

Foro el Tren Maya y el campo tabasqueño:

Oportunidades de crecimiento
para todos



**TREN
MAYA**

TSÍIMIN K'ÁAK

El campo y el componente de carga del Tren Maya

Mtra. Olga Vázquez Ruano

Programa Agroalimentario del Tren Maya

E-mail: agroalimentario@fonatur.gob.mx



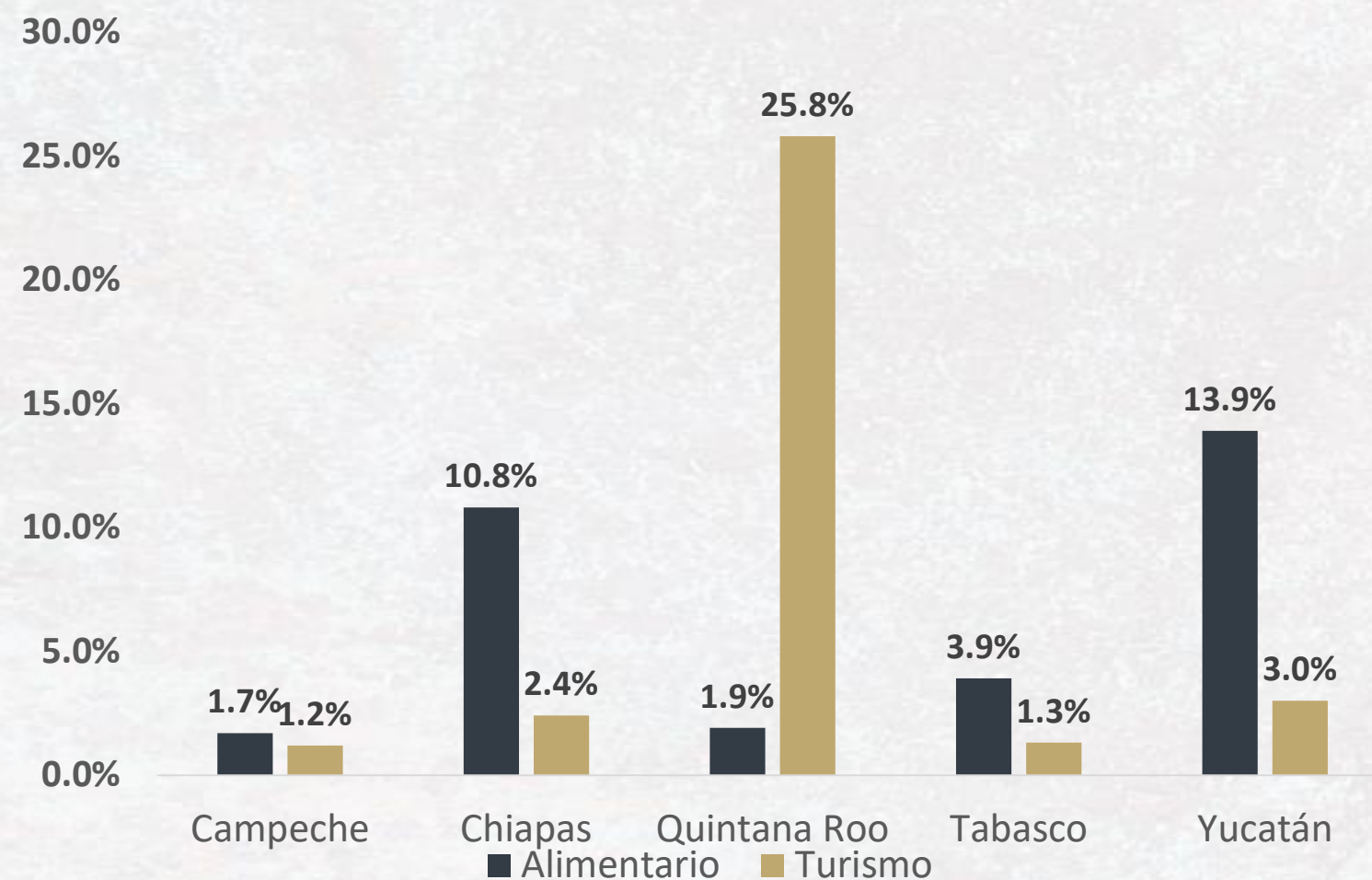
**TREN
MAYA**

TSÍIMIN K'ÁAK

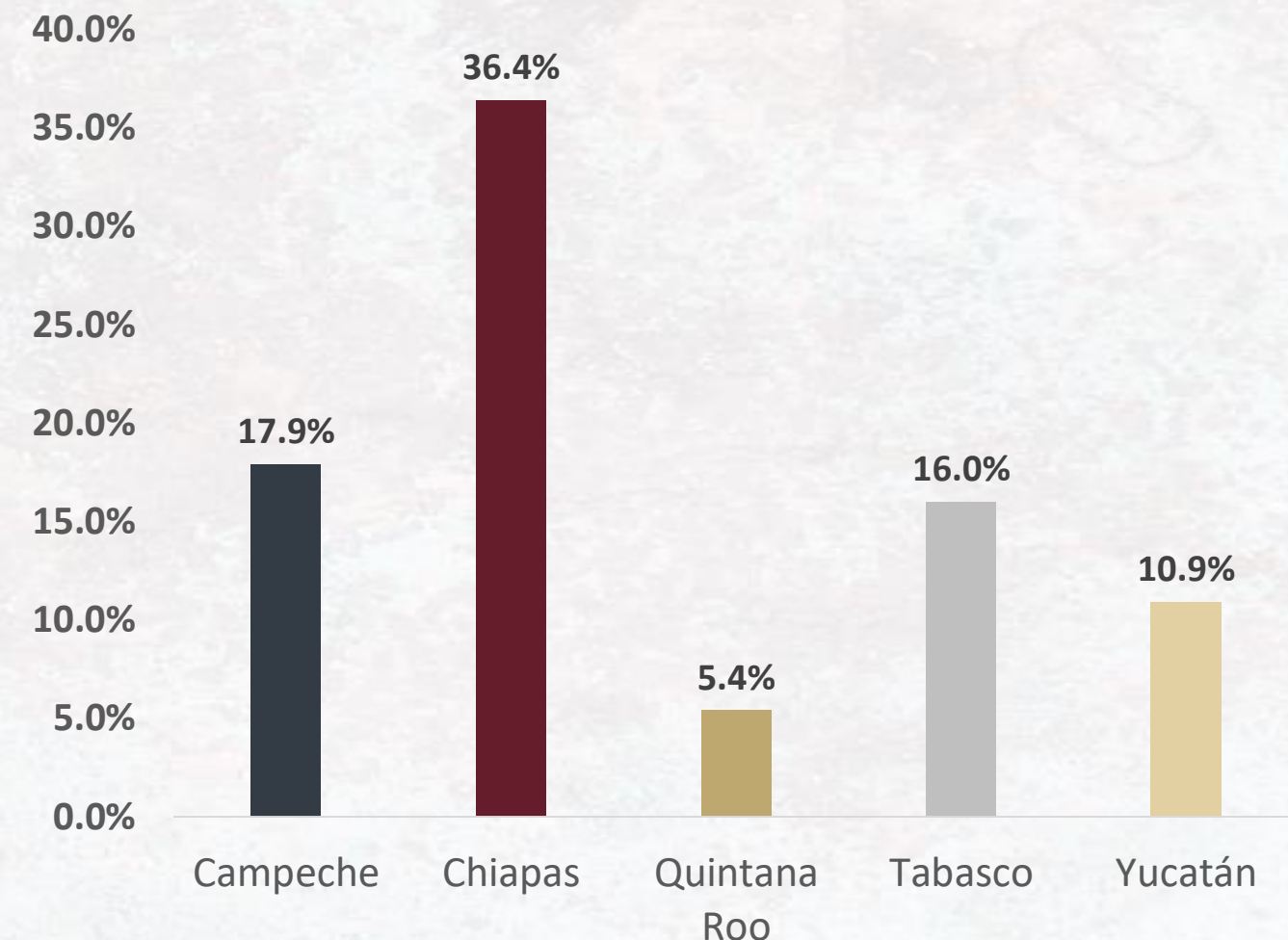
Potencial del sector agroalimentario en el sureste

En 4 de los 5 estados de la región sureste, el sector agroalimentario se coloca por delante de la actividad económica derivada del turismo, por lo que dicho sector se visualiza como el gran beneficiario del Proyecto de Desarrollo Regional Tren Maya.

