

Importancia económica del corredor interoceánico en México y su impacto en el comercio internacional

The economic importance of the interoceanic corridor in Mexico and its impact on international trade

Gabriela Y. Dimas-Arellano^a

Abstract:

The Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec in Mexico represents a key piece for the country's economic development by facilitating trade and connectivity between the Pacific and Atlantic oceans. The aim of the research is to raise awareness of the economic importance of this infrastructure, highlighting its impact on industrial growth, job creation and the improvement of national and international competitiveness. In this way, the challenges and opportunities associated with the implementation and efficient management of this corridor are analyzed, highlighting its strategic role in the Mexican economic panorama. In addition, youth represents a boost to the development of Mexico in different areas, the research seeks to create curiosity in young readers with all this information, in order to create their own criteria and much closer to what the Mexican economy is today, thus promoting participation and learning about development plans.

Keywords:

Economic growth, mexican economy, international economy, logistic, trade routes.

Resumen:

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en México representa una pieza clave para el desarrollo económico del país al facilitar el comercio y conectividad entre los océanos Pacífico y Atlántico. La investigación tiene el objetivo de dar a conocer la importancia económica de esta infraestructura, destacando su impacto en el crecimiento industrial, la generación de empleo y la mejora de la competitividad nacional e internacional. De esta manera, se analizan los retos y oportunidades asociados con la implementación y gestión eficiente de este corredor, destacando su papel estratégico en el panorama económico mexicano. Además, la juventud representa un impulso al desarrollo de México en distintos ámbitos, la investigación busca crear curiosidad en los jóvenes lectores con toda esta información, a fines de crear un criterio propio y mucho más acercado a lo que hoy en día es la economía mexicana, propiciando así, la participación y aprendizaje sobre los planes de desarrollo.

Palabras Clave:

Desarrollo económico, economía mexicana, economía internacional, logística, rutas comerciales.

Introducción

La apertura del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), en México presenta un acontecimiento trascendental en la economía del país, de manera que nos hace reflexionar sobre las dimensiones y alcances que este proyecto puede tener en un escenario nacional e internacional, esta globalización, pues simboliza una nueva era de oportunidades y desarrollo para México.

En el ámbito de la administración, donde se concibe y analiza la gestión estratégica de recursos, este corredor representa un caso paradigmático de cómo la infraestructura puede converger con la toma de decisiones empresariales y la formulación de políticas públicas.

Hoy día, la economía mundial, que es caracterizada por su dinamismo y complejidad, nos demanda enfoques innovadores para impulsar el crecimiento y la competitividad de los países del mundo globalizado. En este contexto, el corredor interoceánico se rige como una respuesta ingeniosa a los retos logísticos y comerciales,

^a Autor de Correspondencia, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo| Escuela Superior Tepeji del Río| Hidalgo, México, <https://orcid.org/0009-0009-7813-2437>, Email: gaby.dimas01@gmail.com.mx

proponiendo una conexión directa entre dos de los océanos más relevantes.

Este proyecto no solo implica una transformación física de las rutas comerciales y transportistas, sino que plantea una serie de interrogantes críticas para la administración pública y privada.

Para la perspectiva administrativa, el impacto económico del corredor interoceánico se desdobra en diversas dimensiones. En primer lugar, hablemos de la optimización de las cadenas de suministro y la reducción de los costos logísticos que se proyectan como ventajas tangibles para las empresas. La gestión eficiente de estas rutas no solo acorta distancias geográficas, sino que también abre nuevas oportunidades para la expansión del comercio internacional, posicionando a México como un nodo estratégico en la red global de intercambio comercial.

Además, el corredor interoceánico plantea oportunidades significativas para el crecimiento industrial. Las empresas, al beneficiarse de una logística más eficiente, pueden potenciar sus operaciones y explorar nuevos mercados con mayor agilidad. Este fenómeno no solo impacta directamente en la generación de empleo, sino que también contribuye al fortalecimiento de sectores clave de la economía, consolidando una base industrial amplia y diversificada.

El artículo también explorará las posibles barreras y desventajas que podrían surgir de la implementación y gestión eficiente del corredor. Desde aspectos logísticos hasta cuestiones ambientales y sociales, se abordarán de manera crítica, asegurando un análisis simple y equilibrado de la situación.

Es decir, analiza el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), trazando su significado histórico y explorando sus implicaciones económicas. Desde sus antecedentes hasta el motor industrial, ejes de desarrollo y la proyección internacional, cada aspecto se desglosará con el objetivo de comprender la importancia de este proyecto en la administración y el progreso económico del país.

Antecedentes

La plataforma logística del corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec es un proyecto que nace en la época del porfiriato. Tiempo en que Porfirio Díaz buscaba crear una vía de navegación con la que se conectara el Golfo de México y Océano Pacífico.

Ubicado en la zona sur de nuestro país, el Istmo de Tehuantepec comprende los estados de Oaxaca y Veracruz, hablamos de una ubicación estratégica en lo más estrecho de Norteamérica. (México, Plataforma

Logística del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 2023)

La construcción de este megaproyecto fue iniciada en 1907, sin embargo, el país presentó problemas financieros y técnicos por lo que se tuvo que detener. A lo largo de la historia de México, nunca pudo concretarse completamente.

Hasta 2007, habiendo pasado casi 100 años, el gobierno de la república busca implementar el llamado Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec, la plataforma logística que proporcione una interconexión de servicios de administración portuaria y el transporte ferroviario.

Según el objetivo institucional del gobierno, para este proyecto, se espera que el CIIT contribuya al desarrollo de la región a expensas de una visión integral, sustentable, sostenible e incluyente, que fomente el desarrollo económico, productivo y cultural y, que a mediano y largo plazo sea una alternativa bastante viable al traslado de mercancías en las rutas de comercio mundiales. (México, Gobierno de México, 2023)

Plataforma logística y su infraestructura

El CIIT abarca cuatro estados del sur de nuestra república mexicana, los cuales son Veracruz, Oaxaca, Chiapas y Tabasco. Y está integrado por servicios portuarios que son conectados por el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y el sistema carretero nacional.

Esta plataforma logística multimodal tiene la finalidad de conectar el océano Pacífico con el océano Atlántico, por ello se incorporan los Puertos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y el Puerto Chiapas.

El ferrocarril del Istmo tiene más de 1,200 km de líneas férreas, las cuales son la base del transporte de carga, permitiendo la circulación interoceánica y de la producción local, al igual que servicios de pasajeros y/o turismo.

