

# ¿Cómo vamos con los servicios de mensajería y paquetería?

Conectando al país con las cadenas de valor globales para fortalecer la competitividad de Norteamérica y crear empleos de calidad.



## México ¿cómo vamos?

**Sofía Ramírez Aguilar**, Directora General

**Adriana García Hernández**, Economista en Jefe y Coordinadora de Análisis Económico

**Axel Eduardo González Gómez**, Coordinador de Datos

**Daniela Hernández Sánchez**, Coordinadora de Comunicación

**Karen Paola Torres Pérez**, Coordinadora de Incidencia y Desarrollo Institucional

**Brenda Flores Cabrera**, Analista

**Sandra Martínez Peña**, Analista

**Alexa Castro Arroyo**, Analista

**Juvenal Campos Ferreira**, Analista de Datos

**Samantha Contreras Guerrero**, Analista de Datos

**Karen Arellano Ascencio**, Asesora legal

**Andrea Danae Ramírez Rivera**, Gestora de contenido

**Alan Hernández Suárez**, Webmaster

El estudio **¿Cómo vamos con los servicios de mensajería y paquetería? Conectando al país con las cadenas de valor mundial para fortalecer la competitividad de Norteamérica y crear empleos de calidad** fue realizado por *México, ¿cómo vamos?*, como parte del proyecto Censos Económicos 2024 y fue posible gracias al financiamiento de la *Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier (ANMEC)*.

Autora: **Adriana García**

Procesamiento de datos: **Samantha Contreras** y **Juvenal Campos**



@MexicoComoVamos

Diciembre 2025

El Observatorio Económico México Cómo Vamos, A.C.

Varsovia 36 interior 437, Colonia Juárez

Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06600, CDMX

contacto@mexicocomovamos.mx

(55) 7590 1756

Ilustración: Emilia Schettino

Diseño: Isaac Ávila y Ramón Arceo

# Índice

---

<b>Importancia de los servicios de mensajería y paquetería para el desarrollo de México y la competitividad en Norteamérica</b>	<b>4</b>
<b>Capítulo I. ¿Qué son los servicios de mensajería y paquetería en México?</b>	<b>7</b>
Los servicios de mensajería y paquetería en México y su papel en la integración a las cadenas de valor globales	7
¿Dónde participan los servicios de mensajería y paquetería y cómo contribuyen al desarrollo del país?	8
Transformación de los servicios de mensajería y paquetería en México, a través de los censos económicos de 2004 - 2024	10
Características de las unidades económicas	10
Personal ocupado y distribución geográfica	11
Diferencias entre servicios locales y foráneos de mensajería y paquetería	12
Inversión	14
Inversión Extranjera Directa (IED)	14
<b>Capítulo II. Los servicios de mensajería y paquetería y su contribución a las cadenas de suministro resilientes y confiables para el Plan México</b>	<b>15</b>
La mensajería y paquetería conectan mercados, impulsan empleos	15
Los servicios de mensajería y paquetería y las metas del Plan México	16
Obstáculos estructurales al crecimiento de la mensajería y paquetería	17
Infraestructura para la facilitación del comercio	17
Asimetría regulatoria	18
Nuevos retos regulatorios de las empresas de mensajería y paquetería para contribuir con la competitividad y el crecimiento nacional y regional	19
<b>Capítulo III. Los servicios de mensajería y paquetería en la arquitectura competitiva de Norteamérica</b>	<b>21</b>
La integración de los servicios <i>courier</i> en la región del T-MEC	21
Retos de la intersección de los servicios <i>courier</i> y comercio electrónico, regular sin comprometer la eficiencia logística	22
<b>Capítulo IV. Recomendaciones de política pública</b>	<b>24</b>
Política nacional de logística y mensajería con enfoque en infraestructura crítica	24
Inversión en infraestructura aduanera y capacidades institucionales	25
Ventanilla única digital e interoperabilidad regulatoria	26
Certidumbre regulatoria como condición de inversión	26
Trato regulatorio diferenciado. La mensajería exprés es distinta al <i>e-commerce</i>	26
Cumplimiento basado en riesgo y sanciones proporcionales	27
Armonización regulatoria para la competitividad de Norteamérica	27
<b>Bibliografía</b>	<b>29</b>
Anexo 1. Regulación de los servicios de mensajería y paquetería	32
Anexo 2. Registro Simplificado de Empresas de Mensajería y Paquetería	33
Anexo 3. Diagnóstico de marco logístico y regulatorio comercial	33
Anexo 4. Intensidad <i>courier</i>	34

# Importancia de los servicios de mensajería y paquetería para el desarrollo de México y la competitividad en Norteamérica

El presente documento utiliza información del INEGI, la legislación mexicana y el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) con el propósito de destacar el aporte a la economía mexicana y de Norteamérica del subsector de servicios de mensajería y paquetería. El estudio explora las principales variables económicas de este subsector a través de los Censos Económicos de 2004, 2009, 2014, 2019 y 2024, así como la Matriz Insumo-Producto del INEGI, con el objetivo de documentar la integración en las actividades económicas de México.

**Los servicios de mensajería y paquetería** son parte del sector 48-49 Transportes, correos y almacenamiento. De acuerdo con la Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN), estas actividades —clasificadas en el subsector 492— consisten en la recolección, traslado, rastreo, reparto, seguimiento y entrega en tiempos predeterminados de paquetes. Se caracterizan por entregas rápidas, rastreo individualizado y servicios de última milla. Esta distinción operativa y de mercado es fundamental para comprender su papel logístico e industrial y los diferencia del servicio postal —subsector 491—, que es un área estratégica reservada al Estado y comprende el envío y entrega de correspondencia. O bien, del subsector 484 (Autotransporte de carga), reservado a la inversión de mexicanos y/o sociedades mexicanas. Este consiste en servicio de transporte para carga de aquellos productos que por características como el tamaño, peso o peligrosidad requieren de equipo de autotransporte especializado, como lo son las mercancías por contenedor o carga fraccionada.

## Huella económica del subsector 492 - servicios de mensajería y paquetería

- Los servicios de mensajería y paquetería crecen a mayores tasas que la economía general. En 2024, el subsector 492 creció 2 % anual, en contraste con el crecimiento de la economía de 1.2 % anual. Destaca que, en 2020, durante la pandemia de COVID-19, la mensajería y paquetería creció 21.4 % anual, mientras que el PIB de México se contrajo (-) 8.2 % anual.
- Estos servicios participan en 89 % de las ramas industriales en México. Están presentes en la demanda intermedia de 233 de las 263 ramas industriales totales.
  - Destaca la importancia en el encadenamiento hacia atrás, reflejando el consumo nacional de estos servicios, y hacia adelante, en las cadenas de proveeduría de la economía mexicana, impulsando la generación de valor agregado.
- El valor agregado creció 16.9 % promedio anual entre los Censos Económicos de 2018 y 2024.
  - La rama 4921 del SCIAN —servicios de mensajería y paquetería foránea— aporta el 91.2 % del valor agregado del subsector y únicamente representa el 21.5 % de las unidades económicas; evidencia de la productividad de esta rama económica.
- De acuerdo con el Censo de 2024, hay 2,066 unidades económicas en el subsector 492 —servicios de mensajería y paquetería— desde 782 en el Censo de 2019. Además, emplean a 98,959 trabajadores desde 43,919 en el Censo de 2019, un crecimiento promedio anual de 25.1 %.
  - A lo largo de los censos económicos de 2004 a 2024, las microempresas (menos de 10 trabajadores) constituyen la mayoría de las unidades económicas, 78 % del total en el último censo, seguidas de pequeñas empresas (16.7 %), medianas (3.5 %) y únicamente el 1.8 % de las empresas son grandes (251 y más trabajadores).
  - El personal ocupado se concentra en empresas grandes y geográficamente en la Ciudad de México, Estado de México y Sinaloa.

- Las grandes empresas realizan la mayor parte de la inversión en el subsector 492, 46.3 % del total, seguidas de las empresas medianas, que aportan el 26.5 % de la inversión total.
  - Entre los Censos Económicos de 2004 y 2009 se produjo una transformación profunda en la estructura de inversión del sector *courier*, impulsada por la entrada y expansión de capital extranjero. La participación de estas empresas en la inversión total del subsector creció de 6.8 % a 81.7 % en este periodo, evidenciando la contribución de las empresas globales a la modernización e integración de la economía local con las cadenas logísticas globales.

### Los servicios de mensajería y paquetería habilitan la competitividad nacional y regional.

- Los servicios de mensajería y paquetería forman parte esencial de la infraestructura invisible de logística, es decir, el conjunto de sistemas administrativos, regulatorios y de información que permiten que las mercancías crucen las fronteras de manera eficiente y predecible (Banco Mundial, 2001). Su operación habilita a las industrias de insumos especializados en el momento preciso, impulsando la productividad y competitividad nacional y de Norteamérica.
- La integración de estos servicios en la implementación del **Plan México** es fundamental, ya que 8 de las 13 metas dependen de ellos. Por un lado, la rapidez en el traslado de insumos y documentos legales es crucial para la producción nacional. Por otro lado, la integración de Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES) a las cadenas globales de valor (**meta 11**) depende del acceso eficiente y precio accesible de estos servicios, a la vez que permiten la integración regional de los procesos productivos impulsando la inversión (**meta 2**). Esta última permite que el país crezca más de forma sostenida para alcanzar la **meta 1** (estar en el top 10 de economías).
  - La agilidad, calidad y tiempo de respuesta proporcionada por los servicios de mensajería y paquetería es esencial para cinco metas del Plan México. **Meta 4:** 50 % de la proveeduría y el consumo nacional serán hechos en México en sectores estratégicos; **meta 3:** 1.5 millones de empleos adicionales en manufactura especializada y en sectores estratégicos; **meta 5:** crecer 15 % de contenido nacional en cadenas globales de valor en los sectores automotriz, aeroespacial, electrónico, semiconductores, farmacéutico químico, entre otros; **meta 7:** vacunas hechas en México y **meta 8:** reducir de 2.5 a 1 año el tiempo total para concretar una inversión.
  - Además, contar con regímenes de importación simplificados favorece la integración de Pequeñas y Medianas empresas a las cadenas globales de valor, impulsando la economía local.
- El marco regulatorio trilateral de la integración de estos servicios se sustenta en el apartado 7.8 Envíos de Entrega Rápida del **Capítulo 7** del T-MEC. El cual estipula procedimientos aduaneros expeditos y específicos para estos envíos, sin distinción de valor o peso de las mercancías. Asimismo, prevé los umbrales de *minimis*, bajo los cuales se exceptúan derechos aduaneros y, en su caso, impuestos.
  - La existencia de procedimientos aduaneros expeditos y específicos para los envíos de entrega rápida, sin distinción de valor o peso de las mercancías, habilita cadenas de logística exprés que permiten entregas *just-in-time* a través de operadores *courier*, lo que facilita la integración de PYMES a las cadenas de valor internacionales sin necesidad de incurrir en mayores costos por intermediarios y gestión en procesos generales de aduanas.
  - El esquema *de minimis* —valor máximo para que una importación pueda ingresar a un país sin pagar aranceles ni estar sujeta a procedimientos aduaneros completos— habilita la integración vertical de las economías de Norteamérica al reducir los costos de transacción y tiempo de entrega. Esta es una condición necesaria del modelo *just-in-time*, optimización de inventarios y operación continua de las líneas de producción.
  - Un marco regulatorio sólido de envíos de entrega rápida, que permita a las aduanas aplicar controles proporcionales al riesgo, optimiza recursos y permita a la logística exprés mantener flujos continuos, previsibles y eficientes, promueve la inversión y la integración digital del comercio bajo el T-MEC, aumentando la competitividad regional.
- La competitividad de las industrias manufactureras de México, Estados Unidos y Canadá depende de la agilidad de estos servicios. Este sector es el de mayor peso en la economía mexicana, 21.7 % del PIB al 2T2025,

en EUA representan el 9.4 % del PIB en el 2T2025 y en Canadá el 7.9 % del PIB.

- Un ejemplo del modelo de coproducción en Norteamérica es la industria automotriz, donde las autopartes cruzan la frontera de los tres países hasta en ocho ocasiones (Congressional Research Service, 2021).
- El crecimiento de 36 % anual de envíos rápidos entre 2023 y 2024, de acuerdo con Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos (CBP), subraya la importancia logística para la competitividad industrial de Norteamérica para preservar un régimen que facilite el comercio ágil y la competitividad regional frente a otros mercados.

### Recomendaciones de política pública

- **Política nacional de logística y mensajería con enfoque en infraestructura crítica.** Impulsar corredores exprés en aduanas aéreas y portuarias, junto con nodos de distribución intermodal y sistemas digitales de trazabilidad. Esto permitiría reducir los costos logísticos y los tiempos de despacho.
- **Inversión en infraestructura logística.** La Agencia Nacional de Aduana de México (ANAM) debe invertir en infraestructura y capacitación de su personal en las oficinas aduaneras, así como difundir entre la comunidad aduanera las mejores prácticas de cumplimiento y procedimientos aduaneros para facilitar el comercio hacia y entre Norteamérica. Además de establecer una regulación clara y eficiente para todos los participantes del comercio exterior.
  - **Implementación de ventanilla única digital.** Consolidar la digitalización de procesos mediante interoperabilidad entre autoridades. Integrar los sistemas del SAT, ANAM y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) para seguimiento en tiempo real y trazabilidad *end-to-end*.
- **Proporcionar certidumbre a la inversión.** Fortalecer la certidumbre regulatoria mediante calendarios y consultas públicas. Los cambios frecuentes en las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) generan incertidumbre para las empresas de mensajería y paquetería. Se recomienda institucionalizar las consultas públicas con las empresas del subsector, con el fin de conocer el impacto en la operación de modificaciones

regulatorias unilaterales, en línea con las mejores prácticas de transparencia de la OCDE y del Acuerdo de Facilitación de Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

- **Regular paquetería exprés como si fuera solo e-commerce minorista es un error de política pública.** No todo el comercio exprés es *e-commerce*, porque una parte esencial de la paquetería urgente sostiene procesos productivos B2B (por ejemplo, autopartes *just-in-time* en la industria automotriz bajo el T-MEC). Y no todo el *e-commerce* requiere servicios exprés, porque la definición internacional de *e-commerce* (OCDE, 2025) depende de cómo se coloca el pedido -digital-, no de qué tan rápido se entrega. Además, a través del comercio exprés se trasladan bienes que no son objeto de una operación comercial entre particulares, como es el caso de objetos personales entre paisanos o reparación de artículos personales, entre otros.
- **Sanciones con base en la afectación operativa y no de carácter punitivo.** Modernizar el esquema de cumplimiento y monitoreo con criterios proporcionales y métricas públicas. Sustituir sanciones desproporcionadas por esquemas escalonados de corrección voluntaria y establecer un tablero público de desempeño aduanero, que publique los tiempos promedio de despacho, costos de incumplimiento y auditorías.
- **Implementación del modelo trilateral de envíos exprés de Norteamérica.** Modelo trilateral de documentación y datos compartidos entre México, Estados Unidos y Canadá con base en un manifiesto exprés estandarizado y en el reconocimiento trilateral de información anticipada. Así, es posible que las empresas *couriers* presenten datos armonizados conforme al Modelo de Datos de la Organización Mundial de Aduanas u otro modelo acordado bajo el T-MEC. El éxito del modelo está en que se opere bajo una plataforma digital que valide facturas, información comercial y documentos de seguridad. Para ello, el apartado 7.8 del T-MEC deberá unificar criterios de liberación expedita, inspecciones no intrusivas, mecanismos de pagos, controles proporcionales al riesgo y un mecanismo común de corrección de inconsistencias y procedimientos ágiles de envíos devueltos, evitando duplicidades y disminuyendo la incertidumbre y costos administrativos ineficientes en las cadenas de logística exprés.

