

Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec

El Corredor Interoceánico y su inserción en el Comercio Mundial

Seminario de Economía Urbana y Regional
IIE-UNAM
Ciudad de México,
11 de septiembre de 2019



GOBIERNO DE
MÉXICO



Introducción

- El *Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec* es una de las acciones clave del Gobierno Federal para **impulsar el desarrollo de la región Sur-Sureste del país.**
- Por su **impacto sobre una de las regiones de mayor rezago** económico y social, es considerado uno de los de mayor trascendencia entre los programas estratégicos de la actual administración
- El Programa ha sido integrado al PND 2019-2024 para **impulsar el crecimiento de la economía regional**, con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo

Punto de partida

- El **desarrollo del país debe ser justo y equitativo**; es necesario reducir las desigualdades entre regiones y entre grupos sociales
- El Estado Mexicano **debe recuperar la facultad de dirigir la economía** hacia el bienestar de las mayorías
- El **desarrollo debe incluirnos a todas y todos** y mejorar las condiciones de vida de la sociedad, en especial los más vulnerables
- Es necesario impulsar **una forma distinta de lograr el desarrollo** y orientarlo hacia una nueva manera de crecer y distribuir los resultados



El inicio: Definición de la Región

- Incluye 79 municipios: 33 de Veracruz y 46 de Oaxaca
- Es el punto de acceso a la región Sur-Sureste. Comprende una **cuarta parte de los Estados**
- El Istmo **crece muy por debajo** que otras regiones del país, y presenta grandes rezagos sociales
- El Programa debe detectar **las causas del rezago** y **reorientar la acción pública** para corregir el rumbo



Región de Istmo de Tehuantepec

La visión de futuro del Istmo de Tehuantepec

- La región del Istmo de Tehuantepec debe superar las **décadas de exclusión** de los programas y presupuestos federales
- A partir de **sus propias fortalezas y recursos**, potenciar su desarrollo e incrementar sus capacidades de atracción de recursos de otras regiones del país y de otros países
- Emprender acciones y proyectos para **revitalizar la economía y la sociedad locales**, en la búsqueda de una nueva etapa de desarrollo



Objetivo general

Impulsar el crecimiento de la economía regional con **pleno respeto** a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano, generando las condiciones para una **economía incluyente**, que promueva el **bienestar de la población** y garantice una distribución justa de los beneficios.

¿Qué busca el Programa?

- Superar el **rezago económico y social**
- **Mejorar el bienestar** de la población local
- Reducir el estancamiento causado por la **falta de inversión**
- Detonar el **potencial económico** de la región

Objetivos estratégicos



El Corredor Interoceánico: columna vertebral

El **Corredor Multimodal Interoceánico** incluye el FIT, los Puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos y los sistemas de transporte aéreo y carretero

Combinación diversos de **modos** para movilizar mercancías

Potencial de generación de recursos para el desarrollo



Administración **única e integral**

Marco normativo simplificado y adecuado

Nos vinculará a las **corrientes mundiales** de comercio

Ventajas competitivas del Istmo de Tehuantepec



Localización geoestratégica de importancia global

Punto de entrada hacia la región Sur-Sureste del país

Disponibilidad de recursos acuíferos, energéticos, tierra y costas

Vía de acceso a los mercados interno y externo y ruta de tránsito entre continentes

Posicionamiento competitivo en rutas mundiales de transporte marítimo

Vocación para la industria asociada a los hidrocarburos, derivados y otras actividades productivas importantes

El momento actual del comercio marítimo: hechos relevantes

- El comercio mundial crece a mayor velocidad que la economía mundial; el transporte marítimo de mercancías crece aún más rápido
- El mayor componente de costo del transporte marítimo es el combustible; en 2020, una nueva regulación establece que a partir de ese año se deberá tener menos contenido de azufre
- El *Bunker Fuel*, con 4.5% de contenido de azufre, deberá ser sustituido por un nuevo combustible con 0.5%; esto traerá incrementos notables en el costo de los fletes marítimos

Algunos indicadores relevantes ...

