



Censos  
**económicos**  
2019

---

**El transporte público  
en los Estados Unidos  
Mexicanos**

Instituto Nacional de Estadística y Geografía

**El transporte público  
en los Estados Unidos Mexicanos**

**Censos Económicos 2019**



Obras complementarias publicadas por el INEGI sobre el tema:  
Censos Económicos 2009 El transporte público en México. Transportes (mini monografías sectoriales Censos Económicos 2009). Transportes, correos y almacenamientos (mini monografías sectoriales Censos Económicos 2014). Transportes, correos y almacenamientos (mini monografías sectoriales Censos Económicos 2019. Sistema Automatizado de Información Censal (SAIC) Censos Económicos 2019.

#### **Catalogación en la fuente INEGI:**

338.0972      Censos Económicos (2019).  
                  El transporte público en los Estados Unidos Mexicanos : Censos Económicos 2019 / Instituto Nacional de Estadística y Geografía.-- México : INEGI, c2021.

viii, 111 p.

1. Transportes - México - Censos, 2019. 2. México - Condiciones económicas - Censos, 2019. I. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (México).

#### **Conociendo México**

**800 111 4634**

**[www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx)**

**[atencion.usuarios@inegi.org.mx](mailto:atencion.usuarios@inegi.org.mx)**



**INEGI Informa**



**@INEGI\_INFORMA**

Registro en trámite

2021, **Instituto Nacional de Estadística y Geografía**

Edificio Sede

Avenida Héroe de Nacozari Sur 2301

Fraccionamiento Jardines del Parque, 20276 Aguascalientes,

Aguascalientes, Aguascalientes, entre la calle INEGI,

Avenida del Lago y Avenida Paseo de las Garzas.

## Presentación

---

El **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)** pone a disposición del público en general la monografía *El transporte público en los Estados Unidos Mexicanos*.

Como parte de los resultados de los Censos Económicos 2019, el presente documento muestra un panorama acerca de las características económicas que tiene esta actividad.

Existen dos tipos de transporte, el privado y el público, el primero es aquel que las propias empresas utilizan para transportar sus productos o su personal con vehículos propios; el segundo es el que se realiza para el público en general y es proporcionado por empresas ya sea de propiedad gubernamental o privada. Sobre este último es del que trata esta publicación.

Esta monografía es un insumo para cubrir necesidades de una amplia gama de usuarios que requieren información estadística de temas especializados como es El transporte público en México.

# Índice

---

<b>Introducción</b>	VII
<b>1. Aspectos generales de los Censos Económicos</b>	1
1.1 Antecedentes de los Censos Económicos en México	3
1.2 Marco jurídico	3
1.3 Objetivo general de los Censos Económicos 2019	3
1.3.1 Utilidad de la información censal para los proyectos institucionales	3
<b>2. Diseño y marco conceptual</b>	5
2.1 Cobertura sectorial	7
2.2 Sistema de clasificación económica	7
2.3 Periodo de referencia	7
2.4 Temática censal	7
2.4.1 Temática censal común	7
2.4.2 Temática censal particular o específica	7
2.4.3 Nueva oferta de información	8
2.5 Unidades de observación de los Censos Económicos 2019	8
2.6 Estrategia censal	8
2.7 Definición de transporte	9
<b>3. Procesamiento y análisis de la información, producción y difusión de resultados</b>	11
3.1 Validación automática	13
3.2 Clasificación económica de las unidades económicas	13
3.3 Validación central de la información	13
3.4 Análisis estadístico de datos agrupados	13
3.5 Confidencialidad de la información censal	14
<b>4. Situación actual del transporte</b>	15
4.1 Participación del transporte en el Producto Interno Bruto (PIB)	17
4.2 Importancia económica del transporte	19
4.3 Formalidad e informalidad en las modalidades del transporte	20
<b>5. Características económicas del transporte</b>	23
5.1 Estructura del transporte	25
5.1.1 Unidades económicas y personal ocupado, según modalidad del transporte	25
5.1.2 Distribución geográfica de las unidades económicas del transporte	26
5.2 Personal ocupado del transporte	28
5.2.1 Personal ocupado por relación contractual	28
5.2.2 Personal ocupado del transporte, por género	29

5.2.3	Distribución geográfica del personal ocupado del transporte	32
5.2.4	Tamaño de las unidades económicas, según personal ocupado	33
5.3	Características del personal ocupado del transporte	34
5.3.1	Personal ocupado por rango de edad	34
5.3.2	Personal ocupado, por nivel de estudios	35
5.3.3	Personal ocupado, capacitado por tipo de empleo (personal de ventas y administrativo)	36
5.3.4	Personal ocupado por permanencia y rotación laboral	38
5.4	Remuneraciones y pagos al personal no dependiente de la razón social	39
5.4.1	Remuneraciones del transporte	39
5.4.2	Remuneraciones promedio, por modalidad del transporte	39
5.4.3	Pagos al personal no dependiente de la razón social	40
5.4.4	Participación de las remuneraciones por entidad federativa	40
5.5	Gastos por consumo de bienes y servicio del transporte	42
5.5.1	Principales gastos del transporte	42
5.5.2	Gastos por modalidad del transporte	42
5.5.3	Gastos por consumo de agua y energéticos	43
5.5.4	Gastos fiscales, financieros y donaciones	44
5.6	Ingresos por suministro de bienes y servicios del transporte	46
5.6.1	Ingresos promedio por persona ocupada	46
5.6.2	Principales ingresos del transporte	47
5.7	Relación ingreso-gasto del transporte	48
5.8	Comercio electrónico	48
5.9	Producción bruta total y consumo intermedio del transporte	50
5.10	Productividad laboral del transporte	51
5.11	Activos fijos por modalidad del transporte	53
5.11.1	Maquinaria y equipo para prestar el servicio	53
5.11.2	Construcciones e instalaciones fijas	53
5.11.3	Equipo de transporte y de apoyo	55
5.12	Servicios de internet y utilidad	56
5.13	Créditos y cuentas bancarias	56
5.14	Medios de pago	59
5.14.1	Medios de pago utilizados en las compras	59
5.14.2	Medios de pago utilizados en las ventas	60
<b>6.</b>	<b>Características de las unidades económicas según modalidad del transporte</b>	<b>63</b>
6.1	Características de operación de las unidades económicas del transporte	65
6.2	Ingresos por suministro de bienes y servicios en los transportes	68
6.2.1	Ingresos por servicios logísticos	69
6.3	Equipamiento del transporte	71
6.3.1	Transporte aéreo	71
6.3.2	Transporte por ferrocarril	72
6.3.3	Transporte por agua	73
6.3.4	Autotransporte de carga	73

6.3.5 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	74
6.3.6 Servicios de mensajería y paquetería	74
6.4 Parque vehicular del transporte	75
6.5 Origen y destino del transporte	78
6.5.1 Principales entidades destino, según modalidades de transporte	82
<b>7. Medio ambiente</b>	<b>87</b>
<b>8. Ciencia, tecnología e innovación</b>	<b>91</b>
8.1 Personal ocupado en actividades de innovación	94
8.2 Personal ocupado calificado en actividades de innovación	95
8.3 Gastos o inversión en investigación y desarrollo	96
<b>Glosario</b>	<b>99</b>

## Introducción

---

El **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)** presenta la monografía *El transporte público en los Estados Unidos Mexicanos*.

El objetivo de esta publicación es mostrar con datos de los Censos Económicos 2019, las principales características económicas del transporte; su importancia dentro del aparato productivo nacional; distinguir algunos rasgos que repercuten directamente en la estructura de costos para la prestación del servicio; saber cuál es la distribución geográfica que presenta y exponer el tamaño de las unidades económicas que participan en esta actividad, en particular, dar a conocer algunas de las características del transporte terrestre, entre algunos otros aspectos económicos.

Con la finalidad de entender un poco más los datos que aquí se presentan, a continuación, se mencionan algunos aspectos que se deben tomar en cuenta:

En primer término, la cobertura geográfica corresponde a la totalidad del territorio nacional y respecto al ámbito en el que las empresas de transporte prestan el servicio pueden considerarse como locales, urbanas o foráneas.

Es importante mencionar que debido a la complejidad que representa operativamente su levantamiento, quedaron fuera las actividades económicas de servicio de taxi en sus dos modalidades: transporte de pasajeros en taxis de sitio y ruleteo; así como, el transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en automóviles de ruta fija.

Para efectos de la clasificación de las empresas transportistas, en los Censos Económicos 2019, se utilizó el **Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN)**. Es importante mencionar que todos los datos de los Censos Económicos 2019 aquí presentados, corresponden al año 2018 y forman parte de los resultados definitivos.

La publicación está estructurada en ocho capítulos:

En el primer capítulo, se abordan los aspectos generales de los Censos Económicos 2019, sus antecedentes, objetivo general, marco jurídico, entre otros aspectos, con los que el lector tendrá un panorama acerca de la trascendencia, importancia y utilidad que posee la información que se capta de las unidades económicas.

El segundo capítulo incluye el diseño y marco conceptual, en donde se explica la cobertura sectorial, el sistema de clasificación de las actividades económicas, el periodo de referencia de los datos censales que se presentan, la temática que abordan los Censos Económicos, la estrategia censal, así como la definición y evaluación de las principales variables del sector Transportes, de tal manera, que el usuario cuente con información de cómo y cuándo se captó la información censal.



El tercer capítulo incluye el procesamiento y análisis de la información, producción y difusión de resultados, en donde se explica evolutivamente cada uno de los filtros e instrumentos, así como una serie de medidas de tratamiento a la cual es sometida la información, siendo la calidad una de las prioridades de todo proceso de generación estadística, garantizando con ello la consistencia y calidad de la información.

En el cuarto capítulo se aborda la situación en la que actualmente se encuentra la actividad del transporte, en función de su participación porcentual en el Producto Interno Bruto (PIB) en el periodo 2008-2018. Se analiza también la importancia económica de esta actividad y la formalidad e informalidad en las modalidades del transporte.

El quinto capítulo muestra los datos de las características principales de la actividad económica del sector transportes como número de unidades económicas por tipo de modalidad, personal ocupado, distribución geográfica del sector.

En el sexto capítulo se incluyen las características de las unidades económicas, según modalidad del transporte. Aquí conoceremos los principales servicios que prestaron cada una de las modalidades del transporte.

El séptimo capítulo corresponde al tema del medio ambiente, donde se conocerá la evolución que ha tenido el sector transportes en materia de la implementación de proyectos ambientales en beneficio del país, al reducir la emisión de contaminantes y apoyar la aprobación de las normas establecidas.

En el octavo capítulo corresponde al tema de ciencia, tecnología e innovación, conoceremos que tipo de modalidad de transporte es el que tuvo mayor participación en actividades de innovación.

# 1. Aspectos generales de los Censos Económicos

# 1. Aspectos generales de los Censos Económicos

## 1.1 Antecedentes de los Censos Económicos en México

A principios del siglo XX, se realizaron algunos esfuerzos para obtener estadísticas relativas a la economía nacional, destacando las cifras que en la segunda década obtuvo, la entonces Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo. No obstante, la falta de datos que indicaran el nivel de desarrollo económico del país y la necesidad de reflejar el reparto agrario que resultó de la revolución mexicana, dieron origen al decreto presidencial del 6 de junio de 1929, expedido por el Lic. Emilio Portes Gil, presidente de la república, el cual declaró de utilidad social a la ejecución de los Censos de Población, Agrícola-Ganadero e Industrial, entre otras cosas; asimismo, el decreto establecía que el padrón industrial se realizaría el 15 de octubre de 1929 y el censo, el 15 de mayo de 1930.

Fue así como surgieron los Censos Económicos en el año de 1930 como un censo exclusivamente manufacturero, el cual incluyó las plantas de electricidad; despepitadoras de algodón; desfibradoras de henequén y las salinas. Pero el constante desarrollo económico y urbano del país, exigía que se contara con estadísticas continuas, y en consecuencia se estableció la repetición quinquenal de los Censos Económicos.

De esta manera fue surgiendo la necesidad de conocer otras actividades económicas como las extractivas, de comercio, servicios, transportes, pesca y en general, todas las actividades económicas, las cuales se han ido incorporando de manera paulatina a los Censos Económicos, exceptuando las agropecuarias y forestales. Por lo tanto, los eventos censales se han realizado de forma ininterrumpida con el período quinquenal, salvo en algunas etapas que, por conveniencia de contar con información económica, se recabó antes del quinquenio.

Es así como los Censos Económicos 2019 integraron el decimonoveno evento censal, cuyos resultados reportaron las unidades económicas existentes en la república mexicana y que realizaron actividades en 2018.

## 1.2 Marco jurídico

El artículo 59 de la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, menciona que el

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) tiene la facultad exclusiva de efectuar los censos nacionales y, por lo tanto, fue el organismo responsable de llevar a cabo la realización de los Censos Económicos 2019.

Ley que hace referencia a la obligación que los informantes tienen de proporcionar de manera veraz y oportuna, los datos e informes que les soliciten; las autoridades competentes para fines estadísticos, censales y geográficos, y también su derecho de obtener garantía acerca de la estricta confidencialidad de los datos, los cuales en ninguna circunstancia podrán ser utilizados para otro fin que no sea estadístico.

## 1.3 Objetivo general de los Censos Económicos 2019

Obtener información estadística básica y actualizada, referida al año 2018, de todos los establecimientos productores de bienes, comercializadores de mercancías y prestadores de servicios, con el fin de generar indicadores económicos del país a un gran nivel de detalle geográfico, sectorial y temático.

### 1.3.1 Utilidad de la información censal para los proyectos institucionales

- Proporciona información estadística básica para la actualización del Sistema de Cuentas Nacionales de México, a partir del proceso de elaboración del cambio de año base, la compilación de los cuadros de oferta y utilización, la Matriz Insumo-Producto<sup>1</sup>, y la generación del Producto Interno Bruto. Asimismo, provee de información necesaria para el Índice Nacional de Precios Productor.
- Coadyuva a la actualización del Marco Geoestadístico Nacional.
- Provee información del conteo previo de viviendas para la planeación del Censo de Población y Vivienda

<sup>1</sup> La Matriz de Insumo-Producto es un sistema de cuentas globales para medir la actividad económica de una nación. Específicamente permite conocer su estructura de costos, observar la estructura de demanda y cómo se reparte el ingreso entre los factores de la producción. Quan Kiu, Arturo. "Nuevos enfoques de utilización de la Matriz de Insumo Producto", en: Aportes. Revista de la Facultad de Economía. Año 2002 / Vol. VII, núm. 19, enero-abril. Puebla, México, BUAP, 2008, págs. 145-152. <https://www.redalyc.org/pdf/376/37601908.pdf>.

- Proporciona información de corte geográfico, sectorial y temático, que haga posible la actualización al 100% del Marco para las Encuestas Económicas Nacionales y Estudios Económicos Especiales que realiza el Instituto.
- Suministra información que requiere el Registro Estadístico de Negocios de México (RENEM),

para la generación de marcos de muestreo y universos de trabajo de los diferentes proyectos en establecimientos del Instituto; así como para la actualización del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENU), en todas las localidades objeto de cobertura de los censos.

## 2. Diseño y marco conceptual

## 2. Diseño y marco conceptual

### 2.1 Cobertura sectorial

Los Censos Económicos 2019 captaron información económica básica de prácticamente todas las actividades económicas que se efectúan en el país, excepto las agrícolas, ganaderas y forestales, que son parte del Censo Agropecuario.

Las actividades económicas realizadas en las sedes diplomáticas y otras unidades extraterritoriales se excluyen de los Censos Económicos, porque son responsabilidad de los países a los que representan; también excluye: Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en automóviles de ruta fija; Transporte de pasajeros en taxis de sitio y de ruleteo; Asociaciones y organizaciones políticas; y Hogares con empleados domésticos.

Los sectores de actividad económica que cubren los Censos Económicos 2019 son 20, que a su vez se dividen en 94 subsectores, 306 ramas, 615 subramas y 1 084 clases de actividad, según el sistema de clasificación económica.

### 2.2 Sistema de clasificación económica

Para la clasificación de las unidades económicas se utilizó el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN), en su versión 2018, el cual es un instrumento que sirve para recopilar, analizar, difundir, evaluar y comparar información estadística de las economías de Canadá, Estados Unidos y México.

### 2.3 Periodo de referencia

Los Censos Económicos 2019 captaron información correspondiente del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018.

En algunos capítulos al interior de los cuestionarios se solicita una fecha determinada, por ejemplo, las existencias o inventarios, la información corresponde al 1 de enero de 2018, y para los activos fijos al 31 de diciembre de 2018.

### 2.4 Temática censal

#### 2.4.1 Temática censal común

De acuerdo con los diferentes sectores de actividad económica, se diseñaron diversos tipos de cuestionarios para recabar la información sobre la totalidad de las unidades económicas, con excepción de las agropecuarias.

Dichos instrumentos de captación han sufrido mejoras a través de cada evento censal, y se han sometido a Consulta Pública ante representantes del sector público, organismos empresariales y del sector académico y de investigación.

Los cuestionarios censales comparten una serie de temas comunes y útiles a los propósitos de la sociedad mexicana.

Los temas comunes fueron:

- Referencia geográfica.
- Identificación del establecimiento.
- Ubicación del establecimiento.
- Categoría jurídica.
- Tipo de organización.
- Inicio de operaciones y total de días trabajados.
- Clasificación económica.
- Personal ocupado.
- Remuneraciones.
- Gastos por consumo de bienes y servicios.
- Gastos fiscales, financieros y donaciones.
- Ingresos por suministro de bienes y servicios.
- Intereses cobrados, subsidios y donaciones.
- Ganancia o pérdida.
- Valor de la producción.
- Existencias o inventarios.
- Activos fijos.
- Créditos y cuentas bancarias.
- Tecnologías de la información y las comunicaciones.
- Medio ambiente.
- Características y manejo del establecimiento.

#### 2.4.2 Temática censal particular o específica

Además de la temática común, cada cuestionario contó con apartados específicos en función de las actividades económicas del sector al que está destinado. Por ejemplo, en el cuestionario para empresas de transporte y mensajería, se preguntó por las características del transporte terrestre de pasaje y carga, principales sitios de origen y destino para el transporte de pasajeros y de la carga, parque vehicular con que cuentan para el servicio, tipo de unidades, cantidad, capacidad

en el número de pasajeros o de toneladas transportadas, tipos de servicios logísticos y su infraestructura para prestar dichos servicios, etcétera.

En cada cuestionario se abordaron temas esenciales para cada sector económico y se obtuvo información completa y diferenciada.

### 2.4.3 Nueva oferta de información

Los Censos Económicos 2019 abordaron temas nuevos y ampliaron otros estudiados de censos anteriores, con el fin de conocer detalladamente algunos aspectos de estos contenidos:

**Características y manejo del negocio.** Se incluyeron temas de investigación de tipo cualitativo orientados a obtener información sobre la dinámica laboral, como:

- Rotación del personal.
- Experiencia y capacitación del personal.
- Rangos de edad y nivel de estudios del personal.
- Propuestas de mejora por parte del personal.
- Cómo se lleva el control de los gastos y de los ingresos.
- Principales problemas que enfrenta el establecimiento.

**Compras y ventas por internet.** El objetivo es conocer en qué medida se han incorporado nuevas tecnologías a las diversas actividades económicas que realizan los establecimientos por tipo de operaciones (compras y ventas), mediante el uso de plataformas digitales. Para lograrlo, se pretende conocer bajo qué modalidad informática realizan las transacciones comerciales, tanto en gastos como en ingresos.

A continuación, se enumeran las variables implicadas:

- Web de proveedores.
- Web de intermediarios.
- Web del establecimiento.
- Redes sociales.
- Correo electrónico.
- Otra modalidad informática.

**Generación de energía eléctrica renovable.** Para contar con información sobre la incursión de los establecimientos en la generación de energía eléctrica, se preguntó sobre este tipo de activos a partir de fuentes renovables, como, aerogeneradores, celdas solares, paneles solares y fotovoltaicos, entre otros.

## 2.5 Unidades de observación de los Censos Económicos 2019

El concepto de unidad de observación es importante porque a ella están referidos los datos censales. Durante la captación este concepto se refiere principalmente al establecimiento, donde se realizan la mayoría de las actividades manufactureras, comerciales y de servicios, que conjuntan a la mayoría de las unidades económicas del país, y para el caso del transporte, la unidad de observación se define como:

*Unidad económica y jurídica que, bajo una entidad propietaria o controladora, se dedica a la prestación del servicio público de transporte de personas, mercancías u objetos de cualquier naturaleza. Puede estar constituida por uno o varios establecimientos que operan bajo la misma denominación o razón social, como oficinas, agencias, terminales, talleres, etcétera.*

Unidad de observación a la que están referidos los datos y corresponde al lugar geográfico donde se ubica la entidad propietaria o controladora, dedicada a la prestación del servicio, desplazamiento de personas y objetos de un lugar a otro y puede desplazarse por tierra, aire o agua.

Debido a que algunas actividades económicas presentan características particulares de funcionamiento, se emplearon unidades de observación diferentes a la empresa, donde sus datos dan cuenta de la actividad de todas las unidades económicas, que comparten la misma entidad jurídica o razón social (matriz y sucursales), tal es el caso de la unidad de observación tipo establecimiento, que tiene la ventaja de que la información corresponde al lugar geográfico donde realmente se lleva a cabo la actividad económica.

Otras unidades de observación se adecuaron a la actividad económica, por ejemplo, para el sector pesquero o acuícola se empleó la Unidad pesquera o acuícola; para las actividades mineras, la Unidad minera; y para la captación, tratamiento y suministro de agua, fue el Organismo operador de agua.

## 2.6 Estrategia censal

La captación censal requirió de una planeación detallada del operativo de campo. Se realizaron varios operativos a cargo de un grupo de trabajo con una estrategia específica apropiada, por esta razón, se llevó una planeación minuciosa al nivel mínimo de desagregación del marco geoestadístico que es la manzana, a fin de garantizar la cobertura total en los tiempos establecidos.

Con el objetivo de garantizar que todas las unidades económicas objeto de los Censos Económicos 2019 fueran cubiertas, además de tomar en cuenta la diversidad en su tamaño, la forma de operación y el ámbito geográfico en donde operan, así como las diferentes actividades económicas que realizan, se requirió definir distintos grupos de trabajo. En el caso particular del transporte, el levantamiento censal estuvo a cargo de los siguientes grupos de trabajo:

- Operativo masivo
- Transporte y construcción
- Establecimientos grandes y empresas
- Convenios
- Pesca, minería y transporte por agua

**Grupo operativo masivo.** Por medio de la entrevista directa levantó la información económica de los establecimientos micro, pequeños y medianos que tuvieron actividades manufactureras, comerciales y de servicios. Además, se obtuvo información de las unidades económicas que comparten la razón social con algún otro establecimiento, con el objetivo de conformar empresas con este conjunto de establecimientos.

Del 7 de febrero al 10 de mayo de 2019 se realizó este operativo de campo, dirigido a todas las localidades de 2 500 habitantes y más, las cabeceras municipales, los parques y los corredores industriales, mediante un recorrido total, manzana por manzana, para tocar en todas las puertas exteriores.

Adicionalmente, una figura de este grupo levantó la información de los organismos operadores con actividades de captación, tratamiento y suministro de agua, esto durante el recorrido establecido; además de precisar para cada municipio qué organismo proporcionó este servicio.

**Grupo de transportes y construcción.** Previo al levantamiento censal de este tipo de unidades económicas, se revisó la conformación de las empresas y se actualizó el directorio de campo, mediante un listado de unidades económicas generado con información de censos anteriores.

La recuperación de la información censal para este grupo se llevó a cabo del 3 de junio al 31 de julio de 2019, mediante entrevista indirecta (para aquellas empresas que optaron por el cuestionario vía internet o impreso), o por entrevista directa (cuando los informantes proporcionaron su información en el DCM).

Los instrumentos empleados por este grupo de trabajo para la captación de información censal del transporte, fueron los siguientes:

- Cuestionario Básico (BAC)
- Cuestionario para Empresas de Transporte y Mensajería (TYM)
- Cuestionario para Empresas de Servicios (CSE)
- Cuestionario para Establecimientos de Servicios (CSS)
- Cuestionario para Empresas de Transporte y Distribución por Ductos (TD0)
- Cuestionario para Establecimientos Auxiliares (A00)

## 2.7 Definición de transporte

El transporte, según el diccionario de la Real Academia Española se define como: “acción y efecto de transportar o transportarse”. Para los Censos Económicos definimos la actividad de transporte, “como el desplazamiento de personas y objetos de un lugar a otro, y cuyo vehículo debe estar equipado con características particulares en su estructura, de acuerdo con el uso, para el que fue destinado y puede desplazarse por tierra, aire o agua. Dentro de los tipos de transporte está: el transporte de pasajeros y de carga, el transporte turístico, el transporte por ductos, el transporte marítimo y los servicios de paquetería y mensajería, así como el alquiler de vehículos con chofer.

Para que el transporte se lleve a cabo, se necesita contar con una red de infraestructura adecuada para movilizar la mercancía o las personas, como, las carreteras, el espacio aéreo controlado, el espacio marítimo, las vías ferroviarias o los ductos.

El transporte coadyuva a que las unidades económicas lleven a cabo su fin, al organizar la parte logística que hace que la actividad del transporte sea un sector primordial para la realización de todas las actividades productivas y que el desarrollo de estas sea recíproco. El transportar personas de un lugar a otro, favorece la integración social, el colocar un bien en el lugar y momento indicado, aumenta el valor costo-beneficio, estos atributos hacen del transporte el eje central del desarrollo de cualquier actividad.

A continuación, se enlistan las ramas de actividad económica, que conforman el sector transportes, correos y almacenamiento; es importante mencionar que



debido a la complejidad que representa operativamente su levantamiento, quedaron fuera las actividades económicas de servicio de taxi en sus dos modalida-

des: transporte de pasajeros en taxis de sitio y ruleteo; así como, el transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en automóviles de ruta fija.

CÓDIGO DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	DENOMINACIÓN
4811	Transporte aéreo regular
4812	Transporte aéreo no regular
4821	Transporte por ferrocarril
4831	Transporte marítimo
4832	Transporte por aguas interiores
4841	Autotransporte de carga general
4842	Autotransporte de carga especializado
4851	Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros de ruta fija
4852	Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija
4853	Servicio de taxis y limusinas
4854	Transporte escolar y de personal
4855	Alquiler de autobuses con chofer
4859	Otro transporte terrestre de pasajeros
4862	Transporte de gas natural por ductos

CÓDIGO DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	DENOMINACIÓN
4869	Transporte por ductos de otros productos
4871	Transporte turístico por tierra
4872	Transporte turístico por agua
4879	Otro transporte turístico
4881	Servicios relacionados con el transporte aéreo
4882	Servicios relacionados con el transporte por ferrocarril
4883	Servicios relacionados con el transporte por agua
4884	Servicios relacionados con el transporte por carretera
4885	Servicios de intermediación para el transporte de carga
4889	Otros servicios relacionados con el transporte
4911	Servicios postales
4921	Servicios de mensajería y paquetería foránea
4922	Servicios de mensajería y paquetería local
4931	Servicios de almacenamiento

### 3. Procesamiento y análisis de la información, producción y difusión de resultados

### 3. Procesamiento y análisis de la información, producción y difusión de resultados

---

#### 3.1 Validación automática

La calidad de los datos es una de las prioridades en todo proceso de generación estadística, y para ello, se instrumentaron una serie de medidas para garantizar la consistencia y calidad de la información. En los Censos Económicos se cuidaron estos aspectos desde la entrevista y captura de información a través de la aplicación de un modelo de validación, con elementos clave y que todas las unidades económicas, deben cumplir con un mínimo de información y ser congruente al interior de cada cuestionario.

La validación es el primer filtro de calidad, en el proceso de revisión de la información; se identificaron y se dio respuesta a las inconsistencias de la información durante la captación de la información, con la ventaja que significó poder hacerlo, desde el momento mismo de la entrevista y en presencia del informante.

Todas las unidades económicas deben cumplir con un mínimo de información que está fundamentada en la definición de unidad de observación y esta información debe ser congruente al interior de cada cuestionario.

El Dispositivo de Cómputo Móvil (DCM), así como el sistema de captura en internet estuvieron provistos de un método automatizado que verificaba y refrendaba la consistencia y calidad de los datos.

En el DCM y en el sistema de captura vía internet, la validación se integró en dos módulos: el de información mínima necesaria y el de congruencias lógicas. Con el primero se verificó que todos los cuestionarios captados presentaran un mínimo de información, y en el segundo, se relacionaron las respuestas captadas en dos o más variables de un capítulo o de diferentes capítulos garantizando que exista congruencia entre ellas.

En ambos medios de captura, si se incumplían estas condiciones, el sistema enviaba un mensaje señalando la inconsistencia detectada y pedía revisar el o los dato(s) erróneos; de ser necesario se corregía la información reportada como inconsistente, o bien se justificaba. En el caso del DCM, el entrevistador verificó con el informante el dato y asentó el cambio o la justificación; mientras que, en el sistema de captura por internet, fue el mismo informante quien corrigió el dato o bien lo justificó.

#### 3.2 Clasificación económica de las unidades económicas

A todas las unidades económicas se les asignó un código de actividad con base al Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) en su versión 2018, atendiendo a la actividad económica desarrollada. La asignación del código de actividad es de vital importancia para determinar el tipo de cuestionario y para la revisión de la calidad de los datos durante los procesos de validación.

#### 3.3 Validación central de la información

Todos los cuestionarios liberados en la etapa de clasificación fueron validados de forma automática por los sistemas diseñados previamente. Estos sistemas contemplaron las consistencias básicas incorporadas durante la etapa de levantamiento censal (captura de datos), las cuales fueron diferenciadas en lógicas y aritméticas, por tamaño de la unidad económica y tipo de cuestionario.

Una vez que el cuestionario quedó libre de inconsistencias, señalaba automáticamente como correcto y no podía ser objeto de cambio sin previa autorización. Dando lugar a la siguiente etapa del proceso de validación, denominada análisis integral de la información.

#### 3.4 Análisis estadístico de datos agrupados

Con la información censal en oficinas centrales, se llevó a cabo el análisis estadístico de datos de forma agrupada, con la finalidad de garantizar que estos, fueran congruentes y cumplieran con los estándares de calidad requeridos, para tal fin, se realizaron las siguientes actividades:

**Análisis univariado y multivariado.** Se crearon agrupaciones de unidades económicas considerando el tipo de actividad, su tamaño y número de observaciones a partir del cálculo de relaciones analíticas que se aplicaron a cada uno de los registros.

Aquellos registros que presentaban un comportamiento atípico fueron reportados como puntos extremos, para que fuesen analizados por el grupo de revisión y enviarse a consulta directamente con el

informante. Si después de verificar los datos con el informante hubo cambios a la información, estos se incorporaron en los cuestionarios y se revalidaron para garantizar que no se presentaran inconsistencias.

**Análisis de actividades altamente concentradas.** Cuando se detectaron actividades altamente concentradas, el análisis estadístico se realizó de manera individual, registro a registro.

**Análisis de tabulados.** Concluido el análisis integral, se generó y analizó la información agrupada mediante tabulados con diferentes cortes geográficos, sectoriales, temáticos y por tamaño. Además, se incluyeron datos del censo inmediato anterior para analizar el comportamiento de la información. Los tabulados fueron revisados por personal de las coordinaciones estatales, quienes conocen el entorno económico de su entidad.

Es importante mencionar que, en todo momento, se contó con el valioso apoyo de los informantes respecto a la información captada.

### 3.5 Confidencialidad de la información censal

La confidencialidad se refiere a la difusión de información estadística sin exponer datos de manera individualizada, que aportan la mayor cantidad de información para el usuario.

La confidencialidad o reserva como sustento legal, considera que los datos estadísticos que proporcionan los informantes al INEGI, no podrán divulgarse de manera que pueda determinarse la identidad de la unidad económica.

La confidencialidad de los datos en el país, se sustenta y respalda en los artículos 37 y 38 de la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica (LSNIEG).

Si requiere información más detallada, consulte los productos de difusión disponibles en la página del Instituto ([www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx)).

## 4. Situación actual del transporte

## 4. Situación actual del transporte

El transporte es una actividad básica, tanto económica como social; derivado de la necesidad de unir distancias entre las unidades económicas que generan bienes o prestan servicios y los consumidores que demandan estos bienes.

Para conocer el ritmo al que crece y la riqueza que generan las modalidades del transporte, se presentan diversos indicadores estadísticos específicos, como, el Producto Interno Bruto.

### 4.1. Participación del transporte en el Producto Interno Bruto (PIB)

El Producto Interno Bruto (PIB), es un indicador de generación de riqueza y crecimiento económico de un

país, se presenta por períodos de tiempo y actividades económicas, en este caso se observa la evolución de las modalidades del transporte en una década.

En el cuadro 1, se presenta información del Producto Interno Bruto nacional de las diversas modalidades del transporte, según el sistema de clasificación económica (SCIAN); para la década del 2008 al 2018, donde para este último año, los transportes, correos y almacenamiento, alcanzaron un valor de 1 billón 460 mil 067 millones de pesos, aportando 6.2% al PIB nacional.

La variación porcentual anual, es un indicador a través del cual se mide el crecimiento o decrecimiento de las actividades económicas.

#### Producto Interno Bruto, por modalidad del transporte y año de referencia

Periodo 2008 a 2018

(Millones de pesos corrientes)

Cuadro 1

Periodo	PIB Nacional	Transportes, correos y almacenamiento	Transporte aéreo	Transporte por ferrocarril	Transporte por agua	Autotransporte de carga	Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	Transporte por ductos, turístico. Servicios relacionados con el transporte	Servicios postales. Servicios de mensajería y paquetería	Servicios de almacenamiento
<b>Millones de pesos</b>										
2008	12 353 845	704 419	19 789	10 646	9 824	335 611	242 390	61 417	15 107	9 636
2009	12 162 763	695 777	22 508	11 657	9 011	318 138	250 319	60 314	14 649	9 180
2010	13 366 377	803 493	23 842	14 669	9 969	385 299	276 604	66 537	16 368	10 205
2011	14 665 576	869 046	23 636	16 261	10 477	423 144	295 901	70 909	17 764	10 953
2012	15 817 755	954 612	26 390	18 334	12 745	474 961	315 270	76 963	18 382	11 567
2013	16 277 187	1 011 496	25 335	19 630	13 868	502 167	342 042	77 609	18 708	12 137
2014	17 484 306	1 077 535	34 145	21 924	16 382	540 239	346 919	85 255	19 521	13 150
2015	18 572 109	1 147 965	39 238	27 561	13 838	578 561	363 851	89 297	21 441	14 178
2016	20 129 057	1 217 759	46 666	30 751	17 249	603 573	381 365	98 573	24 267	15 314
2017	21 934 168	1 329 228	52 348	32 809	17 413	670 304	396 580	116 552	26 956	16 267
2018	23 524 510	1 460 067	58 268	36 092	18 947	743 323	423 237	133 696	30 260	16 241

Fuente: INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales.

Elaborado con base en datos del PIB trimestral y año base 2008.

En el cuadro 2, se puede observar en forma general, cuáles de las modalidades del transporte han mantenido un crecimiento estable, después de la caída generalizada de la economía nacional, que se presentó en el año 2009; donde casi todas las formas del transporte, presentaron resultados negativos, a excepción del transporte aéreo que presentó un crecimiento del 13.7% respecto al año inmediato anterior; seguido del transporte ferroviario y del transporte terrestre de pasajeros que presentaron un crecimiento del 9.5% y 3.3% respectivamente. Modalidades que, para los años posteriores, mantuvieron un crecimiento estable.

Durante esta década se observaron variaciones en las tasas de crecimiento, en cada una de las modali-

dades del transporte y año de referencia, donde casi todas mantuvieron un ritmo de crecimiento; no obstante, el transporte aéreo presentó una caída del menos 4.0% en el año 2013; mientras que en el año 2014 alcanzó un crecimiento del 34.8%, esta misma situación, se presentó en el transporte por agua con una caída del menos 15.5% en el año 2015 y para el siguiente año reportó un crecimiento de 24.6 por ciento.

Sin embargo, en los años posteriores a 2015, todas las modalidades del transporte, han mantenido una tendencia positiva (véase gráfica 1).

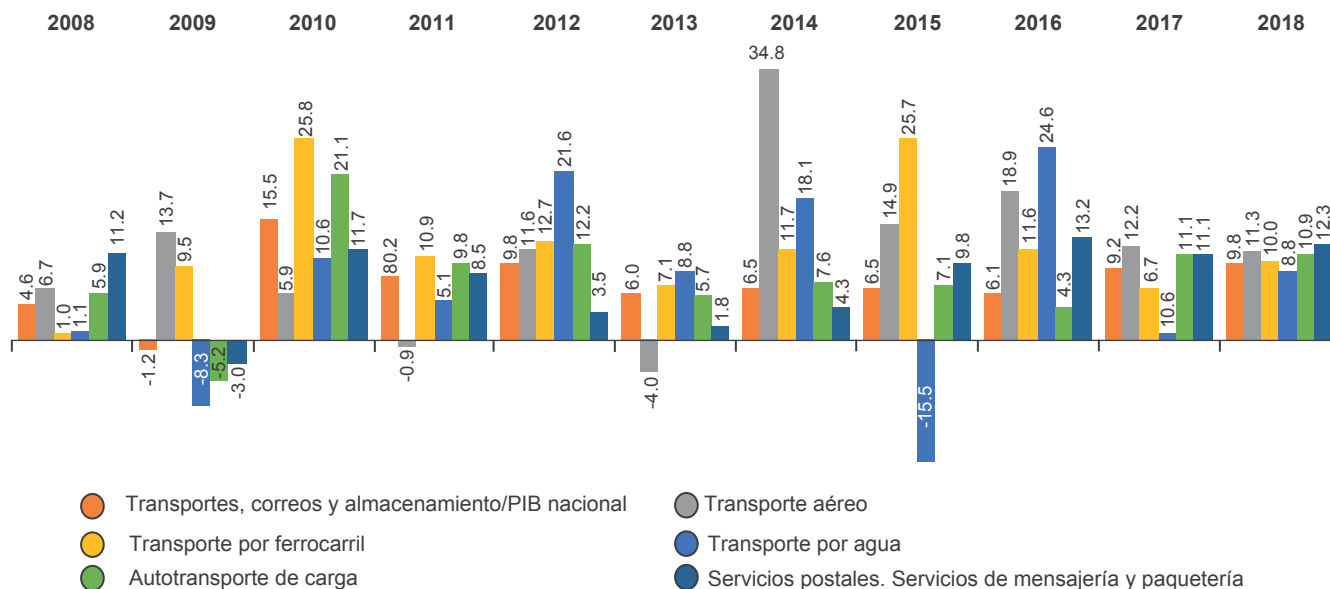
### Tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto, por modalidad del transporte y año de referencia

Cuadro 2

Datos de 2008 a 2018

Período	PIB Nacional	Transportes, correos y almacenamiento	Transporte aéreo	Transporte por ferrocarril	Transporte por agua	Auto-transporte de carga	Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	Transporte por ductos, turístico. Servicios relacionados con el transporte	Servicios postales. Servicios de mensajería y paquetería	Servicios de almacenamiento
Variación porcentual anual										
2007										
2008	7.4	4.6	6.7	1.0	1.1	5.9	3.1	1.8	11.2	8.6
2009	-1.5	-1.2	13.7	9.5	-8.3	-5.2	3.3	-1.8	-3.0	-4.7
2010	9.9	15.5	5.9	25.8	10.6	21.1	10.5	10.3	11.7	11.2
2011	9.7	8.2	-0.9	10.9	5.1	9.8	7.0	6.6	8.5	7.3
2012	7.9	9.8	11.6	12.7	21.6	12.2	6.5	8.5	3.5	5.6
2013	2.9	6.0	-4.0	7.1	8.8	5.7	8.5	0.8	1.8	4.9
2014	7.4	6.5	34.8	11.7	18.1	7.6	1.4	9.9	4.3	8.3
2015	6.2	6.5	14.9	25.7	-15.5	7.1	4.9	4.7	9.8	7.8
2016	8.4	6.1	18.9	11.6	24.6	4.3	4.8	10.4	13.2	8.0
2017	9.0	9.2	12.2	6.7	1.0	11.1	4.0	18.2	11.1	6.2
2018	7.3	9.8	11.3	10.0	8.8	10.9	6.7	14.7	12.3	-0.2

Fuente: INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales de México. Productos.



## 4.2. Importancia económica del transporte

Las actividades de transporte, correos y almacenamiento, se componen de dos grandes grupos: uno está compuesto por los transportes y el otro por los servicios de correos, mensajería y almacenamiento.

Al comparar los transportes, correos y almacenamiento, en relación con el total de la economía nacional, su participación respecto al número de unidades económicas fue del 0.5%; mientras que para el caso del personal ocupado fue del 3.7% y del 3.6% en las variables de producción bruta, consumo intermedio y valor agregado censal bruto.

En el cuadro 3, se observa que para el primer grupo, concerniente al transporte, generó 905 053 puestos de trabajo, que representaron 90.8% del total de los transportes, correos y almacenamiento; mientras

que para el caso de la producción bruta total, la aportación fue del 94.1%; para el consumo intermedio contribuyó con 94.4% respecto del total de los transportes, correos y almacenamiento.

Finalmente, el primer grupo participó con 93.7%, del valor agregado censal bruto del total de los transportes, correos y almacenamiento; indicador que fue beneficiado por la aportación de los servicios relacionados con el transporte y el autotransporte de carga al aportar 22.0% y 20.1% respectivamente.

Por otra parte, los servicios de correos, mensajería y almacenamiento, que forman parte del segundo grupo del transporte, aportaron 7.9% de las unidades económicas y 9.2% del personal ocupado; mientras que en el valor agregado censal bruto contribuyeron con 6.3%, respecto del total de los transportes, correos y almacenamiento.

### Importancia económica de los transportes, correos y almacenamiento en el ámbito nacional, 2018

Cuadro 3

Variables	Total nacional	Transportes, correos y almacenamiento		Transportes		Correos, mensajería y almacenamiento	
		Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje
Unidades económicas	4 800 157	22 245	0.5	20 489	92.1	1 756	7.9
Personal ocupado total	27 132 927	997 000	3.7	905 053	90.8	91 947	9.2
Producción bruta total*	22 212 250	795 803	3.6	748 876	94.1	46 927	5.9
Consumo intermedio*	12 228 450	439 221	3.6	414 619	94.4	24 602	5.6
Valor agregado censal bruto*	9 983 800	356 582	3.6	334 257	93.7	22 326	6.3

(\*) Millones de pesos.



### 4.3. Formalidad e informalidad en las modalidades del transporte

La economía informal, es un fenómeno que tiene presencia en numerosas actividades productivas; para determinar sus características se utilizaron diferentes variables de análisis, entre ellas, el número de personas ocupadas en condiciones de informalidad.

En los Censos Económicos 2019, las unidades económicas pueden identificarse en “formales e informales”, según la combinación de las siguientes variables captadas en los cuestionarios censales y, en el caso de los negocios informales, se caracterizan por:

- No utilizan sistema contable
- No pagan servicios de un contador externo para llevar sus cuentas
- Tienen 5 personas ocupadas o menos

- No pagan contribuciones de seguridad social
- No forman parte de una empresa con varios establecimientos
- No tienen personal ocupado contratado por otra razón social (*Outsourcing*)
- No reportan gasto por asesoría comercial, mercadotecnia y/o servicios conexos

En el cuadro 4 y gráfica 2, se muestra que 91.9% del total de unidades económicas del transporte, son considerados negocios formales; mientras que 8.1%, son informales, en comparación con el total de la economía nacional, donde solo 37.4% de las unidades económicas operaron con características de empresas formales.

De las once modalidades del transporte; el aéreo, ferroviario, por ductos y los servicios de correo, reportaron que el 100.0% de las unidades económicas, son formales.