# Capítulo I. ¿Qué son los servicios de mensajería y paquetería en México?

El subsector de **servicios de mensajería y paquetería** forma parte del sector de **Transportes, correos y almacenamiento** y se encuentra delimitado por otros dos subsectores, con los que comparte funciones logísticas, pero difiere en regulación, modelo operativo y grado de apertura a la inversión extranjera directa; el servicio postal, actividad reservada al Estado mexicano, y el autotransporte de carga, actividad reservada a mexicanos o sociedades mexicanas.

Aunque los tres trasladan paquetes y mercancías, sus marcos normativos, límites operativos y escala de servicio los distinguen en su participación dentro de las cadenas de suministro y su impacto económico. El siguiente cuadro sintetiza las principales diferencias en límites de peso, tipo de inversión y regulación que determinan el tipo de servicio y autoridad competente.

## Clasificación de Servicios según SCIAN y normativa

Subsector	SCIAN 2023	Límites de peso	Tipo de inversión (Ley de Inversión Extranjera, 1993)	Base legal
Servicios postales	491	Sobres 1 kg, Paquetes (nacional) 25 kg por pieza, Paquetes (internacional) 20 kg por pieza	Reservado al Estado mexicano	Ley del Servicio Postal Mexicano y Normateca SEPOMEX
Servicios de mensajería y paquetería	492	31.5 kg por paquete	Inversión privada nacional e inversión extranjera	Reglamento Paquetería SCT 2011,
Autotransporte de carga	484	Sin límite por paquete; se regula vehículo (66.5 toneladas máximo)	Reservado a inversión de mexicanos y sociedades mexicanas	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal NOM-012-SCT-2-2017

## Los servicios de mensajería y paquetería en México y su papel en la integración a las cadenas de valor globales

El desarrollo de los servicios de mensajería y paquetería ha sido un factor clave en la integración de México a las cadenas globales de valor. Por un lado, estos servicios han fortalecido la competitividad de la industria manufacturera mexicana, al facilitar la integración productiva entre las economías complementarias de Norteamérica y evitar interrupciones en las líneas de producción, consolidando así un modelo de coproducción entre México, Estados

Unidos y Canadá. Por otro lado, han permitido el flujo ágil de documentos y mercancías entre empresas, gobierno y hogares. Además, forman parte de la infraestructura invisible estratégica que sostuvo la respuesta a la emergencia sanitaria de COVID-19, al garantizar la continuidad de la cadena de suministro farmacéutica, desde la producción de dispositivos médicos y medicamentos hasta el

traslado de vacunas durante el periodo crítico de la pandemia.

El ingreso al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) en 1986 y la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 marcaron la necesidad de servicios logísticos más ágiles y confiables. Estos cambios transformaron la estructura productiva y comercial del país, generando una demanda creciente de servicios que permitieran entregas rápidas, trazabilidad y conexión con los principales nodos logísticos internacionales.

### Los servicios de mensajería y paquetería y las industrias manufactureras

La apertura a la inversión extranjera directa en sectores no estratégicos con la Ley de Inversión Extranjera de 1993

permitió a las empresas extranjeras invertir en la habilitación de los servicios de mensajería y paquetería transfronterizos (Ley de Inversión Extranjera, 1993). Estas inversiones fueron un catalizador en el desarrollo de las industrias manufactureras, al fortalecer la infraestructura logística que conecta la producción nacional con los mercados internacionales. Gracias a estos servicios, la industria pudo integrarse con mayor agilidad a las cadenas globales de valor y adoptar prácticas de producción más eficientes. La disponibilidad de envíos rápidos y confiables permitió a las empresas la adopción del modelo *just-in-time*, optimizando inventarios y respondiendo con flexibilidad a la demanda (Monden, 2011). De acuerdo con el Censo Económico de 2024, las industrias manufactureras son el sector más grande de la economía mexicana y aportan el 34.3 % del valor agregado censal bruto, hecho que ilustra su estrecha vinculación con los servicios logísticos.

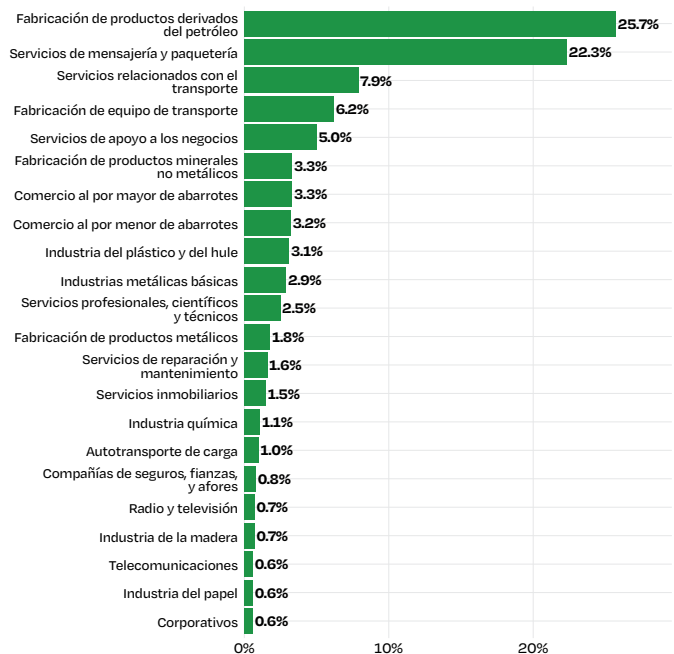
## ¿Dónde participan los servicios de mensajería y paquetería y cómo contribuyen al desarrollo del país?

En el análisis de cadenas de suministro y de cadenas globales de valor, los encadenamientos hacia atrás (*backward linkages*) miden qué tan intensamente un sector depende de insumos provenientes de otras actividades para poder operar. En términos simples, capturan todo lo que un sector tiene que comprar "hacia atrás" (energía, servicios financieros, transporte especializado, telecomunicaciones) para poder ofrecer su propio servicio. Organismos como la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el Banco Mundial utilizan este concepto para evaluar hasta qué punto una actividad está integrada en redes de proveeduría complejas y, por lo tanto, qué tan crítica es para el funcionamiento de la economía en su conjunto.

### ¿Qué subsectores habilitan a los servicios de mensajería y paquetería?

Se utilizó la Matriz Insumo-Producto 2018 de INEGI, en específico la demanda intermedia y a nivel subsector (tres dígitos, SCIAN 2023), para identificar qué subsectores abastecen al 492 y permiten su operación.

### Principales proveedores de los servicios de mensajería y paquetería



Elaborado por México, ¿Cómo Vamos? Con datos del INEGI. Matriz de insumo producto (demanda intermedia).

Principales hallazgos sobre proveedores de servicios de mensajería y paquetería.

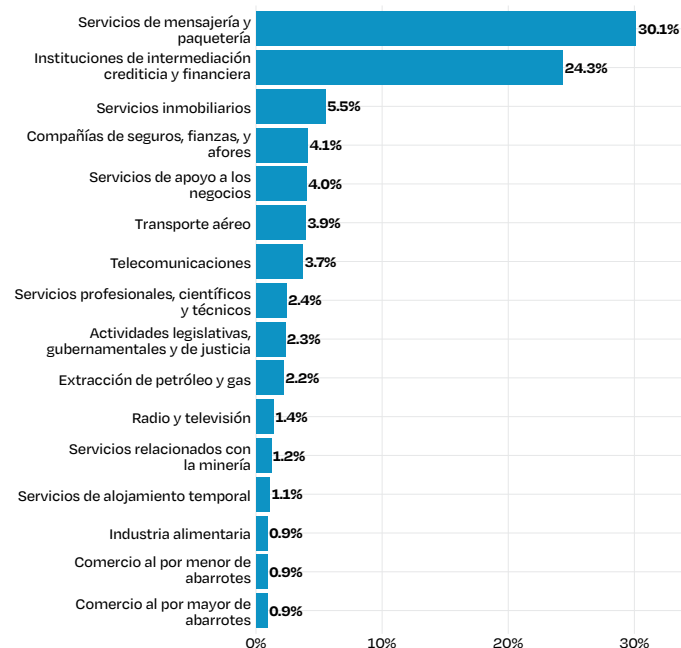
- **Intensivo en combustibles.** La fabricación de productos derivados del petróleo (25.7 %) concentra el mayor peso, el costo y la disponibilidad de combustibles determinan la operación diaria (larga distancia y última milla).
- **La red se autoalimenta.** Alto autoconsumo del subsector (22.3 %), muestra que la mensajería compra servicios de mensajería. Confirma los servicios logísticos, una red integrada más que servicios aislados.
- **Logística multimodal.** Servicios relacionados con el transporte (7.9 %) + autotransporte de carga (1.0 %) comprenden el 8.9 % de los proveedores. La coordinación de terminales, manejo/almacenaje y traslados terrestres sostiene la continuidad del servicio.
- **Vínculo con manufacturas y empaques.** La suma de equipo de transporte (6.2 %), plásticos (3.1 %), metálicas básicas (2.9 %), productos metálicos (1.8 %) y minerales no metálicos (3.3 %) representa el 17 % de sus proveedores. Refacciones, contenedores y materiales estructurales son críticos para mantener flota, centros y rutas.
- **Intensivos en servicios especializados.** Apoyo a los negocios (5.0 %), profesionales, científicos y técnicos (2.5 %), inmobiliarios (1.5 %), seguros/AFORE (0.8 %), corporativos (0.6 %) y telecomunicaciones (0.6 %). El financiamiento, trazabilidad, cumplimiento y gestión operativa son parte esencial de los servicios de mensajería y paquetería.
- **Canales de abasto.** Comercio mayorista y minorista (3.3 % y 3.2 %) aportan insumos y consumibles logísticos (empaques, suministros), articulando la red.

La alta dependencia en servicios de apoyo especializado es consistente con los estudios de la OCDE sobre la resiliencia de las cadenas de suministro modernas, las cuales dependen de redes logísticas ágiles apoyadas en digitalización, trazabilidad y marcos regulatorios previsibles, más que únicamente en infraestructura física. El Banco Mundial, a través del Índice de Desempeño Logístico, muestra que la interoperabilidad entre operadores logísticos y autoridades fronterizas reduce tiempos de cruce y baja costos, acelerando además la adopción tecnológica en proveedoras más pequeñas.

## Principales clientes de los servicios de mensajería y paquetería

A partir de la Matriz Insumo-Producto (MIP) año base 2018 del INEGI y la clasificación a 3 dígitos del SCIAN, identificamos qué subsectores de la economía mexicana compran en mayor medida los servicios de mensajería y paquetería (subsector 492). En esta lectura, la mensajería y paquetería se analiza como insumo, es decir, observamos quién utiliza estos servicios dentro de sus propios procesos productivos.

### Principales clientes de los servicios de mensajería y paquetería.



Elaborado por México, ¿Cómo Vamos? Con datos del INEGI. Matriz de insumo producto (demanda intermedia).

## Hallazgos sobre clientes de mensajería y paquetería

- **Autoconsumo operativo del sector (30.1 %).** Las empresas de mensajería contratan a otras del mismo ramo para traslados, reexpedición y gestión de demanda, clave para cumplir tiempos.
- **El sistema financiero es un cliente destacado.** Bancos y otras instituciones financieras concentran 24.3 %, y si sumamos seguros y afores (4.1 %) llegan a 28.4 %. Esto refleja flujos intensivos de documentos y paquetes con requisitos de trazabilidad y entrega garantizada.

→ **Demanda diversificada.** Inmobiliarias (5.5 %), apoyo a negocios (4.0 %), transporte aéreo (3.9 %), telecomunicaciones (3.7 %), gobierno (2.3 %) y energía (2.2 %) muestran que el *courier* sostiene operaciones críticas en sectores regulados y de alta coordinación, no solo el *e-commerce*.

**Infraestructura de cadenas de valor**

La variedad de clientes muestra que la mensajería y paquetería no solo entrega bienes al consumidor final, tam-

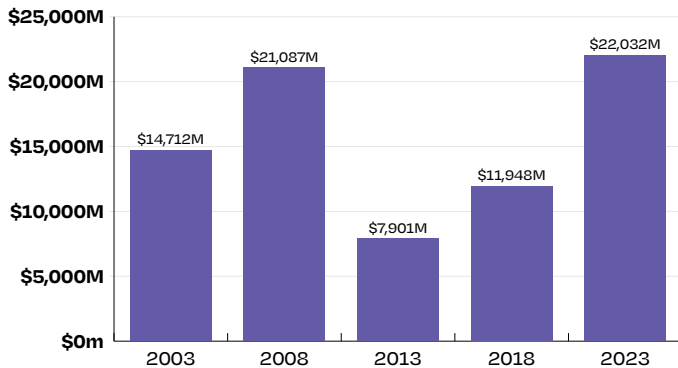
bién sostiene industrias de alto valor, da soporte operativo a cadenas de suministro complejas y garantiza el intercambio documental y físico entre empresas, gobierno y hogares. Para que esta red sea más eficiente y confiable es indispensable mejor infraestructura logística, transición energética de la flota y digitalización (despacho, trazabilidad y coordinación entre autoridades y empresas). En línea con la OCDE (2025), la resiliencia logística no depende solo de infraestructura física, también requiere regulación coordinada y procesos digitales que hagan a las cadenas más ágiles y productivas.

## Transformación de los servicios de mensajería y paquetería en México, a través de los censos económicos de 2004 - 2024

Los servicios de mensajería y paquetería están profundamente integrados a la actividad económica nacional. Su comportamiento a lo largo de los Censos Económicos refleja cómo las crisis globales impactan sectores transversales: tras la crisis financiera de 2008, el valor agregado censal de 2013 muestra la caída más pronunciada del sector.

**Valor agregado censal bruto**

**Actividad:** Subsector 492 Servicios de mensajería y paquetería



Elaborado por México, ¿Cómo vamos? con datos del Censo Económico de INEGI

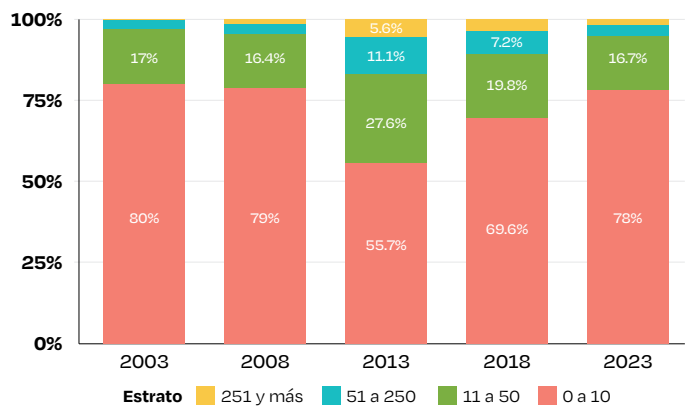
Antes de ese episodio, entre los censos de 2004 y 2009, el valor agregado de la mensajería y paquetería creció 8.7 % anual en promedio, por encima del crecimiento promedio nacional de 5.6 % en el mismo periodo. Durante la pandemia de COVID-19, la adaptabilidad del sector fue clave para mantener activas las cadenas de suministro y garantizar el envío de vacunas, medicamentos y equipo médico. En 2020, los servicios de mensajería y paquetería crecieron 21.5 % anual, mientras que la economía nacional se contrajo (-8.2 %), lo que subraya su papel estratégico para la resiliencia económica.

A lo largo del tiempo, el subsector 492 ha mostrado tasas de crecimiento superiores al PIB nacional, como en 2024, cuando el subsector creció 2.0 % anual, frente al 1.2 % del total de la economía. Lo anterior confirma su papel como habilitador de la competitividad y la integración productiva, por esto, su expansión requiere infraestructura logística moderna, certidumbre regulatoria y políticas que fortalezcan la conectividad territorial.

