90 centavos por Kilómetro recorrido

\$.75 centavos por Kilómetro de uso de caja refrigerada

\$ 1.30 por pipa de combustoleo

\$.30 centavos en el uso de llantas por Kilómetro

3.3 Cuadro Comparativo del Blindaje a un Tractocamión

Cuadro No. 3-1

México - Laredo	Tractocamión normal	Tractocamión Blindado
\$ de la unidad	1'011,920	1'011,920
\$ del Blindaje	No	14,000 Dlls
\$ Flete de	1,000 Dlls	1,150 Dlls
Seguro del Camión Blindado	No	648 Dlls
Póliza del Seguro	72,776	72,776
Disel	3,111.60	3,311.80
\$ Operador	1,041	1,500
\$ Mantenimiento	1,028	1,142
Desgaste Llantas	342.6	456.8
Peso del tractocamión	7,650 Kg	7,950 Kg
Seguro de la carga	.60 X valor carga	Auto seguro

3.4 Estadísticas de Asaltos en Carreteras Federales

Asaltos en Carreteras Federales

Prom. / Mes

1998	66
1999	50
2000	79
2001	62
2002	50

Fuente : P.F.P. (Policía Federal Preventiva) Secretaría de Seguridad Pública, 2002

3.5 Clientes que requieren del servicio

- Nestle
- Coca - Cola
- Pepsico (Sabritas)

Debido a que las tres empresas son transnacionales y sus productos en el mercado son de fácil comercialización por lo que les puede interesar el transporte blindado, por la seguridad de sus productos.

Cuestionarios

Se solicitó a los clientes que llenaran este cuestionario

Preguntas:

- 1.- ¿ Con que frecuencia han tenido asaltos de su mercancía ?
- 2.- ¿ Si le ofrecieran el servicio de tractocamiones blindados para asegurar su mercancía de que llegue a su destino final le interesaría el servicio?
- 3.- ¿Está dispuesta la compañía a pagar de un 15 a un 18% más en el costo del flete para asegurar más su mercancía, sabiendo que la prima de seguro sería más baja?
- 4.- ¿ Si están dispuestos a mandar menos carga por viaje debido al incremento de peso en la unidad por el blindaje?
- 5.- ¿Contrataría el servicio de tractocamiones blindados ?

Coca- Cola

1.- De un año 85% a la baja y solo un accidente

2.- Si debido a que la mercancía que maneja la empresa es de gran interés para la gente que se dedica a robar camiones.

3.-El costo del flete aumenta \$1,500 pesos aproximadamente y se envían 80 camiones diarios de 30 toneladas de producto, lo cual estamos hablando que si la compañía transportista se contrata con nosotros el flete baja debido a la gran cantidad de viajes que hay diarios, y a los dos nos conviene.

Para los seguros de la mercancía, la empresa lo maneja de esta forma:

Si un camión se accidenta (se pierde la mercancía) el deducible es de \$3,500 Dólares

Pago del seguro mensual \$.0046 X caja con 24 Latas de Coca

\$100,000 pesos Mensuales de seguro

La compañía realiza su presupuesto mensual y anual de ventas, y todo camión está asegurada la mercancía.

El precio de factura es de \$115,000 + IVA de 30 Toneladas

\$80 pesos X 24 Latas \$3.33 X c/u

El seguro es sobre la factura

El precio comercial del producto es de \$300,000

4.- Se trabaja 26 días hábiles, estamos hablando de 2,080 camiones mensuales, de los cuales son 62,400 toneladas de producto.

5.- Si

Nestle

- 1.- Existen rutas y tiempos, y si no lo hacen, el transportista es responsable de los robos o accidentes
- 2.- Si
- 3.- Se consideraría la opción, en nuestro caso el seguro checa las rutas que asigna la empresa y si son las correctas pagan en caso de robo sino no pagan
- 4.- Representaría un 5% de la carga, que no es muy significativo
- 5.- Posiblemente

Pepsico

- 1.- Últimamente se tomaron muchas precauciones, como es el rastreo de la mercancía y rutas más seguras.
- 2.- Posiblemente
- 3.- Tendríamos que analizar la posibilidad del servicio, en caso de interesarnos
- 4.- Se consideraría en caso de ser necesario con el cliente
- 5.- Si me llegara a interesar si, porque no

Como se pudo ver en este capítulo, se explicó lo que es el blindaje, los diferentes niveles que existen y de que materiales están compuestos para poder ofrecer la garantía y seguridad del blindaje, así como los precios que ofrecen las blindadoras en México.

También es importante que se conozca el costo del mantenimiento de las unidades que existe más desgaste en las llantas por el incremento de peso, y un poco más de gasto en diesel. Dentro del Capítulo también existe un cuadro comparativo de lo que es un tracto-camión normal y uno blindado, para poder conocer las diferencias en cuanto a inversión de ambos.

Se mencionan las estadísticas de asaltos en carretera para así conocer la problemática real a la que se enfrenta este tipo de servicio. Y por último el cuestionario a los clientes a los que va dirigido este tipo de servicio, como se puede ver en la empresa de coca-cola dio un poco más de información, en diferencia de Nestlé y Pepsico.

Ya conociendo los datos del blindaje y sus costos tanto de inversión como de mantenimiento, ahora se continúa con la información financiera de lo que es un préstamo o un arrendamiento para la adquisición de las unidades de tracto-camión blindadas.

Capítulo IV

“Análisis del Financiamiento”

El propósito del Capítulo es analizar cual de las opciones que se tienen para adquirir un tracto-camión es la más conveniente y adecuada por el modo de financiamiento, así como mencionar las diferencias entre el Arrendamiento y de Préstamo Bancario.

Es importante mencionar que para cualquier tipo de préstamo se necesita realizar una investigación de las diferentes instituciones de crédito existentes para conocer cuál es la más adecuada para el tipo de crédito que solicitamos y para nuestra empresa.

Muchos empresarios y hombres-camión piensan en sus planes de modernización de su flota, las soluciones pueden ser Nacional Financiera (Nafin), que en este capítulo veremos los requisitos que solicitan y que monto están financiando, debido a que el presidente Vicente Fox está promocionando este medio de financiamiento a transportistas.

El tema de la renovación de la flota vehicular si generó buenas noticias ya que aunque no se resolvió en el 2002, si se puede contar con un logro el acercamiento de la banca a los transportistas. Este año se dio algo muy positivo y fue el programa de Nafinsa, ya que anteriormente no le gustaba a la banca los préstamos a los transportistas ya que los activos están en movimiento.

El sistema bancario mexicano, hoy conformado por media docena de instituciones de las cuales sólo Banorte de Roberto González Barrera e Inbursa de Carlos Slim han escapado del capital extranjero mayoritario, en los últimos años los créditos de la banca crecieron apenas 3%, y los préstamos a las empresas avanzaron 6%.

	México	Estados Unidos
Tamaño de la Flota (Unidades)	380 mil	15 millones
Compañías del sector	100 mil	360 mil
Ventas nuevas por año (unidades)	20 mil	472 mil
Edad promedio de la flota	15 años	1-3 años
Empleos generados (millones)	3.6	9
Costo por unidad nueva	1 mdp	900 mil dls.
Total de chóferes	390 mil	3 millones

Fuente: Transporte Siglo XXI con datos de Canacar, ANPACT, ANTP, SCT y Departamento de transporte de Estados Unidos.

En el cuadro se menciona que existen 15 millones de unidades en Estados Unidos, y el número de chóferes es de 3 millones solo los que están registrados en las compañías transportistas, existen más que son independientes o hombres-camión.

4.1 Nacional Financiera

Nafinsa se crea en 1934 como instrumento ejecutor de importantes transformaciones socioeconómicas que cambiarían el rumbo del país.

En un principio su propósito principal fue promover el mercado de valores y propiciar la movilización de recursos financieros hacia las actividades productivas, proporcionando liquidez al sistema financiero nacional mediante la desamortización de los inmuebles adjudicados como garantía en la etapa revolucionaria.

En 1937 inicia la colocación de los primeros títulos de deuda pública en el mercado de valores, como parte de un proceso de rehabilitación de los valores gubernamentales. Asimismo y por primera vez Nafinsa capta el ahorro nacional emitiendo sus propios títulos financieros, fortaleciendo el incipiente mercado de valores de ese entonces y pronto adquiere importancia dentro del sistema económico.

Como parte del marco institucional creado por el Estado mexicano para promover el desarrollo económico del país, se convirtió en el instrumento central para financiar el desarrollo de la infraestructura económica de México. El desarrollo de sus operaciones durante el periodo 1934-1940 contribuye a un proceso general de consolidación del aparato bancario nacional y, en un contexto más amplio, del sistema mexicano de economía mixta.

A continuación se conocerá el plan de financiamiento para adquirir equipo de transporte que ofrece Nacional Financiera:

Pequeño Transportista

Objetivo:

Brindar financiamiento a las empresas dedicadas a la actividad de auto-transporte de carga y pasajeros, para adquirir unidades de transporte nuevas y equipo complementario.

- Personas Físicas con actividad empresarial
- Micro empresas con experiencia en la actividad de auto-transporte de carga y pasajeros, que se califiquen como pequeños transportistas.

Ventajas:

- Facilita la renovación del equipo de transporte obsoleto
- Brinda acceso al financiamiento a clientes no atendidos por la banca ni por distribuidores
- Aumenta la competitividad del transportista al disminuir los gastos de operación y mantenimiento de las unidades

- Otorga la oportunidad de cumplir estándares internacionales para el traslado de mercancías
- Mejora el servicio del transporte

Características:

- Crédito para la compra del vehículo, equipo complementario y seguros
- Financiamiento hasta por 2 millones de pesos
- Enganche desde el 20%
- Tasa a elegir; Fija, variable o protegida
- Plazo desde 12 hasta 60 meses
- Garantías; Las propias del crédito en una proporción de 1.5 a 1, más aval u obligado solidario. En crédito, con enganche menor al 35% del valor de la factura, garantías complementarias, prenda o hipotecaria.

Este programa de Nacional Financiera está dirigido a los Hombres-Camión, ya que anteriormente estaba alejado del crédito y de las oportunidades de hacer negocio en mejores condiciones.

Lo cual para esta investigación este tipo de financiamiento no va dirigido a la investigación que se realiza para la adquisición de tracto-camiones blindados y conocer cuál es el mejor modo de adquirirlos.

4.2 Crédito Bancario:

El Banco que se eligió para el préstamo fue Banorte , el cual nació en 1899 fundado como Banco Mercantil de Monterrey.

En 1947 se puso en marcha el Banco Regional del Norte. En 1986 se estableció en Banco Mercantil de Norte, S.N.C., nombre que se refería a la fusión del Banco Regional de Norte. En 1992, el proceso de privatización de la banca Banorte fue adquirido por el grupo actual de emprendedores accionistas, encabezado por Roberto González Barrera. Un año después, con la incorporación de los servicios de Casa de Bolsa, Factoraje, Almacenadora y Arrendadora.

Siendo un banco sólido y seguro se obtuvo la siguiente información que a continuación se conocerá la documentación y los requisitos que solicitan para dicho préstamo llamado Credi Activo.

Crediactivo Banorte:

- Dan préstamo hasta 3 meses de las ventas
- Autorizan el crédito en 48 horas
- Tu eliges el destino del crédito

Si se cuenta con una micro, pequeña o mediana empresa con actividad industrial, comercial o de servicios, Banorte y Nacional Financiera te ofrecen crédito para destinarlo a lo que más se necesite en la empresa.

- Capital de Trabajo
- Adquisición de Maquinaria
- Bodegas
- Mobiliario
- Equipo de Transporte
- Construcción
- Desarrollo Tecnológico
- Mejoramiento Ambiental

Crediactivo Banorte apoya para que soluciones las necesidades de financiamiento por montos que van desde 100 mil hasta 10 millones 300 mil pesos.

Mediante el crédito en moneda nacional o dólares se pueden desarrollar los proyectos productivos, en el plazo que más convenga, desde uno hasta cinco años y con tasas de interés fija o variable.

Documentación Requerida:

- Solicitud de crédito debidamente requisitada, acompañada de la siguiente documentación:
- Copia del Registro Federal de Contribuyentes en el caso de personas morales, o copia del alta en la SHCP para personas físicas
- Copia de escritura constitutiva de la sociedad solicitante, así como modificaciones y reformas vigentes y/o del avalista, en su caso, con sus respectivos datos en el registro público de la propiedad y del comercio, así como copia de poderes e identificación oficial con fotografía del apoderado(s) que suscriban los títulos de crédito y contratos

Beneficios:

- Resolución rápida del crédito
- Plazo de 5 años y opciones de amortización del crédito acordes a las necesidades de la empresa.
- Línea de crédito automática hasta por el 10 por ciento del monto del crédito autorizado, que garantiza el pago de cheques en caso de insuficiencia de fondos temporales.
- También contara automáticamente con una tarjeta de crédito personal o empresarial.
- Facilidad para realizar disposiciones, pagos y consultas de su línea a través de Banorte en su Empresa por Internet.

A continuación se anexa la cotización del Crédito, pudiendo así observar la tabla de Amortización, con una tasa anual del 13.85%, en un plazo de 36 meses, con amortizaciones mensuales. Con la tabla se da un ejemplo ilustrativo para poder así comparar lo que ofrece el Banco en diferencia de lo que va a ofrecer la arrendadora.