PIB estatal alimentario vs. Turismo



Porcentaje de la población ocupada en el sector primario

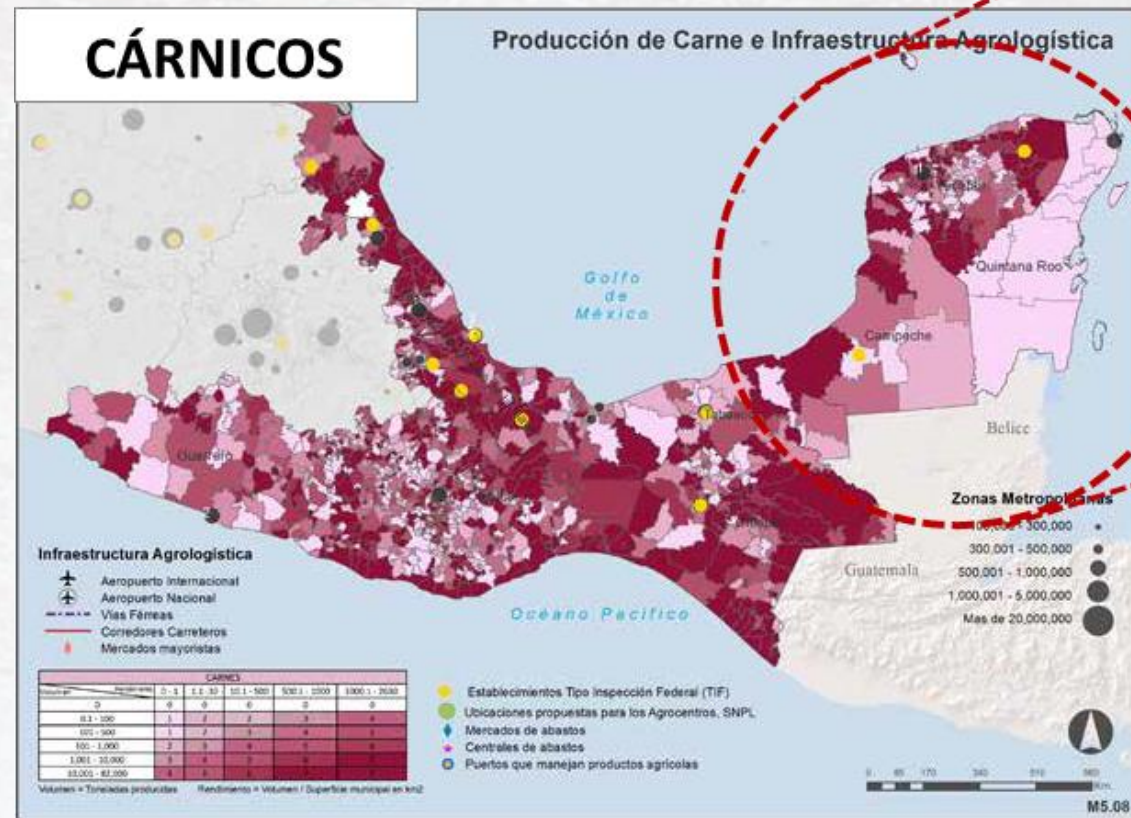
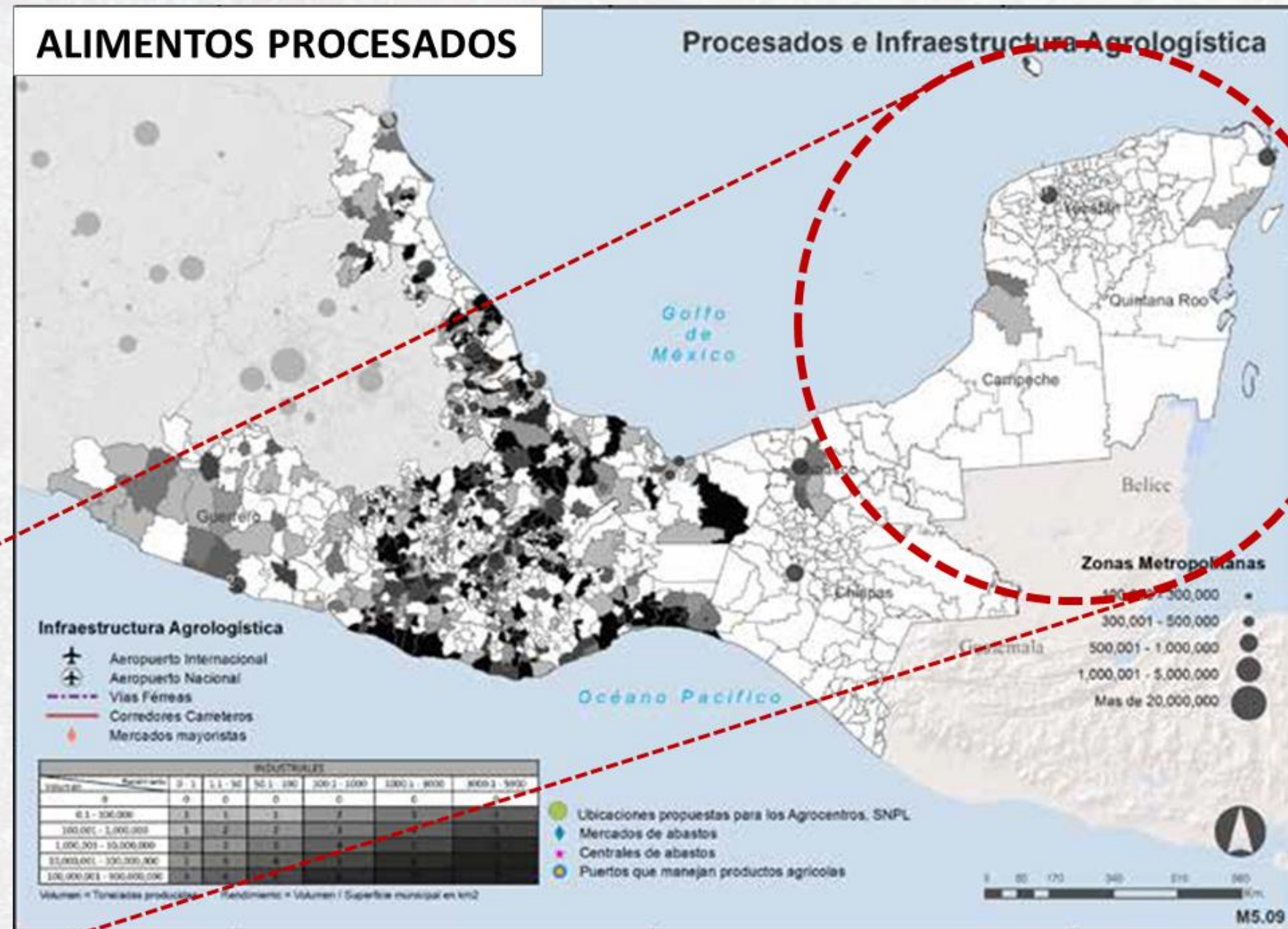
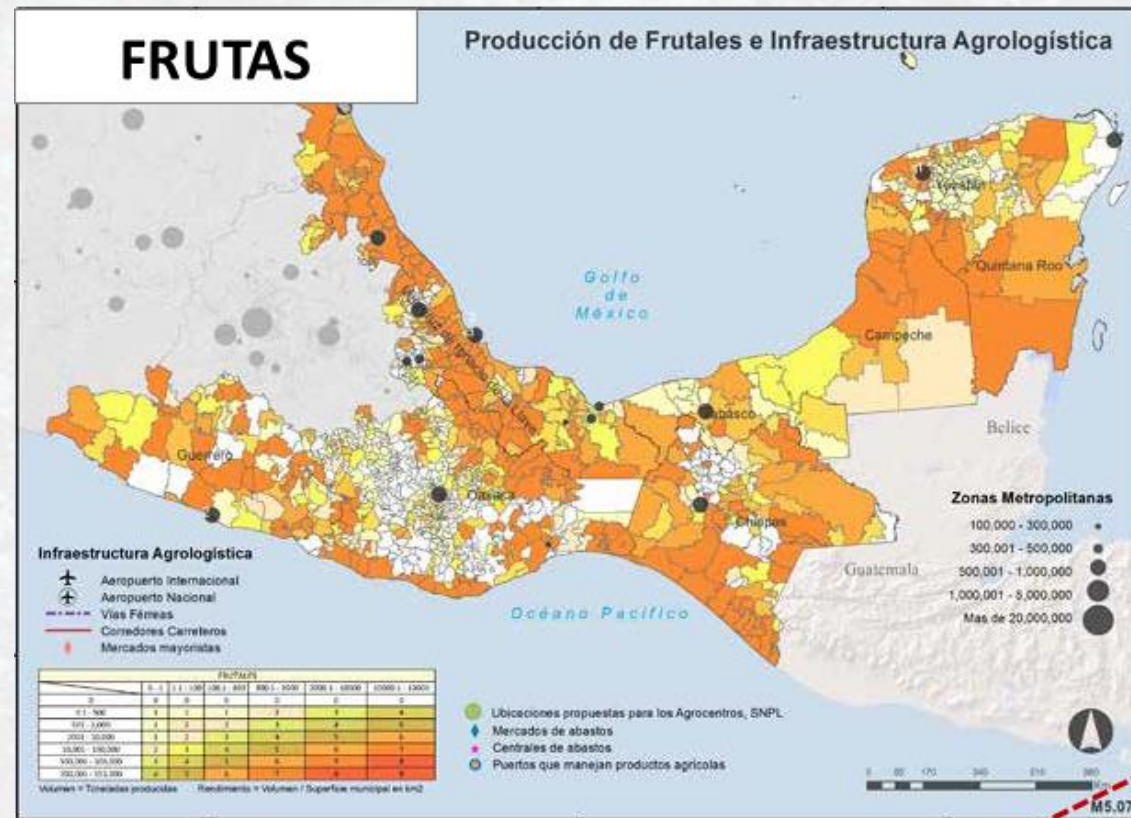


Nota:
Definición sectores: Alimentario = Sector Primario + Ind. Manuf: (Alimentos, bebidas y tabaco); Turismo: Hoteles y Restaurantes + Servs. de Esparcimiento, Culturales, etc).

Fuente: elaboración propia con datos de INEGI. Cuentas nacionales, PIB 2017.

Fuente: elaboración propia con datos de INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

Estrategia para crear valor agregado: invertir en infraestructura agroindustrial



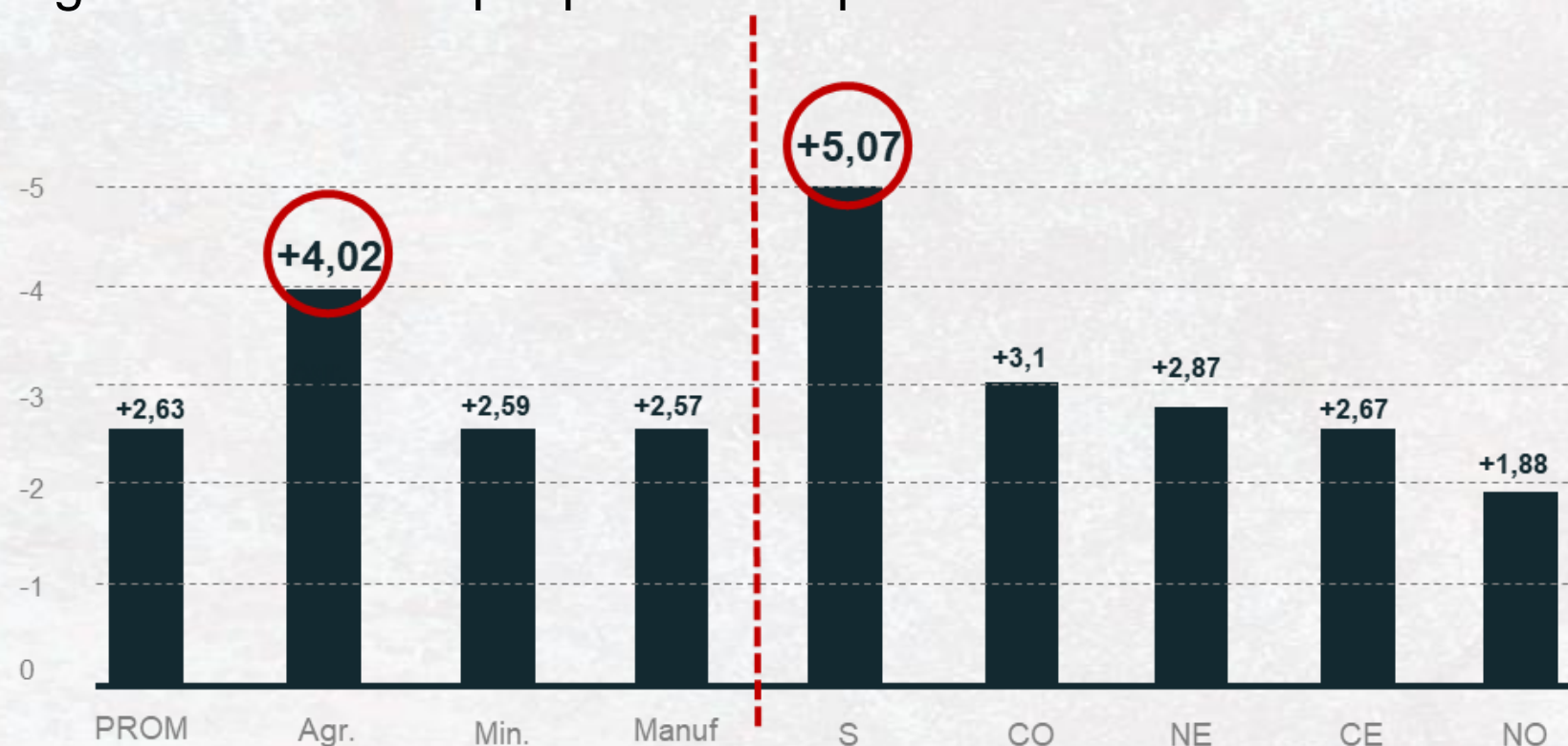
Actualmente, hay un déficit en infraestructura agroindustrial, por lo que los productos locales se comercializan sólo como materias primas.