**Características de las unidades económicas**

**Valor agregado censal bruto**

**Actividad:** Subsector 492 Servicios de mensajería y paquetería



Elaborado por México, ¿Cómo vamos? con datos del Censo Económico de INEGI

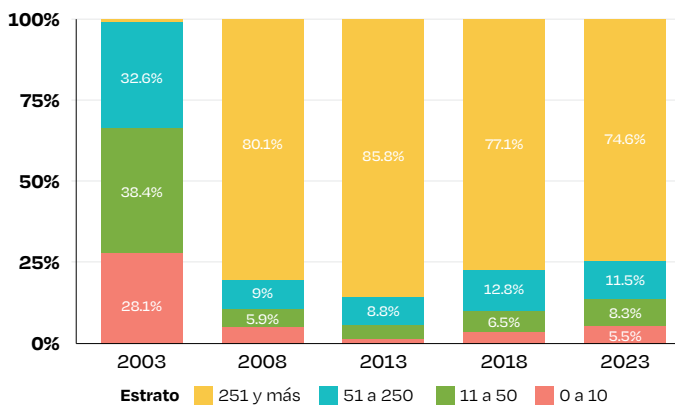
Las microempresas (menos de diez trabajadores) constituyen de forma constante la mayoría de las unidades económicas del subsector 492. Su participación pasó de 80 % en el Censo Económico 2004 a 78 % en el Censo

Económico 2024, lo que muestra una estructura dominada por pequeños establecimientos con baja escala operativa. En contraste, las grandes empresas (más de 251 trabajadores) representan la menor proporción del total, con alrededor de 1.8 % de las unidades económicas, en línea con la estructura general de la economía mexicana, donde estas son el 0.2 % del total.

Esta composición limita la capacidad de inversión del sector, particularmente en áreas críticas como la renovación y mantenimiento de flotas de transporte, la adopción de tecnologías digitales de rastreo y gestión logística, y el cumplimiento de normas regulatorias cada vez más complejas. Dado que la mensajería y paquetería es una actividad intensiva en capital y tecnología, la escasa presencia de grandes operadores implica retos estructurales para la eficiencia, formalización e integración plena en las cadenas logísticas nacionales y regionales.

### Evolución - Valor agregado censal bruto (millones de pesos)

**Actividad:** Subsector 492 Servicios de mensajería y paquetería



**Elaborado por** México, ¿Cómo vamos? con datos del Censo Económico de INEGI

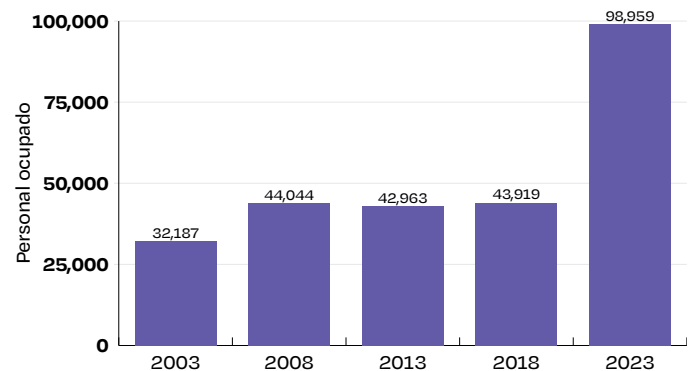
En línea con la estructura productiva de la economía mexicana, donde las grandes empresas generan el 54.2 % del valor agregado total, el subsector de servicios de mensajería y paquetería presenta una mayor participación en la generación de valor agregado. De acuerdo con el Censo Económico de 2024, las empresas grandes aportan el 75 % del valor agregado del subsector. La historia de los censos 2004 a 2024 destaca la predominante participación de las grandes empresas a partir del censo de 2009, hecho que coincide con la expansión del capital extranjero en empresas globales en este subsector.

### Personal ocupado y distribución geográfica

Entre los Censos Económicos de 2019 y 2024, el personal ocupado en los servicios de mensajería y paquetería presentó un crecimiento promedio anual de 25.1 %, lo que evidencia su papel como uno de los subsectores más dinámicos de la economía. Su contribución a la logística nacional y regional no solo presenta oportunidades de crecimiento superiores a la de la economía general, sino que también son un subsector que contribuye al empleo del país, destacando su dinamismo entre los Censos Económicos de 2019 y 2024, periodo impactado por la pandemia de COVID-19.

#### Personal ocupado total

**Actividad:** Subsector 492 Servicios de mensajería y paquetería

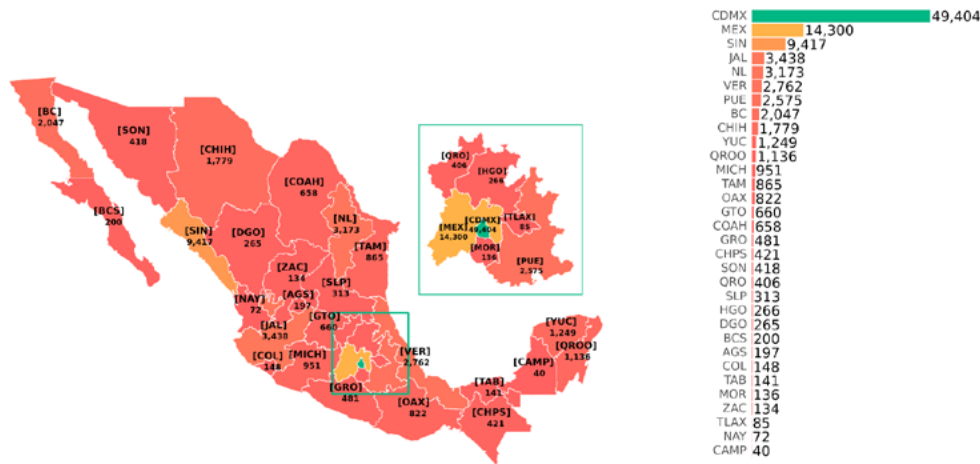


**Elaborado por** México, ¿Cómo vamos? con datos del Censo Económico de INEGI

La distribución geográfica del personal ocupado en el subsector de mensajería y paquetería muestra una alta concentración en la Zona Metropolitana del Valle de México, donde la Ciudad de México se posiciona como la principal entidad generadora de empleo, seguida por el Estado de México. Esta concentración responde a la localización estratégica de los corporativos y centros logísticos de las principales empresas globales, así como a la densidad del mercado de consumo y de servicios financieros y tecnológicos que facilitan las operaciones de última milla y distribución nacional.

### Personal ocupado total, 2023

**Actividad:** Subsector 492 Servicios de mensajería y paquetería



Elaborado por México, ¿Cómo vamos? con datos del Censo Económico de INEGI

En conjunto, esta configuración territorial confirma que la capital del país funciona como el nodo logístico y administrativo central del sector, conectando redes de transporte aéreo, terrestre y digital que enlazan tanto al resto del país como a los flujos de comercio internacional.

### Diferencias entre servicios locales y foráneos de mensajería y paquetería<sup>1</sup>

En la clasificación del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) 2023, el subsector 492 se divide en dos ramas de actividad económica con funciones complementarias dentro del sistema logístico nacional. El SCIAN 4921 —Servicios de mensajería y paquetería foránea— agrupa a las empresas que realizan envíos de larga distancia (intermunicipales, interestatales o transfronterizos), combinando redes aéreas y terrestres para garantizar la entrega puerta a puerta entre ciudades o países. Este segmento constituye el núcleo del comercio interregional y la conexión con los corredores internacionales de mercancías, al integrar *hubs* de transferencia, sistemas de rastreo y coordinación multimodal.

Por su parte, el SCIAN 4922 – Servicios de mensajería y paquetería local— comprende a las empresas dedicadas a la entrega intraurbana o de corta distancia, generalmente dentro de una misma ciudad o zona metropolitana. Su operación se centra en la última milla, con ventanas de entrega rápidas (mismo día o hasta 48 horas) y una alta

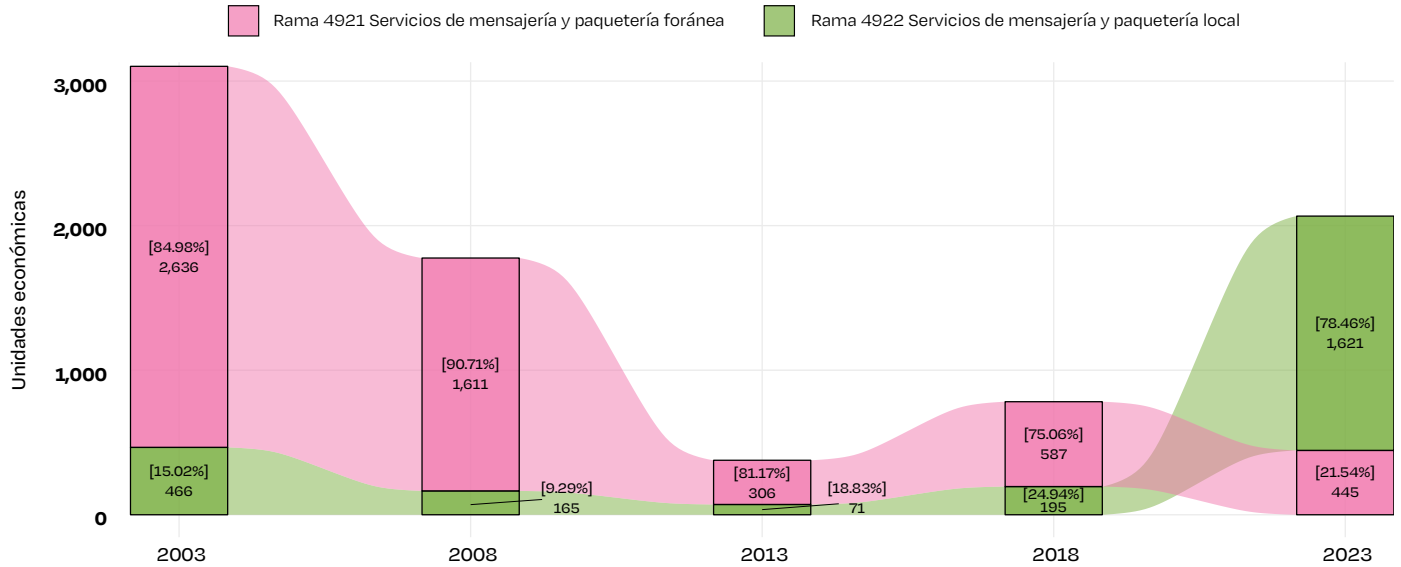
dependencia de infraestructura terrestre y digital. En conjunto, ambos segmentos conforman el sistema circulatorio del comercio moderno, en el que los servicios foráneos permiten la conexión entre regiones productivas y los locales garantizan la distribución final hacia hogares y empresas. Esta complementariedad convierte al subsector 492 en un eje estructural de la competitividad logística de México, clave tanto para la integración nacional como para su inserción en las cadenas de valor de Norteamérica.

1 Esta sección utiliza la definición de servicios locales con base a la definición de *Statistics Canada* (NAICS).

## Unidades económicas y valor agregado

### Composición subsector 492 durante el tiempo

Por concentración de unidades económicas

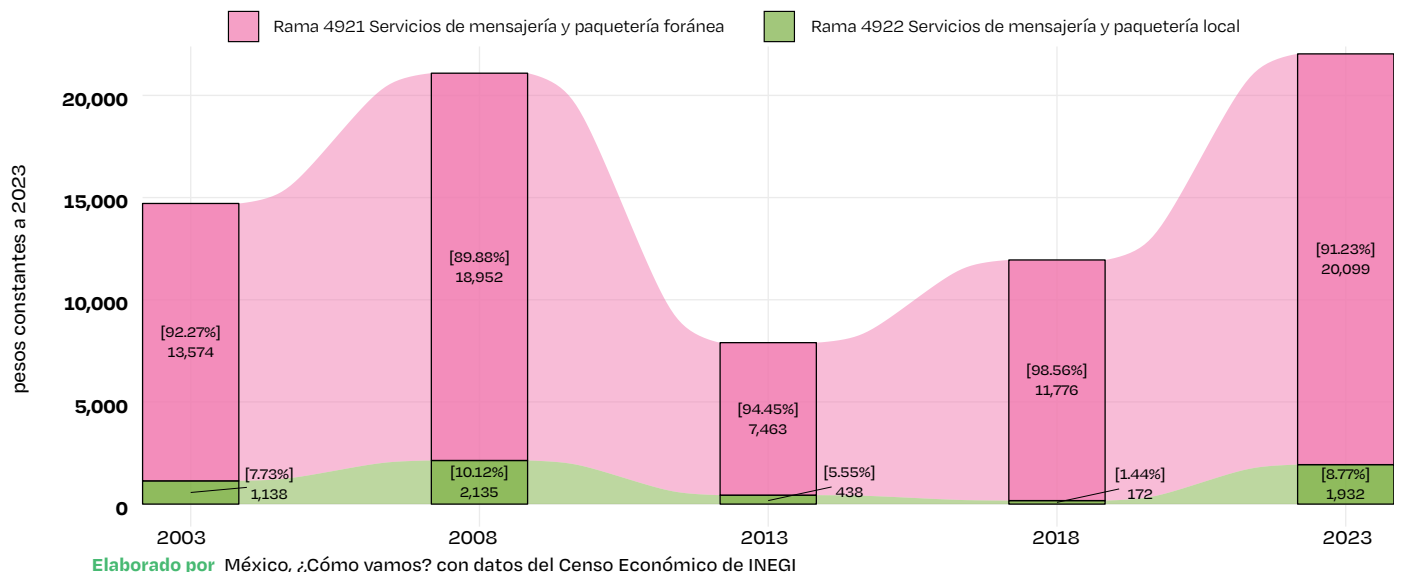


Aunque la rama de servicios locales concentra el 78.5 % de las unidades económicas del subsector, y ha mostrado un crecimiento extraordinario de más del 700 %, al pasar de 195 unidades en 2018 a 1,621 en 2023, su peso económico es limitado frente a la rama foránea. En contraste, las empresas de servicios de mensajería y paquetería foránea generan el 91.3 % del valor agregado total del subsector, lo que refleja mayor escala operativa, capacidad tecnológica y capitalización.

Este contraste evidencia la asimetría estructural del sector, donde las grandes empresas globales, principalmente con capital extranjero, concentran la productividad y la inversión, mientras que las empresas locales, aunque numerosas, operan con márgenes reducidos y menor acceso a infraestructura logística avanzada.

### Composición subsector 492 durante el tiempo

Por concentración de valor agregado censal (millones de pesos)



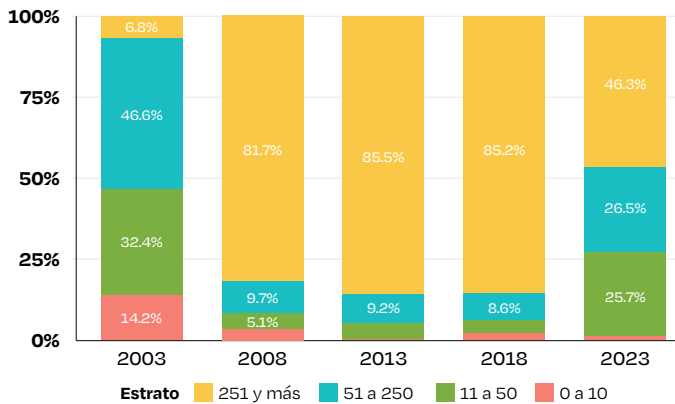
## Inversión

Las grandes empresas realizan la mayor parte de la inversión en el subsector 492, con 46.3 % del total, seguidas de las empresas medianas, que aportan el 26.5 % de la inversión total. Entre los Censos Económicos de 2004 y 2009 se produjo una transformación profunda en la es-

tructura de inversión del sector *courier*, impulsada por la entrada y expansión de capital extranjero. La participación de estas empresas en la inversión total del subsector creció de 6.8 % a 81.7 % en este periodo, evidenciando el aporte de las empresas globales a la modernización e integración de la economía local con las cadenas logísticas globales.

