

Opción para integrarse al movimiento mundial de mercancías Viabile, revivir plan del Corredor Transístmico

Reducción significativa en la brecha de costos con el Canal de Panamá, revela estudio

Patricia Tapia/México

En 1857 el diario *The New York Times* destacó un reportaje sobre uno de los tantos intentos que Estados Unidos hizo para comprar

el Istmo de Tehuantepec, al ofrecer 15 millones de dólares; desde entonces muchos investigadores, empresarios y autoridades han subrayado el gran potencial económico y la posición estratégica que tiene la zona al poder conectar el Golfo de México con el Océano Pacífico.

Desde hace años se han realizado en México distintos estudios para evaluar la factibilidad del corredor comercial que conecte los puertos de Salina Cruz, Oaxaca, con Coatzacoalcos, Veracruz, pero mientras eso sucede, Guatemala y Nicaragua ya tienen sus planes para construir cruces interoceánicos, proyectos que cuentan en su mayor parte con el patrocinio de empresarios chinos.

El año pasado el presidente de Nicaragua, Daniel Ortega, concedió a inversionistas de China la concesión del futuro canal Interoceánico por 50 años, proyecto valorado en 40 mil millones de dólares, y del cual se espera que en mayo del próximo año esté listo el estudio de factibilidad para iniciar las obras.

En Guatemala también ya se planteó la construcción de un corredor seco interoceánico y se tiene previsto que para julio de 2014 se arranque la obra con la cual se pretende unir el Pacífico con el Atlántico por medio de una **carretera** de 372 kilómetros, así como una vía de ferrocarril y oleoductos. El proyecto requerirá una inversión de entre 10 mil y 12 mil millones de dólares.

Ante estos escenarios, Marcos

Theurel Cotero, presidente municipal de Coatzacoalcos, afirma que aunque en el pasado se creía que era una medida inviable, actualmente existen las condiciones políticas y macroeconómicas adecuadas para revivir el proyecto.

Mediante el documento *El Corredor Transístmico hoy, una oportunidad histórica*, el también ingeniero civil recuerda que un estudio en 2006 reveló que cruzar un contenedor por Salina Cruz, Oaxaca, era 500 dólares más costoso que usar el Canal de Panamá, diferencia que equivalía a más de un millón de dólares por cada viaje de buque con capacidad de 2 mil 500 contenedores; sin embargo, afirma Theurel, "hoy las condiciones han cambiado".

¿QUÉ ES?

El Istmo de Tehuantepec comprende los estados de Chiapas, Oaxaca, Tabasco y Veracruz, y aporta 71 por ciento del producto interno bruto (PIB) en la zona y genera 18 por ciento de los empleos.

De acuerdo con el estudio, la propuesta medular se traduciría en múltiples ventajas en el transporte de mercadería transcontinental y podría representar 2 puntos del PIB nacional, así como un fuerte impacto en 33 municipios de Veracruz y Oaxaca, pues se estima que en menos de seis años genere 300 mil empleos formales.

Se calcula una generación de ingresos aproximada a 300 millones de dólares al año, pero para hacerlo competitivo implica un corredor carretero de ocho carriles, al menos dos vías ferroviarias, dos parques industriales o recintos fiscales estratégicos, dos ciudades tecnológicas tierra adentro, y los respectivos desarrollos de vivienda.

El proyecto logístico plantea mo-

dernizar el corredor en cuatro etapas: equipamiento, optimización, ampliación y un puerto nuevo, valuado en mil 250 millones de dólares.

En la primera etapa se prevén mil hectáreas de parques industriales habilitados como recintos fiscales estratégicos, los cuales pueden desarrollarse en su totalidad ya sea con capital totalmente privado o con recursos públicos, donde se calcula una inversión de 150 millones de pesos y movimiento hasta de 150 mil contenedores al año.

Según el estudio patrocinado por la Canacintra, con este corredor se puede aprovechar la posición estratégica de México para sacarle jugo a sus 44 tratados de libre comercio.

Asimismo, detonaría la región más pobre del país y al operar a su máxima capacidad el movimiento de contenedores —alrededor de 3 millones 500 mil al año—, puede colocarse como la primera economía de América Latina, en ingresos per cápita.

"Por un lado nuestro país puede ser el socio natural de Asia en su calidad de puerta de entrada de los productos asiáticos a EU y Europa, y por el otro se pueden ampliar las posibilidades de exportar productos mexicanos que se integren y combinen con los asiáticos", aseguró.