Fecha: 01/07/03

Cotización: Crediactivo

Tasa anual:	13.85%	Monto:	\$1,337,588.00
Plazo en meses:	36	Frecuencia de las amortizaciones:	Mensual
Periodo de gracia:	0	Fecha de primer pago:	01/07/2003

Simulación de Tabla de Amortización

Amortizaciones crecientes de capital

Amortizaciones iguales de capital

No.	Fecha	Saldo Inicial	Amortizaciones crecientes de capital			Amortizaciones iguales de capital			
			A	B	Saldo Final	A + B	C	D	Saldo final
			Interés	Capital	Pago	Interés	Capital		
1	01/07/03	\$1,337,588.00	\$15,437.99	\$30,180.21	\$1,307,407.79	\$45,618.20	\$15,437.99	\$37,155.22	\$1,300,432.78
2	01/08/03	\$1,307,407.79	\$15,089.66	\$30,528.53	\$1,276,879.26	\$45,618.20	\$15,009.16	\$37,155.22	\$1,263,277.56
3	01/09/03	\$1,276,879.26	\$14,737.31	\$30,880.89	\$1,245,998.38	\$45,618.20	\$14,580.33	\$37,155.22	\$1,226,122.33
4	01/10/03	\$1,245,998.38	\$14,380.90	\$31,237.30	\$1,214,761.07	\$45,618.20	\$14,151.50	\$37,155.22	\$1,188,967.11
5	01/11/03	\$1,214,761.07	\$14,020.37	\$31,597.83	\$1,183,163.24	\$45,618.20	\$13,722.66	\$37,155.22	\$1,151,811.89
6	01/12/03	\$1,183,163.24	\$13,655.68	\$31,962.52	\$1,151,200.72	\$45,618.20	\$13,293.83	\$37,155.22	\$1,114,656.67
7	01/01/04	\$1,151,200.72	\$13,286.77	\$32,331.42	\$1,118,869.29	\$45,618.20	\$12,865.00	\$37,155.22	\$1,077,501.44
8	01/02/04	\$1,118,869.29	\$12,913.62	\$32,704.58	\$1,086,164.71	\$45,618.20	\$12,436.16	\$37,155.22	\$1,040,346.22
9	01/03/04	\$1,086,164.71	\$12,536.15	\$33,082.05	\$1,053,082.66	\$45,618.20	\$12,007.33	\$37,155.22	\$1,003,191.00
10	01/04/04	\$1,053,082.66	\$12,154.33	\$33,463.87	\$1,019,618.79	\$45,618.20	\$11,578.50	\$37,155.22	\$966,035.78
11	01/05/04	\$1,019,618.79	\$11,768.10	\$33,850.10	\$985,768.69	\$45,618.20	\$11,149.66	\$37,155.22	\$928,880.56
12	01/06/04	\$985,768.69	\$11,377.41	\$34,240.79	\$951,527.90	\$45,618.20	\$10,720.83	\$37,155.22	\$891,725.33
13	01/07/04	\$951,527.90	\$10,982.22	\$34,635.98	\$916,891.92	\$45,618.20	\$10,292.00	\$37,155.22	\$854,570.11
14	01/08/04	\$916,891.92	\$10,582.46	\$35,035.74	\$881,856.18	\$45,618.20	\$9,863.16	\$37,155.22	\$817,414.89
15	01/09/04	\$881,856.18	\$10,178.09	\$35,440.11	\$846,416.07	\$45,618.20	\$9,434.33	\$37,155.22	\$780,259.67
16	01/10/04	\$846,416.07	\$9,769.05	\$35,849.15	\$810,566.92	\$45,618.20	\$9,005.50	\$37,155.22	\$743,104.44
17	01/11/04	\$810,566.92	\$9,355.29	\$36,262.91	\$774,304.02	\$45,618.20	\$8,576.66	\$37,155.22	\$705,949.22
18	01/12/04	\$774,304.02	\$8,936.76	\$36,681.44	\$737,622.58	\$45,618.20	\$8,147.83	\$37,155.22	\$668,794.00
19	01/01/05	\$737,622.58	\$8,513.39	\$37,104.81	\$700,517.77	\$45,618.20	\$7,719.00	\$37,155.22	\$631,638.78
20	01/02/05	\$700,517.77	\$8,085.14	\$37,533.06	\$662,984.71	\$45,618.20	\$7,290.16	\$37,155.22	\$594,483.56
21	01/03/05	\$662,984.71	\$7,651.95	\$37,966.25	\$625,018.46	\$45,618.20	\$6,861.33	\$37,155.22	\$557,328.33
22	01/04/05	\$625,018.46	\$7,213.75	\$38,404.45	\$586,614.02	\$45,618.20	\$6,432.50	\$37,155.22	\$520,173.11
23	01/05/05	\$586,614.02	\$6,770.50	\$38,847.70	\$547,766.32	\$45,618.20	\$6,003.66	\$37,155.22	\$483,017.89
24	01/06/05	\$547,766.32	\$6,322.14	\$39,296.06	\$508,470.26	\$45,618.20	\$5,574.83	\$37,155.22	\$445,862.67
25	01/07/05	\$508,470.26	\$5,868.59	\$39,749.61	\$468,720.65	\$45,618.20	\$5,146.00	\$37,155.22	\$408,707.44
26	01/08/05	\$468,720.65	\$5,409.82	\$40,208.36	\$428,512.27	\$45,618.20	\$4,717.17	\$37,155.22	\$371,552.22
27	01/09/05	\$428,512.27	\$4,945.75	\$40,672.45	\$387,839.82	\$45,618.20	\$4,288.33	\$37,155.22	\$334,397.00
28	01/10/05	\$387,839.82	\$4,476.32	\$41,141.88	\$346,697.93	\$45,618.20	\$3,859.50	\$37,155.22	\$297,241.78
29	01/11/05	\$346,697.93	\$4,001.47	\$41,616.73	\$305,081.21	\$45,618.20	\$3,430.67	\$37,155.22	\$260,086.56

30	01/12/05	\$305,081.21	\$3,521.15	\$42,097.05	\$262,984.15	\$45,618.20			
31	01/01/06	\$262,984.15	\$3,035.28	\$42,582.92	\$220,401.23	\$45,618.20	\$3,001.83	\$37,155.22	\$222,931.33
32	01/02/06	\$220,401.23	\$2,543.80	\$43,074.40	\$177,326.82	\$45,618.20	\$2,573.00	\$37,155.22	\$185,776.11
33	01/03/06	\$177,326.82	\$2,046.65	\$43,571.55	\$133,755.27	\$45,618.20	\$2,144.17	\$37,155.22	\$148,620.89
34	01/04/06	\$133,755.27	\$1,543.76	\$44,074.44	\$89,680.83	\$45,618.20	\$1,715.33	\$37,155.22	\$111,465.67
35	01/05/06	\$89,680.83	\$1,035.07	\$44,583.13	\$45,097.70	\$45,618.20	\$1,286.50	\$37,155.22	\$74,310.44
36	01/06/06	\$45,097.70	\$520.50	\$45,097.70	(\$0.00)	\$45,618.20	\$857.67	\$37,155.22	\$37,155.22
TOTALES			\$304,667.19	\$1,337,588.00		\$1,642,255.19	\$428.83	\$37,155.22	(\$0.00)
							\$285,602.90	\$1,337,588.00	\$1

La tabla de amortizaciones crecientes de capital se recomienda para empresas en marcha con flujos excedentes de efectivo.

La tabla de amortizaciones iguales de capital se recomienda cuando los ingresos más fuertes son al principio del periodo.

Nota: La presente información es únicamente para efectos ilustrativos. No representa ningún ofrecimiento formal por parte de Grupo Financiero Banorte.

4.3. Agencia Automotriz

La Agencia de Tracto-camiones en que se esta basando el precio de la unidad es la agencia en la Daimler Chrysler Service de Mexico, S. A. De C.V.

Vehículo: FLD 120 58K Cummins FA Equipado 2003

Modelo: 2003

Distribuidor: Zapata Querétaro, S.A. de C.V.

Dirección: Libramiento a San Luis esquina Av. Penuelas Km 2.1

San Pedrito Penuela

Querétaro, Qro. CP. 76148 Tel (42) 206-311

Crédito para División de Carga

Daimler Chrysler

Personas Morales

- Solicitud de Crédito debidamente requisitada y firmada en original por el cliente
- Cotización del equipo solicitado. Especificando número de unidades
- Justificación de la compra del equipo
- Estados Financieros firmados preferentemente auditados y acompañados de relaciones analíticas de los dos últimos ejercicios
- Estados Financieros firmados con antigüedad no mayor de tres meses acompañados de relaciones analíticas
- Declaración de impuestos anuales de los dos últimos ejercicios y pagos provisionales de impuestos del año en curso
- Copia de acta constitutiva, última reforma y poderes de la empresa con datos de inscripción y de Registro Público
- Copia del Acta de Nacimiento, Matrimonio o Divorcio del representante legal y Aval
- Estados de cuenta bancarios de los últimos tres meses
- Relación de clientes indicando monto facturado anualmente, antigüedad de relación funcionarios de contacto y teléfonos
- Copia de contratos vigentes con clientes
- Copia de autorización para servicio Público Federal de Carga (Solamente Arrendamiento Puro)
- Solicitud de investigación de crédito con sello de la Agencia
- Cédula de identificación fiscal y Alta de Hacienda
- Comprobante de domicilio actual
- Identificación oficial del apoderado y del aval
- Cédula de identificación Fiscal R.F.C. del Aval

A continuación se anexa el precio del tracto-camión que el distribuidor ofrece, así como una tabla de amortización que ofrecen en la agencia, el cual es un crédito directo.



Vehículo: FLD 120 58k Cummins FA Equipado 2003

Modelo: 2003

Fecha Cotización: 5 de Marzo de 2003

Vigencia: Al 14 de Marzo de 2003

Plan: Plan Credito Directo Plan 0
Crédito Directo Sin recursos

nte
ANGELICA URIBE CALZADA
CTRAZ
RDINES DE QUERETARO
QUERETARO, QUERETARO
P. 76120
s: 223-31-94

Distribuidor:
ZAPATA QUERÉTARO, S.A. DE C.V.
LIBRAMIENTO A SAN LUIS ESQUINA AV. PEÑUELAS KM. 2.1
SAN PEDRITO PEÑUELA
QUERÉTARO, QUERETARO
C.P. 76148
Tels: (42) 206-311

CONDICIONES:	Enganche	Anticipo	Financiado
Moneda: PESOS			
Precio Vehículo : \$1,011,920.00	15.0000%	\$151,788.00	\$860,132.00
Seguro Vehículo : \$110,871.30 CARGA PELIGROSA (B) Deduc. D.M. 5%, R.B. 10% y R.C. \$0.MN	15.0000%	\$16,630.70	\$94,240.61
Seguro de Vida : \$3,817.49	100.0000%	\$3,817.49	
Comisiones:	100.0000%	\$16,462.93	
Comisión (1.500000% sobre Monto a financiar)		\$16,462.93	

Total Anticipo: \$188,699.12

Neto a Financiar: \$954,372.61

Tasa Interés : 16.95%

UMEN

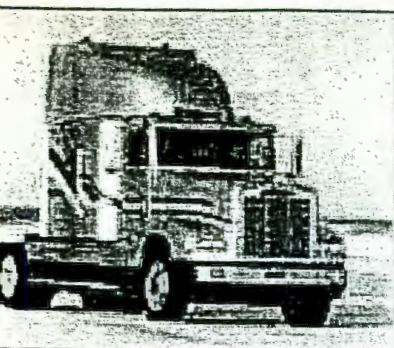
Total Anticipo: \$188,699.12

Pagos Mensuales c/u de \$35,221.60 (Pagos Vencidos)-

Costos de ratificación \$1,500.00 Pesos M.N. más IVA. (Pagaderos al momento de la firma)

LUIS OLVERA GARCIA
ASESOR COMERCIAL (Teléfono: 01-442-220-63-10-11)

ANGELICA URIBE CALZADA



Vehículo: FLD 120 58k Cummins FA Equipado 2003

Modelo: 2003

Fecha Cotización: 5 de Marzo de 2003

Vigencia: Al 14 de Marzo de 2003

Plan: Plan Credito Directo Plan 0
Crédito Directo Sin recursos

Tabla de Amortización

Periodo	Saldo Insoluto	Capital + Seguro	Interés e IVA	Mensualidad
1	\$954,372.61	\$19,719.01	\$15,502.59	\$35,221.60
2	\$934,653.60	\$20,039.32	\$15,182.28	\$35,221.60
3	\$914,614.28	\$20,364.83	\$14,856.77	\$35,221.60
4	\$894,249.45	\$20,695.64	\$14,525.96	\$35,221.60
5	\$873,553.81	\$21,031.81	\$14,189.79	\$35,221.60
6	\$852,522.00	\$21,373.45	\$13,848.15	\$35,221.60
7	\$831,148.55	\$21,720.63	\$13,500.97	\$35,221.60
8	\$809,427.92	\$22,073.45	\$13,148.15	\$35,221.60
9	\$787,354.47	\$22,432.01	\$12,789.59	\$35,221.60
10	\$764,922.46	\$22,796.39	\$12,425.21	\$35,221.60
11	\$742,126.07	\$23,166.68	\$12,054.92	\$35,221.60
12	\$718,959.39	\$23,543.00	\$11,678.60	\$35,221.60
13	\$695,416.39	\$23,925.43	\$11,296.17	\$35,221.60
14	\$671,490.96	\$24,314.06	\$10,907.54	\$35,221.60
15	\$647,176.90	\$24,709.02	\$10,512.58	\$35,221.60
16	\$622,467.88	\$25,110.39	\$10,111.21	\$35,221.60
17	\$597,357.49	\$25,518.27	\$9,703.33	\$35,221.60
18	\$571,839.22	\$25,932.79	\$9,288.81	\$35,221.60
19	\$545,906.43	\$26,354.03	\$8,867.57	\$35,221.60
20	\$519,552.40	\$26,782.12	\$8,439.48	\$35,221.60
21	\$492,770.28	\$27,217.16	\$8,004.44	\$35,221.60
22	\$465,553.12	\$27,659.27	\$7,562.33	\$35,221.60
23	\$437,893.85	\$28,108.57	\$7,113.03	\$35,221.60
24	\$409,785.28	\$28,565.15	\$6,656.45	\$35,221.60
25	\$381,220.13	\$29,029.15	\$6,192.45	\$35,221.60
26	\$352,190.98	\$29,500.69	\$5,720.91	\$35,221.60
27	\$322,690.29	\$29,979.90	\$5,241.70	\$35,221.60
28	\$292,710.39	\$30,466.88	\$4,754.72	\$35,221.60
29	\$262,243.51	\$30,961.78	\$4,259.82	\$35,221.60
30	\$231,281.73	\$31,464.71	\$3,756.89	\$35,221.60
31	\$199,817.02	\$31,975.82	\$3,245.78	\$35,221.60
32	\$167,841.20	\$32,495.23	\$2,726.37	\$35,221.60
33	\$135,345.97	\$33,023.08	\$2,198.52	\$35,221.60
34	\$102,322.89	\$33,559.49	\$1,662.11	\$35,221.60
35	\$68,763.40	\$34,104.62	\$1,116.98	\$35,221.60
36	\$34,658.78	\$34,658.78	\$562.99	\$35,221.60
Total:	\$954,372.61		\$313,605.16	\$1,267,977.60

Esta cotización es válida a cambio sin previo aviso. Sujeto a aprobación de crédito. Sujeto a aprobación de crédito. Contratado por DaimlerChrysler Services de México, S.A. de C.V. y pagado por el cliente. Seguro contratado con Grupo Nacional Provincial, vigente únicamente durante 36 meses. Responsable de los pagos de tenencia del vehículo, del mantenimiento y conservación adecuada del vehículo y de los costos en los que incurra al respecto.