### Evolución - Inversión total (millones de pesos)

**Actividad:** Subsector 492 Servicios de mensajería y paquetería



Elaborado por México, ¿Cómo vamos? con datos del Censo Económico de INEGI

## Inversión Extranjera Directa (IED)

En los últimos tres años, los servicios de mensajería y paquetería foránea han sido la única rama del subsector 492 que recibió inversión extranjera directa (IED), de acuerdo con datos de la Secretaría de Economía (2024). Estas inversiones provinieron en su mayoría de Alemania e Indonesia, mientras que Estados Unidos ha sido históricamente el mayor inversionista, en especial entre 2010 y 2014, cuando las aportaciones alcanzaron hasta 158.5 millones de dólares en 2012. Posteriormente, Países Bajos registró un incremento relevante en 2019, con 287.7 millones de dólares, y Alemania ha mantenido una presencia constante, con flujos de 82.7 millones en 2018 y 115.8 millones en 2024.

La Ley de Inversión Extranjera estipula que el subsector de servicios de mensajería y paquetería es el único dentro de los servicios logísticos en México que permite la inversión extranjera directa, lo que le confiere un papel estratégico dentro de la integración económica regional y global. La apertura a la inversión extranjera lo ha convertido en un canal clave para la transferencia de capital, tecnología y estándares operativos internacionales, contribuyendo a la productividad de México para articular la movilidad de bienes intermedios y finales entre Norteamérica, Europa y Asia.

Esta dinámica refleja que la integración de México en las cadenas logísticas y productivas de Norteamérica no ocurre de manera aislada. El país se ha consolidado también como puente entre los flujos comerciales de América del Norte y Europa, particularmente con economías industrializadas como Alemania y los Países Bajos. La inversión europea en el subsector 492 muestra el apetito de estos países por fortalecer infraestructura logística de largo alcance, indispensable para conectar sus cadenas de suministro con el mercado norteamericano a través de México.

# Capítulo II. Los servicios de mensajería y paquetería y su contribución a las cadenas de suministro resilientes y confiables para el Plan México

## La mensajería y paquetería conectan mercados, impulsan empleos

### Encadenamientos hacia adelante (*forward linkages*) de los servicios de mensajería y paquetería foránea

Los servicios que se incorporan como insumos en la producción y exportación manufacturera (*forward linkages*) generan efectos multiplicadores sobre la productividad industrial (OCDE, 2023). Esto se debe a que reducen tiempos de entrega, aseguran la disponibilidad de insumos intermedios críticos y bajan los costos de transacción para las empresas exportadoras. De esta forma, la competi-

tividad del sector exportador no solo depende de la planta manufacturera, sino también del desempeño de los servicios que mantienen el abastecimiento en tiempo y forma, este es el servicio que presta la mensajería y paquetería foránea.

Para determinar la importancia de los servicios de mensajería y paquetería foránea se calculó la intensidad en el uso de estos servicios como proporción del consumo intermedio total para cada una de las ramas del SCIAN (clasificación a 3 dígitos).

$$\text{Intensidad } \textit{courier} \text{ en rama económica } j = \frac{\text{Consumo intermedio } \textit{courier} \text{ de la rama } j}{\text{Consumo intermedio total rama } j} \times 100$$

j= 263 ramas del SCIAN

La medida de intensidad revela dos principales hallazgos (Anexo 4. Intensidad *courier*):

#### 1. Relevancia para los servicios

Los servicios de mensajería y paquetería foránea son un insumo transversal para sectores intensivos en información, riesgo y cumplimiento. El propio subsector muestra autoconsumo elevado (22.7 % del consumo intermedio total); la red se autoalimenta. Por otra parte, la intermediación financiera es intensiva en servicios de mensajería y paquetería foránea: instituciones de fomento y banca múltiple utilizan envíos urgentes para medios de pago, validación documental, cumplimiento regulatorio y continuidad operativa. También, las casas de bolsa y servicios relacionados con seguros y pensiones, donde la trazabi-

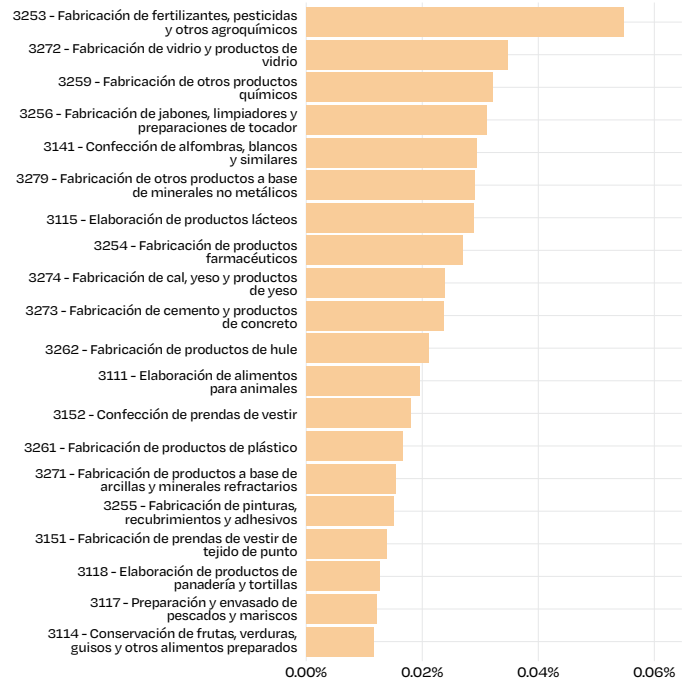
lidad y la entrega puntual de documentos/insumos son críticas. En telecomunicaciones e información (operadores satelitales, otros servicios de telecomunicaciones y otros servicios de información), la paquetería sostiene la reposición de equipos y refacciones. En infraestructura y gobierno (transporte de gas por ductos y seguridad nacional), la prioridad es la continuidad del servicio. En suma, la red *courier* es parte de la infraestructura invisible que habilita servicios financieros y de telecomunicaciones al garantizar entregas trazables y a tiempo.

#### 2. Importancia para las industrias manufactureras

En las manufacturas (SCIAN 31–33), las intensidades son menores como porcentaje del consumo intermedio total, debido a la alta diversidad de insumos y el volumen de es-

tos, pero revelan dónde la logística exprés es más crítica para no detener líneas de producción. Destacan químicos (fertilizantes y pesticidas, jabones y limpiadores, otros químicos), vidrio, textil-confección y alimentos. En estas ramas las piezas, aditivos, moldes, empaques, refacciones o certificados deben llegar justo a tiempo. La intensidad (participación de 4921 en el consumo intermedio de cada rama) captura la sensibilidad operativa ante retrasos. Por ello, los servicios de mensajería y paquetería son un eslabón clave de las cadenas de alto valor agregado y de los esquemas *just-in-time*: cuanto más compleja y especializada la producción, mayor el costo de una demora logística.

### Top 20 ramas manufactureras intensivas en servicios de mensajería y paquetería foránea



Elaborado por México, ¿Cómo Vamos? Con datos del INEGI. Matriz de insumo producto (demanda intermedia).

Nota: los números SCIAN de ramas económicas se muestran antes de la denominación de la misma

En el contexto del bloque comercial de Norteamérica (T-MEC/USMCA/CUSMA), este papel es aún más relevante, pues los servicios de paquetería y mensajería foránea constituyen el eslabón operativo que permite la coproducción industrial entre México, Estados Unidos y Canadá, garantizando el flujo de bienes intermedios y finales.

## Los servicios de mensajería y paquetería y las metas del Plan México

La implementación del Plan México depende en gran medida de la eficiencia logística nacional, y los servicios de mensajería y paquetería representan un habilitador transversal para al menos **8 de las 13 metas** de este plan, que es la política industrial del país. Su impacto se manifiesta tanto en la rapidez en el traslado de insumos y documentos legales, esencial para la operación de las cadenas productivas, así como para la integración de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) a los mercados globales.

En particular, la **meta 11** del Plan México, que busca integrar a las PYMES en las cadenas globales de valor, depende de la accesibilidad y eficiencia de estos servicios, al igual que la **meta 2**, orientada a **incrementar la inversión** privada nacional y extranjera. La capacidad de la mensajería y paquetería para conectar regiones productivas, reducir tiempos de despacho y garantizar la trazabilidad del movimiento de bienes contribuye directamente al objetivo de la **meta 1** **posicionar a México entre las diez economías más grandes del mundo**.

## Servicios estratégicos para la competitividad nacional

La agilidad, calidad y capacidad de respuesta que ofrecen los servicios de mensajería y paquetería son determinantes para la competitividad industrial del país y para alcanzar cinco metas adicionales del Plan México.

- **Meta 3.** Generar 1.5 millones de empleos adicionales en manufactura especializada y sectores estratégicos, donde la logística ágil y confiable es condición necesaria para la expansión productiva.
- **Meta 4.** Lograr que el 50 % de la proveeduría y el consumo nacional se produzcan en México, fortaleciendo las cadenas de suministro locales.
- **Meta 5.** Incrementar en 15 % el contenido nacional en cadenas globales de valor en los sectores automotriz, aeroespacial, electrónico, de semiconductores y farmacéutico y químico, impulsando la relocalización productiva.

→ **Meta 7.** Garantizar la producción nacional de vacunas, cuya distribución depende de redes logísticas altamente especializadas y reguladas.

→ **Meta 8.** Reducir de 2.5 a 1 año el tiempo total para concretar una inversión, mediante la digitalización de trámites aduaneros y la simplificación de los procedimientos logísticos.

## Simplificación y acceso logístico como política de desarrollo

La preservación de regímenes de importación simplificados para los envíos de entrega rápida sin distinción de peso o valor tal como prevé el artículo 7.8 del T-MEC, pero especialmente en los envíos de bajo valor o *de minimis*, favorece la integración de PYMES a las cadenas de valor internacionales, al permitir que exporten o importen insumos con menor carga administrativa y tiempos más cortos. Esto fortalece la economía local y regional e impulsa la competitividad sistémica de México en el marco del T-MEC, al reducir costos logísticos y fomentar la inversión en sectores de alto valor agregado.

## Obstáculos estructurales al crecimiento de la mensajería y paquetería

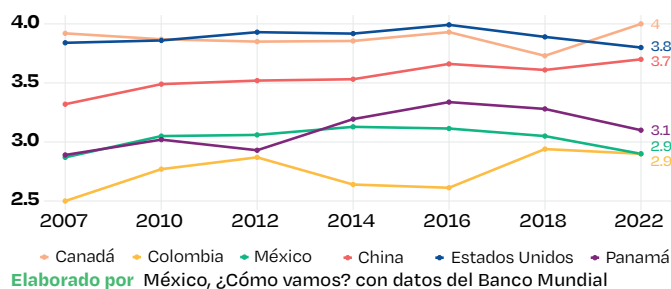
### Infraestructura para la facilitación del comercio

El Banco Mundial publica de forma trianual el Índice de Desempeño Logístico (IDL) para evaluar la calidad logística de un país. El cual es un promedio ponderado de seis dimensiones clave, en una escala de 1 a 5, donde 5 se refiere a un desempeño alto. Estas dimensiones son **la eficiencia del despacho aduanero y de control fronterizo**, es decir, qué tan rápido, simple y predecible es el proceso de liberación de mercancías; **la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte**, incluyendo puertos, carreteras, ferrocarril y sistemas de información; **la facilidad para organizar envíos a precios competitivos; la competencia y calidad de los servicios logísticos profesionales**, como operadores de transporte y agentes aduanales; **la capacidad para rastrear y dar seguimiento a los envíos; y la puntualidad con la que las mercancías llegan a su destino** dentro de los tiempos prometidos o esperados. En conjunto, estos componentes capturan no

solo la infraestructura física, sino también la calidad operativa, regulatoria y digital de la logística de un país, y se han convertido en un referente internacional para evaluar su competitividad en comercio e integración productiva.

### Índice de Desempeño Logístico

Escala 1 -5, donde 1 = bajo y 5 = alto

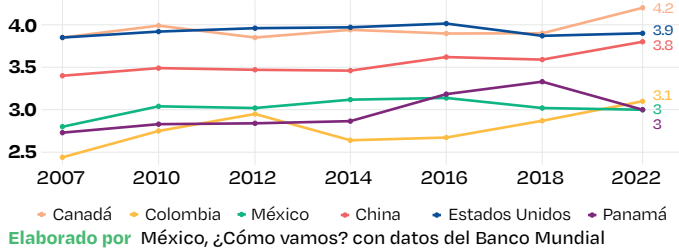


En su última edición, *Connecting to Compete 2023*, el hallazgo del **desempeño va más allá del nivel de ingreso** entre las economías estudiadas, destaca que economías

emergentes han disminuido el tiempo de los contenedores en puertos (*dwell time*) en relación con economías industrializadas. Esto, debido a que la pandemia de COVID-19 y la guerra en Ucrania han obligado a la adopción de prácticas de productividad aduanera a través de la digitalización de las cadenas de suministro.

### Competitividad y calidad de los servicios logísticos

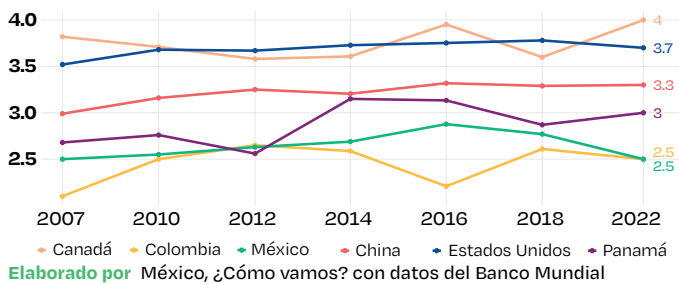
Escala 1 -5, donde 1 = bajo y 5 = alto



Desafortunadamente, México no se encuentra en las economías emergentes que han adoptado procesos más eficientes para facilitar el comercio y ocupa el lugar 66 de 139 países, descendiendo del lugar 51 en 2018. En particular, el componente de **eficiencia del despacho aduanero y de control fronterizo** perdió competitividad al descender a 2.5 desde 2.77 entre 2023 y 2018.

### Eficiencia del despacho aduanero

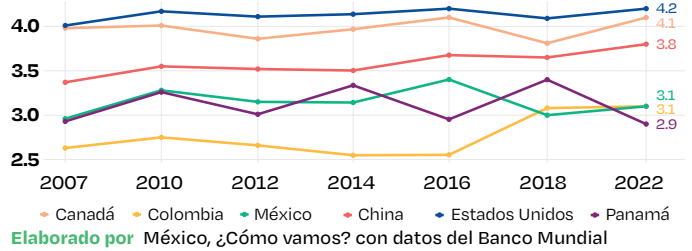
Escala 1 -5, donde 1 = bajo y 5 = alto



Aun así, la principal oportunidad se encuentra en la capacidad para localizar y dar seguimiento a los envíos. Este componente está estrechamente vinculado con la adopción de tecnologías de la información y la inversión en equipamiento de transporte inteligente. Aunque México mostraba un mejor desempeño en este rubro en 2016, el ritmo acelerado de los avances tecnológicos ha elevado el estándar internacional, haciendo que cada nueva medición de este componente sea más exigente y refleja la creciente brecha en digitalización y trazabilidad logística.

### Facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos

Escala 1 -5, donde 1 = bajo y 5 = alto



### Asimetría regulatoria

#### Discrepancia en el umbral de peso federal y estatal para los servicios de mensajería y paquetería

El estudio considera la regulación del servicio de mensajería y paquetería en México. A nivel federal, el Reglamento del Servicio de Paquetería y Mensajería de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece que cada paquete no puede exceder 31.5 kg. En contraste, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México fija un tope de 30 kg. Otras entidades, como Puebla y Jalisco, no señalan explícitamente un límite de peso en la ley, dejando ese detalle a disposiciones administrativas o, en la práctica, al marco federal.

Esta heterogeneidad genera una asimetría regulatoria, las empresas de mensajería y paquetería deben ajustar procesos por entidad, asumir costos adicionales de cumplimiento y enfrentar incertidumbre jurídica donde no hay tope definido. En la práctica, esto incentiva adoptar el umbral más restrictivo (30 kg) para toda la red, lo que reduce la eficiencia en envíos exprés. Una armonización normativa (alinearse al estándar federal o definir un criterio único estatal) mitigaría costos y mejoraría la competitividad logística.