¿Qué aporta el Tren Maya?

Oportunidad: conexión y carga

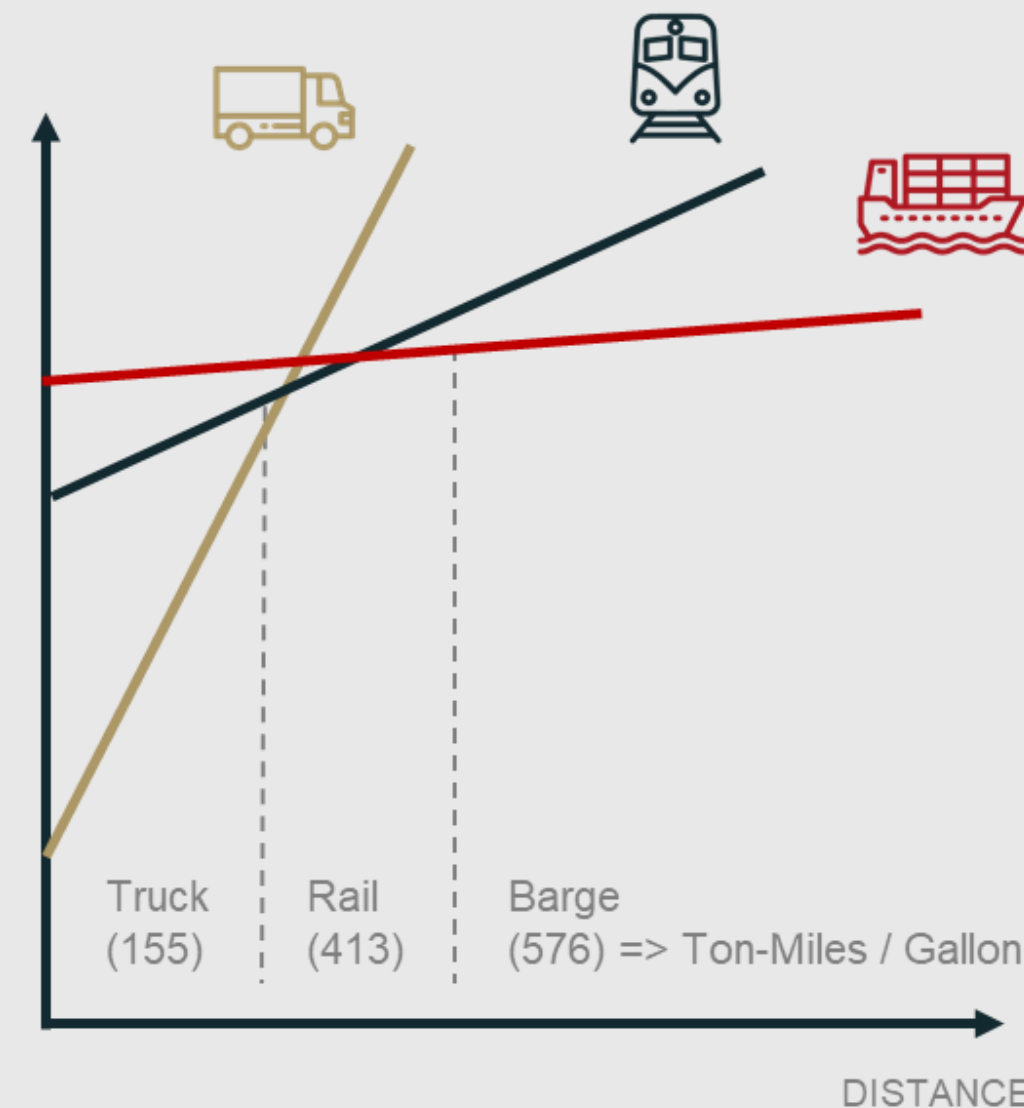
Reducir 1% el costo de transporte repercute en un 4% de incremento en las exportaciones agrícolas¹.

En la región sur se esperaría un incremento aún mayor: 5%, derivado de un 1% de reducción de costos. Además, el efecto sería más significativo para el comercio regional de productos agroalimentarios que para las exportaciones.



Efecto del costo de transporte sobre las exportaciones: si se incrementa el costo, las exportaciones se reducen y al viceversa, si se reduce el costo, las exportaciones se incrementan.

¹Fuente: Muy Lejos para Exportar, Banco Interamericano de Desarrollo (2013).



El tren es 266% más eficiente que el camión en consumo energético.

Camión : 155 ton-milla por galón
Tren: 413 ton-milla por galón

Fuente: USDA, Agricultural Transportation Challenges for the 21st Century, and Modal Fuel Efficiency: Texas Transportation Institute

¿Cómo funciona un tren de carga refrigerada?



Percepción del Tren Maya y el componente de carga

Aunque inicialmente los actores tenían un desconocimiento del componente de carga del Tren Maya, se identifica como un detonador de proyectos de conectividad y movilización de los productos agroalimentarios.

Con base en los actores clave, las principales consideraciones que debería tener el Tren Maya son:



92%

Considera al Tren Maya como una opción de movilización de carga



a) Características del servicio e infraestructura del Tren

El **45%** de los actores consideran que la **cadena de frío** constituye la principal característica que deberían tener los vagones, así como **rapidez**, **periodicidad** y **costo/precio** del servicio como factores para la utilización del Tren.



b) Logística para la primera y última milla

Rutas de transportación, logística de transporte y cercanía de estaciones de carga a centros de producción y consumo son las principales características señaladas por los actores.

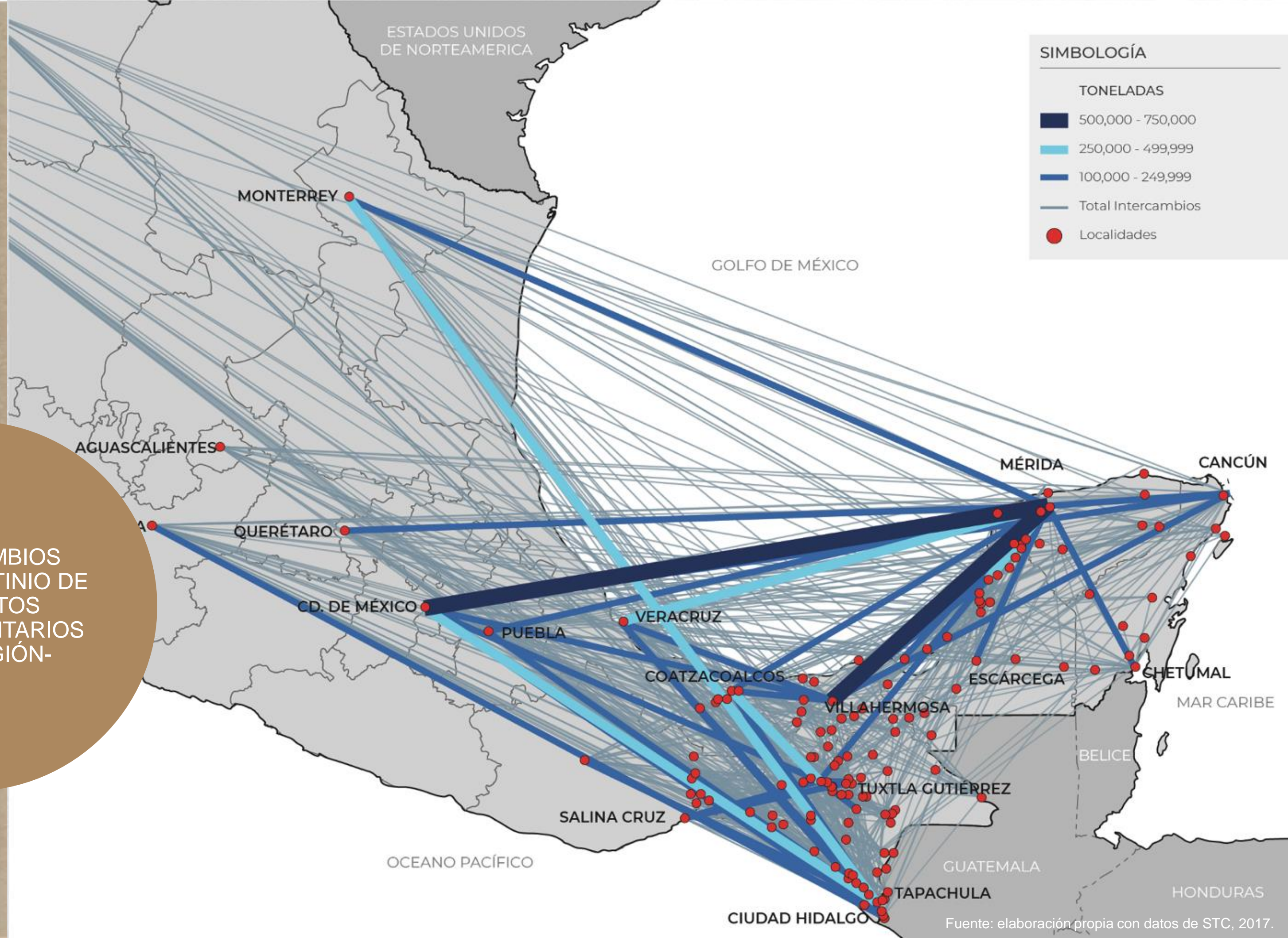


c) Conectividad

El Tren Maya estratégico por la conectividad, por la posibilidad de **movilizar insumo y producción dentro y fuera de la Península e incursionar en nuevos mercados**.