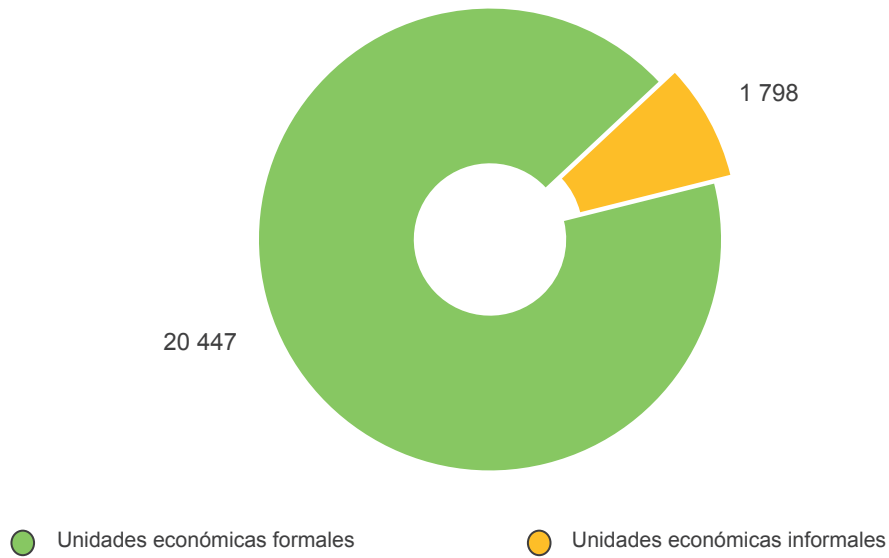
**Unidades económicas formales e informales y personal ocupado, por modalidad de transporte, 2018**

Cuadro 4

Modalidad del transporte	Unidades económicas					Personal ocupado total				
	Total	Formal	%	Informal	%	Total	Formal	%	Informal	%
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>20 447</b>	<b>91.9</b>	<b>1 798</b>	<b>8.1</b>	<b>997 000</b>	<b>993 181</b>	<b>99.6</b>	<b>3 819</b>	<b>0.4</b>
Transporte aéreo	115	115	100.0	0	0.0	34 858	34 858	100.0	0	0.0
Transporte por ferrocarril	9	9	100.0	0	0.0	15 673	15 673	100.0	0	0.0
Transporte por agua	342	200	58.5	142	41.5	12 487	12 260	98.2	227	1.8
Autotransporte de carga	7 378	6 986	94.7	392	5.3	293 845	293 016	99.7	829	0.3
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	4 439	97.3	124	2.7	298 359	298 103	99.9	256	0.1
Transporte por ductos	35	35	100.0	0	0.0	6 958	6 958	100.0	0	0.0
Transporte turístico	938	811	86.5	127	13.5	13 373	13 148	98.3	225	1.7
Servicios relacionados con el transporte	7 109	6 280	88.3	829	11.7	229 500	227 616	99.2	1 884	0.8
Servicios postales	32	32	100.0	0	0.0	14 618	14 618	100.0	0	0.0
Servicios de mensajería y paquetería	782	659	84.3	123	15.7	43 919	43 625	99.3	294	0.7
Servicios de almacenamiento	9 42	881	93.5	61	6.5	33 410	33 306	99.7	104	0.3

## Unidades económicas formales e informales del transporte, 2018

Gráfica 2



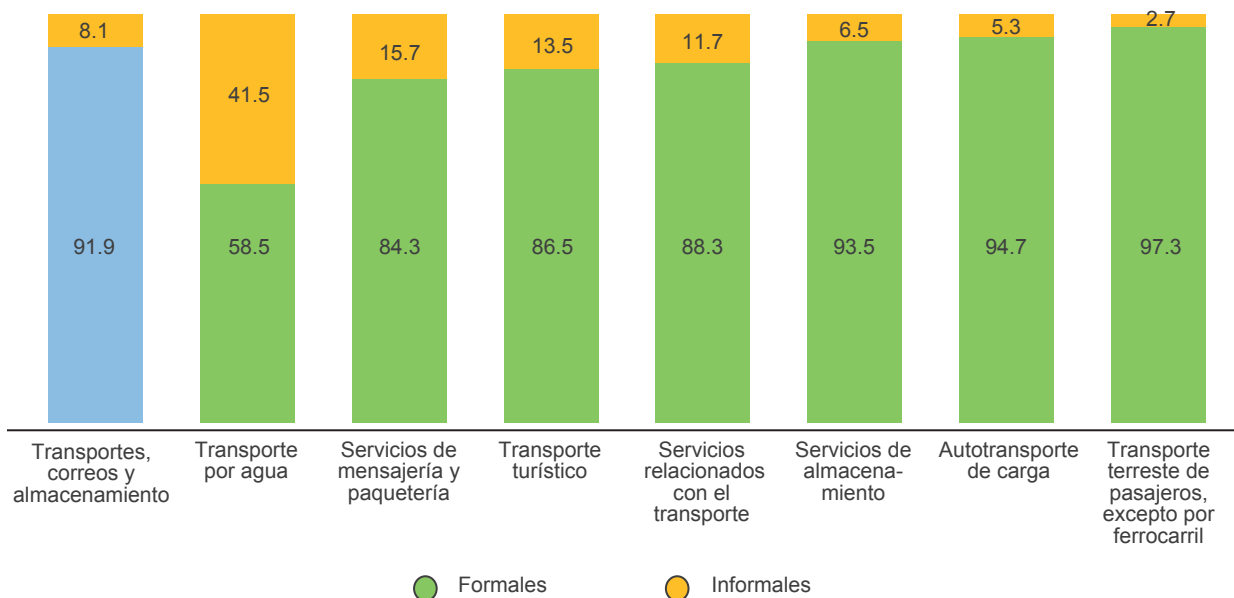
Mientras que, en las siete modalidades del transporte restantes, se presentaron unidades económicas informales y, en menor porcentaje se ubicó al transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril con un 2.7% de informalidad y 97.3% de formalidad; seguido del autotransporte de carga que presentó un 5.3% de

informalidad y un 94.7% de formalidad; mientras que los servicios de almacenamiento con un 6.5% de informalidad y un 93.5% de formalidad.

El transporte por agua, fue la modalidad del transporte que presentó la mayor informalidad con un 41.5% y un 58.5% de formalidad (véase gráfica 3).

## Unidades económicas formales e informales, por modalidad del transporte, 2018 (porcentajes)

Gráfica 3



La distribución geográfica de las unidades económicas formales e informales y personal ocupado del transporte, según entidad federativa; señala que el estado de México, Ciudad de México, Puebla, Guerrero, Oaxaca y Baja California, sumaron la mayor cantidad de unidades económicas informales del transporte con

801, mismas que en conjunto contribuyeron con 44.5%, las cuales dieron empleo a un total de 1 761 personas ocupadas, que representaron 46.1%, respecto al total del personal ocupado que laboró en alguna de las unidades económicas informales del transporte (véase cuadro 5).

**Unidades económicas formales e informales y personal ocupado del transporte, por entidad federativa, 2018**

Cuadro 5

Entidad federativa	Total	Unidades económicas		Total	Personal ocupado total	
		Formales	Informales		Formales	Informales
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>20 447</b>	<b>1 798</b>	<b>997 000</b>	<b>993 181</b>	<b>3 819</b>
Aguascalientes	260	254	6	11 039	11 025	14
Baja California	1 048	944	104	34 113	33 874	239
Baja California Sur	357	328	29	7 932	7 883	49
Campeche	183	175	8	5 554	5 535	19
Coahuila de Zaragoza	749	714	35	28 079	28 000	79
Colima	557	545	12	18 017	17 988	29
Chiapas	1 029	932	97	16 428	16 219	209
Chihuahua	752	708	44	28 778	28 686	92
Ciudad de México	1 934	1 786	148	212 495	212 148	347
Durango	300	260	40	13 468	13 396	72
Guanajuato	800	740	60	48 047	47 906	141
Guerrero	494	360	134	9 241	9 005	236
Hidalgo	333	313	20	11 154	11 113	41
Jalisco	1 441	1 343	98	54 246	54 035	211
Estado de México	1 444	1 277	167	102 979	102 593	386
Michoacán de Ocampo	687	639	48	22 978	22 881	97
Morelos	247	211	36	11 058	10 991	67
Nayarit	211	177	34	3 472	3 423	49
Nuevo León	1 356	1 288	68	91 880	91 748	132
Oaxaca	775	670	105	12 194	11 956	238
Puebla	1 010	867	143	30 751	30 436	315
Querétaro	447	436	11	20 609	20 580	29
Quintana Roo	236	226	10	13 505	13 480	25
San Luis Potosí	421	385	36	15 540	15 485	55
Sinaloa	531	508	23	24 974	24 941	33
Sonora	738	706	32	18 025	17 961	64
Tabasco	406	380	26	11 275	11 219	56
Tamaulipas	1 621	1 527	94	52 764	52 535	229
Tlaxcala	151	132	19	3 500	3 460	40
Veracruz de Ignacio de la Llave	1 132	1 052	80	43 151	42 991	160
Yucatán	377	362	15	15 257	15 216	41
Zacatecas	218	202	16	4 497	4 472	25

## 5. Características económicas del transporte

## 5. Características económicas del transporte

### 5.1 Estructura del transporte

#### 5.1.1 Unidades económicas y personal ocupado, según modalidad del transporte

De las 22 245 unidades económicas que se captaron durante el levantamiento censal, dieron empleo a 997 000 personas, las cuales se encuentran distribuidas en las diferentes modalidades del transporte.

En el cuadro 6, se muestra el número de unidades económicas y personal ocupado, por modalidad de transporte, donde el autotransporte de carga fue la actividad que mayor aportación presentó, al contribuir con 33.2% de las unidades económicas y 29.5% del empleo; arrojando un promedio de 40 personas por unidad económica.

En cuanto al tamaño de planta, se señala que el transporte por ferrocarril, fue la modalidad con mayor promedio de personas ocupadas por unidad económica, al promediar 1 741, seguido de los servicios postales

y el transporte aéreo que emplearon en promedio a 457 y 303 personas ocupadas por unidad económica, respectivamente.

En la gráfica 4, se observa la distribución geográfica de las unidades económicas y del personal ocupado, según la modalidad del transporte, donde el autotransporte de carga fue la que más sobresalió, al aportar 33.2% de las unidades económicas; seguido de los servicios relacionados con el transporte, que contribuyeron con 32.0%; mientras que el transporte de pasajeros excepto por ferrocarril, aportó 20.5% de las unidades económicas.

Por su parte, el transporte por ductos (de gas natural y otros productos), los servicios postales y el transporte por ferrocarril fueron las modalidades del transporte, que menor número de unidades económicas aportaron; mientras que con respecto del personal ocupado, estas modalidades participaron con 0.7, 1.5 y 1.6%, respectivamente.

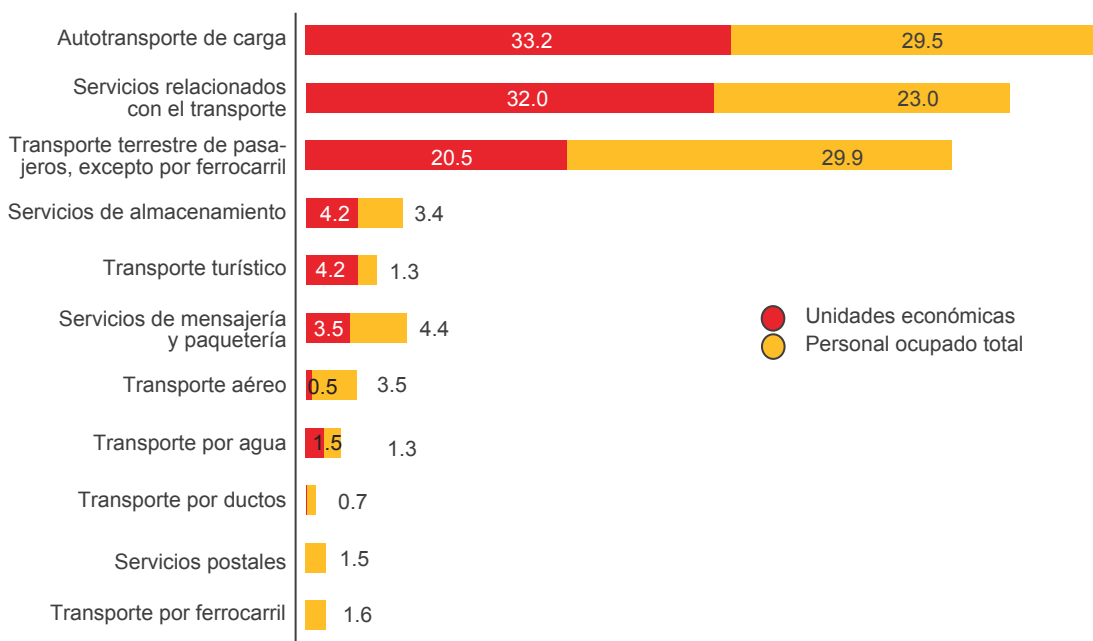
Unidades económicas y personal ocupado, por modalidad del transporte, 2018

Cuadro 6

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Personal ocupado total	Personal ocupado promedio por unidad económica
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>45</b>
Transporte aéreo	115	34 858	303
Transporte por ferrocarril	9	15 673	1 741
Transporte por agua	342	12 487	37
Autotransporte de carga	7 378	293 845	40
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	298 359	65
Transporte por ductos	35	6 958	199
Transporte turístico	938	13 373	14
Servicios relacionados con el transporte	7 109	229 500	32
Servicios postales	32	14 618	457
Servicios de mensajería y paquetería	782	43 919	56
Servicios de almacenamiento	942	33 410	35

## Participación porcentual de las unidades económicas y del personal ocupado, por modalidad del transporte, 2018

Gráfica 4



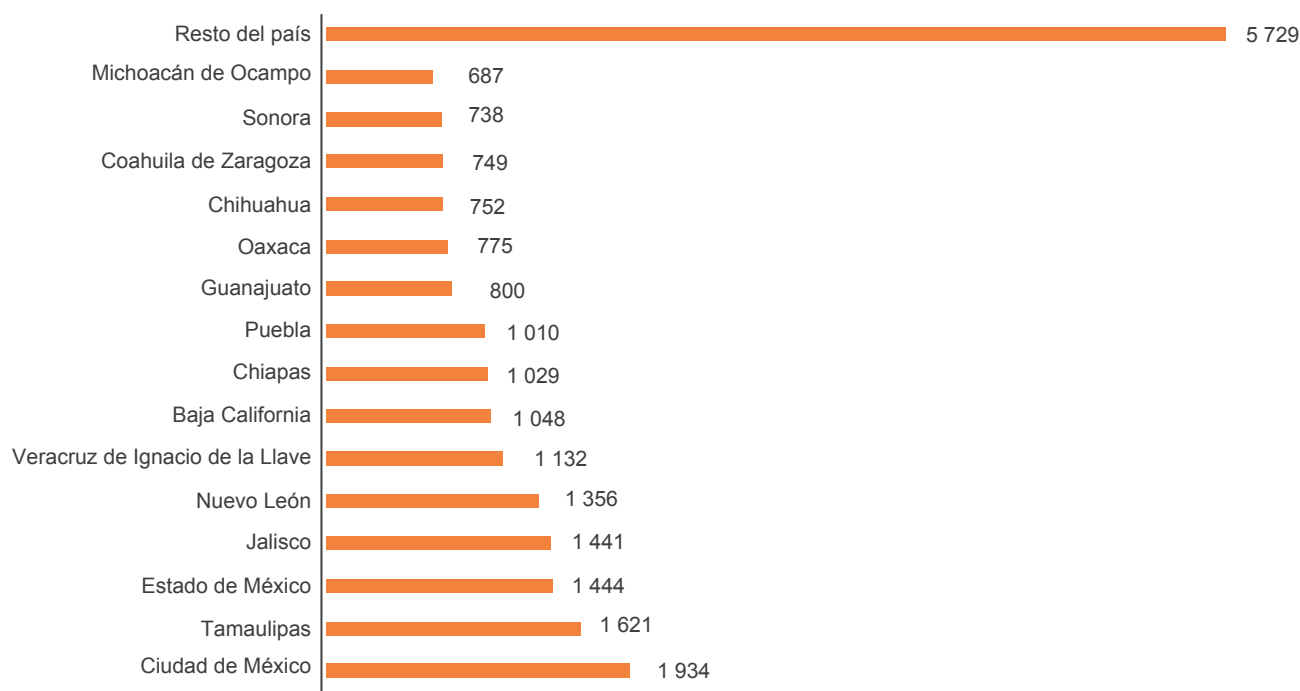
### 5.1.2 Distribución geográfica de las unidades económicas del transporte

La distribución geográfica de las unidades económicas del transporte, señala que la Ciudad de México, fue la entidad federativa que mayor presencia tuvo, al aportar

1 934 unidades económicas, seguida de los estados de Tamaulipas con 1 621, estado de México con 1 444 y Jalisco con 1 441 y Nuevo León con 1 356 unidades económicas, que en conjunto contribuyeron con 35.0% respecto del total nacional de las unidades económicas del transporte (véase gráfica 5).

### Unidades económicas del transporte, según principales entidades federativas, 2018

Gráfica 5



Las entidades federativas, situadas geográficamente en la frontera norte del país (Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila de Zaragoza, Nuevo León y Tamaulipas), en conjunto aportaron el 28.2% de las unidades económicas del transporte; destacando el autotransporte foráneo de carga general y especializado y los servicios de intermediación para el transporte de carga; mientras que las agencias aduanales, tuvieron una mayor presencia en los estados de Baja California, Chihuahua y Tamaulipas.

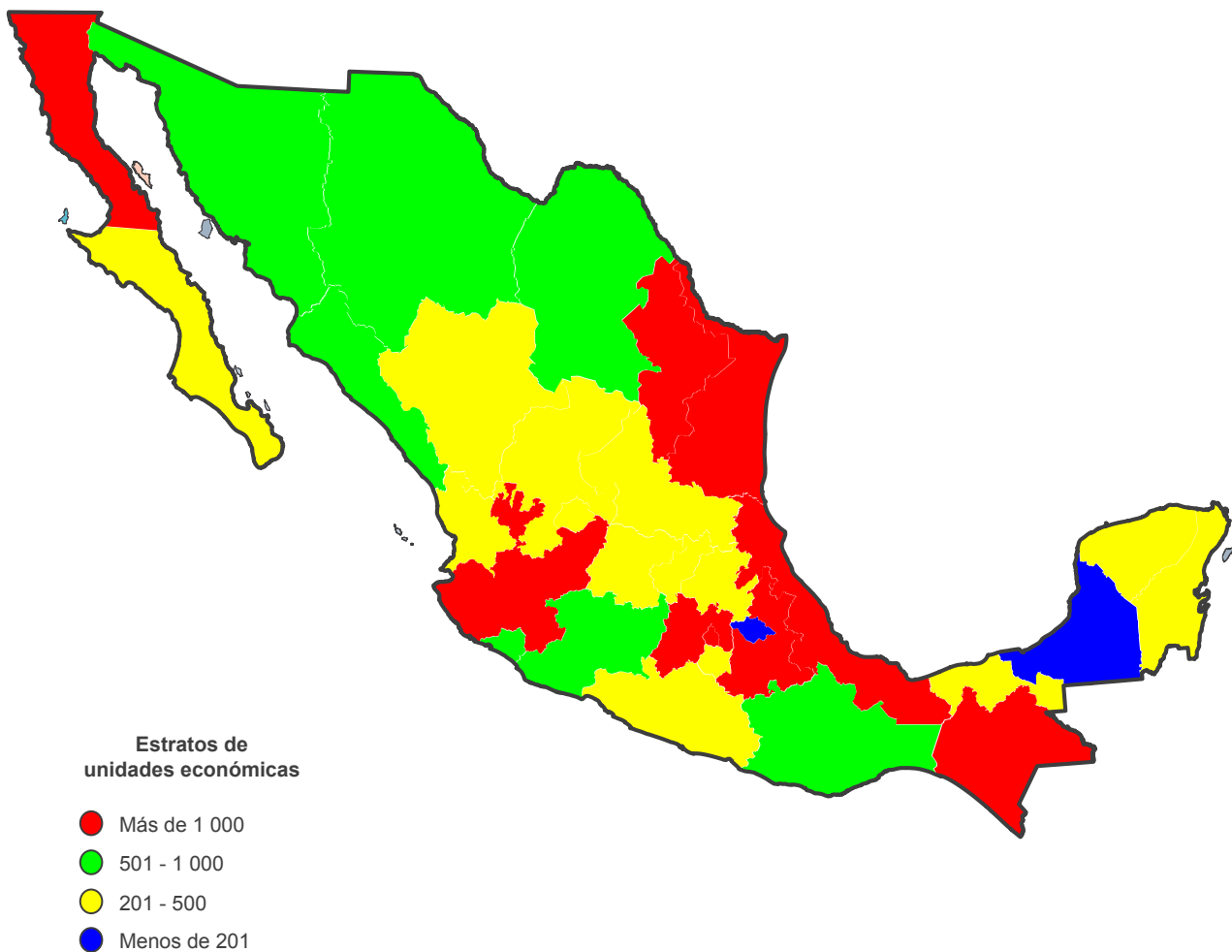
Los estados más representativos en cuanto al número de unidades económicas fueron, la Ciudad de México, Tamaulipas, estado de México, Jalisco, Nuevo León, Veracruz de Ignacio de la Llave, Baja California, Chiapas y Puebla, los cuales aportaron más de

1 000 unidades económicas cada una; mientras que los estados de Oaxaca, Michoacán de Ocampo, Colima, Sinaloa, Sonora, Chihuahua, Coahuila de Zaragoza y Guanajuato, reportaron unidades económicas en el intervalo (501, 1 000).

En contraste, los estados de Nayarit, Durango, Zacatecas, Aguascalientes, San Luis Potosí, Querétaro, Hidalgo, Morelos, Guerrero, Tabasco, Baja California Sur, Yucatán y Quintana Roo, reportaron unidades económicas en el rango de 201 a 500 por entidad federativa y, por último, Campeche y Tlaxcala fueron los estados que menos unidades económicas aportaron al contribuir con 183 y 151, respectivamente (véase mapa 1).

**Distribución geográfica de las unidades económicas del transporte, según estratos por entidad federativa, 2018**

Mapa 1



## 5.2 Personal ocupado del transporte

### 5.2.1 Personal ocupado por relación contractual

En la totalidad de las modalidades del transporte, se emplearon 997 mil personas, de las cuales 82.5% fueron contratadas directamente por la unidad económica (personal dependiente) y, 17.5% de los empleados restantes, fueron suministrados por otra razón social (personal no dependiente).

En lo que respecta al personal que fue contratado directamente por la unidad económica y que presentó sus servicios en alguna de las modalidades del transporte, 77.0% correspondió a la categoría del personal remunerado y 5.5% a los propietarios, familiares y trabajadores no remunerados (véase gráfica 6).

En la categoría de propietarios, familiares y trabajadores no remunerados, destacaron por su participación porcentual, el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, al contribuir con 45.0% del total del personal no remunerado; seguido del autotransporte de carga con 36.1 por ciento.

Del personal ocupado total que laboró en las diferentes modalidades del transporte, se encuentran los trabajadores que dependieron legal y laboralmente de la unidad económica y los suministrados por otra empresa o contratados por comisiones y honorarios.

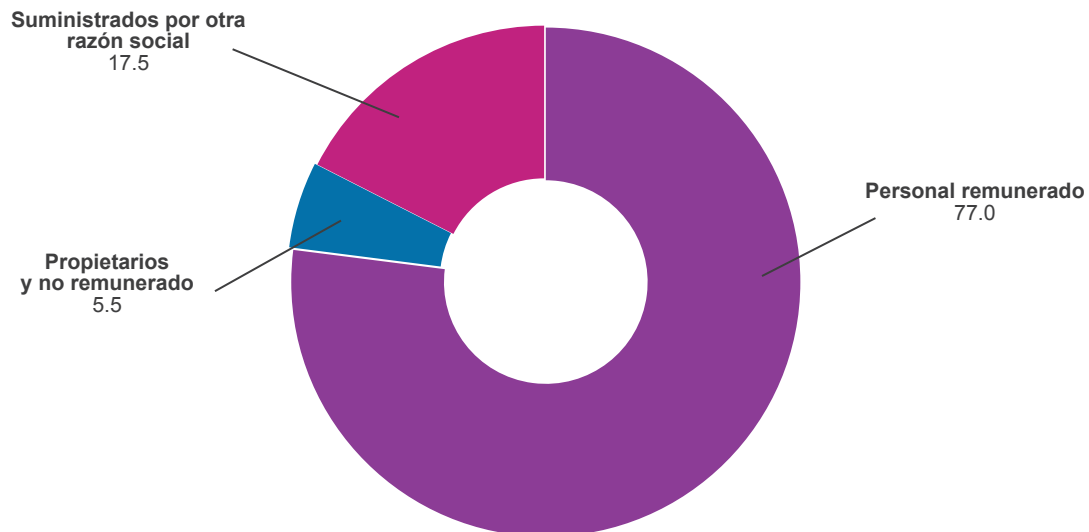
En este contexto, las modalidades del transporte con mayor presencia de personal subcontratado o no dependiente, fueron los servicios de mensajería y paquetería, los cuales contribuyeron con el 36.5% de total del personal ocupado de esta modalidad; seguido de los servicios relacionados con el transporte con 34.4% y el transporte aéreo, con 34.1 por ciento.

Las unidades económicas del transporte, que menos personal subcontratado reportaron, fueron las del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, con 6.1%, autotransporte de carga con 9.4% transporte por ductos con un 11.1% respecto al personal ocupado total.

Mención aparte se merecen los servicios postales, al carecer de personal suministrado por otra razón social, durante el 2018 (véase cuadro 7).

Participación porcentual del personal ocupado del transporte, según su relación contractual, 2018

Gráfica 6





Modalidad del transporte	Personal ocupado Total	Personal ocupado dependiente de la razón social				Personal ocupado no dependiente de la razón social			
		Total	Remunerado	Propietarios y familiares no remunerados	PD/POT %	Total	Suministrado por otra razón social	Honorarios y comisiones	PND/POT %
<b>Total</b>	<b>997 000</b>	<b>822 601</b>	<b>767 916</b>	<b>54 685</b>	<b>82.5</b>	<b>174 399</b>	<b>159 335</b>	<b>15 064</b>	<b>17.5</b>
Transporte aéreo	34 858	22 966	22 926	40	65.9	11 892	11 769	123	34.1
Transporte por ferrocarril	15 673	11 287	11 287	0	72.0	4 386	4 365	21	28.0
Transporte por agua	12 487	8 973	8 028	945	71.9	3 514	3 473	41	28.1
Autotransporte de carga	293 845	266 267	246 533	19 734	90.6	27 578	23 628	3 950	9.4
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	298 359	280 013	255 391	24 622	93.9	18 346	13 396	4 950	6.1
Transporte por ductos	6 958	6 187	6 187	0	88.9	771	767	4	11.1
Transporte turístico	13 373	11 795	8 335	3 460	88.2	1 578	1 075	503	11.8
Servicios relacionados con el transporte	229 500	150 502	145 943	4 559	65.6	78 998	75 110	3 888	34.4
Servicios postales	14 618	14 618	14 618	0	100.0	0	0	0	0.0
Servicios de mensajería y paquetería	43 919	27 888	27 230	658	63.5	16 031	15 269	762	36.5
Servicios de almacenamiento	33 410	22 105	21 438	667	66.2	11 305	10 483	822	33.8

PD/POT Participación del Personal ocupado dependiente de la razón social entre el Personal ocupado total.  
 PND/POT Participación del Personal ocupado No dependiente de la razón social, entre el Personal ocupado total.

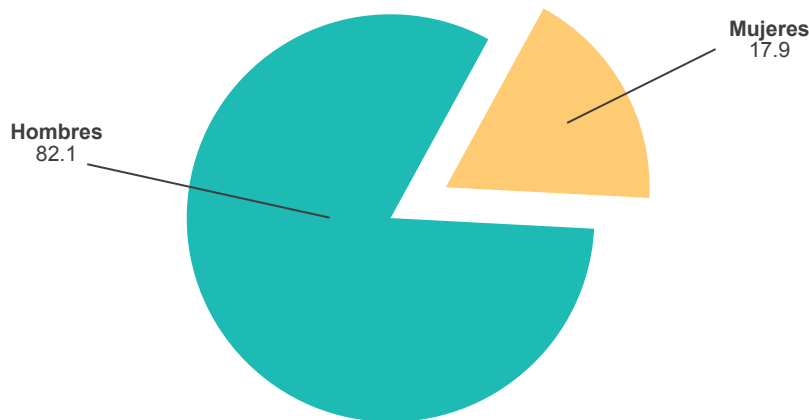
### 5.2.2 Personal ocupado del transporte, por género

Del total de personas que prestaron sus servicios en alguna de las unidades económicas del transporte, 818 845 fueron hombres y 178 155 mujeres, lo que representó 82.1% y 17.9% respectivamente (véase gráfica 7).

Los tipos de autotransporte de carga y transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, fueron las modalidades del transporte que más personal del género masculino emplearon, al participar en conjunto con 64.2% del total de los hombres; mientras que estas mismas modalidades, concentraron a 37.1% del total de las mujeres, las cuales prestaron principalmente sus servicios en actividades de administración.

Participación porcentual del personal ocupado del transporte, según género, 2018

Gráfica 7



Esta participación de hombres y mujeres en las modalidades del transporte, es muy heterogénea, en consecuencia, siete de cada diez personas que laboraron en alguna unidad económica de los servicios relacionados con el transporte, fueron hombres y tres fueron mujeres; mientras que, en el transporte aéreo, por cada diez personas que prestaron sus servicios en este tipo de transporte, 6 fueron hombres y 4 mujeres.

Finalmente, los servicios relacionados con el transporte, autotransporte de carga y el transporte aéreo, fueron las actividades que más mujeres reportaron bajo la modalidad de subcontratación, al contribuir en conjunto 31 287 mujeres, es decir, 73.3%, respecto del total nacional de las mujeres subcontratadas (véase cuadro 8).

Ahora bien, al analizar la presencia de las mujeres del transporte por entidad federativa, se observa que de las 178 155 mujeres que se emplearon en alguna de las modalidades del transporte, el estado de Colima participó con 25.5% respecto del total de esta entidad federativa; seguida de la Ciudad de México con 22.5%; Guanajuato con 22.0% y Querétaro con 21.3%, respecto del total de personas ocupadas del transporte en cada una de estas entidades federativas.

En contraparte, las entidades federativas de Guerrero, Chiapas y Durango, fueron los estados con mayor demanda laboral del género masculino al participar con 93.7, 92.8 y 92.5% respecto del total de personas ocupadas de cada una de estas entidades federativas (véase cuadro 9).

**Personal ocupado dependiente y no dependiente, por modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 8

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Personal Ocupado						
		Total			Dependiente de la razón social		No dependiente de la razón social	
		Total	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>818 845</b>	<b>178 155</b>	<b>687 146</b>	<b>135 455</b>	<b>131 699</b>	<b>42 700</b>
Transporte aéreo	115	34 858	22 169	12 689	14 253	8 713	7 916	3 976
Transporte por ferrocarril	9	15 673	15 003	670	10 800	487	4 203	183
Transporte por agua	342	12 487	9 980	2 507	7 077	1 896	2 903	611
Autotransporte de carga	7 378	293 845	260 356	33 489	237 729	28 538	22 627	4 951
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	298 359	265 732	32 627	250 864	29 149	14 868	3 478
Transporte por ductos	35	6 958	5 506	1 452	4 908	1 279	598	173
Transporte turístico	938	13 373	11 690	1 683	10 339	1 456	1 351	227
Servicios relacionados con el transporte	7 109	229 500	160 589	68 911	103 951	46 551	56 638	22 360
Servicios postales	32	14 618	10 819	3 799	10 819	3 799	0	0
Servicios de mensajería y paquetería	782	43 919	33 181	10 738	20 907	6 981	12 274	3 757
Servicios de almacenamiento	942	33 410	23 820	9 590	15 499	6 606	8 321	2 984

Personal ocupado total por género del transporte, por entidad federativa, 2018

Cuadro 9

Entidad federativa	Unidades económicas	Personal Ocupado				
		Total	Hombres		Mujeres	
			Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>818 845</b>	<b>82. 0</b>	<b>178 155</b>	<b>17. 9</b>
Aguascalientes	260	11 039	9 530	86. 3	1 509	13. 7
Baja California	1 048	34 113	27 775	81. 4	6 338	18. 6
Baja California Sur	357	7 932	6 682	84. 2	1 250	15. 8
Campeche	183	5 554	4 692	84. 5	862	15. 5
Coahuila de Zaragoza	749	28 079	24 679	87. 9	3 400	12. 1
Colima	557	18 017	13 417	74. 5	4 600	25. 5
Chiapas	1 029	16 428	15 242	92. 8	1 186	7. 2
Chihuahua	752	28 778	24 474	85. 0	4 304	15. 0
Ciudad de México	1 934	212 495	164 649	77. 5	47 846	22. 5
Durango	300	13 468	12 457	92. 5	1 011	7. 5
Guanajuato	800	48 047	37 477	78. 0	10 570	22. 0
Guerrero	494	9 241	8 661	93. 7	580	6. 3
Hidalgo	333	11 154	9 920	88. 9	1 234	11. 1
Jalisco	1 441	54 246	43 954	81. 0	10 292	19. 0
Estado de México	1 444	102 979	82 471	80. 1	20 508	19. 9
Michoacán de Ocampo	687	22 978	20 094	87. 4	2 884	12. 6
Morelos	247	11 058	9 861	89. 2	1 197	10. 8
Nayarit	211	3 472	3 060	88. 1	412	11. 9
Nuevo León	1 356	91 880	79 288	86. 3	12 592	13. 7
Oaxaca	775	12 194	10 715	87. 9	1 479	12. 1
Puebla	1 010	30 751	25 971	84. 5	4 780	15. 5
Querétaro	447	20 609	16 217	78. 7	4 392	21. 3
Quintana Roo	236	13 505	11 291	83. 6	2 214	16. 4
San Luis Potosí	421	15 540	13 195	84. 9	2 345	15. 1
Sinaloa	531	24 974	21 522	86. 2	3 452	13. 8
Sonora	738	18 025	14 948	82. 9	3 077	17. 1
Tabasco	406	11 275	10 134	89. 9	1 141	10. 1
Tamaulipas	1 621	52 764	42 378	80. 3	10 386	19. 7
Tlaxcala	151	3 500	3 033	86. 7	467	13. 3
Veracruz de Ignacio de la Llave	1 132	43 151	34 901	80. 9	8 250	19. 1
Yucatán	377	15 257	12 591	82. 5	2 666	17. 5
Zacatecas	218	4 497	3 566	79. 3	931	20. 7

### 5.2.3 Distribución geográfica del personal ocupado del transporte

En la gráfica 8, se observan los estados que contaron con una mayor aportación del empleo en el transporte y, donde destacó la Ciudad de México con 212 495 empleos totales; seguido del estado de México con 102 979; Nuevo León con 91 880, Jalisco con 54 246 y Tamaulipas con 52 764; entidades que en conjunto concentraron 51.6% del total del personal ocupado del transporte.

Por otro lado, los estados con menor aportación en este mismo rubro, fueron Campeche, Zacatecas, Tlaxcala y Nayarit que en conjunto contribuyeron con 1.7% del total del personal ocupado del transporte.

En el mapa 2, se pueden apreciar los estados, donde se concentró la mayor cantidad de personal ocupado que laboró o prestó sus servicios en alguna

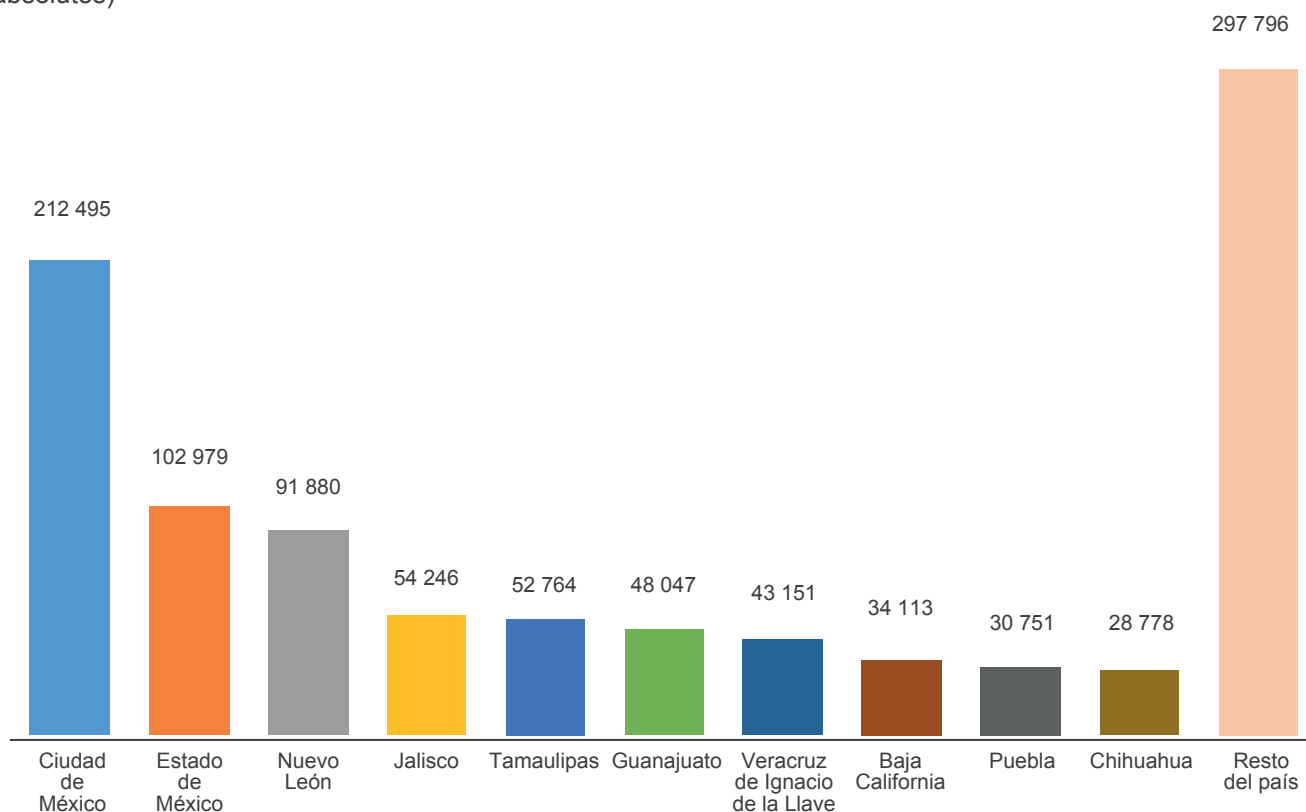
de las modalidades del transporte, donde la Ciudad de México, Jalisco, estado de México, Nuevo León y Tamaulipas, emplearon a más de 50 000 personas ocupadas, por cada una de estas entidades federativas.

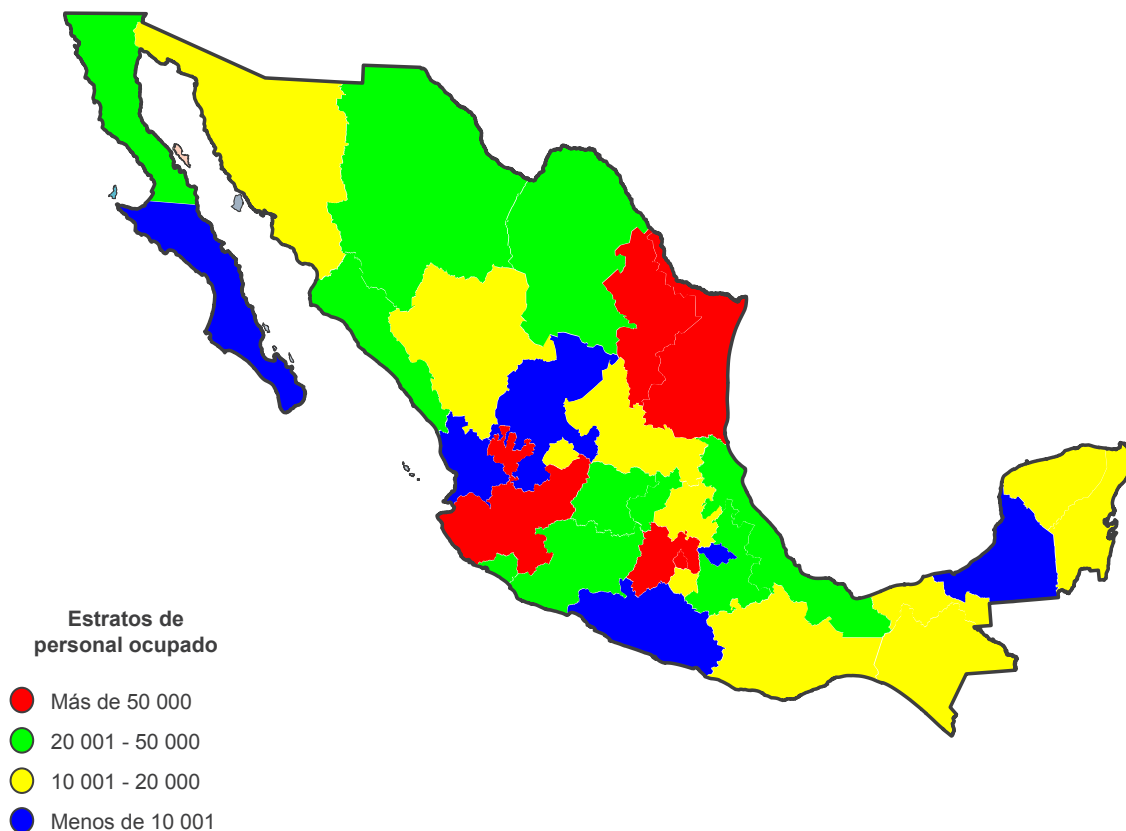
Mientras que, los estados de Baja California, Chihuahua, Coahuila, Sinaloa, Michoacán, Guanajuato, Veracruz, Querétaro y Puebla conformaron el segundo grupo en un rango de (20 001-50 000), que en conjunto sumaron 281 480 personas ocupadas en alguna actividad del transporte, que representó el 28.2 por ciento.

En el caso del penúltimo, intervalo de (10 001-20 000) personas ocupadas se encuentran los estados de Sonora, Durango, San Luis Potosí, Aguascalientes, Hidalgo, Morelos, Colima, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo y, por último, en los estados de Baja California Sur, Zacatecas, Tlaxcala, Nayarit, Guerrero y Campeche laboraron menos de 10 000 personas ocupadas.

**Personal ocupado del transporte, por entidad federativa, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 8





#### 5.2.4 Tamaño de las unidades económicas, según personal ocupado

Las unidades económicas del transporte, se pueden estratificar de acuerdo con los criterios definidos por la Secretaría de Economía para identificar a las unida-

des económicas por tamaño, en función al número de empleos y monto de los ingresos, según los siguientes estratos que se presentan en los cuadros 10 y 11.

Al aplicar los rangos establecidos por la Secretaría de Economía en los resultados censales, las empre-

#### Estratificación de la Secretaría de Economía

Cuadro 10

Tamaño	Sector	Rango de número de trabajadores	Rango de monto de ventas anuales (mdp)	Tope máximo combinado*
Micro	Todas	Hasta 10	Hasta \$4	4.6
	Comercio	Desde 11 hasta 30	Desde \$4.01 hasta \$100	93
Pequeña	Industria y Servicios	Desde 11 hasta 50	Desde \$4.01 hasta \$100	95
	Comercio	Desde 31 hasta 100	Desde \$100.01 hasta \$250	235
Mediana	Servicios	Desde 51 hasta 100		
	Industria	Desde 51 hasta 250	Desde \$100.01 hasta \$250	250

Secretaría de Economía, Artículo 3, fracción III, de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa. Tope máximo Combinado = (Trabajadores) x 10% + (Ventas Anuales) x 90%. Diario Oficial de la Federación del 30 de junio de 2009.

Tamaño	Unidades económicas	Personal ocupado	Porcentaje	
			(Unidades económicas)	(Personal ocupado)
Total nacional	22 245	997 000	100.0	100.0
Micro	11 664	51 295	52.4	5.1
Pequeña	7 278	168 421	32.7	16.9
Mediana	1 550	109 790	7.0	11.0
Grande*	1 753	667 494	7.9	67.0

**Nota:** para efectos prácticos se ha denominado empresa grande\* al resto de las empresas que la Secretaría de Economía no considera dentro de los criterios para medir a las micro, pequeñas y medianas empresas, es decir; a las que ocuparon más de 101 personas.

Las micro y pequeñas, en forma conjunta aportaron el 85.1% de las unidades económicas y el 22.0% del personal ocupado, en complemento las empresas medianas y grandes acumularon el 14.9% de las unidades económicas y el 78.0% del personal ocupado (véase gráfica 9).

Mientras que, de acuerdo con la estratificación de los Censos Económicos, a nivel nacional y según los resultados censales, 37.2% de las unidades económicas se consideraron micro y 30.7% como pequeñas y medianas; finalmente 32.1% de las unidades económicas se consideraron grandes.

### 5.3 Características del personal ocupado del transporte

#### 5.3.1 Personal ocupado por rango de edad

Una característica interesante del personal ocupado del transporte, fue que 1 de cada 10 personas tenía

menos de 20 años, 6 de cada 10 personas ocupadas tenían de 21 a 40 años edad, y tres de cada diez superaban esa edad.