#### Regulación desigual entre el Servicio Postal Mexicano y las empresas de mensajería y paquetería

Mexpost es el servicio de paquetería y mensajería exprés de Correos de México (SEPOMEX), diseñado para ofrecer envíos rápidos y seguros a nivel nacional e internacional. A diferencia del servicio postal general, opera con tiempos de entrega más cortos y ofrece rastreo en línea y acuse de recibo.

### → **Trato preferencial contrario al T-MEC**

El Capítulo 15 del T-MEC en su Anexo 15 - A establece obligaciones con el objetivo de garantizar condiciones de competencia equitativa entre los servicios de mensajería y paquetería y los operadores postales. El objetivo es evitar que los operadores postales estatales puedan gozar de ventajas exclusivas que distorsionen la competencia frente a las empresas privadas. SEPOMEX goza de un procedimiento simplificado propio, regulado en la Regla 3.7.2. de las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) 2025, que no es compartido por las otras empresas de mensajería y paquetería registradas bajo la Regla 3.7.5. Entre los aspectos regulatorios que disminuyen su carga administrativa se encuentran: la posibilidad de importar mercancías con un esquema de minimis de hasta 50 USD aplicable a cualquier procedencia del mundo y la aplicación de una tasa del 19% para envíos mayores a 50 USD. En contraste, la tasa general del 33.5% que se aplica a las empresas de mensajería y paquetería privadas bajo el procedimiento simplificado de pedimento. Además, SEPOMEX transmite de manera mensual la información de remitentes/destinatarios a la aduana, mientras que empresas de mensajería y paquetería debe declararse en cada pedimento por envío.

### **El Servicio Postal Mexicano y el plan de integración con la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones**

El plan de integración vertical, anunciado por la presidenta Sheinbaum con la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones (ATDT), tiene el fin de modernizar la logística y digitalizar trámites. De concretarse, esta integración implicaría acceso preferente a datos, interoperabilidad nativa y costos internos diferenciados, que pueden desplazar a operadores privados de mensajería y paquetería en segmentos donde compiten.

### → **Transparencia y separación contable verificable**

Sin separación de costos e ingresos. Publicación de metodologías tarifarias y auditoría independiente anual, es imposible descartar subsidios cruzados entre el servicio postal y servicios de entrega en competencia. La separación funcional/contable es clave para cumplir el T-MEC y preservar un terreno parejo.

### → **Neutralidad competitiva en empresas públicas**

Cuando el Estado es árbitro y jugador (operador postal y de servicios de mensajería y paquetería, además de ad-

ministrador de plataformas), se arriesga la neutralidad de plataforma como reglas, interfaces y tiempos de respuesta que favorezcan al operador público. La Agencia Nacional Antimonopolio debe garantizar acceso no discriminatorio a infraestructuras digitales esenciales (identidad, ventanillas, trazabilidad), prevenir negativas de trato y condiciones asimétricas.

### → **Subsidios cruzados**

El Anexo 15-A (Servicios de Entrega) del T-MEC prohíbe que un proveedor cubierto por un monopolio postal use ingresos del monopolio para subsidios cruzados en servicios fuera del monopolio, y exige no discriminar entre remitentes o consolidadores en condiciones similares. Si la integración digital otorga a Mexpost costos menores, prioridad de datos o APIs exclusivas, habría ventajas indebidas frente a competidores.

## **Nuevos retos regulatorios de las empresas de mensajería y paquetería para contribuir con la competitividad y el crecimiento nacional y regional**

### **Incertidumbre regulatoria y horizonte de inversión corto**

El nuevo esquema de autorización para que las empresas de mensajería y paquetería hagan despacho aduanero mediante procedimiento simplificado se formaliza ahora en la Ley Aduanera a través del artículo 88-Bis, y coloca a la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) como autoridad responsable del registro. El decreto de ley fija una vigencia inicial de **dos años para la autorización**, con posibilidad de renovación por un plazo igual. Esto es consistente con las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) vigentes, que ya exigían solicitar el registro ante la ANAM y establecían que dicho registro tiene vigencia de dos años y debe renovarse conforme a la ficha de trámite 78/LA.

El obstáculo al crecimiento de los servicios *courier* es que este horizonte de solo **dos años se considera demasiado corto para justificar inversiones logísticas de largo plazo**. Ejemplo de estas son flotillas especializadas, *hubs* de clasificación y tecnología de trazabilidad. Eso significa que la reforma, en vez de dar más certidumbre, introduce límites temporales estrictos que pueden frenar planes de expansión.

Además, el decreto de ley propone un **artículo 88-Ter que permite cancelar la autorización por cualquier incumplimiento** a la Ley, al oficio de autorización, a las reglas o a cualquier otra disposición aplicable, sin distinguir faltas menores (irregularidades operativas de bajo impacto, subsanables en el curso normal de la operación) de faltas graves. La amenaza permanente de cancelación, la falta de gradualidad en las sanciones, sumada a autorizaciones de corta duración, refuerza la percepción de riesgo regulatorio.

### **Sobrerregulación y costos de cumplimiento operativo**

Los cambios regulatorios también refuerzan obligaciones formales durante el traslado interno de mercancías. Se incorpora de manera expresa que, en el movimiento de carga dentro del país, las empresas deben portar el CFI con Carta Porte para acreditar el "traslado legal" de la mercancía. En la práctica, la Resolución Miscelánea Fiscal ya trata la Carta Porte como documento que acredita la estancia legal de la mercancía en territorio nacional durante su transporte, por lo que exigir simultáneamente pedimento o duplicar documentos genera ambigüedad jurídica, *¿la Carta Porte acredita solo traslado o también estancia?*

El decreto de ley prevé sancionar con montos que van desde 800 mil pesos a un millón de pesos por incumplimientos vinculados al procedimiento simplificado, este régimen típicamente mueve mercancía de bajo valor unitario.

### **Capacidad operativa de aduanas, trazabilidad y transparencia**

Las empresas de mensajería y paquetería operan en múltiples aduanas, algunas veces como titulares de recintos fiscalizados y otras mediante acuerdos con los titulares de esos recintos para administrar zonas exclusivas de clasificación y resguardo de mercancías bajo sus propios sistemas. La nueva ley propone que esos **sistemas internos sean interoperables con el sistema de la autoridad aduanera y que permitan acceso remoto continuo para garantizar trazabilidad**. Sin embargo, no prevé tiempos de implementación, lineamientos técnicos claros, así como prueba piloto antes de exigir esa interoperabilidad, indispensables por las asimetrías tecnológicas e infraestructura física entre aduanas.

En cuanto al abandono de mercancías de bajo valor, la ley vigente estipula que la autoridad debe notificar personalmente al consignatario antes de disponer de esos paquetes, pero en la práctica hay rezagos significativos y las bodegas se saturan. Una solución desde las empresas de mensajería y paquetería es que en lugar de localizar al destinatario, la notificación se haga directamente a la empresa de mensajería, para agilizar la desocupación y evitar costos logísticos que terminan afectando tanto la recaudación tributaria como a las propias empresas.

### **Restricciones recientes al esquema de bajo valor y riesgos de inconsistencia con el T-MEC**

Las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2025, publicadas el 30 de diciembre de 2024, eliminaron en la Regla 3.7.5. la fracción II, la cual permitía la utilización del procedimiento simplificado para mercancías cuyo valor excediera 2,500 dólares. Con esta modificación, todos los envíos por encima de ese umbral deben procesarse obligatoriamente mediante el régimen general de importación, lo cual implica mayores tiempos de despacho, incremento significativo de los costos de cumplimiento y presión adicional sobre la capacidad operativa de las aduanas. Desde una perspectiva de política comercial, esta medida representa un retroceso en materia de facilitación y plantea posibles inconsistencias con el artículo 7.8 del T-MEC, cuyo mandato explícito es mantener procedimientos expeditos y diferenciados para los envíos de entrega rápida, sin supeditar su acceso a un límite de valor ni de peso. En el plano operativo, esta restricción podría desalentar el uso del canal formal de importación y promover prácticas de subvaluación o de informalidad, especialmente entre micro, pequeñas y medianas empresas que dependen de los servicios de mensajería y paquetería para sus operaciones transfronterizas.

# Capítulo III. Los servicios de mensajería y paquetería en la arquitectura competitiva de Norteamérica

## La integración de los servicios *courier* en la región del T-MEC

La competitividad de las industrias manufactureras de México, Estados Unidos y Canadá depende de la agilidad de estos servicios. Este sector es el de mayor peso en la economía mexicana, 21.7 % del PIB al 2T2025, en EUA representan el 9.4 % del PIB en el 2T2025 y en Canadá el 7.9 % del PIB. Un ejemplo del modelo de coproducción en Nor-

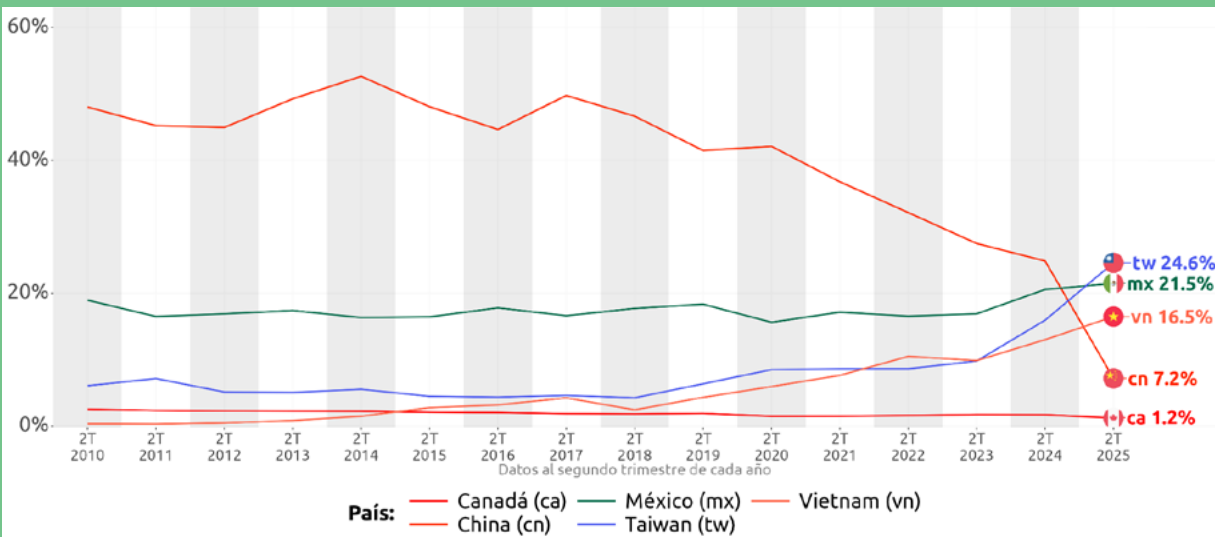
teamérica es la industria automotriz, donde las autopartes cruzan la frontera de los tres países hasta en ocho ocasiones (Congressional Research Service, 2021). En este contexto, el comercio de bienes intermedios diluye la distinción entre producción nacional y extranjera, reforzando la integración regional de las cadenas de suministro.

## Transformación de las cadenas de suministro de Tecnología y de la Información y la Comunicación (TICs) en Estados Unidos

Si Norteamérica desea ser la frontera tecnológica global, debe anclar las cadenas de suministro dentro de la región, no fragmentarlas. El liderazgo aeroespacial de EUA, impulsado por la integración con Canadá, ya ofrece una base sólida. En cambio, el déficit estadounidense en TICs, y su dependencia de Taiwán, revelan vulnerabilidades. Fortalecer la coproducción bajo el T-MEC es el camino a seguir: permite una producción tecnológica avanzada y segura, refuerza la competitividad y brinda resiliencia ante disrupciones geopolíticas. Al mismo tiempo, el liderazgo de Canadá en elementos de tierras raras ofrece una ventaja estratégica para asegurar insumos críticos en tecnologías de próxima generación (Government of Canada, 2024). En conjunto, la integración puede convertir la dependencia estratégica de EUA en una fortaleza regional.

## Proporción de las importaciones de EUA

Subsector SCIAN 334: Fabricación de equipo de computación, comunicación, medición y de otros equipos, componentes y accesorios electrónicos



Elaborado por México, ¿Cómo vamos? con información del census.gov de EUA

- Taiwán ha superado a México como principal proveedor de TICs para EUA (54.3 mil millones de dólares entre enero y junio de 2025, +107 % interanual), lo que resalta una creciente concentración de suministro en Asia Oriental.
- México, socio T-MEC, sigue siendo el segundo mayor proveedor (47.8 mil millones de dólares en el mismo periodo, +82 % interanual), subrayando el potencial no aprovechado de la región para ofrecer una alternativa resiliente y cercana.
- China ha caído al cuarto lugar (29.9 mil millones de dólares entre enero y junio de 2025, -32 % interanual), reflejando la estrategia estadounidense de desacoplarse de China para asegurar sus cadenas de suministro y re-dirigir el abastecimiento hacia socios confiables.

## Retos de la intersección de los servicios *courier* y comercio electrónico, regular sin comprometer la eficiencia logística

Comprender la diferencia entre comercio exprés y el *e-commerce* es crucial para proteger el modelo de coproducción de Norteamérica, que consiste en la integración vertical de procesos productivos, facilitando el intercambio de insumos para la producción de bienes finales regionales.

La mensajería y paquetería exprés (el subsector 492 en el SCIAN), consiste en entregas rápidas, rastreables, con ventanas de horas o días, lo que erróneamente se asocia con comprar algo en línea y recibirlo al siguiente día. Esto sí existe, pero esa es solo una parte del negocio.

Una parte muy grande del movimiento exprés no son compras en línea hechas por consumidores finales, sino envíos urgentes entre empresas, como refacciones, partes especializadas, moldes industriales, componentes electrónicos, documentos regulatorios, certificados de calidad, contratos firmados físicamente o insumos farmacéuticos, por mencionar algunos. Esto es comercio *Business to Business* (B2B) y logística industrial crítica, no *retail* digital. Aun así, una porción relevante del canal de comercio exprés se utiliza para movilizar bienes que no forman parte de una transacción comercial, sino que corresponden a envíos entre particulares sin una compra-

venta subyacente. Entre los casos más frecuentes se encuentran el traslado de efectos personales entre connacionales, el envío de muestras comerciales sin valor comercial de venta y la repatriación de pertenencias personales, entre otros supuestos habituales.

La OCDE (2025) define el comercio electrónico (*e-commerce*) por la manera en que se hace el pedido. Esto es la orden de pedido mediante plataformas digitales y no por

el canal logístico que entrega el bien. Es decir, se puede tener una operación industrial que compra una pieza técnica vía un portal digital corporativo y recibir por un *courier* urgente, y eso es *e-commerce* B2B; pero también se puede recibir un envío exprés que nunca pasó por una orden digital (por ejemplo, un repuesto enviado de planta a planta por instrucción directa del supervisor de producción). Ambos usan paquetería exprés, pero solo el primero es *e-commerce* según la definición de la OCDE.

## El *courier* es infraestructura de producción, no solo el mensajero del *e-commerce*

Ejemplo en la industria automotriz

Una armadora en Coahuila que ensambla transmisiones para exportación bajo el T-MEC puede detener toda la línea si falta una pieza mecanizada muy específica. Esa pieza puede estar en una planta proveedora en Ohio o en Puebla. La instrucción es “mándala hoy por aduana directa, entrega en taller antes de las 6 am”. Eso viaja por un operador de mensajería y paquetería foránea (SCIAN 4921), con trazabilidad y despacho acelerado tipo *just-in-time*, porque el costo de parar la línea originaría pérdidas a la empresa. Este tipo de envío es **misión crítica para la cadena automotriz regional**, no es algo que un consumidor compró en una app de *retail*. **Es la integración productiva de Norteamérica en tiempo real**. La industria automotriz funciona con logística *just-in-time* y *just-in-sequence*, los componentes llegan exactamente cuando se necesitan para evitar inventarios costosos. Un retraso logístico puede frenar la producción completa y generar pérdidas inmediatas.