Según información del Gobierno de México, "el Sistema de vías del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., actualmente cuenta con la vía troncal que abarca desde Medias Aguas, Ver. Km. Z-95+928 hasta el puerto de Salina Cruz, Oaxaca., Km. Z-301+773, lo que representa una longitud de 205.845 Km; además esta vía troncal se prolonga en 1.53 Km. hasta el Km. Z-303+303, localizado a la entrada del patio ferroviario de las instalaciones de la Administración Portuaria Integral del puerto de Salina Cruz (API, Salina Cruz), con lo que se tiene una longitud total de vía de 207.375 Km., de los cuales el 90% cuenta con riel de 115 lbs/yda sobre durmiente de concreto, excepto en la zona de curvatura fuerte donde el durmiente es de madera, el 10% restante, tiene riel de 100 lbs/yda sobre durmiente de madera". (México, s.f.)

Comprendemos que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), está conectado a la red ferroviaria nacional, es decir, al Tren Maya, Norteamérica y Centroamérica, con el fin de generar un mayor desarrollo económico y cierta eficiencia logística. Para este propósito, se administran 3 líneas de transporte comercial que son las llamadas, línea Z, línea FA y línea K. (Gobierno de México, s.f.)

La línea Z (Medias Aguas-Salina Cruz), se ubica entre los estados de Veracruz y Oaxaca, son aproximadamente 207 km de vía férrea que van desde Coatzacoalcos hasta Salina Cruz. Estableciéndose como la pieza clave del desarrollo del Proyecto del CIIT. (Pérez, 2020)

La línea FA (Chapo-Palenque), comprende parte de Veracruz, Chiapas y Tabasco conectados por alrededor de 308 km de vías férreas. Es un sistema de transporte que facilita el movimiento de carga desde Coatzacoalcos, en el Golfo de México, hasta la península de Yucatán, abarcando todo el sureste mexicano, para por fin conectarse con el Tren Maya en Palenque, fortaleciendo la infraestructura de transporte de la región; así como con la futura refinería de Dos Bocas en Tabasco, promoviendo la interconexión y el desarrollo económico de estos estados. (Pérez, 2020)

Y finalmente, la línea K (Ixtepec- Ciudad Hidalgo), que abarca desde Ixtepec hasta Ciudad Hidalgo, desempeña un papel fundamental al vincular los estados de Oaxaca y Chiapas a través de una extensión de aproximadamente 473 km de vías férreas. Cuyo sistema de transporte, conocido como Ixtepec-Ciudad Hidalgo, no solo representa una conexión ferroviaria, sino que también actúa como un impulsor clave del traslado eficiente de carga a lo largo de la región del Pacífico mexicano. (Pérez, 2020)

La relevancia de esta línea radica en su capacidad para facilitar el movimiento de mercancías a lo largo de la costa del Pacífico, brindando una vía estratégica para el transporte de productos esenciales y contribuyendo al desarrollo económico de Oaxaca y Chiapas. Además, la conexión de la Línea K con la línea FA amplía sus horizontes, permitiendo un acceso directo a importantes puntos de exportación como el puerto de Coatzacoalcos y el Puerto de Salina Cruz. (Pérez, 2020)

No obstante, su impacto va más allá de las fronteras estatales, ya que esta línea ferroviaria también se conecta en la frontera sur con el Ferrocarril de Guatemala, fortaleciendo la integración regional y promoviendo la colaboración en el ámbito del transporte de mercancías.

En un contexto más amplio, la Línea K emerge como un elemento clave en la red de transporte, desempeñando un papel estratégico en la conectividad nacional e internacional, con repercusiones significativas en el comercio y el desarrollo socioeconómico. (Pérez, 2020)



Figura 1. Plataforma logística del CIIT (México, Plataforma Logística del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 2023)

Las ZEE en el Istmo: Zonas Económicas Especiales

Una Zona Económica Especial (ZEE), son aquellas áreas que están ubicadas en un sitio de nuestro país, las cuales poseen distintas ventajas naturales y logísticas diferentes a otros lugares, convirtiéndolas en una región altamente productiva. (Economía, 2016)

En México contamos con las Zonas Económicas Especiales del Puerto Lázaro Cárdenas, El Corredor del Istmo de Tehuantepec, Coatzacoalcos, Salina Cruz y el Puerto Chiapas. (Economía, 2016)

De acuerdo con la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales, estas tienen el objetivo de impulsar el crecimiento económico sostenible que, entre otros fines, reduzca la pobreza, permita la provisión de servicios básicos y expanda las oportunidades para vidas saludables y productivas, en las regiones del país que tengan mayores rezagos en desarrollo social, a través del fomento de la inversión, la productividad, la competitividad, el empleo y una mejor distribución del ingreso entre la población. (DOF, 2016)

El Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec tiene la capacidad de ser ahora y en el futuro, el eje de los flujos comerciales y logísticos a nivel nacional y mundial, siendo el medio para potenciar la competitividad de México sobre otros países.

Por lo estipulado en La Ley Federal de Zonas Económicas Especiales (DOF, 2016), un programa creado en el sexenio de Enrique Peña Nieto, la creación y operación de las Zonas Económicas Especiales para impulsar el crecimiento económico sustentable con los objetivos de reducir la pobreza, proveer servicios básicos y ampliar

oportunidades de vida sana y productiva en las regiones subdesarrolladas, promoviendo la inversión, productividad, competitividad, empleo y distribución más equitativa de los ingresos entre la población. Las Zonas son consideradas áreas prioritarias para el desarrollo nacional. El Gobierno promueve las condiciones e incentivos necesarios para la participación de los sectores privado y social, a fin de contribuir al desarrollo económico y social de las regiones en las cuales se ubiquen, a través de una política industrial sustentable que abarque tanto aspectos sectoriales como los regionales.

De acuerdo a Gerardo Gutiérrez Candiani (*Económicas, 2018*), Titular de la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales, menciona que, para cumplir con el objetivo del IT se necesita de la inversión en infraestructura con la que la zona sur no cuenta actualmente, especificando la modernización de los 16 puertos, la constitución de un cuarto ramal ferrocarrilero y un gasoducto que garantice el abasto de gas natural en el sur del país.

La explicación hace hincapié en que dicha financiación de las infraestructuras que México necesita no tiene por qué proceder únicamente del Gobierno Federal, sino que también puede mejorarse mediante las Asociaciones Público-Privadas, con el objetivo de acortar los plazos y hacer que estos proyectos sean más competitivos. En cuanto a los puertos, destaca la actualización de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, donde exista la apertura y disminución de costos de las maniobras y aduanas, cosa que se ve reflejado en mercancías de la región que son más competitivas por los costos y su fácil acceso a los mercados, sean nacionales o internacionales. (*Económicas, 2018*)

Años después, Andrés Manuel López Obrador, presidente de la República, retoma este modelo para los parques industriales que serán localizados en el Istmo. Tras no operar bajo los requisitos legales que en su momento se tenían y no tener las inversiones productivas que se pretendían, se crean ahora los polos de desarrollo, de inversión con facilidades fiscales. (*Lozano, 2021*)

Durante los dos últimos años y en adelante, se crearán una docena de zonas de desarrollo, cada uno con sus parques industriales, los cuales promoverán la inversión y creación de demanda laboral. Y a su favor, el presidente señaló que de "las empresas que se establezcan en estos parques industriales recibirán subsidios y apoyos, y se les reducirá el IVA, como en la frontera norte, donde en lugar de pagar 16%, pagarán 8%. Lo mismo se hará con el Impuesto Sobre la Renta, que se bajará al 20%" (*Lozano, 2021*).