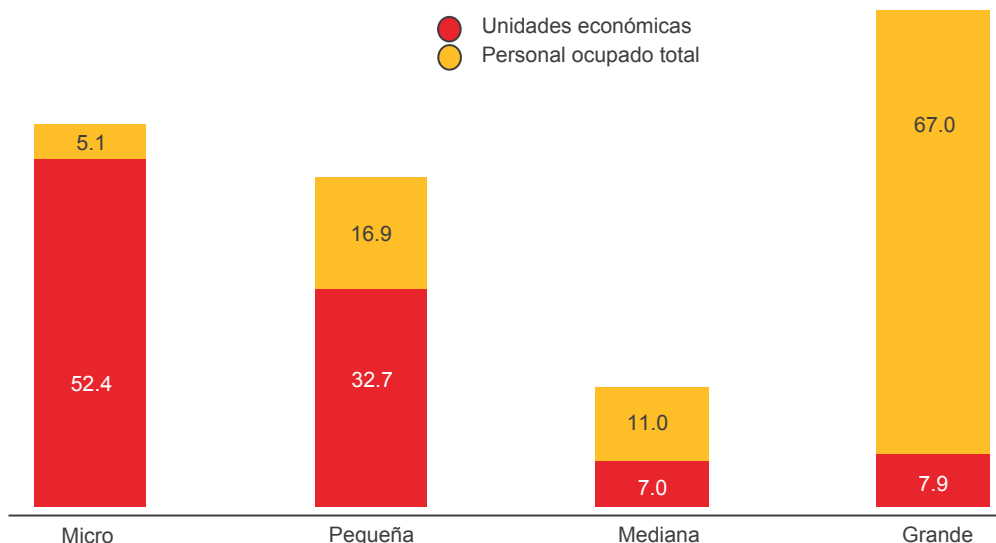
En el estrato de hasta 20 años de edad, los servicios de almacenamiento, transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril y los servicios relacionados con el transporte, fueron las modalidades del transporte que mayor número de personas en este rango de edad aportaron, al participar con 4.4%, 4.3% y 4.0% respectivamente.

En el estrato de 21 a 30 años de edad, los servicios de almacenamiento fueron los que mayor número de personas ocupadas reportaron, al participar con 36.8%; mientras que, en el autotransporte de carga, 39.0% del personal ocupado correspondió al estrato de 31 a 40 años de edad (véase gráfica 10).

Para el estrato de más de 41 años de edad, los transportes por ductos y servicios postales reportaron

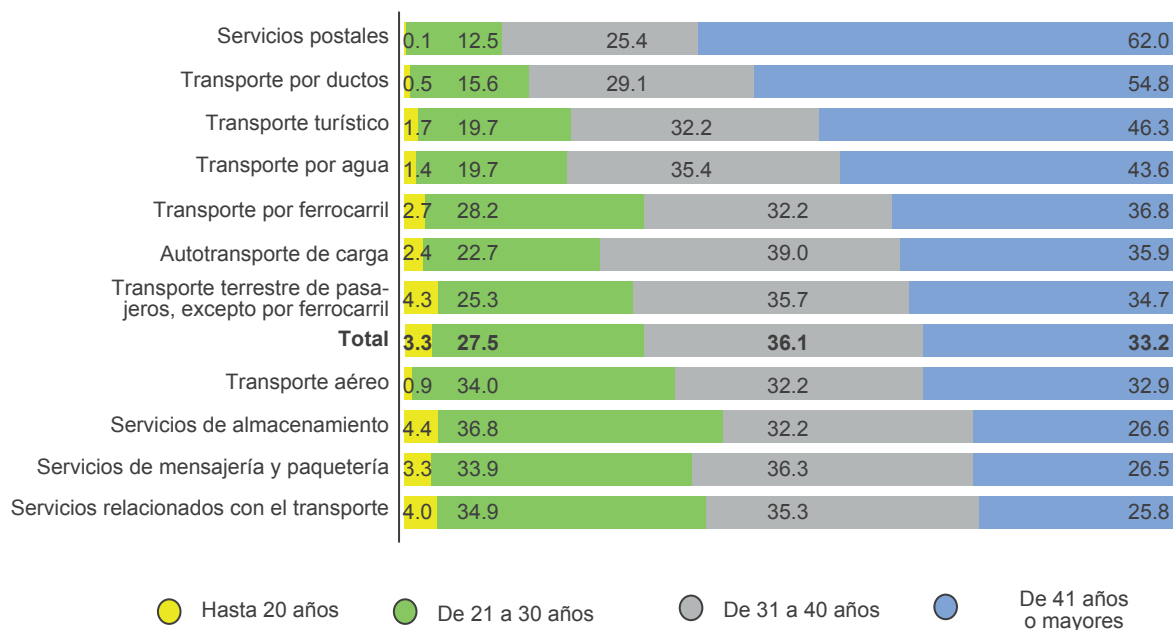
Participación porcentual de las unidades económicas y personal ocupado del transporte, por tamaño de empresa, 2018

Gráfica 9



## Participación porcentual del personal ocupado, por rango de edad y modalidad del transporte, 2018

Gráfica 10



3 811 y 9 056 personas ocupadas, respectivamente, equivalente al 54.8% y 62.0% del total del personal ocupado de cada una de estas modalidades del transporte (véase cuadro 12).

### 5.3.2 Personal ocupado, por nivel de estudios

En los resultados más recientes de los Censos Económicos 2019, se captó el "Nivel de Estudios" del per-

## Personal ocupado, por rango de edad y modalidad del transporte, 2018

Cuadro 12

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Personal ocupado			
		Hasta 20 años	De 21 a 30 años	De 31 a 40 años	De 41 años o mayores
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>33 083</b>	<b>273 851</b>	<b>359 539</b>	<b>330 527</b>
Transporte aéreo	115	311	11 857	11 209	11 481
Transporte por ferrocarril	9	426	4 423	5 050	5 774
Transporte por agua	342	171	2 457	4 416	5 443
Autotransporte de carga	7 378	7 070	66 835	114 511	105 429
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	12 733	75 403	106 642	103 581
Transporte por ductos	35	38	1 086	2 023	3 811
Transporte turístico	938	227	2 641	4 307	6 198
Servicios relacionados con el transporte	7 109	9 181	80 111	80 980	59 228
Servicios postales	32	13	1 831	3 718	9 056
Servicios de mensajería y paquetería	782	1 438	14 909	15 926	11 646
Servicios de almacenamiento	942	1 475	12 298	10 757	8 880

sonal ocupado de las unidades económicas, donde se consideraron los siguientes rubros: sin instrucción académica, educación básica hasta un nivel superior. En este sentido se pueden observar variaciones importantes en cada una de las modalidades del transporte.

En el transporte por ferrocarril, sobresale al contar con 4 880 trabajadores que se reportaron sin instrucción académica, lo que representó el 31.1% del total del personal ocupado de esta modalidad del transporte, seguido de los servicios postales con 4 288 trabajadores sin instrucción, representando el 29.3% del total del personal ocupado.

En el resto de las modalidades del transporte, se presentaron bajos porcentajes en el rubro de "Sin instrucción académica", donde el transporte por ductos fue el que menor porcentaje presentó con 0.2%, seguido del transporte aéreo, con 0.4% y finalmente los servicios de mensajería y paquetería con 0.6% con estas características de estas actividades económicas.

En cuanto al personal que contó con instrucción académica, 402 464 personas tuvieron instrucción básica, como, primaria, secundaria y formación para el trabajo que contribuyeron con 40.4%, 339 166 trabaja-

dores reportaron educación media es decir 34.0%; con educación superior fueron 219 022 lo cual representó 22.0% (véase cuadro 13).

En cuanto al rubro de educación media, que comprende bachillerato y estudios técnicos, sobresalen el personal que trabajó en servicios de mensajería y paquetería y el personal del transporte turístico con 49.8% y 38.6% de los trabajadores respectivamente.

Los trabajadores con educación superior, que comprenden licenciatura, ingeniería, especialidad o posgrado, destacaron en el transporte por ductos con 77.4% del personal, transporte aéreo con 58.8%, transporte por ferrocarril con 50% y el transporte por agua con 47.3%, respecto al personal ocupado total de cada una de estas modalidades del transporte.

### 5.3.3 Personal ocupado, capacitado por tipo de empleo (personal de ventas y administrativo)

Las unidades económicas del transporte, que brindaron capacitación a su personal, durante el 2018, fueron 4 950, lo que representó 22.3% respecto de las 22 245 unidades económicas.

Nivel de estudio del personal ocupado, según modalidad del transporte, 2018

Cuadro 13

Modalidad del transporte	Nivel de estudio del personal ocupado				
	Total	Sin instrucción	Educación básica	Educación media superior	Educación superior
<b>Total</b>	<b>997 000</b>	<b>36 318</b>	<b>402 494</b>	<b>339 166</b>	<b>219 022</b>
Transporte aéreo	34 858	140	2 807	11 423	20 488
Transporte por ferrocarril	15 673	4 880	1 420	1 532	7 841
Transporte por agua	12 487	133	2 789	3 661	5 904
Autotransporte de carga	293 845	6 462	137 053	98 626	51 704
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	298 359	8 220	151 834	101 492	36 813
Transporte por ductos	6 958	17	548	1 010	5 383
Transporte turístico	13 373	212	5 611	5 163	2 387
Servicios relacionados con el transporte	229 500	10 075	69 440	79 913	70 072
Servicios postales	14 618	4 288	5 479	2 924	1 927
Servicios de mensajería y paquetería	43 919	266	12 567	21 890	9 196
Servicios de almacenamiento	33 410	1 625	12 946	11 532	7 307



Mientras que, con respecto al total de personal ocupado del transporte, 24.2% recibió capacitación y 75.8% no fue capacitado (véase gráfica 11).

Por otra parte, de las 240 929 personas ocupadas del transporte que recibieron capacitación, 183 963 de los trabajadores se encontraban realizando actividades de producción, ventas y servicios en tanto que 56 966 personas desarrollaron actividades de administración, contabilidad y de dirección, es decir, 76.4% y 23.6% respectivamente.

Cabe aclarar que por "personal de producción ventas y servicios", debe entenderse como aquel que realiza labores de conducción, mantenimiento y de apoyo,

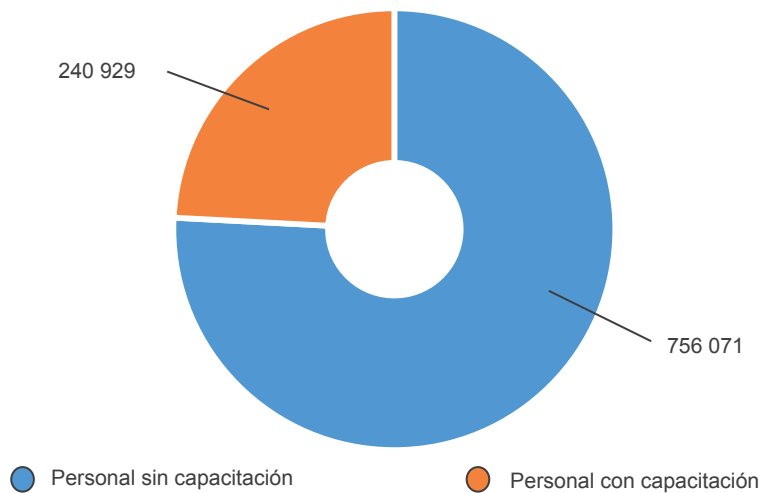
en las actividades sustantivas del transporte (véase gráfica 12).

En el cuadro 14 se presentan de forma detallada por categoría del empleo, porcentaje y modalidad del transporte, el personal ocupado que fue capacitado.

Del total de personal ocupado capacitado, para realizar sus labores en los servicios postales destacaron al reportar que el 100.0% del personal que laboró en alguna de las unidades económicas de esta modalidad del transporte, fue capacitado durante 2018; seguido de los servicios relacionados con el transporte, donde 29.6% del personal fue capacitado y los servicios de almacenamiento, con 27.3 por ciento.

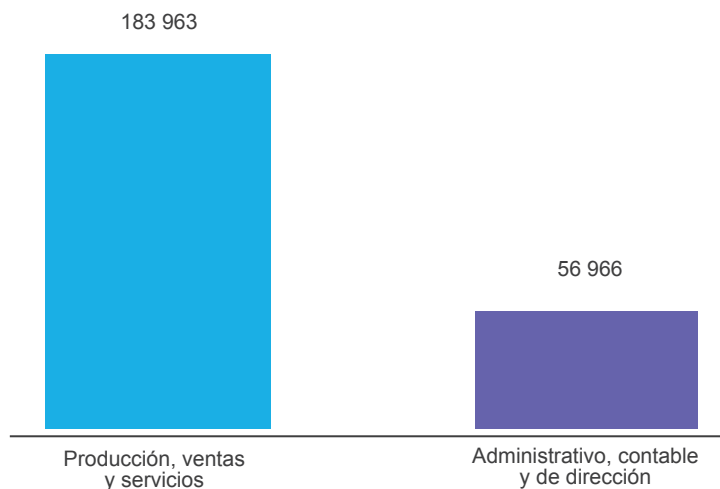
**Personal ocupado del transporte, con y sin capacitación, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 11



**Personal ocupado capacitado del transporte, por puesto de trabajo, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 12



Modalidad del transporte	Personal ocupado	Personal ocupado capacitado			Porcentaje
		Total	Producción ventas y servicios	Administrativo contable y de dirección	
<b>Total</b>	<b>997 000</b>	<b>240 929</b>	<b>183 963</b>	<b>56 966</b>	<b>24.2</b>
Transporte aéreo	34 858	5 838	4 851	987	16.7
Transporte por ferrocarril	15 673	1 170	782	388	7.5
Transporte por agua	12 487	2 547	2 336	211	20.4
Autotransporte de carga	293 845	69 808	52 685	17 123	23.8
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	298 359	58 429	46 167	12 262	19.6
Transporte por ductos	6 958	1 473	1 462	11	21.2
Transporte turístico	13 373	1 611	1 312	299	12.0
Servicios relacionados con el transporte	229 500	68 037	49 048	18 989	29.6
Servicios postales	14 618	14 618	13 084	1 534	100.0
Servicios de mensajería y paquetería	43 919	8 271	4 750	3 521	18.8
Servicios de almacenamiento	33 410	9 127	7 486	1 641	27.3

### 5.3.4 Personal ocupado por permanencia y rotación laboral

Del total del personal ocupado del transporte, 793 061 trabajadores (79.5%) permanecieron en su empleo durante todo el 2018, y 203 939 (20.5%) cambiaron de trabajo, durante el periodo de referencia censal, según lo reportaron por las unidades económicas del transporte.

En el siguiente cuadro se puede observar la permanencia y rotación del personal ocupado, en las diferentes modalidades del transporte, destacando el transporte por

ductos, donde el 97.3% del personal ocupado permanece estable, con una rotación mínima del 2.7% del empleo; seguido de los servicios postales con una permanencia del 97.0% y una rotación del 3.0 por ciento.

Las modalidades del transporte, que presentaron mayor movilidad de su personal fueron los servicios relacionados con el transporte con un 72.3% de permanencia y 27.7% de rotación, en tanto que en los servicios de almacenamiento el 68.2% del personal conservó su trabajo durante el año de referencia, contra un 31.8% que sufrió de rotación (véase cuadro 15).

### Permanencia y rotación de personal ocupado, por modalidad del transporte, 2018

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Personal ocupado				
		Total	Permanencia		Rotación	
			Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>793 061</b>	<b>79.5</b>	<b>203 939</b>	<b>20.5</b>
Transporte aéreo	115	34 858	31 014	89.0	3 844	11.0
Transporte por ferrocarril	9	15 673	13 688	87.3	1 985	12.7
Transporte por agua	342	12 487	11 516	92.2	971	7.8
Autotransporte de carga	7 378	293 845	228 439	77.7	65 406	22.3
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	298 359	251 468	84.3	46 891	15.7
Transporte por ductos	35	6 958	6 772	97.3	186	2.7
Transporte turístico	938	13 373	11 342	84.8	2 031	15.2
Servicios relacionados con el transporte	7 109	229 500	166 034	72.3	63 466	27.7
Servicios postales	32	14 618	14 180	97.0	438	3.0
Servicios de mensajería y paquetería	782	43 919	35 837	81.6	8 082	18.4
Servicios de almacenamiento	942	33 410	22 771	68.2	10 639	31.8

## 5.4 Remuneraciones y pagos al personal no dependiente de la razón social

### 5.4.1 Remuneraciones del transporte

En la gráfica 13, se puede observar que el transporte aéreo regular, percibió una remuneración promedio anual de 475.0 mil pesos por persona, seguido del transporte por ferrocarril con 368.2 mil pesos anuales por persona.

Mientras que en los servicios de mensajería y paquetería la remuneración promedio fue de 141.6 mil pesos anuales y en los servicios relacionados con el transporte fue de 150.9 mil pesos anuales por persona.

Finalmente, en el transporte turístico la remuneración media anual fue de 79.9 mil pesos por persona.

### 5.4.2 Remuneraciones promedio, por modalidad del transporte

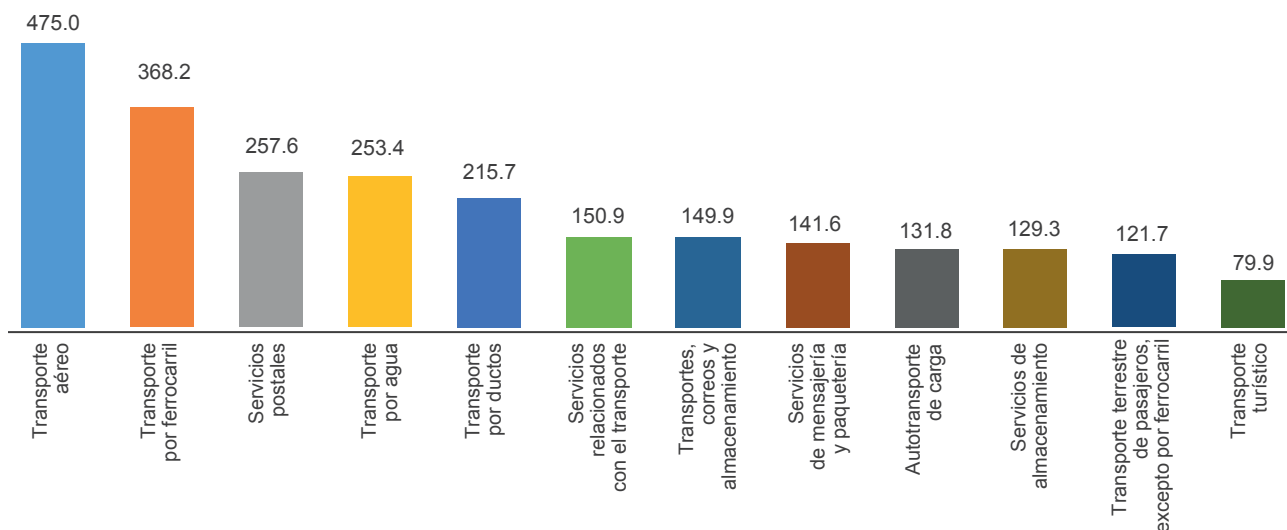
Las remuneraciones pagadas al personal remunerado están integradas por sueldos y salarios, prestaciones sociales y las utilidades repartidas.

A continuación, se muestra la participación de las remuneraciones totales por modalidad del transporte, destacando el autotransporte de carga con un 28.2%, seguido del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril con un 27.0% y los servicios relacionados con el transporte con un 19.1%; siendo estas las actividades con mayor aportación.

Mientras que las modalidades del transporte, con menor aportación en las remuneraciones fueron transporte por ductos con un 1.2%, seguido del transporte turístico con un 0.6% (véase gráfica 14).

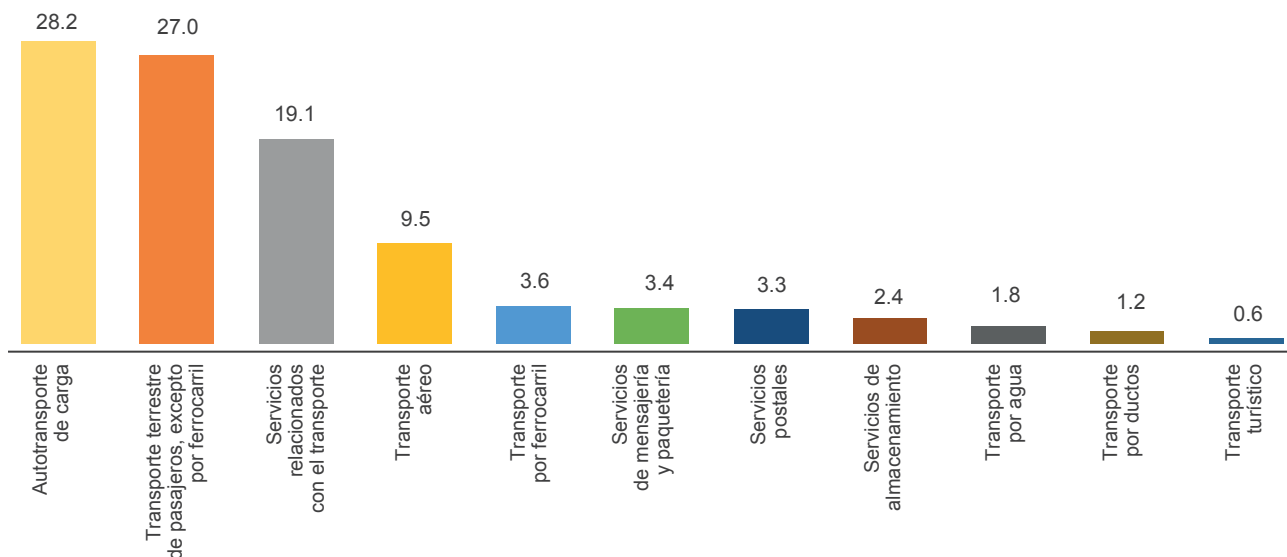
**Remuneración media anual, por modalidad del transporte, 2018**  
(miles de pesos)

Gráfica 13



**Distribución porcentual de las remuneraciones, por modalidad del transporte, 2018**

Gráfica 14



### 5.4.3 Pagos al personal no dependiente de la razón social

El personal ocupado no dependiente de la razón social del transporte, agrupó a 174 399 personas, de las cuales 91.4% fueron suministradas por otra razón social, y el 8.6% del personal fueron contratados por honorarios o comisiones, sin percibir un sueldo o salario fijo.

Por concepto de pago, las unidades económicas del transporte destinaron 19 mil 554 millones de pesos, durante el año censal, lo que significó un pago anual promedio por persona de 112.1 miles de pesos.

Una de las modalidades del transporte que realizó más erogaciones por el concepto de pagos al personal suministrado y por honorarios fue transporte aéreo, con 4 957 millones de pesos; seguido de los servicios relacionados con transporte de carga con 6 mil 608 millones de pesos y el autotransporte de carga con 2 730 millones de pesos; mientras que en los servicios postales, no se registró personal subcontratado (véase cuadro 16).

### 5.4.4 Participación de las remuneraciones por entidad federativa

Las remuneraciones pagadas al personal dependiente, es una parte importante del gasto que realizaron las unidades económicas del transporte.

En la gráfica 15 se observa la aportación de las remuneraciones por entidad federativa, donde la Ciudad de México contribuyó con 28.9% del total de las remuneraciones del transporte; seguido del estado de México que participó con 11.6%; Nuevo León con 9.3%, Veracruz de Ignacio de la Llave y Tamaulipas con 5.4%; siendo estas las entidades federativas que mayor porcentaje aportaron en cuanto al pago de remuneraciones.

Por otra parte, las entidades federativas que contribuyeron en menor medida fueron, Sinaloa con 1.4% del total de las remuneraciones del transporte; seguidos de los estados de Querétaro de Arteaga y Colima con 1.7% cada uno; Sonora con 1.8%, y Michoacán de Ocampo con 1.9 por ciento.

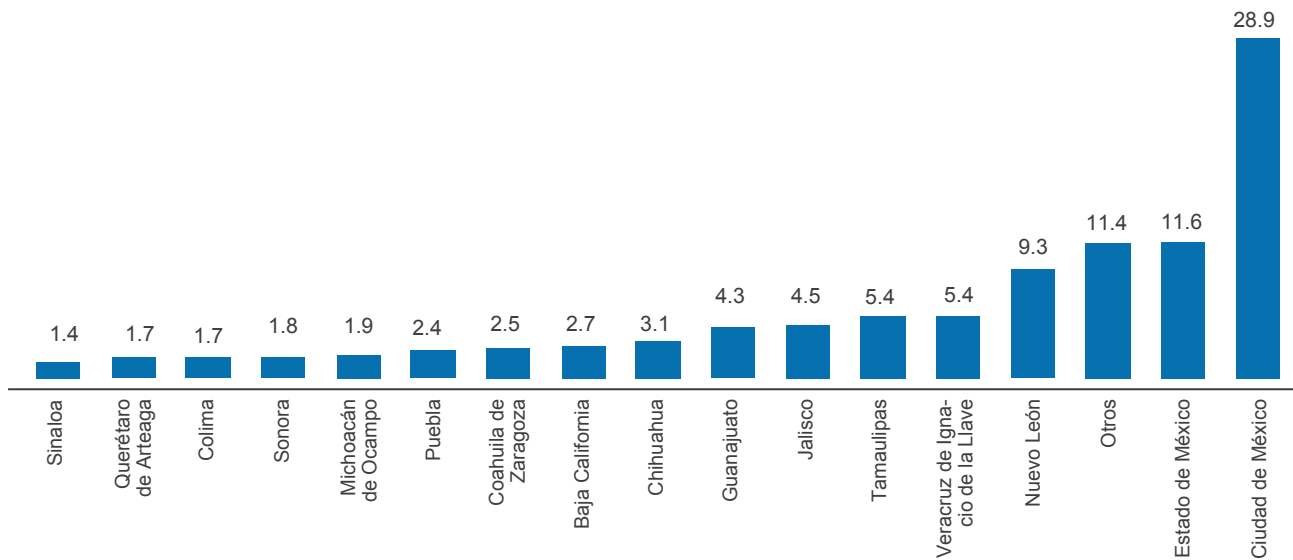
**Pagos al personal ocupado no dependiente, por modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 16

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Personal no dependiente			Gastos		
		Total	Contratado y proporcionado por otra razón social	Por honorarios o comisiones sin sueldo o salario fijo	Por pagos a otra razón social que contrató o proporcionó el personal	Por honorarios o comisiones sin sueldo o salario fijo	Promedio anual por persona
Miles de pesos							
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>174 399</b>	<b>159 335</b>	<b>15 064</b>	<b>18 295 811</b>	<b>1 258 237</b>	<b>112.1</b>
Transporte aéreo	115	11 892	11 769	123	4 939 342	18 143	416.9
Transporte por ferrocarril	9	4 386	4 365	21	990 219	6 243	227.2
Transporte por agua	342	3 514	3 473	41	274 752	1 698	78.7
Autotransporte de carga	7 378	27 578	23 628	3 950	2 391 037	339 606	99.0
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	18 346	13 396	4 950	1 590 506	415 945	109.4
Transporte por ductos	35	771	767	4	117 467	1 632	154.5
Transporte turístico	938	1 578	1 075	503	97 604	35 591	84.4
Servicios relacionados con el transporte	7 109	78 998	75 110	3 888	6 265 093	343 063	83.7
Servicios postales	32	0	0	0	0	0	0.0
Servicios de mensajería y paquetería	782	16 031	15 269	762	812 670	51 431	53.9
Servicios de almacenamiento	942	11 305	10 483	822	817 121	44 885	76.3

## Distribución porcentual de las remuneraciones, por entidad federativa, 2018

Gráfica 15



Como parte de las remuneraciones se integran las contribuciones patronales a regímenes de seguridad y otras prestaciones sociales a favor de los trabajadores, conceptos para los cuales se muestra su participación por entidad federativa.

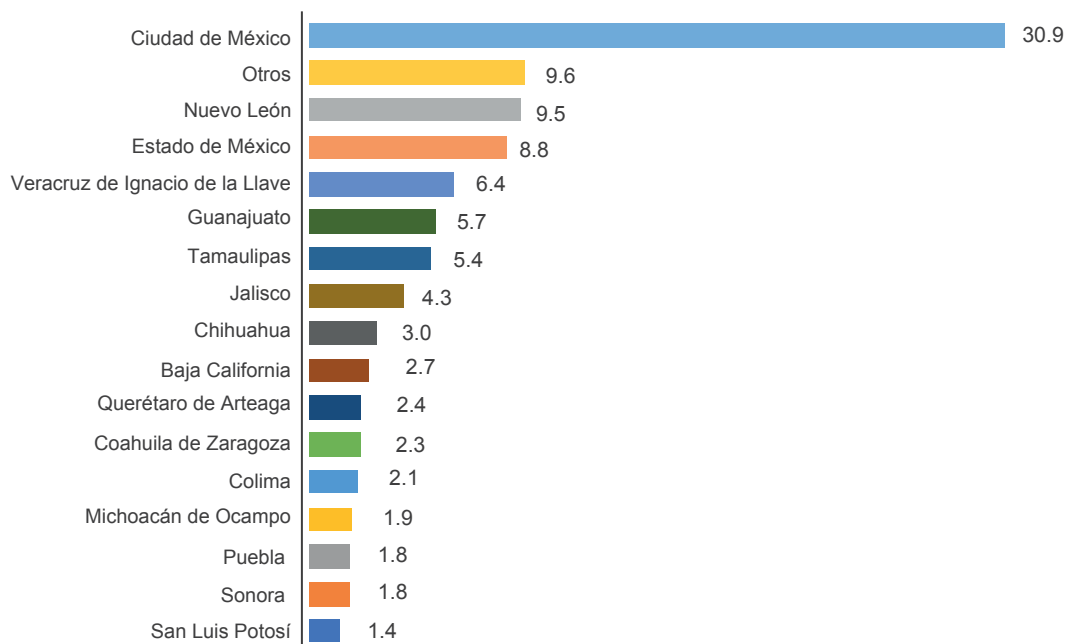
En este contexto, nuevamente la Ciudad de México, fue la entidad federativa con mayor aportación al participar con 30.9% de las contribuciones patronales a regímenes de seguridad social; seguido de los esta-

dos de Nuevo León con 9.5%, estado de México con 8.8% y Veracruz de Ignacio de la Llave con 6.4 por ciento.

Mientras que las entidades federativas con participación menor al 2.0% del total de las prestaciones fueron, los estados de San Luis Potosí que contribuyó con 1.4% del total de las prestaciones; seguido de Sonora y Puebla con 1.8% respectivamente y Michoacán de Ocampo con 1.9% (véase gráfica 16).

## Distribución porcentual de las contribuciones y otras prestaciones sociales, del transporte por entidad federativa, 2018

Gráfica 16



## 5.5 Gastos por consumo de bienes y servicios del transporte

### 5.5.1 Principales gastos del transporte

El capítulo de gastos incluye diversos conceptos que pueden ser agrupados en las siguientes categorías:

- Gastos de materiales y suministros
- Gastos por contratación de servicios
- Gastos en consumo de agua y energéticos
- Gastos por consumo de otros bienes y servicios
- Gastos fiscales, financieros y donaciones

El total de gastos del transporte ascendió a más de 439 618 millones de pesos, destacando los gastos por consumo de agua, combustibles, lubricantes y energéticos, ya que estos concentraron el 42.3% del total de los gastos del transporte.

Mientras que los gastos de materiales y suministros para la prestación de servicios participaron con

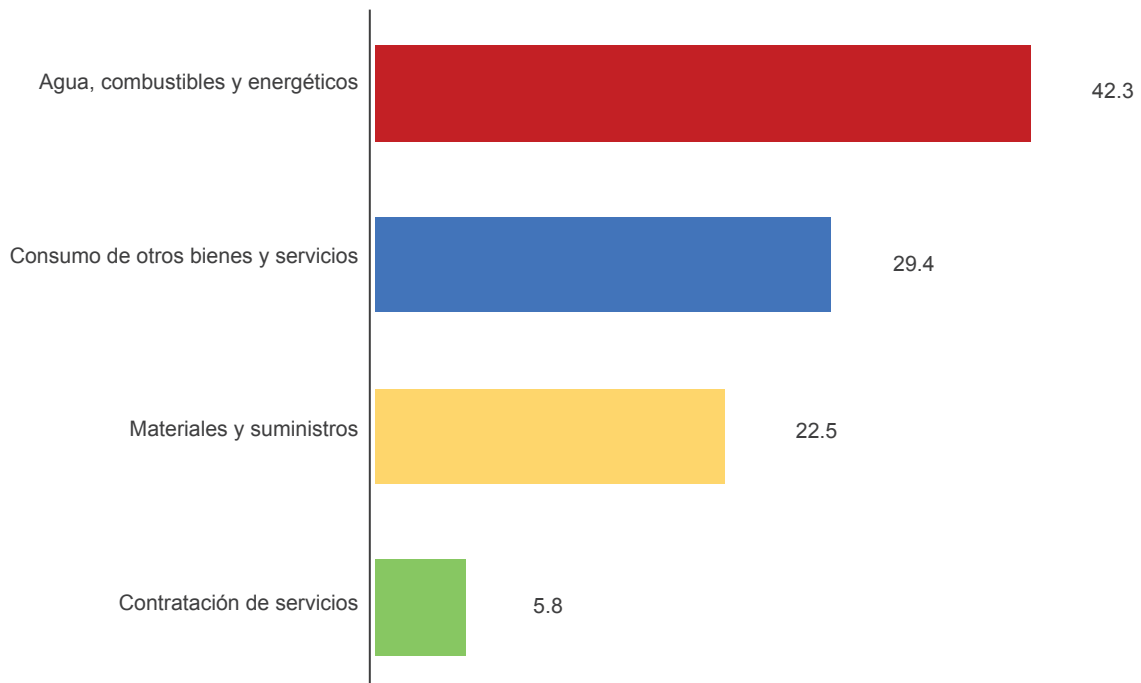
22.5%; el consumo de otros bienes y servicios tales como reparaciones, refacciones de mantenimiento corriente, rentas y otros servicios participaron con 29.4%; en tanto que los gastos por contratación de servicios participaron con 5.8%, estos servicios comprenden pagos por el suministro de personal contratado por otra razón social; por honorarios y comisiones; por servicios legales, contables, diseño e investigación (véase gráfica 17).

### 5.5.2 Gastos por modalidad del transporte

Los gastos en general, es el valor de los bienes y servicios que consumió la unidad económica para la realización de sus operaciones, durante el 2018. Las modalidades del transporte que más gastos tuvieron durante el desarrollo de sus actividades fueron el autotransporte de carga con 110 157 millones de pesos; seguido de los servicios relacionados con el transporte con 97 139 millones de pesos y el transporte aéreo con 90 831 millones de pesos, actividades que en conjunto concentraron 67.8% del total de los gastos del transporte.

**Principales gastos en el sector transportes, correos y almacenamiento, 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 17



Las modalidades del transporte, que menos gastos tuvieron durante el desarrollo de sus actividades, en comparación al resto de las modalidades, fueron el transporte turístico con 2 246 millones de pesos y los servicios postales con 1 268 millones de pesos (véase gráfica 18).

### 5.5.3 Gastos por consumo de agua y energéticos

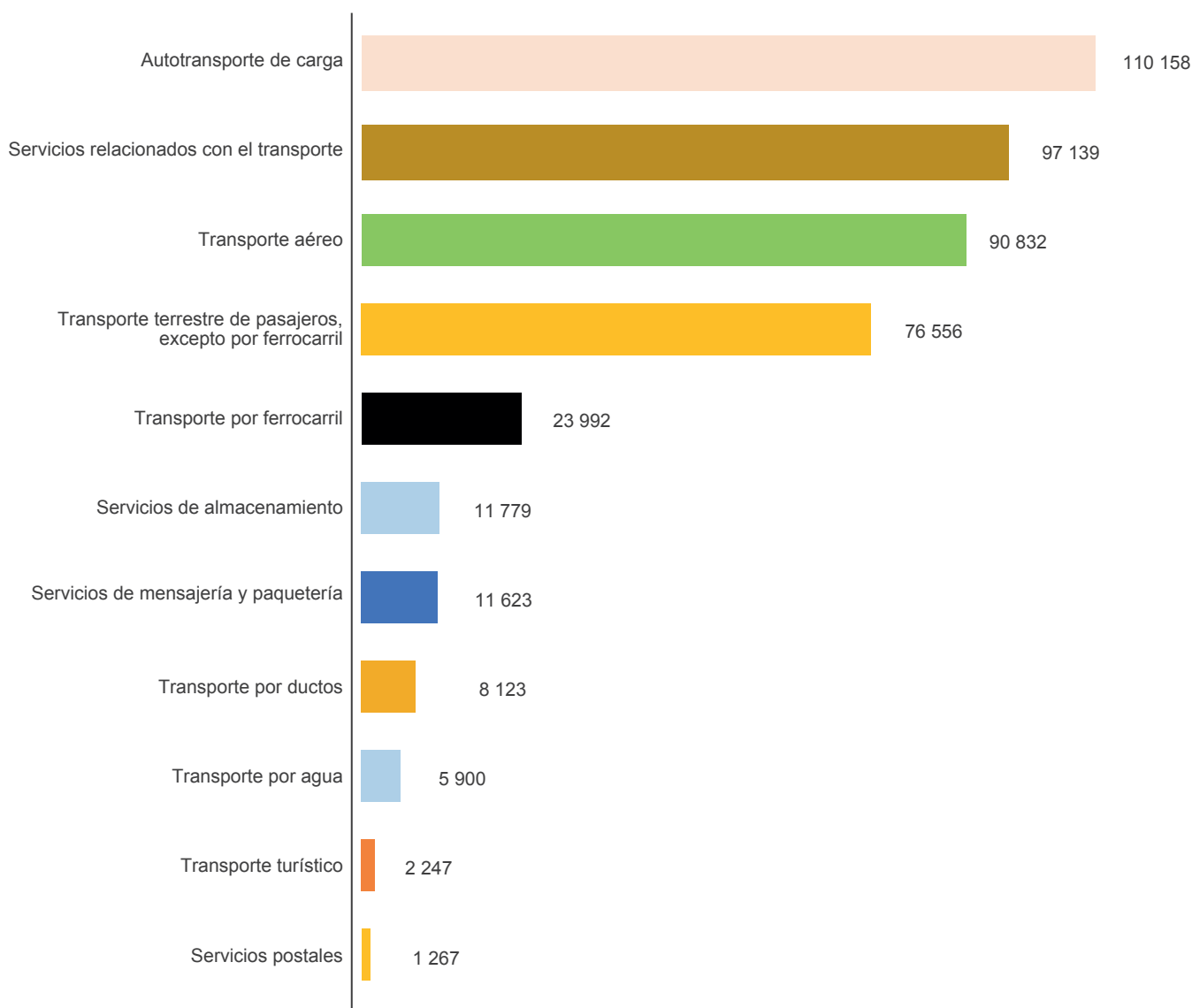
Los gastos por consumo de agua, combustibles (gasolina, gas, diésel, entre otros), lubricantes, energéticos y energía eléctrica para la prestación del servicio del transporte, contribuyeron con el 42.3% del total de gastos por consumo de bienes y servicios.

A nivel de actividad económica, el autotransporte de carga gastó 71 069 millones de pesos; seguido del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, con 47 302 millones de pesos y el transporte aéreo, con 44 779 millones de pesos, actividades que en conjunto aportaron el 87.7% de gastos en consumo de agua y energéticos del transporte.

Por otro lado, las actividades que menos gastos efectuaron por el consumo de agua y energéticos dentro de los transportes, fueron los servicios de almacenamiento con 413 millones de pesos y los servicios postales con casi 100 millones de pesos (véase gráfica 19).

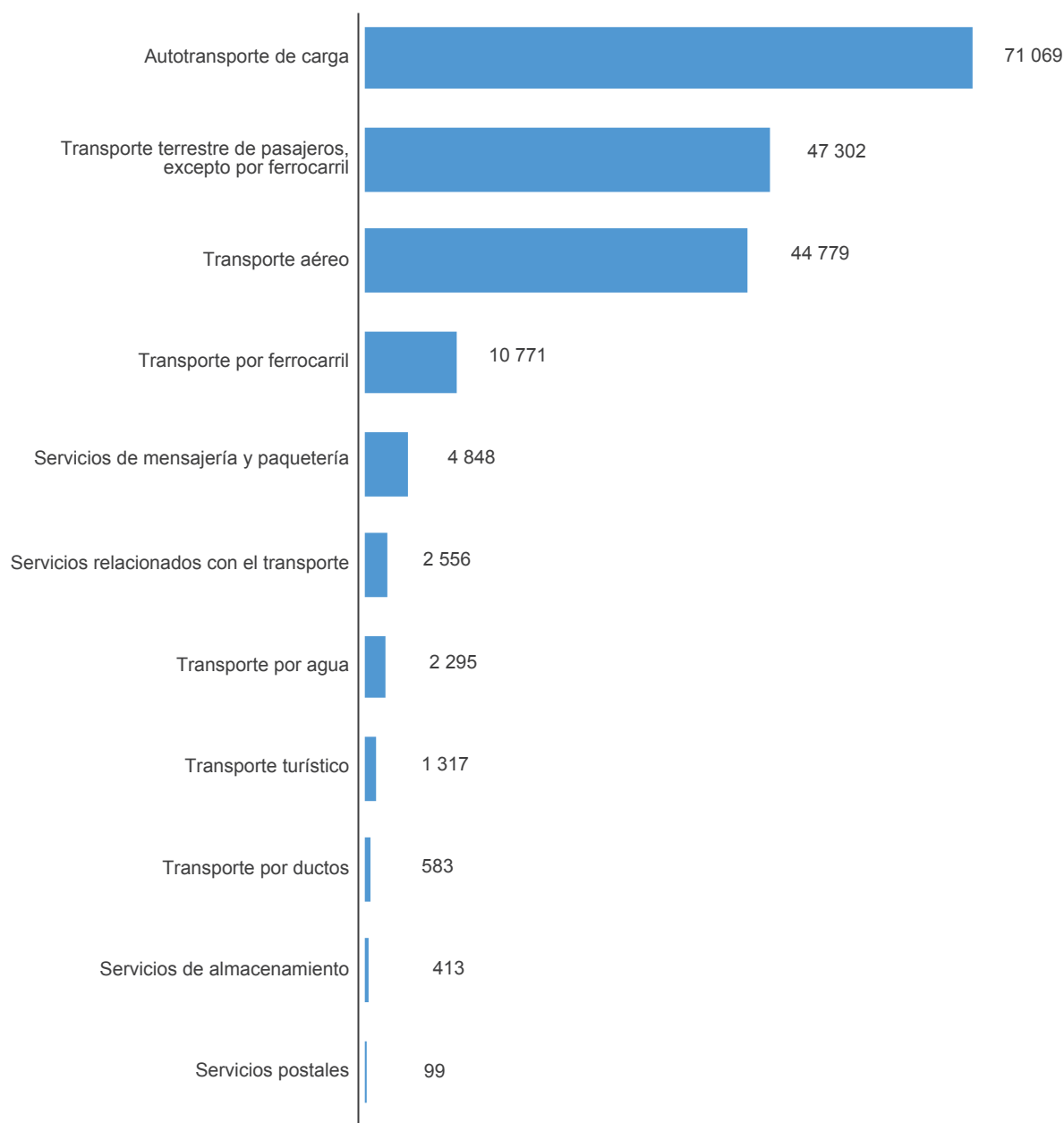
**Distribución de los gastos, por modalidad del transporte, 2018**  
(millones de pesos)

Gráfica 18



**Distribución de los gastos por consumo de agua, combustibles y energéticos, por modalidad del transporte, 2018**  
(millones de pesos)

Gráfica 19



**5.5.4 Gastos fiscales, financieros y donaciones**

Los gastos fiscales, financieros y donaciones son aquellos que la unidad económica destinó para el pago de intereses, impuestos, derechos, licencias, placas, donaciones, transferencias o aportaciones, entre otros.