En 2019 el autotransporte de carga movilizó **68 millones de toneladas** desde y hacia la región, de las cuales **14.8 millones corresponden carga agroalimentaria**, equivalente al 21% del total de los flujos movilizados.

- INTERCAMBIOS ORIGEN-DESTINO DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS EN LA REGIÓN-



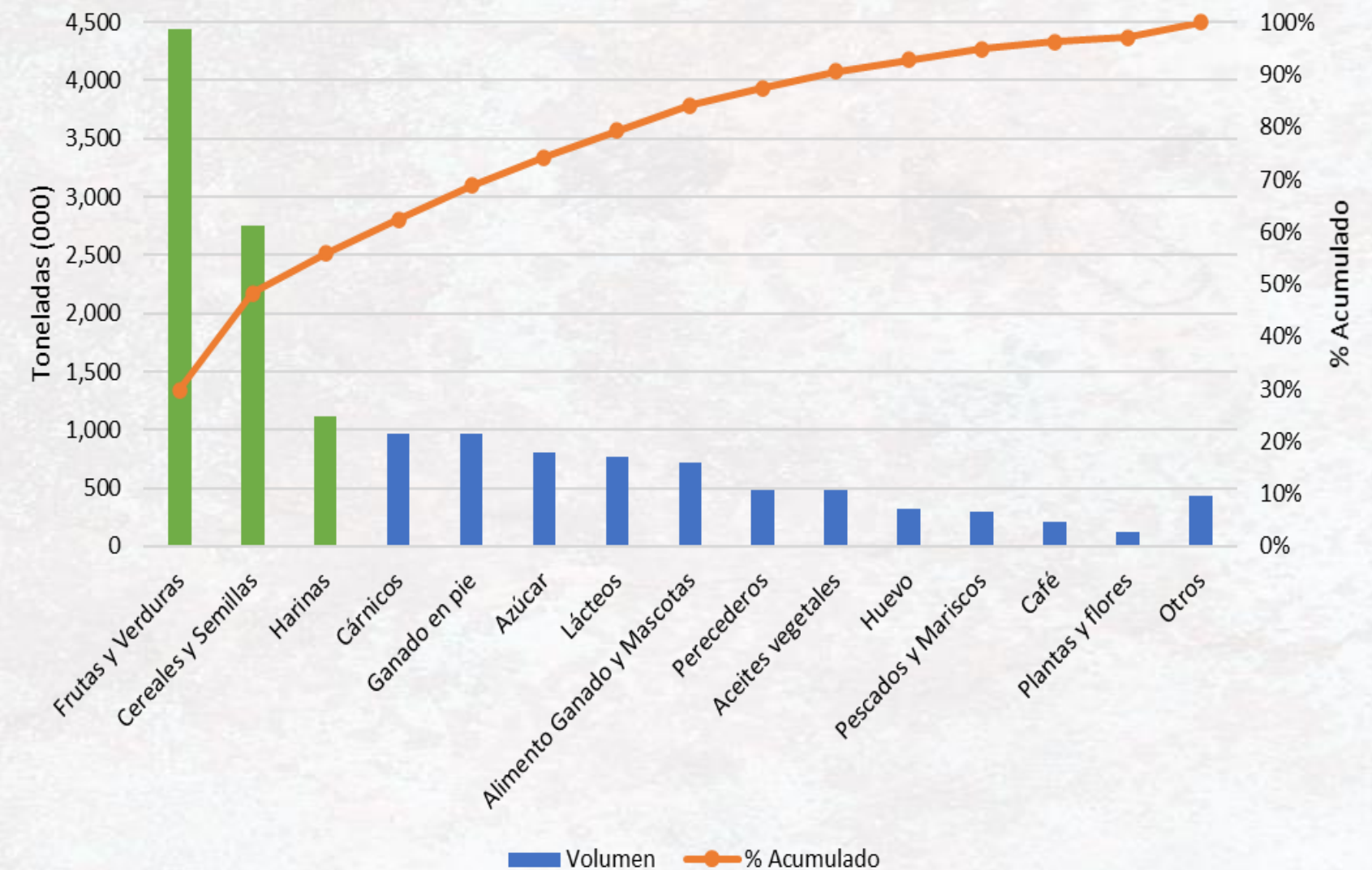
Fuente: elaboración propia con datos de STC, 2017.

Flujo agroalimentario en la Región

El estudio de mercado y diagnóstico del territorio enfocado en el sector agroalimentario en la zona de influencia del Tren Maya destaca:

- En 2019, el autotransporte de carga movilizó cerca de **14.8 millones de toneladas** de productos agroalimentarios dentro, desde y hacia la región.
- Los principales productos movilizados: frutas y verduras, cereales y semillas y harinas.

Distribución del flujo agroalimentario total por tipo de producto



Fuente: Oferta actual y proyección de escenarios de la demanda de carga y almacenamiento de productos perecederos. Programa Agroalimentario Tren Maya, FONATUR 2020.

Escenarios de captación del Tren Maya

El flujo de carga con potencial de ser captado por el Tren Maya asciende a 5.5 millones de toneladas anuales para el año 2023:
40% flujo intrarregional, 21% flujo de salida y 39% flujo de entrada.

Escenario	Captación Anual (ton)	Contenedor		Furgones	
		Refrigerado	Seco	Jaula	Tolva
A 10%	550,000	570	248	56	18
B 15%	830,000	854	370	85	28
C 20%	1.1 M	1,140	495	110	35

El Tren Maya podría captar entre 450 y 950 contenedores de carga agroalimentaria semanalmente

Flujo de carga agroalimentaria con potencial de ser captado por el Tren Maya



Fuente: elaboración propia con datos de la Línea Base, Estudio Agroalimentario.

Integración del sector con la demanda de transporte de carga del Tren Maya

El potencial del comercio agroalimentario se concentra en 14 cadenas estratégicas

- El primer grupo de análisis considera 23.1 millones de toneladas de producción agroalimentaria, equivalente al **98.6% del total de producción en la región sureste.**
- El segundo grupo de análisis determinó 14 productos estratégicos, de acuerdo con la importancia económica, social, productiva y de comercio exterior en la región, que en conjunto representan el **57.1% de la producción agroalimentaria total** en la Región.

Balanza productiva de los productos estratégicos identificados en la Región

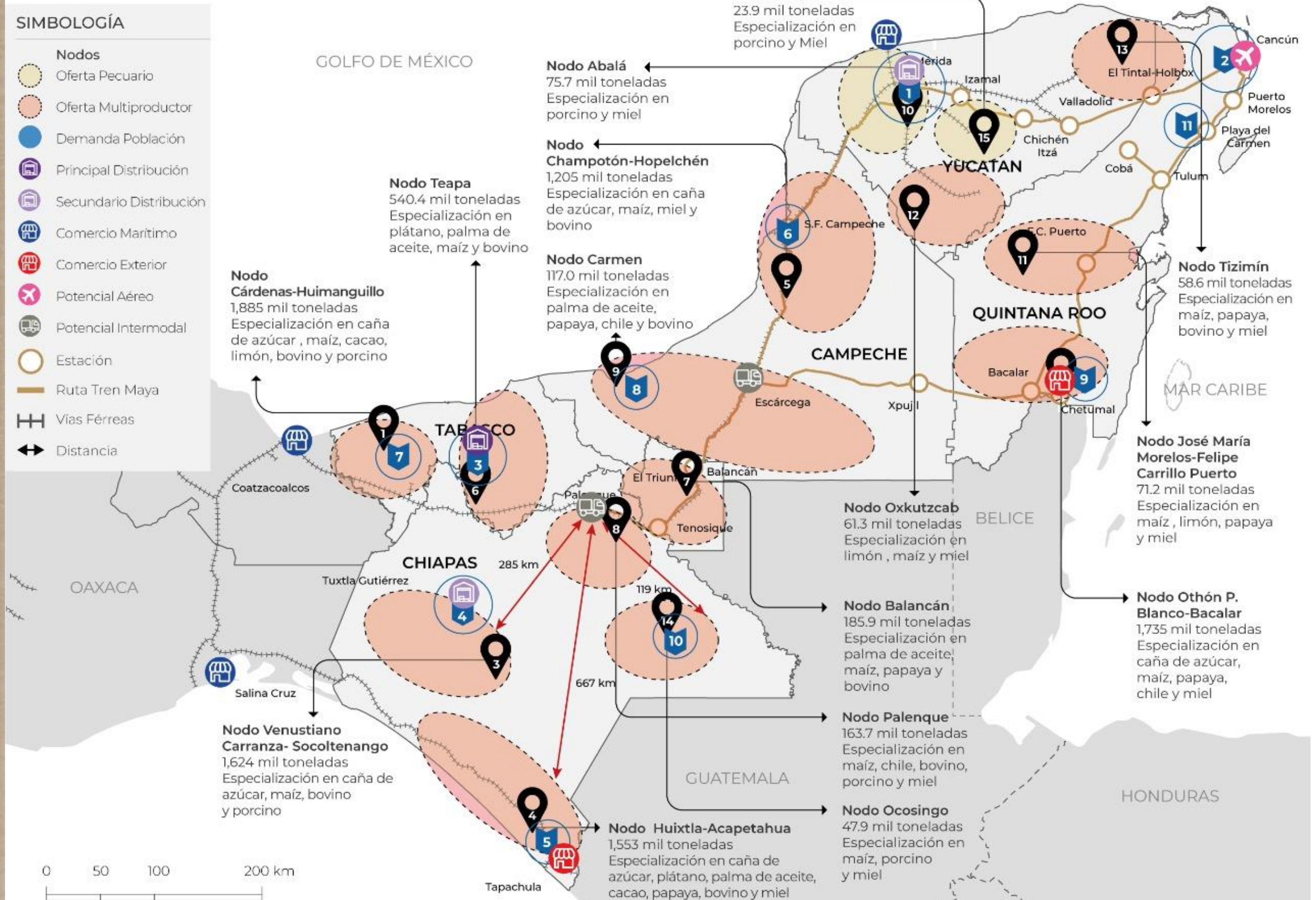
No.	Sector	Productos estratégicos (toneladas)			
		Producto estratégico	Producción (A)	Demanda (B)	Balanza productiva (A - B)
1	Agrícola	Maíz	1,966,118.76	4,458,442.87	- 2,492,324.11
2		Caña de azúcar ¹	856,868.24	439,725.82	417,142.42
3					
4		Plátano	1,320,322.24	183,188.34	1,137,133.90
5		Cacao	28,144.65	6,450.29	21,694.36
6		Limón	213,776.37	185,768.45	28,007.92
7		Palma de aceite	915,751.32	153,904.00	761,847.32
		Chile verde	38,951.40	237,370.80	- 198,419.40
8	Pecuario	Papaya	222,585.10	91,594.17	130,990.93
9		Carne de bovino	233,773.25	196,088.92	37,684.33
10		Carne de porcino	195,662.58	232,210.57	- 36,547.99
11		Miel	29,309.86	2,580.12	26,729.75
12	Pesquero	Mojarra/Tilapia	39,448.26	25,801.17	13,647.09
13		Pulpo	49,146.96	5,160.23	43,986.73
14		Camarón	6,134.82	21,931.00	- 15,796.18