Modelo de desarrollo del Istmo

El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, identifica el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec como uno de sus proyectos regionales. Dicho programa, pretende impulsar el crecimiento económico de la región respetando la historia, cultura y tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. (*DOF S. , 2021*)

Su punto focal será el corredor interoceánico, que aprovechará la posición estratégica del Istmo para competir en mercados globales en el transporte de mercancías, utilizando una combinación de diferentes modos de transporte. Para lograrlo, el Gobierno Federal ha diseñado una estrategia para establecer una ruta compartida que promueva el bienestar de la región del Istmo de Tehuantepec, hogar de chontales, zapotecos, huaves, mixes, zoques, nahuas y popolucas; creando así las condiciones necesarias para el crecimiento económico y social. Con ello, el plan pretende restablecer el bienestar de la población residente en 79 municipios, de los cuales 46 se encuentran en el estado de Oaxaca y 33 en el estado de Veracruz. (*DOF S. , 2023*)

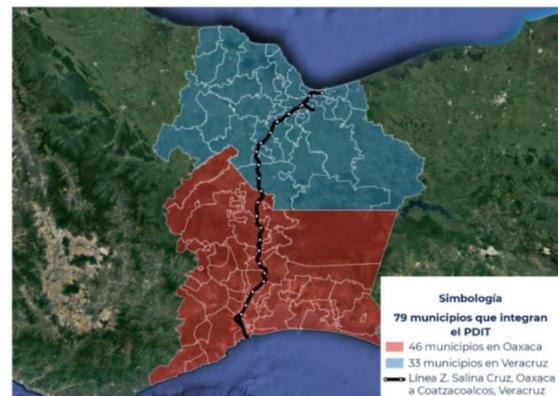


Figura 2. Municipios que integran el Istmo de Tehuantepec (*México, 2023*)

De acuerdo con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, (*SHCP, 2019*), el programa para el desarrollo en el Istmo cuenta con objetivos que buscan superar a grandes rasgos el rezago económico y social que actualmente se tiene en la zona sur del, mientras restablece el bienestar de comunidad local.

El gobierno plantea y permite conocer las razones que son símbolo, hasta la fecha, de la falta de inversión extranjera directa en la república. Con esto, dan inicio a lo que concebimos como el impulso económico de la región del Istmo. (*SHCP, 2019*)

El Diario Oficial de la Federación, informa que los objetivos del Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024, en el Programa Institucional derivado del PND 2019-2024, se concentran en aumentar la capacidad de crear empleo e ingresos para la población, promoviendo una nueva perspectiva del desarrollo, equilibrando los aspectos económicos y sociales de la región, tomando medidas para atender a la población marginada. También, busca preservar, restaurar y aumentar el capital natural, los recursos naturales y la biodiversidad. Además de reconstruir la confianza y credibilidad, para reforzar la identidad regional y la solidaridad social. (DOF S. , 2023)

Desafíos y controversias

Ahora que el IT es considerado el punto clave para el desarrollo económico e integración regional de nuestro país, siendo el nuevo corredor potencial para el comercio y la inversión de empresas nacionales y extranjeras, se ve a nivel nacional e internacional con un excelente potencial. A promesas de convertirse en un motor de crecimiento económico y, por su parte, del Gobierno Federal, una muestra de desarrollo sostenible mientras las oportunidades y desafíos que presenta sean tratados de forma eficiente. (Serrano, 2023)

De acuerdo con Carlos Corral Serrano (2023), en su artículo para El Universal, plantea de manera general, los desafíos y controversias con la que enfrenta el Plan de Desarrollo del Istmo de acuerdo a la publicado en el DOF. De primera mano, la construcción de parques industriales que se distribuyen a lo largo del corredor en lo denominado "Ejes de Desarrollo". Estos parques cumplen con la tarea de impulsar las actividades industriales y logísticas de la localidad donde se encuentran. Repercutiendo positivamente en la generación de empleos. Sin embargo, la necesidad infraestructural que conlleva una red de carreteras, servicios de agua y energía, y de comunicación, nos lleva a que en realidad la zona sur, hablando de la infraestructura existente en esas partes exactas de la región son un tanto deficientes y precisan de significativos perfeccionamientos para que puedan satisfacer las necesidades de los parques industriales y organizaciones que lleguen a instalarse. (Serrano, 2023)

Asimismo, Carlos Corral (2023), sugiere que otro desafío refiere el financiamiento para concretar los proyectos. Los recursos monetarios son de vital importancia para conseguir el objetivo anterior sobre la infraestructura que puede atraer a las organizaciones que próximamente impulsaran el trabajo en la zona. En conjunto con ciertos requisitos legales, de normativa ambiental y permisos de construcción, situaciones que bien podrían llevarse de manera óptima o en algunos casos, generar

contratiempos de entrega y aumentar ciertos costos extras al proyecto.

La aplicación de medidas de reducción de contaminación y promoción de prácticas responsables con el medio ambiente es crucial, pero la dificultad que presenta es que requiere de inversiones adicionales y la cooperación activa de los negocios que operarán en estos parques. (Serrano, 2023)

Por otra parte, encontramos el tema de la oferta y demanda laboral, donde la oferta laboral de trabajadores que cuente con las cualificaciones específicas necesarias es muy limitada, algo que dificultaría la atracción de las empresas. Aquí preparar a la población local y garantizar su oferta adecuada se vuelve un reto. Precisa invertir en la formación y educación de la zona sur. (Serrano, 2023)

A su vez, el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), anuncio la puesta en marcha de incentivos fiscales, con su Comunicado No. 60 publica los lineamientos para fomentar la inversión responsable y el desarrollo en el Istmo de Tehuantepec, donde establece que México está fomentando la inversión responsable al sureste del país, ofreciendo incentivos fiscales a las empresas que creen empleos de alta calidad en la región. Los incentivos sirven de complemento a la estrategia de desarrollo para el sur de México, que implica el proyecto del corredor interoceánico. Proyecto que pretende transformar el sureste para las empresas que decidan trasladarse al país, en un centro logístico clave, con la misión de promover el bienestar de la población y contribuir a la reducción de aquella desigualdad regional que ha persistido por bastante tiempo en el país. (SHCP, 2023)