La modalidad del transporte que mayores gastos destinó por estos conceptos, fueron el transporte por ferrocarril que aportó 4 895 millones de pesos; seguido del autotransporte de carga que reportó 4 392 millones

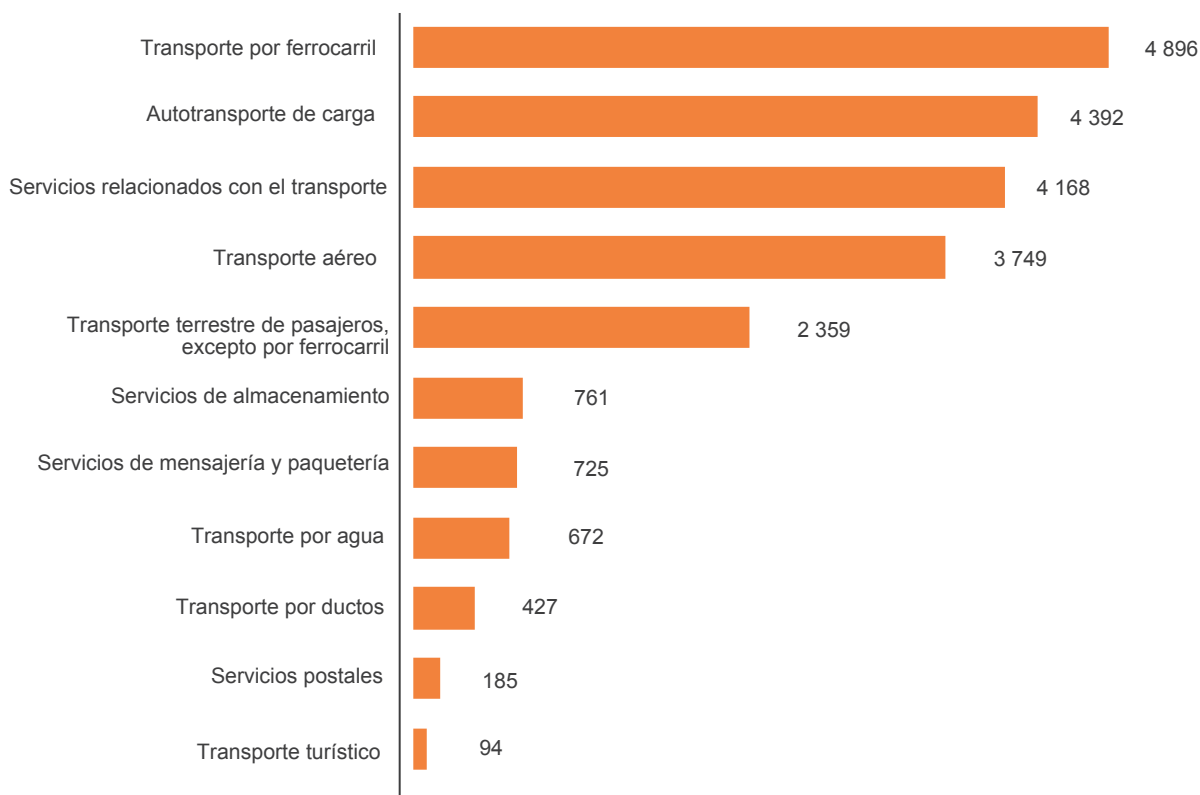
de pesos y de los servicios relacionados con el transporte con 4 167 millones de pesos, que en conjunto aportaron el 60.0% del total de los gastos fiscales, financieros y donaciones.

Por otro lado, las actividades que menos gastos reportaron por este concepto, fueron los servicios postales con 185 millones de pesos; seguido del transporte turístico con 93.6 millones de pesos (véase gráfica 20 y cuadro 17).



**Distribución de los gastos fiscales, financieros y donaciones, por modalidad del transporte, 2018**  
(millones de pesos)

Gráfica 20



**Gastos por consumo de bienes y servicios, por modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 17

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Total	Gastos por consumo de bienes y servicios				Gastos fiscales, financieros y donaciones
			Materiales y suministros	Contratación de servicios	Energéticos y lubricantes	Consumo de otros bienes y servicios	
Millones de pesos							
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>439 619</b>	<b>98 875</b>	<b>25 586</b>	<b>186 037</b>	<b>129 121</b>	<b>22 428</b>
Transporte aéreo	115	90 832	4 352	5 497	44 780	36 203	3 749
Transporte por ferrocarril	9	23 993	1 431	1 255	10 771	10 535	4 896
Transporte por agua	342	5 900	372	301	2 295	2 932	672
Autotransporte de carga	7 378	110 158	4 816	3 600	71 069	30 673	4 392
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	76 556	3 997	2 551	47 303	22 706	2 359
Transporte por ductos	35	8 123	5 613	459	584	1 468	427
Transporte turístico	938	2 247	162	168	1 318	600	94
Servicios relacionados con el transporte	7 109	97 140	69 315	9 042	2 557	16 226	4 168
Servicios postales	32	1 269	136	397	100	636	185
Servicios de mensajería y paquetería	782	11 623	558	1 037	4 848	5 180	725
Servicios de almacenamiento	942	11 779	8 123	1 279	413	1 963	761

## 5.6 Ingresos por suministro de bienes y servicios del transporte

Los ingresos del transporte, es el monto que obtiene la unidad económica por todas aquellas actividades de producción de bienes y servicios consumidos y durante el 2018 generaron un total de 795 690.7 millones de pesos, según los resultados de los Censos Económicos 2019.

En la gráfica 21, se presenta la participación de cada una de las modalidades del transporte, dentro de las cuales destacaron los servicios relacionados con el transporte, el autotransporte de carga, el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril y el transporte aéreo, que en conjunto contribuyeron con

83.6% del total de ingresos por suministro de bienes y servicios del transporte.

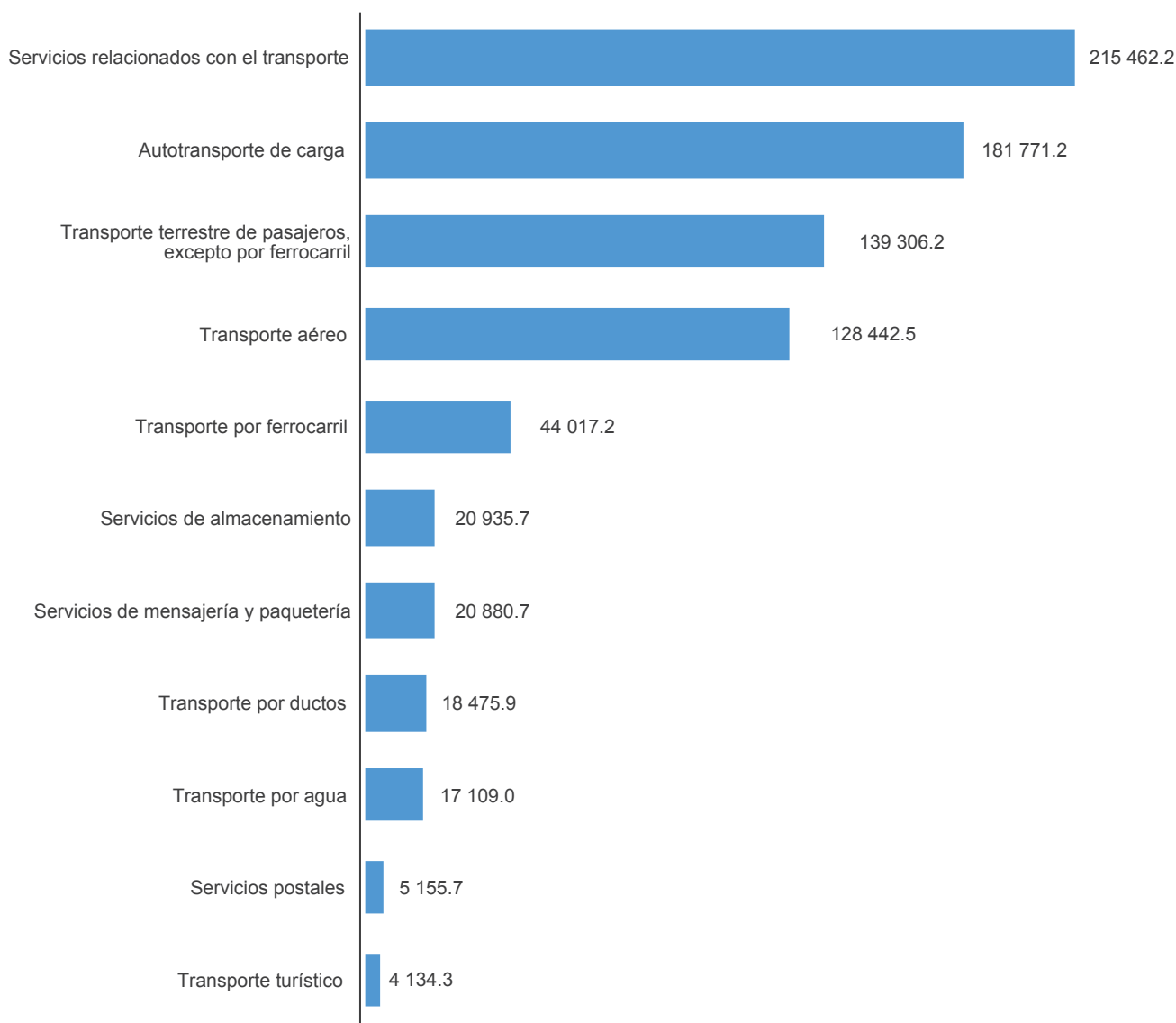
### 5.6.1 Ingresos promedio por persona ocupada

Los ingresos promedio por persona, que generaron las unidades económicas del transporte, arrojaron que el promedio nacional durante el 2018, fue de 798 085 pesos anuales por persona.

En este contexto, las modalidades del transporte que destacaron, fueron el transporte aéreo con 3 684 miles de pesos en promedio de ingresos por persona ocupada; seguido del transporte por ferrocarril con 2 808 miles de pesos, transporte por ductos con 2 655 miles de pesos y el transporte por agua 1 370 miles de pesos en promedio de ingresos por persona ocupada (véase gráfica 22).

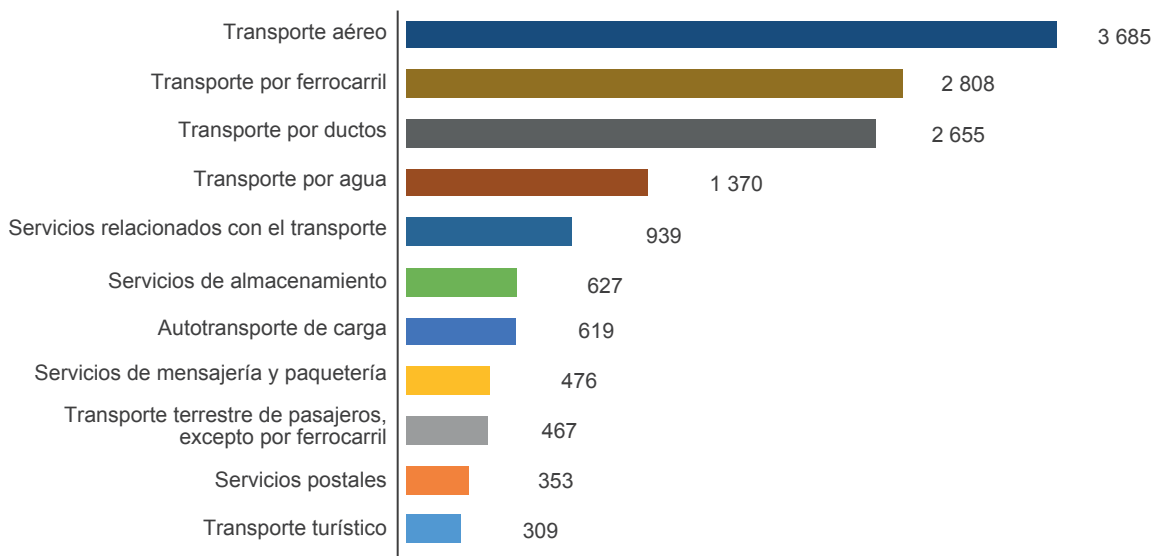
**Ingresos por suministro de bienes y servicios, por modalidad del transporte, 2018**  
(millones de pesos)

Gráfica 21



**Ingresos promedio por persona ocupada, por modalidad del transporte, 2018**  
(miles de pesos)

Gráfica 22



**5.6.2 Principales ingresos del transporte**

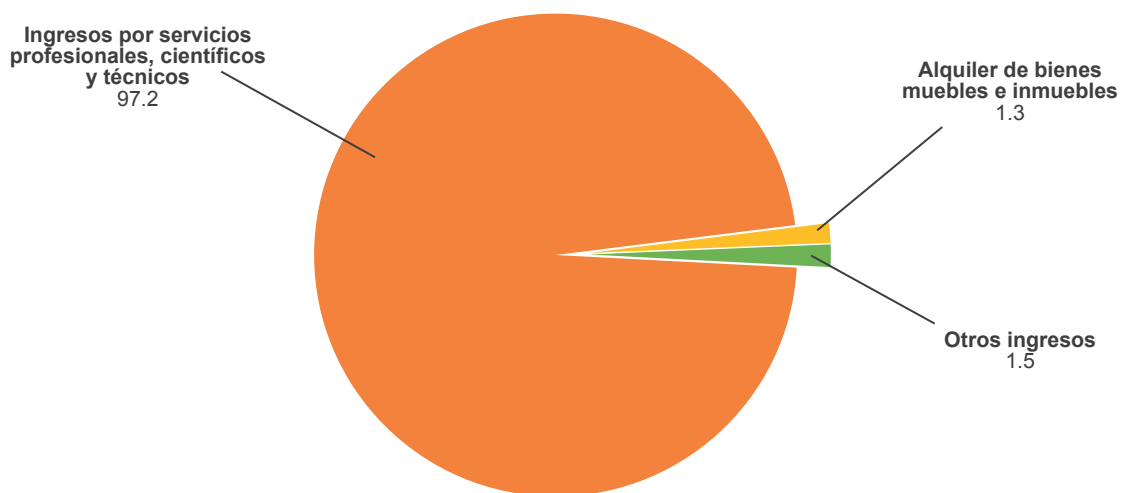
Los ingresos por la prestación del servicio de transporte ascendieron a 795 691 millones de pesos, durante el 2018.

La mayor concentración porcentual en cuanto a las diferentes modalidades de ingresos, de las unidades

económicas del transporte, se centró en los ingresos por la prestación de servicios profesionales y científicos con 97.2% con respecto al total de sus ingresos; seguido de los ingresos por alquiler de bienes e inmuebles con un 1.3%, y los otros ingresos por suministro de bienes y servicios con 1.5% (véase gráfica 23).

**Distribución porcentual de los principales ingresos del transporte, 2018**

Gráfica 23



## 5.7 Relación ingreso-gasto del transporte

Para efectos del presente análisis, la relación ingreso-gasto, se obtiene de dividir el total de ingresos por suministro de bienes y servicios entre la suma del total de gastos por consumo de bienes y servicios, más el total de las remuneraciones.

El resultado muestra qué porcentaje de los ingresos obtenidos en el ejercicio de su actividad económica, sustentan a los gastos realizados por unidad económica. En el caso del transporte, este indicador fue del 143.4 por ciento.

Por modalidad del transporte en la relación ingreso-gasto, destacó el transporte por agua con un 215.6%; seguido del transporte por ductos con un 195.4% y los servicios relacionados con el transporte con 180.8 por ciento.

Las actividades económicas que reportaron valores inferiores al promedio nacional, fueron los servicios postales con un 102.4%; modalidad con valor más bajo en comparación al resto de las mismas (véase cuadro 18).

## 5.8 Comercio electrónico

El comercio electrónico, es un concepto que empezó a utilizarse en los años 90, para mejorar el proceso de compra-venta, contratación de bienes y/o servicios, utilizando medios electrónicos y formas de pago como tarjetas de crédito o similares.

Actualmente las compras y ventas a través de algún medio electrónico se han diversificado, facilitando las operaciones mediante el uso de la tecnología y la disponibilidad de bienes o servicios.

### Compras por internet

En la gráfica 24, se observa la distribución porcentual de las 4 456 unidades económicas del transporte que realizaron compras por internet durante el 2018, donde sobresalió el autotransporte de carga al participar con 43.5% de las unidades económicas de esta modalidad del transporte, reportaron realizar compras por este medio, seguido de los servicios relacionados con el transporte con 33.1%, y el transporte terrestre de pasajeros excepto por ferrocarril con 10.3% de sus unidades económicas.

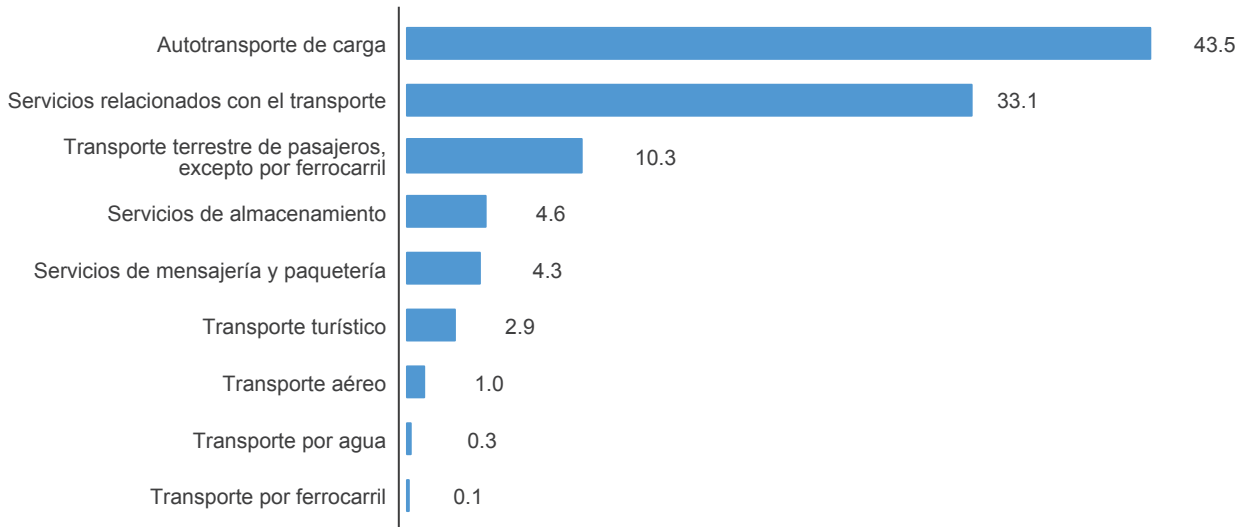
Relación ingreso-gasto del transporte, por modalidad de transporte, 2018

Cuadro 18

Modalidad de transporte	Unidades económicas	Personal ocupado	Remuneraciones	Gasto por consumo de bienes y servicios	Ingreso por suministro de bienes y servicios	Relación Ingreso-Gasto
						Porcentaje
Millones de pesos						
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>115 084.7</b>	<b>439 618.8</b>	<b>795 690.7</b>	<b>143.4</b>
Transporte aéreo	115	34 858	10 889.3	90 831.6	128 442.5	126.3
Transporte por ferrocarril	9	15 673	4 156.0	23 992.5	44 017.2	156.4
Transporte por agua	342	12 487	2 034.5	5 900.0	17 109.0	215.6
Autotransporte de carga	7 378	293 845	32 495.9	110 157.9	181 771.2	127.4
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	298 359	31 092.1	76 556.3	139 306.2	129.4
Transporte por ductos	35	6 958	1 334.4	8 123.2	18 475.9	195.4
Transporte turístico	938	13 373	665.8	2 246.9	4 134.3	141.9
Servicios relacionados con el transporte	7 109	229 500	22 023.5	97 139.5	215 462.2	180.8
Servicios postales	32	14 618	3 765.1	1 268.6	5 155.7	102.4
Servicios de mensajería y paquetería	782	43 919	3 856.1	11 623.4	20 880.7	134.9
Servicios de almacenamiento	942	33 410	2 772.1	11 779.0	20 935.7	143.9

**Participación porcentual de las unidades económicas que realizaron compras por internet, según modalidad del transporte, 2018**

Gráfica 24



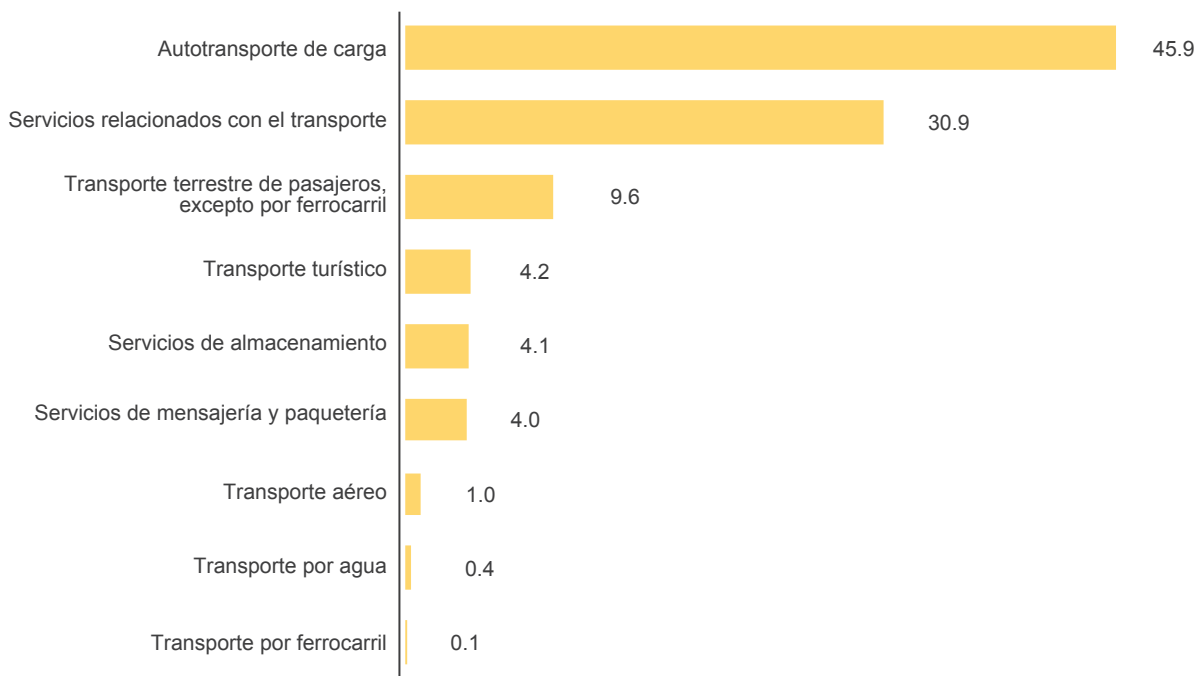
**Ventas por internet**

En lo que respecta a las ventas por internet fueron 3 651 unidades económicas las que sí utilizaron este medio para vender sus servicios y por modalidad del transporte, la que más se apoyó en este tipo de tecnologías, fue el autotransporte de carga donde el 45.9% de las unidades económicas reportó haber realizado ventas por internet.

Mientras que, en los servicios relacionados con el transporte el 30.9% de sus unidades económicas reportó utilizar algún medio electrónico para generar sus ingresos; seguido del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril con un 9.6%; el transporte turístico con un 4.2% y, el servicio de almacenamiento con un 4.1% de las unidades económicas (véase gráfica 25).

**Participación porcentual de las unidades económicas que realizaron ventas por internet, según modalidad del transporte, 2018**

Gráfica 25



En comparación con los Censos Económicos 2014 y 2019, las unidades económicas del transporte que emplearon internet, para la gestión u operación del negocio, reflejó un incremento del 10.0%, esto en consecuencia a que del total de las 17 989 unidades registradas en los Censos Económicos de 2014, el 45.0% de estas reportó usar el internet para realizar la compra-venta por medios electrónicos, mientras que en los Censos Económicos 2019, el 55.0% de las unidades económicas reportó haber utilizado internet para realizar las transacciones con bienes o servicios (véase gráfica 26).

La modalidad del transporte que más utilizó el comercio electrónico, fue el transporte aéreo, donde el 71.2% de las unidades económicas utilizaron estos medios electrónicos para el año 2013; mientras que para el año 2018 fue 69.6% para esta misma modalidad.

Finalmente, las modalidades del transporte que no utilizaron el internet en ninguno de los años de estudio, fueron el transporte por ductos y servicios postales.

## 5.9 Producción bruta total y consumo intermedio del transporte

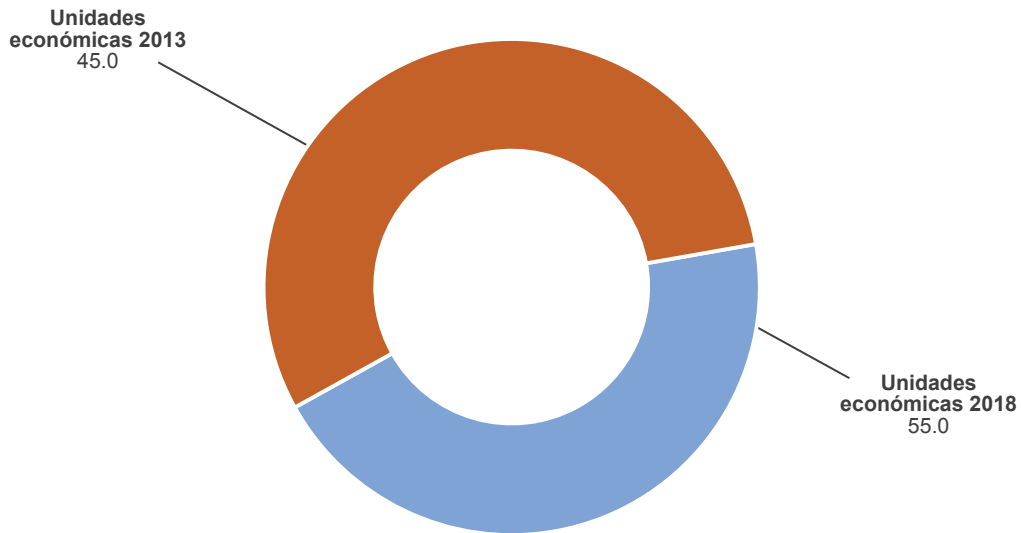
El transporte contribuyó con 3.6% del total nacional de la producción bruta total, el mismo porcentaje se presentó en los indicadores económicos de consumo intermedio y el valor agregado censal bruto.

En la relación del valor agregado censal bruto a producción bruta total, dio como resultado que los servicios postales fue la modalidad del transporte con mayor porcentaje al contribuir con 75.4%; seguido del transporte por agua con un 65.5%; en contraparte dichas modalidades del transporte reportaron los porcentajes más bajos en la relación de consumo intermedio a producción bruta total al arrojar 24.6% y 34.5%, respectivamente.

El transporte aéreo generó el menor porcentaje en la relación del valor agregado censal bruto respecto a la producción bruta total, con un 29.3%, modalidad del transporte con la relación ingreso-gasto, menor al promedio nacional del transporte (véase cuadro 19).

**Distribución porcentual de las unidades económicas que usaron internet, según año de referencia, 2013 y 2018**

Gráfica 26



Fuente: Censos Económicos 2014 y 2019.

**Unidades económicas, personal ocupado, producción bruta total, consumo intermedio y valor agregado, por modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 19

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Personal ocupado	Producción bruta total	Consumo intermedio	Valor agregado censal bruto	Consumo intermedio a Producción bruta total	Valor agregado censal bruto a Producción bruta total
						Millones de pesos	Porcentaje
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>795 803</b>	<b>439 221</b>	<b>356 582</b>	<b>55.2</b>	<b>44.8</b>
Transporte aéreo	115	34 858	128 443	90 832	37 611	70.7	29.3
Transporte por ferrocarril	9	15 673	44 309	23 993	20 316	54.1	45.9
Transporte por agua	342	12 487	17 109	5 900	11 209	34.5	65.5
Autotransporte de carga	7 378	293 845	181 875	110 158	71 717	60.6	39.4
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	298 359	139 328	76 556	62 772	54.9	45.1
Transporte por ductos	35	6 958	18 475	8 122	10 353	44.0	56.0
Transporte turístico	938	13 373	4 135	2 247	1 888	54.3	45.7
Servicios relacionados con el transporte	7 109	229 500	215 203	96 812	118 391	45.0	55.0
Servicios postales	32	14 618	5 156	1 269	3 887	24.6	75.4
Servicios de mensajería y paquetería	782	43 919	20 889	11 623	9 266	55.6	44.4
Servicios de almacenamiento	942	33 410	20 883	11 710	9 173	56.1	43.9

**5.10 Productividad laboral del transporte**

Existen diferentes formas de medir la productividad, que es la relación entre el producto generado y la cantidad de trabajo necesario para su obtención en un periodo determinado. En este apartado se utiliza el valor agregado censal bruto por persona ocupada.

Dando continuidad al tamaño de las empresas, los datos que se presentaron en este documento están estratificados de acuerdo con la siguiente tabla.

Las unidades económicas ubicadas en los estratos micro y pequeñas empresas en conjunto aportaron el 21.2% del valor agregado censal bruto, estratos que representan la mayor parte de las unidades económicas del transporte.

En el estrato de empresas medianas, contribuyeron con un 15.0%; en tanto que las 1 753 unidades clasificadas como grandes, generaron el 63.8%, del valor agregado censal bruto del total nacional del transporte (véase cuadro 20).

**Valor agregado censal bruto, por tamaño de empresa, 2018**

Cuadro 20

Tamaño	Unidades económicas	Personal ocupado	Valor Agregado Censal Bruto	
			Millones de pesos	Porcentaje
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>356 582</b>	<b>100.0</b>
Micro	11 664	51 295	13 065	3.7
Pequeña	7 278	168 421	62 492	17.5
Mediana	1 550	109 790	53 369	15.0
Grande	1 753	667 494	227 656	63.8

Respecto a la productividad del personal, medida por el valor agregado censal bruto a personal ocupado del transporte, destacaron los transportes por ductos con 1 488 miles de pesos por persona y el transporte por ferrocarril 1 296 miles de pesos por persona, cabe mencionar que estas modalidades del transporte, fue-

ron las que reportaron 199 y 1 741 personas por unidad económica, respectivamente.

Finalmente, el transporte turístico, aportó 141 miles de pesos por persona en la relación de valor agregado censal bruto por persona ocupada, (véase cuadro 21 y gráfica 27).

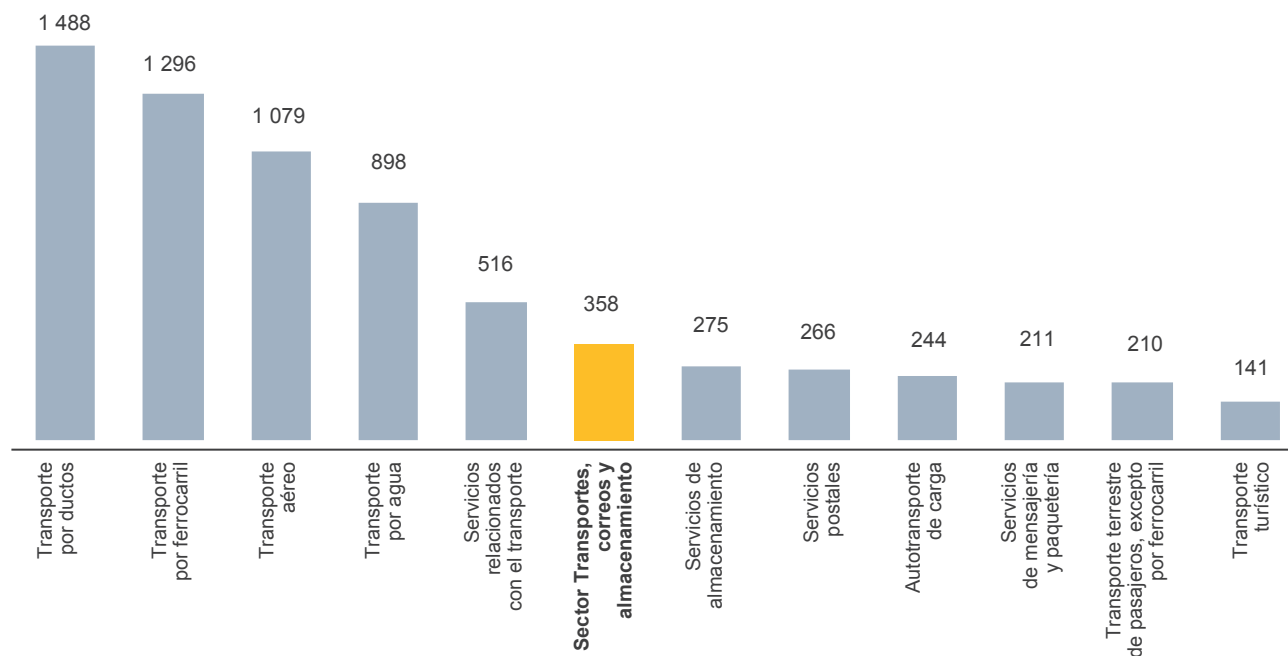
### Productividad laboral, por modalidad del transporte, 2018

Cuadro 21

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Personal ocupado	Valor Agregado Censal Bruto	Valor Agregado Censal Bruto a Personal ocupado
			Millones de pesos	Miles de pesos
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>997 000</b>	<b>356 582</b>	<b>358</b>
Transporte aéreo	115	34 858	37 611	1 079
Transporte por ferrocarril	9	15 673	20 316	1 296
Transporte por agua	342	12 487	11 209	898
Autotransporte de carga	7 378	293 845	71 717	244
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	298 359	62 772	210
Transporte por ductos	35	6 958	10 353	1 488
Transporte turístico	938	13 373	1 888	141
Servicios relacionados con el transporte	7 109	229 500	118 391	516
Servicios postales	32	14 618	3 887	266
Servicios de mensajería y paquetería	782	43 919	9 266	211
Servicios de almacenamiento	942	33 410	9 173	275

### Productividad del personal, por modalidad del transporte, 2018 (miles de pesos)

Gráfica 27





## 5.11 Activos fijos por modalidad del transporte

Los bienes muebles e inmuebles que las unidades económicas utilizaron para el desarrollo de sus actividades, señalan que, en la participación por modalidad del transporte, destacaron el transporte terrestre de pasajeros excepto por ferrocarril, que aportó el 33.4%, del valor de los bienes muebles e inmuebles; respecto al total del transporte; seguido del autotransporte de carga con un 28.2% y el transporte aéreo con un 12.2 por ciento.

En contraparte, los servicios postales contribuyeron con el 0.7%, el transporte turístico con un 0.8% y los servicios de mensajería y paquetería 1.1%; respecto del total nacional transporte (véase gráfica 28).

### 5.11.1 Maquinaria y equipo para prestar el servicio

Uno de los principales bienes de capital de las unidades económicas del transporte, fue sin lugar a dudas el

parque vehicular que estas utilizaron para el desarrollo de sus actividades, al contribuir con valor total de 398 842.5 millones de pesos; bienes que representaron el 96.8% respecto del total nacional por el concepto de la maquinaria y equipo, cuyo valor total fue de 412 143.4 millones de pesos.

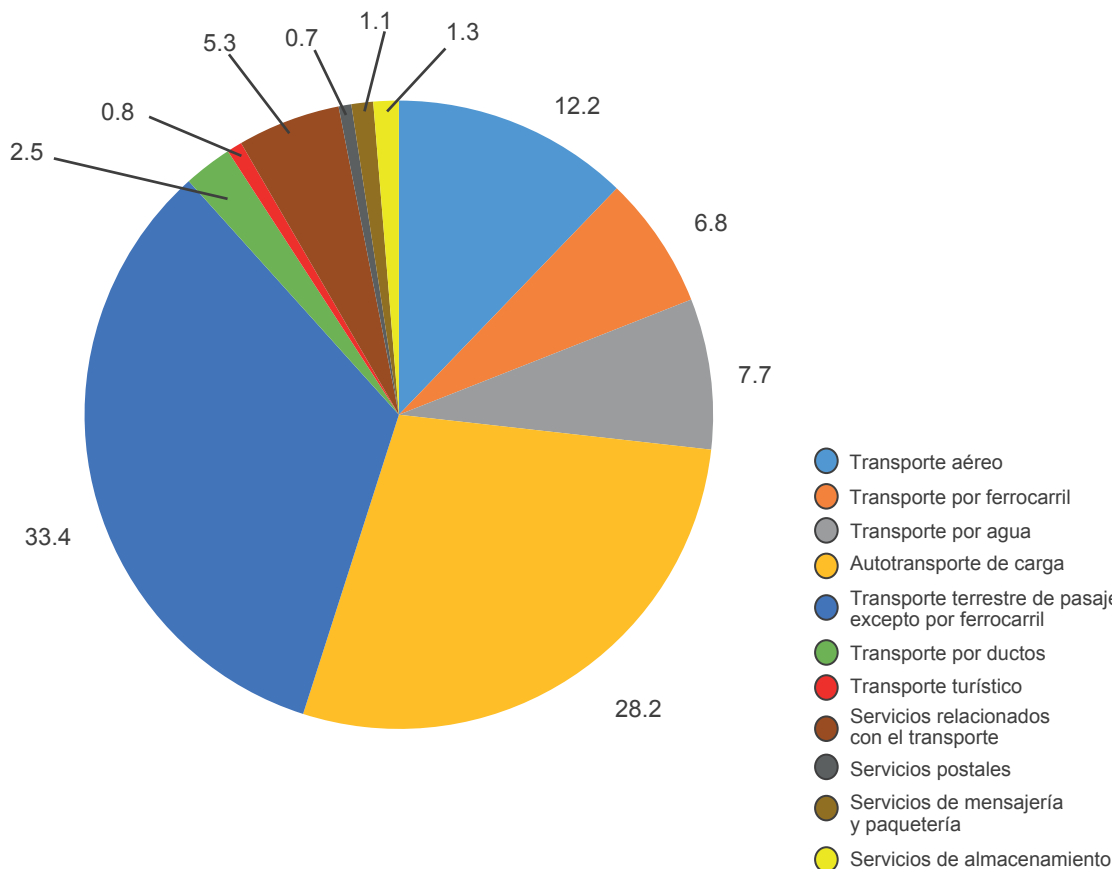
En este contexto, en la gráfica 29 se puede observar que el autotransporte de carga, fue la modalidad del transporte, que participó con el mayor porcentaje en este rubro, aportando 90.4% de este tipo de bienes de capital, seguido del transporte aéreo con 88.2%, el transporte turístico 83.0% y los servicios de mensajería y paquetería 80.1%, por otro lado, al transporte por ductos, este activo le representó 3.4%, a los Servicios postales 8.6%, a los servicios de almacenamiento 21.2% y a los servicios relacionados con el transporte 27.8% (véase gráfica 29).

### 5.11.2 Construcciones e instalaciones fijas

Otro de los tipos de bienes de capital importantes por su participación fueron las construcciones e instalaciones fijas.

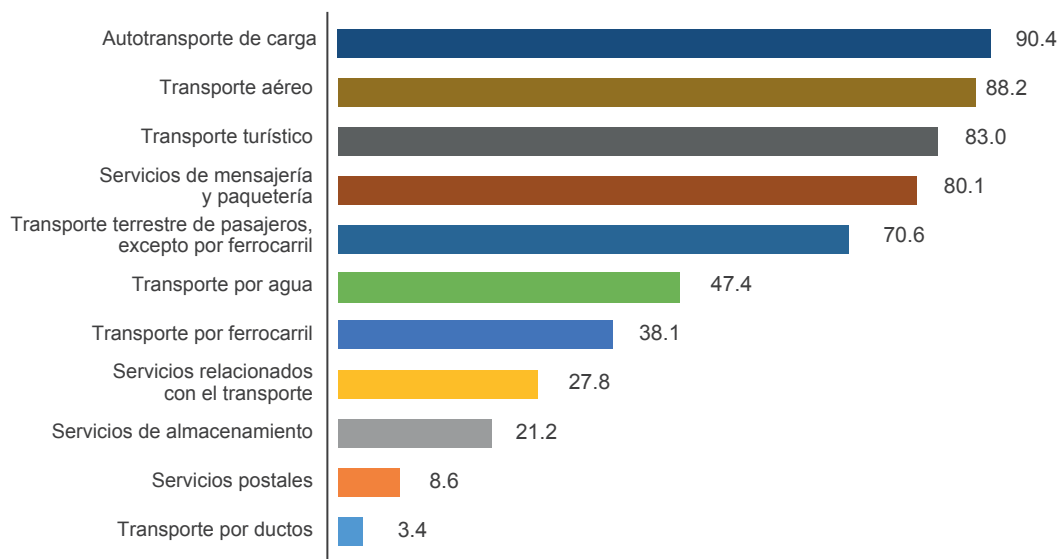
Distribución porcentual de los bienes muebles e inmuebles, por modalidad del transporte, 2018

Gráfica 28



### Distribución porcentual de la maquinaria y equipo de producción, por modalidad de transporte, 2018

Gráfica 29

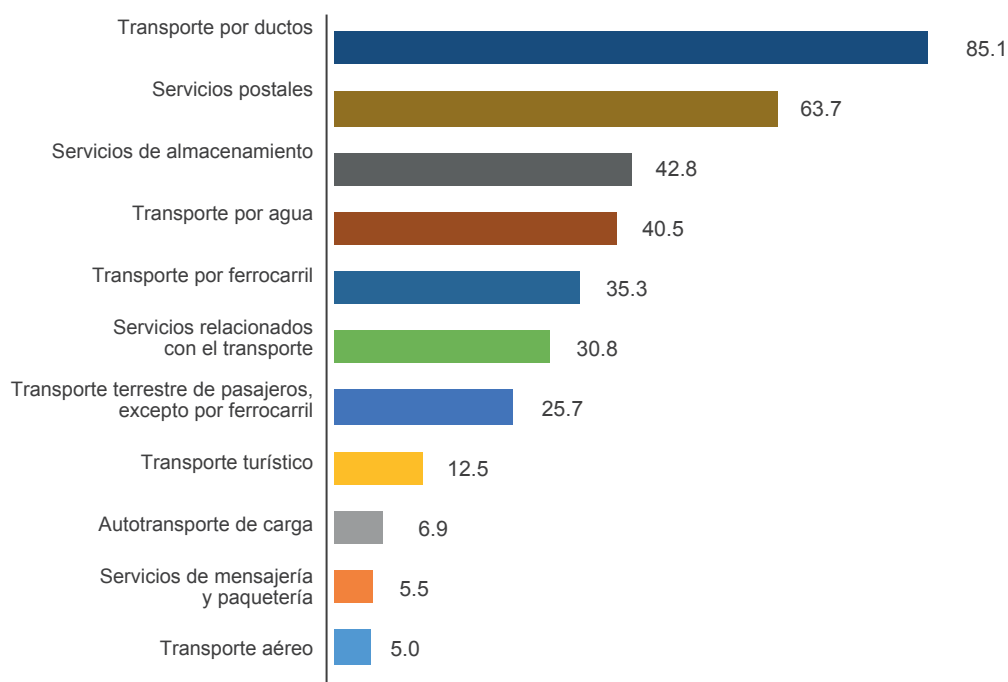


En la gráfica 30, se muestra la participación porcentual de este tipo de bienes inmuebles, por modalidad del transporte, donde el transporte por ductos, sobresalió al reportar la mayor inversión en las construcciones e instalaciones fijas, al contribuir con 85.1% respecto al total de los activos fijos de esta modalidad del transporte; seguida de los servicios postales, con un 63.7%, y los servicios de almacenamiento con un 42.8 por ciento.

Por su parte, la modalidad del transporte aéreo, contribuyó con 5.0% de las construcciones e instalaciones fijas; seguido de los servicios de mensajería y paquetería con un 5.5% y el autotransporte de carga, con 6.9% respecto a los totales de los activos fijos de cada una de estas modalidades del transporte.

### Distribución porcentual de las construcciones e instalaciones fijas, por modalidad de transporte, 2018

Gráfica 30



### 5.11.3 Equipo de transporte y de apoyo

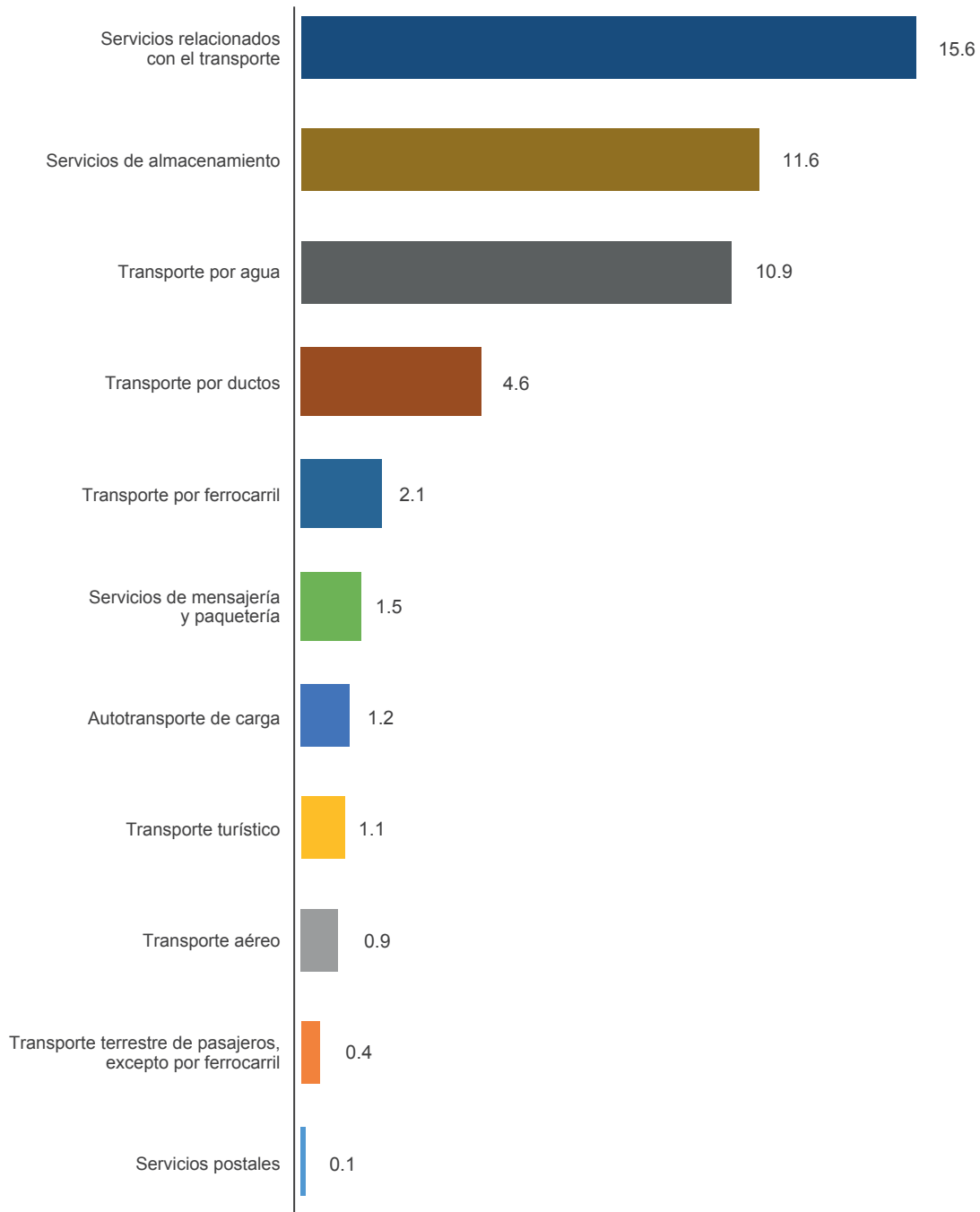
Las unidades y equipo de transporte de apoyo para la prestación del servicio, representaron un activo más para cada modalidad del transporte, de las cuales los servicios relacionados con el transporte, fueron los que sobresalieron al contribuir con el 15.6% de estos de bienes de capital; seguido de los servicios de almace-

namiento con el 11.6% y el transporte por agua con el 10.9 por ciento.