Tráfico Marítimo de Contenedores Anual (2017)

| País | Millones de contenedores |
|---------------------------|--------------------------|
| 1. China | 213.7 |
| 2. Estados Unidos | 51.4 |
| 3. Singapur | 33.6 |
| 4. República de Corea | 27.4 |
| 5. Malasia | 24.7 |
| 6. Japón | 21.9 |
| 7. Emiratos Árabes Unidos | 21.2 |
| 8. Hong Kong | 20.7 |
| 9. Alemania | 19.4 |
| 10. España | 17.7 |
| 11. Brasil | 10.5 |
| 12. México | 6.3 |

Principales compañías navieras a nivel mundial (2018)

| País | % del mercado |
|--|---------------|
| 1. APM-Maerks (Dinamarca) | 15.9 |
| 2. Mediterranean Shg. Co. (Suiza) | 14.7 |
| 3. CMA CGM Group (Francia) | 10.7 |
| 4. Cosco Shipping Co. Ltd. (China) | 8.3 |
| 5. Hapag – Lloyd (Alemania) | 5.1 |
| 6. Evergreen Line (Taiwán) | 4.9 |
| 7. OOCL (Hong Kong) | 3.2 |
| 8. NYK Line(Japón) | 2.9 |
| 9. Yang Ming Marine Transport Corp. (Taiwán) | 2.8 |
| 10. Hamburg Sud Group (Alemania) | 2.7 |

El momento actual del comercio marítimo: hechos relevantes

- Las rutas marítimas de Asia hacia EUA son alrededor de 8 mil kmts. más cortas cruzando por el Istmo de Tehuantepec, en vez de Panamá
- Cruzar por Tehuantepec permite ahorrar alrededor de **1 millón de dólares de combustible** por viaje y permite dos viajes más por año
- La **reconfiguración de la economía mundial** intensificó la movilización de mercancías del Este, países productores, hacia Oeste, los países consumidores, lo cual **dinamizó el intercambio**

El momento actual del comercio marítimo: hechos relevantes

- El contexto mundial obliga a reducir trayectos, tiempos de traslado y costos de transporte.
- La ruta marítima más importante a nivel mundial es de Este a Oeste.
- En el Continente Americano, aún con la ampliación del Canal de Panamá, se requiere un cruce interoceánico



- Se observan incrementos en las tarifas de cruce por el Canal de Panamá, lo que disminuye su competitividad.
- El cruce de mercancías por el Istmo de Tehuantepec es competitivo frente al Canal de Panamá.
- Los principales centro de consumo de Norteamérica se localizan en la Costa Este.

México y Panamá en el transporte marítimo...

| Características | Panamá Actual | Corredor Interoceánico |
|-------------------------------------|---------------|------------------------|
| Longitud (km) | 81 | 300 |
| Tiempo de recorrido en cruzar (hrs) | 16 | 16 |
| Velocidad promedio (km/hr) | 5 | 19 |
| Demoras en puertos (hrs) | 48 | 144 |
| Días en cruzar | 3 | 7 |
| Miles de TEU's por año | 12,600 | 13.1 |
| Miles de toneladas por año | 333,000 | 134.6 |
| Buques por año | 13,680 | 21 |

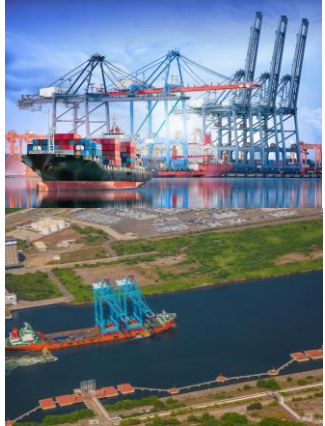
Fuente: ICA Ingeniería, 2019.