4.4. Arrendamiento

Financiero (Persona Física)

Documentación:

- Llenar una solicitud completa
- Copia del acta constitutiva de la empresa y poderes necesarios
- Copia de estados financieros recientes con relaciones analíticas
- Copia de estados financieros del ejercicio anterior con relaciones analíticas
- Copia de los últimos tres estados de cuenta de las chequeras de la empresa
- Copia de la cédula de registro federal de contribuyentes y copia del alta en Hacienda
- Copia de la última declaración anual del I.S.R.
- Datos del registro de una propiedad del solicitante o del aval
- Copias de las credenciales de elector del apoderado y del aval

Persona Física con actividad empresarial

- Llenar una solicitud completa
- Comprobante de domicilio (recibo de luz, agua o teléfono)
- Ultimos tres estados de cuenta de chequeras y tarjetas de crédito
- Datos del registro de una propiedad del solicitante o del aval
- Estados Financieros recientes con relaciones analíticas
- Copia de la credencial de elector por ambas caras del solicitante y del aval
- Copia de la cédula fiscal y del alta en Hacienda
- Copia de la última declaración de impuestos

A continuación se anexa la cotización de arrendamiento financiero, en la cual se da a conocer el pago inicial así como los posteriores y existe la opción de compra de la unidad al final del periodo.

También se anexa un plan de arrendamiento puro, en el cual se hace un comparativo con diferentes plazos y en el cual se observan tanto los honorarios como el pago inicial y el costo del arrendamiento, en el cual existe una promesa de venta al final.

ICA URIBE CALZADA

Esquema: Tasa fija
 Fecha: agosto 20, 2003, 09:49:00 AM

io de la presente, deseamos someter a su consideración la siguiente cotización para el
 miento de equipo bajo los siguientes términos:

de pago: **VENCIDO CON RENTA EN DEPOSITO**

Generales

del bien: 1,163,120.00
 del bien: 174,468.00
 : 1,337,588.00
 financiado: 994,414.77
 del bien diferido: 149,162.22
 mensual: 1.15%
 36 meses

Inicial

anticipado: 168,705.23
 nicial: 25,305.78
 en depósito: 39,058.40
 de la renta en depósito: 5,858.76
 ón de apertura: 24,860.37
 de la comisión: 3,729.06
 : 267,517.60

posteriores (1er. Pago)

mensual: 39,058.40
 sobre valor del bien amortizado: 2,864.88
 sobre intereses: 2,993.88
 : 44,917.16

n de compra

de compra: 19,888.30
 de la opción de compra: 2,983.24
 : 22,871.54

vacaciones

la vigencia del contrato, la Arrendataria se obliga a contratar y
 er un seguro de cobertura amplia contra los riesgos a que están
 os los bienes objeto del arrendamiento.
 rendadora contrata el seguro, será tomado por nuestros agentes
 o y cuenta de la Arrendataria.
 n le informamos que la tasa de interés es fija global mensual
 y se aplica sobre saldos totales.
 ización es informativa y no representa compromiso para la
 dora y está sujeta a la disponibilidad de recursos de la misma.

Atentamente

Esperando que la presente merezca su conformidad nos es grato
 suscribimos de Usted.

Lic. Ricardo Ramírez Noguera
ASESOR COMERCIAL
 044 442 239 0952

agosto 20, 2003, 09:48:37 AM

CA URIBE CALZADA

Este anexo contiene el plan de amortizaciones propuesto para el siguiente juego de parámetros,
as en forma general en la cotización original.

el bien: 1,163,120.00
el bien: 25,305.78
: 1,337,588.00
financiado: 994,414.77

Forma de pago: VENCIDO CON RENTA EN DEPOSITO
Tasa mensual: 1.15%
Plazo: 36 meses

Saldo insoluto	Amortización
975,315.54	19,099.23
955,832.97	19,482.57
935,959.36	19,873.61
915,686.86	20,272.50
895,007.47	20,679.39
873,913.01	21,094.46
852,395.16	21,517.85
830,445.42	21,949.74
808,055.12	22,390.30
785,215.42	22,839.70
761,917.30	23,298.12
738,151.55	23,765.75
713,908.79	24,242.76
689,179.45	24,729.34
663,953.76	25,225.69
638,221.76	25,732.00
611,973.29	26,248.47
585,197.97	26,775.32
557,885.24	27,312.73
530,024.31	27,860.93
501,604.18	28,420.14
472,613.61	28,990.56
443,041.17	29,572.44
412,875.17	30,166.00
382,103.70	30,771.47
350,714.61	31,389.09
318,695.50	32,019.11
286,033.72	32,661.78
252,716.38	33,317.34
218,730.32	33,986.06
184,062.12	34,668.20
148,698.08	35,364.04
112,624.24	36,073.84
75,826.35	36,797.89
38,289.88	37,536.47
0.00	38,289.88

Amortizaciones

Desde la vigencia del contrato, la Arrendataria se obliga a contratar y pagar un seguro de cobertura amplia contra los riesgos a que están sujetos los bienes objeto del arrendamiento.

Si el Arrendador contrata el seguro, será tomado por nuestros agentes y a cargo y cuenta de la Arrendataria.

Le informamos que la tasa de interés es fija global mensual y se aplica sobre saldos totales.

Esta cotización es informativa y no representa compromiso para la Arrendataria y está sujeta a la disponibilidad de recursos de la misma.

Atentamente

Esperando que la presente merezca su conformidad nos es grato suscribirnos de Usted.

Lic. Ricardo Ramírez Noguera
ASESOR COMERCIAL
044 442 239 0952



ARRENDADORA
DE QUERETARO,
S.A. DE C.V.

14-May-03

MELICA URIBE CALZADA
AUTOCAMION MERCEDES BENZ FLD 120 2003
COTOCAMION \$ 1,163,708.00
DAJE \$ 173,880.00

MONTO: \$1,337,588.00

C O T I Z A C I O N

LA COTIZACION ESTA SUJETA A CAMBIOS SIN

PLAN DE ARRENDAMIENTO PURO

	12 MESES	18 MESES	24 MESES	36 MESES
ONORARIOS DE CONTRATACION	27,554.30	27,554.30	27,554.30	27,554.30
ONORARIOS DE RATIFICACION	500.00	500.00	500.00	500.00
ANTICIPO	206,657.25	206,657.25	206,657.25	206,657.25
* RENTA	79,116.66	60,660.79	51,268.91	40,413.20
TOTAL INICIAL (A+B+C+D)	313,828.21	295,372.34	285,980.46	275,124.75
TAS RESTANTES	870,283.28	1,031,233.45	1,179,184.89	1,414,462.10
GACIONES	1,184,111.49	1,326,605.80	1,465,165.35	1,689,586.86
RRROS FISCALES				
J. (10%)	118,411.15	132,660.58	146,516.53	168,958.69
(35%)	414,439.02	464,312.03	512,807.87	591,355.40
	532,850.17	596,972.61	659,324.41	760,314.09
GACIONES	1,184,111.49	1,326,605.80	1,465,165.35	1,689,586.86
RRROS FISCALES	532,850.17	596,972.61	659,324.41	760,314.09
TOTAL DEL ARRENDAMIENTO	651,261.32	729,633.19	805,840.94	929,272.77
MESA DE VENTA	409,870.21	351,317.33	292,764.44	234,211.55
TOTAL DEL ARRENDAMIENTO LA PROMESA DE VENTA	1,061,131.53	1,080,950.52	1,098,605.38	1,163,484.32

ING. JORGE MARTINEZ RUIZ
VENTAS

INCLUYE
EN LOS COSTOS
SURO, RENAVE
CAS Y TENENCIA.



**Crédito
Pyme**

Santander Serfin

Característica	Arrendamiento Financiero	Credito simple
Tipo de tasa	tasa fija o variable en base a la tie o con Tasa nafin	tasa fija o variable en base a la tie o con Tasa nafin
Monto Maximo	No hay monto maximo se ajusta al flujo de la empresa	No hay monto maximo se ajusta al flujo de la empresa
Plazo Maximo	36 meses	36 meses
Aforo a financiar	Se puede Financiar hasta el 100% de la unidad previa autorización del Banco	se financia el 80% Máximo de la unidad
Garantias	obligado solidario, caución bursatil garantía hipotecaria	obligado solidario, caución bursatil garantía hipotecaria
Beneficio Fiscal	deducibles únicamente los intereses	deducibles únicamente los intereses
Registro contable	No existe registro alguno dado que el bien no es propiedad de la Empresa	Se registra la deuda en el Pasivo de la empresa
Tipo de Unidad	Solo Unidades Nuevas	Solo Unidades nuevas
Comisiones	del 1% al 1.5% por apertura	del 1% al 1.5% por apertura
Observaciones	La propiedad de la unidad es del Banco con opción de venta al final del Arrendamiento	La propiedad de la unidad desde el principio es de la Empresa que lo adquirio

Nota: en ninguno de los casos el IVA es considerado, ya que no es financiable

Actualmente el arrendamiento Puro no es operable en El Banco y la diferencia radica en que al final del arrendamiento la unidad pasa a ser propiedad de la empresa que lo adquirio



REQUISITOS BASICOS

Ciente Banco

Solicitud de Crédito (ries-064)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Solicitud de Burós de crédito Persona Moral (en caso de Aplicar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Solicitud de Burós de crédito Persona Física (ries-014) * (Obligado solidario y Persona Física con Actividad Empresarial)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Solicitud de Burós de crédito Persona Física con Actividad Empresarial (ries-068) * (Obligado solidario y Persona Física con Actividad Empresarial)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estados Financieros: Ejercicio 2002	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Declaración anual de impuesto Ejercicio 2002	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DOCUMENTACION COMPLEMENTARIA

Estados Financieros: Ejercicio 2001	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Declaración anual de impuesto Ejercicio 2001	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estado Financiero parcial Ejercicio 2003 no mayor a 60 Días	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acta Constitutiva con poderes (aplica Personas Morales)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alta de Hacienda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cédula Fiscal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comprobante de domicilio del acreditado y Obligado solidario	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acta de matrimonio del Obligado solidario	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Identificación Oficial del Representante legal y Obligados Solidarios: *Credencial para votar (IFE) *Pasaporte Vigente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Firma Cliente

Firma Funcionario

Fecha de Recepción de Documentos: _____

Cuadro 4-1.**Cuadro Comparativo de Arrendamiento y Crédito**

	Arrendamiento Puro	Arrendamiento Financiero	Crédito Bancario
Valor del Bien	\$1,337,588	\$1,337,588	\$1,337,588
Tasa de interés (mensual)		1.10%	1.15%
Plazo	36 meses	36 meses	36 meses
Pago mensual	\$39,290.61	\$33,530.51	\$45,618.20
Opción de Compra	\$234,211.55	\$8,646.84	
Impuestos	\$760,314.09		
Comisión por apertura			2%
Reciprocidad			\$3,000

Ejemplo:

Para el ejemplo se están tomando como ingresos \$1,640,000 pesos para realizar un comparativo

	A. Puro	A. Financiero	Crédito Bancario
Ingreso	1,640,000	1,640,000	1,640,000
Deducción (gastos)	1,214,000	1,214,000	1,214,000
	426,000	1,426,000	426,000
Depreciación	471,487	120,000	334,397
Ahorro Fiscal	(45,487)	306,000	91,603
	X 34%	X 34%	X 34%
I.S.R.	0.00	104,040	31,145.00

Conclusiones

En el desarrollo del trabajo de investigación el objetivo principal se basó en la importancia del blindaje en tracto-camiones, debido a que es una medida de seguridad para transportar los productos de más demanda en el mercado, y como en el capítulo III se mencionan las características del blindaje, los niveles de protección que se utilizarían sería para cualquier arma corta, y el material es de buena calidad, pero se buscó que fuera más económico para reducir gastos y así poder responder la pregunta del problema del anteproyecto que es ¿Cuál es el sistema óptimo para financiar tractocamiones blindados, mediante un Arrendamiento o por un Crédito Bancario?

Se conoce que el Préstamo Bancario es el más antiguo método para obtener recursos para las empresas, los prestamos bancarios son las principales operaciones crediticias que son ofrecidas por las instituciones bancarias, las cuales pueden ser a corto y largo plazo, de manera que uno se sujeta al pago de intereses y de capital mensualmente y cuando se termina el plazo la unidad forma parte de los activos de la empresa.

El Arrendamiento como se pudo ver en la investigación es una forma de obtener el derecho de usar el bien en forma de renta, y no solamente en terrenos y edificios como anteriormente se utilizaba ahora en la actualidad arrendar automóviles y equipo de transporte y muchas cosas más. El arrendamiento proporciona el uso de activos y su financiamiento y pueden ser de dos tipos Puro y Financiero.

Con los cuestionarios que se realizaron a 3 empresas que posiblemente requieran el servicio, se obtuvo a información de que el peso del camión por el blindaje que se eleva no les afecta en relación a tener que mandar menos producto, porque sería un 5% que no representa mayor problema, y dos de las empresas fueron muy sencillos y directos en sus respuestas, por lo que nos podemos dar cuenta es que 2 de 3 les interesó el servicio.