Mientras que, en los servicios postales este activo, representó el 0.1% del total de sus activos de esta modalidad del transporte; seguido del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril y el transporte aéreo con un 0.4% y 0.9% respectivamente (véase gráfica 31).

**Distribución porcentual del equipo de transporte de apoyo, por modalidad de transporte, 2018**

Gráfica 31



## 5.12 Servicios de internet y utilidad

Cada vez es mayor el número de unidades económicas que recurren al servicio de internet para realizar diversas actividades, en beneficio del funcionamiento, desarrollo, control y mejora de la prestación de servicios.

En el cuadro 22, se resaltan las modalidades del transporte más representativas en cuanto al número de unidades económicas que utilizaron el internet; así como las principales tareas, en las cuales se centró el uso de este servicio.

El 61.3% de las unidades económicas del transporte, utilizaron el internet para la realización de ope-

raciones bancarias (82.7% de las unidades económicas), búsqueda de información para bienes y servicios (84.1%) y realizar la gestión del negocio (83.4%).

Las modalidades del transporte que menos usaron el internet durante el desarrollo de sus actividades, fueron el transporte por agua, con el 15.8% de sus unidades económicas; seguido de los transportes terrestres de pasajeros, excepto por ferrocarril y el transporte turístico, con el 44.4% y 41.6% de las unidades económicas, respectivamente (véase gráfica 32).

## 5.13 Créditos y cuentas bancarias

En este capítulo se abordan los aspectos más relevantes del financiamiento, a fin de conocer el apoyo que

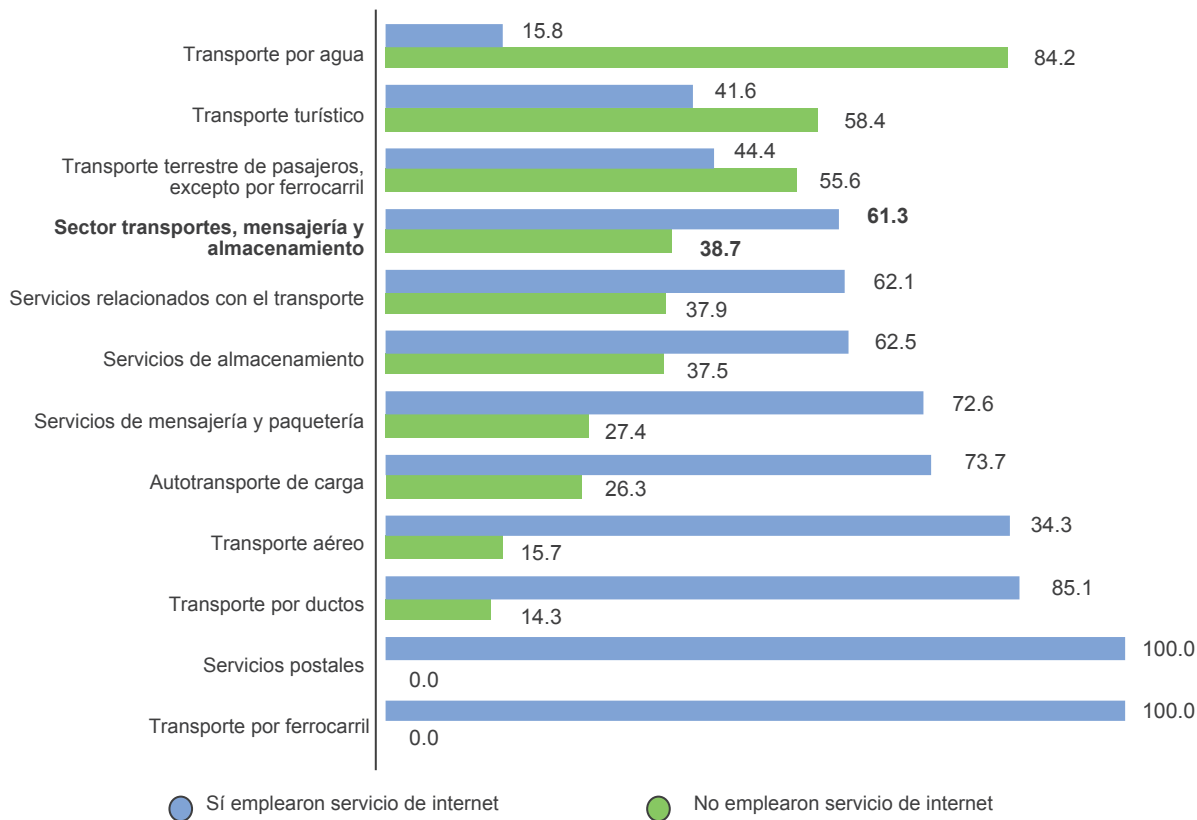
**Unidades económicas que utilizaron el internet y principales actividades en las que fue utilizado este servicio, 2018**

Cuadro 22

Actividad	Unidades económicas						
	Total	Emplearon servicio de internet		Operaciones bancarias y financieras	Trámites o gestiones gubernamentales	Búsqueda de información para bienes y servicios	Realizar la gestión del negocio
		NO	SÍ				
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>8 600</b>	<b>13 645</b>	<b>11 289</b>	<b>9 781</b>	<b>11 474</b>	<b>11 383</b>
Transporte aéreo	115	18	97	90	82	85	88
Transporte por ferrocarril	9	0	9	8	8	9	9
Transporte por agua	342	288	54	40	32	46	51
Autotransporte de carga	7 378	1 941	5 437	4 817	4 061	4 623	4 615
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	2 539	2 024	1 457	1 313	1 597	1 613
Transporte por ductos	35	5	30	30	30	30	29
Transporte turístico	938	548	390	312	259	325	308
Servicios relacionados con el transporte	7 109	2 694	4 415	3 602	3 232	3 788	3 728
Servicios postales	32	0	32	32	32	0	0
Servicios de mensajería y paquetería	782	214	568	423	325	475	475
Servicios de almacenamiento	942	353	589	478	407	496	467

## Distribución porcentual de las unidades económicas con y sin uso de internet por modalidad de transporte, 2018

Gráfica 32



tuvieron las unidades económicas del transporte, para financiar su operación o inversión, si tuvo créditos, de dónde los obtuvo, cuáles fueron los usos e identificar las causas por las que no contaron con este tipo de beneficios.

En la gráfica 33, se observan las 4 904 unidades económicas del transporte, que solicitaron y fueron acreedoras a un tipo de crédito o financiamiento, lo que en conjunto representó el 22.0%, respecto del total nacional, donde las modalidades que más contribuyeron fueron el transporte por ferrocarril; el autotransporte de carga y los servicios de almacenamiento, con 33.3%, 31.4% y 31.2% del total de las unidades económicas.

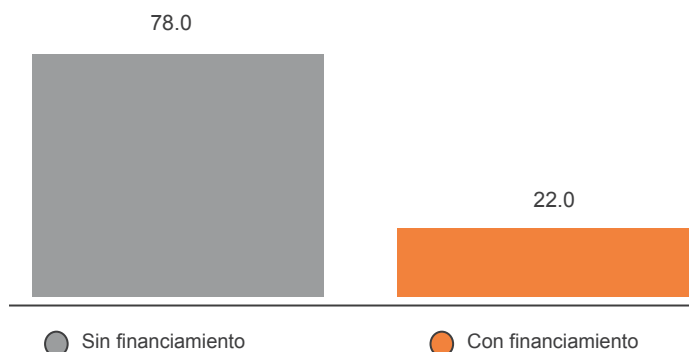
Finalmente, es importante precisar que los servicios postales, fue la única modalidad del transporte que no solicitó crédito durante el año 2018.

Las principales fuentes de financiamiento de las unidades económicas del transporte, fueron los bancos, con 73.8%, seguido de los proveedores con 17.8% (véase cuadro 23).

Es importante precisar que algunas unidades económicas tuvieron más de una fuente de financiamiento, motivo por el que el total y los desgloses no son sumables.

## Distribución porcentual de las unidades económicas del transporte con y sin financiamiento, 2018

Gráfica 33



Modalidad del transporte	Unidades económicas					Fuente de financiamiento					
	Total	No obtuvieron financiamiento		Sí obtuvieron financiamiento		Bancos	Cajas de ahorro popular	Proveedores (incluye contado comercial)	Prestamistas privados o agiotistas	Propietarios o socios	Otras fuentes
		Abs	%	Abs	%						
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>17 341</b>	<b>78.0</b>	<b>4 904</b>	<b>22.0</b>	<b>3 621</b>	<b>231</b>	<b>875</b>	<b>242</b>	<b>488</b>	<b>536</b>
Transporte aéreo	115	82	71.3	33	28.7	22	0	6	0	11	4
Transporte por ferrocarril	9	6	66.7	3	33.3	3	0	0	0	0	0
Transporte por agua	342	308	90.1	34	9.9	22	2	2	4	3	3
Autotransporte de carga	7 378	5 063	68.6	2 315	31.4	1 831	69	452	132	227	195
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	3 605	79.0	958	21.0	595	103	232	42	93	152
Transporte por ductos	35	33	94.3	2	5.7	1	0	0	0	1	1
Transporte turístico	938	756	80.6	182	19.4	105	16	36	15	15	21
Servicios relacionados con el transporte	7 109	6 175	86.9	934	13.1	690	29	90	30	95	104
Servicios postales	32	32	100.0	0	0.0	0	0	0	0	0	0
Servicios de mensajería y paquetería	782	633	81.0	149	19.1	110	7	23	8	19	9
Servicios de almacenamiento	942	648	68.8	294	31.2	242	5	34	11	24	47

En el cuadro 24, se muestran las principales entidades del transporte con el mayor número de unidades económicas, que solicitaron y obtuvieron un crédito para financiar sus operaciones, don-

de la Ciudad de México, y junto con los estados de Nuevo León, Jalisco y estado de México, concentraron 32.7% de las unidades económicas que fueron acreedoras a este tipo de beneficios.

Unidades económicas del transporte, por tipo de financiamiento y entidad federativa, 2018

Entidad federativa	Unidades económicas	Sí obtuvieron financiamiento	Fuente de financiamiento					
			Bancos	Cajas de ahorro popular	Proveedores (incluye contado comercial)	Prestamistas privados o agiotistas	Propietarios o socios	Otras fuentes
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>4 904</b>	<b>3 621</b>	<b>231</b>	<b>875</b>	<b>242</b>	<b>488</b>	<b>536</b>
Ciudad de México	1 934	423	322	10	70	18	65	46
Tamaulipas	1 621	285	238	2	35	8	22	18
Estado de México	1 444	309	237	4	73	16	33	36
Jalisco	1 441	388	270	25	85	19	28	44
Nuevo León	1 356	485	407	13	73	14	57	27
Veracruz de Ignacio de la Llave	1 132	279	215	6	75	9	42	33
Baja California	1 048	191	143	1	29	8	25	19
Chiapas	1 029	92	58	6	17	6	5	6
Puebla	1 010	206	138	14	35	10	14	39
Guanajuato	800	251	171	18	46	14	37	28
Resto del país	9 430	1 995	1 422	132	337	120	160	240

## 5.14 Medios de pago

### 5.14.1 Medios de pago utilizados en las compras

La totalidad de las unidades económicas del transporte utilizaron algún medio de pago, al momento de adquirir sus insumos durante el 2018; el principal medio de pago que utilizaron fue el pago en efectivo, donde 65.9% de las unidades económicas reportaron haber utilizado esta forma de pago; seguido de las transferencias electrónicas con 55.5 por ciento.

En el cuadro 25 se muestran las diversas formas de pago, que las unidades económicas utilizaron al momento de realizar sus compras, por modalidad del transporte, donde las unidades económicas de los servicios postales reportaron utilizar todas las formas de pago; mientras que el transporte por agua, transporte

turístico, y el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, realizaron sus compras en efectivo entre un 80.0 % y 90.0% de las unidades económicas.

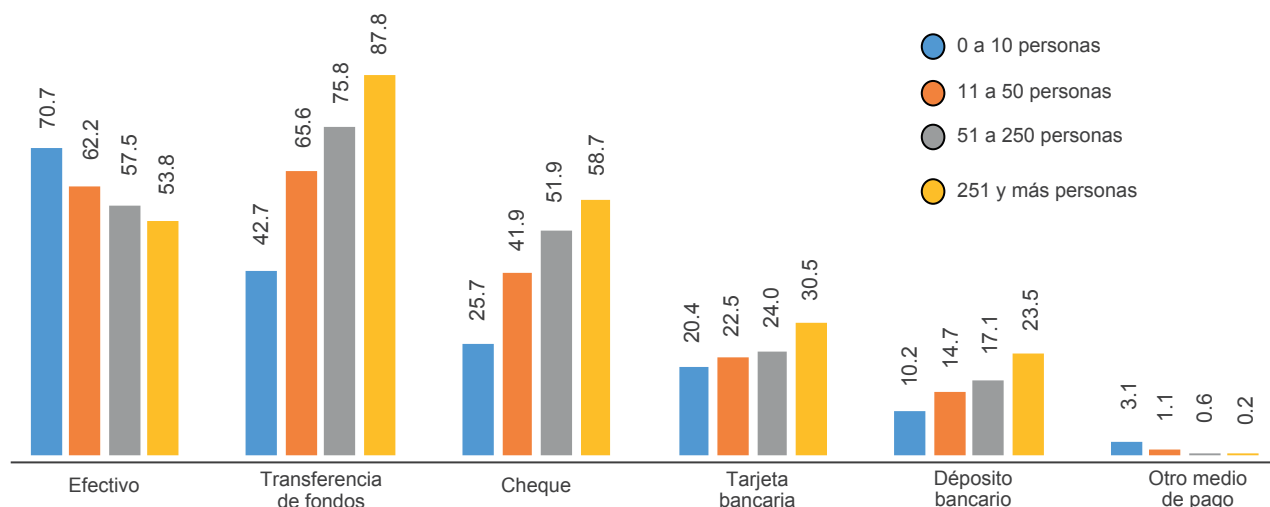
Finalmente, el 100.0% de las unidades económicas del transporte por ferrocarril y transporte por ductos utilizaron la transferencia electrónica de fondos, como principal medio de pago.

En la gráfica 34, se pueden observar los medios de pago utilizados por las unidades económicas al momento de realizar las compras, según el tamaño de las empresas; donde las empresas medianas y grandes, utilizaron más las transferencias bancarias y uso de cheques, que el pago en efectivo, siendo esta última una de las formas utilizadas con más frecuencia por las empresas para realizar las compras.

**Medios de pago utilizados en las compras por las unidades económicas, según modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 25

Modalidad del transporte	Unidades económicas por medio de pago						
	Total	Efectivo	Tarjeta bancaria	Depósito bancario	Transferencia electrónica de fondos	Cheques	Otro medio de pago
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>14 652</b>	<b>4 848</b>	<b>2 864</b>	<b>12 339</b>	<b>7 807</b>	<b>480</b>
Transporte aéreo	115	53	48	21	104	53	1
Transporte por ferrocarril	9	2	0	1	9	4	0
Transporte por agua	342	316	37	19	63	41	0
Autotransporte de carga	7 378	4 524	2 173	1 222	5 212	3 391	7
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	3 959	841	396	1 644	1 448	2
Transporte por ductos	35	2	0	1	35	2	0
Transporte turístico	938	819	246	87	345	229	0
Servicios relacionados con el transporte	7 109	3 911	1 085	801	3 826	1 919	398
Servicios postales	32	32	32	32	32	32	0
Servicios de mensajería y paquetería	782	532	205	107	401	247	72
Servicios de almacenamiento	942	502	181	177	668	441	0



### 5.14.2 Medios de pago utilizados en las ventas

En el cuadro 26 se observan las formas o instrumentos de pago, que las unidades económicas del transporte aceptaron al momento de realizar la venta de bienes y servicios, donde los servicios postales reportaron aceptar todos los diferentes medios de pago; mientras que el transporte por ductos y transporte por ferrocarril utilizaron con mayor frecuencia la transferencia electrónica de fondos al 100% y 88.9% respectivamente.

En cuanto a los medios de pago que las unidades económicas aceptaron al momento de realizar sus ventas.

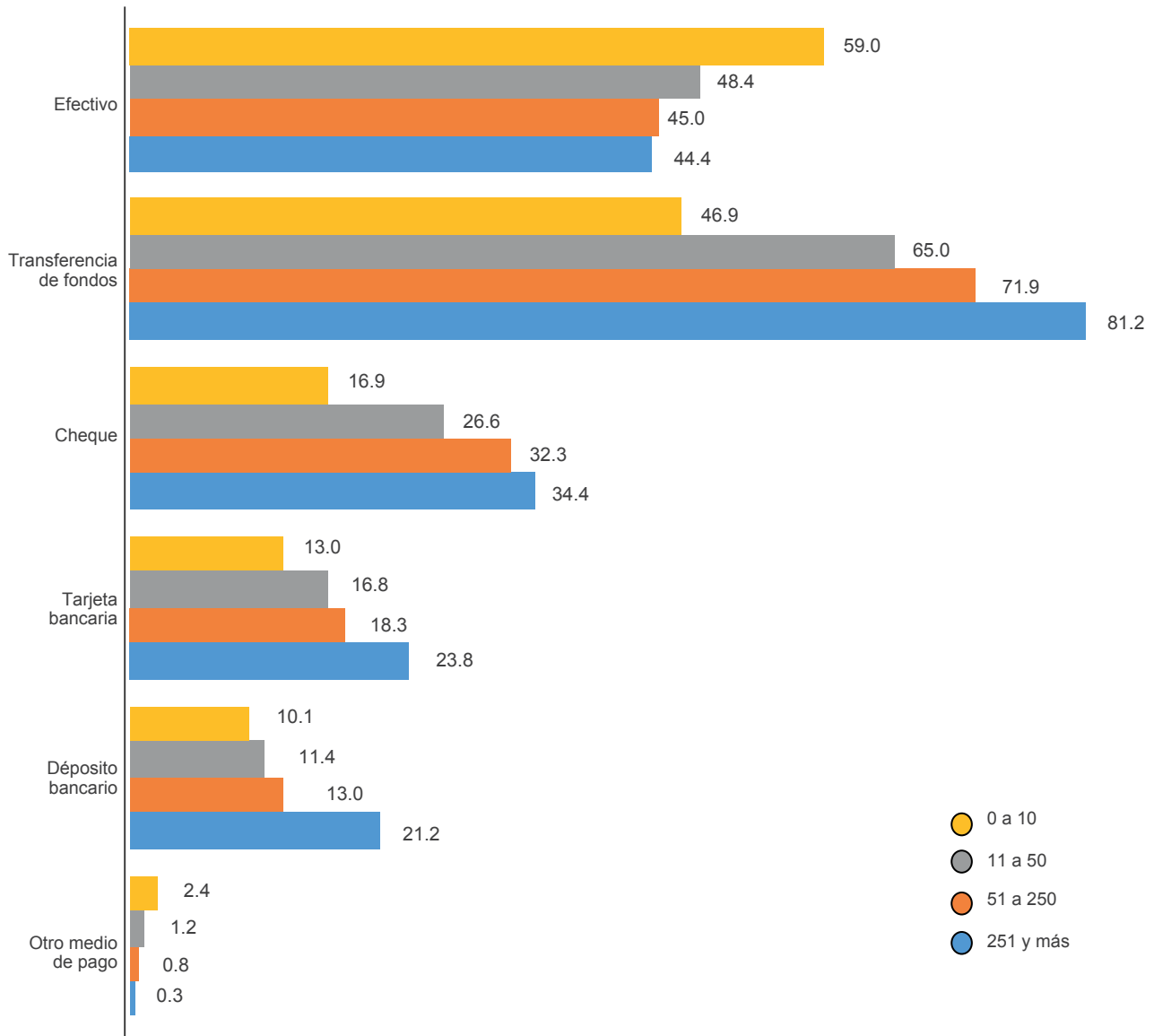
En la gráfica 35, se observa que el 59.0% de las empresas micro utilizaron el pago en efectivo, mientras que el 81.2% de las empresas grandes, utilizaron las transferencias de fondos como principal medio de pago, para realizar la venta de sus servicios.

Medios de pago utilizados en las ventas por las unidades económicas, según modalidad del transporte, 2018

Cuadro 26

Modalidad del transporte	Unidades económicas por medio de pago						
	Total	Efectivo	Tarjeta bancaria	Depósito bancario	Transferencia electrónica de fondos	Cheques	Otro medio de pago
<b>Total</b>	<b>22 245</b>	<b>11 886</b>	<b>2 486</b>	<b>3 381</b>	<b>12 634</b>	<b>4 994</b>	<b>390</b>
Transporte aéreo	115	46	38	25	98	29	1
Transporte por ferrocarril	9	0	0	2	8	1	0
Transporte por agua	342	307	26	25	60	9	0
Autotransporte de carga	7 378	2 845	685	1 399	5 715	2 327	0
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	4 016	752	503	1 383	701	23
Transporte por ductos	35	0	0	1	35	1	0
Transporte turístico	938	804	201	170	360	99	1
Servicios relacionados con el transporte	7 109	2 941	512	826	3 871	1 290	291
Servicios postales	32	32	32	32	32	32	0
Servicios de mensajería y paquetería	782	508	150	159	437	172	72
Servicios de almacenamiento	942	387	90	239	635	333	2





## 6. Características de las unidades económicas según modalidad del transporte

## 6. Características de las unidades económicas, según modalidad del transporte

### 6.1 Características de operación de las unidades económicas del transporte

En este apartado se presenta información de las unidades económicas que fueron captadas por el grupo de transportes y construcción, cuyas características se mencionaron en el capítulo 2. Diseño y marco conceptual.

El objetivo de este apartado, es conocer los principales servicios y el tipo de equipamiento de cada una de las modalidades del transporte.

Durante la etapa de levantamiento censal a todas las unidades económicas que conformaron el grupo de transportes y construcción, se les solicitó información específica, a cerca de las características generales de las empresas del transporte tales como, tipo de permiso o concesión, viajes efectuados, pasajeros o toneladas transportadas, ingresos obtenidos por servicios, tipo de equipamiento e infraestructura de comunicación, entre otras que se exponen a continuación.

El total nacional de ingresos del transporte fue de 795 mil 690 millones pesos, donde las unidades económicas, que conformaron el grupo de transportes y construcción, aportaron el 67.9 por ciento.

Una característica importante de las unidades económicas, objeto de estudio del grupo de transportes y construcción, fue conocer los permisos o concesiones de cada unidad económica.

- Permiso o concesión estatal: es otorgado por las autoridades estatales y permite circular solamente en las carreteras estatales de su jurisdicción.
- Permiso o concesión federal: es otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), este permiso, les permite circular en el ámbito nacional.

De acuerdo con los resultados de los Censos Económicos, 6 322 unidades económicas contaron con permiso o concesión estatal; mientras que 7 510 contaron con un permiso o concesión federal.

El principal tipo de servicio que proporcionaron las unidades económicas, captadas por el grupo de transporte y construcción, fue la modalidad de foráneo al contabilizar 7 526 concesiones.

Las unidades económicas captadas por el grupo de transporte, reportaron contar con un total de 572 908 vehículos y que pueden ser diferentes, según la modalidad en la que prestan los servicios, (véase cuadro 27).

**Unidades económicas, permiso o concesión, modalidad y número de vehículos por modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 27

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Permiso o concesión		Modalidad		Número de vehículos		
		Estatal	Federal	Urbano	Foráneo	Propios y Rentados	Con Permiso Estatal	Con permiso Federal
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>6 322</b>	<b>7 510</b>	<b>4 415</b>	<b>7 526</b>	<b>572 908</b>	<b>168 881</b>	<b>342 744</b>
Transporte aéreo	115	0	0	0	0	4 224	0	0
Transporte por ferrocarril	9	0	0	0	0	20 336	0	0
Transporte por agua	342	0	0	0	0	1 844	0	0
Autotransporte de carga	7 378	3 344	5 560	1 848	5 530	330 546	46 137	284 409
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	2 978	1 950	2 567	1 996	181 079	122 744	58 335
Transporte turístico	938	0	0	0	0	9 543	0	0
Servicios postales	32	0	0	0	0	6 412	0	0
Servicios de mensajería y paquetería	587	0	0	0	0	18 924	0	0

En la gráfica 36, se muestra el número de vehículos, por tipo de permiso o concesión y modalidad del transporte; datos que fueron recolectados directamente de las unidades económicas, a las cuales se les aplicó un cuestionario especial, aplicado por el grupo de transportes y construcción.

En este contexto, el autotransporte de carga reportó contar con un total de 330 546 vehículos, de los cuales 46 137 contaron con permiso estatal y 284 409 con permiso federal; mientras que, en el caso del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, reportó un total de 181 079 vehículos.

Los permisos estatal y federal solo se les solicitó al autotransporte de carga y el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril.

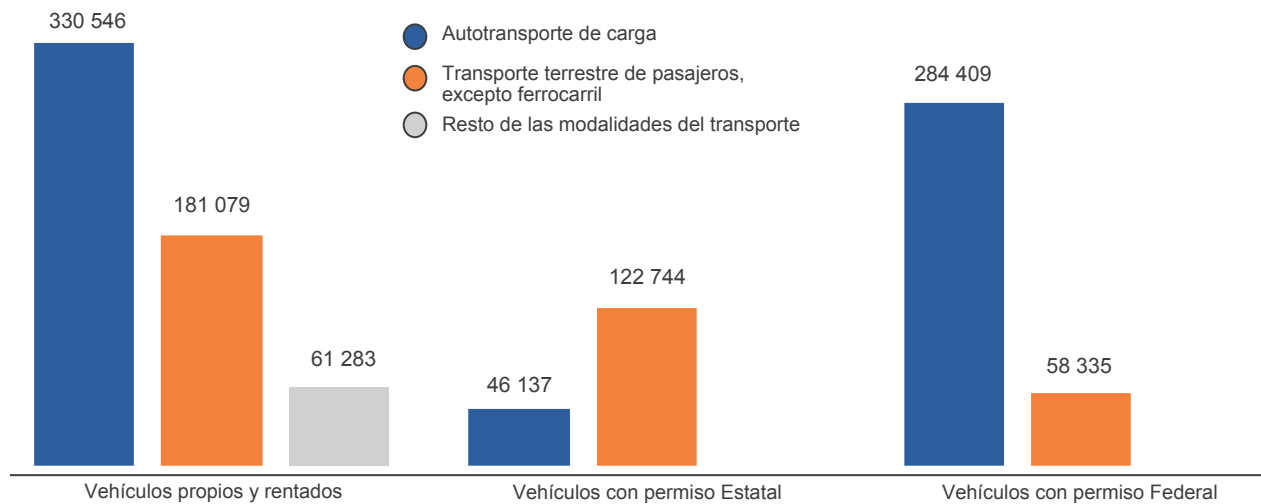
En el cuadro 28, se pueden observar el número de viajes efectuados, el número de pasajeros y toneladas transportadas, así como el número de paquetes enviados y recibidos por las unidades económicas y modalidad del transporte.

El total de viajes efectuados por las unidades económicas captadas por el grupo de transportes, en el periodo de referencia censal, fue de 510 855 millones de viajes.

En este sentido el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, fue la modalidad del transporte que más viajes realizó con un total de 339 millones y 6 970 millones de pasajeros transportados, modalidad que incluye a uno de los medios de transporte que más pasajeros mueve en el país, como lo es el transporte colectivo metro.

**Número de vehículos propios o rentados por tipo de concesión y modalidad, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 36



**Número de viajes, pasajeros y toneladas transportadas, por modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 28

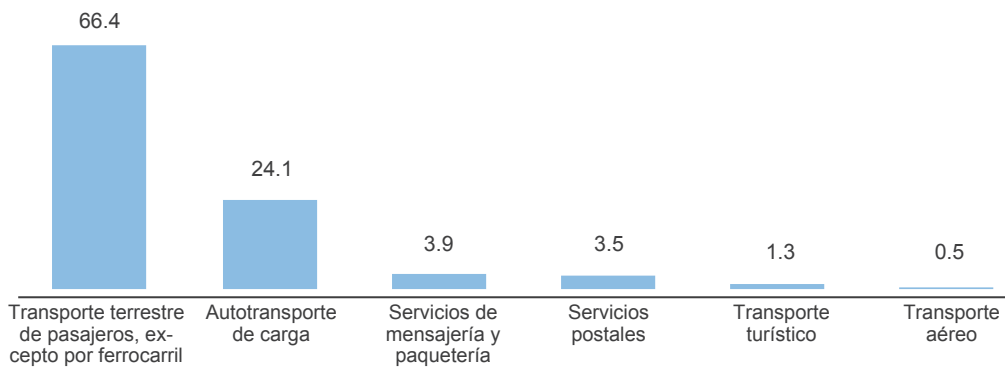
Modalidad del transporte	Unidades económicas	Número			Número de paquetes	
		De viajes efectuados	De pasajeros transportados	Toneladas transportadas	Enviados	Entregados
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>510 855 440</b>	<b>7 214 378 488</b>	<b>2 871 993 780</b>	<b>855 629 393</b>	<b>891 731 176</b>
Transporte aéreo	115	2 648 554	2 28 569 060	840 100 374	1 007 512	1 061 442
Transporte por ferrocarril	9	269 265	211 823	290 172 453	0	0
Transporte por agua	342	1 382 177	9 258 350	8 387 793	1 842	1 842
Autotransporte de carga	7 378	122 949 971	544 844	1 673 547 415	10 223 506	10 413 221
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	339 028 842	6 970 649 803	7 413 638	257 398	239 276
Transporte turístico	938	6 722 302	1 456 374	0	0	0
Servicios postales	32	17 991 503	0	0	40 204 803	40 204 803
Servicios de mensajería y paquetería	587	19 862 826	3 688 234	52 372 107	803 934 332	839 810 592

En las gráficas 37, 38 y 39, se presenta la participación porcentual de los viajes efectuados, pasajeros transportados y toneladas transportadas, por modalidad de transporte, donde el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, ocupó el primer lugar al participar con 66.4% del total de viajes efectuados; seguido del autotransporte de carga que contribuyó con 24.1% de los viajes efectuados.

Ahora bien, con respecto al número de pasajeros transportados, nuevamente el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, ocupó el primer lugar al participar con 96.6% del total de pasajeros transportados; mientras que el autotransporte de carga contribuyó con 58.3% del total de las toneladas transportadas; seguido del transporte aéreo con 29.3 por ciento.

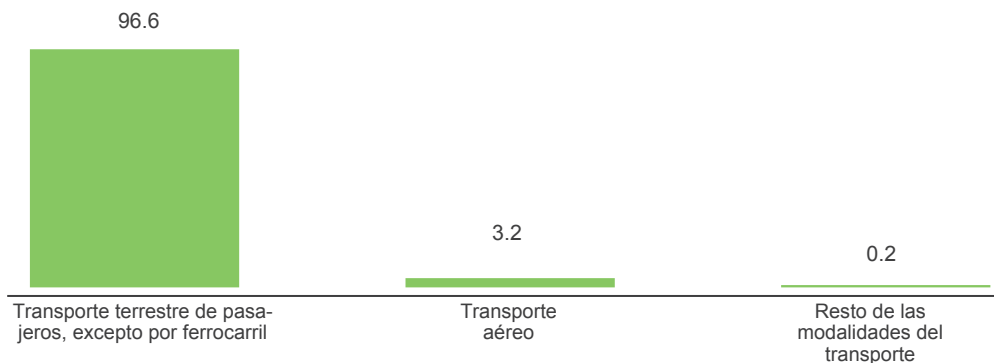
**Distribución porcentual de los viajes efectuados, por modalidad del transporte, 2018**

Gráfica 37



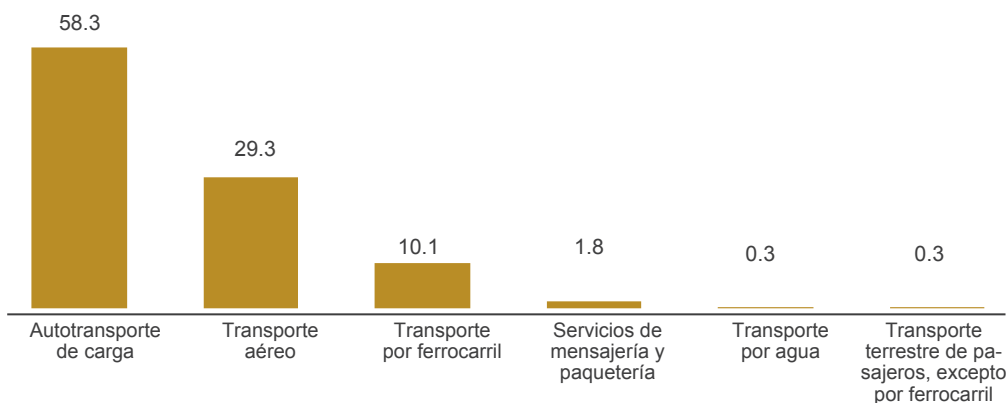
**Distribución porcentual de los pasajeros transportados, por modalidad del transporte, 2018**

Gráfica 38



**Distribución porcentual de las toneladas transportadas, por modalidad del transporte, 2018**

Gráfica 39



Modalidad del transporte	Enviados	Entregados
<b>Total</b>	<b>855 629 393</b>	<b>891 731 176</b>
Transporte aéreo	1 007 512	1 061 442
Transporte por ferrocarril	0	0
Transporte por agua	1 842	1 842
Autotransporte de carga	10 223 506	10 413 221
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	257 398	239 276
Transporte turístico	0	0
Servicios postales	40 204 803	40 204 803
Servicios de mensajería y paquetería	803 934 332	839 810 592

## 6.2 Ingresos por suministro de bienes y servicios en los transportes

Otra de las particularidades de los datos recolectados directamente de las unidades económicas del transporte, a las cuales se les aplicó un cuestionario especial, que fue utilizado por el grupo de transportes y construcción, fue lo relativo a los ingresos por tipo de servicios.

En este sentido, el total de ingresos obtenidos de las unidades económicas del transporte, a las cuales se les aplicó el cuestionario especial, fue de 540 534 millones de pesos, donde 91.5% de los ingresos fueron por los tipos de servicios de pasajeros y de carga; mientras que los ingresos por el servicio de mensajería y paquetería aportó 4.9% mientras que los otros ingresos contribuyeron con 3.5%, donde los servicios de alquiler de equipo de transporte con 1.4 por ciento.

Las modalidades del transporte, que destacaron por la aportación en los ingresos, fue el autotransporte de carga con 181 771 millones de pesos; seguido del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril con 139 306 millones de pesos y el transporte aéreo con 128 443 millones de pesos (véase cuadro 30).

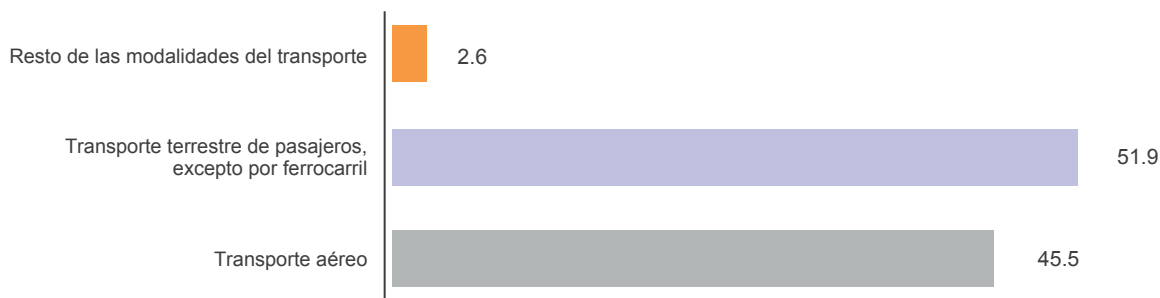
El ingreso por pasaje representó 46.4% del total de los ingresos; donde el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril y el transporte aéreo, en conjunto aportaron 97.4% del total de ingresos por el traslado de pasajeros (véase gráfica 40).

## Ingresos por la prestación de servicios, por modalidad del transporte, 2018

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Ingresos por tipo de servicio				
		Total	Pasajeros	Carga	Mensajería y paquetería	Otros ingresos
Millones de pesos						
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>540 534</b>	<b>251 073</b>	<b>243 670</b>	<b>26 631</b>	<b>19 161</b>
Transporte aéreo	115	128 443	114 335	8 646	160	5 302
Transporte por ferrocarril	9	44 017	247	40 962	0	2 809
Transporte por agua	342	17 109	2 048	14 695	1	366
Autotransporte de carga	7 378	181 771	68	179 041	317	2 346
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	139 306	130 254	187	655	8 210
Transporte turístico	938	4 134	4 105	0	2	27
Servicios postales	32	5 156	0	0	5 156	0
Servicios de mensajería y paquetería	587	20 598	16	139	20 342	101

## Ingresos por el traslado de pasajeros, por modalidad del transporte, 2018 (porcentajes)

Gráfica 40



Mientras que los ingresos por carga, significaron el 45.1% del total de los ingresos, donde el autotransporte de carga contribuyó con 73.5%; seguido del transporte por ferrocarril y transporte por agua, que en conjunto acumularon 22.8% de los ingresos por el traslado de carga (véase gráfica 41).

### 6.2.1 Ingresos por servicios logísticos

Durante etapas previas al levantamiento censal, se realizaron una serie de investigaciones, a fin de conocer las características más relevantes de las cadenas

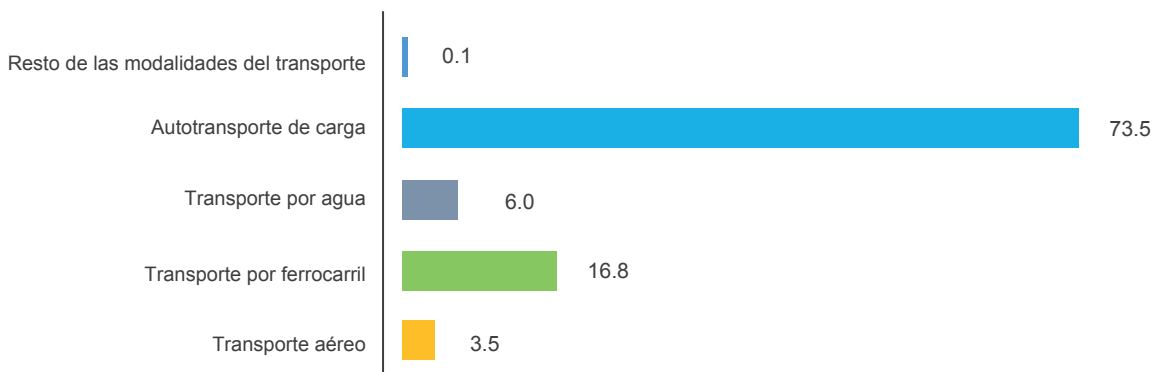
de suministro, de tal manera que permitiera identificar, cuantificar y clasificar a este tipo de unidades económicas que prestan servicios de logística.

De las 13 964 unidades económicas del transporte, 582 reportaron prestar servicios logísticos, en complemento a su actividad sustantiva, de estas, la mayoría se centró en el transporte de carga (véase cuadro 31).

En el cuadro 32, se muestran los principales servicios de logística que las unidades económicas del transporte, prestaron durante el 2018.

## Ingresos por el traslado de carga, por modalidad del transporte, 2018 (porcentajes)

Gráfica 41



## Unidades económicas que prestaron o no servicios logísticos, según modalidad del transporte, 2018

Cuadro 31

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Número de unidades que prestó servicios logísticos		Porcentaje	
		NO	SÍ	NO	SÍ
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>13 382</b>	<b>582</b>	<b>95.8</b>	<b>4.2</b>
Autotransporte de carga	7 378	6 893	485	93.4	6.6
Servicios de mensajería y paquetería	587	509	78	86.7	13.3
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	4 555	8	99.8	0.2
Resto de modalidades	1 436	1 425	11	72.4	27.6

Modalidad del transporte	Ingresos por servicios logísticos										
	Total	Ase- soría y gestión de trámites aduana- les	Ase- soría y gestión logísti- ca	Almace- naje	Valor agregado (dentro del al- macén)	Distri- bución de mercan- cias al consumi- dor final	Coordi- nación o trans- porte de mercan- cias vía terres- tre	Coordi- nación o trans- porte de mercan- cias vía ferro- viaria	Coordi- nación o trans- porte de mercan- cias vía aérea	Coordi- nación o trans- porte de mercan- cias vía maríti- ma	Otros
<b>Total</b>	<b>1 048 713</b>	<b>12 095</b>	<b>111 457</b>	<b>159 691</b>	<b>8 893</b>	<b>251 058</b>	<b>284 006</b>	<b>173 218</b>	<b>28 734</b>	<b>10 563</b>	<b>8 998</b>
Transporte aéreo	134 832	0	5 850	1 527	0	111 155	0	0	15 974	0	326
Transporte por ferrocarril	256 194	0	0	90 537	0	0	0	165 657	0	0	0
Transporte por agua	1 689	0	0	1	0	0	196	0	571	921	0
Autotransporte de carga	602 784	11 200	97 870	64 393	8 062	107 090	279 162	6 863	11 393	9 267	7 484
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 288	45	1 540	913	30	225	1 535	0	0	0	0
Transporte turístico	1 188	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 188
Servicios de mensajería y paquetería	47 738	850	6 197	2 320	801	32 588	3 113	698	796	375	0

En este sentido se puede observar que el autotransporte de carga, fue la modalidad del transporte con mayor participación, al contribuir con 57.5% de los ingresos por servicios logísticos, donde la coordinación o transporte de mercancías vía terrestre contribuyó con el 46.3% del total de los ingresos de esta modalidad del transporte; seguido de la distribución de mercancías al consumidor final con un 17.8% del total de los ingresos.

Servicios que en conjunto aportaron el 51.0% del total nacional de los ingresos por servicios logísticos.

Como anteriormente se mencionó, el autotransporte de carga al participar con el mayor porcentaje de los

ingresos por la prestación de servicios logísticos modalidad de transporte que también tuvo presencia en todos y cada uno de los servicios, debido a su amplia cobertura en el traslado, manejo, resguardo, importación y exportación de mercancías.

Con una presencia significativa se encuentra la modalidad del transporte por ferrocarril, que contribuyó con 24.4% del total de los ingresos por la prestación de servicios logísticos; mientras que el transporte aéreo aportó 12.9% (véase cuadro 33).