Lo anterior significa que se otorgan beneficios como la exención del Impuesto Sobre la Renta (ISR) a ciertas empresas durante un periodo determinado de tiempo, así como facilidades para la importación y exportación de sus producto o mercancías. Ya que el diseño, las propias garantías y la aplicación de las políticas de inversión que establece la SHCP son esenciales para la atracción de inversores y organizaciones. Una falta de estrategia sólida para promover las ventajas y beneficios de establecerse en el CIIT puede llegar a limitar la capacidad de atraer aquellas inversiones y ocupar los espacios disponibles en los parques del corredor. (Serrano, 2023)

Por último, en el artículo de Carlos Corral (Serrano, 2023), precisa la importancia de mantener una participación comunitaria y el respeto del consentimiento de las poblaciones locales, especialmente de las comunidades indígenas, para evitar conflictos y garantizar el desarrollo sostenible. Cierta falta de consulta y participación puede provocar tensiones e incluso el rechazo de la comunidad. Algo que se debe tomar en cuenta para los retos y controversias que se mencionaron anteriormente, es que precisamente, el Gobierno de México ha planteado

diversas estrategias y objetivos que permiten sobrellevar las situaciones de la mejor manera, teniendo en cuenta la sociedad en general, el medio ambiente y las propuestas económicas de desarrollo que se pretenden proporcionar a las empresas que acceden al otorgamiento de los mismos, claro, antes evaluadas sus propuestas de desarrollo en cuanto a los factores que se establecen como requisitos.

Esto lo vemos planteado en el documento publicado por el Diario Oficial de la Federación, con fundamento en el artículo 13 de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales, (DOF, 2016), mismo que dice “En materia del impuesto sobre la renta, los beneficios fiscales deberán promover la inversión productiva, la formación de capital humano y la capacitación de los trabajadores, de forma que se impulse la generación de empleo de alto valor agregado y la elevación de las remuneraciones de los trabajadores empleados en las Zonas.”

Beneficios en los Ejes de Desarrollo

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, en sus ejes de desarrollo mencionados en los textos anteriores, además de fortalecer la conexión entre dos mares, mantiene diversos beneficios para la zona, que repercuten en la sociedad local y en las empresas que están y serán establecidas próximamente. Estos son algunos ejemplos de los beneficios del Corredor, de acuerdo con Logistics World, (World, 2023):

Una de sus ventajas es la conectividad, donde se ha facilitado el transporte de las mercancías y reducido los costes logísticos, fomentando el desarrollo económico de las regiones, la creación del empleo y oportunidades empresariales.

Otro beneficio, es el impulso del comercio internacional, su ubicación geoestratégica fortalece el comercio internacional del país, facilitando el acceso de empresas a otros mercados internacionales, donde México se ve beneficiado por los aumentos representativos de las exportaciones e importaciones.

El crecimiento económico, pues cuando llegan empresas a establecerse en el corredor y zonas cercanas a él, se crean ofertas laborales y la dinámica de la economía local es afectada de manera positiva, en cuanto a bienestar social y oportunidades de diferentes tipos.

Y finalmente, la construcción y desarrollo de parques industriales, de infraestructura de alta calidad, que se aprovechan en la logística y conectividad del corredor hacia el continente europeo, asiático y americano.

Estos son solo unos de los beneficios que se pueden mencionar que trae el corredor para la República y los habitantes. (World, 2023).

Otros canales del mundo y las vías cruciales del comercio global

Para mundo en la actual globalización y comercio, se cuenta contamos con más de un canal como vía de navegación fluvial que permite la interacción entre los distintos países y continentes para hacer posible el intercambio de bienes como hasta el momento se ha dado.

Aparte los más conocidos en Latinoamérica, como lo es el Canal de Panamá y ahora, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) existen otros canales que facilitan la logística mundial.

Algunas de ellas han existido desde hace poco más de cien años, y han permanecido en actividades después de ciertas modificaciones. En estos tiempos, se cuentan con estructuras mucho más preparadas para las actividades de transporte que día a día se llevan a cabo a través de los canales en el mundo.

El Canal de Suez es la vía de navegación que permite la conexión de Oriente a Occidente, pues recorre el Istmo de Suez ubicado en Egipto.

Así, por una extensión de 193 km de largo aproximadamente y, una profundidad de 22 metros, se separa África de Asia, conectando el mar mediterráneo con el mar rojo. (BBC, 2023)

Gracias a las características antes mencionadas, se puede ofrecer una ruta marítima muy corta para el enlace de Europa y Asia. Al tener estas ventajas, se posiciona como uno de los canales más utilizados por embarcaciones, con alrededor de 50 diarias. (BBC, 2023) Con base a los datos de South Pacific Logistics (2023), “el Canal de Suez en 2022 el canal logró el mayor tránsito anual de barcos registrado, con 23.851 barcos, así como el mayor tonelaje neto anual de 1.400 millones de toneladas, según la Autoridad del Canal de Suez (SCA). El número promedio de barcos que transitó diariamente durante este año fue de 68 buques”

Está ruta, dentro de la economía mundial, para el comercio del petróleo, el Canal de Suez es la oportunidad exacta por sus oportunidades de comunicación entre los continentes. Aparte de representar el 12% aproximadamente del comercio mundial, este canal tiene una vital importancia en la economía de Egipto, pues aporta un 2% del PIB total del País. (South Pacific Logistics, 2023)

Recordando un poco el suceso del 2021, con el incidente del buque Ever Given, cuando el comercio mundial fue mermado en sus actividades debido a los tiempos de pandemia, momento en el que dicho portacontenedor de unos 400 metros de largo, se encalló en el Canal de Suez y obstruyó los pasos a otros buques, quedando igualmente atrapados, lo que se vio reflejado en la

interrupción de distintas cadenas de suministro, no solo de Egipto, sino mundiales. (Ziady, 2021)

Tras el incidente y bastantes las circunstancias diferentes, se nota y resalta su importancia. Así se posiciona al Canal de Suez como la vía estratégica, con base en su gestión y mantenimiento, características que prometen su adaptación y evolución con el paso de los años y las nuevas necesidades conforme con la globalización. Todo esto, con el fin de disminuir, en casos extremos como el anterior, los bloqueos, la congestión portuaria y ciertas limitaciones en cuanto a su capacidad de transportación. (Ziady, 2021)

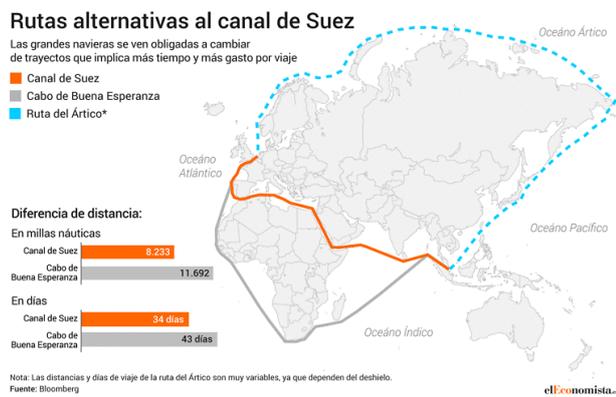


Figure 3. Rutas del Canal de Suez y alternativas (Becedas, 2023)