Como conclusión y después de comparar el valor del arrendamiento en diferencia del crédito bancario, se observa que en el arrendamiento puro es más conveniente a la larga por el ahorro en los impuestos, en cambio con el crédito bancario la tasa de interés es del 1.15% mensual, existe el 2% de comisión por apertura del crédito, así como al final del periodo la unidad prácticamente tendrá un valor nulo.

El arrendamiento puro es la mejor opción que se refleja en la investigación para adquirir los tracto-camiones blindados como a continuación se muestra:

En la deducción del Crédito Bancario será de \$ 113,694.98

En la deducción anual del Arrendamiento Puro es de \$ 160,305

En el pago de impuestos en el caso de Crédito Bancario se pagará \$ 31,145

En el pago del Arrendamiento Puro es de \$ 0

Referencias Bibliográficas:

- ARROYO JIMÉNEZ, Gloria, Monografía, Claves para elaborarla, serie quiero titularme 2ª. Edición
- AMBA, "Asociación Mexicana de blindadores de Automotores A.C."
- ASTM-F-1233-1989 Standard test method for security glazing materials and systems.
- BANORTE, Curso de Arrendamiento BANORTE
- BSI- 5051-1988 Bullet-resistant glazing - Part 1. Specification for glazing for interior use.
- DICCIONARIO de Términos Financieros. Eliseu Santandreu, Ed. Granica. 2002
- DIN-52290/2-1990 Testing the bullet-resistance and clasification.
- DIPLOMADO, de Ingeniería Financiera en el módulo " Fuentes de Financiamiento", impartido en la Facultad de Contaduría y Administración de la UAEM Estadísticas económicas del porfiriato, Colegio de México
- HERNÁNDEZ, HERNÁNDEZ, Abraham y Abhraham Villalobos, "Formulación y Evaluación de proyectos de inversión", Ed. Ecafasa Thomson Learning. 2001
- NIJ-0108.01-1985 Standard of National Institute of Justice. Ballistic resistant protective materials.
- NMX-Z-012/1,2-1987 Muestreo para la inspección por atributos, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 28 de octubre de 1987.
- NOM-008-SCFI-1993 Sistema General de Unidades de Medida.
- P.F.P. (Policía Federal Preventiva) Secretaría de Seguridad Pública
- PRIETO, Alejandro C.P. "Contabilidad Superior" Ed. Banca y Comercio, S.A. 1988
- PASCALÉ, Ricardo "Decisiones Financieras" Ed. Macchi 1999 República de Uruguay
- GARCÍA BENAVIDES, Roberto " Hitos de las Comunicaciones y los Transportes en el Historia de México"(Hasta 1911)
- SCT "Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México", 1988

SCT Dirección General de Auto-transporte Federal. Dirección de Desarrollo y Seguridad de Auto-transporte Federal.

SCT Dirección General de Planeación

SCT Dirección General de Tarifas de Transporte Ferroviario y Multimodal

SCT, "Manual de Calidad", Enero 2003

SCT, Dirección General de Auto-transporte Federal, "Procedimientos del operativo para verificación del peso y Dimensiones"

SIGLO VEINTIUNO EDITORES, "Guía para la presentación de proyectos", Ed. Ilpesm,

UL-752-1995 Bullet resisting equipment.

Paginas de Internet:

- <http://www.imt.mx> (Instituto Mexicano del Transporte)
- www.canacar.com.mx (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga)
- <http://www.abate.com.mx> (Autos Blindados S.A. de C.V.)
- www.autoblindajes.com (Autoblindajes de Monterrey)
- www.amba.com.mx (Asociación Mexicana de Blindadores)
- www.transportes.com.mx (Revista Transporte y Turismo)
- www.inegi.gob.mx (INEGI)
- www.sct.gob.mx (Secretaría de Comunicaciones y Transportes)
- www.amaf.com (Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras)
- www.nafin.gob.mx (Nacional Financiera)

Revistas:

- Transporte Siglo XXI Julio 2002 Vol. 34
- Transportes y Turismo Mayo 2002 No. 1090
- Transportes y Turismo Marzo 2002 No. 1088
- Transportes y Turismo Julio 2002 No. 1092
- Transportes y Turismo Abril 2002 No. 1089
- Autotransporte 2000 Marzo 2000 Ed. No. 107
- Autotransporte 2000 Julio 1999 Ed. No. 99
- Transport Topics Week of March 31, 2003

ANEXOS

Ley del Impuesto sobre la Renta

QUE CONCEPTOS SE CONSIDERAN COMO INTERESES

Art. 9: Párrafo 3ro. En los contratos de arrendamiento financiero, se considera interés la diferencia entre el total de los pagos y el monto original de la inversión.

FECHA EN LA QUE EN LA QUE SE OBTINEN LOS INGRESOS

Art. 18: Para los efectos del Art. 17 (ingresos acumulables) de esta ley, se considera que los ingresos se obtienen, en aquellos casos no previstos en otros artículos de la misma, en las fechas en las que se señalan conforme a lo siguiente tratándose de:

III. Obtención de ingresos provenientes de contratos de arrendamiento financiero, los contribuyentes podrán optar por considerar como ingreso obtenido en el ejercicio el total del precio pactado o la parte del precio exigible durante el mismo.

REQUISITOS DE LA DEDUCCION

Art. 31: Las deducciones autorizadas en este Título deberán reunir los siguientes requisitos:

XVII. Tratándose de remuneraciones a empleados o terceros, que estén condicionadas al cobro de los abonos en las enajenaciones a plazos o en los contratos de arrendamiento financiero en los que hayan intervenido, estos se deduzcan en el ejercicio en el que dichos abonos o ingresos se cobren, siempre que se satisfagan los demás requisitos de esta Ley.

CALCULO DE LA DEDUCCION EN INGRESOS POR ARRENDAMIENTO FINANCIERO, SI SE OPTA POR ACUMULAR SOLO LO COBRADO

Art. 35: los contribuyentes que celebren contratos de arrendamiento financiero y opten por acumular como ingresos en el ejercicio solamente la parte del precio exigible durante el mismo, calculara la deducción a que se refiere la fracción II del artículo 29 de esta Ley por cada bien, conforme a lo siguiente:

- I. Al termino de cada ejercicio, el contribuyente calculara el por ciento que representa el ingreso percibido en dicho ejercicio por el contrato de arrendamiento financiero que corresponda, respecto del total de los pagos pactados por el plazo inicial forzoso. Tanto el ingreso como los pagos pactados, no incluirán los intereses derivados del contrato de arrendamiento.
- II. La deducción a que se refiere la fracción II del artículo 29 de esta Ley que se hará en cada ejercicio por los bienes objeto de contrato de arrendamiento financiero a que se refiere este artículo, será la que se obtenga de aplicar el por ciento que resulte conforme a la fracción I de este artículo, al valor de adquisición del bien de que se trate.

En el caso de terrenos que sean objeto de contratos de arrendamiento financiero, la deducción de los mismos que efectuó la arrendadora será la que se obtenga de aplicar el por ciento que resulte conforme a la fracción I de este artículo al costo comprobado de adquisición del terreno de que se trate.

QUE SE CONSIDERA COMO MONTO ORIGINAL EN LA INVERSION EN CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Art. 44: Tratándose de contratos de arrendamiento financiero, el arrendatario considerara como monto original de la inversión, la cantidad que se hubiere pactado como valor del bien en el contrato respectivo.

OPCIONES DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Art. 45: Cuando en los contratos de arrendamiento financiero se haga uso de alguna de sus opciones, para la deducción de las inversiones relacionadas con dichos contratos se observara lo siguiente:

- I. Si se opta por transferir la propiedad mediante el pago de una cantidad determinada, o bien, por prorrogar el contrato por un cierto, el importe de la opción se considerara complemento del monto original de la inversión, por lo que se deducirá en el por ciento que resulte de dividir el importe de la opción entre el numero de años que falten para terminar de deducir el monto original de la inversión.
- II. Si se obtiene participación por la enajenación de los bienes a terceros, deberá considerarse como deducible la diferencia entre los pagos efectuados y las cantidades ya deducidas, menos el ingreso obtenido por la participación en la enajenación a terceros.

QUE SE CONSIDERA CREDITO PARA EFECTOS DEL ARTICULO ANTERIOR

Art. 47: Para efectos de artículo anterior (ajuste por inflación) se considerará crédito, el derecho que tiene una persona acreedora a recibir de otra deudora una cantidad en numerario, entre otros: los derechos de crédito que adquieren las empresas de factoraje financiero, las inversiones en acciones de sociedades de inversión en instrumentos de deuda y las operaciones financieras derivadas señaladas en la fracción IX del artículo 22 de esta Ley.

V. Los derivados de las enajenaciones a plazo por las que se ejerza la opción prevista en el artículo 18 de esta Ley, de acumular como ingreso el cobrado en el ejercicio, a excepción de los derivados de los contratos de arrendamiento financiero. Así como cualquier ingreso cuya acumulación este condicionada a su percepción efectiva.

QUE SE CONSIDERA DEUDA PARA EFECTOS DEL ARTICULO 46 DE ESTA LEY

Art. 48: Para los efectos del artículo 46 de esta Ley, se considerará deuda, cualquier obligación en numerario pendiente de cumplimiento, entre otras: las derivadas de contratos de arrendamiento financiero, de operaciones financieras derivadas a que se refiere la fracción IX del artículo 22 de la misma, las aportaciones para futuros aumentos de capital y las contribuciones causadas desde el último día del periodo al que correspondan y hasta el día en el que deban pagarse.

Párrafo IV: Para los efectos del artículo 46 de esta Ley, se considerará que se contraen deudas por la adquisición de bienes y servicios, por la obtención del uso o goce temporal de bienes o por capitales tomados en préstamo, cuando se de cualquiera de los supuestos siguientes:

- I. Tratándose de la adquisición de bienes o servicios, así como de la obtención del uso o goce temporal de bienes, cuando se de alguno de los supuestos previstos en el artículo 18 de esta Ley y el precio o la contraprestación, se pague con posterioridad a la fecha en que ocurra el supuesto de que se trate.

Ley del Impuesto al Valor Agregado

Art. 12: Párrafo III. En las enajenaciones a plazo en los términos del Código Fiscal de la Federación, el impuesto correspondiente al valor de la enajenación excluyendo intereses, se podrá diferir conforme sean efectivamente recibidos los pagos; el impuesto que corresponda a los intereses se podrá diferir al mes en que estos sean exigibles. Tratándose de arrendamiento financiero, el impuesto que podrá diferirse, será el que corresponda al monto de los pagos por concepto de intereses conforme estos sean exigibles.

Art. 18-A: Último Párrafo. Tratándose de operaciones a crédito o de arrendamiento financiero, pactadas en moneda extranjera celebradas con el público en general, podrá optarse por considerar como valor para los efectos del cálculo del impuesto, en lugar del

valor real de los intereses devengados a que se refiere este artículo, el valor de los intereses devengados. Cuando se ejerza esta opción por un crédito en lo individual, no podrá cambiarse la misma durante la vigencia de dicho crédito

Reglamento del la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

Art. 25: Párrafo II. Tratándose de arrendamiento financiero, se podrá diferir el impuesto que corresponda al monto de los pagos por concepto de interés conforme estos sean exigibles.

ARRENDADORA

Fecha de solicitud		Monto solicitado		Plazo (en meses)		Promotor	
Nombre del equipo a arrendar				Proveedor			
Datos de la Empresa							
Denominación o razón social							
C.I.F.		Correo-e			Giro		
Domicilio particular				Colonia o fraccionamiento		C.P.	
Ciudad o población				Estado			
Teléfono (NO CELULARES)							

Funcionarios	Aportaciones	(%)	Funcionarios	Puesto	Antigüedad
Capital social inicial			Capital social actual		

Escritura Constitutiva							
Escritura constitutiva		Localidad			Notario (nombre y número)		
Fecha de registro		Folio	Volumen	Libro	Localidad		Fecha
Acreditado legal							
Fecha de registro		Folio	Volumen	Libro	Localidad		Fecha

Cuentas Bancarias							
Banco/Sucursal		Tipo de cuenta		No. de cuenta		Antigüedad	
Banco/Sucursal		Tipo de cuenta		No. de cuenta		Antigüedad	

Principales Clientes				
Nombre			Teléfono (NO CELULARES)	
Cargado de compras		Monto promedio de ventas mensuales		Plazo de crédito otorgado
Teléfono (NO CELULARES)				
Cargado de compras		Monto promedio de ventas mensuales		Plazo de crédito otorgado

Principales Proveedores			
Nombre			Teléfono (NO CELULARES)
Monto promedio de compras mensuales		Plazo del crédito	Adeudo actual
Teléfono (NO CELULARES)			
Monto promedio de compras mensuales		Plazo del crédito	Adeudo actual

Datos del Aval u Obligado Solidario				
Nombre			Teléfono (NO CELULARES)	
C.I.F.		C.U.R.P.	Correo-e	
Domicilio particular		Colonia o fraccionamiento		C.P.
Ciudad o población		Estado		

Fecha del Registro Público		Registro	Volumen	Libro	Fecha		Ciudad	Estado
Banco		No. de cuenta		Limite de crédito		Antigüedad		
Banco		No. de cuenta		Limite de crédito		Antigüedad		

Yo, el/la Sr(a) [Nombre], en protesta de decir verdad, manifiesto(amos) y hago(hacemos) constar que la presente información es correcta, asumiendo la absoluta responsabilidad de su contenido, para los efectos legales a que haya lugar.

Nombre del representante legal		Firma del aval u obligado solidario	
--------------------------------	--	-------------------------------------	--

Autorizo(amos) a Arrendadora Comercial América, S.A. de C.V. para que durante tres años, contados a partir de la fecha de firma de la presente, solicite y proporcione información de crédito a cualquier sociedad de información crediticia que estime conveniente, así como monitoreos periódicos. Declaro(amos) que conocemos la naturaleza y alcance de dicha información que se solicita y el uso que se le dará. Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, esta autorización permanecerá vigente mientras exista relación jurídica y comercial (crédito) con Arrendadora Comercial América, S.A. de C.V. Estoy(estamos) conciente(s) y autorizo(amos) que este documento quede bajo propiedad de Arrendadora Comercial América, S.A. de C.V. para efectos de control y cumplimiento con el artículo 28 de la Ley para Regular a las Sociedades de Información Crediticia.