México: Tercer cliente de Panamá

| No. | País | Origen | | Destino | | Carga de Costa a costa (miles de toneladas) | | Total | | Total menos carga de costa a costa | | |
|-----|----------------|----------------------|---------|----------------------|--------|---|-------|----------------------|---------|------------------------------------|---------|----------------|
| | | (miles de toneladas) | | (miles de toneladas) | | | | (miles de toneladas) | | (miles de toneladas) | | |
| | | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | Incremento (%) |
| 1 | Estados Unidos | 107,651 | 111,351 | 56,947 | 63,560 | 1,476 | 2,307 | 166,074 | 177,218 | 164,598 | 174,911 | 6.27% |
| 2 | China | 20,082 | 21,946 | 23,922 | 19,651 | 0 | 0 | 44,004 | 41,597 | 44,004 | 41,597 | -5.47% |
| 3 | México | 5,956 | 7,737 | 19,207 | 22,681 | 147 | 434 | 25,310 | 30,852 | 25,162 | 30,419 | 20.89% |
| 4 | Chile | 11,578 | 13,749 | 15,958 | 1,659 | 0 | 0 | 27,536 | 15,408 | 27,536 | 15,408 | -44.04% |
| 5 | Japón | 5,982 | 5,907 | 21,404 | 24,097 | 0 | 0 | 27,386 | 30,004 | 27,386 | 30,004 | 9.56% |
| 6 | Perú | 7,282 | 8,478 | 14,611 | 15,320 | 0 | 0 | 21,893 | 23,798 | 21,893 | 23,798 | 8.70% |
| 7 | Colombia | 17,287 | 16,061 | 6,301 | 7,621 | 323 | 591 | 23,910 | 24,273 | 23,588 | 23,682 | 0.40% |
| 8 | Corea del Sur | 9,559 | 10,181 | 10,187 | 13,308 | 0 | 0 | 19,746 | 23,489 | 19,746 | 23,489 | 18.96% |
| 9 | Ecuador | 4,487 | 5,776 | 7,282 | 7,436 | 0 | 0 | 11,769 | 13,212 | 11,769 | 13,212 | 12.26% |
| 10 | Canadá | 8,287 | 9,259 | 2,902 | 2,798 | 0.008 | 57 | 11,189 | 12,114 | 11,189 | 12,057 | 7.76% |

Fuente: Elaboración propia con datos de la Autoridad del Canal de Panamá

Imperativos para contar con un Corredor Multimodal competitivo en el Istmo



La velocidad del **cambio tecnológico** en los sistemas de logística ha dinamizado el comercio marítimo.



La competencia global obliga a **menores costos y tiempos más cortos** para movilizar mercancías.



El contexto se caracteriza por una **intensa competencia** en el transporte internacional.



El Corredor **articulará el Istmo mexicano** con la red mundial de medios y sistemas de transporte y logística.

El *Corredor del Istmo de Tehuantepec* debe garantizar la disponibilidad de infraestructura, instalaciones, equipamiento y sistemas logísticos de frontera, para asegurar **alta calidad y competitividad del servicio**.

Inversión sin precedentes en la infraestructura del Istmo

Pública



Factor detonador
del desarrollo, de
desarrollo regional

Privada



Indispensable
para la
consolidación
del proceso



Ferrocarril



Carreteras



Energía Eléctrica



Puertos



Refinerías



Telecomunicaciones



Gas Natural

Fortalecimiento de la
capacidad productiva local

La Inversión Pública: elemento detonador del proceso

- Una de las principales causas del rezago económico y social es la **baja y decreciente inversión** pública y privada en la región
- Los programa y recursos públicos destinados a incrementar el **nivel de bienestar de la población**, han sido insuficientes
- El resultado ha sido un nivel generalizado de rezago que hace que la región sea **socialmente inestable y potencialmente explosiva**
- Por esto, la nueva administración federal ha decidido incrementar sustancialmente **esfuerzos y recursos** en la Región del Istmo de Tehuantepec

Inversión privada para consolidar el proceso

- La integración, operación y consolidación del Corredor Interoceánico y del resto de los programas y proyectos requiere la **participación de los sectores público y privado**
- La inversión pública constituye el **factor detonador del proceso** de desarrollo: si hay inversión pública, llegará la privada
- La inversión privada es un elemento indispensable para **fortalecer y consolidar** la capacidad productiva regional
- La unión de esfuerzos y recursos hará posible superar las condiciones de **rezago económico y social**

Polos de Desarrollo para el Bienestar

Municipios del área de Influencia

| | |
|--|---|
| Coatzacoalcos I y II, Veracruz | Coatzacoalcos (311.9 km ²) |
| Minatitlán, Veracruz | Minatitlán (2,117.6 km ²) |
| | Cosoleacaque (276.8 km ²) |
| Acayucan, Veracruz | Acayucan (655.9 km ²) |
| Sayula de Alemán, Veracruz (Medias Aguas) | Sayula de Alemán (662.6 km ²) |
| Matías Romero, Oaxaca | Matías Romero Avedaño (1,355.9 km ²) |
| | El Barrio de la Soledad (252.2 km ²) |
| Ciudad Ixtepec, Oaxaca | Ciudad Ixtepec (294.2 km ²) |
| | El Espinal (56.1 km ²) |
| | Asunción Ixtaltepec (659.0 km ²) |
| Tehuantepec, Oaxaca | Santo Domingo Tehuantepec (1,198.65 km ²) |
| | San Blas Atempa (208.4 km ²) |
| | Juchitán de Zaragoza, Oaxaca |
| Salina Cruz, Oaxaca | Salina Cruz (131.9 km ²) |