¹Para fines del análisis se considera la transformación de caña de azúcar a azúcar como producto final de consumo.
Fuente: elaboración propia con datos del SIAP, 2018.

Destacan 5 nodos de oferta en la Región, que en conjunto acumulan el 85% del total de nodos de oferta:

- 1) Cárdenas-Huimanguillo, en Tabasco;
- 2) Othón P. Blanco-Bacalar, Quintana Roo;
- 3) Venustiano Carranza-Socoltenango, y
- 4) Huixtla-Acapetahua, Chiapas;
- 5) Champotón-Hopelchén, Campeche.

Tabasco cuenta con Villahermosa como el nodo logístico más importante de la región, al ser el principal articulador de la red regional agroalimentaria.



Fuente: elaboración propia con datos del SIAP, CONAPO, CAAAREM, Banco de Desarrollo de América Latina

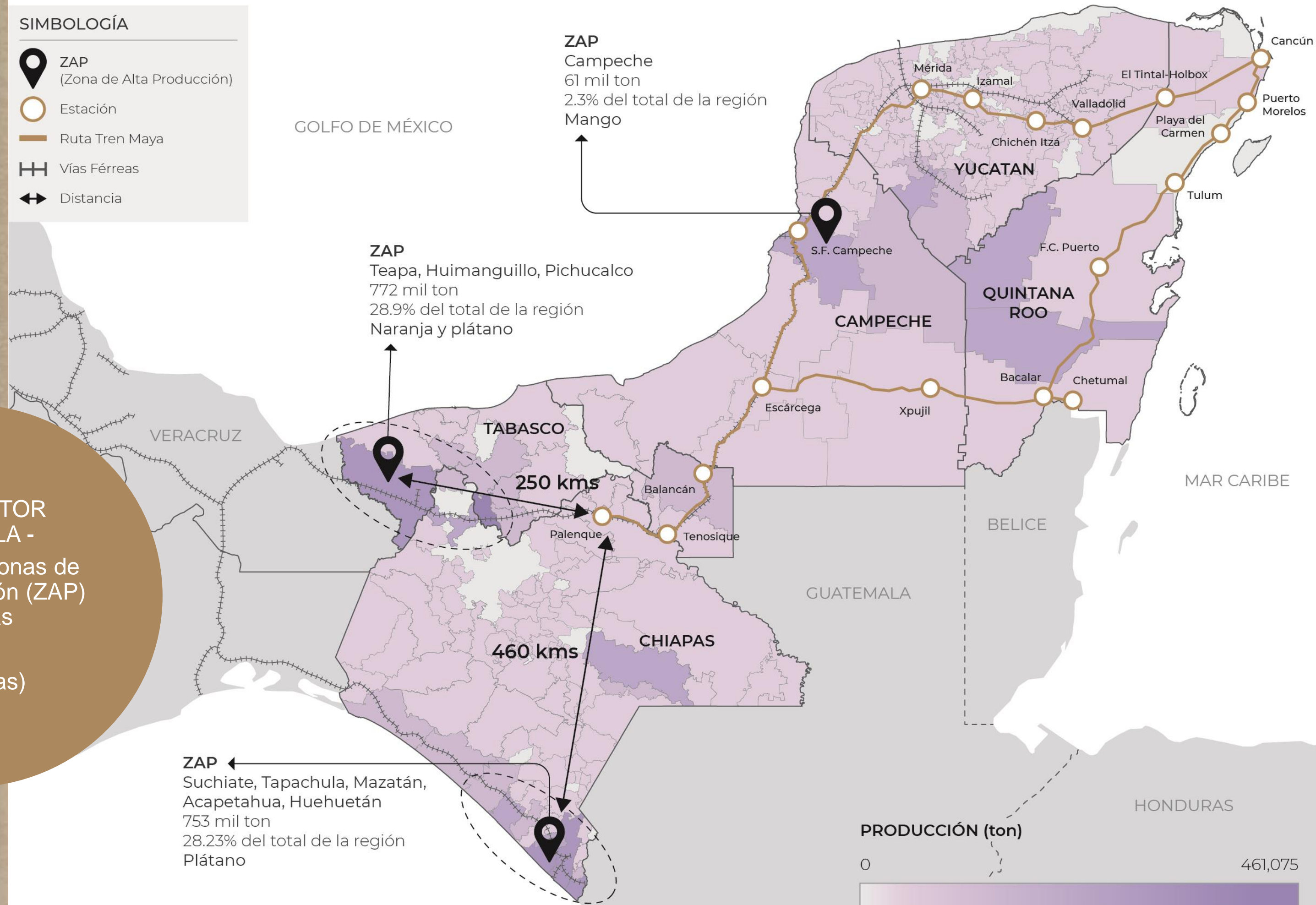


Tabasco concentra el **28.9%** de la producción de frutas en la Región, con especialización en **plátano y naranja**.

SIMBOLOGÍA

- ZAP (Zona de Alta Producción)
- Estación
- Ruta Tren Maya
- Vías Férreas
- Distancia

- SUBSECTOR AGRÍCOLA -
Principales Zonas de Alta Producción (ZAP) de frutas
(toneladas)



Fuente: Elaboración propia con datos SIAP, 2019.



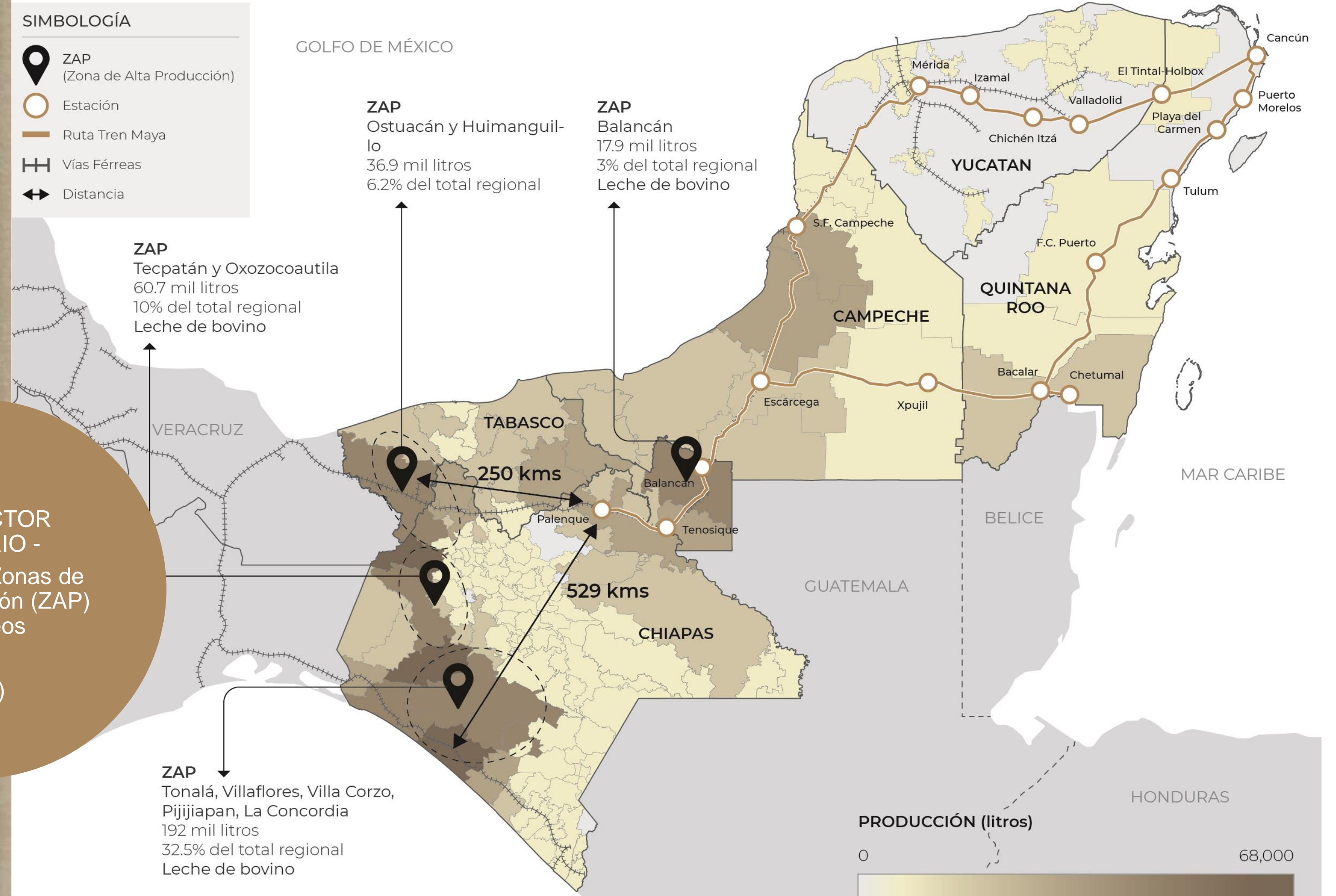
La producción de lácteos está altamente concentrada en los estados de Chiapas y Tabasco.