Nombre del representante legal		Firma del aval u obligado solidario	
--------------------------------	--	-------------------------------------	--

Yo, el/la Sr(a) [Nombre], en protesta de decir verdad, manifiesto(amos) ser Representante(s) Legal(es) de la Empresa mencionada en esta autorización.

Fecha de inicio y fecha de término	Monto solicitado	Plazo (en meses)	Promotor
Nombre del equipo a arrendar		Proveedor	

Datos Personales

Nombre completo			Edad
C.I.	C.U.R.P.	Correo-e	
Domicilio particular	Colonia o fraccionamiento	C.P.	Ciudad o población
Domicilio fiscal	Colonia o fraccionamiento	C.P.	Ciudad o población
Teléfono (NO CELULARES)	Estado civil	Número de dependientes	
Nombre del cónyuge			
Nombre de un familiar ajeno al domicilio del solicitante		Domicilio	Teléfono (NO CELULARES)

Datos de Trabajo u Ocupación

Empleado
 Construcción
 Comunicaciones
 Servicios
 Transportes
 Agricultura/Ganadería
 Comercio
 Industria manufacturera
 Otros (especificar)

Nombre de la empresa	Teléfono (NO CELULARES)	Puesto	Antigüedad
Nombre del cónyuge	Teléfono (NO CELULARES)	Puesto	Antigüedad

Situación Patrimonial y de Ingresos

Ingreso comprobable mensual	Otras percepciones	Total
Tipo de habitación: <input type="checkbox"/> Propia <input type="checkbox"/> Rentada <input type="checkbox"/> Hipotecada <input type="checkbox"/> Otros		Valor estimado (si es propia)
Pagos del Registro Público		Pago mensual (renta o hipoteca)
Registro	Volumen	Libro
Fecha	Ciudad	Estado
Automóvil, modelo	<input type="checkbox"/> Propio <input type="checkbox"/> Pagándolo	Automóvil, modelo
	<input type="checkbox"/> Propio <input type="checkbox"/> Pagándolo	

Preferencias

Cuentas bancarias	Banco/Sucursal	Tipo de cuenta	No. de cuenta	Antigüedad
	Banco/Sucursal	Tipo de cuenta	No. de cuenta	Antigüedad
Cuentas de crédito	Banco	No. de cuenta	Limite de crédito	Antigüedad
	Banco	No. de cuenta	Limite de crédito	Antigüedad

Aval u Obligado Solidario

Nombre Completo			
C.I.	C.U.R.P.	Correo-e	
Domicilio particular	Colonia o fraccionamiento	C.P.	Ciudad o población
Teléfono (NO CELULARES)	Relación o parentesco con el solicitante		
Empresa donde labora	Teléfono (NO CELULARES)	Puesto	Antigüedad

Yo, el/la abajo firmante, declaro (declaramos) que la presente información es correcta, asumiendo la absoluta responsabilidad de su contenido, para los efectos legales a que haya lugar.

Firma del solicitante	Firma del aval u obligado solidario
-----------------------	-------------------------------------

Autorización (autorizamos) a Arrendadora Comercial América, S.A. de C.V. para que durante tres años, contados a partir de la fecha de firma de la presente, solicite y proporcione información de crédito a cualquier sociedad de información crediticia que estime conveniente, así como monitoreos periódicos. Declaramos que conocemos la naturaleza y alcance de dicha información que se solicita y el uso que se le dará. Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, esta autorización permanecerá vigente mientras exista relación jurídica y comercial (crédito) con Arrendadora Comercial América, S.A. de C.V. Estoy(estamos) consciente(s) y acepto(amos) que este documento quede bajo propiedad de Arrendadora Comercial América, S.A. de C.V. para efectos de control y cumplimiento con el artículo 28 de la Ley para Regular a las Sociedades de Información Crediticia.

Firma del solicitante	Firma del aval u obligado solidario
-----------------------	-------------------------------------

Artículo 28 de la Ley para regular las Sociedades de Información Crediticia: "Cuando el texto que contenga la autorización del cliente forme parte de la documentación que deba firmar el mismo para gestionar un servicio ante algún usuario, dicho texto deberá estar en una sección especial dentro de la documentación citada y la firma autógrafa del cliente relativa al texto de su autorización deberá ser una firma adicional a la normalmente requerida por el usuario para el trámite del servicio autorizado."



**ARRENDADORA
DE QUERETARO
S.A. DE C.V.**

Hora de Recepción May14. 5:35PM

**SOLICITUD DE ARRENDAMIENTO
PERSONAS MORALES**

LUGAR Y FECHA

NOMBRE

CALLE

CIUDAD

COLONIA

CODIGO POSTAL

TELEFONO

EXT.

GIRO DE LA EMPRESA

DESCRIPCION DEL EQUIPO (ADJUNTAR LAS HOJAS QUE COMPLEMENTEN LA DESCRIPCION SI SE REQUIERE)

\$

\$

\$

LAZO DESEADO

MONEDA

TOTAL \$

OTROS EQUIPOS ARRENDADOS	SI	NO	NOMBRE DEL ARRENDADOR
--------------------------	----	----	-----------------------

REFERENCIAS COMERCIALES (PROVEEDORES)

NOMBRE DE LA EMPRESA	NOMBRE DE LA GERENTE	TELEFONO	PLAZA

REFERENCIAS BANCARIAS (CON QUIENES OPEREN LINEAS DE CREDITO)

NOMBRE DEL BANCO	NOMBRE DEL FUNCIONARIO	TELEFONO

Con objeto de completar esta solicitud será necesario anexar la siguiente documentación.

- Balance y Estado de Resultados con anexos de las principales cuentas de Activo y Pasivo al cierre de los dos últimos años (preferentemente auditados) y si éstos tuvieran una antigüedad mayor de seis meses, Estados Financieros Parciales.
- Copia de la Escritura Constitutiva de la Sociedad y copia de Escritura del último Aumento de Capital.
- Copia del Poder otorgado por la Empresa a la persona que firma en su nombre.
- Copia de Alta ante Hacienda.
- De existir Bienes Raíces, acompañar copia de escrituras y boleta predial.
- Relación Patrimonial del Socio Principal.

NOMBRE Y PUESTO DEL FIRMANTE

FIRMA



FECHA:

PERSONAS MORALES.**REQUISITOS**

1.-	SOLICITUD DE ARRENDAMIENTO. (Debidamente Requisitada)	
2.-	ALTA ANTE S.H.C.P. Y CEDULA FISCAL.	
3.-	COMPROBANTE DE DOMICILIO OFICIAL. (Luz, Agua, Predial)	
4.-	BALANCE Y ESTADOS DE RESULTADOS CON ANALITICOS DE 2 EJERCICIOS INMEDIATOS ANTERIORES AUDITADOS. (+)	
5.-	BALANCE Y ESTADO DE RESULTADO CON ANALITICOS CON UNA ANTIGÜEDAD NO MAYOR DE 3 MESES. (+)	
6.-	DECLARACION ANUAL DE LOS 2 ULTIMOS EJERCICIOS Y PAGOS PROVISIONALES DEL AÑO EN CURSO.	
7.-	COPIA DE LOS ULTIMOS 3 ESTADOS DE CUENTA BANCARIOS DE LA SOCIEDAD..	
8.-	ACTA CONSTITUTIVA DE LA SOCIEDAD. (Registrada, modificaciones, poderes grales de los registrados.)	
9.-	IDENTIFICACION OFICIAL DEL APODERADO GENERAL ACTUALIZADA. (Credencial de elector o pasaporte vigente.)	
10.-	3 REFERENCIAS COMERCIALES.	
11.-	GARANTIA HIPOTECARIA AL 2X1 EN CASO DE ARRENDAMIENTO PARA MAQUINARIA Y EQUIPO	

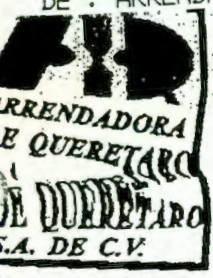
(+) LOS ESTADOS FINANCIEROS DEBERAN ESTAR FIRMADOS Y ACOMPAÑADOS DE LA CÉDULA PROFESIONAL DEL C.P.

REQUISITOS AVAL.

1.-	RELACION PATRIMONIAL DEL AVAL Y COPIAS DE ESCRITURAS DE BIENES QUE REPORJA DEBIDAMENTE REGISTRADOS.	
2.-	IDENTIFICACION OFICIAL ACTUAL DEL AVAL. (Credencial de elector o pasaporte vigente.)	
3.-	ACTA DE MATRIMONIO.	
4.-	COMPROBANTE DE DOMICILIO	

NOTA: LOS DOS Hora de Recepción: May 14. A: 5:39PM

DE : ARRENDADORA, QRO



RELACION PATRIMONIAL DEL AVAL

NOMBRE: _____
 DOMICILIO: _____ COL. _____ C.P. _____
 TELEFONO 01 () _____ FAX: 01() _____
 ESTADO CIVIL: CASADO SOLTERO UNION LIBRE
 REGIMEN: SOCIEDAD CONYUGAL SEPARACION DE BIENES

BIENES INMUEBLES	DESCRIPCIÓN.(m2)		UBICACIÓN	VALOR ESTIMADO	LIBRE DE GRAVAM	
	TERRENO	CONSTRUCCIÓN			SI	NO
CASA HABITACION				\$		
TERRENO				\$		
EDIFICIO				\$		
NAVE INDUSTRIAL				\$		
TOTAL				\$		

* Debera anexar una copia de la escritura publica de las propiedades que reporta.

BIENES MUEBLES	DESCRIPCIÓN. (MARCA, MODELO, TIPO.)	VALOR ESTIMADO
AUTOMOVILES		\$
		\$
		\$
EQ. DE TRASPORTE		\$
MENAJE DE CASA		\$
TOTAL		\$

TOTAL DE PROPIEDADES.	\$
DEUDAS TOTALES.	\$
PATRIMONIAL.	\$

NOMBRE Y FIRMA DEL AVAL _____

Con el propósito de que arrendadora de Queretaro S.A. de C.V. cuente con los documentos necesarios y analice la información y todo esté en posibilidad de resolver la presente solicitud, ante el comité correspondiente, se debe incluir la documentación señalada en el anexo de solicitud de Arrendamiento adjunto a esta carta.

Manifiesto que los datos asentados en los documentos que entrego, así como la información financiera de fecha _____ que se acompaña, son verídicos y se proporcionan a la arrendadora con la finalidad de tramitar el arrendamiento descrito anteriormente en la presente solicitud, facultando a dicha arrendadora para que compruebe su veracidad.

ELICA URIBE CALZADA

Esquema: Tasa fija
 Fecha: marzo 5, 2003, 05:19:57 PM

Mediante la presente, deseamos someter a su consideración la siguiente cotización para el arrendamiento de equipo bajo los siguientes términos:

Modalidad de pago: VENCIDO CON RENTA EN DEPOSITO

Características Generales

Valor del bien: 879,930.43
 Valor A. del bien: 131,989.57
 Valor TOTAL: 1,011,920.00
 Valor financiado: 751,898.78
 Valor A. del bien diferido: 112,784.82
 Tasa mensual: 1.10%
 Plazo: 36 meses

Pagos Iniciales
 Valor anticipado: 128,031.65
 Valor A. inicial: 19,204.75
 Valor en depósito: 29,156.96
 Valor A. de la renta en depósito: 4,373.55
 Valor de apertura: 18,797.47
 Valor A. de la comisión: 2,819.62
 Valor TOTAL: 202,384.00

Pagos posteriores (1er. Pago)
 Renta mensual: 29,156.96
 Valor A. sobre valor del bien amortizado: 2,199.57
 Valor A. sobre intereses: 2,173.98
 Valor TOTAL: 33,530.51

Opción de compra
 Valor de compra: 7,518.99
 Valor A. de la opción de compra: 1,127.85
 Valor TOTAL: 8,646.84

Observaciones

Desde la vigencia del contrato, la Arrendataria se obliga a contratar y mantener un seguro de cobertura amplia contra los riesgos a que están sujetos los bienes objeto del arrendamiento.
 El Arrendador contrata el seguro, será tomado por nuestros agentes a cargo y cuenta de la Arrendataria.
 Asimismo le informamos que la tasa de interés es fija global mensual y se aplica sobre saldos totales.
 Esta cotización es informativa y no representa compromiso para la Arrendadora y está sujeta a la disponibilidad de recursos de la misma.

Atentamente

Esperando que la presente merezca su conformidad nos es grato suscribirnos de Usted.

**LIC. MAURICIO BALESTRA
 GERENTE DE VENTAS GREAT DANE
 2206362/2206310**

BANCO



DOCUMENTACION REQUERIDA

- Solicitud de crédito debidamente requisitada.
- Copia del Registro Federal de Contribuyentes en el caso de personas morales, o copia del alta en la SHCP para personas físicas.
- Copia de escritura constitutiva de la sociedad solicitante, así como modificaciones y reformas vigentes y/o del avalista, en su caso, con sus respectivos datos en el registro público de la propiedad y del comercio, así como copia de poderes e identificación oficial con fotografía del apoderado(s) que suscriban los títulos de crédito y contratos.
- Para personas físicas (solicitante y avalista), copia de identificación oficial con fotografía y copia de acta de matrimonio, de divorcio o de modificación al régimen conyugal, cuando proceda.
- Estados financieros firmados al cierre del ejercicio anterior y recientes, con antigüedad no mayor de 6 meses con sus respectivas relaciones analíticas firmadas, debiéndose incluir, si procede, datos en el registro público de la propiedad de los inmuebles manifestados.
- En su caso, estados financieros firmados recientes de la persona que funja como aval, con antigüedad no mayor de 3 meses para personas morales y hasta 6 meses para personas físicas, con relaciones analíticas firmadas, incluyendo datos en el registro público de la propiedad de los inmuebles manifestados.
- En el caso de créditos a mediano y largo plazo, proyecciones financieras con sus bases de cálculo correspondientes y programa de inversión firmado.
- Copia de la última declaración del ISR o IVA.
- Copia de estados de cuenta de cheques de los últimos 3 meses de los Bancos con que opera diferentes a Banorte.