Por otro lado, también existe el Canal del Estrecho de Ormuz, que se sitúa entre el país de Omán e Irán, es el conector de Asia pacífico, Europa y América del Norte, una conexión entre el Golfo de Omán, Golfo Pérsico y el Mar Árabe. Hasta el momento es, quizá, el más importante por las grandes cargas de petróleo que se transportan día con día a través del mismo. (Roca, 2023)

Con unos 54 kilómetros de ancho en el punto más estrecho, juega el papel crucial ya que facilita el suministro de energía para Asia, Europa y América del Norte, pues lo abastece de aquellos suministros que son indispensables para su desarrollo económico y social en determinados puntos. Aquí, su importancia radica más que nada en su ubicación geopolítica, pues es lo que lo mantiene en la mira y despierta el interés de distintas potencias mundiales. (BBC, 2019)

Por ello, el mantener una estabilidad de seguridad en la zona vial garantiza el flujo de aquellos recursos energéticos y ayuda a evitar los problemas a nivel mundial. (Roca, 2023)

De acuerdo con la información de la Administración de Información Energética de EEUU (EIA), “el flujo del petróleo en esa zona logra alcanzar unos 21 millones de barriles diarios (b/d), que equivaldría a 21% del consumo

mundial de líquidos de petróleo aproximadamente” (Roca, 2023)

Encontramos también, un canal de 930 kilómetros de largo, que recorre el Océano Pacífico y el Océano Índico, se trata del Estrecho de Malaca, situado frente a Singapur. El estrecho o ancho del canal alcanza los 2.7 kilómetros. (Paúl, 2021).

Esta ruta, representa al menos un 25% del comercio total mundial, con cerca de 84,000 embarques que cruzan al año, de los cuales, mínimo dos tercios partes del tonelaje son correspondientes a productos como cargas a granel, contenedores diversos y el petróleo crudo proveniente del Golfo Pérsico, la mayoría destinados a entregas en China y Japón. (Paúl, 2021)

Este canal no solo capta la atención de las grandes potencias mundiales, sino, que se mantiene como un punto clave para las potencias económicas emergentes asiáticas, como lo son China, Japón y Corea del Sur. Para el tráfico de las mercancías del Sudeste Asiático es más que clave que se abra paso a nuevas rutas que faciliten las transacciones y actividades comerciales que hay entre el Medio Oriente y el Occidente. (Paúl, 2021)

Canal de Panamá y su situación actual

El Canal de Panamá es uno de los canales de navegación en el mundo. Está ubicado en el país de Panamá, al igual que el CIIT, se encuentra una de las partes más estrechas del continente, pues fue construido en el Istmo que une América Central con América del sur.

El canal tiene unos 80 kilómetros de longitud aproximadamente, que se extiende entre el Océano Atlántico y el Pacífico.

El funcionamiento del canal se da mediante un sistema de esclusas, se trata de unos compartimientos con puertas de entrada y salida, estas facilitan la navegación de los buques a través del canal al hacer elevadores de agua. En este sentido, se hace posible que las naves suban al nivel de cualquiera de los mares y de ahí se abre paso al nivel de Lago Gatún. (ACP, Canal de Panamá, 2024)

De acuerdo con la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), (ACP, Canal de Panamá, 2024), en su página oficial menciona que “Las cámaras -escalones- de las esclusas tienen 33.53 metros de ancho por 304.8 metros de largo. Las dimensiones máximas para los buques que deseen transitar a través el Canal son: 32.3 metros de ancho; calado -profundidad que alcanza- 12 metros de agua dulce tropical; y 294.1 metros de largo (dependiendo del tipo de buque)”

Hoy en día, el Canal de Panamá es utilizado por distintas empresas de distintos giros y países. Se sabe que son muchos los buques del mundo que transitan para llevar mercancías y demás productos a sus destinos. El canal cuenta con 180 rutas marítimas, conectados a 1,920

puertos; de las cuales alrededor de 170 países son usuarios. Para 2023, se hicieron 14,080 tránsitos. (ACP, 2024)

A pesar de que el funcionamiento del Canal de Panamá parece estar bien planificado, a la fecha ha presentado una situación debido a los efectos de la variación climática, lo que ha causado que estas vías de navegación se sequen.

El agua del Lago Gatún se mantiene en un estado crítico, pues depende del agua de lluvia, el agua que actualmente escasea mucho más. En los datos históricos, para esta región las lluvias han decaído alrededor de un 41% (Fleury, 2024)

Esta situación sin duda ha afectado el tráfico de las mercancías que son estimados a pasar del Océano Atlántico al Pacífico y viceversa. Así pone en alerta al ACP, pues ha tenido significativas consecuencias en las actividades del comercio marítimo. Reportan que, debido al descenso de agua, las restricciones sobre el peso de los buques que transportan las mercancías se han modificado, inclusive, por la misma razón hay variaciones en cuanto al número de buques que utilizan el canal, pues se han reducido en un promedio de 36 a 24. (Fleury, 2024) Otra consecuencia a tomar en cuenta, es el problema de la desaceleración que representa para el comercio internacional. Hablamos de que anteriormente el tráfico por el canal de Panamá correspondía, aproximadamente, a un 5% del comercio marítimo mundial, y a su vez, un 40% de tráfico solo de contenedores provenientes de los Estados Unidos. Hoy, en los tiempos de sequía estos transportistas han elegido o se vieron obligados a buscar una segunda alternativa, y aunado a ello, sus efectos han sido sobre los tiempos de entrega más extensos y sus costes elevados en algunos casos. (Fleury, 2024)

Un dato interesante en este tema del desabasto de agua, es que no solo perjudica en cuanto a las actividades comerciales del canal, sino que se ven afectados los habitantes del País. El canal de agua dulce también tiene la tarea de suministrar agua potable a por lo menos la mitad del país. De acuerdo a ello, la ACP está tomando algunas medidas que garanticen la viabilidad del proyecto para el territorio, los habitantes y actividades comerciales. (Fleury, 2024)

De acuerdo con el informe de la Autoridad del Canal de Panamá, "los embalses de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) abastecen aproximadamente a 2.5 millones de habitantes del país, concentrados en las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste. Al mismo tiempo, estas reservas de agua dulce sostienen la operación de la vía acuática y otros propósitos socioeconómicos. Los niveles de los embalses Gatún y Alhajuela presentaron en el AF-2023 suficiente agua disponible para consumo humano e industrial" (ACP, 2023).