En el cuadro 34, se muestran los principales sectores, a los cuales las unidades económicas del trans-

Ingresos por los servicios logísticos, por modalidad del transporte, 2018

Cuadro 33

Modalidad del transporte	Ingresos por prestación de servicios logísticos	
	Miles de pesos	Porcentaje
<b>Total</b>	<b>1 048 713</b>	<b>100.0</b>
Autotransporte de carga	602 784	57.5
Transporte por ferrocarril	256 194	24.4
Transporte aéreo	134 832	12.9
Resto de las modalidades	54 903	5.2



**Sectores económicos donde se prestaron los servicios logísticos, según modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 34

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Sectores económicos				
		Manufacturas	Comercio	Energético	Servicios	Otros
<b>Total</b>	<b>582</b>	<b>264</b>	<b>363</b>	<b>39</b>	<b>288</b>	<b>20</b>
Transporte aéreo	5	0	2	1	4	0
Transporte por ferrocarril	2	2	2	1	1	0
Transporte por agua	3	1	2	0	2	0
Autotransporte de carga	485	238	302	34	229	14
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	8	2	2	0	6	0
Transporte turístico	1	0	0	0	1	0
Servicios de mensajería y paquetería	78	21	53	3	45	6

porte prestaron servicios de logística, principalmente por la gestión de operaciones y sistemas que facilitan el transporte y entrega de mercancías en tiempo y forma, en el mercado nacional o internacional durante el 2018.

Donde las unidades económicas de los sectores de comercio y servicios, fueron las más beneficiadas con este tipo de servicios.

### 6.3 Equipamiento del transporte

El equipo de transporte se moderniza constantemente aplicando y adecuando tecnologías informáticas y digitales, para la eficiente prestación del servicio.

Estas tecnologías de información y comunicación permiten a las unidades económicas tener un mayor

control y seguridad de sus vehículos, como, ubicación y seguimiento, tiempos de recorrido, ruta alternativa de navegación y control de la carga transportada.

En el equipamiento de los diferentes tipos de vehículos utilizados por las unidades económicas del transporte, destacaron principalmente el sistema de comunicación y localización, ya que, fue instalado en 151 762, de las 598 092 unidades del transporte reportados por las unidades económicas; seguido del sistema de seguimiento y rastreo en 141 933 vehículos y el botón de antisequestro o pánico en 66 460 vehículos (véase cuadro 35 y gráfica 42).

#### 6.3.1 Transporte aéreo

En el transporte aéreo se captaron 115 unidades económicas y los principales sistemas de equipamiento

**Número de vehículos y tipo de equipamiento, según modalidad del transporte, 2018**

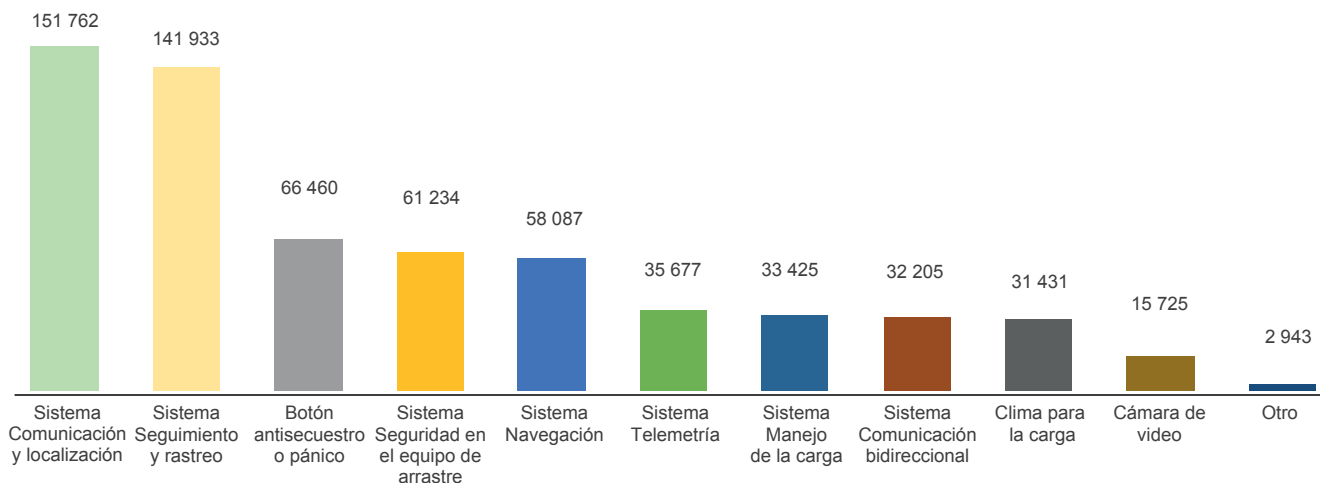
Cuadro 35  
1a. parte

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Sistema comunicación y localización	Sistema navegación	Sistema manejo de la carga	Sistema comunicación bidireccional	Sistema telemetría
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>151 762</b>	<b>58 087</b>	<b>33 425</b>	<b>32 205</b>	<b>35 677</b>
Transporte aéreo	115	2 698	2 696	2 522	2 582	2 494
Transporte por ferrocarril	9	769	411	2	1	22
Transporte por agua	342	215	209	53	46	36
Transporte de carga	7 378	137 239	50 515	28 083	27 202	30 025
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	3 156	1 999	751	2 020	1 838
Servicios de mensajería y paquetería	587	7 667	2 255	2 014	354	1 262
Resto de las modalidades	970	18	2	0	0	0

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Sistema seguimiento y rastreo	Sistema seguridad en el equipo de arrastre	Clima para la carga	Cámara de video	Botón anti-tisecuestro o pánico	Otros
		Número de vehículos					
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>141 933</b>	<b>61 234</b>	<b>31 431</b>	<b>15 725</b>	<b>66 460</b>	<b>2 943</b>
Transporte aéreo	115	2 665	2 430	2 455	2 534	2 511	0
Transporte por ferrocarril	9	17 618	164	0	181	1	53
Transporte por agua	342	50	26	30	50	36	2
Transporte de carga	7 378	114 805	56 591	27 897	10 201	60 513	2 867
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	2 569	718	818	1 605	1 051	4
Servicios de mensajería y paquetería	587	4 220	1 305	225	1 154	2 348	0
Resto de las modalidades	970	6	0	6	0	0	17

Número de vehículos y tipo de equipamiento, según modalidad del transporte, 2018 (absolutos)

Gráfica 42



agregados en cada uno de los medios de transporte utilizados para la prestación de este tipo de servicio, fueron:

- Sistema de comunicación y localización en 2 698 vehículos.
- Sistema de navegación en 2 696 vehículos.
- Sistema de seguimiento y rastreo en 2 665 vehículos (véase gráfica 43).

### 6.3.2 Transporte por ferrocarril

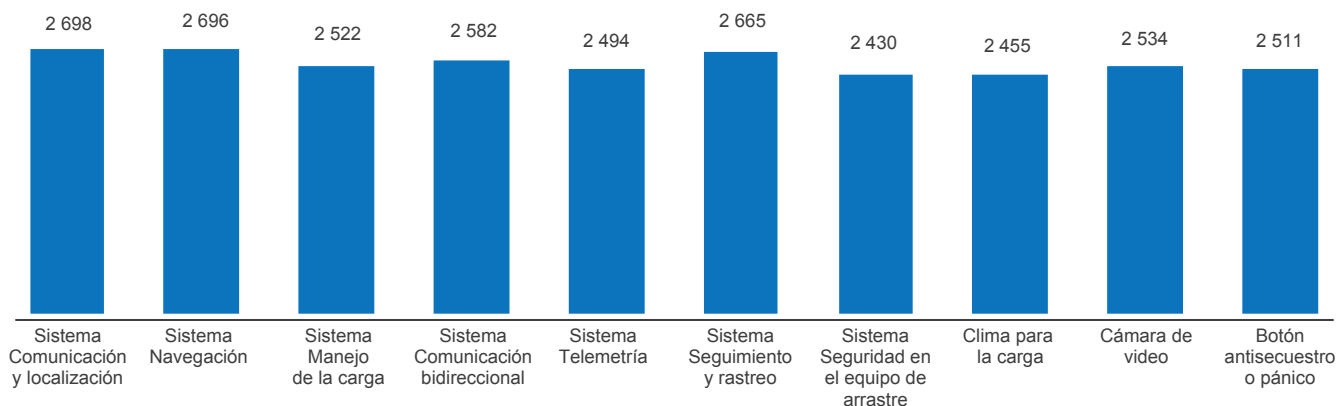
En el transporte por ferrocarril, se capturaron 9 unidades económicas, y los principales sistemas de equipamiento

to adicionados a cada uno de los vehículos utilizados para la prestación del servicio, en esta modalidad del transporte fueron:

- Sistema de seguimiento y rastreo 17 618 vehículos.
- Sistema de comunicación y localización 769 vehículos.
- Sistema de navegación 411 vehículos.
- Sistema de seguridad en el equipo de arrastre 164 vehículos (véase gráfica 44).

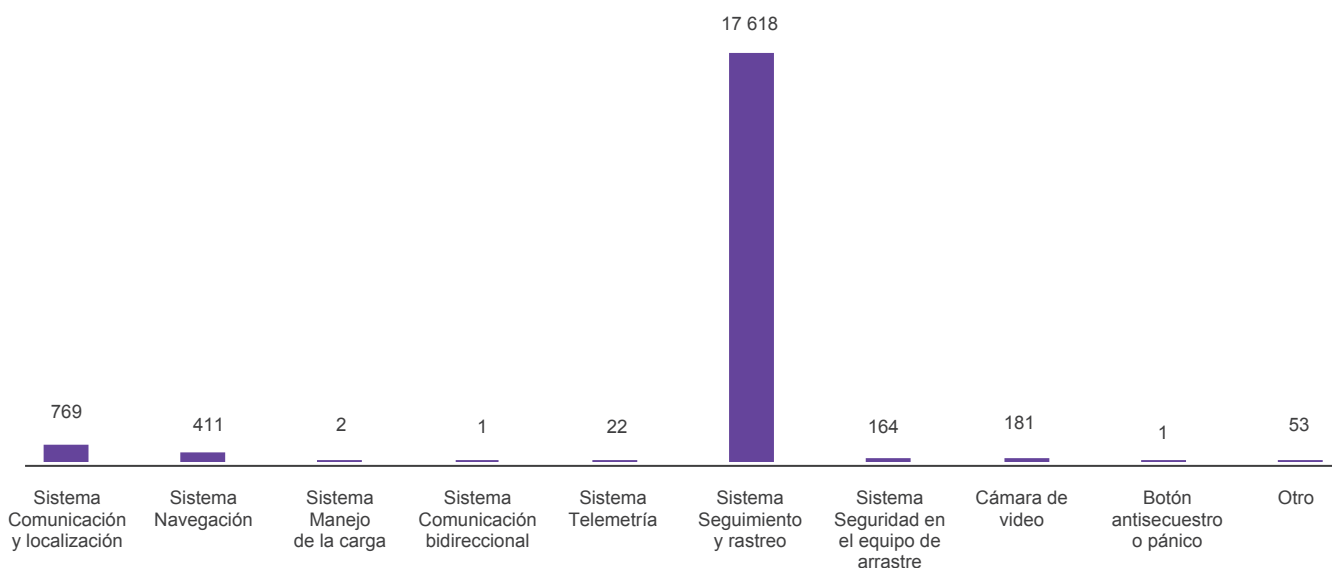
**Número de vehículos, por tipo de equipamiento del transporte aéreo, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 43



**Número de vehículos, por tipo de equipamiento del transporte ferroviario, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 44



### 6.3.3 Transporte por agua

En el transporte por agua, se captaron 342 unidades económicas, y los principales sistemas de equipamiento de cada uno de los vehículos utilizados para la prestación del servicio, en esta modalidad del transporte fueron:

- Sistema de comunicación y localización en 215 vehículos.
- Sistema de navegación en 209 vehículos.
- Sistema de manejo de la carga con 53 vehículos cada uno (véase gráfica 45).

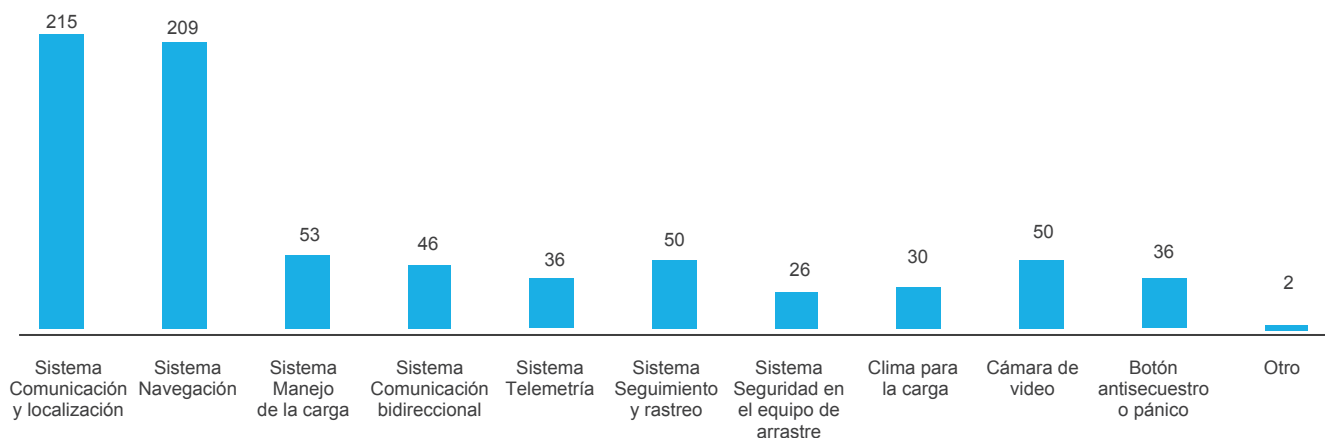
### 6.3.4 Autotransporte de carga

Se contabilizaron 7 378 unidades económicas en el autotransporte de carga, y los principales sistemas de equipamiento agregados a cada uno de los vehículos utilizados para la prestación del servicio, en esta modalidad del transporte fueron:

- Sistema de comunicación y localización en 137 239 vehículos.
- Sistema de seguimiento y rastreo en 114 805 vehículos.
- Sistema de botón antisequestro o pánico en 60 513 vehículos (véase gráfica 46).

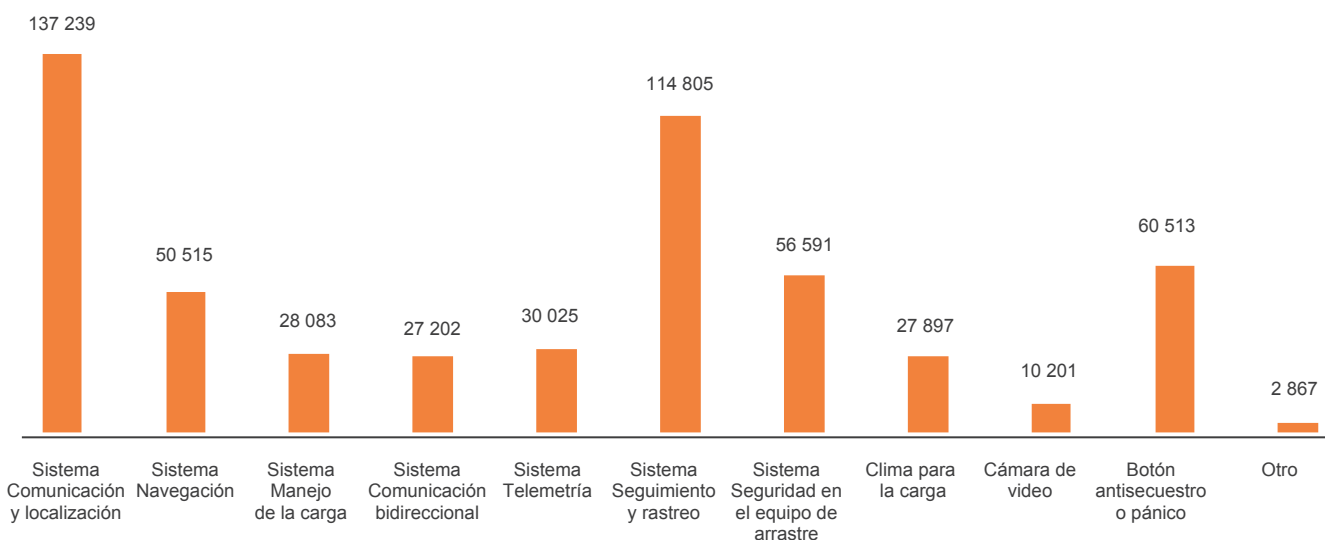
**Número de vehículos, por tipo de equipamiento del transporte por agua, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 45



**Número de vehículos, por tipo de equipamiento del autotransporte de carga, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 46



### 6.3.5 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril

En el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, se capturaron 4 563 unidades económicas, y los principales sistemas de equipamiento de cada uno de los vehículos utilizados para la prestación del servicio, en esta modalidad del transporte fueron:

- Sistema de comunicación y localización en 3 156 vehículos.
- Sistema de seguimiento y rastreo en 2 569 vehículos.
- Sistema de comunicación bidireccional en 2 020 vehículos (véase gráfica 47).

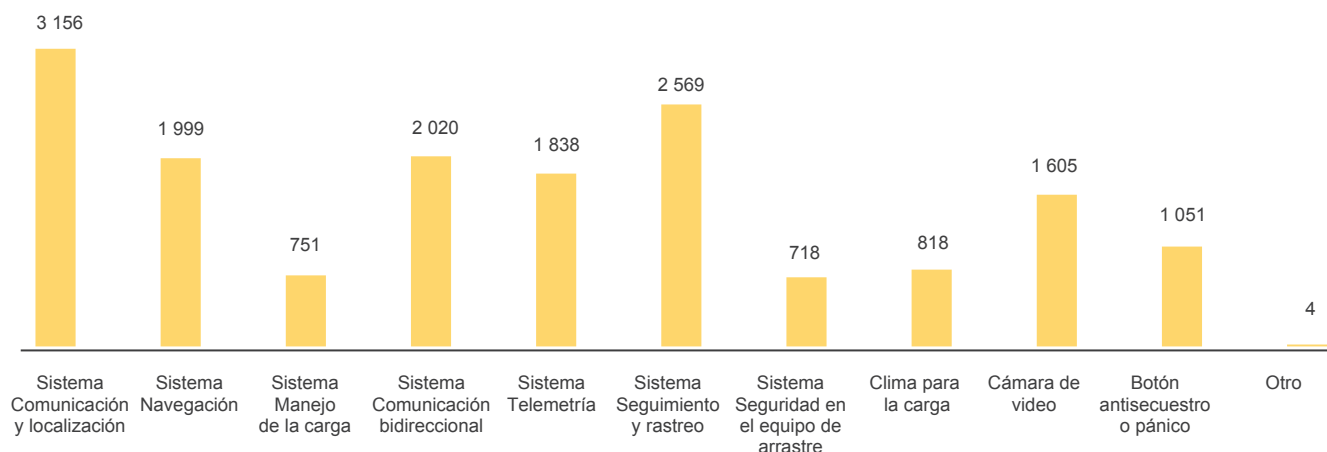
### 6.3.6 Servicios de mensajería y paquetería

En los servicios de mensajería y paquetería, se capturaron 587 unidades económicas, y los principales sistemas de equipamiento de cada uno de los vehículos utilizados para la prestación del servicio, en esta modalidad del transporte fueron:

- Sistema de comunicación y localización en 7 667 vehículos.
- Sistema de seguimiento y rastreo en 4 220 vehículos.
- Sistema de botón antisequestro o pánico en 2 348 vehículos (véase gráfica 48).

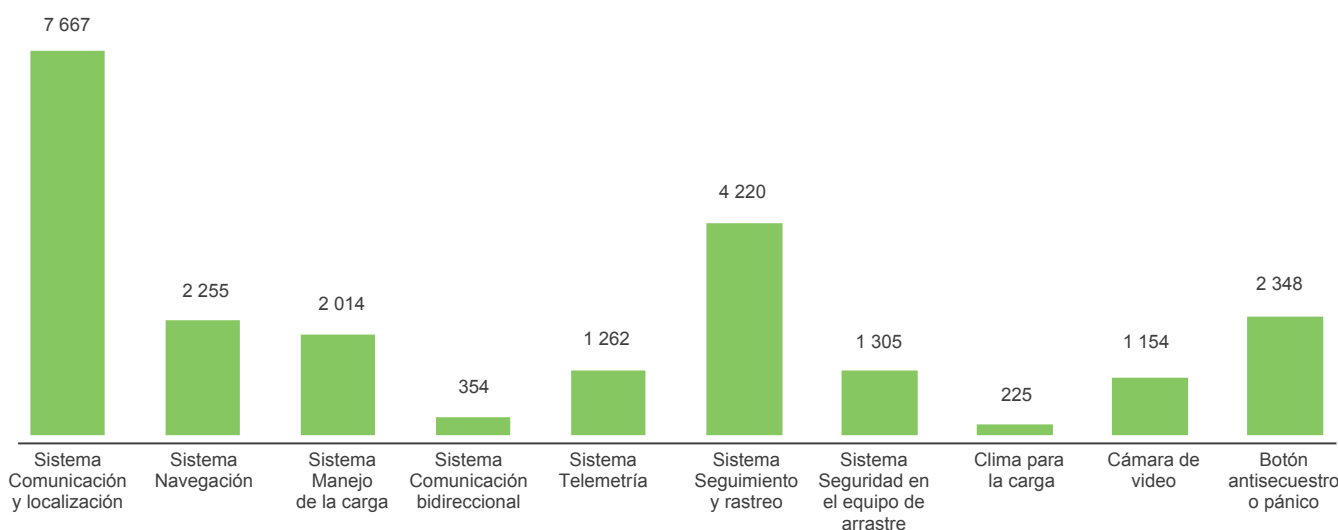
**Número de vehículos, por tipo de equipamiento del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 47



**Número de vehículos, por tipo de equipamiento de los servicios de mensajería y paquetería, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 48



## 6.4 Parque vehicular del transporte

El parque vehicular se refiere al número de vehículos y equipo de transporte propios y rentados, que las unidades económicas captadas por el grupo de transportes y construcción, utilizaron para la prestación del servicio, durante 2018.

Las modalidades del transporte más representativas, por la alta concentración en el número de vehículos reportados, durante el levantamiento censal, fueron

el autotransporte de carga y el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, que en conjunto contribuyeron con 89.3% del total nacional del parque vehicular del transporte.

En contraste, el transporte aéreo contó con 4 224 vehículos, de los cuales 79.0% correspondieron a aeronaves; mientras que el transporte por agua reportó 1 844 vehículos, donde 97.5% perteneció a las embarcaciones, principal medio de transporte de esta modalidad del transporte (véase cuadro 36).

**Total vehículos propios y rentados por categoría, según modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 36  
1a. parte

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Total	Categoría de los vehículos propios y rentados			
			Automóviles, camionetas y <i>pick up</i>	Autobuses, microbuses y minibuses para pasajeros	Camiones ligeros o medianos de hasta 3.5 toneladas	Camiones pesados de más de 3.5 toneladas
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>572 908</b>	<b>85 673</b>	<b>113 586</b>	<b>19 320</b>	<b>37 355</b>
Transporte aéreo	115	4 224	695	7	18	149
Transporte por ferrocarril	9	20 336	451	2	518	162
Transporte por agua	342	1 844	40	1	0	0
Autotransporte de carga	7 378	330 546	12 275	80	13 702	34 340
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	181 079	60 000	111 693	859	1 034
Transporte turístico	938	9 543	5 339	1 785	4	3
Servicios postales	32	6 412	216	4	705	23
Servicios de mensajería y paquetería	587	18 924	6 657	14	3 514	1 644

**Total vehículos propios y rentados por categoría, según modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 36  
2a. parte

Modalidad del transporte	Unidades económicas	Total	Categoría de los vehículos propios y rentados			
			Tractocamiones	Remolques y semirremolques	Aeronaves, embarcaciones, locomotoras y equipo de arrastre ferroviario	Bicicletas y triciclos de carga, motocicletas, entre otros
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>572 908</b>	<b>109 309</b>	<b>159 379</b>	<b>31 176</b>	<b>17 110</b>
Transporte aéreo	115	4 224	4	10	3 339	2
Transporte por ferrocarril	9	20 336	48	240	18 715	200
Transporte por agua	342	1 844	0	5	1 797	1
Autotransporte de carga	7 378	330 546	108 468	157 784	3	3 894
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	181 079	21	31	4 644	2 797
Transporte turístico	938	9 543	0	63	2 298	51
Servicios postales	32	6 412	0	0	0	5 464
Servicios de mensajería y paquetería	587	18 924	768	1 246	380	4 701

El total de medios de transporte reportados por las unidades económicas captadas en el 2018, fue de 572 908 vehículos y las entidades federativas, en donde las unidades económicas reportaron una mayor aportación del parque vehicular, fueron la Ciudad

de México que aportó 13.9% de vehículos, seguido de los estados de Nuevo León con 12.6%, estado de México con 9.7%, Tamaulipas con 6.0%, Jalisco con 4.5% y Guanajuato con 4.4%, que en conjunto agruparon 51.1% del total de los vehículos de las unidades económicas del transporte (véase cuadro 37).

### Parque vehicular del transporte, por entidad federativa, 2018

Cuadro 37

Entidad federativa	Unidades económicas	Vehículos propios y rentados	
		Absoluto	Porcentaje
<b>Total</b>	<b>13 964</b>	<b>572 908</b>	<b>100.0</b>
Aguascalientes	182	9 251	1.6
Baja California	486	18 059	3.2
Baja California Sur	280	3 751	0.7
Campeche	97	1 327	0.2
Coahuila de Zaragoza	545	24 137	4.2
Colima	223	5 223	0.9
Chiapas	862	12 265	2.1
Chihuahua	430	22 210	3.9
Ciudad de México	970	79 720	13.9
Durango	222	11 101	1.9
Guanajuato	480	25 365	4.4
Guerrero	418	6 767	1.2
Hidalgo	241	10 130	1.8
Jalisco	811	26 002	4.5
Estado de México	1 007	55 814	9.7
Michoacán de Ocampo	406	13 463	2.3
Morelos	187	7 213	1.3
Nayarit	150	2 152	0.4
Nuevo León	948	72 312	12.6
Oaxaca	667	9 003	1.6
Puebla	729	19 513	3.4
Querétaro	266	15 035	2.6
Quintana Roo	139	6 053	1.1
San Luis Potosí	285	10 093	1.8
Sinaloa	341	16 641	2.9
Sonora	444	10 228	1.8
Tabasco	315	7 481	1.3
Tamaulipas	693	34 205	6.0
Tlaxcala	109	2 268	0.4
Veracruz de Ignacio de la Llave	611	24 646	4.3
Yucatán	247	8 063	1.4
Zacatecas	173	3 417	0.6

## 6.5 Origen y destino del transporte

Las rutas de movilidad del transporte, están asociadas a los centros de producción industrial, la construcción, centros de abastecimiento y demanda de bienes y servicios, así como infraestructura, tales como, aeropuertos, terminal marítima, terminal terrestre o ferroviaria, entre otros.

Por concepto de ingresos en los sitios de embarque o desembarque, las unidades económicas del transporte de carga y pasajeros en su modalidad foránea generaron en total 438 849 millones de pesos.

El tipo de transporte, con mayor aportación fueron el autotransporte de carga con 37.4%; seguido del transporte aéreo con 29.3% y el transporte de pasajeros con 14.9%, en contraste, los servicios de mensajería y paquetería y transporte por agua contribuyeron con un 4.7% y 3.7% respectivamente (véase cuadro 38).

Para el análisis de la información captada en el cuestionario especial, aplicado a las unidades económicas de transporte, fue necesario precisar cuáles fueron los principales puntos de origen (salida).

Apartado aplicado exclusivamente a las unidades económicas del transporte de pasajeros o de carga foránea. Excluye al transporte urbano (local).

Es importante precisar que cada punto origen o destino se refiere a lugares situados geográficamente en diferentes domicilios en una entidad federativa.

De esta forma, en los siguientes mapas se muestran las principales entidades federativas para cada modalidad del transporte, y puntos origen y una gráfica radial con las principales entidades federativas, de acuerdo al porcentaje de ingresos de cada una de las modalidades del transporte; cabe mencionar que las entidades no representadas en mapas o en gráficas también tienen sitios de origen o destino de carga o pasaje, sin embargo, presentan porcentajes de ingresos bajos.

El transporte aéreo reportó un total de 187 puntos origen; distribuidos entre varias entidades federativas, en el mapa 3 se observa que la principal entidad federativa como origen, fue estado de México con 26, seguida por Ciudad de México con 23 y Nuevo León con 18 puntos de origen.

El transporte por ferrocarril reportó un total de 29 puntos origen distribuidos entre diversas entidades federativas.

En el mapa 4, se muestran las principales entidades federativas señaladas como punto origen de este tipo de transporte, destacando Coahuila de Zaragoza con 7 puntos origen; seguido del estado de México con 5; Ciudad de México y Veracruz de Ignacio de la Llave con 4 puntos origen cada una.

El transporte por agua reportó un total de 49 puntos origen entre las diversas entidades federativas.

**Ingresos obtenidos en sitios de origen y destino, por modalidad del transporte, 2018**

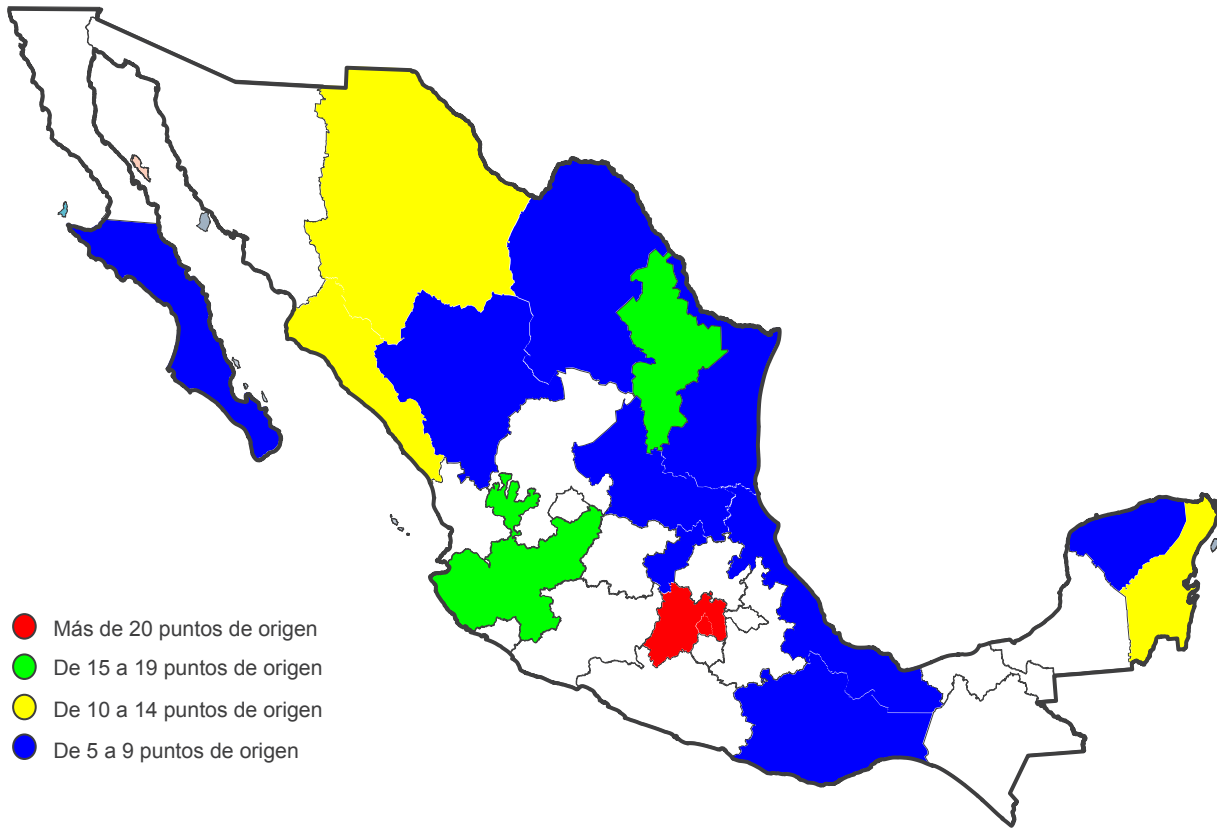
Cuadro 38

Modalidad del transporte	Ingresos obtenidos en los sitios de origen y destino	
	Miles de pesos	Porcentaje
<b>Total</b>	<b>438 849 476</b>	<b>100.0</b>
Transporte aéreo	128 442 532	29.3
Transporte por ferrocarril	44 017 190	10.0
Transporte por agua	16 311 333	3.7
Autotransporte de carga	164 261 304	37.4
Transporte terrestre de pasajeros	65 219 046	14.9
Servicios de mensajería y paquetería	20 598 071	4.7



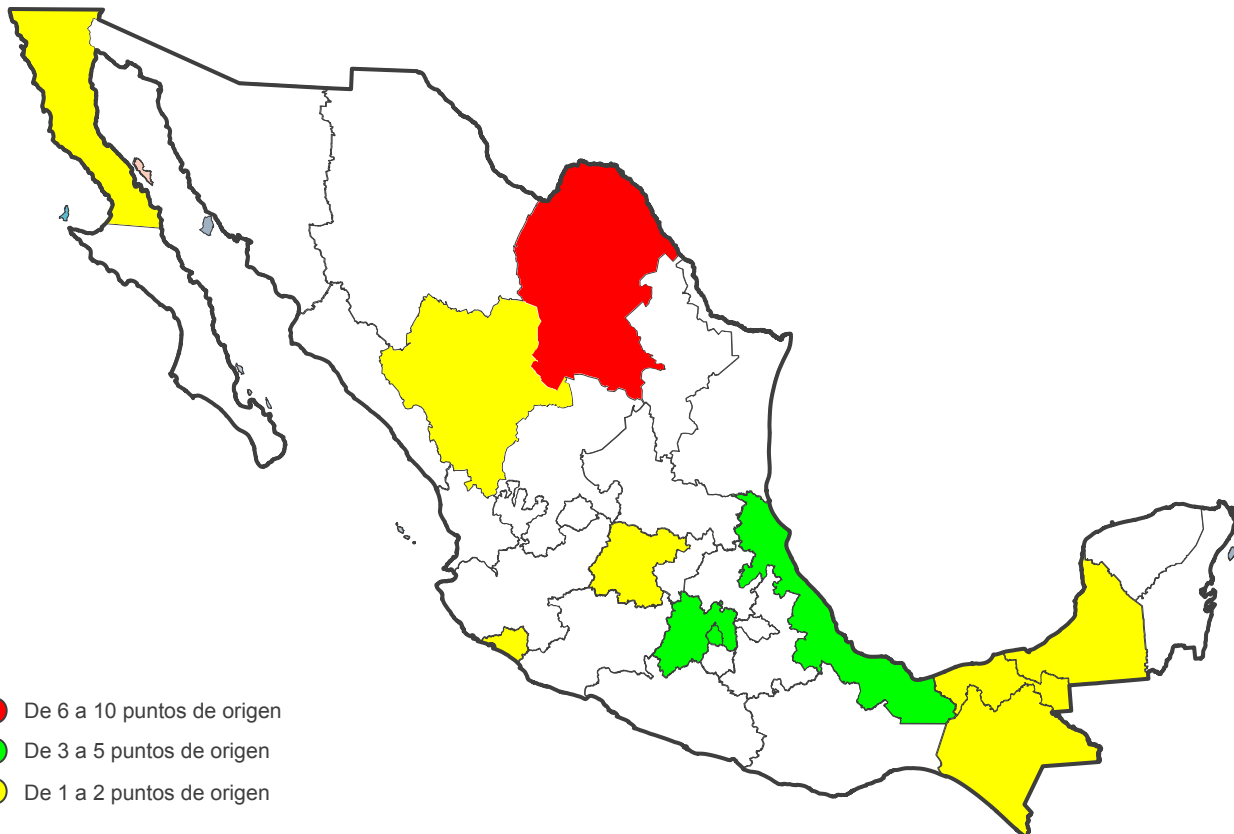
Principales entidades federativas como punto de origen del transporte aéreo, 2018

Mapa 3



Principales entidades federativas como punto de origen del transporte por ferrocarril, 2018

Mapa 4



En el mapa 5, se muestran las principales entidades federativas origen de este tipo de transporte, destacando como principal punto origen la entidad federativa de Veracruz de Ignacio de la Llave con 11, seguido por los estados de Tabasco y Campeche con 7 por cada entidad federativa y Quintana Roo con 5 puntos origen.

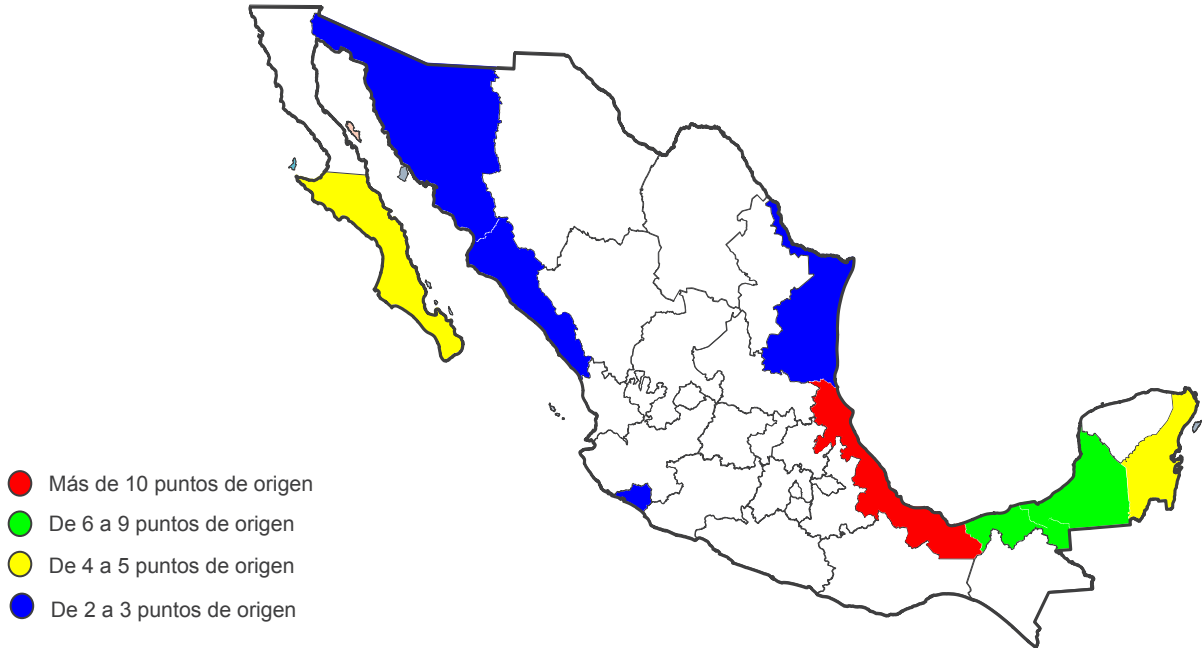
El autotransporte de carga reportó 11 239 puntos origen, distribuidos entre varias entidades federativas del país.

En el mapa 6, se muestran las principales entidades federativas como origen, siendo el estado de México con 1 328 puntos origen, seguido por los estados de Nuevo León con 1 095 y la Ciudad de México con 1 048 puntos origen.

En el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril reportó un total de 1 739 puntos origen distribuidos en las 32 entidades federativas del país.

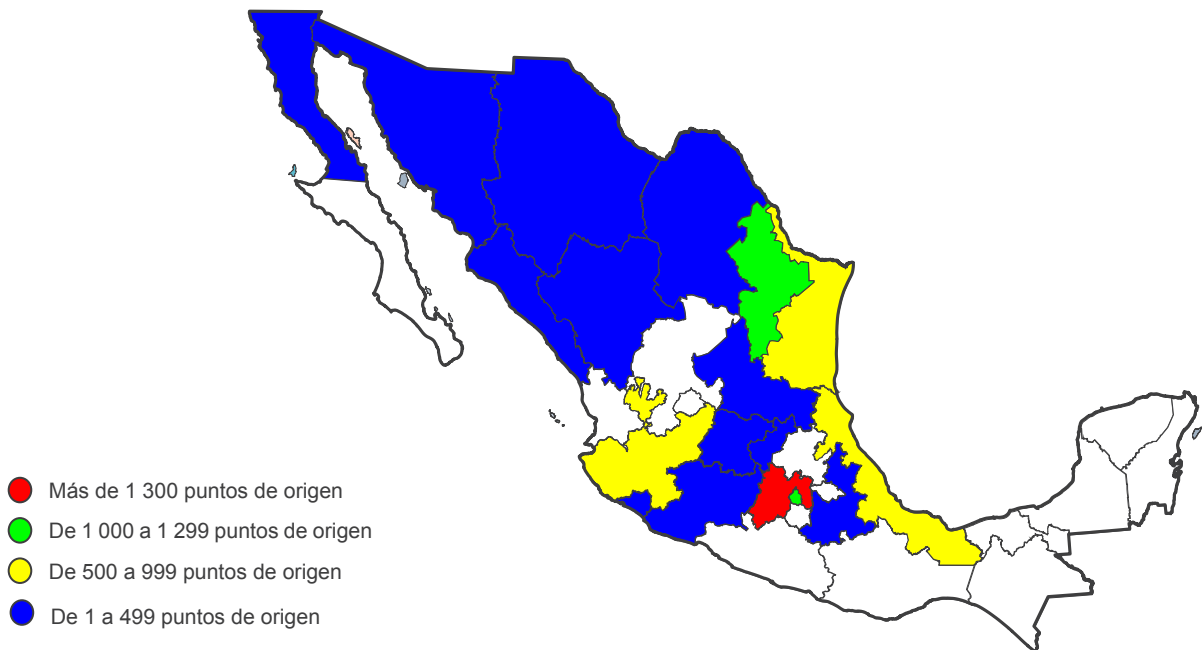
**Principales entidades federativas como punto de origen del transporte por agua, 2018**

Mapa 5



**Principales entidades federativas como punto de origen del autotransporte de carga, 2018**

Mapa 6



En el mapa 7, se muestran las principales entidades federativas, como punto de origen del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril donde el estado de Chiapas sobresalió con 298, seguido de los estados de Oaxaca con 172 y de Puebla con 122 puntos origen.

En la modalidad del transporte por servicios de mensajería y paquetería, reportó un total de 1 118

puntos origen, distribuidos en las diversas entidades federativas.

En el mapa 8, se muestran las principales entidades federativas, de acuerdo con el total de ingresos, señalando como punto origen, destacando la Ciudad de México con 159; seguido del estados de México con 132 y la entidad federativa de Jalisco con 118 puntos origen.

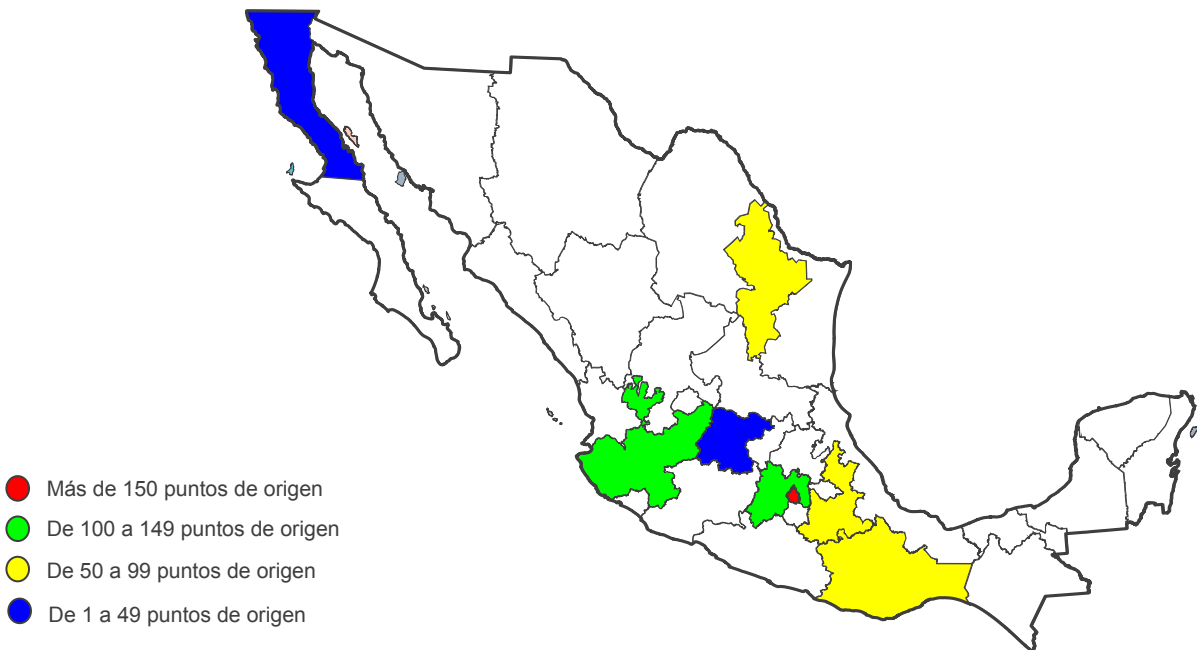
**Principales entidades federativas como punto de origen del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, 2018**

Mapa 7



**Principales entidades federativas como punto de origen de los servicios de mensajería y paquetería, 2018**

Mapa 8



### 6.5.1 Principales entidades destino, según modalidades del transporte

Para el análisis de los datos sobre el movimiento de los bienes y personas transportadas desde varias zonas a su destino final, mediante las diferentes modalidades de transportes en el país, se implementó en el cuestionario censal, un apartado mediante el que pudiera conocerse los principales puntos de destino y los ingresos reportados.