Huimanguillo, Ostuacán y Balancán concentran el 9.2% de la producción de leche de bovino en Tabasco.

- SUBSECTOR PECUARIO -
Principales Zonas de Alta Producción (ZAP) de lácteos
(litros)

SIMBOLOGÍA

- ZAP (Zona de Alta Producción)
- Estación
- Ruta Tren Maya
- Vías Férreas
- Distancia



Fuente: Elaboración propia con datos SIAP, 2019.



Tabasco cuenta con **cinco municipios multiproductores** con relevancia en la producción regional agrícola, pecuaria y forestal.

SIMBOLOGÍA

Relevancia en el Sector



Agrícola



Pecuario



Forestal



Estación



Ruta Tren Maya



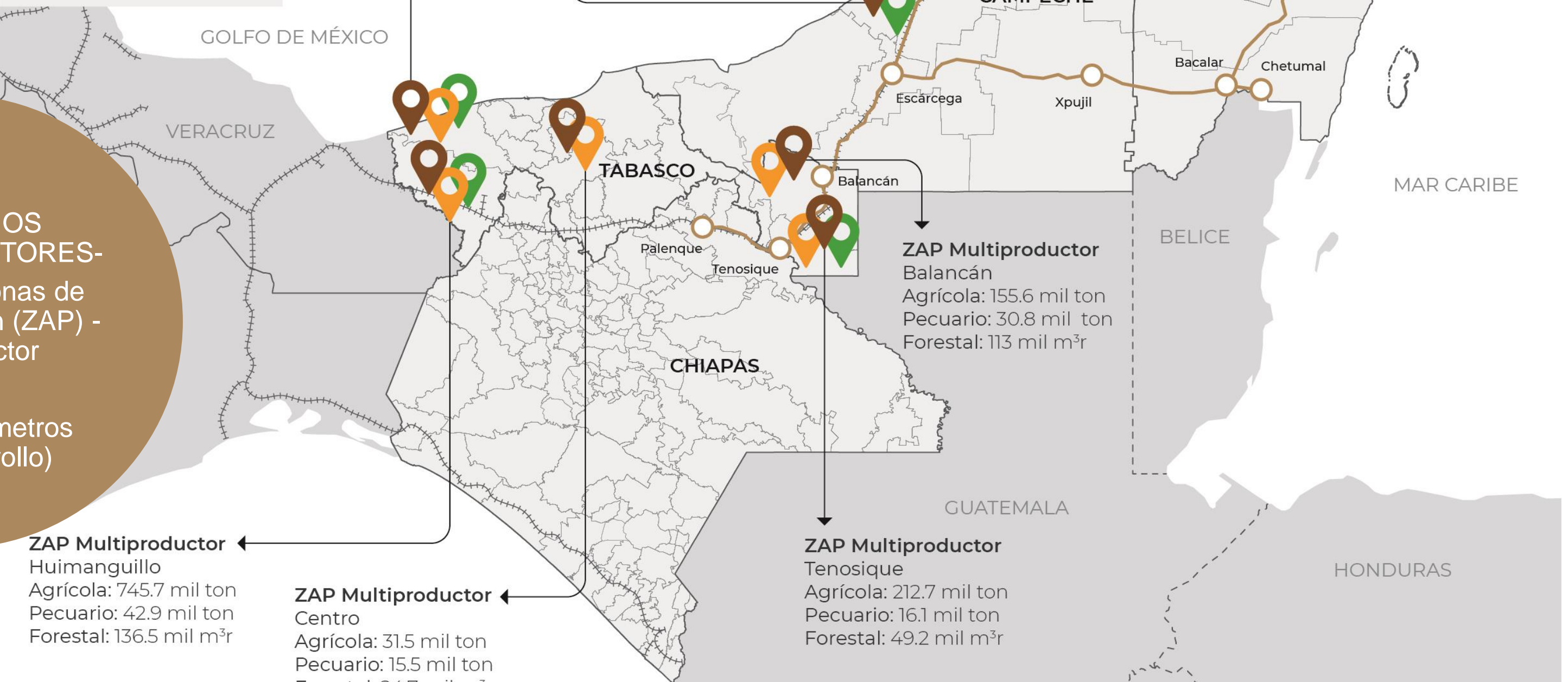
Vías Férreas



Distancia

**- MUNICIPIOS MULTIPRODUCTORES-
Principales Zonas de Alta Producción (ZAP) -
Multiproductor**

(toneladas y metros cúbicos en rollo)



Fuente: Elaboración propia con datos SIAP, 2019.

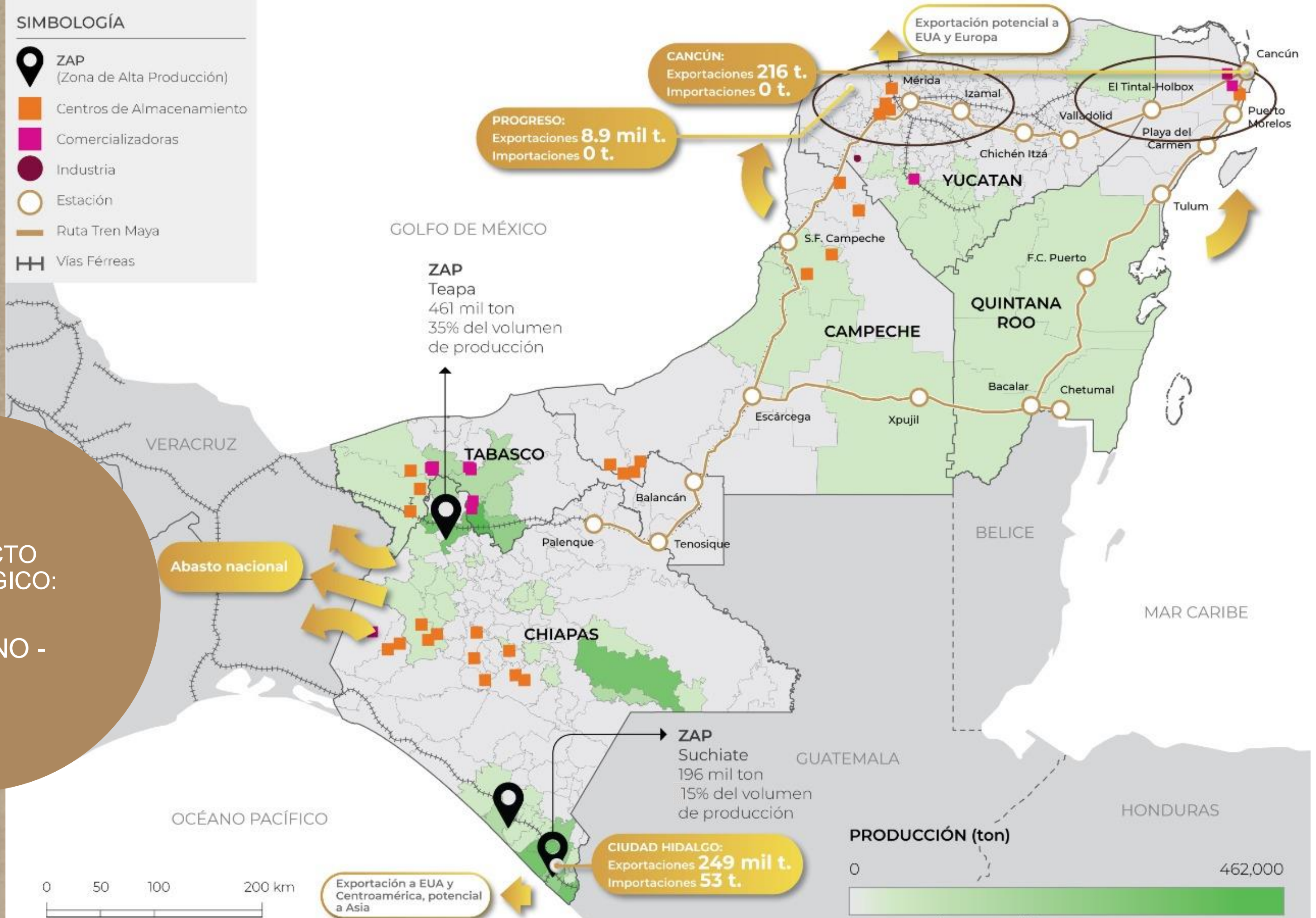


Tabasco genera el **46%** de la producción de **plátano** en la región sureste.

PRODUCTO ESTRATÉGICO:
- PLÁTANO -

SIMBOLOGÍA

- ZAP (Zona de Alta Producción)
- Centros de Almacenamiento
- Comercializadoras
- Industria
- Estación
- Ruta Tren Maya
- Vías Férreas