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec vs Canal de Panamá

El Canal de Panamá refiere una vía artificial navegable que se extiende a lo largo de aproximadamente 82 km, conectando los océanos Atlántico y Pacífico. Es el conducto del comercio marítimo, uno de los mayores y más desafiantes proyectos de ingeniería logística emprendidos en la historia. Su atajo reduce significativamente los tiempos de viaje de los barcos entre estos dos océanos, permitiendo evitarles la extensa y peligrosa ruta alrededor del sur de Sudamérica por el Paso Drake o el Estrecho de Magallanes, y de una de las rutas menos populares, traspasando el Archipiélago Ártico y el Estrecho de Bering. (Fundación, 2021)

Por su amplitud y gran abarcamiento en el comercio y logística internacional se ha vuelto uno de corredores más importantes a nivel mundial. Debido a ello, en la actualidad escuchamos más sobre la incertidumbre que se crea al pensar y preguntarse si el Corredor del Istmo de Tehuantepec en México es competencia directa que podría suplantar en su tiempo al Canal de Panamá.

Sin embargo, se habla del mayor alcance que tiene el Canal de Panamá sobre lo actual de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Es decir, para el corredor, debido a la ubicación geoestratégica de este entre ambos océanos, Atlántico y Pacífico, se ofrece una ruta más corta y eficiente para el transporte marítimo logístico entre Asia, América y Europa. Y al ofrecer estas opciones de transporte diversificadas, como vías marítimas, red ferroviaria y transporte de pasajeros, se ofrece como alternativa competitiva al Canal de Panamá. En cuanto al tráfico por el Canal de Panamá, desde el inicio de su apertura en 1914, el tráfico anual ha aumentado de aproximadamente 1.000 buques a 14.702 en 2008, con un total de 333,7 millones de toneladas Canal de Panamá/Sistema Universal de Arqueo de Buques. En 2012, más de 815.000 buques habían pasado por el canal. Se tardan 11,38 horas en atravesar el Canal de Panamá. (Fundación, 2021)

La Zona Económica del Corredor del Istmo se ha exteriorizado como una alternativa del Canal de Panamá, tiene el potencial para facilitar un importante tránsito de mercancías de la región, comparable o superior al de Panamá. Esto se debe a la proximidad de la región a las principales economías del mundo, como Estados Unidos de América (21,340 mmd), la Cuenca del Pacífico (24,311 mmd) y con la Unión Europea (18,292 mmd). Este tránsito de mercancías podría no tener precedentes y repercutir profundamente en la economía regional. (Castañeda, Reza Holguin, & Ugarte, 2023).

La ventaja competitiva que posiciona al Corredor Interoceánico de México, no solo como una alternativa al Canal de Panamá, sino como competencia en grandes rasgos, no se limita solamente la ubicación geoestratégica con facilidad de unión logística comercial entre los otros continentes, como Asia, Europa y América; se trata de la actual crisis de escases de agua por la que está atravesando el Canal de Panamá. Por aquella situación, se están imponiendo importantes limitaciones al tráfico marítimo diario, por lo que muchos países y empresas con actividades de comercio y logística miran hacia la nueva opción de transporte que se ha abierto en México, el CIIT. (Díaz, 2023)

Incluso el administrador del Canal de Panamá, Ricaute Vásquez, reconoce que la solución mexicana que planteo el presidente Andrés Manuel López Obrador, en definitiva, significa una potencial amenaza ante la problemática del agua. Aunque confían plenamente en la constitución de un nuevo embalse que garantice el abasto de agua para las operaciones de infraestructura en aquella zona. (Díaz, 2023)

La reducción en los tiempos y costos logísticos tiene gran peso al considerar al Corredor del Istmo como la opción más eficiente, óptima y competitiva para realizar traslados de cargas de mercancías entre los continentes, provenientes de los Estados Unidos, Europa o de países asiáticos. Pues de acuerdo a la investigación de Agustín García Villa, se estima que un barco tarda entre unas 8 a 10 horas aproximadamente en cruzar el Canal de Panamá, mientras que, en el caso de Istmo de Tehuantepec, los tiempos rondan entre las 72 horas, para transportar contenedores desde los puertos de Coatzacoalcos al Puerto de Salina Cruz. El ejemplo se reduce al tiempo que se ahorra en no tener que viajar hacia la parte baja de Panamá, cruzar y tener que volver a subir para poder llegar a los destinos de las mercancías y demás. (Villa, 2023)

Para tener una idea más clara en cifras, se recolectaron datos aproximados que ayudan a comparar la capacidad de México en la actualidad y en un futuro con el CIIT en relación con el Canal de Panamá. Estos datos se presentan en la imagen previa.

Tan solo en 2023, los puertos de Salina Cruz, Oaxaca. y Puerto Chiapas en el Pacífico, así como el de Coatzacoalcos, Ver. y Dos Bocas, Tabasco. en el Golfo-Caribe en cuanto al número de contenedores operados es de apenas 42,943 en relación con el canal panameño cuyo total es de 7.32 millones de contenedores operados, existe una diferencia del 99.41% a favor del país vecino. Misma situación con el total de arribos, pues en conjunto de los cuatro puertos mencionados, apenas se tiene un total de 5,265 frente a los 12 mil arribos al puerto que recibe el canal de Panamá, significando un 56.13% más que en México. (SEMAR, 2023)

Aunque en cuanto al tiempo promedio de estancia en el puerto existe una clara diferencia entre los puertos mexicanos que van desde los 8 hasta los 15 días, pero en promedio nos da total de 10.7 días por arribo, mientras que en Panamá existe un promedio de 9 a 11 días por arribo, eso significa que la diferencia entre ambos es casi mínima, pero que se ve limitada en relación con los arribos antes mencionados. (SEMAR, 2023)

Por último, podemos notar que también existe una visible diferencia en cuanto los ingresos de los puertos respecto a canal vecino. Antes de mencionar las cifras se tienen que tomar en cuenta dos aspectos, el primero es que los puertos que se toman en cuenta para el análisis comparativo no son los más importantes en México, sino que son los puertos que conformaran el CIIT.

El segundo aspecto a tomar en cuenta es que para los ingresos proyectado en los puertos por parte de México no son cifras exactas u oficiales, dado que la información no es especificada en el informe de la Marina, actual administrador de estos sitios, es por ello que tome en cuenta factores como la cuota fija por embarcación, el costo por cada tonelada embarcada o desembarcada, así como las toneladas transitadas por puerto y el número de arribos.

Una vez teniendo en cuenta estos factores se hizo una suma que se obtiene de multiplicar el número de toneladas transitadas por el costo por tonelada embarcada o desembarcada más el producto de multiplicar el número de arribos por la cuota fija de embarcación, la suma de los ingresos por puerto nos da 328.19 millones en comparación con los 43 mil 774 millones, cifra que representa el 99.25% a favor del país panameño. Como se muestra, los datos son abismales, es por ello que el CIIT busca ser una opción ante las limitantes que en estos últimos años presenta el canal de Panamá.