Para complementar el panorama de este tema, en las siguientes gráficas se identifican las 10 principales entidades destino de cada una de las modalidades del transporte, analizados desde la perspectiva de los ingresos generados por este concepto, durante 2018.

Dichos puntos geográficos coinciden con los principales centros de actividad económica, incluyendo las actividades turísticas, así como los principales mercados de consumo, incluso la propia exportación de mercancías y la importación de insumos.

Según los datos referenciados geográficamente, para el transporte aéreo sus principales destinos fueron el extranjero.

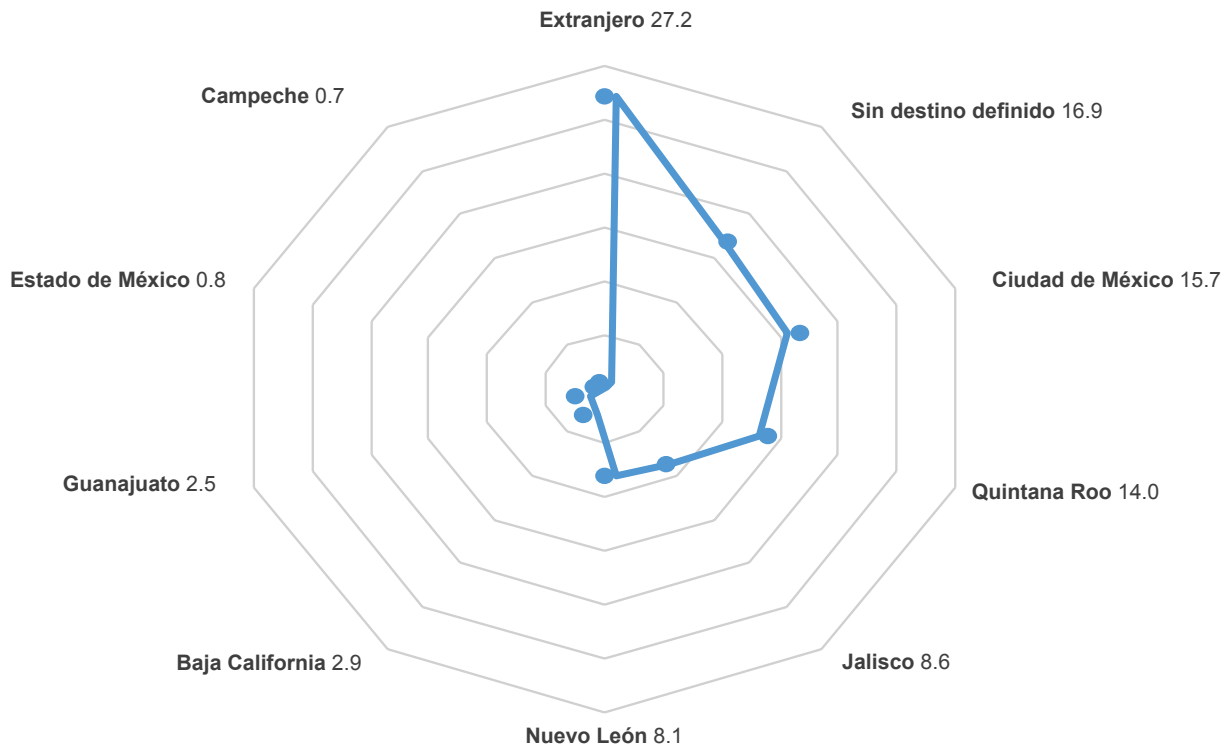
En la gráfica 49, se observan la distribución porcentual de los ingresos que generaron las unidades económicas del transporte aéreo, mismas que en total alcanzaron 128 442 millones de pesos.

El primer lugar de los destinos por su aportación en los ingresos correspondió el extranjero con 27.2%, seguido del destino sin especificar con 16.9% y Ciudad de México con 16.7 por ciento.

El transporte por ferrocarril de acuerdo con los datos referenciados geográficamente muestra que las principales entidades federativas destino, fueron estado de México y el extranjero con 4 puntos destino cada uno, seguidos por los estados de Veracruz de Ignacio de la Llave con 3, Chiapas, Ciudad de México, Nuevo León, Coahuila de Zaragoza, Durango y Jalisco con 2 puntos destino cada uno.

**Principales entidades federativas destino, según el porcentaje de ingresos del transporte aéreo, 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 49



En la gráfica 50, se observan las 10 principales entidades destino, del transporte por ferrocarril, modalidad que generó 44 017 millones de pesos por concepto de ingresos.

El primer lugar le correspondió al extranjero con el 29.2% de los ingresos, seguido de los estados de Jalisco que aportó 26.0% y Durango con 14.3 por ciento.

El transporte por agua de acuerdo con los datos referenciados geográficamente, se observa que la entidad federativa de Campeche fue la principal al contribuir con 12 puntos destino, seguido de los estados de Tabasco con 6 y Baja California Sur con 5 puntos destino.

En la gráfica 51, se muestran las 10 principales entidades federativas destino del transporte por agua, modalidad que generó un total de 16 311 millones de pesos. Cabe mencionar que el destino de pasajeros o de la carga transportada no necesariamente se realizó en una terminal o puerto marítimo.

El primer lugar corresponde a la entidad federativa de Campeche con una aportación del 33.4% de los ingresos, seguidos por Tamaulipas con un 19.7% y estado de México con 12.9 por ciento.

El autotransporte de carga de acuerdo con los datos referenciados geográficamente, se observa que el estado de México, es la principal entidad federativa al contribuir con 1 207 puntos destino, seguido de los estados de Nuevo León con 826 y Ciudad de México con 821 puntos destino.

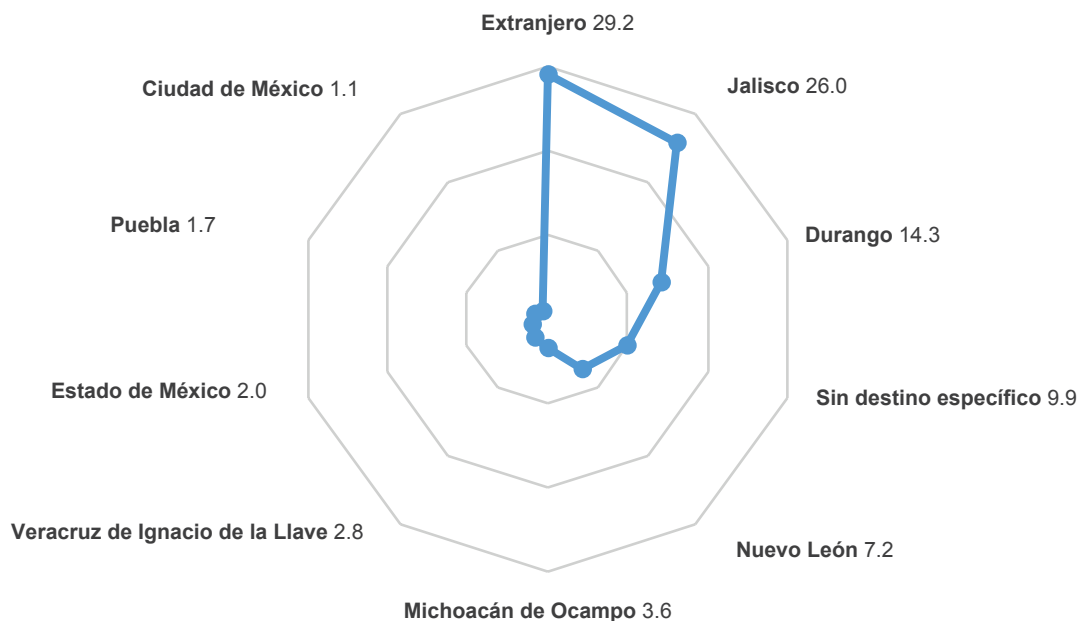
En la gráfica 52, se muestran las principales entidades federativas, destino del autotransporte de carga, modalidad que genero un total de ingresos por 164 261 millones de pesos.

El primer lugar destino por su aportación en los ingresos, correspondió al estado de México con el 10.1% de total de los ingresos; seguido de los que no especificaron con un 9.3% y Tamaulipas con un 8.1% del total de los ingresos de acuerdo con los principales puntos destino de esta modalidad del transporte.

El transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, de acuerdo con los datos referenciados geográficamente, se observa que en esta modalidad las principales entidades federativas destino fueron Chiapas con 280 puntos destino; seguido de Oaxaca con 174 y estado de México con 128 puntos destino.

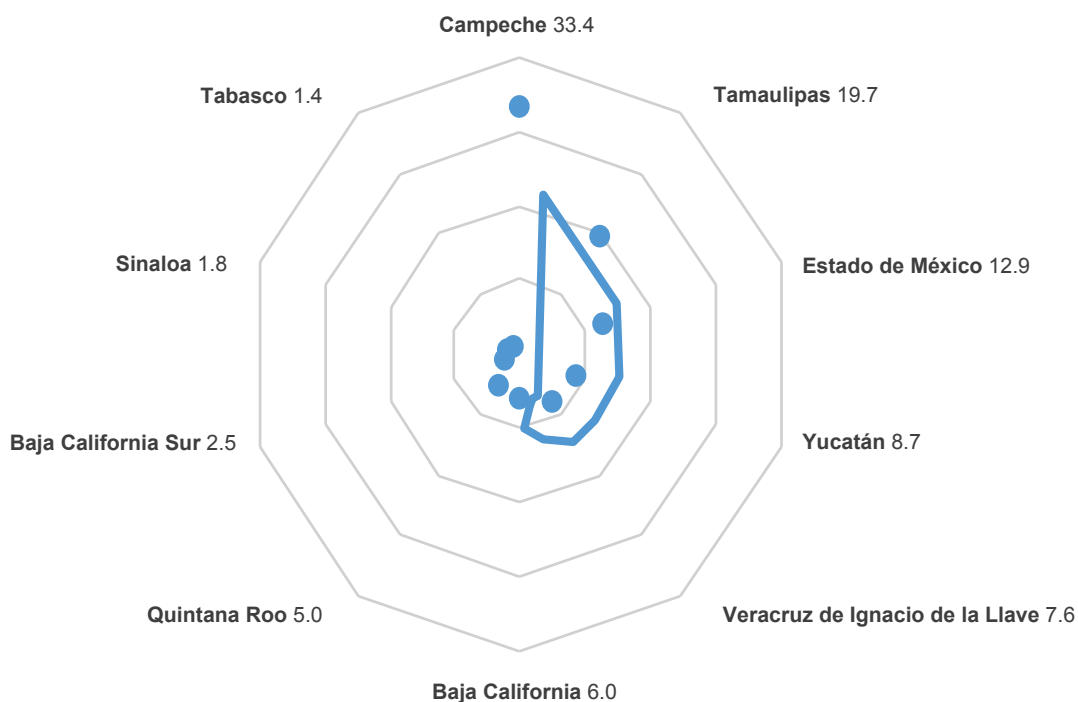
**Principales entidades federativas destino, según el porcentaje de ingresos del transporte por ferrocarril, 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 50



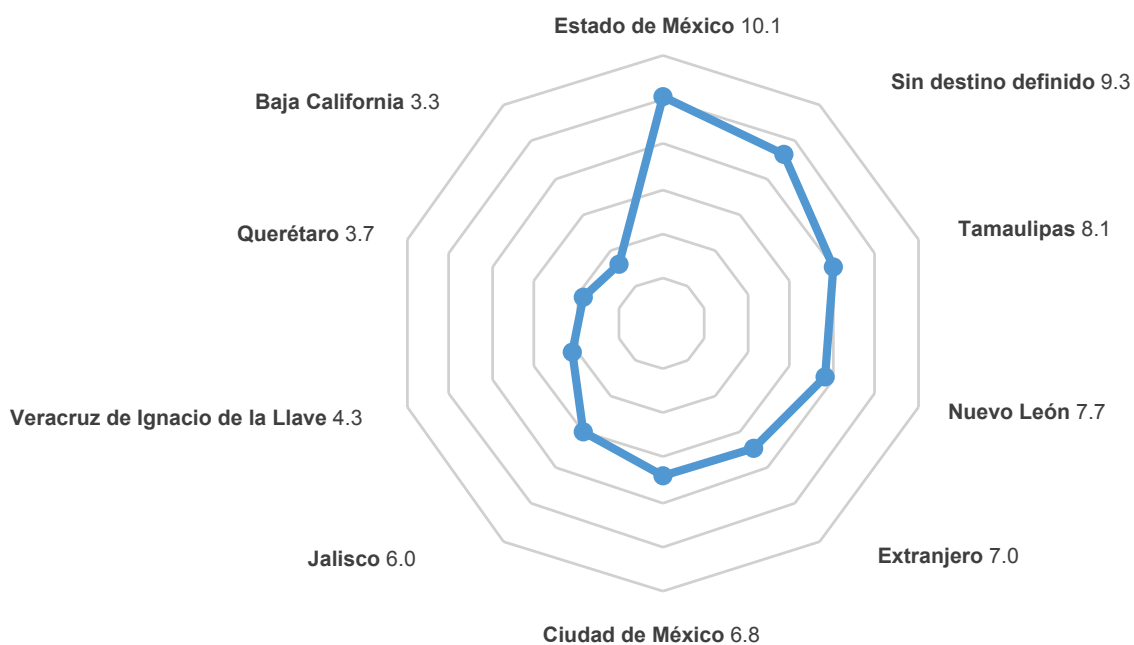
**Principales entidades federativas destino, según el porcentaje de ingresos del transporte por agua, 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 51



**Principales entidades federativas destino, según el porcentaje de ingresos del autotransporte de carga, 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 52



En la gráfica 53 se muestran las principales entidades federativas destino del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, modalidad que generó un total de ingresos por 65 219 millones de pesos.

Los primeros lugares destino, según el monto de los ingresos, correspondió a los no especificados con 31.5%, seguido de los estados de Sinaloa y Jalisco con 8.2 y 8.1% respectivamente y la Ciudad de México con 6.3% del total de los ingresos según el punto destino.

En los servicios de mensajería y paquetería de acuerdo con los datos referenciados geográficamente, se observa que la Ciudad de México fue la prin-

cipal entidad federativa con 135 puntos destino, seguido de los estados de Jalisco con 131 y estado de México con 104 puntos destino.

En la gráfica 54, se muestran las principales entidades federativas destino de los servicios de mensajería modalidad que genero un total de ingresos por 20 598 millones de pesos.

El principal destino por su aportación en el monto de los ingresos, correspondió a los no especificados con 17.1%, seguido de los estados de Jalisco con 13.9% y Nuevo León con 13.5% del total de los ingresos de acuerdo con los puntos destino.

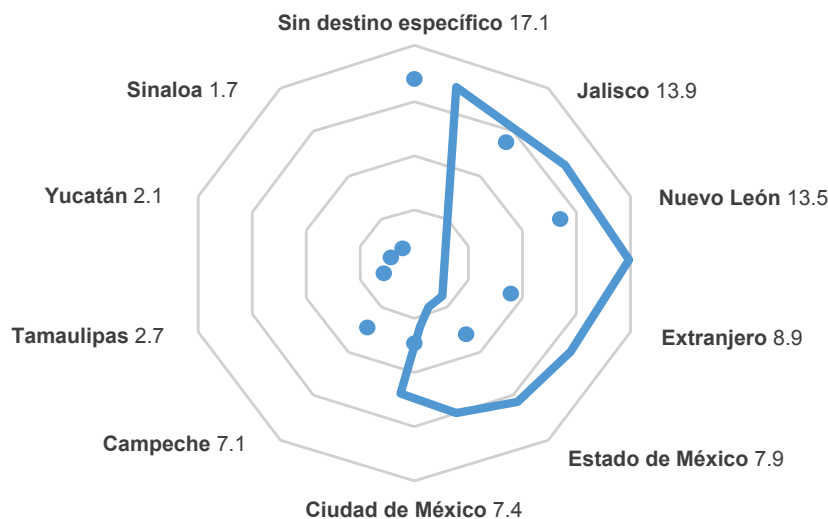
**Principales entidades federativas destino, según el porcentaje de ingresos del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril, 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 53



**Principales entidades federativas destino, según el porcentaje de ingresos de los servicios de mensajería y paquetería, 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 54



## 7. Medio ambiente



## 7. Medio ambiente

Uno de los temas importantes referentes al transporte, es la implementación de proyectos ambientales en beneficio no solo del país, sino del planeta entero, con la finalidad de reducir los contaminantes y seguir invirtiendo para aprobar las estrictas normas establecidas.

Durante los Censos Económicos 2019, se recabó información en unidades económicas, respecto del tema ambiental, mediante el cual podemos observar la evolución que ha tenido nuestro país al respecto.

Actualmente existe un creciente interés respecto a los temas ambientales, es decir, cada vez más unidades económicas, buscan adecuar a sus procesos con alguna norma ambiental.

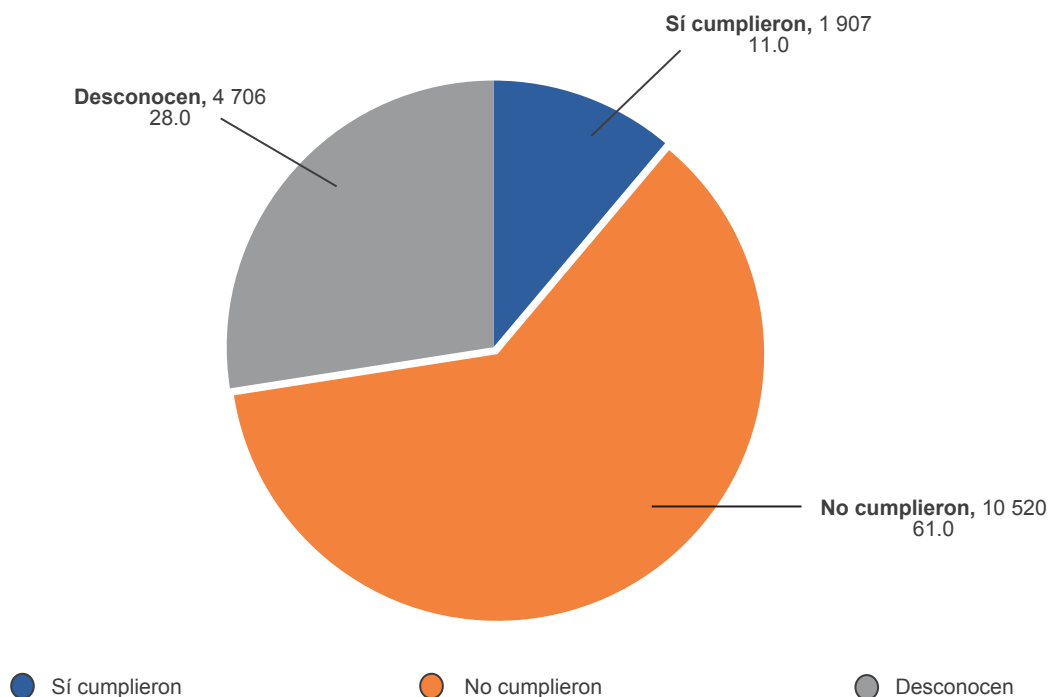
En la gráfica 55, se hace la distinción de las unidades económicas que reportaron haber cumplido con alguna norma ambiental, las que no cumplieron y las que reportaron desconocer si cuentan con alguna norma ambiental.

Este tema se aplicó a 17 133 unidades económicas captadas por los grupos operativos de Establecimientos Grandes y Empresas, y el de Transportes, de las cuales 1 907 reportaron haber cumplido con alguna norma ambiental, lo que representó el 11.0%, mientras que 10 520 unidades económicas restantes, no cumplieron con ninguna norma ambiental y las 4 706 unidades económicas restantes, reportaron desconocer si se cumplió o no con alguna norma.

A continuación, se observa la frecuencia de unidades económicas que efectuaron inversión para poder mejorar los aspectos ambientales. Por lo que, en materia de gasto o inversión, se puede observar que, de las 17 133 unidades económicas observadas, 15 715 no reportaron gastos o invirtieron en temáticas de mejora o protección ambiental, ya que únicamente 1 418 sí invirtieron, esto es un 91.7% de las unidades económicas que no gastaron en este rubro y solo el 8.3% realizaron inversiones en pro de la mejora de este tema (véase gráfica 56).

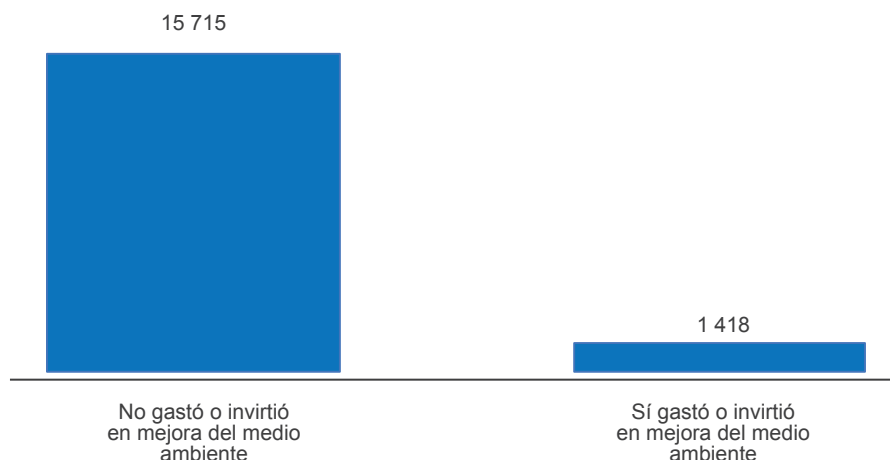
Unidades económicas del transporte que cumplieron o no con alguna norma ambiental, 2018

Gráfica 55



**Unidades económicas del transporte que gastaron o invirtieron o no en mejora o protección ambiental, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 56



Los procesos en los que las unidades económicas gastaron o invirtieron para la protección del medio ambiente fueron:

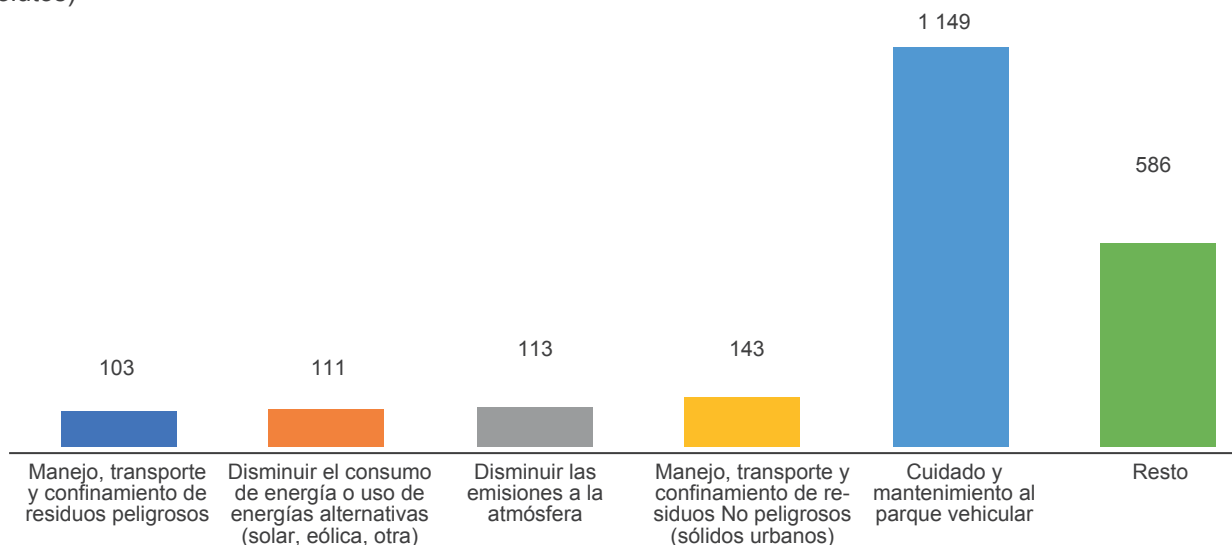
- Disminuir el consumo de agua
- Reducir residuos generados en los procesos
- Manejo, transporte y confinamiento de residuos No peligrosos (sólidos urbanos)
- Manejo, transporte y confinamiento de residuos Peligrosos
- Alcantarillado, drenaje o saneamiento
- Actividades relacionadas con el cuidado y protección de los bosques, ecosistemas, flora y fauna silvestre
- Mitigación o disminución de ruido
- Tratamiento de aguas residuales generadas en los procesos
- Cuidado y mantenimiento al parque vehicular

- Disminuir las emisiones a la atmósfera
- Participación en campañas para cuidar el medio ambiente
- Contratación de asesores y servicios externos
- Otras actividades

En cuanto a las acciones realizadas por las unidades económicas del transporte, en pro del medio ambiente, se observó que el proceso con mayor participación fue el del cuidado y mantenimiento al parque vehicular con 1 149 unidades económicas, seguido del manejo, transporte y confinamiento de residuos no peligrosos (sólidos urbanos) con 143 unidades económicas, los procesos para disminuir las emisiones a la atmósfera, la disminución el consumo de energía o uso de energías alternativas (solar, eólica, otra) y para el manejo, transporte y confinamiento de residuos peligrosos fueron 113, 111 y 103 unidades económicas respectivamente (véase gráfica 57).

**Unidades económicas del transporte que reportaron acciones en pro del medio ambiente, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 57



## 8. Ciencia, tecnología e innovación

## 8. Ciencia, tecnología e innovación

De las 17 133 unidades económicas captadas por los grupos EGE y transportes y construcción, 16 472 reportaron no haber realizado actividades de innovación tecnológica, durante el 2018, lo que representó el 96.1 por ciento.

De las 661 unidades económicas que sí realizaron actividades de innovación, 5 443 personas se dedicaron exclusivamente a realizar procesos de innovación, por tipo de servicios.

- Productos (bienes y servicios)
- Procesos o métodos de producción
- Estrategias de mercadotecnia
- Organización o gestión

- Adaptación y documentación de tecnologías

De las 661 unidades económicas que realizaron actividades de innovación, 271 correspondieron al autotransporte de carga; seguido de las 180 de los servicios relacionados con el transporte; mientras que el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril contribuyó con 79 y los servicios de almacenamiento con 56 unidades económicas.

La modalidad del transporte por ductos y los servicios postales no reportaron unidades económicas que hayan realizado innovaciones en el año 2018 (véase cuadro 39).

**Unidades económicas y personal ocupado en procesos de innovación, por modalidad del transporte, 2018**

Cuadro 39

Modalidad del transporte	Unidades económicas			Personal ocupado total en las unidades económicas con actividades de innovación en 2018	Personal ocupado en las actividades de innovación, por tipo de proceso				
	Total	Con actividades de innovación en 2018			Productos (bienes y servicios)	Procesos o métodos de producción	Estrategias de mercadotecnia	Organización o gestión	Adaptación y documentación de tecnologías
		No	Sí						
<b>Total</b>	<b>17 133</b>	<b>16 472</b>	<b>661</b>	<b>102 120</b>	<b>1,187</b>	<b>867</b>	<b>761</b>	<b>1 578</b>	<b>1 050</b>
Transporte aéreo	115	107	8	463	31	4	35	15	2
Transporte por ferrocarril	9	7	2	8,782	2	0	0	25	26
Transporte por agua	342	338	4	418	13	5	7	15	8
Autotransporte de carga	7 378	7 107	271	33 601	521	474	345	866	447
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	4 484	79	25 542	213	80	114	226	157
Transporte por ductos	35	35	0	0	0	0	0	0	0
Transporte turístico	938	919	19	706	18	14	22	36	14
Servicios relacionados con el transporte	2 179	1 999	180	23 613	273	135	134	238	279
Servicios postales	32	32	0	0	0	0	0	0	0
Servicios de mensajería y paquetería	600	558	42	6 103	56	47	61	94	56
Servicios de almacenamiento	942	886	56	2 892	60	108	43	63	61

### 8.1. Personal ocupado en actividades de innovación

Las unidades económicas y personal ocupado, vinculadas a actividades de innovación, donde el autotransporte de carga fue la modalidad que más destacó al contribuir con 271 unidades económicas y 2 653 personas ocupadas; seguido del transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril con 79 unidades económicas y 790 personas ocupadas y los servicios relacionados con el transporte con 180 unidades económicas y 1 059 personas ocupadas.

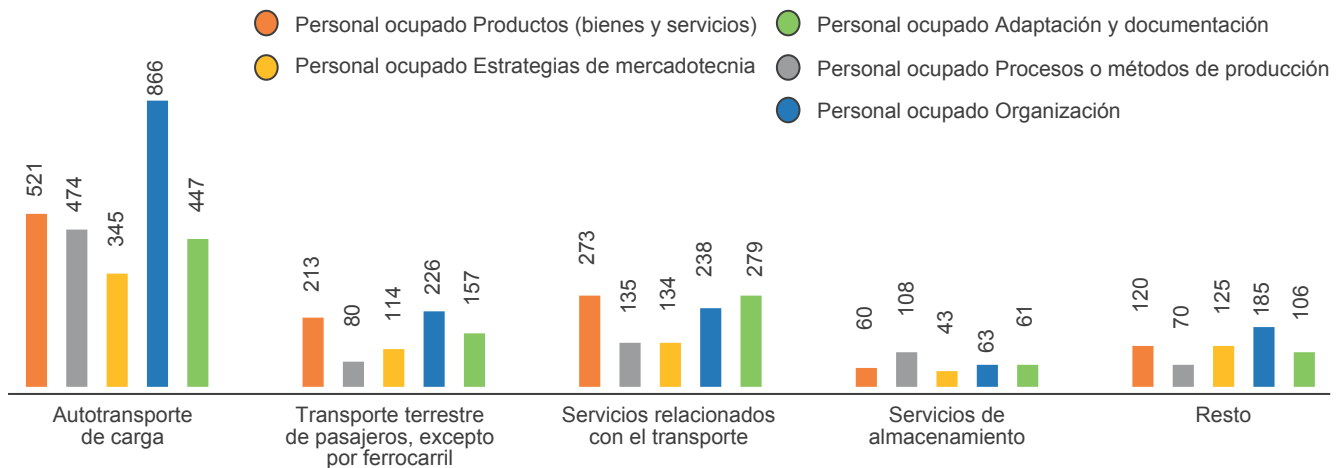
De las 102 120 personas, que laboraron en las unidades económicas que realizaron actividades de innovación,

la mayor parte de ellas, se concentró en las modalidades del transporte anteriormente descritas al contribuir con 81.0% (véase gráfica 58).

Respecto a los procesos de innovación que realizó el personal ocupado en las diferentes modalidades del transporte, destacaron las tareas de organización y gestión con un 29.0% del total del personal ocupado que se dedicó exclusivamente a realizar procesos de innovación; seguida de los procesos de ofrecer productos, bienes y servicios con un 21.8%, adaptación de documentación y tecnologías con un 19.3%, las funciones de procesos o métodos de producción con 15.9% y finalmente las estrategias de mercadotecnia con un 14.0% del personal ocupado (véase gráfica 59).

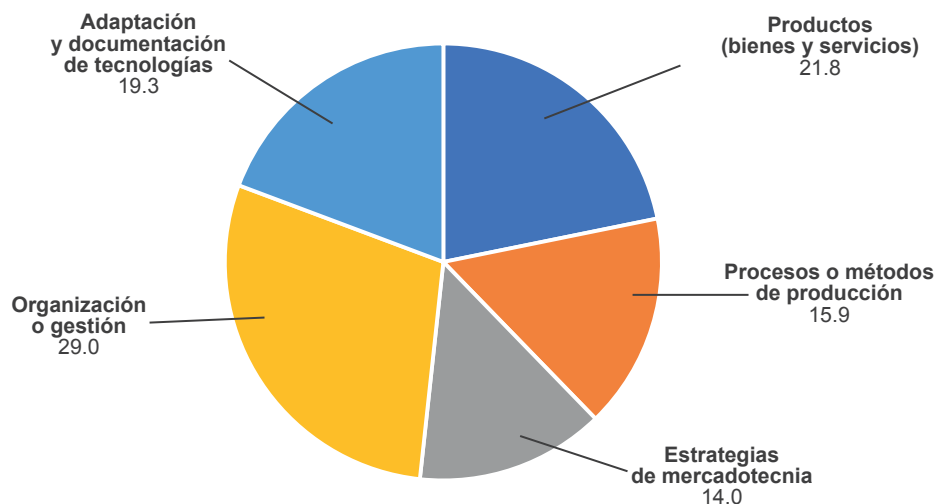
**Personal ocupado en actividades de innovación por modalidad del transporte, 2018**  
(absolutos)

Gráfica 58



**Participación porcentual del personal ocupado del transporte, por actividad de innovación, 2018**

Gráfica 59



## 8.2. Personal ocupado calificado en actividades de innovación

De las 17 133 unidades económicas del transporte, solo en 484 reportaron personal calificado para realizar tareas de investigación y desarrollo tecnológico.

De acuerdo con los datos captados, es casi nula la presencia del personal calificado y dedicado a las tareas de investigación en las unidades económicas del transporte.

Las unidades económicas que tuvieron personal calificado con relación a las que no contaron con este tipo de personal, fueron 2.8% del total de las unidades económicas del transporte (véase gráfica 60).

Las unidades económicas por modalidades del transporte que reportaron contar con personal calificado, fue el autotransporte de carga con 193 unidades

económicas; seguido de los servicios relacionados con el transporte con 144; mismas que en conjunto concentraron el 69.6% de las unidades económicas con personal calificado del sector.

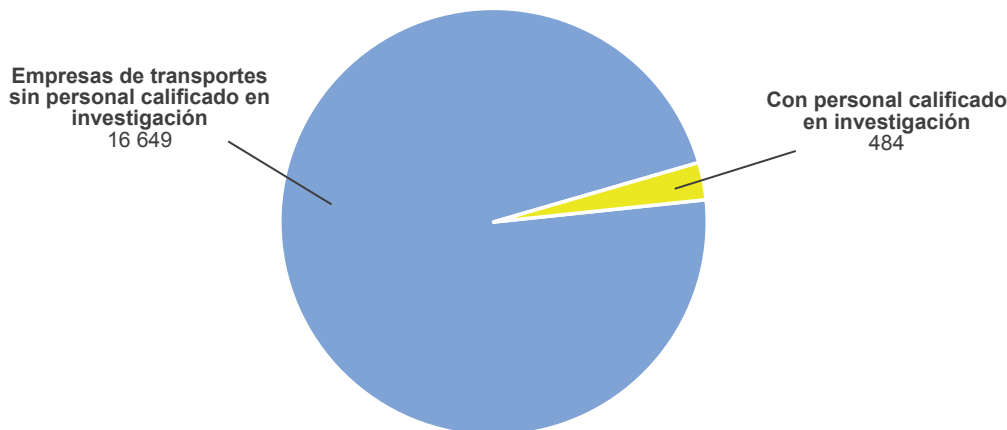
Por otro lado, los servicios de almacenamiento y el transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril contaron con 52 y 50 unidades económicas, respectivamente con personal calificado.

En el cuadro 40, se muestran las cuatro modalidades del transporte que reportaron contar con personal calificado, donde se puede observar que del año 2016 a 2017 hubo un incremento del 24.7% y del año 2017 al 2018, el crecimiento fue del 29.0 por ciento.

Las entidades federativas con mayor aportación de personal calificado, fueron la Ciudad de México 11.4%, Jalisco 9.5% y Nuevo León con 9.1 por ciento.

### Personal ocupado calificado del transporte, en actividades de investigación y desarrollo tecnológico, 2018 (absolutos)

Gráfica 60



### Unidades económicas con personal calificado en actividades de investigación y desarrollo tecnológico, por modalidad del transporte, 2018

Cuadro 40

Denominación	Número de unidades económicas con personal calificado en las actividades de investigación y desarrollo tecnológico			
	Total	2016	2017	2018
<b>Total</b>	<b>484</b>	<b>279</b>	<b>348</b>	<b>449</b>
Autotransporte de carga	193	117	147	183
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	50	25	33	47
Servicios relacionados con el transporte	144	88	100	131
Servicios de almacenamiento	52	30	39	48

En la gráfica 61, se puede apreciar una tendencia al alza del personal calificado de las unidades económicas del transporte, realizando las actividades de investigación y desarrollo tecnológico en los años de 2016 al 2018.

### 8.3 Gastos o inversión en investigación y desarrollo

En la gráfica 62, se refleja la cantidad de unidades económicas del transporte, que reportaron realizar gastos o inversión en investigación y desarrollo o no, donde 90.6% de las mismas carecieron de erogaciones por este concepto, en comparación con las que sí tuvieron este tipo de gasto con 9.4% de las unidades económicas.

Del total de los gastos o inversión en investigación y desarrollo, que registraron las unidades económicas

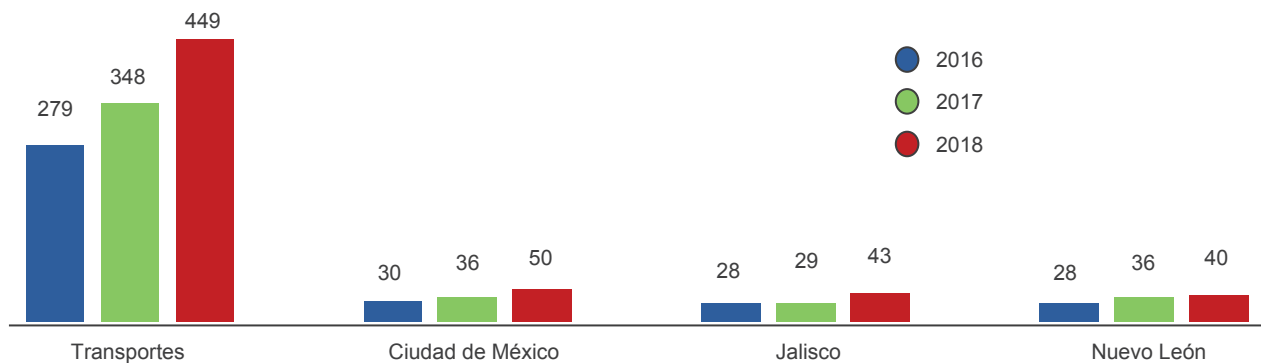
del transporte, durante el 2018, fue por los siguientes conceptos.

- Gasto investigación y desarrollo para la innovación 1 178 millones
- Gasto *software* de cómputo y bases de datos de uso informativo 1 282 millones
- Gasto patente, marcas, paquetes tecnológicos y otros productos de propiedad industrial 137 millones

Cabe señalar que, durante los años 2016, 2017 y 2018, el gasto con mayor aportación, fue el de *software* de cómputo y en bases de datos de uso informático con 51.4%, 59.6% y 49.4% para cada uno de los años, respectivamente; seguido de las patentes, marcas, paquetes tecnológicos y otros productos de propiedad industrial con 4.8%, 5.0% y 5.3% respectivamente.

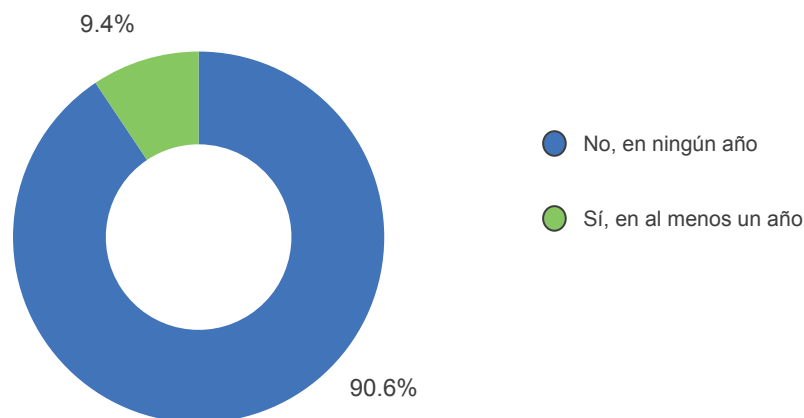
**Personal calificado del transporte, en actividades de investigación de las entidades más representativas, 2016 a 2018**  
(absolutos)

Gráfica 61



**Unidades económicas que realizaron o no gastos o inversión en investigación y desarrollo en los años 2016 a 2018**  
(porcentajes)

Gráfica 62

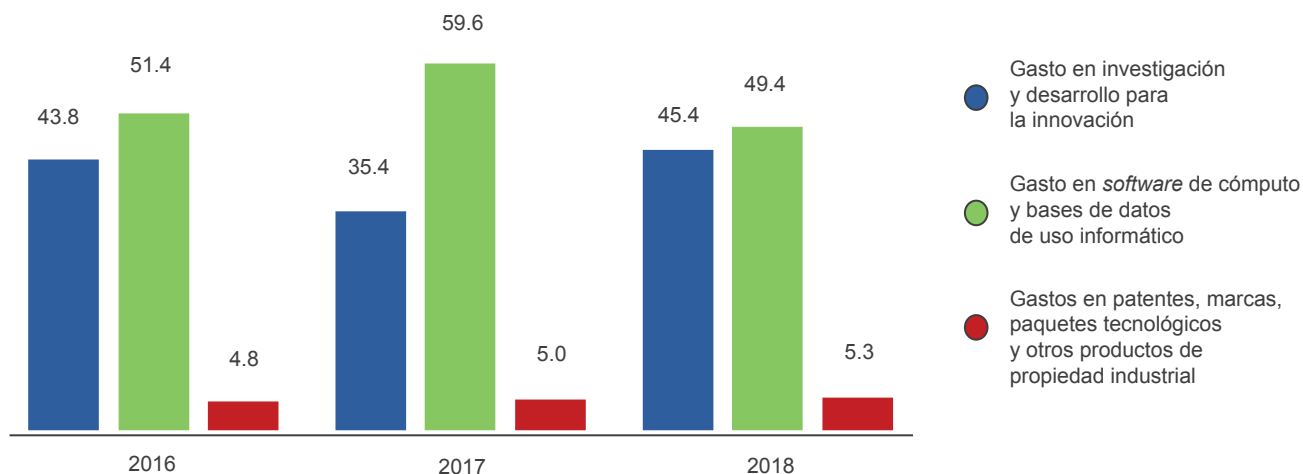


Es importante mencionar que las modalidades del transporte que no reportaron participación en gastos inversión o investigación y desarrollo para ninguno de los

años 2016, 2017 y 2018 fueron el transporte turístico, servicios postales y servicios de mensajería y paquetería (véase gráfica 63).

### Participación porcentual de las unidades económicas con gastos o inversión en investigación y desarrollo, 2016 a 2018

Gráfica 63



### Gastos o inversión en investigación y desarrollo en los años de referencia, 2018

Cuadro 41

Modalidades del transporte	Número de unidades que efectuaron gastos o inversión en investigación y desarrollo para al menos uno de los años				
	Total	No	Sí	No (porcentaje)	Sí (porcentaje)
<b>Total</b>	<b>17 133</b>	<b>15 526</b>	<b>1 607</b>	<b>90.6</b>	<b>9.4</b>
Transporte aéreo	115	97	18	84.3	15.7
Transporte por ferrocarril	9	5	4	55.6	44.4
Transporte por agua	342	332	10	97.1	2.9
Autotransporte de carga	7 378	6 605	773	89.5	10.5
Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	4 563	4 355	208	95.4	4.6
Transporte por ductos	35	32	3	91.4	8.6
Transporte turístico	938	906	32	96.6	3.4
Servicios relacionados con el transporte	2 179	1 811	368	83.1	16.9
Servicios postales	32	32	0	100.0	0.0
Servicios de mensajería y paquetería	600	538	62	89.7	10.3
Servicios de almacenamiento	942	813	129	86.3	13.7



# Glosario

## Glosario

---

### A

**Adquisición de insumos en mercado extranjero:** son los recursos que obtuvo la unidad económica a través de algún préstamo, crédito o financiamiento y los usó para adquirir insumos en el mercado extranjero, es decir, con residentes del exterior.

**Adquisición de insumos en mercado nacional:** son los recursos que obtuvo la unidad económica a través de algún préstamo, crédito o financiamiento y los usó para adquirir insumos en el mercado nacional, es decir, con residentes del país, independientemente del origen de los insumos necesarios para desarrollar la actividad económica.

**Aeronaves:** vehículo aéreo de motor diseñado para el transporte de personas o de carga, cuyo medio de propulsión es por hélice (pistón o turbina) o ala rotatoria.