En 2009 se realizó una prueba piloto con la empresa china Foton Motors para la importación a un menor precio de 500 tractores agrícolas que adquirió el gobierno de Veracruz; en este ejercicio se reactivó el Corredor Transístmico, debido a que los tractores se importaron por Salina Cruz, se transportaron por ferrocarril y se ensamblaron en una planta piloto en las instalaciones de la administración portuaria de



Coatzacoalcos.

Se cotizó la ruta Asia-Salina Cruz-Coatzacoalcos, de la cual se obtuvo un costo real de 2 mil 346 dólares por contenedor, 172 dólares menos que los 2 mil 518 indicados en el estudio

de 2006, pero al mismo tiempo la diferencia en aquel año entre el Transístmico y el Canal de Panamá se había reducido de 500 dólares por contenedor a 328 dólares. M

EN 1857 EU OFRECIÓ

15

millones de dólares por el Istmo de Tehuantepec, pues desde entonces se planteó la necesidad de una ruta para no rodear hasta Argentina

EL CRUCE DE NICARAGUA COSTARÍA

40

mil millones de dólares, del que se espera que en mayo próximo quede listo el estudio de factibilidad

Competencia con Nicaragua y Guatemala por una nueva conexión entre Atlántico y Pacífico

ENLACE INTEROCEÁNICO

El Senado de la República ha puesto especial interés en el Proyecto Logístico del Istmo de Tehuantepec o Corredor Transístmico, a fin de concretar un esquema planeado desde hace 100 años.

Simbología:

- Transístmico →
- Canal de Panamá →
- Ruta de Guatemala →
- Ruta de Nicaragua →



El cargamento llega de Qingdao, China, a las costas de Oaxaca. En Salina Cruz lo transportarán por tren y camión, hasta llegar a Coatzacoalcos, puerto donde será embarcado a Houston o Nueva York.

Comparativa entre proyectos

País	Capacidad (Teu*)	Costo (mdd)	Costo / Capacidad	Operativo
México	3,500,000	1,250	357 Dólares / Teu	En 1 año
Guatemala	7,600,000	10,000	1,315 Dólares / Teu	En 10 años
Nicaragua	20,000,000	40,000	2,000 Dólares / Teu	En 10 años

País	Cruce terrestre	Distancia	Días de navegación	Días del ciclo
México	310 km	18,400 km	21	42
Guatemala	372 km	19,000 km	22	44
Nicaragua	286 Km	19,900 km	23	46

*Contenedores

Fuente: El Corredor Transístmico hoy, una oportunidad histórica, Theurel Cotero Marcos. Gráfico: Arturo Fonseca

➤ A ROMPER UN MONOPOLIO

► Las tarifas del Canal de Panamá se han incrementado 66 por ciento de 2006 a 2012, un promedio de 11 por ciento anual; por ello, navieros de la International Chamber of Shipping han manifestado su preocupación por la inestabilidad de las tarifas, mismas que están expuestas a los cambios políticos del país centroamericano.

La falta de certeza y las alzas de tarifas han hecho que empresarios japoneses y coreanos busquen invertir en Nicaragua 18 mil millones de dólares en construir un puente terrestre ferroviario similar al Transístmico, con el que buscan romper el monopolio del Canal de Panamá y contar con otros cruces que estabilicen las tarifas.

Ante esta alza, la naviera más grande del mundo, Maersk Line, ha decidido suspender el tránsito de más de 600 buques de sus rutas de Asia a la costa este de EU y ha cambiado sus tránsitos por el Canal de Suez, situación que le abre posibilidades al Corredor Transístmico, además de aprovechar que Maersk puede ser inversionista en el proyecto.

El costo de desarrollar la infraestructura portuaria y de ferrocarril del puente terrestre del Istmo de Tehuantepec es de mil 200 millones de dólares, cantidad que equivale a cuatro meses de utilidades de la naviera holandesa, misma que en 2012 obtuvo una utilidad neta de 4 mil millones de dólares.

El costo de desarrollar la infraestructura portuaria y de ferrocarril del puente terrestre del Istmo de Tehuantepec es de mil 200 millones de dólares, cantidad que equivale a cuatro meses de utilidades de la naviera holandesa, misma que en 2012 obtuvo una utilidad neta de 4 mil millones de dólares.

Patricia Tapia/**México**

RUTA CADA VEZ MÁS CARA

EL ALZA EN LAS TARIFAS DEL ÚNICO
CRUCE INTEROCÉANICO GOLPEA
TANTO A LAS NAVIERAS COMO A
EMPRESAS QUE EXPORTAN