Puntos de comparación	México					Corredor Interoceánico (CIIT)	Canal de Panamá
	Pacífico		Golfo- Caribe		Total		
	Salina Cruz, Oax.	Puerto Chiapas, Chis.	Coatzacoalcos, Ver.	Dos bocas, Tab.			
Contenedores	1,430	23,764	17,712	37	42,943	1,400,000	7,320,000
No. De arribos	246	98	1,309	3,612	5,265	S/D	12,000
Tiempo promedio en puerto (Días)	8.0	15.0	8.0	11.6	10.7	17.0	9.0 -11.0
Ingresos aprox.	13,486,265.64	8,950,594.32	129,898,630.26	175,855,820.18	328,191,310.40	7,000,000.00	43,774,000,000.0

Figura 4. Comparación de aspectos generales entre el CIIT y el Canal de Panamá (Elaboración propia)

El corredor pretende desde un inicio recibir alrededor de 1 millón 400 mil contenedores y hacerlo en un periodo de 17 días promedio, aunque suena más que el promedio del Canal de Panamá, ayudara significativamente en la reducción de costos al ser un corredor multimodal y mejorara los ingresos que se esperan sean de 7 mil millones de pesos, un 16% con relación al canal vecino.

Conclusión

En definitiva, México posee ventajas competitivas para poder hacer frente a las necesidades logísticas que se avecinan con esta nueva era y globalización a un mediano y largo plazo para el tránsito de mercancías a través de la vía férrea, buques y redes carreteras.

El Istmo de Tehuantepec, bajo los Planes de Desarrollo que genera y tiene el Gobierno de México, estaría formándose y creciendo próximamente como uno de los pilares de la economía nacional y, sin duda, de la economía internacional. El hecho de proporcionar la facilidad, las alternativas de desempeñar actividades de compra-venta en muchos sectores a diversas escalas, lo mantienen en la mira de otros países de diferentes continentes para llegar consolidar mayores relaciones comerciales, tratados y demás que pudieran surgir, a beneficios multilaterales.

México tiene la facilidad de poder cumplir con sus objetivos propuestos para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la ventaja de hacer uso de su red de los Tratados y Acuerdos Internacionales firmados con distintos países, ya que son 14 Tratados de Libre Comercio con al menos 50 países. (*Economía, 2023*)

Mientras el país se siga manteniendo en la visión de llevar la economía a un crecimiento, invirtiendo en el desarrollo de las zonas regionales, propiciando el progreso y adaptación de las vías y carreteras, para que progresivamente se vean los resultados del desarrollo en los estados del sur. Considero que la administración actual ha dado las bases justas para que la zona sureste del país tenga progreso en el ámbito social, cultural y económico. La promoción de los incentivos que son otorgados a empresas como concesiones, no viendo solo la parte del dinero, sino de las propuestas de mejora que permitan la coexistencia de las empresas y el medio ambiental protegido en los polos de desarrollo, fomentando la visión de atractivo internacional, son bases para la atracción de inversión nacional y extranjera directa que el crecimiento y evolución de la República Mexicana. Creo sin duda, y los datos lo confirman, México puede llegar a ser una de las potencia y economías emergentes gracias al proyecto del CIIT. El tener la apertura a los mercados e industrias como se pretende y se está haciendo, pondrá a nuestro país en una mejor posición

mundial y económica. Claro, de momento todo lleva un proceso y los planes parecen ir por el camino correcto. Estamos en una transformación que nos pone en carrera con la globalización y las nuevas formas de comercialización y administración de la cadena de suministros. En este punto, las vías se vuelven un punto crucial en la economía y se vuelve interesante y admirable que la vía fluvial de nuestro país y el mismo, sea partícipes de los avances próximos.

No se suprime ninguna vía por otra, al contrario, como se ve en la investigación, cada uno está centrada a un punto específico, por sus ubicaciones y características que permiten que las rutas sean las esenciales para cada embarque. En conjunto, se arma un perfecto funcionamiento de la logística mundial.

Es decir, la apertura de la inversión pública y privada ayuda a la competitividad del Corredor Interoceánico, reubicando las cadenas de suministro en áreas que quedan cercanas a los puntos de consumo. Algo que estará en los polos de desarrollo son esas industrias estratégicas. Aunque aún falta terminar la infraestructura portuaria, carretera y férrea de la zona, se está aprovechando al máximo la posición geoestratégica y se seguirá haciendo.

No cabe duda que, en este corto plazo, el proyecto tiene las características de ser un motor económico, el corredor es el detonante del desarrollo y progreso nacional para el sur del país, los estados que lo componen y el país. Solo queda esperar la conclusión y administración eficiente del proyecto en sus nuevos planes de desarrollo, ya es tiempo de que México explote los grandes potenciales y maravillas del territorio mexicano, de que se supere y comprometa a los desafíos que este megaproyecto conlleva para llegar a ser incluso, una de las potencias mundiales en el mediano o largo plazo.

Referencias

- [1] ACP, A. d. (2023). *Informe Anual 2023*. Obtenido de <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2024/02/Informe-2023Esp23.pdf>
- [2] ACP, A. d. (2024). *Canal de Panamá*. Obtenido de Canal de Panamá: <https://pancanal.com/conoce-la-historia-del-canal-de-panama/>
- [3] BBC. (18 de 06 de 2019). Por qué es importante el estrecho de Ormuz y cómo se llegó a este momento de alta tensión entre Estados Unidos e Irán. *BBC News*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-48680073>
- [4] BBC. (19 de 12 de 2023). Ataques en el mar Rojo: 5 datos que muestran la importancia geopolítica del Canal de Suez y cómo se gestó la crisis actual en el transporte de mercancías. *BBC NEWS*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cpdln977nj5o>
- [5] Becedas, M. (20 de 12 de 2023). El Cabo de Buena Esperanza, la alternativa al Mar Rojo para el comercio mundial: una ruta más larga y costosa, pero más segura. *El Economista*. Obtenido de <https://www.eleconomista.es/transportes-turismo/noticias/12592740/12/23/el-cabo-de-buena-esperanza-la-alternativa-al-mar-rojo-para-el-comercio-mundial-una-ruta-mas-larga-y-costosa-pero-mas-segura.html>