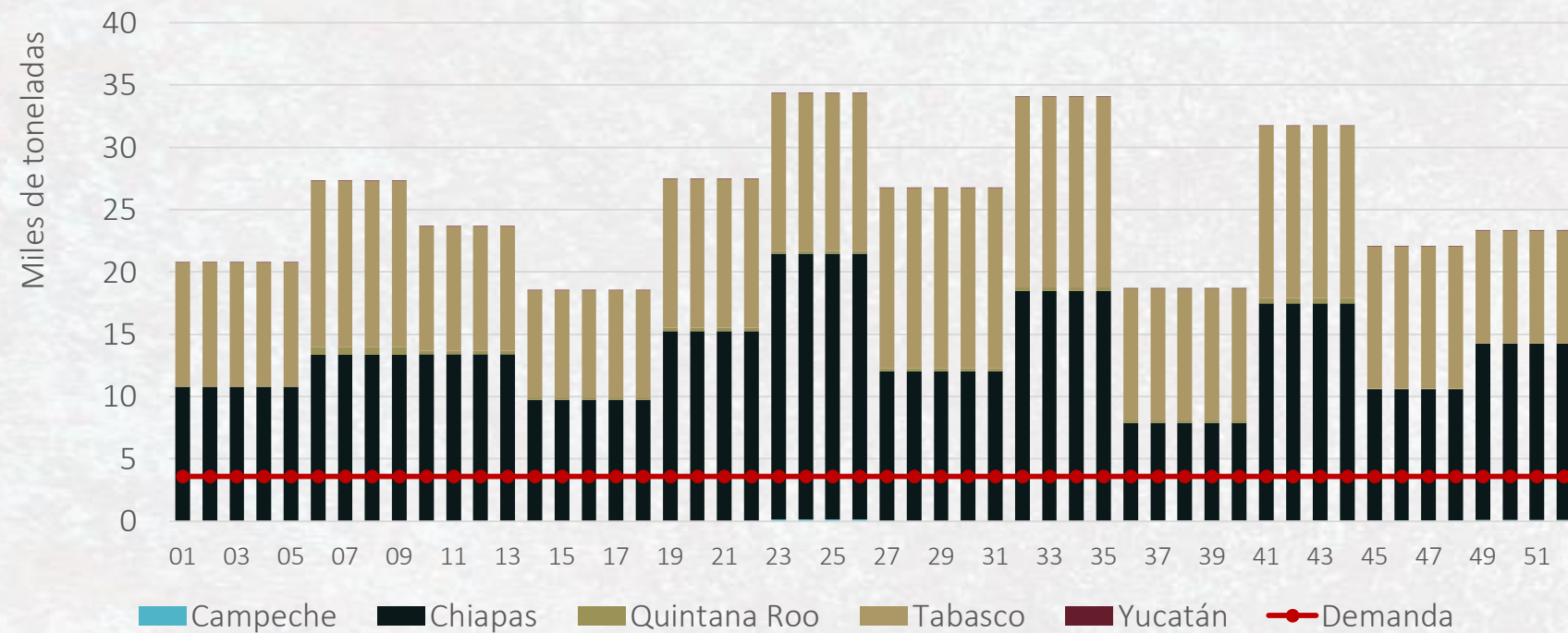


Fuente: Elaboración propia con datos SIAR y CAAAREM, 2019.

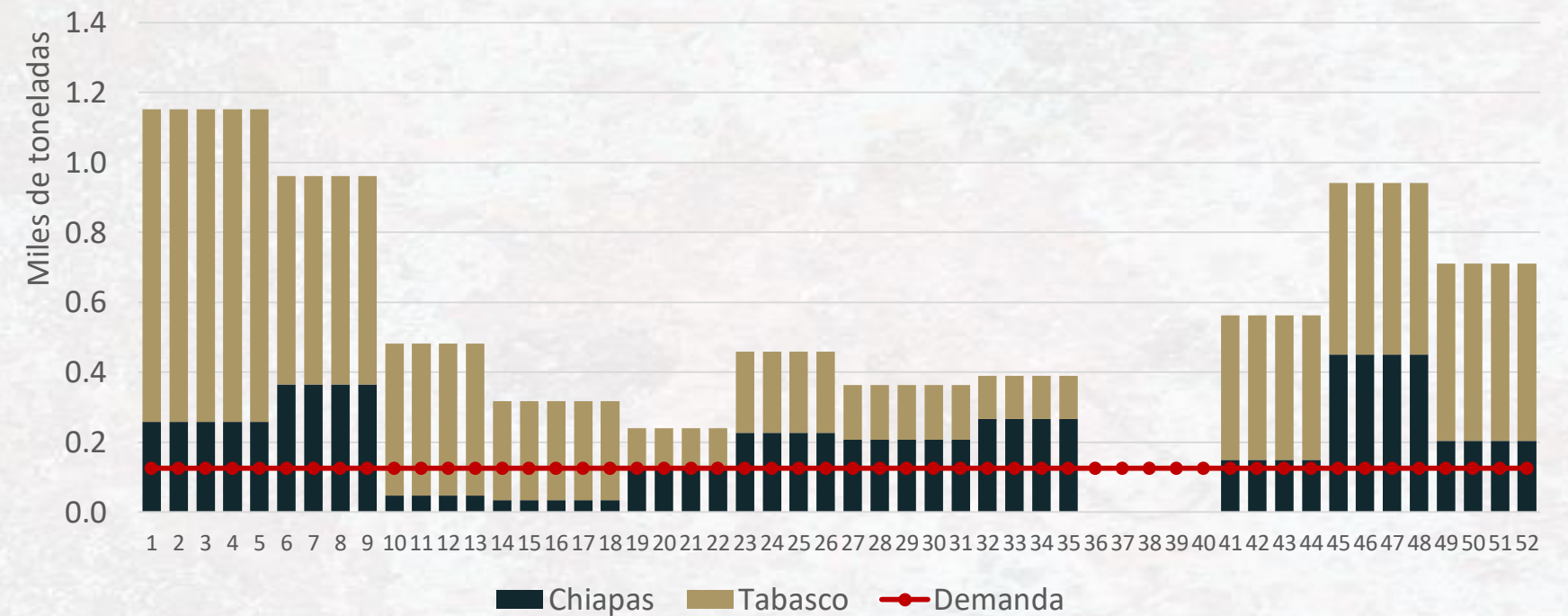


El Flujo Semanal Equivalente es un indicador que permite establecer el volumen de carga promedio requerido para movilizar la oferta y la demanda de una cadena en cualquier semana del año.

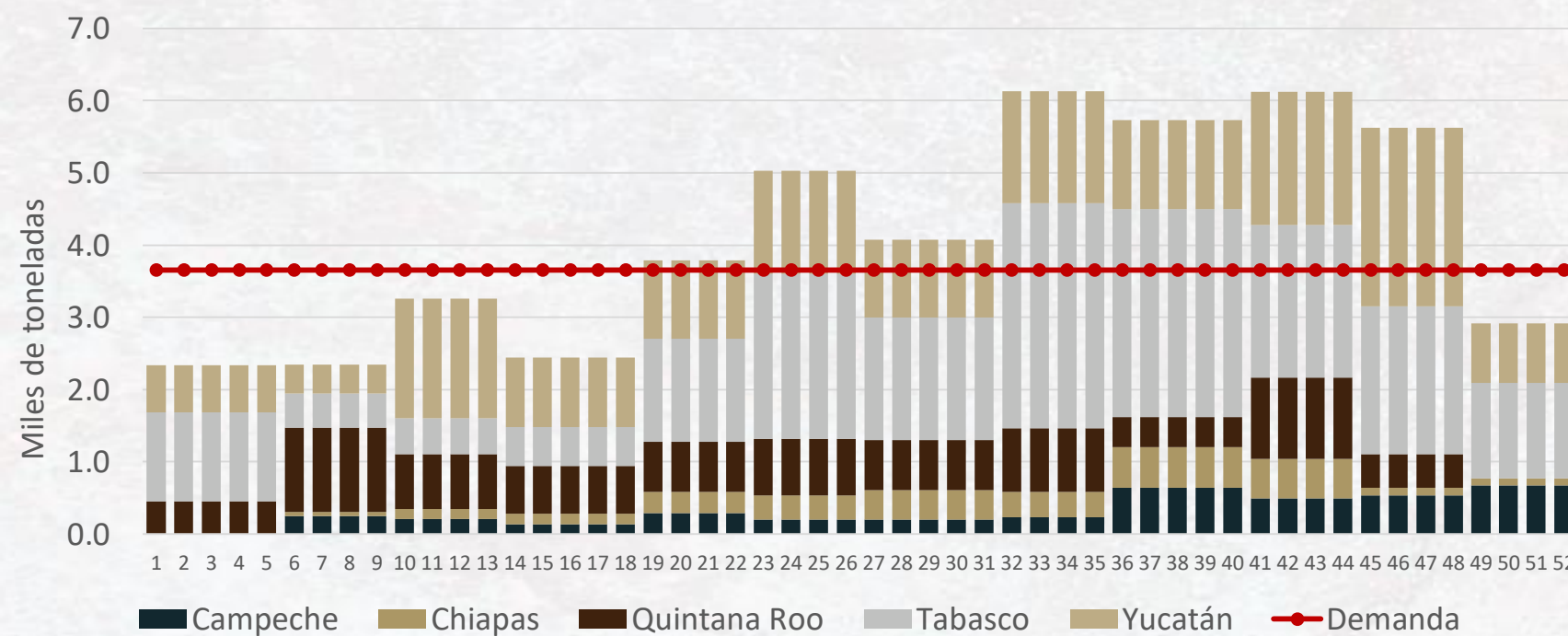
Plátano



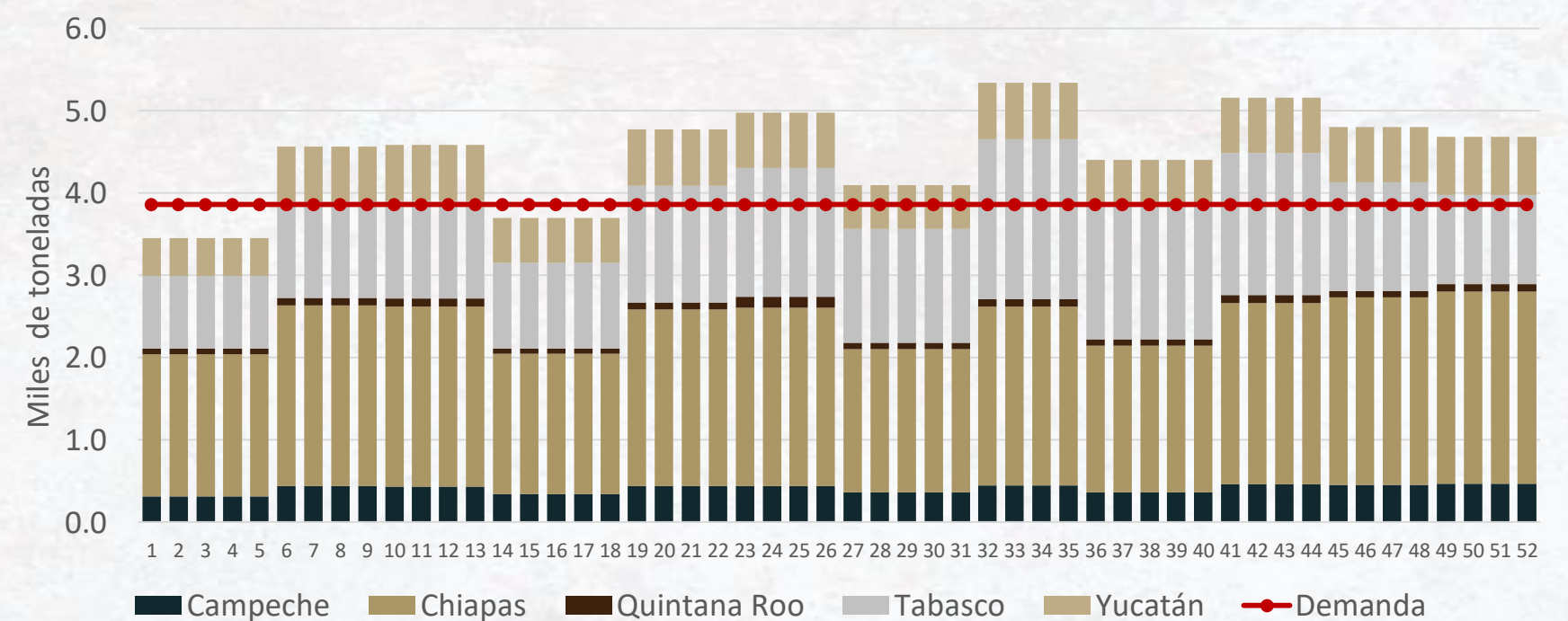
Cacao



Limón



Carne de bovino



El tren presenta una oportunidad de reducción de costos logísticos para la zona productora de Tabasco.