# Capítulo IV. Recomendaciones de política pública

Este capítulo presenta recomendaciones de política pública para hacer más eficientes los servicios de mensajería y paquetería con el objetivo de fortalecer la competitividad nacional y regional, detonar la inversión, generar empleos de calidad y promover el crecimiento económico sostenido de México. Para este fin, se propone una definición basada en calidad de servicio y no limitada por un umbral de peso.

A nivel internacional, los servicios de mensajería y paquetería se caracterizan por estándares de calidad: entrega tiempo-definida, trazabilidad y acuse de entrega y no por

límites de peso. La OCDE define a la entrega exprés por tiempos cortos y confiables (garantías de entrega) que sostienen cadenas *just-in-time*; su valor es la puntualidad, no el volumen del paquete. La Unión Postal Universal (UPU) de las Naciones Unidas define al servicio de correo exprés como el producto postal más rápido (servicio exprés *end-to-end*). Mientras tanto, la Unión Europea considera a los servicios internacionales de entrega rápida como el valor añadido de despacho, transporte y entrega. La Organización Mundial de Comercio (OMC) provee un marco del servicio de mensajería y paquetería diferenciado del servicio postal universal.

## Definición de servicios de mensajería y paquetería para detonar la competitividad

Los servicios de mensajería y paquetería (clasificación 492 SCIAN) son el conjunto de servicios puerta a puerta que recogen, clasifican, transportan (multimodal), despachan aduanalmente cuando aplica y entregan documentos y mercancías bajo estándares verificables de calidad.

- Plazos tiempo-definidos (mismo día, día siguiente o ventana horaria).
- Operan redes integradas nacionales e internacionales.
- Trazabilidad en línea y acuse/prueba de entrega.
- Cuentan con gestión de incidencias.

Su rasgo distintivo es la rapidez y confiabilidad y su aporte es habilitar la competitividad de las cadenas productivas (*just-in-time*, continuidad operativa, integración transfronteriza).

## Política nacional de logística y mensajería con enfoque en infraestructura crítica

México necesita regular a la mensajería y paquetería, particularmente la foránea, como **infraestructura estratégica para la competitividad industrial y la integración regional, atendiendo el obstáculo de la inseguridad en carreteras**. Se deben desarrollar corredores exprés en aduanas, puertos y cruces terrestres clave, con atención

prioritaria a mercancías de alto valor productivo (insumos intermedios, refacciones, equipo médico, componentes automotrices). Estos corredores deben estar acompañados de nodos de distribución intermodal y sistemas digitales de trazabilidad que permitan el seguimiento continuo de los embarques. El objetivo de reducir tiempos de

despacho y costos logísticos para sostener cadenas de suministro que operan en el modelo *just-in-time* entre plantas mexicanas y norteamericanas debe ser priorizado para el crecimiento económico sustentado en competitividad. En línea con las metas del Plan México de aumentar la inversión y disminuir el tiempo total para concretar inversiones productivas, los cuellos logísticos son un obstáculo a la inversión. Para ello, se deben atender dos áreas fundamentales: la seguridad pública en carreteras y la armonización regulatoria nacional.

### Programa Nacional de Corredores Seguros

Programa coordinado entre el gobierno federal estatal y el sector privado. El gobierno debe asumir la responsabilidad primaria de la seguridad en carreteras (Guardia Nacional/ SSPC en coordinación con SICT y estados), de la mano del sector privado, desplegar tecnología para mitigar riesgos, como: rastreo 24/7, geocercas y alertas tempranas, botón de pánico, centros de monitoreo vinculados con las autoridades, para implementar reacción de autoridades por corredor. Sumar corredores seguros con metas verificables (tiempos de atención, denuncias y recuperaciones), compartir inteligencia operativa con cámaras y asociaciones del sector y establecer incentivos a la inversión en estas tecnologías (deducción acelerada de equipos de seguridad, primas de seguro ligadas a cumplimiento de estándares).

Esta combinación tiene el potencial de reducir incidentes, disminuir costos logísticos y proteger el eslabón expreso que sostiene las cadenas de valor.

## Inversión en infraestructura aduanera y capacidades institucionales

La Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) debe ser fortalecida operativamente con presupuesto (PEF 2026) consistente con sus atribuciones normativas. El rediseño legal que la coloca como autoridad del registro y la supervisión del procedimiento simplificado para empresas de mensajería y paquetería tiene que venir acompañado de inversión pública y privada en infraestructura física (espacios de revisión dedicados, capacidad de almacenamiento temporal, carriles especializados), así como en capacidades técnicas: tecnología de escaneo, interoperabilidad de bases de datos y capacitación continua. La prioridad no es únicamente recaudar o fiscalizar, sino

### Armonización regulatoria

Armonización estatal con el Reglamento Federal de Paquetería y Mensajería (31.5 kg) en todo el país para certeza jurídica, menores costos de cumplimiento y operación uniforme.

### Impacto esperado en la competitividad

- Eliminar barreras internas que fragmentan rutas y elevan costos.
- Escala operativa nacional. Permite a las empresas planear flota, contratos y centros de distribución con un estándar único baja costos unitarios.
- Certeza regulatoria. Se reduce el riesgo operativo y costo de capital (mejores condiciones de financiamiento para ampliar capacidad y tecnología).
- Mejora la logística transfronteriza. La uniformidad interna facilita interoperabilidad con socios del T-MEC y asegura cumplimiento homogéneo en corredores norte-sur y este-oeste.
- Inclusión de PyMEs. Reglas claras y uniformes disminuyen barreras de entrada para proveedoras locales en cadenas de alto valor agregado.

facilitar el flujo confiable y legal de mercancías que sostienen producción en sectores estratégicos como el automotriz, el aeroespacial, el electrónico y el farmacéutico. La ANAM necesita operar como un habilitador del comercio norteamericano para fortalecer el modelo de coproducción de Norteamérica.

### Asegurar la neutralidad competitiva entre Mexpost, la AT-DT y las empresas de mensajería y paquetería foránea.

- Contabilidad separada y delimitación entre monopolio postal y servicios en competencia.

- Auditoría independiente anual pública que acredite ausencia de subsidios cruzados conforme al 15-A del T-MEC.
- Acceso abierto, equitativo y no discriminatorio a APIs y plataformas públicas (identidad, ventanilla, trazabilidad) con términos uniformes para operadores públicos y privados.
- Revisión periódica de la Agencia Nacional Antimonopolio sobre riesgos de ventajas exclusivas o trato preferencial. Esto alinea a México con el T-MEC, reduce la asimetría y fortalece la competitividad logística.
- Revisión de los procedimientos simplificados de importación, sus requisitos formales y pagos tributarios, para evitar el tratamiento diferenciado en la importación de mercancías de bajo valor.

## Ventanilla única digital e interoperabilidad regulatoria

Uno de los principales costos para las empresas de mensajería y paquetería es navegar por la fragmentación administrativa. Hoy coexisten obligaciones frente al SAT, la ANAM y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), incluyendo pedimentos, registro de empresa autorizada, Carta Porte y acreditación de estancia/traslado. La recomendación es consolidar una ventanilla única digital con interoperabilidad entre autoridades para trazabilidad *end-to-end*, un solo punto de captura

que alimente simultáneamente los sistemas aduaneros, fiscales y de transporte. Esta integración reduciría revisiones duplicadas, permitiría un monitoreo remoto en tiempo real y daría certidumbre sobre el estatus de cada envío en cada etapa (entrada al país, tránsito interno, entrega final). Además, alinea a México con las mejores prácticas de facilitación comercial que asocian digitalización aduanera con más inversión productiva y menores tiempos de frontera (OCDE, 2025).

## Certidumbre regulatoria como condición de inversión

El esquema propuesto en la nueva Ley Aduanera introduce autorizaciones con vigencia de dos años para las empresas de mensajería y paquetería bajo el procedimiento simplificado, así como causales de cancelación amplias. Esto, desde la perspectiva de política industrial, genera un horizonte de planeación demasiado corto para justificar inversión en *hubs* logísticos, tecnología de rastreo, flota dedicada y cumplimiento especializado. Se recomienda establecer un marco regulatorio con tres elementos:

1. Calendarios públicos de modificación normativa, por ejemplo, cambios programados de Reglas Generales de Comercio Exterior con consulta previa.

2. Renovación explícitamente continua mientras no existan faltas graves.
3. Criterios de cancelación acotados a riesgos fiscales reales o riesgos de seguridad, no a discrepancias formales subsanables.

Este enfoque reduce la discrecionalidad y alinea al Estado con el objetivo del Plan México de acelerar la inversión privada en sectores de alta productividad.

## Trato regulatorio diferenciado. La mensajería exprés es distinta al e-commerce

Regular a la paquetería exprés como si fuera *e-commerce* es un error de política pública, ya que entorpece el servicio logístico que sostiene la producción industrial, gene-

ra empleo de calidad y aumenta el contenido nacional. Una proporción esencial de los envíos urgentes no son compras al consumidor final, sino componentes indus-

triales, refacciones y documentación técnica que mantienen activas las líneas de producción automotriz, aeroespacial y electrónica bajo el T-MEC. También, incluye envíos de bienes entre particulares sin una compraventa subyacente, por citar ejemplos frecuentes se encuentra el traslado de efectos personales entre connacionales, el envío de muestras comerciales sin valor comercial de venta y la repatriación de pertenencias personales. Al mismo tiempo, no todo *e-commerce* requiere entrega exprés,

la definición internacional de acuerdo con la OCDE caracteriza al *e-commerce* como una transacción de comercio electrónico por la forma en que se realiza el pedido (digital), no por la velocidad de entrega. Eso significa que hay envíos digitales que viajan en carga consolidada tradicional y, a la inversa, hay entregas exprés críticas que no nacen de una transacción minorista en línea. La política debe reconocer explícitamente esta diferencia y proteger la logística B2B.

## Cumplimiento basado en riesgo y sanciones proporcionales

El nuevo esquema sancionador previsto en la Ley Aduanera contempla multas elevadas, incluso en casos que corresponden a discrepancias formales no sustantivas y corregibles en operación. Esto no es eficiente para el desarrollo nacional, ya que penaliza errores administrativos propios de un régimen de alto volumen y bajo valor unitario con montos que no guardan proporción con el potencial daño fiscal. Para alinear la supervisión aduanera con estándares de facilitación comercial, se recomienda migrar hacia un modelo de cumplimiento escalonado y transparente que incluya:

1. Una etapa de corrección voluntaria para irregularidades operativas de bajo impacto.

2. Sanciones crecientes solo ante reincidencia o indicios de riesgo fiscal/seguridad.
3. Un tablero público de desempeño que publique tiempos promedio de despacho, tasa de incidencias, costos de regularización y cuellos de botella por aduana.

Esto traslada el énfasis desde la sanción punitiva hacia la gestión de riesgo y el desempeño operativo, que es el estándar utilizado por organismos como el Banco Mundial en la medición de desempeño logístico.

## Armonización regulatoria para la competitividad de Norteamérica

La competitividad de Norteamérica no solo depende de infraestructura física (puentes, patios aduaneros, patios ferroviarios), sino de la capacidad de operar bajo reglas compartidas que reduzcan tiempos, eliminen duplicidades y den certidumbre operativa a las cadenas de suministro que cruzan la frontera todos los días. Estados Unidos y México, a pesar de ser principales socios comerciales mutuos, mantienen arquitecturas aduaneras con objetivos distintos. Por un lado, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) en EUA prioriza la seguridad nacional y el control de riesgos; por el otro lado, la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) está estructurada principalmente como autoridad recaudatoria. Esta asimetría genera inspecciones duplicadas, retrasos en despacho y cuellos de botella tecnológicos que elevan el costo logístico de la región entera. La propuesta de **imple-**

**mentación del modelo trilateral de envíos exprés de Norteamérica** busca armonizar procedimientos, digitalización y criterios de riesgo en un mismo marco operativo, pasando de dos sistemas coordinados caso por caso a una plataforma común con inspecciones conjuntas (*single-stop*), trazabilidad compartida y estándares técnicos interoperables.

El momento geopolítico hace que esta armonización sea considerada en la revisión del T-MEC/USMCA/CUSMA en 2026. Se requiere de una política industrial regional para sostener el modelo de coproducción de América del Norte frente a Asia y Europa para que Norteamérica opere como una sola plataforma productiva frente a otros mercados y sea competitiva frente a China. La reconfiguración de cadenas globales y el *nearshoring*, en particular en sec-

tores estratégicos como automotriz, aeroespacial, semiconductores y electrónicos, incrementa el flujo comercial de las aduanas actuales. Al mismo tiempo, la agenda de seguridad (fentanilo y armas) y el giro hacia instrumentos unilaterales, como el cobro fronterizo reforzado de aranceles, ponen en riesgo la integración de estas cadenas si no existe un andamiaje común.

En este contexto, una arquitectura aduanera trilateral con procesos estandarizados, ventanillas digitales compatibles, capacitación conjunta y planeación de infraestructura coordinada es un blindaje competitivo que reduce tiempos y costos en la frontera, pero también da una base institucional para resistir shocks políticos, cambios arancelarios o presiones unilaterales sin fracturar el suministro regional.

# Bibliografía

Agencia Nacional de Aduanas de México. (2024, enero 8). 78/LA Instructivo de trámite para el registro de empresas de mensajería y paquetería [PDF]. [https://anam.gob.mx/wp-content/uploads/2024/02/78\\_LA\\_08ENE24.pdf](https://anam.gob.mx/wp-content/uploads/2024/02/78_LA_08ENE24.pdf)

Cámara de Diputados. (s. f.). *Dictámenes de la LXVI Legislatura*. [https://sitl.diputados.gob.mx/LXVI\\_leg/dictameneslxvi\\_ld.php?tipot=&pert=0&init=2273](https://sitl.diputados.gob.mx/LXVI_leg/dictameneslxvi_ld.php?tipot=&pert=0&init=2273)

Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR). (s. f.). *Robos. CANACAR*. <https://canacar.com.mx/tag/robos/>

Covarrubias, D., & Gutiérrez Fernández, G. (2025, febrero). *The Binational Customs Agency: A vision for U.S.–Mexico joint customs operations* [PDF]. U.S.–Mexico Foundation.

Confederación Patronal de la República Mexicana (COPAR-MEX) (2025, octubre 9). *Equilibrio entre legalidad y competitividad, clave para una reforma a la Ley Aduanera efectiva*. <https://coparmex.org.mx/equilibrio-entre-legalidad-y-competitividad-clave-para-una-reforma-a-la-ley-aduanera-efectiva/#:~:text=La%20Reforma%20a%20la%20Ley,razonables%20para%20la%20implementaci%C3%B3n%20tecnol%C3%B3gica>.