¿Dónde hay un Banorte?

Soluciones

Personas

Empresas

RELACION INVERSIÓN

Tenemos una opción para todas las ciudades



Personales Descripción Beneficios Requisitos

Pago de Impuestos por Internet

Requisitos

Tu Auto

Sólo necesitas llenar y entregar tu solicitud de crédito (**Ver Solicitud**), acompañada de la siguiente documentación:

- Copia del Registro Federal de Contribuyentes, en el caso de las personas morales, o copia del alta en Hacienda, para personas físicas.
- Copia de escritura constitutiva de la sociedad solicitante, así como modificaciones y reformas vigentes y/o del avalista, en su caso, con sus respectivos datos en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, así como copia de poderes e identificación oficial con fotografía del apoderado(s) que suscriba los títulos de crédito y contratos.
- Para personas físicas (solicitante y avalista), copia de identificación oficial con fotografía, y copia de acta de matrimonio, de divorcio o de modificación al régimen conyugal, cuando proceda.
- Estados financieros firmados al cierre del ejercicio anterior y recientes, con antigüedad no mayor a seis meses, con sus respectivas relaciones analíticas firmadas.
- En su caso, estados financieros firmados recientes de la persona que funja como aval, con antigüedad no mayor a tres meses, para personas morales, o hasta seis meses, para personas físicas. Deben incluir relaciones analíticas firmadas y contener los datos existentes en el Registro Público de la Propiedad de los inmuebles manifestados.
- En el caso de créditos a mediano y largo plazo, incluir las proyecciones financieras con sus bases de cálculo correspondientes y programa de inversión firmado.
- Copia de la última declaración de ISR o IVA.
- Copia de estados de cuenta de cheques de los últimos tres meses de los bancos con los que opera (diferentes a Banorte).
- Solicitud de programa de inversión (**Ver Solicitud**)

▶ **Crediactivo**
Simula una operación aquí

Recomendación:

Aproveche las ventajas que le ofrece Crediactivo y reciba dinero fresco para impulsar su negocio.

Productos relacionados:

- ▶ Agroactivo
- ▶ Financiamiento para Proyectos de Inversión (Bancomext)
- ▶ Financiamiento para Importación de Maquinaria y Equipo de EU y de la OCDE

→ CONSULTAS

Revisa tus Crediactivos Banorte por internet

? CENTRO DE AYUDA

Solucionar tu problema desconectando tu navegador

Selecciona una opción

☎ COTIZADOR

Herramienta para simular operaciones

Selecciona una opción

! LO MÁS VENDIDOS

Encuentra rápidamente lo que necesitas:

- ◆ Banca Patrón
- ◆ Promociones

Crédito

- ◆ Tarjetas de Crédito
- ◆ Inmuebles
- ◆ Crédito Hipotecario

il INFORMACIÓN

¿BUSCAS UNA Tarjeta de Crédito?





¿Dónde hay un Banorte?

Soluciones | Personas | Empresas

Tenemos una opción para todas



Personales Descripción Beneficios Requisitos

Pago de Impuestos por Internet

Tu Auto

Beneficios Le ofrecemos tasa fija que le permite hacer una planeación de sus flujos de efectivo y además:

- Resolución rápida del crédito.
- Plazos de 5 años y opciones de amortización del crédito acordes a las necesidades de su empresa.
- Línea de crédito automática hasta por el 10 por ciento del monto del crédito autorizado, que garantiza el pago de cheques en caso de insuficiencia de fondos temporales.
- También contará automáticamente con una tarjeta de crédito personal o empresarial.
- Facilidad para realizar disposiciones, pagos y consultas de su línea a través de Banorte en su Empresa por Internet.

Crediactivo Simula una operación aquí

Recomendación:

Aproveche las ventajas que le ofrece Crediactivo y reciba dinero fresco para impulsar su negocio.

Productos relacionados:

- ▶ Agroactivo
- Financiamiento para Proyectos de Inversión (Bancomext)
- Financiamiento para Importación de Maquinaria y Equipo de EU y de la OCDE

◀ inicio de página

RELACIÓN INVERSIÓN

CONSULTAS

Revisa tus c Banorte por int

CENTRO DE

Soluciona tu: desconectarte Selecciona una

COTIZADOR

Herramienta: simular oper: Selecciona un

LO MÁS V

- Encuentra rá necesitas:
- Banca Patr
 - Promocion
- Crédito
- Tarjeta de (
 - Inmuebles
 - Crédito Hij

INFORMA



BANORTE 01 - 800 - B/

ENVÍANOS UN GLOSARIO

Grupo Financiero Banorte: Historia | Misión y valores | Estructura | Alianzas | Empleo | Corresponsalía | Sala de

Empresas del Grupo Financiero Banorte: Banco | Casa de Bolsa | Seguros Banorte-C Afore Banorte-Generali | Factor Banorte | Banorte | Almacenadora Banorte | Fianzas Inmuebles Banorte |



¿Dónde hay un Banorte?

Soluciones

Personas

Empresas

RELACIÓN INVERSIÓN

Tenemos una opción para todas las necesidades



Personales Descripción ▶ Beneficios ▶ Requisitos

Pago de Impuestos por

Internet Con Banorte, ¡TODOS A PRODUCIR!

Tu Auto

Crediactivo Banorte, la mejor forma de contar con apoyo financiero para su negocio

- Te prestamos hasta 3 meses de tus ventas
- Autorizamos tu crédito en 48 horas
- Paga desde \$24 pesos por cada \$1000 de crédito
- Tú eliges el destino del crédito

Si tienes una micro, pequeña o mediana empresa con actividad industrial, comercial o de servicios, **Banorte y Nacional Financiera** te ofrecen un crédito para destinarlo a lo que más necesites:

- Capital de Trabajo
- Adquisición de Maquinaria
- Bodegas
- Mobiliario
- Equipo de transporte
- Construcción
- Desarrollo Tecnológico
- Mejoramiento Ambiental

Crediactivo Banorte te apoya para que soluciones tus necesidades de financiamiento por montos que van desde 100 mil hasta 10 millones 300 mil pesos.

Mediante nuestro crédito en moneda nacional o dólares puedes desarrollar tus proyectos productivos, en el plazo que más te convenga, desde uno hasta cinco años y con tasas de interés fija o variable.

▶ **Crediactivo**
Simula una operación aquí

Recomendación:

Aproveche las ventajas que le ofrece Crediactivo y reciba dinero fresco para impulsar su negocio.

Productos relacionados:

- ▶ Agroactivo
- ▶ Financiamiento para Proyectos de Inversión (Bancomext)
- ▶ Financiamiento para Importación de Maquinaria y Equipo de EU y de la OCDE

→ CONSULTAS

Revisa tus c

Banorte por int

? ▶ CENTRO DE

Solucion tu desconectart

Selecciona una

▶ CATEGORÍA

Herramienta: simular oper

Selecciona un

! ▶ LO MÁS V

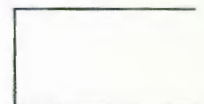
Encuentra rá necesitas:

- Banca Patr
- Promocion

Crédito

- Tarjeta de c
- Inmuebles
- Crédito Hij

||| INFORMAR



← inicio de página

BANORTE
01 - 800 - B/

✉ ENVÍANOS UN

Nombre del Solicitante _____



Balance General (Miles de Pesos)	
Balance General al:	
Fecha: _____ / _____ / _____	Fecha: _____ / _____ / _____
Caja y Bancos	* Proveedores
* Inversiones Liquidadas	* Pasivo Financiero C.P.
* Clientes	Porción Circ. P. Financ. L.P.
* Inventarios	* Créditos de Socios
* Deudores Diversos	* Acreedores Diversos
_____	* Arrendadoras a C.P.
_____	_____
Total de Activo Circulante	Total P. Corto Plazo
_____	_____
* Terrenos y Edificios	* Arrendadora L.P.
* Maquinaria y Equipo	* Pasivo Financiero L.P.
Muebles y Enseres	_____
* Equipo de Transporte	_____
* Revaluación	Total Pasivo Largo Plazo
Dep'n Acumulada	_____
_____	Total Pasivo Diferido
_____	Total Pasivo
Total de Activo Fijo	Capital Social
_____	Reservas
_____	Aportaciones
_____	Actualizaciones de Capital
_____	Superávit por Revaluación
Total de Activo Diferido	Ut. Acumulada
_____	Ut. Del Ejercicio
_____	Capital Contable
Total de Activo	Patrimonio (P. Físicas)
_____	_____
_____	Pasivo + Cap. Contable
_____	_____
_____	*Cuentas sobre las que se deberán entregar Analíticas Firmadas

Estado de Resultados	
Fecha: _____ / _____ / _____	
Periodo () Meses % () Meses %	El solicitante declara bajo protesta de decir verdad, que la información proporcionada es veraz, y por lo tanto manifiesta razonablemente su situación Financiera, y que conoce las sanciones que establece el Artículo 112 de la Ley de Instituciones de crédito.
Ventas 100 100	Art. 112 de la Ley de Instituciones de crédito: Serán sancionados con prisión de dos a diez años y multa hasta por la cantidad equivalente a cincuenta mil veces el salario mínimo general diario del Distrito Federal: las personas que, con el propósito de obtener un préstamo, proporcionen a una institución de crédito, datos falsos sobre el monto de activos o pasivos de una entidad o persona física o moral, si como consecuencia de ello resulta quebranto para la institución.
Costo de Ventas	Institución de crédito que corresponda: por medio de la presente, solicito a ustedes la autorización de una línea de crédito por el equivalente al 50% del capital e intereses ordinarios, si es capital de trabajo o 70% si se trata de Activos fijos, que en su caso se lleguen a causar en 180 días, del crédito que actualmente adeudo a Banco Mercantil del Norte, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte, cuyo destino será garantizarle a este último, los conceptos antes precisados, la referida línea de crédito deberá tener las mismas características, términos y
Ut. Bruta	_____
Gastos Admón.	_____
Gastos de Venta	_____
Depreciación	_____
UAFIR	_____
Prod. Financieros	_____
Glos. Financieros	_____
Ut. (o pérdidas) Cambiaria	_____
Repomo	_____
Otros Ingresos	_____
Otros Gastos (ISR y PTU)	_____
Ut. o Pérdida Neta	_____

Firma
del Solicitante

Nombre y firma
del Contador

MONTO 1.235.896 \$
 MESES 36 meses
 TASA ANUAL 13,85 %

 TASA MENS 0,011541667

 PAGO (N\$42.150,01)

Periodo	Saldo Inicial	Pago Capital	Intereses	Pago Total	Saldo Final
1	1.235.896,0	-27.886	-14.264	-42.150	1.208.010,3
2	1.208.010,3	-28.208	-13.942	-42.150	1.179.802,7
3	1.179.802,7	-28.533	-13.617	-42.150	1.151.269,6
4	1.151.269,6	-28.862	-13.288	-42.150	1.122.407,2
5	1.122.407,2	-29.196	-12.954	-42.150	1.093.211,6
6	1.093.211,6	-29.533	-12.617	-42.150	1.063.679,1
7	1.063.679,1	-29.873	-12.277	-42.150	1.033.805,7
8	1.033.805,7	-30.218	-11.932	-42.150	1.003.587,5
9	1.003.587,5	-30.567	-11.583	-42.150	973.020,6
10	973.020,6	-30.920	-11.230	-42.150	942.100,8
11	942.100,8	-31.277	-10.873	-42.150	910.824,2
12	910.824,2	-31.638	-10.512	-42.150	879.186,7
13	879.186,7	-32.003	-10.147	-42.150	847.183,9
14	847.183,9	-32.372	-9.778	-42.150	814.811,8
15	814.811,8	-32.746	-9.404	-42.150	782.066,1
16	782.066,1	-33.124	-9.026	-42.150	748.942,4
17	748.942,4	-33.506	-8.644	-42.150	715.436,5
18	715.436,5	-33.893	-8.257	-42.150	681.543,8
19	681.543,8	-34.284	-7.866	-42.150	647.259,9
20	647.259,9	-34.680	-7.470	-42.150	612.580,4
21	612.580,4	-35.080	-7.070	-42.150	577.500,6
22	577.500,6	-35.485	-6.665	-42.150	542.015,9
23	542.015,9	-35.894	-6.256	-42.150	506.121,6
24	506.121,6	-36.309	-5.841	-42.150	469.813,1
25	469.813,1	-36.728	-5.422	-42.150	433.085,5
26	433.085,5	-37.151	-4.999	-42.150	395.934,0
27	395.934,0	-37.580	-4.570	-42.150	358.353,8
28	358.353,8	-38.014	-4.136	-42.150	320.339,7
29	320.339,7	-38.453	-3.697	-42.150	281.887,0
30	281.887,0	-38.897	-3.253	-42.150	242.990,4
31	242.990,4	-39.345	-2.805	-42.150	203.644,9
32	203.644,9	-39.800	-2.350	-42.150	163.845,3
33	163.845,3	-40.259	-1.891	-42.150	123.586,3
34	123.586,3	-40.724	-1.426	-42.150	82.862,7
35	82.862,7	-41.194	-956	-42.150	41.669,1
36	41.669,1	-41.669	-481	-42.150	(0,0)
37	(0,0)	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
38	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
39	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
40	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
41	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
42	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
43	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
44	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
45	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
46	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!