- [6] Castañeda, S., Reza Holguin, J., & Ugarte, J. (2023). El Corredor del Istmo de Tehuantepec vs El Canal de Panamá. *Revista Asesores*, 1-2. Obtenido de <https://revistaasesores.com.mx/el-corredor-del-istmo-de-tehuantepec-vs-el-canal-de-panama/>
- [7] Díaz, M. G. (05 de 09 de 2023). Qué es el Corredor Interoceánico con el que México quiere competir con el Canal de Panamá. *BBC NEWS MUNDO*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cj5vj0yjqydo>
- [8] DOF. (01 de 06 de 2016). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFZEE.pdf>
- [9] DOF. (01 de 06 de 2016). *Ley Federal de Zonas Económicas Especiales*. Obtenido de Ley Federal de Zonas Económicas Especiales: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFZEE.pdf>
- [10] DOF, S. . (03 de 07 de 2023). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5694112&fecha=03/07/2023#gsc.tab=0
- [11] DOF, S. (08 de 03 de 2021). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5613037&fecha=08/03/2021#gsc.tab=0
- [12] Economía, S. d. (02 de 06 de 2016). *Gobierno de México*. Obtenido de Gobierno de México: <https://www.gob.mx/se/articulos/las-zonas-economicas-especiales-de-mexico>
- [13] Economía, S. d. (06 de 10 de 2023). *Gobierno de México*. Obtenido de Gobierno de México: <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>
- [14] Económicas, A. F. (30 de 07 de 2018). *Gobierno de México*. Obtenido de Gobierno de México: <https://www.gob.mx/ze/es/articulos/el-istmo-de-tehuantepec-puede-convertirse-en-el-eje-de-la-competitividad-del-pais?idiom=es>
- [15] Fleury, M. (07 de 03 de 2024). ¿Puede el Canal de Panamá salvarse a sí mismo? *BBC NEWS MUNDO*, págs. <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c3gle3wz511o#:~:text=La%20v%C3%ADa%20navegable%20m%C3%A1s%20famosa,de%20agua%20est%C3%A1%20cayendo%20cr%C3%ADticamente.>
- [16] Fragoso, J. T. (Ed.). (2017). El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Espacios Públicos*, 20(48), 127-149. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67652755007>
- [17] Fundación, A. (19 de 02 de 2021). *Fundación AQUEAE*. Obtenido de Fundación AQUEAE: <https://www.fundacionaquea.org/wiki/el-canal-de-panama/>
- [18] Lozano, L. F. (03 de 2021). AMLO revivirá Zonas Económicas Especiales en el Tren del Istmo. *FORBES México*. Obtenido de <https://www.forbes.com.mx/amlo-revivira-zonas-economicas-especiales-en-el-tren-del-istmo/>
- [19] México, G. d. (2023). *Gobierno de México*. Obtenido de Gobierno de México: <https://www.gob.mx/ciit/que-hacemos>
- [20] México, G. d. (01 de Diciembre de 2023). Plataforma Logística del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. México, México. Obtenido de <https://www.gob.mx/ciit/articulos/folleto-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec?idiom=es>
- [21] México, G. d. (s.f.). *Gobierno de México*. Recuperado el 2024, de Gobierno de México: https://www.ferroistmo.com.mx/?_gl=1*11s8ml5*_ga*MTQzNDg3NTI3Ni4xNzA5NDk1ODU4*_ga_99BM5BEZCJ*MTcxMzEyNjgzOS40LjEuMTcxMzEyNzE3OC4yOC4wLjA
- [22] México, G. d. (s.f.). *Gobierno de México*. Recuperado el 03 de 2024, de Gobierno de México: <https://www.ferroistmo.com.mx/infraestructura-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec-s-a-de-c-v/>
- [23] Paúl, F. (31 de 03 de 2021). Cuáles son, además del canal de Suez, los otros 3 grandes pasos marítimos del comercio internacional y qué tan vitales son para la economía. *BBC News*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56564954>
- [24] Pérez, J. S. (12 de 2020). *Gobierno de México*. Obtenido de Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec: <https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2020/12/Presentacion%20Lic%20Jose%20Sanchez%20FI%20T.pdf>
- [25] Roca, J. A. (25 de 11 de 2023). El estrecho de Ormuz es el punto de estrangulamiento más importante del mundo para el tránsito de petróleo. *El Periódico de la Energía*. Obtenido de <https://elperiodicodeenergia.com/el-estrecho-de-ormuz-es-el-punto-de-estrangulamiento-mas-importante-del-mundo-para-el-transito-de-petroleo/>
- [26] SEGOB. (08 de 03 de 2021). *DOF - Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de DOF - Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5613037&fecha=08/03/2021#gsc.tab=0
- [27] SEGOB. (03 de 07 de 2023). *DOF- Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de DOF- Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5694112&fecha=03/07/2023#gsc.tab=0
- [28] SEMAR. (2023). *Secretaría de Marina*. Obtenido de Secretaría de Marina: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/883922/12_Diciembre_2023.pdf
- [29] Serrano, C. C. (08 de 08 de 2023). Desafíos y obstáculos en la construcción del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. *El Universal*. Obtenido de <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/asociacion-mexicana-de-urbanistas-ac/desafios-y-obstaculos-en-la-construccion-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec/>
- [30] SHCP. (03 de 2019). *Secretaría de Hacienda y Crédito Público - Corredor Interoceánico*. Obtenido de Secretaría de Hacienda y Crédito Público - Corredor Interoceánico: https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2019/04/1RafaelMollinedo_ZEE_TrenTransistmico_Expo rail2019.pdf
- [31] SHCP. (03 de 09 de 2023). *Gobierno de México*. Obtenido de Secretaría de Hacienda y Crédito Público: <https://www.gob.mx/shcp/prensa/comunicado-no-60-hacienda-publica-lineamientos-para-fomentar-la-inversion-responsable-y-el-desarrollo-en-el-istmo-de-tehuantepec>
- [32] *South Pacific Logistics*. (15 de 12 de 2023). Obtenido de South Pacific Logistics: <https://web.splogistics.com/blog/post/1024/que-es-el-canal-de-suez-y-por-que-es-importante-para-el-transporte-maritimo>
- [33] Villa, A. G. (02 de 07 de 2023). Istmo de Tehuantepec vs. el Canal de Panamá. La idea de comunicar los océanos Atlántico y Pacífico y evitar rodear todo el continente americano. *El Heraldo de México*. Obtenido de <https://heraldodemexico.com.mx/opinion/2023/7/2/istmo-de-tehuantepec-vs-el-canal-de-panama-518610.html>
- [34] World, L. (23 de 06 de 2023). Corredor Interoceánico está impulsando los parques industriales en México. *The Logistics World*. Obtenido de <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/corredor-interoceanico-esta-impulsando-los-parques-industriales-en-mexico/#:~:text=Impulso%20al%20comercio%20internacional%3A,en%20las%20exportaciones%20e%20importaciones.>
- [35] Ziady, H. (07 de 07 de 2021). El buque Ever Given finalmente abandona el Canal de Suez. *CNN Economía*. Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2021/07/07/buque-ever-given-abandona-canal-suez-trax/>