El Economista. (2011, julio 25). *FedEx finaliza compra de MultiPack*. <https://www.economista.com.mx/empresas/FedEx-finaliza-compra-de-MultiPack-20110725-0152.html>

El Informador. (2008, noviembre 16). *DHL se mantiene firme en México; continuará inversiones en 2009*. <https://www.informador.mx/Economia/DHL-se-mantiene-firme-en-Mexico-continuar-inversiones-en-2009-20081116-0191.html>

Estados Unidos Mexicanos. (1993, diciembre 27). *Ley de Inversión Extranjera*. *Publicada en el Diario Oficial de la Federación*. (DOF 27-05-2024). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIE.pdf>

Estados Unidos Mexicanos. (1995 diciembre 15). *Ley aduanera*. *Publicada en el Diario Oficial de la Federación*. (DOF 12-11-2021). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAdua.pdf>

Estados Unidos Mexicanos. (2011, marzo 29). *Reglamento de Paquetería y Mensajería*. *Publicado en el Diario Oficial de la Federación*. (DOF 29-03-2011). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n287.pdf>

Estados Unidos Mexicanos. (2017, diciembre 26). *NOM-012-SCT-2-2017: Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*. *Publicada en el Diario Oficial de la Federación*. (DOF 26-12-2017). [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0)

Estados Unidos Mexicanos. (2021). *Small and Medium-Sized Companies (Chapter 25)* [PDF]. [https://embamex.sre.gob.mx/eua/images/stories/economicos/2021/chapters/25\\_Small\\_and\\_Medium\\_Sized\\_Companies.pdf](https://embamex.sre.gob.mx/eua/images/stories/economicos/2021/chapters/25_Small_and_Medium_Sized_Companies.pdf)

Estados Unidos Mexicanos. (s. f.). *Capítulo 7, Administración Aduanera y Facilitación del Comercio* [PDF]. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465789/07ESPAdministracionAduaneraFacilitaciondelComercio.pdf>

European Commission. (2024, 29 de noviembre). *Commission Implementing Decision (EU) 2024/3224 on the applicability of Article 34 of Directive 2014/25/EU to contracts awarded for activities related to the provision of certain postal services and other services than postal services in Slovakia*. *Official Journal of the European Union*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32024D3224>

Federal Reserve Bank of St. Louis. (s.f). *Labor Productivity for Transportation and Warehousing: Couriers and Messengers (NAICS 492) in the United States*. <https://fred.stlouisfed.org/series/IPUIN492L000000000>

FedEx. (2008, octubre 7). *FedEx Express Nacional begins operations in Mexico*. <https://newsroom.fedex.com/newsroom/united-states-english/fedex-express-nacional-begins-operations-in-mexico#:~:text=MEMPHIS%2C%20Tenn.%2C%20Oct,of%20operations%20for%20domestic%20shipments>

FedEx. (2009, Octubre 15). *FedEx improves international shipping experience in Mexico*. <https://newsroom.fedex.com/newsroom/latin-america-english/fedex-improves-international-shipping-experience-in-mexico#:~:text=The%20newly%20expanded%20FedEx%20Bonded,security%20for%20FedEx%20shipments%2C%20also>

Geloso Grosso, M., et al. (2014, 4 de noviembre). *Services Trade Restrictiveness Index (STRI): Transport and Courier Services*. *Documentos de Política Comercial de la OCDE, N.º 176*. OECD Publishing, París. [https://www.oecd.org/en/publications/services-trade-restrictiveness-index-stri-transport-and-courier-services\\_5jxt4nd187r6-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/services-trade-restrictiveness-index-stri-transport-and-courier-services_5jxt4nd187r6-en.html)

Gobierno de México. (s. f.). *T-MEC (Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá)*. <https://www.gob.mx/t-mec>

Gobierno de México. (2013, septiembre 30). *Mensajería y paquetería: cuestión de tiempo, dinero y esfuerzo*. Procuraduría Federal del Consumidor. <https://www.gob.mx/profeco/documentos/mensajería-y-paquetería-cuestión-de-tiempo-dinero-y-esfuerzo>

Gobierno de México (2024, 14 de noviembre). *Presidenta Claudia Sheinbaum presenta la nueva Agencia de Transformación Digital para simplificar trámites y evitar la corrupción*. <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/presidenta-claudia-sheinbaum-presenta-la-nueva-agencia-de-transformacion-digital-para-simplificar-tramites-y-evitar-la-corrupcion>

Gobierno de México (2025). *Plan México : Fortaleciendo la economía y el bienestar*. <https://www.planmexico.gob.mx/>

Government of Canada. (s. f.). *North American Industry Classification System (NAICS) Canada 2022 Version 1.0*. Statistics Canada. <https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p3VD.pl?Function=getVD&TVD=1369825&CVD=1369949&CPV=4922&CS-T=27012022&CLV=2&MLV=5>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s. f.). *PIB por actividad económica*. <https://www.inegi.org.mx/temas/pib/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s. f.). *Matriz de Insumo-Producto (MIP), Año base 2018*. <https://www.inegi.org.mx/programas/mip/2018/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). *Síntesis metodológica del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México SCIAN 2023*. [PDF] [https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/889463909682.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463909682.pdf)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s. f.). *Sistema Automatizado de Información Censal (SAIC)*. <https://www.inegi.org.mx/app/saic/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). *Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la industria del autotransporte de carga* [PDF]. [https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/889463903994.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463903994.pdf)

Mex-Cal Truckline. (2024, mayo). *How Just-In-Time delivery transforms automotive supply chains*. <https://www.mexcaltruckline.com/blog/jit-automotive-supply-chains-mexico/>

MHL News. (2004, octubre 5). *UPS to acquire Menlo Worldwide Forwarding*. <https://www.mhlnews.com/transportation-distribution/article/22048164/ups-to-acquire-menlo-worldwide-forwarding>

Monden, Yasuhiro. *Toyota production system: an integrated approach to just-in-time*. CRC press, 2011.

OECD. (2019, junio 6). *Unpacking E-commerce: Business Models, Trends and Policies*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/23561431-en>

OECD. (2025, junio). *OECD Supply Chain Resilience Review: Navigating risks*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/94e3a8ea-en>

OECD. (2025, octubre 9). *The 2025 OECD definition of e-commerce and guidelines for interpretation* [PDF]. OECD Publishing. <https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/10/>

[the-2025-oecd-definition-of-e-commerce-and-guidelines-for-interpretation\\_3e7e5a61/2254f1de-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/10/the-2025-oecd-definition-of-e-commerce-and-guidelines-for-interpretation_3e7e5a61/2254f1de-en.pdf)

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (s. f.). *Trade in value-added*. <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/trade-in-value-added.html>

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (s.f.). *Trade facilitation*. <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/trade-facilitation.html>

Sankritik, A., & Shetty, S. (2025, septiembre 17). *Digital Public Infrastructure: Setting Standards with the Hourglass Model*. Washington, DC: World Bank [PDF]. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/5fd5bc4891d5c9f0942f7e-0f86a72e05-0050062025/original/Abhishek-Sankritik-Digital-public-infrastructure.pdf>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2024, diciembre). Reglas Generales de Comercio Exterior para 2025. [https://www.sat.gob.mx/minisitio/NormatividadRMFYRGCE/documentos2025/rgce/compiladas/Compilado4taRMRGCE\\_2025.pdf](https://www.sat.gob.mx/minisitio/NormatividadRMFYRGCE/documentos2025/rgce/compiladas/Compilado4taRMRGCE_2025.pdf)

Secretaría de Economía. (s. f.). *México: Economía, empleo, equidad, calidad de vida, educación, salud y seguridad pública, Data México*. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/mexico?tradeCountryInegiBanxico=banxicoOption>

Secretaría de asuntos parlamentarios. (2015, 12 de agosto). Ley de Movilidad del Estado de México. (*Última reforma 03 de septiembre de 2021*). [PDF] <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465797/15ESPComercioTransfronterizode-Servicios.pdf>

The ILS Company. (s. f.). *Just-In-Time Logistics for the Automotive Industry: Automotive industry page*. <https://www.ilscompany.com/automotive/>

The World Bank. (2002). *Trade and Transport Facilitation. (World Bank Discussion Paper No. 427) [PDF]*. Washington, DC: World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/355441468739493245/pdf/multiop%20%20%20%20age.pdf>

The World Bank. (2023, abril). *Connecting to compete 2023: Trade logistics in an uncertain global economy, The logistics performance index and its indicators [PDF]*. The World Bank. [https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI\\_2023\\_report\\_with\\_layout.pdf](https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf)

Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). (2020). Capítulo 15: Comercio transfronterizo de servicios. Gobierno de México. [PDF] <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465797/15ESPComercioTransfronterizode-Servicios.pdf>

U.S. Bureau of Labor Statistics. (s.f.). Couriers and Messengers: NAICS 492. <https://www.bls.gov/iag/tgs/iag492.htm>

Universal Postal Union. (s.f.). *Express Mail Service (EMS)*. <https://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Technical-Solutions/Products/Express-Mail-Service-%28EMS%29>

United States Department of Commerce. (s.f.). *USMCA: Trade Agreement Updates*. <https://www.trade.gov/usmca-trade-agreement-updates>

United States of America. (2024, junio). FY 2023 CBP Trade Fact Sheet. U.S. Customs and Border Protection [PDF]. [https://www.cbp.gov/sites/default/files/2024-06/cbp\\_fy\\_2023\\_trade\\_fact\\_sheet\\_06.2024.pdf](https://www.cbp.gov/sites/default/files/2024-06/cbp_fy_2023_trade_fact_sheet_06.2024.pdf)

United States of America. (2025, enero). *CBP proposes new rule to strengthen enforcement and limit duty exemption for low-value shipments. U.S. Customs and Border Protection*. <https://www.cbp.gov/newsroom/national-media-release/cbp-proposes-new-rule-strengthen-enforcement-and-limit-duty>

## Anexo 1. Regulación de los servicios de mensajería y paquetería

	Regulación en Reglamento Paquetería y Mensajería	Complementariedad entre reglamento y regulación NOM-012 y NOM-068
<b>Objeto / alcance del servicio</b>	El Reglamento define el servicio de paquetería y mensajería, su objeto y alcance: prestación a terceros en caminos y puentes de jurisdicción federal (Art. 1 y 2). (Gobierno de México)	El <b>Reglamento</b> determina <i>qué</i> es y quién lo presta; <b>NOM-012</b> establece los límites técnicos (peso/dimensión) para las unidades que prestan el servicio; <b>NOM-068</b> exige las condiciones físico-mecánicas y de seguridad que esas unidades deben cumplir. La lectura conjunta muestra que el Reglamento regula la actividad y remite a las NOMS para los requisitos técnicos.
<b>Peso máximo por envío (paquete)</b>	El Reglamento establece el concepto y <b>peso máximo por paquete 31.5 kg</b> en su definición/condición (Art. 3 inciso VI). (Gobierno de México)	El <b>peso por paquete</b> es una regulación operativa del <i>servicio</i> (Reglamento). Para el <b>peso total</b> y su impacto en la infraestructura y seguridad se aplica la <b>NOM-012</b> (y en seguridad la NOM-068 si aplica la naturaleza de la carga).
<b>Condición del paquete (embalaje / rotulado)</b>	El Reglamento exige que el paquete sea "debidamente envuelto, rotulado o con embalaje que permita su manejo, reparto y entrega" (Art. 3-VI). (Gobierno de México)	El Reglamento fija exigencias de embalaje/ rotulado aplicables al servicio cotidiano; cuando la carga es peligrosa, <b>NOM-068</b> y NOMS sectoriales elevan y precisan los requisitos (etiqueta, manifestación de carga, condiciones de la unidad).
<b>Tipo de vehículo autorizado (configuración: van, caja; número de ejes, peso)</b>	El Reglamento (Art.6) indica tipos autorizados para el servicio a camiones unitarios tipo van o caja cerrada de dos ejes de 4 o 6 llantas cuyo peso bruto vehicular no exceda de 11 toneladas. Además, el límite de operación de los vehículos en el servicio será de diez años contados a partir de su año-modelo. (Gobierno de México)	El Reglamento delimita qué vehículos pueden prestar el servicio; <b>NOM-012</b> precisa técnicamente las configuraciones y límites (para evaluar si un vehículo es admisible según su PBV/dimensiones); <b>NOM-068</b> garantiza que la configuración esté en condiciones físicas seguras.
<b>Cargas por eje (límites técnicos)</b>	El Reglamento remite a la normativa de pesos/dimensiones para límites por eje; no reproduce tablas por eje en forma completa. (Gobierno de México)	La <b>NOM-012</b> fija los límites técnicos por eje que deben respetar la operación autorizada por el Reglamento; <b>NOM-068</b> exige que los ejes y sistemas mecánicos estén en condiciones para soportar esas cargas.
<b>Dimensiones máximas (ancho / alto / largo)</b>	El Reglamento remite a la normativa de pesos/dimensiones para valores técnicos (no reproduce tablas completas). (Gobierno de México)	Las dimensiones operativas impuestas por <b>NOM-012</b> determinan qué configuraciones pueden transitar; el Reglamento exige cumplimiento de esos límites para el servicio; <b>NOM-068</b> garantiza que, dentro de esos límites, la unidad esté segura.

	Regulación en Reglamento Paquetería y Mensajería	Complementariedad entre reglamento y regulación NOM-012 y NOM-068
<b>Documentación obligatoria (Guía/ Carta-porte, Manifiesto, Seguro)</b>	El Reglamento exige <b>Guía o Carta-porte</b> por paquete (Art.20), <b>Manifiesto</b> con relación de guías (Art.21, Art.28) y <b>seguro de responsabilidad civil</b> que ampare el servicio (Art.23). (Gobierno de México)	La documentación administrativa está en el Reglamento; cuando la carga es especial (peligrosa), las NOMS añaden documentación técnica obligatoria y requisitos de señalamiento.
<b>Prohibiciones / mercancías prohibidas</b>	Art.18: lista de mercancías <b>prohibidas</b> para paquetería sin permisos: armas, explosivos, dinero, loterías extranjeras, estupefacientes sin permiso, materiales peligrosos sin permiso, animales/perecederos sin condiciones, etc. (Gobierno de México)	El Reglamento establece prohibiciones operativas; las NOMS (068 y otras) establecen requisitos técnicos que, si no se cumplen, hacen que ciertos envíos no puedan transportarse legalmente.

## Anexo 2. Registro Simplificado de Empresas de Mensajería y Paquetería

Aspecto	Ley Aduanera 2021	RGCE 2024	Ley Aduanera 2025 (Dictamen de ley)
<b>Autoridad</b>	SAT	ANAM (Regla 3.7.3)	ANAM (Art. 88-Bis)
<b>Vigencia</b>	No definida en la Ley (indefinida en práctica)	2 años, renovable (ficha trámite 78/LA)	2 años, prorrogables
<b>Fundamento</b>	Art. 88 LA	Regla 3.7.3 RGCE 2024	Art. 88-Bis y 88-Ter

## Anexo 3. Diagnóstico de marco logístico y regulatorio comercial

Eje	Situación actual en México	Recomendación OMC/OCDE	Propuesta concreta para México
<b>Transparencia y certeza</b>	Cambios frecuentes en RGCE generan incertidumbre	Publicar calendarios regulatorios y consultas públicas (OCDE Regulatory Policy Outlook)	Establecer un <b>calendario anual de cambios</b> en RGCE, con consulta previa a industria
<b>Tiempos de despacho</b>	Procedimientos lentos en aduanas, duplicidad de requisitos (ej. Carta Porte como "estancia")	<i>Trade Facilitation Agreement (TFA)</i> art. 7. despacho expedito, canales preferentes para <i>courier</i> (OMC, TFA)	<b>Definir una meta</b> cuantificable de despacho exprés en aduanas clave
<b>Digitalización</b>	Trámites fragmentados SAT-ANAM-SCT	Ventanilla Única de Comercio Exterior + interoperabilidad de datos (OCDE, Digital Trade)	<b>API público de seguimiento en tiempo real</b> y trazabilidad <i>end-to-end</i>

Eje	Situación actual en México	Recomendación OMC/OCDE	Propuesta concreta para México
<b>Sanciones</b>	Multas desproporcionadas por errores formales	OMC/TFA: sanciones proporcionales, remedios rápidos	Escalonar sanciones
<b>Infraestructura</b>	Saturación en nodos (aduanas aéreas, puertos)	OCDE: infraestructura logística estratégica	<b>Corredores exprés</b> entre AICM, AIFA y puertos estratégicos como Lázaro Cárdenas
<b>Certificaciones</b>	Operador Económico Autorizado (OEA) vigente pero poco aprovechado en <i>courier</i>	OMC: Mutual Recognition Agreements (MRAs)	<b>MRAs trilaterales T-MEC</b> para <i>couriers</i> certificados como OEA
<b>Monitoreo</b>	Sin métricas públicas de tiempos y costos	Indicadores de desempeño regulatorio (OCDE)	<b>Tablero público</b> con tiempos de despacho, costos de cumplimiento y auditoría