MONTO 1.421.280 \$
 MESES 36 meses
 TASA ANUAL 13,85 %
 TASA MENS 0,011541667
 PAGO (N\$48.472,51)

Periodo	Saldo Inicial	Pago Capital	Intereses	Pago Total	Saldo Final
1	1.421.280,4	-32.069	-16.404	-48.473	1.389.211,8
2	1.389.211,8	-32.439	-16.034	-48.473	1.356.773,1
3	1.356.773,1	-32.813	-15.659	-48.473	1.323.960,0
4	1.323.960,0	-33.192	-15.281	-48.473	1.290.768,2
5	1.290.768,2	-33.575	-14.898	-48.473	1.257.193,3
6	1.257.193,3	-33.962	-14.510	-48.473	1.223.230,9
7	1.223.230,9	-34.354	-14.118	-48.473	1.188.876,5
8	1.188.876,5	-34.751	-13.722	-48.473	1.154.125,6
9	1.154.125,6	-35.152	-13.321	-48.473	1.118.973,7
10	1.118.973,7	-35.558	-12.915	-48.473	1.083.416,0
11	1.083.416,0	-35.968	-12.504	-48.473	1.047.447,9
12	1.047.447,9	-36.383	-12.089	-48.473	1.011.064,7
13	1.011.064,7	-36.803	-11.669	-48.473	974.261,5
14	974.261,5	-37.228	-11.245	-48.473	937.033,6
15	937.033,6	-37.658	-10.815	-48.473	899.376,0
16	899.376,0	-38.092	-10.380	-48.473	861.283,8
17	861.283,8	-38.532	-9.941	-48.473	822.751,9
18	822.751,9	-38.977	-9.496	-48.473	783.775,4
19	783.775,4	-39.426	-9.046	-48.473	744.348,9
20	744.348,9	-39.881	-8.591	-48.473	704.467,4
21	704.467,4	-40.342	-8.131	-48.473	664.125,6
22	664.125,6	-40.807	-7.665	-48.473	623.318,2
23	623.318,2	-41.278	-7.194	-48.473	582.039,9
24	582.039,9	-41.755	-6.718	-48.473	540.285,1
25	540.285,1	-42.237	-6.236	-48.473	498.048,3
26	498.048,3	-42.724	-5.748	-48.473	455.324,1
27	455.324,1	-43.217	-5.255	-48.473	412.106,8
28	412.106,8	-43.716	-4.756	-48.473	368.390,7
29	368.390,7	-44.221	-4.252	-48.473	324.170,0
30	324.170,0	-44.731	-3.741	-48.473	279.439,0
31	279.439,0	-45.247	-3.225	-48.473	234.191,7
32	234.191,7	-45.770	-2.703	-48.473	188.422,1
33	188.422,1	-46.298	-2.175	-48.473	142.124,3
34	142.124,3	-46.832	-1.640	-48.473	95.292,1
35	95.292,1	-47.373	-1.100	-48.473	47.919,4
36	47.919,4	-47.919	-553	-48.473	(0,0)
37	(0,0)	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
38	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
39	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
40	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
41	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
42	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
43	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
44	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
45	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!
46	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!	#¡NUM!

AGENCIA

	MARCA	NUMÉRO	DESTINO	AMPLIACION <input type="checkbox"/>	SUSTITUCIÓN <input type="checkbox"/>	TIPO:
REMOLQUE(S)	PLAZO	ENGANCHE	PLAN DE FINANCIAMIENTO, SE ANEXA COTIZACIÓN			
SI ES CTE. REPETITIVO DAIMLERCHRYSLER SERVICES DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Ó ARRENDADORA DAIMLERCHRYSLER, S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN AUXILIAR DEL CRÉDITO, INDIQUE SU No. DE CUENTE						TASA:

DATOS GENERALES

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL (COMPLETA)						
TIPO DE PERSONA:	<input type="checkbox"/> FÍSICA	<input type="checkbox"/> FÍSICA EMP.	<input type="checkbox"/> MORAL	RFC (CON HOMOCLOVE)		
TEL:	DOMICILIO PARTICULAR O FISCAL SI ES PERSONA MORAL (CALLE Y NÚMERO)					
COLONIA	DELEG. O MPIO.			CIUDAD	ESTADO	
C.P.	TIEMPO DE RESIDIR	NOMBRE DEL CÓNYUGUE (SOLO PERSONA FÍSICA)				
No. DEPENDIENTES ECONOMICOS	DECLARO QUE MI ESTADO CIVIL ES: (SOLO PERSONA FÍSICA O ACTIVIDAD EMPRESARIAL)			<input type="checkbox"/> SOLTERO	<input type="checkbox"/> VIUDO	<input type="checkbox"/> DIVORCIADO
				CASADO BAJO EL REGIMEN DE: <input type="checkbox"/> SEPARACIÓN DE BIENES <input type="checkbox"/> SOC. CONYUGAL		

ACTIVIDAD ECONÓMICA

ACTIVIDAD PRINCIPAL
OTRAS ACTIVIDADES/INGRESOS

REFERENCIAS BANCARIAS

BANCO	SUCURSAL (NOMBRE Y No.)	CUENTA No.
EJECUTIVO	SALDO ACTUAL	TEL(S).
TIPO DE CUENTA		
BANCO	SUCURSAL (NOMBRE Y No.)	CUENTA No.
EJECUTIVO	SALDO ACTUAL	TEL(S).
TIPO DE CUENTA		

REFERENCIAS COMERCIALES (P. FÍSICAS, ACT. EMP. Y P. MORALES)

PROVEEDOR	CONTACTO	TEL.
PROVEEDOR	CONTACTO	TEL.
PROVEEDOR	CONTACTO	TEL.

PARQUE VEHICULAR ACTUAL

TRACTOCAMIONES	No. UNIDADES	UNIDADES<5 AÑOS	No. UNIDADES:	PROPIAS <input type="checkbox"/>	FINANCIADAS <input type="checkbox"/>
CAMIONES DE CARGA	No. UNIDADES	UNIDADES<5 AÑOS	No. UNIDADES:	PROPIAS <input type="checkbox"/>	FINANCIADAS <input type="checkbox"/>
VOLTEOS/PLATAFORMA/CAJAS	No. UNIDADES	UNIDADES<5 AÑOS	No. UNIDADES:	PROPIAS <input type="checkbox"/>	FINANCIADAS <input type="checkbox"/>
OTRO TIPO AUTOS, CAMIONES...					

PROPIEDADES INMUEBLES (SOLO P. FÍSICAS O ACT. EMP.)

HABITACIONAL	COMERCIAL	OTRO (ESPECIFICAR)	NOMBRE DEL PROPIETARIO		
DOMICILIO DEL INMUEBLE (CALLE Y No.)			COLONIA		
TEL.	DELEGACIÓN O MPIO.	CIUDAD	ESTADO		

INFORMACIÓN DEL AVAL

NOMBRE			NOMBRE DEL CONYUGUE		
DECLARO QUE MI ESTADO CIVIL ES:		<input type="checkbox"/> SOLTERO <input type="checkbox"/> VIUDO <input type="checkbox"/> DIVORCIADO	CASADO BAJO EL RÉGIMEN DE:		<input type="checkbox"/> SEPARACIÓN DE BIENES <input type="checkbox"/> SOC. CONYUGAL
DOMICILIO DEL INMUEBLE (CALLE Y No.)		COLONIA	DELEGACIÓN O MPIO.		CIUDAD
ESTADO	C.P.	No. RPP	VALOR MERCADO	LIBRE GRAVAMEN <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	PARENTESCO CON EL COMPRADOR

PERSONAS FÍSICAS

I. BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD MANIFIESTO QUE LA INFORMACIÓN AQUÍ ASENTADA ES VERDADERA, POR LO QUE EN CASO CONTRARIO LA PRESENTE SOLICITUD SERÁ RECHAZADA.

II. POR ESTE MEDIO AUTORIZO EXPRESAMENTE A DAIMLERCHRYSLER SERVICES DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y/O ARRENDADORA DAIMLERCHRYSLER S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN AUXILIAR DEL CRÉDITO, PARA QUE POR CONDUCTO DE SUS FUNCIONARIOS FACULTADOS LLEVE A CABO INVESTIGACIONES, SOBRE MI COMPORTAMIENTO CREDITICIO EN LAS SOCIEDADES DE INFORMACIÓN CREDITICIA QUE ESTIME CONVENIENTE.

ASÍ MISMO, DECLARO QUE CONOZCO LA NATURALEZA Y ALCANCE DE LA INFORMACIÓN QUE SE SOLICITARÁ, DEL USO QUE DAIMLERCHRYSLER SERVICES DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y/O ARRENDADORA DAIMLERCHRYSLER S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN AUXILIAR DEL CRÉDITO, HARÁ DE TAL INFORMACIÓN Y DE QUE ÉSTA PODRÁ REALIZAR CONSULTAS PERIÓDICAS DE MI HISTORIAL CREDITICIO, CONSENTIENDO QUE ESTA AUTORIZACIÓN SE ENCUENTRE VIGENTE POR UN PERÍODO DE 3 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE SU EXPEDICIÓN Y EN TODO CASO DURANTE EL TIEMPO QUE MANTENGAMOS RELACIÓN JURÍDICA.

NOMBRE DEL CLIENTE: _____ REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES: _____

DOMICILIO: _____

TELÉFONO(S): _____ FECHA EN QUE SE AUTORIZA LA CONSULTA: _____

ESTOY CONSCIENTE Y ACEPTO QUE ESTE DOCUMENTO QUEDE BAJO PROPIEDAD DE DAIMLERCHRYSLER SERVICES DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y/O ARRENDADORA DAIMLERCHRYSLER S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN AUXILIAR DEL CRÉDITO Y/O CUALQUIER SOCIEDAD DE INFORMACIÓN CREDITICIA A QUIEN SE SOLICITE EL SERVICIO DE INFORMACIÓN CREDITICIA, PARA EFECTOS DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 28 DE LA LEY PARA REGULAR A LAS SOCIEDADES DE INFORMACIÓN CREDITICIA.

FECHA DE CONSULTA: _____

FOLIO DE CONSULTA BC: _____

NOMBRE Y FIRMA DEL CLIENTE

NOMBRE Y FIRMA DEL AVAL (CUANDO APLIQUE)

PERSONAS MORALES

I. BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD MANIFIESTO QUE LA INFORMACIÓN AQUÍ ASENTADA ES VERDADERA, POR LO QUE EN CASO CONTRARIO LA PRESENTE SOLICITUD SERÁ RECHAZADA.

II. POR ESTE MEDIO AUTORIZO EXPRESAMENTE A DAIMLERCHRYSLER SERVICES DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y/O ARRENDADORA DAIMLERCHRYSLER S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN AUXILIAR DEL CRÉDITO, PARA QUE POR CONDUCTO DE SUS FUNCIONARIOS FACULTADOS LLEVE A CABO INVESTIGACIONES, SOBRE EL COMPORTAMIENTO CREDITICIO DE LA EMPRESA QUE REPRESENTO EN LAS SOCIEDADES DE INFORMACIÓN CREDITICIA QUE ESTIME CONVENIENTE.

ASÍ MISMO, DECLARO QUE CONOZCO LA NATURALEZA Y ALCANCE DE LA INFORMACIÓN QUE SE SOLICITARÁ, DEL USO QUE DAIMLERCHRYSLER SERVICES DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y/O ARRENDADORA DAIMLERCHRYSLER S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN AUXILIAR DEL CRÉDITO, HARÁ DE TAL INFORMACIÓN Y DE QUE ÉSTA PODRÁ REALIZAR CONSULTAS PERIÓDICAS DE SU HISTORIAL CREDITICIO, CONSENTIENDO QUE ESTA AUTORIZACIÓN SE ENCUENTRE VIGENTE POR UN PERÍODO DE 3 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE SU EXPEDICIÓN Y EN TODO CASO, DURANTE EL TIEMPO QUE MANTENGA RELACIÓN JURÍDICA CON MI REPRESENTADA. BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD MANIFIESTO *SER REPRESENTANTE LEGAL* DE LA EMPRESA MENCIONADA EN ESTA AUTORIZACIÓN.

NOMBRE DEL CLIENTE: _____ REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES: _____

DOMICILIO: _____

TELÉFONO(S): _____ FECHA EN QUE SE AUTORIZA LA CONSULTA: _____

ESTOY CONSCIENTE Y ACEPTO QUE ESTE DOCUMENTO QUEDE BAJO PROPIEDAD DE DAIMLERCHRYSLER SERVICES DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y/O ARRENDADORA DAIMLERCHRYSLER S.A. DE C.V. ORGANIZACIÓN AUXILIAR DEL CRÉDITO Y/O CUALQUIER SOCIEDAD DE INFORMACIÓN CREDITICIA A QUIEN SE SOLICITE EL SERVICIO DE INFORMACIÓN CREDITICIA, PARA EFECTOS DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 28 DE LA LEY PARA REGULAR A LAS SOCIEDADES DE INFORMACIÓN CREDITICIA.

FECHA DE CONSULTA: _____

FOLIO DE CONSULTA BC: _____

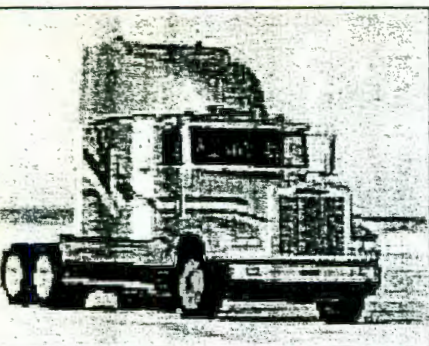
NOMBRE Y FIRMA (AUTÓGRAFA) DEL REPRESENTANTE LEGAL.

RAZÓN SOCIAL DE EMPRESA AVAL FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL.

de Cotización: **100**

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler Services de México, S.A. de C.V.