La población en los municipios en donde se ubicarán los Polos de Desarrollo para el Bienestar y sus áreas de influencia representan **46.0% de la población total** del Istmo de Tehuantepec, mientras que su **superficie representa el 19.0%**

Zona Libre del Istmo



Fiscales

Beneficios fiscales (ISR e IVA) para fomentar la competitividad



Facilitación Aduanera

Mecanismos de facilitación con un régimen aduanero especial o de recinto fiscalizado estratégico para puertos y polos de innovación y desarrollo



Comercio exterior

Reducciones arancelarias

Exención de cumplimiento de normas y certificaciones, salvo riesgos a la salud humana, animal, vegetal o al medio ambiente.

Incentivos Fiscales

Incentivos No Fiscales



Vivienda



Desarrollo urbano



Apoyos a MiPyMEs



Servicios educativos



Formación de capital humano



Trámites ágiles, cero corrupción



Infraestructura productiva y social



Investigación y desarrollo tecnológico



Esquemas de asociación y vinculación social

Componentes críticos del Programa de Desarrollo

Región objetivo:
79 municipios: 46 de Oaxaca y
33 de Veracruz

Ferrocarril

1. Abatimiento de pendientes y corrección de curvas
2. Mantenimiento
3. Derecho de paso regional

Puertos

1. Ampliar infraestructura de Coatzacoalcos: nueva Terminal de Contenedores; fortalecer equipamiento
2. Modernizar Puerto Salina Cruz: Terminal de usos múltiples y dragado

Carreteras

1. Concluir carretera Mitla-Tehuantepec
2. Circuito Transístmico: modernizar carretera, ampliación troncal y libramientos en Palomares y Matías Romero

Aeropuertos

- Consolidar red aeroportuaria para transporte de carga: Minatitlán e Ixtepec



1. Impulsar diez Polos de Innovación y Desarrollo para el Bienestar
2. Apoyar diversificación y fortalecimiento de estructura productiva
3. Zona Libre del Istmo

Infraestructura productiva

1. Mejoramiento de la conectividad digital: acceso a internet y telefonía celular
2. Asegurar el abastecimiento de gas para impulsar el sector industrial

Infraestructura productiva

1. Fortalecimiento de infraestructura educativa: escuelas y universidades
2. Impulso a la investigación y desarrollo tecnológico: ecosistema de innovación
3. Desarrollar infraestructura energética: fuentes no renovables
4. Impulsar programas públicos de salud, educación y alimentación
5. Fortalecer infraestructura de servicios públicos: agua, luz, energía, drenaje y desechos sólidos
6. Fortalecer infraestructura de vivienda y equipamiento urbano
7. Minimizar impactos del Programa sobre el capital natural

Plataforma para el desarrollo social

Proceso de instrumentación del Programa: acciones en desarrollo

Integración del **Corredor Interoceánico** y desarrollo de la infraestructura requerida para operar

Diseño de la Estrategia de **Desarrollo Industrial** del Istmo

Desarrollo de encadenamiento de procesos entre la gran empresa y las MiPyMEs

Localización y construcción de la infraestructura requerida por los Polos del Desarrollo para el Bienestar

Diseño e instrumentación de la Zona Libre del Istmo

Subprogramas de fortalecimiento de la capacidad productiva local:

- **Agricultura, ganadería**, silvicultura, pesca y acuicultura
- Estrategia de **desarrollo industrial** para el Istmo
 - **Gran empresa** tractora
 - **Micro, pequeña y mediana**
 - Emprendimientos a **escala comunitaria**
 - Fortalecimiento del **Comercio y los Servicios**
 - Fortalecimiento del **Turismo**

Investigación, desarrollo tecnológico e innovación

Impactos económicos, sociales y ambientales

Gracias por su atención

Seminario de Economía Urbana y Regional
IIE-UNAM
Ciudad de México,
11 de septiembre de 2019



GOBIERNO DE
MÉXICO