## Anexo 4. Intensidad *courier*

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>4921 - Servicios de mensajería y paquetería foránea</b>	5,354	23,566	22.72%
<b>5222 - Instituciones financieras de fomento económico</b>	2,001	19,628	10.19%
<b>9318 - Actividades de seguridad nacional</b>	308	18,114	1.70%
<b>5174 - Operadores de servicios de telecomunicaciones vía satélite</b>	14	920	1.51%
<b>5221 - Banca múltiple</b>	2,221	151,134	1.47%
<b>5242 - Servicios relacionados con los seguros y las fianzas, y administración de fondos para el retiro</b>	223	16,316	1.37%
<b>5231 - Casas de bolsa, casas de cambio y centros cambiarios</b>	103	10,250	1.01%
<b>4862 - Transporte de gas natural por ductos</b>	101	10,542	0.96%
<b>5191 - Otros servicios de información</b>	9	1,345	0.64%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>5179 - Otros servicios de telecomunicaciones</b>	51	8,603	0.59%
<b>5151 - Transmisión de programas de radio y televisión</b>	244	47,178	0.52%
<b>5311 - Alquiler sin intermediación de bienes raíces</b>	781	154,363	0.51%
<b>5412 - Servicios de contabilidad, auditoría y servicios relacionados</b>	205	42,689	0.48%
<b>5331 - Servicios de alquiler de marcas registradas, patentes y franquicias</b>	7	1,584	0.47%
<b>4811 - Transporte aéreo regular</b>	698	150,225	0.46%
<b>5313 - Servicios relacionados con los servicios inmobiliarios</b>	72	16,550	0.44%
<b>5312 - Inmobiliarias y corredores de bienes raíces</b>	116	28,587	0.41%
<b>5614 - Servicios de apoyo secretarial, fotocopiado, cobranza, investigación crediticia y similares</b>	108	26,802	0.40%
<b>5232 - Bolsa de valores</b>	2	530	0.40%
<b>5611 - Servicios de administración de negocios</b>	306	78,098	0.39%
<b>5613 - Servicios de empleo</b>	135	34,643	0.39%
<b>4869 - Transporte por ductos de otros productos</b>	8	2,260	0.37%
<b>5411 - Servicios legales</b>	69	18,933	0.36%
<b>5173 - Operadores de servicios de telecomunicaciones alámbricas e inalámbricas</b>	599	177,703	0.34%
<b>5415 - Servicios de diseño de sistemas de cómputo y servicios relacionados</b>	37	11,387	0.33%
<b>5122 - Industria del sonido</b>	4	1,136	0.32%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>5616 - Servicios de investigación, protección y seguridad</b>	125	41,184	0.30%
<b>5112 - Edición de software y edición de software integrada con la reproducción</b>	32	10,624	0.30%
<b>5241 - Compañías de seguros y fianzas</b>	508	187,948	0.27%
<b>5182 - Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados</b>	19	7,211	0.26%
<b>5211 - Banca central</b>	13	5,107	0.26%
<b>5418 - Servicios de publicidad y actividades relacionadas</b>	43	16,688	0.26%
<b>5152 - Producción de programación de canales para sistemas de televisión por cable o satelitales</b>	3	1,032	0.26%
<b>8124 - Estacionamientos y pensiones para vehículos automotores</b>	43	17,333	0.25%
<b>2131 - Servicios relacionados con la minería</b>	210	89,178	0.24%
<b>5414 - Diseño especializado</b>	8	3,386	0.23%
<b>6114 - Escuelas comerciales, de computación y de capacitación para ejecutivos</b>	2	746	0.22%
<b>6115 - Escuelas de oficios</b>	2	932	0.22%
<b>5324 - Alquiler de maquinaria y equipo agropecuario, pesquero, industrial, comercial y de servicios</b>	47	21,891	0.22%
<b>5419 - Otros servicios profesionales, científicos y técnicos</b>	15	7,285	0.21%
<b>4931 - Servicios de almacenamiento</b>	73	35,172	0.21%
<b>5225 - Servicios relacionados con la intermediación crediticia no bursátil</b>	20	10,131	0.20%
<b>5617 - Servicios de limpieza</b>	14	6,980	0.20%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>7213 - Pensiones y casas de huéspedes, y departamentos y casas amueblados con servicios de hotelería</b>	1	775	0.18%
<b>8123 - Servicios funerarios y administración de cementerios</b>	8	4,514	0.17%
<b>5111 - Edición de periódicos, revistas, libros y similares, y edición de estas publicaciones integrada con la impresión</b>	23	13,195	0.17%
<b>4911 - Servicios postales</b>	2	985	0.17%
<b>5224 - Otras instituciones de intermediación crediticia y financiera no bursátil</b>	81	48,711	0.17%
<b>6111 - Escuelas de educación básica, media y para necesidades especiales</b>	98	59,743	0.16%
<b>7131 - Parques con instalaciones recreativas y casas de juegos electrónicos</b>	9	6,001	0.15%
<b>7132 - Casinos, loterías y otros juegos de azar</b>	29	20,658	0.14%
<b>7211 - Hoteles, moteles y similares</b>	197	142,842	0.14%
<b>4821 - Transporte por ferrocarril</b>	40	29,387	0.13%
<b>5416 - Servicios de consultoría administrativa, científica y técnica</b>	25	18,760	0.13%
<b>6213 - Otros consultorios para el cuidado de la salud</b>	4	3,437	0.13%
<b>5239 - Asesoría en inversiones y otros servicios relacionados con la intermediación bursátil</b>	5	3,742	0.12%
<b>5121 - Industria fílmica y del video</b>	38	32,266	0.12%
<b>5615 - Agencias de viajes y servicios de reservaciones</b>	15	13,985	0.11%
<b>6112 - Escuelas de educación técnica superior</b>	37	337	0.11%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>4885 - Servicios de intermediación para el transporte de carga</b>	41	38,509	0.11%
<b>6116 - Otros servicios educativos</b>	5	4,804	0.10%
<b>2371 - Construcción de obras para el suministro de agua, petróleo, gas, energía eléctrica y telecomunicaciones</b>	96	111,890	0.09%
<b>5612 - Servicios combinados de apoyo en instalaciones</b>	4	4,838	0.09%
<b>8131 - Asociaciones y organizaciones comerciales, laborales, profesionales y recreativas</b>	5	6,654	0.08%
<b>5413 - Servicios de arquitectura, ingeniería y actividades relacionadas</b>	21	25,504	0.08%
<b>8121 - Salones y clínicas de belleza, baños públicos y bolerías</b>	15	18,643	0.08%
<b>5511 - Corporativos</b>	65	85,613	0.08%
<b>4881 - Servicios relacionados con el transporte aéreo</b>	17	22,771	0.07%
<b>6215 - Laboratorios médicos y de diagnóstico</b>	9	12,050	0.07%
<b>4871 - Transporte turístico por tierra</b>	1	1,414	0.07%
<b>6214 - Centros para la atención de pacientes que no requieren hospitalización</b>	2	3,458	0.07%
<b>8122 - Lavanderías y tintorerías</b>	4	5,570	0.07%
<b>5619 - Otros servicios de apoyo a los negocios</b>	12	17,914	0.07%
<b>7121 - Museos, sitios históricos, zoológicos y similares</b>	3	4,983	0.06%
<b>6117 - Servicios de apoyo a la educación</b>	20	326	0.06%
<b>5322 - Alquiler de artículos para el hogar y personales</b>	2	2,902	0.06%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
6113 - Escuelas de educación superior	41	65,756	0.06%
4855 - Alquiler de autobuses con chofer	1	2,160	0.06%
5321 - Alquiler de automóviles, camiones y otros transportes terrestres	7	11,469	0.06%
7114 - Agentes y representantes de artistas, deportistas y similares	25	415	0.06%
9311 - Órganos legislativos	10	16,685	0.06%
6231 - Residencias con cuidados de enfermeras para enfermos convalecientes, en rehabilitación, incurables y terminales	5	79	0.06%
3253 - Fabricación de fertilizantes, pesticidas y otros agroquímicos	20	36,892	0.055%
4879 - Otro transporte turístico	1	17	0.05%
5323 - Centros generales de alquiler	33	664	0.05%
7139 - Otros servicios recreativos	9	16,059	0.05%
6222 - Hospitales psiquiátricos y para el tratamiento por adicción	3	64	0.05%
6233 - Asilos y otras residencias para el cuidado de ancianos	38	760	0.05%
4884 - Servicios relacionados con el transporte por carretera	5	9,381	0.05%
5621 - Recolección de residuos	3	5,172	0.05%
4889 - Otros servicios relacionados con el transporte	1	1,265	0.05%
4832 - Transporte por aguas interiores	16	315	0.05%
5417 - Servicios de investigación científica y desarrollo	5	11,267	0.05%
4883 - Servicios relacionados con el transporte por agua	3	6,903	0.04%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>7113 - Promotores de espectáculos artísticos, culturales, deportivos y similares</b>	2	4,211	0.04%
<b>7112 - Deportistas y equipos deportivos profesionales</b>	4	8,161	0.04%
<b>6242 - Servicios comunitarios de alimentación, refugio y emergencia</b>	17	436	0.04%
<b>6219 - Servicios de ambulancias, de bancos de órganos y otros servicios auxiliares al tratamiento médico</b>	43	1,072	0.04%
<b>4812 - Transporte aéreo no regular</b>	2	4,789	0.04%
<b>9312 - Administración pública en general</b>	48	118,784	0.04%
<b>6216 - Servicios de enfermería a domicilio</b>	19	470	0.04%
<b>4922 - Servicios de mensajería y paquetería local</b>	16	409	0.04%
<b>4831 - Transporte marítimo</b>	5	12,299	0.04%
<b>5622 - Tratamiento y disposición final de residuos</b>	1	2,188	0.04%
<b>3272 - Fabricación de vidrio y productos de vidrio</b>	22	62,079	0.035%
<b>3259 - Fabricación de otros productos químicos</b>	11	32,782	0.03%
<b>7223 - Servicios de preparación de alimentos por encargo</b>	5	14,827	0.03%
<b>3256 - Fabricación de jabones, limpiadores y preparaciones de tocador</b>	30	95,051	0.03%
<b>4851 - Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros de ruta fija</b>	15	49,281	0.03%
<b>8113 - Reparación y mantenimiento de maquinaria y equipo agropecuario, industrial, comercial y de servicios</b>	5	17,428	0.03%
<b>4872 - Transporte turístico por agua</b>	26	874	0.03%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>3141 - Confección de alfombras, blancos y similares</b>	5	17,243	0.03%
<b>3279 - Fabricación de otros productos a base de minerales no metálicos</b>	7	22,995	0.03%
<b>3115 - Elaboración de productos lácteos</b>	44	152,082	0.03%
<b>4882 - Servicios relacionados con el transporte por ferrocarril</b>	8	257	0.03%
<b>5629 - Servicios de remediación, recuperación, y otros servicios de manejo de residuos</b>	1	3,374	0.03%
<b>3254 - Fabricación de productos farmacéuticos</b>	30	112,155	0.03%
<b>4841 - Autotransporte de carga general</b>	98	378,486	0.03%
<b>4611 - Comercio al por menor de abarrotes y alimentos</b>	154	621,210	0.02%
<b>9313 - Regulación y fomento del desarrollo económico</b>	11	46,746	0.02%
<b>9314 - Impartición de justicia y mantenimiento de la seguridad y el orden público</b>	27	112,887	0.02%
<b>3274 - Fabricación de cal, yeso y productos de yeso</b>	4	15,123	0.02%
<b>3273 - Fabricación de cemento y productos de concreto</b>	25	103,825	0.02%
<b>8132 - Asociaciones y organizaciones religiosas, políticas y civiles</b>	5	19,555	0.02%
<b>4311 - Comercio al por mayor de abarrotes y alimentos</b>	148	636,352	0.02%
<b>4854 - Transporte escolar y de personal</b>	1	4,360	0.02%
<b>3262 - Fabricación de productos de hule</b>	12	55,712	0.02%
<b>6244 - Guarderías</b>	2	11,682	0.02%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>2362 - Edificación no residencial</b>	80	397,374	0.02%
<b>9315 - Regulación y fomento de actividades para mejorar y preservar el medio ambiente</b>	1	4,373	0.02%
<b>3111 - Elaboración de alimentos para animales</b>	23	116,057	0.02%
<b>3152 - Confección de prendas de vestir</b>	16	86,500	0.02%
<b>7111 - Compañías y grupos de espectáculos artísticos y culturales</b>	16	777	0.02%
<b>3261 - Fabricación de productos de plástico</b>	54	327,535	0.02%
<b>7224 - Centros nocturnos, bares, cantinas y similares</b>	1	7,684	0.02%
<b>3271 - Fabricación de productos a base de arcillas y minerales refractarios</b>	5	34,650	0.02%
<b>6221 - Hospitales generales</b>	19	121,530	0.02%
<b>3255 - Fabricación de pinturas, recubrimientos y adhesivos</b>	7	48,298	0.02%
<b>8111 - Reparación y mantenimiento de automóviles y camiones</b>	8	52,275	0.01%
<b>3151 - Fabricación de prendas de vestir de tejido de punto</b>	3	22,912	0.01%
<b>8129 - Servicios de revelado e impresión de fotografías y otros servicios personales</b>	17	1,736	0.01%
<b>4852 - Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija</b>	18	136,009	0.01%
<b>3118 - Elaboración de productos de panadería y tortillas</b>	32	250,799	0.01%
<b>3117 - Preparación y envasado de pescados y mariscos</b>	2	15,826	0.01%
<b>6241 - Servicios de orientación y trabajo social</b>	1	4,837	0.01%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>8114 - Reparación y mantenimiento de artículos para el hogar y personales</b>	1	11,437	0.01%
<b>3114 - Conservación de frutas, verduras, guisos y otros alimentos preparados</b>	7	63,562	0.01%
<b>3121 - Industria de las bebidas</b>	23	206,745	0.01%
<b>3122 - Industria del tabaco</b>	1	8,187	0.01%
<b>8112 - Reparación y mantenimiento de equipo electrónico y de equipo de precisión</b>	1	7,452	0.01%
<b>7115 - Artistas, escritores y técnicos independientes</b>	9	928	0.01%
<b>3113 - Elaboración de azúcares, chocolates, dulces y similares</b>	11	117,320	0.01%
<b>3112 - Molienda de granos y de semillas y obtención de aceites y grasas</b>	16	170,982	0.01%
<b>3119 - Otras industrias alimentarias</b>	11	113,584	0.01%
<b>6232 - Residencias para el cuidado de personas con problemas de retardo mental, trastorno mental y adicciones</b>	3	342	0.01%
<b>9316 - Actividades administrativas de instituciones de bienestar social</b>	6	70,991	0.01%
<b>3162 - Fabricación de calzado</b>	3	33,861	0.01%
<b>6211 - Consultorios médicos</b>	6	71,227	0.01%
<b>4853 - Servicio de taxis y limusinas</b>	6	74,180	0.01%
<b>3251 - Fabricación de productos químicos básicos</b>	22	313,307	0.01%
<b>3149 - Fabricación de otros productos textiles, excepto prendas de vestir</b>	1	20,333	0.01%
<b>6223 - Hospitales de otras especialidades médicas</b>	3	45,521	0.01%
<b>3161 - Curtido y acabado de cuero y piel</b>	1	13,424	0.01%

Rama	Consumo inter-medio de mensajería y paquetería foránea (millones de pesos)	Consumo inter-medio total (millones de pesos)	Intensidad
<b>3252 - Fabricación de resinas y hules sintéticos, y fibras químicas</b>	6	104,782	0.01%
<b>3133 - Acabado de productos textiles y fabricación de telas recubiertas</b>	1	13,453	0.01%
<b>3132 - Fabricación de telas</b>	2	37,560	0.00%

Fuente: INEGI, Matriz Insumo Producto, año base 2018

# ¿Cómo vamos con los servicios de mensajería y paquetería?

Conectando al país con las cadenas de valor globales para fortalecer la competitividad de Norteamérica y crear empleos de calidad.