Vehículo: FLD 120 58k Cummins FA Equipado 2003

Modelo: 2003
Fecha Cotización: 5 de Marzo de 2003
Vigencia: Al 14 de Marzo de 2003
Plan: Plan Credito Directo Plan 0
 Crédito Directo Sin recursos

ente
 ANGELICA URIBE CALZADA
 ALCTRAZ
 JARDINES DE QUERETARO
 QUERETARO, QUERETARO
 C.P. 76120
 Tels: 223-31-94

Distribuidor:
 ZAPATA QUERÉTARO, S.A. DE C.V.
 LIBRAMIENTO A SAN LUIS ESQUINA AV. PEÑUELAS KM. 2.1
 SAN PEDRITO PEÑUELA
 QUERÉTARO, QUERETARO
 C.P. 76148
 Tels: (42) 206-311

CONDICIONES:

	Enganche	Anticipo	Financiado
Moneda: PESOS			
Precio Vehículo : \$1,011,920.00	15.0000%	\$151,788.00	\$860,132.00
Puro Vehículo : \$110,871.30 CARGA PELIGROSA (B) Deduc. D.M. 5%, R.B. 10% y R.C. \$0.MN	15.0000%	\$16,630.70	\$94,240.61
Seguro de Vida : \$3,817.49	100.0000%	\$3,817.49	
Comisiones: Comisión (1.500000% sobre Monto a financiar) \$16,462.93	100.0000%	\$16,462.93	

Total Anticipo: \$188,699.12
Neto a Financiar: \$954,372.61
 Tasa Interés : 16.95%

RESUMEN

Total Anticipo: \$188,699.12
 36 Pagos Mensuales c/u de \$35,221.60 (Pagos Vencidos).
 Gastos de ratificación \$1,500.00 Pesos M.N. más IVA. (Pagaderos al momento de la firma)

 LUIS OLVERA GARCIA
 ASESOR COMERCIAL (Teléfono: 01-442-220-63-10-11)

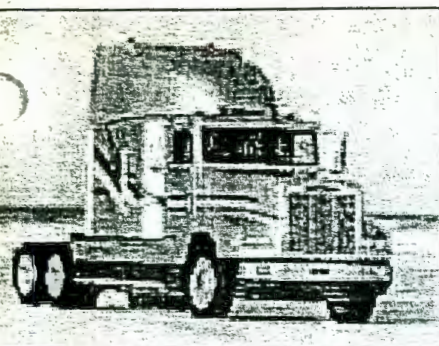
 ANGELICA URIBE CALZADA

Sujeto a cambio sin previo aviso. Sujeto a aprobación de crédito. Sujeto a aprobación de crédito.
 es contratado por DaimlerChrysler Services de México, S.A de C.V. y pagado por el cliente. Seguro contratado con Grupo Nacional Provincial, vigente únicamente durante 36 meses.
 es responsable de los pagos de tenencia del vehículo, del mantenimiento y conservación adecuada del vehículo y de los costos en los que incurra al respecto.

de Cotización: **100**

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler Services de México, S.A. de C.V.



Vehículo: **FLD 120 58k Cummins FA Equipado 2003**

Modelo: **2003**
 Fecha Cotización: **5 de Marzo de 2003**
 Vigencia: **Al 14 de Marzo de 2003**
 Plan: **Plan Credito Directo Plan 0**
Crédito Directo Sin recursos

T a b l a d e A m o r t i z a c i ó n

Periodo	Saldo Insoluto	Capital	Interés e IVA	Mensualidad
1	\$954,372.61	\$19,719.01	\$15,502.59	\$35,221.60
2	\$934,653.60	\$20,039.32	\$15,182.28	\$35,221.60
3	\$914,614.28	\$20,364.83	\$14,856.77	\$35,221.60
4	\$894,249.45	\$20,695.64	\$14,525.96	\$35,221.60
5	\$873,553.81	\$21,031.81	\$14,189.79	\$35,221.60
6	\$852,522.00	\$21,373.45	\$13,848.15	\$35,221.60
7	\$831,148.55	\$21,720.63	\$13,500.97	\$35,221.60
8	\$809,427.92	\$22,073.45	\$13,148.15	\$35,221.60
9	\$787,354.47	\$22,432.01	\$12,789.59	\$35,221.60
10	\$764,922.46	\$22,796.39	\$12,425.21	\$35,221.60
11	\$742,126.07	\$23,166.68	\$12,054.92	\$35,221.60
12	\$718,959.39	\$23,543.00	\$11,678.60	\$35,221.60
13	\$695,416.39	\$23,925.43	\$11,296.17	\$35,221.60
14	\$671,490.96	\$24,314.06	\$10,907.54	\$35,221.60
15	\$647,176.90	\$24,709.02	\$10,512.58	\$35,221.60
16	\$622,467.88	\$25,110.39	\$10,111.21	\$35,221.60
17	\$597,357.49	\$25,518.27	\$9,703.33	\$35,221.60
18	\$571,839.22	\$25,932.79	\$9,288.81	\$35,221.60
19	\$545,906.43	\$26,354.03	\$8,867.57	\$35,221.60
20	\$519,552.40	\$26,782.12	\$8,439.48	\$35,221.60
21	\$492,770.28	\$27,217.16	\$8,004.44	\$35,221.60
22	\$465,553.12	\$27,659.27	\$7,562.33	\$35,221.60
23	\$437,893.85	\$28,108.57	\$7,113.03	\$35,221.60
24	\$409,785.28	\$28,565.15	\$6,656.45	\$35,221.60
25	\$381,220.13	\$29,029.15	\$6,192.45	\$35,221.60
26	\$352,190.98	\$29,500.69	\$5,720.91	\$35,221.60
27	\$322,690.29	\$29,979.90	\$5,241.70	\$35,221.60
28	\$292,710.39	\$30,466.88	\$4,754.72	\$35,221.60
29	\$262,243.51	\$30,961.78	\$4,259.82	\$35,221.60
30	\$231,281.73	\$31,464.71	\$3,756.89	\$35,221.60
31	\$199,817.02	\$31,975.82	\$3,245.78	\$35,221.60
32	\$167,841.20	\$32,495.23	\$2,726.37	\$35,221.60
33	\$135,345.97	\$33,023.08	\$2,198.52	\$35,221.60
34	\$102,322.89	\$33,559.49	\$1,662.11	\$35,221.60
35	\$68,763.40	\$34,104.62	\$1,116.98	\$35,221.60
36	\$34,658.78	\$34,658.78	\$562.99	\$35,221.60
Total:	\$954,372.61		\$313,605.16	\$1,267,977.60

En sujeta a cambio sin previo aviso. Sujeto a aprobación de crédito. Seguro contratado por DaimlerChrysler Services de México, S.A de C.V. y pagado por el cliente. Seguro contratado con Grupo Nacional Provincial, vigente únicamente durante 36 meses. Es responsable de los pagos de tenencia del vehículo, del mantenimiento y conservación adecuada del vehículo y de los costos en los que incurra al respecto.



Vehículo: FLD 120 58k Cummins FA Equipado 2003

Modelo: 2003

Fecha Cotización: 5 de Marzo de 2003

Vigencia: Al 14 de Marzo de 2003

Plan: Plan Credito Directo Plan 0
Crédito Directo Sin recursos

Cliente
ANGELICA URIBE CALZADA
ALCATRAZ
JARDINES DE QUERETARO
QUERETARO, QUERETARO
C.P. 76120
Tels: 2-33-31-94
X

Distribuidor:
ZAPATA QUERÉTARO, S.A. DE C.V.
LIBRAMIENTO A SAN LUIS ESQUINA AV. PEÑUELAS KM. 2.1
SAN PEDRITO PEÑUELA
QUERÉTARO, QUERETARO
C.P. 76148
Tels: (42) 206-311

CONDICIONES:

	Enganche	Anticipo	Financiado
Moneda: PESOS			
Precio Vehículo : \$1,011,920.00	15.0000%	\$151,788.00	\$860,132.00
Comisiones:	100.0000%	\$14,837.28	
Comisión (1.500000% sobre Monto a financiar)		\$14,837.28	

Total Anticipo: \$166,625.28

Neto a Financiar: \$860,132.00

Tasa Interés : 16.95%

RESUMEN

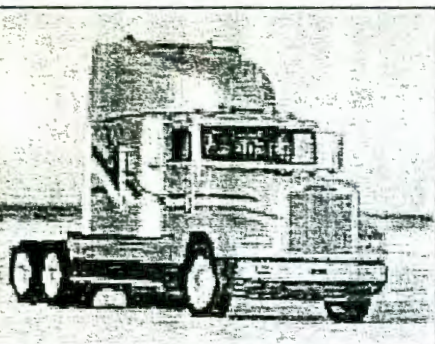
Total Anticipo: \$166,625.28

36 Pagos Mensuales c/u de \$31,743.60 (Pagos Vencidos).

Gastos de ratificación \$1,500.00 Pesos M.N. más IVA. (Pagaderos al momento de la firma)

LUIS OLVERA GARCIA
ASESOR COMERCIAL (Teléfono: 01-442-220-63-10-11)

ANGELICA URIBE CALZADA



Vehículo: FLD 120 58k Cummins FA Equipado 2003

Modelo: 2003
 Fecha Cotización: 5 de Marzo de 2003
 Vigencia: Al 14 de Marzo de 2003
 Plan: Plan Credito Directo Plan 0
 Crédito Directo Sin recursos

T a b l a d e A m o r t i z a c i ó n

Periodo	Saldo Insoluto	Capital	Interés e IVA	Mensualidad
1	\$860,132.00	\$17,771.83	\$13,971.77	\$31,743.60
2	\$842,360.17	\$18,060.51	\$13,683.09	\$31,743.60
3	\$824,299.66	\$18,353.88	\$13,389.72	\$31,743.60
4	\$805,945.78	\$18,652.02	\$13,091.58	\$31,743.60
5	\$787,293.76	\$18,955.00	\$12,788.60	\$31,743.60
6	\$768,338.76	\$19,262.90	\$12,480.70	\$31,743.60
7	\$749,075.86	\$19,575.80	\$12,167.80	\$31,743.60
8	\$729,500.06	\$19,893.78	\$11,849.82	\$31,743.60
9	\$709,606.28	\$20,216.93	\$11,526.67	\$31,743.60
10	\$689,389.35	\$20,545.33	\$11,198.27	\$31,743.60
11	\$668,844.02	\$20,879.06	\$10,864.54	\$31,743.60
12	\$647,964.96	\$21,218.22	\$10,525.38	\$31,743.60
13	\$626,746.74	\$21,562.88	\$10,180.72	\$31,743.60
14	\$605,183.86	\$21,913.14	\$9,830.46	\$31,743.60
15	\$583,270.72	\$22,269.10	\$9,474.50	\$31,743.60
16	\$561,001.62	\$22,630.83	\$9,112.77	\$31,743.60
17	\$538,370.79	\$22,998.44	\$8,745.16	\$31,743.60
18	\$515,372.35	\$23,372.02	\$8,371.58	\$31,743.60
19	\$492,000.33	\$23,751.67	\$7,991.93	\$31,743.60
20	\$468,248.66	\$24,137.49	\$7,606.11	\$31,743.60
21	\$444,111.17	\$24,529.57	\$7,214.03	\$31,743.60
22	\$419,581.60	\$24,928.02	\$6,815.58	\$31,743.60
23	\$394,653.58	\$25,332.95	\$6,410.65	\$31,743.60
24	\$369,320.63	\$25,744.45	\$5,999.15	\$31,743.60
25	\$343,576.18	\$26,162.63	\$5,580.97	\$31,743.60
26	\$317,413.55	\$26,587.61	\$5,155.99	\$31,743.60
27	\$290,825.94	\$27,019.50	\$4,724.10	\$31,743.60
28	\$263,806.44	\$27,458.39	\$4,285.21	\$31,743.60
29	\$236,348.05	\$27,904.42	\$3,839.18	\$31,743.60
30	\$208,443.63	\$28,357.69	\$3,385.91	\$31,743.60
31	\$180,085.94	\$28,818.33	\$2,925.27	\$31,743.60
32	\$151,267.61	\$29,286.45	\$2,457.15	\$31,743.60
33	\$121,981.16	\$29,762.17	\$1,981.43	\$31,743.60
34	\$92,218.99	\$30,245.62	\$1,497.98	\$31,743.60
35	\$61,973.37	\$30,736.92	\$1,006.68	\$31,743.60
36	\$31,236.45	\$31,236.45	\$507.40	\$31,743.60
Total:	\$860,132.00		\$282,637.85	\$1,142,769.60

Sujeta a cambio sin previo aviso. Sujeto a aprobación de crédito. Sujeto a aprobación de crédito. No incluye seguro, por lo que deberá contratarlo por su cuenta y acreditar a satisfacción de DaimlerChrysler Services de México, S.A. de C.V. su debida contratación y vigencia durante todo el plazo del Financiamiento. Es responsable de los pagos de tenencia del vehículo, del mantenimiento y conservación adecuada del vehículo y de los costos en los que incurra al respecto.

BLINDADORA

Comercializadora FRANKFURT, S.A. DE C.V.

A continuación pongo a su amable consideración la siguiente cotización :

ARTICULO	MEDIDA	M ² POR PLANCHA	PIESO POR M ²	PRECIO POR M ² + IVA	PRECIO POR PLANCHA + IVA
ACERO ALEMAN 2 MM	2.00 X 1.00	2 M ²	17 Kg	102.90	205.80
ACERO ALEMAN					
ACERO ALEMAN 3 MM	2.00 X 1.00	2 M ²	24 Kg.	123.50	247.00 USD
ACERO ALEMAN 4 MM	3.00 X 2.00	6 M ²	glock35 7	147.00	882.00
A.RUSO					
ACERO RUSO 6.7 MM	1.40 X 1.06	1.484 M ²	55	450.00	667.80
PANEL DE KEVLAR DE 9 CAPAS THERMOFORMABLE	1.27 X 1.83	2.3241		294.58	684.64
PANEL DE KEVLAR DE 12 CAPAS THERMOFORMABLE	1.27 X 1.83	2.3241		392.80	912.89
PANEL DE KEVLAR DE 9 CAPAS THERMOFORMABLE	1.27 X 2.43	3.0861		294.58	909.13
PANEL DE KEVLAR DE 12 CAPAS THERMOFORMABLE	1.27 X 2.43	3.0861		392.78	1,212.16
ARAMIDS					
ALFOMBRA DE KEVLAR (CONTRA GRANADAS DM- 51) 7 CAPAS	2.00 X 4.20	8.40 M ²		355.14	2,983.20
ALFOMBRA DE KEVLAR (CONTRA GRANADAS DM- 51) 9 CAPAS	2.00 X 4.20	8.40 M ²		448.77	3,769.68
DYNEEMA					
UD-72 DYN EEM A	1.60 X 1.20	1.92 M ²	19kg.	2,395.83	4,600.00

- * PRECIOS EN DOLARES, AL TC. VENTA DEL DIA
- * (NO INCLUYE I.V.A)
- * ENTREGA EN SU PLANTA
- * CONDICIONES DE PAGO : CONTADO
- * VIGENCIA 8 DIAS