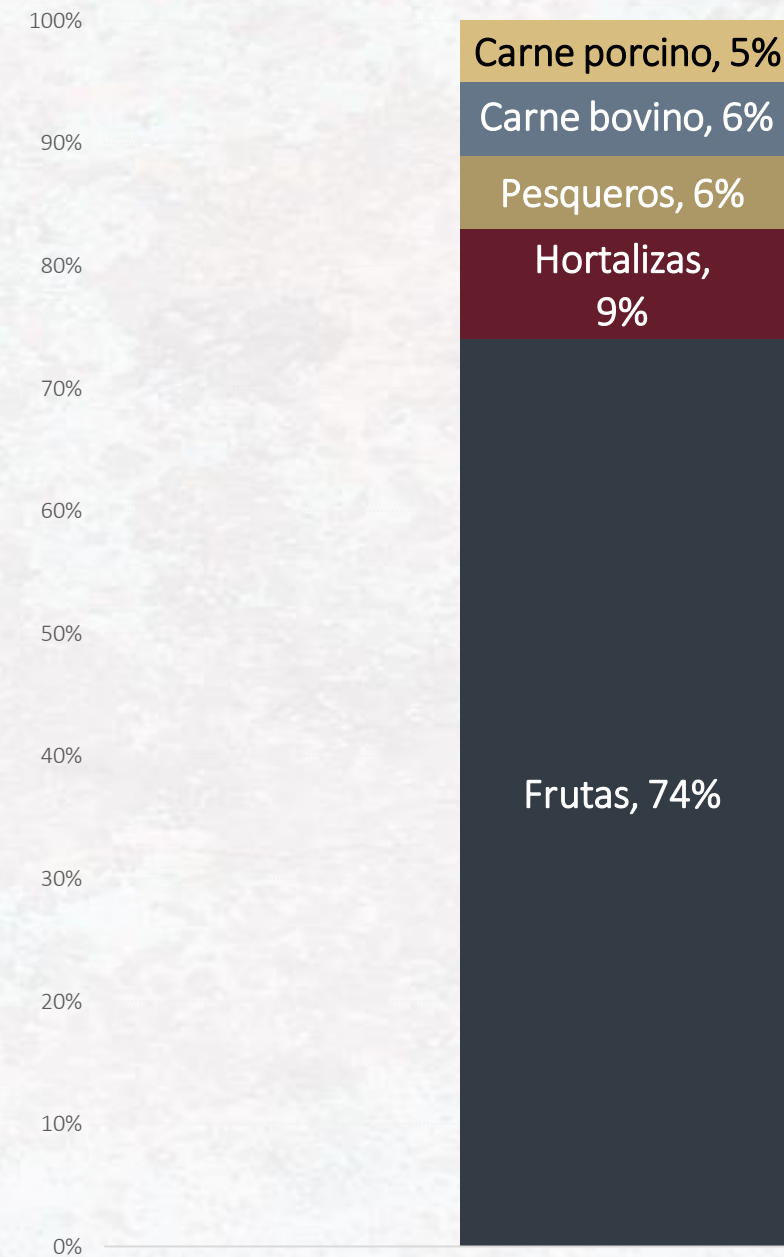


- El producto tabasqueño podría embarcar en una terminal de carga cercana a la **red del Tren Maya en las estaciones de Tenosique, Balancán y Palenque** y trasladarse a los grandes centros de consumo en la zona centro, CDMX, y el norte de Quintana Roo, así como puertos exportadores del Golfo.
- En la zona metropolitana de **Villahermosa** existe un alto desarrollo de infraestructura y una amplia oferta de servicios logísticos, además en ella convergen 2 de los principales corredores logísticos del Sureste; el corredor **Puebla-Progreso** y el **corredor Peninsular de Yucatán**.

Demanda de almacenamiento refrigerado

- **La oferta actual de servicios de cadena de frío** está limitada al eslabón de consumo y a la agroindustria.
- El flujo de carga agroalimentaria con potencial de ser captado por el TM en 2023 asciende a **5.5 millones de toneladas anuales**: 40% flujo intrarregional, 21% flujo de salida y 39% flujo de entrada.
- Existe la posibilidad de generar una demanda sustancial de servicios de carga refrigerada a partir del desarrollo y consolidación de cadenas productivas dentro de la región.
- En 2018 se produjeron **3.8 millones de toneladas de productos susceptibles al uso de la cadena de frío** en el sureste, de los cuales el 83% de la demanda potencial está conformado por productos hortofrutícolas altamente perecederos.
- Bajo el supuesto de captación conservador del **10% de la producción** agroalimentaria susceptible al uso de la cadena de frío de la Región, se requeriría la instalación de **104 a 150 mil m³ de infraestructura de almacenamiento frigorífico**.

Distribución del potencial de mercado de productos perecederos



Fuente: elaboración propia con datos del SIAP, 2018.

Existen **31 ubicaciones potenciales** para infraestructura de acopio y almacenamiento frigorífico.

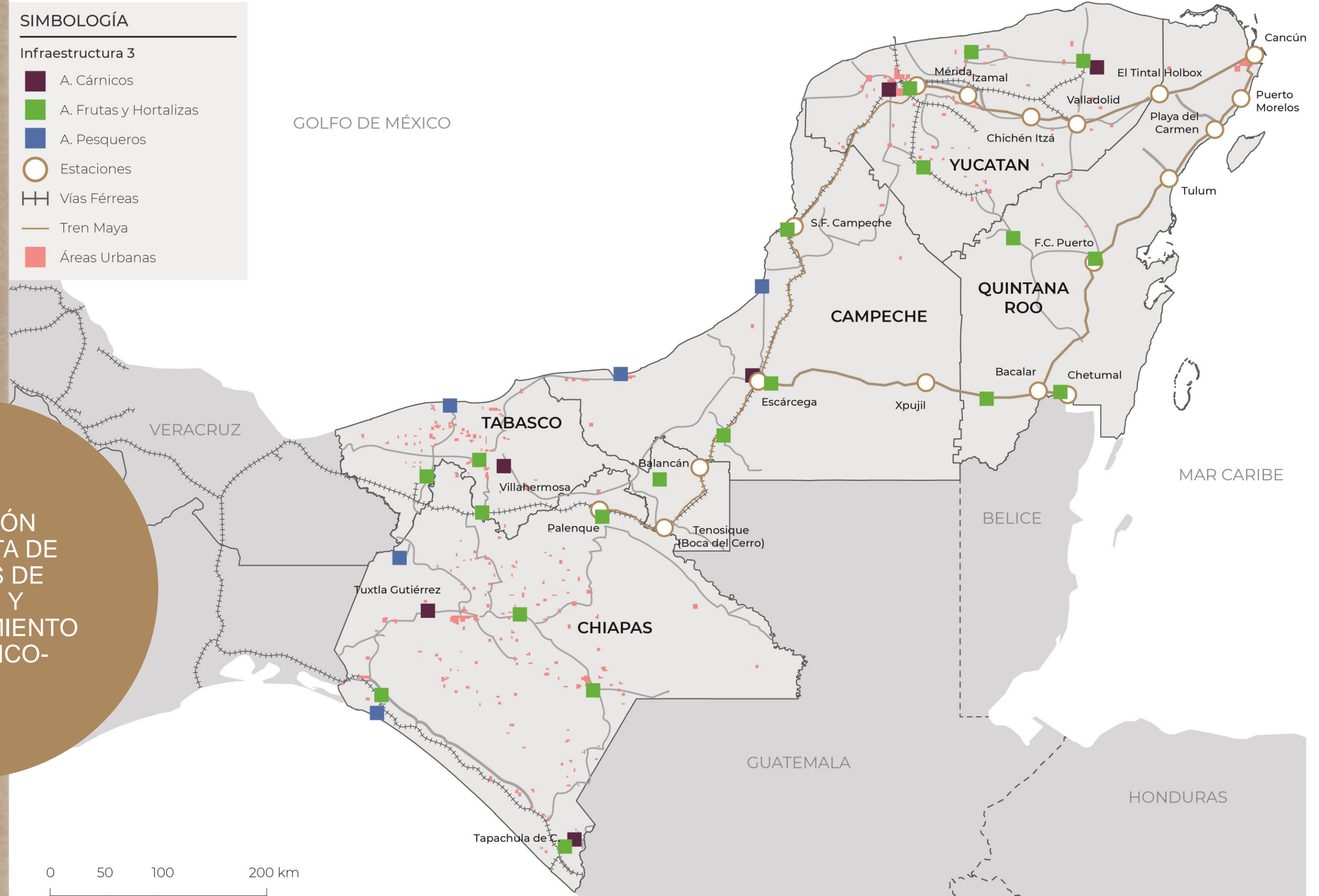
Alta factibilidad de **instalar 9 de las 31 unidades** cercanas a alguna estación.

-UBICACIÓN PROPUESTA DE CENTROS DE ACOPIO Y ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO-

SIMBOLOGÍA

Infraestructura 3

- A. Cárnicos
- A. Frutas y Hortalizas
- A. Pesqueros
- Estaciones
- Vías Férreas
- Tren Maya
- Áreas Urbanas



Fuente: elaboración propia con datos del IMT, STC.

Conclusiones

- 1. Alineamiento privado-privado**
- 2. Retos: planeación infraestructura logística**
- 3. Invitación de colaboración: diálogo, inversiones, iniciativas**

Foro el Tren Maya y el campo tabasqueño:

Oportunidades de crecimiento para todos



**TREN
MAYA**

TSÍIMIN K'ÁAK

El campo y el componente de
carga del Tren Maya