**Agrupación (unión, coalición o similares):** se refiere a la forma de organización donde un grupo de personas físicas, con intereses comunes se reúnen con el propósito de prestar el servicio de transporte.

**Asesoría y gestión de trámites aduanales:** se refiere a la asesoría y gestión de trámites aduanales para la importación y exportación de materias primas y mercancías.

**Asesoría y gestión logística:** se refiere a la planeación, gestión y control de la cadena de suministro y de los diferentes elementos que la conforman para la distribución de mercancías.

**Autobús para pasajeros:** vehículo para transporte de personas, con capacidad de más de 42 plazas o asientos.

**Autobús, microbús y minibús para pasajeros:** vehículos para el transporte de personas, con capacidad de 9 y hasta 42 plazas o asientos.

**Automóvil:** vehículo para transporte de personas, con capacidad de hasta cinco plazas o asientos.

### B

**Botón de antisequestro o pánico:** dispositivo con el que cuenta la unidad que es activado por el operador

de la unidad en el momento en que este se sienta en una situación vulnerable o de riesgo, automáticamente se manda una alerta a la base de la empresa para que el personal que esté monitoreando la unidad tome las medidas de seguridad y operativo correspondientes.

### C

**Cajas de ahorro popular:** es una persona moral constituida de conformidad con la ley de ahorro y crédito popular, que tiene por objeto captar recursos provenientes de sus socios o clientes, quedando obligada a cubrir el principal y, en su caso, los accesorios generados y a colocar dichos recursos entre sus socios o clientes facilitando su acceso al crédito, para propiciar la superación económica y social de sus miembros y de las comunidades en que operan.

**Cámara de vídeo:** dispositivo que permite monitorear cualquier situación que se pueda presentar dentro y fuera de la unidad, generalmente se encuentran en la cabina de las unidades o en puntos estratégicos para una mayor cobertura de visión. Las videograbaciones son almacenadas en un servidor que se controla desde la base de la empresa, quedando en resguardo para cualquier consulta o evidencia.

**Camión ligero o mediano:** vehículo para transporte de carga, provisto de medio propio de propulsión mecánica, con capacidad mayor a 1.5 toneladas hasta 3.5 toneladas.

**Camión pesado:** vehículo para transporte de carga, provisto de medio propio de propulsión mecánica, con capacidad mayor a 3.5 toneladas.

**Camionetas para pasajeros:** vehículo para transporte de personas, con capacidad de hasta 20 plazas o asientos. Incluye: las tipo van de pasajeros.

**Capacidad en número de pasajeros:** es el espacio total medio en número de pasajeros de pie y sentados, de todos los vehículos propios y rentados, que utilizó la empresa para prestar el servicio público de transporte de pasajeros y de carga.

**Capacidad en número de toneladas de carga:** es la disponibilidad de espacio medido en toneladas de todos los vehículos propios y rentados, que utilizó la empresa para prestar el servicio público de transporte de carga.

**Capacitación:** comprende el proceso de enseñanza, aprendizaje y entrenamiento, mediante la práctica y la demostración para desarrollar las habilidades, destrezas y conocimientos que todo el personal ocupado del establecimiento requiere para el desarrollo de sus actividades productivas de manera más eficiente.

**Cargos por servicios de distribución (transporte por ductos):** son las percepciones que captó esta empresa por concepto del traslado del gas natural, para usuarios finales, de acuerdo con las tarifas preestablecidas, dependiendo del volumen consumido. **Incluye:** los ingresos por tarifa volumétrica única que se carga a los usuarios finales y depende del volumen consumido.

**Cheques:** estos instrumentos son utilizados como medio de pago con los recursos de una cuenta de banco; pueden ser expedidos a favor de una persona, empresa o al portador, se pueden cobrar en efectivo en la institución bancaria que maneja la cuenta o depositarse en otro banco.

**Clima para la carga:** son aquellos sistemas de refrigeración (*thermoking*), instalados en la unidad vehicular (remolque) que se requiere para la transportación de productos perecederos.

**Compra de local o vehículo:** son los recursos que obtuvo la unidad económica a través de algún préstamo, crédito o financiamiento y los usó para comprar algún local o vehículo que son utilizados para llevar a cabo la actividad económica.

**Consumo de gas (transporte por ductos):** es el importe de los gastos realizados por el gas que comercializó con los usuarios.

**Creación o apertura del negocio:** son los recursos que obtuvo la unidad económica a través de algún préstamo, crédito o financiamiento y los usó para crear o abrir el local para llevar a cabo la actividad económica.

**Crédito bancario:** es un préstamo o financiamiento de cualquier tipo, otorgado por la banca múltiple o de desarrollo.

**Crédito o apoyo de familiares y amigos:** es el dinero proveniente de familiares o amigos que se utilizó para financiar la operación o inversión del establecimiento.

**Créditos de proveedores:** es la entrega de mercancías por parte de proveedores sin exigir el pago de manera inmediata. **Excluye:** las mercancías que se dejan a consignación.

**Créditos o préstamos:** es el otorgamiento de dinero o bienes que hace un banco, proveedores, gobierno u otros a la unidad económica, con la promesa de ser

devueltos en un plazo señalado y, generalmente, con el pago de una cantidad de dinero (intereses).

**Cuenta bancaria:** es un contrato mediante el cual una persona deposita dinero en un banco que puede ir retirando en cualquier momento o en los plazos establecidos, según corresponda, en efectivo o por medio de cheques, que ofrece, además, el servicio de caja, ya que las sumas depositadas permanecen disponibles en cualquier momento.

## D

**Depósito bancario:** los usuarios lo utilizan como medio de pago y además para mantener su dinero en sus cuentas bancarias.

**Depósitos y préstamos de bancos y otros organismos (Seguros y Fianzas):** es el valor de los depósitos captados por la Banca Central y efectuados por el Gobierno Federal, las instituciones financieras y otras dependencias públicas para realizar sus actividades como Tesorería de la Federación, regulación monetaria, control del tipo de cambio, medios de pago y tasa de interés, y también actuar como fiduciario en la administración de fondos públicos.

**Depósitos y préstamos de bancos y otros organismos (Instituciones bancarias y crediticias):** son los recursos que se captan y que provienen de bancos y otros organismos.

**Días trabajados con actividad de transporte:** es el número de días en que la empresa mantuvo en operación los vehículos para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, carga o mensajería, independientemente de la duración de sus viajes o de su ámbito de operación.

**Días trabajados en el transporte por ductos:** es el número total de días que la empresa permaneció abierta realizando actividades durante 2018. Se obtiene de restar a los días naturales, los días que permaneció cerrada por descanso, festivos, huelgas, vacaciones, etcétera.

**Distancia recorrida en kilómetros:** se refiere al total de la distancia recorrida medida en kilómetros, por todos los vehículos, propios y rentados.

## E

**Educación básica:** comprende a la educación preescolar, primaria y secundaria (lo que se conoce como educación obligatoria), además de la formación para el trabajo.

**Educación media superior bachillerato general y bivalente:** educación media superior posterior a la educación secundaria, este nivel puede ser terminal (preparando a estudiantes para incorporarse directamente al ámbito laboral) o preparatorio (preparando estudiantes para la educación superior).

**Educación superior licenciatura o ingeniería:** es el nivel de la educación que conduce a la obtención de un título universitario de licenciatura o equivalente, como son las ingenierías y la medicina.

**Efectivo:** es el medio de pago (billetes y monedas) más utilizado entre clientes y los establecimientos pequeños para realizar los pagos por los bienes y servicios adquiridos.

**Embarcaciones:** vehículo náutico con o sin medio de propulsión propio, diseñado para el transporte de personas o carga.

**Emisión de títulos de deuda:** son los títulos que se emiten por parte de las unidades económicas para adquirir deuda. Los títulos representan un compromiso por parte del emisor, en el que se obliga a restituir el capital más intereses pactados y establecidos previamente, en una fecha de vencimiento dada. Los títulos de deuda son colocados en el mercado de los instrumentos de deuda para ser ofertados.

**Empleados administrativos, contables y de dirección:** comprende a todas las personas que trabajaron durante el periodo de referencia dependiendo contractualmente de la empresa, sujetas a su dirección y control, a cambio de una remuneración fija y periódica por desempeñar labores generales de oficina, así como de contabilidad, ejecutivas, de planeación, organización, dirección y control para la propia empresa.

**Empresa (SA, S de RL, Etcétera):** en este tipo de organización los socios aportan los recursos para lograr un fin común, relacionado con la explotación y prestación del servicio de transporte, respondiendo a una razón social para cumplir sus obligaciones.

**Equipamiento especial:** se refiere a aquellos adelantos tecnológicos que facilitan e incluso optimizan la prestación del servicio de transporte.

**Equipamiento o ampliación del negocio:** son los recursos que obtuvo la unidad económica a través de algún préstamo, crédito o financiamiento y los usó para equipar o ampliar el local que es utilizado para llevar a cabo la actividad económica.

**Equipo de cómputo y periféricos:** es el valor actualizado o a costo de reposición del equipo de cómputo y sus periféricos, propiedad de la unidad económica, que no estaban integrados a la maquinaria y equipo

de producción, como son las computadoras, redes de comunicación, impresoras, digitalizadores, entre otros. **Excluye:** el *software*.

**Equipo para la generación de energía eléctrica:** es el valor actualizado o a costo de reposición de maquinaria y equipo mecánico, eléctrico, computarizado o la combinación de estos, propiedad de la unidad económica, vinculado directamente con la producción y generación de energía eléctrica, a partir de energías alternativas (eólica, hidráulica, solar, entre otras). **Incluye:** aerogeneradores, turbinas, paneles solares y fotovoltaicos o cualquier otro activo fijo adaptado o habilitado para la generación de energía eléctrica mediante fuentes alternas de energía.

**Especialidad:** nivel de estudios que se obtiene en universidades e institutos tecnológicos. Su duración depende del campo de formación. Estos siempre son posteriores a los estudios de licenciatura y están respaldados por un certificado independiente de la licenciatura.

## F

**Financiamiento:** conjunto de recursos monetarios para llevar a cabo una actividad económica, con la característica de que se trata de sumas tomadas para la operación o inversión de la unidad económica. **Incluye:** préstamos, créditos y emisión de títulos de deuda.

**Foráneo (transporte terrestre de pasajeros):** se refiere al servicio de transporte terrestre de pasajeros o de carga que se presta entre ciudades, en rutas determinadas, en el ámbito nacional, o incluso internacional.

**Forma de organización de la empresa:** se refiere a la forma legal o jurídica con la que durante el 2018 se encontraba registrada la empresa para asumir los derechos y obligaciones a los que está sujeta, como parte del funcionamiento y la operación de la actividad de transporte público de pasajeros o de carga.

**Fuentes de financiamiento:** son todas las fuentes de las que obtuvo dinero la unidad económica para la operación del negocio.

## G

**Gaseoducto:** tubería de grueso calibre y longitud para conducir a distancia gas combustible, procedente por lo general de emanaciones naturales.

**Gastos por alquiler de equipo de transporte (transportes):** Es el importe de los gastos efectuados por la empresa, por el arrendamiento (excepto el arrendamiento financiero), alquiler o fletamento de equipo de transporte de pasajeros o de carga, propiedad de terceros.

**Gastos por alquiler de otros bienes muebles (transportes):** son los gastos por renta de maquinaria, equipo y mobiliario propiedad de terceros. **Excluye:** el fletamento o alquiler de equipo de transporte.

**Gastos por consumo de combustibles y lubricantes para equipo de transporte:** es el importe por el consumo de combustibles y lubricantes para el funcionamiento de los vehículos empleados para el transporte de personal, insumos y productos, principalmente fuera de la unidad económica.

**Gastos por consumo de combustibles y lubricantes para equipo de transporte (transportes):** es el importe por el consumo de combustibles y lubricantes para el funcionamiento de los vehículos empleados para proporcionar el servicio de transporte de pasajeros, carga y mensajería, así como el transporte de personal e insumos fuera de la empresa.

**Gastos por indemnización o liquidación del personal:** se refiere a la compensación monetaria otorgada a los trabajadores por conceptos de despido, retiro o terminación de contrato con la empresa.

**Gastos por servicios de distribución (transporte por ductos):** es el importe que gastó esta empresa por el servicio de recepción, conducción y entrega de gas o productos derivados del petróleo por medio de una red de ductos en una determinada zona geográfica. **Incluye:** pagos por capacidad, por uso, la cuota fija por el servicio.

**Gastos por servicios de peaje y uso de infraestructura (transportes):** es el importe de los gastos realizados por esta empresa, por el derecho de uso de las vías de comunicación terrestres, instalaciones aeroportuarias, marítimas, servicios portuarios y terminales o centrales camioneras.

**Gastos por servicios de transporte por ductos (transporte por ductos):** es el importe que gastó esta empresa por el servicio de transporte por ductos, proporcionado por terceros para la unidad económica.

**Gastos por servicios logísticos:** son los gastos realizados por la unidad económica por la gestión y coordinación de operaciones logísticas de conexión para el transporte multimodal (terrestre, aéreo, marítimo y ferroviario), para el traslado y entrega de mercancías en tiempo y forma o *just in time*, en el mercado nacional o internacional.

**Grupo:** son las unidades económicas ligadas por vínculos jurídicos o financieros dedicadas principalmente al control sobre una o varias unidades económicas, el cual puede ejercerse en las políticas de producción, ventas, beneficios, entre otros. **Incluye:** grupo empre-

sarial, holding, empresa controladora, grupo financiero, entre otros grupos.

## H

**Horas trabajadas:** es el total de horas trabajadas por el personal ocupado, comprende las horas normales y extraordinarias dedicadas a las actividades. **Incluye:** tiempo de espera, preparación de labores, mantenimiento y limpieza. **Excluye:** el tiempo de suspensión de labores por huelgas, paros, vacaciones, licencias temporales por incapacidad y fenómenos naturales.

**Indicadores:** son valores estadísticos que reflejan el comportamiento de las principales variables económicas, financieras y monetarias, obtenidos a través del análisis comparativo entre un año y otro de un periodo determinado.

**Infraestructura para la prestación de servicios:** se refiere a los edificios, bodegas y vehículos utilizados para la prestación de servicios logísticos.

**Ingresos en el extranjero:** son todos aquellos ingresos que la empresa obtuvo directamente de residentes en el exterior.

**Ingresos por alquiler de equipo de transporte:** es el importe de los ingresos recibidos por la empresa, por concepto de arrendamiento de equipo de transporte. **Incluye:** el alquiler de remolques con diferentes características, como: tolvas, cajas refrigeradas, etcétera.

**Ingresos por alquiler de otros bienes muebles e inmuebles:** son los ingresos por concepto de arrendamiento o alquiler de otros bienes muebles e inmuebles propiedad de la empresa. **Excluye:** arrendamiento de maquinaria y equipo de construcción.

**Ingresos por servicios logísticos:** son los ingresos que obtuvo la empresa por la gestión de operaciones y sistemas que facilitan el transporte y entrega de todo tipo de mercancías en tiempo y forma o *just in time*, en el mercado nacional o internacional. Los sistemas de gestión logística integran esquemas coordinados de transporte multimodal (terrestres, aéreo, marítimo y ferroviario) el control, almacenamiento temporal, preparación de pedidos, coordinación de envíos, así como la gestión y tramitación aduanal. El servicio de logística en sus procesos puede cubrir toda la cadena de suministros, que inicia desde el abastecimiento de proveedores, coordinando con los planes de producción, el control de inventarios y el área de compras, así como proporcionar los medios para la distribución y colocación de productos en los puntos de venta de una empresa. **Excluye:** los ingresos obtenidos por el transporte de bienes y mercancías.

**Ingresos por suministros de bienes y servicios:** son los ingresos a valor de venta que obtuvo la unidad económica por la prestación de sus servicios profesionales o técnicos que construyen su actividad normal, comprende los ingresos obtenidos por el servicio de transporte de pasajeros, de carga, de mensajería y paquetería; el transporte de energía eléctrica, por servicios de distribución y comercialización de gas natural, el transporte por ductos, por servicios de exploración minera, así como los obtenidos por servicios de asesoría financiera y de publicidad.

**Ingresos por transportación por ductos (transporte por ductos):** se refiere a los ingresos que obtuvo esta empresa por los servicios prestados a un usuario específico de acuerdo con la cuota fija regulada por la Comisión Reguladora de Energía (CRE) por este concepto.

**Inversión para la prestación de servicios:** se refiere a las inversiones realizadas para la compra de infraestructura y *software* especializado para el control de inventarios o de flotillas (*sap*, *wms*, *tms*, *trancis*, etc.), equipamiento (*racks*, montacargas, *pallets*, *held hands*, equipo de seguridad, *hardware* especializado, etc.), almacenes, bodegas, cuartos fríos, cámaras de congelación y en la adquisición de vehículos o remolques y semirremolques especializados (*low boy*, plataformas, tolvas, cajas secas, cajas frías, autotanques, jaula a granel, jaula enlonada), entre otros.

**Inversión total a activos fijos:** porcentaje del incremento en activos, insumos y productos que experimentaron las unidades económicas durante el año de referencia, respecto de los activos fijos totales.

## M

**Meses trabajados durante el periodo de referencia:** es el número total de meses trabajados por el establecimiento.

**Microbús y minibús para pasajeros:** vehículo para transporte de personas, con capacidad de más de nueve y hasta 25 plazas o asientos.

**Mobiliario, equipo de oficina y otros activos fijos:** es el valor actualizado o a costo de reposición del mobiliario, equipo de oficina y otros bienes de capital propiedad de la unidad económica, cuya vida útil sea mayor a un año y que proporcionaron las condiciones necesarias para realizar actividades de producción, comercialización, prestación de servicios y tareas auxiliares.

**Motocicletas:** vehículo de 2 o 4 tiempos diseñado para el transporte de personas o carga.

## N

**Nivel de estudios:** es el grado de instrucción formal que ha alcanzado una persona y al final de cada nivel de formación adquiere una distinción (certificado o título) emitido por una institución educativa que cuenta con el registro de validez oficial de estudios.

**Número de viajes efectuados (todo tipo de transporte):** se refiere al número total de viajes efectuados (desde su origen hasta su destino final sin considerar el regreso, que se cuenta como segundo viaje), con o sin pasajeros o carga, que realizaron todos los vehículos, propios y rentados.

## O

**Obreros y técnicos en producción (transporte por ductos):** son las personas que realizan trabajos ligados con el transporte o la distribución de gas y/o de productos petrolíferos a través de ductos; supervisores; así como el personal vinculado con tareas auxiliares a los procesos de transporte o distribución por ductos, dedicado al despacho, almacenaje, mantenimiento del sistema de ductos, etcétera.

**Oleoducto:** tubería destinada a transportar crudos o derivados líquidos del petróleo por medio del bombeo e incluye los ramales y los oleoductos entre la costa y las plataformas petrolíferas marinas.

**Operador logístico:** empresa que por encargo del cliente diseña los procesos de una o varias cadenas de suministro, organiza, gestiona y controla dichas operaciones utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información propios o subcontratados.

**Otras prestaciones sociales:** son los pagos que la empresa realizó a instituciones privadas en beneficio de sus trabajadores o que otorgó directamente en especie al personal remunerado, en complemento o adición a los sueldos y salarios, tales como servicios médicos privados, despensas, primas de seguros, servicios educativos, ayudas para estudio y guarderías.

**Excluye:** las contribuciones patronales a regímenes de seguridad social, compra de equipo, uniformes y ropa de trabajo; costos de capacitación; primas vacacionales; erogaciones para actividades deportivas y recreativas; gastos por concepto de pasajes, viáticos y alimentación; además de todos aquellos gastos reembolsables al trabajador.

**Otro (tipo de vehículo):** cualquier otro tipo de vehículo, no señalado anteriormente, destinado a la prestación del servicio de transporte de pasajeros o de carga. **Excluye:** los montacargas.

**Otro medio de pago:** se trata de otras herramientas que cumplen la función de una forma de pago, no mencionadas anteriormente.

**Otros ingresos por suministro de bienes y servicios:** son los que obtuvo la empresa por conceptos no especificados anteriormente. **Incluye:** servicios por publicidad. **Excluye:** el financiamiento recibido, las cuotas y aportaciones, dividendos, donaciones, subsidios, ingresos por operaciones financieras y la venta de activos fijos.

## P

**Página web de la empresa:** corresponde al porcentaje que, con respecto al monto total de los ingresos por transacción en línea obtuvo la empresa por la venta de sus bienes y servicios en su página web, sin colaboración de intermediarios.

**Pago de deudas:** son los recursos que obtuvo la unidad económica a través de algún préstamo, crédito o financiamiento y los usó para cubrir deudas que tenía pendientes.

**Pago de salarios:** son los recursos que obtuvo la unidad económica a través de algún préstamo, crédito o financiamiento y los usó para el pago de salarios al personal ocupado dependiente de la razón social.

**Pagos por licencias y placas (transportes):** son los pagos que efectuó la empresa, durante el año de referencia, por el impuesto de cambio de placas, permisos de circulación y derecho vehicular para las unidades y equipo de transporte utilizado para realizar su actividad, así como los pagos por la renovación de licencias o permisos para conducir, del personal de la empresa.

**Paquetes entregados:** se refiere al total de paquetes, mensajes, bienes o documentación que la empresa entregó a su destinatario, durante el año.

**Paquetes enviados:** se refiere al número de total de paquetes, mensajes, bienes o documentación que la empresa recibió para ser enviados y entregados a un destinatario, durante el año.

**Parque vehicular para la prestación del servicio:** se refiere al número total de unidades y equipo de transporte propios y rentados, con que contaba la empresa, durante 2018, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros o de carga, de acuerdo con el tipo de vehículo, antigüedad o modelo, capacidad en número de asientos o toneladas, así como el valor en miles de pesos del equipo propiedad de la empresa.

**Participación de salarios y sueldos en el total de remuneraciones:** porcentaje de los pagos que realizó

la unidad económica para retribuir el trabajo ordinario y extraordinario del personal dependiente de la razón social, antes de cualquier deducción retenida por los empleadores.

**Participación de sueldos al personal administrativo, contable y de dirección en el total de remuneraciones:** porcentaje de los pagos que realizó la unidad económica para retribuir el trabajo ordinario y extraordinario del personal administrativo, contable y de dirección, en el total de las remuneraciones.

**Participación del equipo de cómputo y periféricos en el total de activos fijos:** porcentaje del valor actualizado a costo de reposición del equipo de cómputo y sus periféricos, propiedad de la unidad económica, que no estaban integrados a la maquinaria y equipo de producción, como son las computadoras, redes de comunicación, impresoras, digitalizadores, entre otros, lo cual **Excluye:** el *software*, respecto de los activos fijos totales.

**Participación del equipo de transporte en el total de activos fijos:** porcentaje del valor actualizado a costo de reposición del equipo de transporte (vehículos automotores, aviones, barcos, etcétera) propiedad de la unidad económica, que utilizó para transportar personas o carga fuera de la misma, respecto de los activos fijos totales.

**Pasajeros transportados:** es el número total de personas que fueron transportadas por todos los vehículos, propios y rentados en la empresa, durante 2018.

**Permisionario:** persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para prestar servicio de autotransporte federal para operar o explorar servicios auxiliares.

**Permiso o concesión estatal (transporte terrestre de carga):** se refiere al número total de vehículos con los que contaba la empresa durante 2018 y que cuentan con autorización otorgada por las autoridades estatales para prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros o de carga dentro de las carreteras estatales de su jurisdicción.

**Permiso o concesión federal (transporte terrestre de carga):** se refiere al número total de vehículos con los que contaba la empresa durante 2018 y que cuentan con autorización otorgada por las autoridades federales a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros o de carga en el ámbito nacional.

**Persona física:** es la que tiene la capacidad jurídica y que le pueden ser imputables derechos y obligaciones, y se adquiere con el nacimiento y se pierde con

la muerte. que todos los seres humanos son personas jurídicas, denominadas personas naturales o comúnmente personas físicas, las cuales tienen derechos y obligaciones.

**Persona moral:** son ciertas entidades a las cuales el derecho considera como una sola entidad para que actúe como tal en la vida jurídica. las personas morales se regirán por las leyes correspondientes, por su estructura constitutiva y por sus estatutos.

**Personal de conducción y apoyo:** son las personas que trabajaron en esta empresa desempeñando labores directamente relacionadas con la conducción de los vehículos de transporte y en apoyo para la atención al público o manejo de la carga, durante la realización de los viajes. **Incluye:** al personal de atención al público en taquilla, venta de boletos y documentación, despacho de paquetes, documentos y envíos; choferes y operadores dependientes de la razón social que trabajaron a través de comisiones por venta, viaje realizado o boleto vendido, cobradores y macheteros a bordo.

**Personal de mantenimiento y auxiliar:** son las personas que trabajaron en esta empresa recibiendo regularmente un pago por ello, desempeñando actividades relacionadas con la conservación y el buen funcionamiento de las unidades de transporte, así como las personas ocupadas en trabajos predominantemente manuales, como mecánicos, hojalateros, equipajeros, personal de limpieza, etcétera.

**Personal dependiente de la razón social:** comprende al personal contratado directamente por esta razón social, de planta y eventual y no remunerado, sea o no sindicalizado, que trabajó durante 2018 para el establecimiento, sujeto a su dirección y control, cubriendo como mínimo una tercera parte de la jornada laboral del mismo. **Incluye:** al personal que trabajó fuera del establecimiento bajo su control laboral y legal; trabajadores a destajo; trabajadores en huelga, trabajadores con licencia por enfermedad, vacaciones o permiso temporal. **Excluye:** pensionados y jubilados, personal con licencia ilimitada y personal que trabajó exclusivamente por honorarios o comisiones sin recibir un sueldo o salario fijo, así como el personal de la empresa contratada para proporcionar un servicio, como limpieza, jardinería o vigilancia, entre otros.

**Personal ocupado remunerado:** comprende a todas las personas que trabajaron durante el periodo de referencia dependiendo contractualmente de la unidad económica, sujetas a su dirección y control, a cambio de una remuneración fija y periódica.

**Personal ocupado total:** comprende a todas las personas que trabajaron durante el periodo de referencia dependiendo contractualmente o no de la unidad económica, sujetas a su dirección y control.

**Personal por honorarios o comisiones sin sueldo o salario fijo:** son los trabajadores que laboraron por cuenta propia para el establecimiento y que cobraron exclusivamente con base en honorarios o comisiones.

**Excluye:** a las personas que recibieron como pago exclusivamente propinas abogados, médicos, contadores y demás profesionistas que cobraron honorarios o igualas por la prestación de sus servicios profesionales, sin laborar de manera regular o exclusiva para el establecimiento.

**Pick up:** vehículo utilizado para transporte de carga, con capacidad de hasta 1.5 toneladas. **Incluye:** tipo van de carga.

**Porcentaje de ingresos por internet:** del total de los ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios de la empresa durante el año, que porcentaje corresponde a las transacciones efectuadas a través de medios informáticos tales como internet, correo electrónico, páginas web y otras aplicaciones en línea. los bienes y servicios son vendidos a través de estas redes, pero el pago y entrega de estos, pueden o no realizarse en línea. **Incluye:** ingresos por domiciliación de servicios. **Excluye:** las ventas realizadas por teléfono fijo o fax.

**Posgrado:** nivel académico que incluye a las especialidades (posteriores a la licenciatura), maestrías, doctorados y posdoctorados.

**Prestaciones sociales:** son todas las aportaciones patronales a instituciones de seguridad social, en beneficio de los trabajadores remunerados dependientes de la razón social; así como los pagos que hizo a instituciones privadas o que otorgó directamente en especie a los trabajadores, en complemento o adición a los sueldos y salarios, tales como servicio médico privado, despensas, primas de seguros del personal, servicios educativos, ayudas para estudio y guarderías.

**Prestador de servicios logísticos:** empresa que proporciona servicios de transporte, almacenaje, asesoría y gestión de trámites aduanales, actuando como intermediario entre esta y sus clientes.

**Prestamistas privados:** son personas físicas que se dedican a proporcionar préstamos en efectivo a las unidades económicas que no tienen acceso a créditos bancarios. los prestamistas privados generalmente prestan a tasas de interés más altas que las instituciones inspeccionadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

**Préstamos o financiamiento:** conjunto de recursos monetarios para llevar a cabo una actividad económica, con la característica de que se trata de sumas tomadas a préstamo para la operación o inversión de la unidad económica. **Incluye:** las aportaciones de los propietarios o socios. **Excluye:** los anticipos que reci-



bió la unidad económica para producir bienes o servicios y los ingresos obtenidos por las ventas.

**Producto Interno Bruto:** es el valor monetario de los bienes y servicios finales producidos por una economía en un periodo determinado. El PIB es un indicador representativo que ayuda a medir el crecimiento o decrecimiento de la producción de bienes y servicios de las empresas de cada país, únicamente dentro de su territorio.

**Profesional técnico:** educación media superior que prepara estudiantes para la incorporación directa a ocupaciones específicas (carrera técnica), sin entrenamiento posterior. **Incluye:** los programas de grado asociado, los cuales ofrecen capacitación estructurada por medio de las habilidades prácticas y el conocimiento necesario para una ocupación específica.

**Programas gubernamentales:** son los créditos, préstamos o financiamientos otorgados por instituciones gubernamentales en cualquiera de sus niveles: federal, estatal o municipal. ejemplos: créditos otorgados por fondos de oportunidades programas de fomento económico.

**Promedio diario de horas trabajadas:** es el número de horas que en promedio el establecimiento permaneció abierto. **Incluye:** el tiempo para la preparación de las actividades.

**Propietarios que trabajaron sin sueldo o salario fijo (no remunerado):** comprende a los propietarios o socios que trabajaron en el establecimiento. **Excluye:** a los socios inactivos o a aquellos cuya actividad esté fuera del establecimiento.

**Propietarios, familiares y otros trabajadores no remunerados:** son las personas que trabajaron bajo la dirección y control del establecimiento, cubriendo como mínimo una tercera parte de la jornada laboral del mismo, sin recibir un sueldo o salario fijo de forma periódica. **Incluye:** a los propietarios, familiares de estos, socios activos, personal que labora para el establecimiento percibiendo exclusivamente propinas, prestadores de servicio social, becarios por el sistema nacional de empleo o en programas de capacitación y entrenamiento, trabajadores meritorios y los trabajadores voluntarios. **Excluye:** a las personas que prestaron sus servicios profesionales o técnicos y cobraron honorarios por esto; pensionados, jubilados y al personal suministrado por otra razón social.

## R

**Remolque y semirremolque:** vehículo de carga no dotado de medios de propulsión, diseñado para ser arrastrado por un tractocamión.

**Remolque y semirremolque:** vehículo de carga no dotado de medios de propulsión, diseñado para ser arrastrado por un tractocamión.

**Remuneraciones:** pagos y aportaciones normales y extraordinarias, en dinero y especie, antes de cualquier deducción, para retribuir el trabajo del personal dependiente de la razón social, en forma de salarios y sueldos, prestaciones sociales y utilidades repartidas al personal, ya sea que este pago se calcule sobre la base de una jornada de trabajo o por la cantidad de trabajo desarrollado (destajo); o mediante un salario base que se complementa con comisiones por ventas u otras actividades. **Incluye:** las contribuciones patronales a regímenes de seguridad social; el pago realizado al personal con licencia y permiso temporal. **Excluye:** los pagos por liquidaciones o indemnizaciones, pagos a terceros por el suministro de personal ocupado; pagos exclusivamente de comisiones para aquel personal que no recibió un sueldo fijo; pagos de honorarios por servicios profesionales contratados de manera infrecuente.

## S

**Sectores a los que prestó servicios:** se refiere a los sectores económicos del país a los que la empresa prestó servicios logísticos.

**Servicio de mensajería y paquetería:** es el importe de los ingresos que obtuvo la empresa por la prestación del servicio de mensajería y paquetería, generalmente esta realiza la recolección, transporte y entrega de los documentos y paquetes, fácilmente manejables, en los plazos mínimos posibles.

**Servicio de transporte aéreo nacional:** el que se presta en dos o más puntos dentro del territorio nacional.

**Servicio de transporte aéreo regular:** el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios.

**Servicio de transporte de carga:** es el importe de los ingresos obtenidos por la prestación del servicio de transporte de mercancías u objetos de cualquier naturaleza.

**Servicio de transporte de pasajeros:** es el importe de los servicios que obtuvo la empresa por la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

**Servicio público de transporte aéreo:** el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

**Servicios de almacenaje:** se refiere a la prestación de servicios de almacenaje de materias primas o mercan-

cías en instalaciones propias o subcontratadas (servicios en seco, fríos y congelación).

**Servicios de coordinación o transporte de mercancías vía aérea:** se refiere a los servicios para la transportación de mercancías por transporte aéreo o bien, a la coordinación y supervisión del mismo servicio.

**Servicios de coordinación o transporte de mercancías vía ferroviaria:** se refiere a los servicios para la transportación de mercancías por transporte ferroviario o bien, a la coordinación y supervisión del mismo servicio.

**Servicios de coordinación o transporte de mercancías vía marítima:** se refiere a los servicios para la transportación de mercancías por transporte marítimo o bien, a la coordinación y supervisión del mismo servicio.

**Servicios de coordinación o transporte de mercancías vía terrestres:** se refiere a los servicios para la transportación de mercancías vía terrestre o bien, a la coordinación y supervisión del mismo servicio.

**Servicios de distribución de mercancías al consumidor final:** se refiere al reparto de mercancías en el tramo conocido como “última milla”.

**Servicios de valor agregado:** se refiere a la prestación de servicios dentro del almacén que son considerados de valor agregado como: empaclado, etiquetado, *cross docking* (proceso rápido de flujo de mercancía para su recepción y distribución), *picking* (preparación de pedidos), *kitting* (integrar en una sola unidad o *kit*, componentes, partes, piezas o herramientas necesarios para transformar o armar un producto en el lugar y momento requeridos), *pdq's* (armado de *pallet* exhibidor), entre otros.

**Sin instrucción:** personal que nunca ha asistido a algún centro de enseñanza formal, ni ha aprobado ningún grado.

**Sistema de comunicación bidireccional:** sistema de comunicación con el que cuentan las unidades para estar intercomunicadas entre sí, por medio de radiofrecuencias, normalmente son utilizadas para mantener contacto, tanto el operador (informante) como el receptor de información (informado). Regularmente son empleados por radios de frecuencia ampliada (cb's).

**Sistema de comunicación y localización:** Son aquellos que solo permiten la ubicación y seguimiento de las unidades vehiculares y la carga, por medio de señales satelitales y terrestres; ejemplos: interceptor: equipo móvil de localización vehicular, vía celular; insider: equipo móvil de localización vehicular, vía celular; radios tk; entre otros.

**Sistema de manejo de la carga:** se refiere a aquellos implementos instalados en la unidad, que facilitan y optimizan el embarque y desembarque de la carga, tales como: elevadores, rampas, sistema de sujeción, entre otros.

**Sistema de navegación:** son aquellos equipamientos y/o programas informáticos, que adicionalmente a la ubicación y seguimiento de las unidades vehiculares y la carga, permiten definir la ruta o algunas rutas alternativas para alcanzar un destino en tiempo y forma. ejemplos: *transit*, *geostar*, *starfix*, *omnitrac*s, a600, entre otros.

**Sistema de seguimiento y rastreo:** sistemas empleados por medio del gps (*global position system*) para el monitoreo de unidades de manera satelital, indica la ubicación y el recorrido de las unidades en tiempo real; así mismo proporcionan información de tiempos, si la unidad está encendida o apagada y el manejo de geocercas para identificar automáticamente a qué hora exactamente ingresa o se retira de un sitio en específico.

**Sistema de telemetría:** sistemas especializados por medio de códigos que cumplen una orden que tendrán alguna reacción en el dispositivo. dentro de la gama de transportes se utiliza en la moderación de velocidad de las unidades (gobernar unidades) y bloqueo de unidades en funcionamiento (apagado de unidad), esto se puede controlar desde la base por medio del uso de una computadora e internet.

**Sistemas de seguridad en equipo de arrastre:** sistemas empleados en los distintos vehículos y remolques que conforman la flota de la empresa, para resguardar la seguridad de la tripulación y/o carga, según sea el caso, estos pueden ser electrónicos o físicos, como, candados, bloqueadores de acceso, precintos foliados, cerrojos o bien, dispositivos de alertas para detección de puertas abiertas, peso desigual o daños de la unidad, entre otros.

**Subsidios:** son los ingresos sin contraprestación que la empresa recibió sin los diferentes niveles de gobierno, en dinero o en especie, destinados a sufragar los gastos corrientes de operación o de inversión.

**Sueldos pagados a empleados de ventas y servicios:** son los pagos que realizó la empresa para retribuir el trabajo ordinario y extraordinario del personal dependiente de la razón social, antes de cualquier deducción retenida por los empleadores (impuesto sobre la renta o sobre el producto del trabajo), las aportaciones de los trabajadores a los regímenes de seguridad social (IMSS, ISSSTE, INFONAVIT) y las cuotas sindicales. **Incluye:** aguinaldos; comisiones sobre ventas que complementan el sueldo base; pri-

mas vacacionales; bonificaciones; incentivos y bonos de productividad. **Excluye:** los gastos en pasajes y viáticos, alimentación y en general, los gastos reembolsables al trabajador; los pagos al personal que no depende de la empresa y que cobra exclusivamente a base de honorarios o comisiones y los pagos que la empresa realiza a otra razón social por concepto de suministro de personal.

**Sueldos y salarios:** son los pagos que realizó la empresa para retribuir el trabajo ordinario y extraordinario del personal dependiente de la razón social, antes de cualquier deducción retenida por los empleadores como son el impuesto sobre la renta o sobre el producto del trabajo, las aportaciones de los trabajadores a los regímenes de seguridad social (IMSS, ISSSTE, INFONAVIT) y las cuotas sindicales. Se incluyen aguinaldos, comisiones sobre ventas que complementan el sueldo base, primas vacacionales, bonificaciones, incentivos y bonos de productividad, así como los pagos al personal asimilable.

## T

**Tarjeta bancaria:** se trata de productos financieros emitidos por instituciones bancarias o financieras. La tarjeta de crédito es otorgada al abrir una cuenta de apertura de crédito, al usuario se le otorga una línea de crédito previamente establecida. la tarjeta sirve como medio de pago en algunos establecimientos para la compra de bienes y servicios y para extraer dinero en efectivo a cuenta de la línea de crédito. con la característica de que el monto gastado es un préstamo que deberá ser liquidado a la institución bancaria en fechas establecidas. la tarjeta de débito es un instrumento asociado a una cuenta de nómina, ahorro o inversión; permite al titular utilizar solo los fondos que mantiene en la cuenta. se utiliza como medio de pago de compras de bienes y servicios o para disponer de dinero en efectivo.

**Tipo de organización:** son las unidades económicas ligadas por vínculos jurídicos o financieros dedicadas principalmente al control sobre una o varias unidades económicas, el cual puede ejercerse en las políticas de producción, ventas, beneficios, entre otros. **Incluye:** grupo empresarial, holding, empresa controladora, grupo financiero, entre otros grupos.

**Tipo de permisionario:** se refiere al tipo de permiso expedido de acuerdo a la normatividad y jurisdicción.

**Tipo de servicio de transporte que realiza con base en sus ingresos:** se refiere a la modalidad del servicio de transporte que prestó la empresa durante 2018, que puede ser: servicio de transporte público de pasajeros, servicio de transporte público de carga o el servicio de paquetería y mensajería.

**Tipo de servicio:** es la modalidad de servicio de transporte que prestó la empresa, según su ámbito geográfico de operación.

**Toneladas transportadas:** es el número total de toneladas de carga que fueron transportadas por todos los vehículos propios y rentados en la empresa, durante 2018.

**Total de ingresos:** es el monto total que la unidad económica obtuvo por la venta de bienes, servicios, intereses, otros ingresos financieros y las donaciones recibidas sin contrapartida.

**Tractocamión doble articulado:** vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, acoplados por mecanismos de articulación.

**Tractocamión:** vehículo provisto de medio propio de propulsión mecánica, destinado a soportar y a jalar semirremolques o remolques.

**Transferencia electrónica de fondos:** es un sistema que permite al cliente de un banco hacer pagos o enviar fondos desde su cuenta a una cuenta en otro banco. Con ella se pueden efectuar operaciones para pagos entre clientes, establecimientos, empresas y proveedores, pagar tarjetas de crédito, entre otros.

**Transporte de altura:** es la cantidad de carga que se mueve por los puertos nacionales con origen o destino en puertos del extranjero.

**Transporte de cabotaje:** también conocido como tráfico costero, es el volumen de carga que se mueve entre los puertos nacionales.

**Transporte privado:** es el que efectúan las personas físicas o morales respecto a bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro.

**Transportes, mensajería o paquetería:** comprende actividades dedicadas a la prestación del servicio público de transporte de personas, mercancías u objetos de cualquier naturaleza. **Incluye:** correos. **Excluye:** los servicios de almacenamiento, centrales camioneras, grúas, básculas para el transporte o agencias aduanales.

**Transportista aéreo:** titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos de la ley de aviación civil.

**Transportista independiente:** se refiere a la persona que desarrolla la actividad del transporte público de

personas o de carga y responde de manera personal y directa por los derechos y obligaciones a que den lugar sus actos jurídicos o mercantiles, no comparte razón social con otra empresa, ni presta el servicio de transporte a través de una organización.

## U

**Unidad motriz:** vehículo automotor que cuenta con dispositivos necesarios para moverse por sí mismo.

**Unidades y equipo de transporte de apoyo (transportes):** es el valor actualizado o a costo de reposición de las unidades y equipo de transporte propiedad de la empresa, que no son utilizados para prestar directamente el servicio de transporte, sino como un complemento de la actividad económica que realiza la empresa. **Excluye:** el equipo necesario para transportar personas o levantar carga dentro de la empresa, como son: montacargas, diablitos, bandas transportadoras, etcétera.

**Unidades y equipo de transporte para la prestación del servicio (transportes):** es el valor actualizado del equipo de transporte propiedad de la empresa, que fue utilizado directamente para prestar el servicio público de transporte. **Excluye:** el equipo necesario para transportar personas o levantar carga dentro de la empresa, como son: montacargas, diablitos, bandas transportadoras, etcétera.

**Urbano (incluye zona conurbada) (transporte terrestre de pasajeros):** se refiere al servicio de transporte terrestre de pasajeros o de carga que se presta dentro de las ciudades y sus zonas conurbadas.

**Usos de los créditos, préstamos o financiamiento:** son todos los usos a los que la unidad económica destinó el dinero obtenido en préstamo o financiamiento para su funcionamiento o crecimiento.

**Utilidades repartidas a los trabajadores:** son los pagos en efectivo que la empresa distribuyó entre el personal, antes de cualquier deducción, por concepto de utilidades, conforme a la legislación laboral o las cláusulas de los contratos colectivos de trabajo o convenios entre patrones y trabajadores, cualquiera que sea el ejercicio al que correspondan.

## V

**Vagoneta tipo van:** vehículo con motor delantero, de dos ejes y cuatro llantas, de cuatro o cinco puertas (dos

puertas abatibles y una o dos puertas corredizas, además de otra posterior para el compartimento de la carga), con tracción en el eje trasero o delantero y capacidad mínima de 12 y máxima de 15 personas.

**Vagoneta:** vehículo automotor de cuatro llantas, de cuatro o cinco puertas, con tracción en el eje trasero o delantero y capacidad mínima de 9 y máxima de 15 personas.

**Valor agregado censal bruto:** se define como el valor de la producción que se añade durante el proceso de trabajo, por la actividad creadora y de transformación del personal ocupado, el capital y la organización (factores de la producción), ejercida sobre los materiales que se consumen en la realización de la actividad económica. Aritméricamente, el valor resulta de restar a la producción bruta total el consumo intermedio; se le llama bruto porque no se le ha deducido el consumo de capital fijo.

**Valor de los vehículos propios:** es el valor actualizado de todos los vehículos propiedad de la empresa, que utilizó para prestar el servicio público de transporte de pasajeros y de carga, durante 2018.

**Variación de existencias de refacciones, partes y accesorios (transportes, transporte por ductos y extracción de petróleo):** es la diferencia entre el valor en libros, al final del periodo de estudio, de refacciones, partes y accesorios para reparaciones, propiedad de la unidad económica, respecto del valor de estos materiales que tenía al inicio del periodo. **Excluye:** los activos fijos.

**Ventas de activos fijos:** es el monto de las ventas realizadas durante el periodo de referencia, de los activos fijos que fueron propiedad de la unidad económica. **Incluye:** el valor de los activos fijos que fueron dados de baja y que se conservan en la unidad económica, pero que por su nivel de obsolescencia o deterioro no son utilizados, así como el valor de los activos fijos perdidos por robo y que no fueron recuperados por el seguro.

**Ventas de gas (transporte por ductos):** son los ingresos que obtuvo la empresa de gas a los usuarios. **Excluye:** los ingresos por servicio de transporte o de distribución del producto a través de un sistema de ductos.