

ECONOMIC IMPACT OF THE MAYAN TRAIN ON THE SOCIOECONOMIC STRUCTURE OF THE REGION

IMPACTO ECONÓMICO DEL TREN MAYA EN LA ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA DE LA REGIÓN

María Guadalupe Almeyda jimenez¹, Dr. Germán Martínez Prats², Dra. Francisca Silva Hernández³, Dra. Candelaria Guzmán Fernández⁴

¹María Guadalupe Almeyda jimenez, almeydajimenez1@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-4548-4999>, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (México)

²Dr. Germán Martínez Prats, germnmtzprats@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-6371-448X>. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (México)

³Dra. Francisca Silva Hernández, franciscash26@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-3533-0002> Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (México)

⁴Dra. Candelaria Guzmán Fernández, candyguzmanfd@gmail.com <https://orcid.org/0000-0002-6144-7397>, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (México)

ABSTRACT

The Mayan train is a representative work of the government of the fourth transformation whose main characteristic is that it is being built with zero debt, no credits or loans have been used to advance the project and it will be fully completed with the national fund allocated to it, for which, in general, is a work that, when it is finished and begins operations, will begin to recover what has been invested in benefits for the nation and for the entire area of southeastern Mexico, it will have 7 sections distributed over approximately 1,500 km, connecting urban centers that were previously disconnected from each other for more than 320 km, giving the inhabitants of the communities through which it will transit access to larger economies, as well as better opportunities for education, health and work. The project seeks to attract the attention of investors to the southeast area, thus causing, when other businesses emerge in centers of interest due to the Mayan train stop stations, not only direct jobs are generated for the maintenance and operation of the Mayan train in functions, if not also indirect jobs that will come from these emerging businesses throughout the Southeast region.

Keywords: *Economic Impact, Infrastructure, Project, Mayan Train, Benefits.*

RESUMEN

El tren maya es una obra representativa del gobierno de la cuarta transformación cuya principal característica es que está siendo construida con cero deuda, no se han

Fundación Tecnológica Autónoma del Pacífico.
ISSN: 2806-0172 (En Línea).
Cali - Colombia.



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Atribución - No Comercial - Sin Derivadas 4.0 Internacional.

Medio de difusión y divulgación de investigación de la Fundación Tecnológica Autónoma del Pacífico.

utilizado créditos o préstamos para avanzar en el proyecto y se culminara íntegramente con el fondo nacional destinado al mismo, por lo que de manera general es una obra que al quedar terminada e iniciar operaciones empezará a recobrar lo invertido en beneficios para la nación y para toda la zona del sureste mexicano, contará con 7 tramos distribuidos en 1500 km aproximadamente, conectando centros urbanos que antes estaban desconectados entre sí por más de 320 km, dando acceso a los pobladores de las comunidades por donde transitará a economías más grandes, así como, a mejores oportunidades de educación, salud y trabajo. El proyecto busca atraer la mirada de inversionistas hacia la zona del sureste, provocando así, que al emerger otros negocios en centros de interés debido a las estaciones de parada del tren maya se generen no solo empleos directos para la manutención y operación del tren maya en funciones, si no también empleos indirectos que surgirán de estos negocios emergentes en toda la región sureste.

Palabras claves: impacto económico, infraestructura, proyecto, tren maya, beneficios.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años se ha marcado una notoria diferencia entre el norte y el sur del país en cuanto a desarrollo económico y social, siendo que las dos zonas del país comenzasen a mirarse como dos muestras de disparidad, viéndose cada vez más claro que en los últimos dos sexenios se han desentendido al campo y a las zonas turísticas que ofrece este segmento del país, siendo el sureste completamente relegado al olvido, en donde cada año es más notorio el abandono de su población en busca de mejores oportunidades laborales al norte o al centro del país, siendo tabasco el de mayor tasa de desocupación con el 6.2% dejando en segundo lugar a Chiapas (conforme a la encuesta nacional de ocupación y empleo del INEGI 2019).

Por esta razón el gobierno actual ha hecho como su misión personal el activar la economía del sureste a través de distintos programas y proyectos, siendo el más ambicioso la construcción y puesta en marcha del tren maya, que proporcionará toda clase de beneficios para la población del sureste, copiando esquemas funcionales que han dado grandes beneficios en Europa oriental y Asia,(iniciativa Shanghái-Pekín 2019) el tren maya proporcionara conectividad entre zonas antes desconectadas e inaccesibles entre sí, dando un aire fresco al turismo en toda la región y provocando distintos beneficios a la población al tener ahora acceso a distintos centros urbanos que de otra manera no podrían con tal facilidad.

Nacimiento y propuesta del proyecto

En diciembre de 2018, el Ejecutivo Federal anunció el proyecto del Tren Maya, el cual es considerado como el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible en la región sur-sureste del país.

El proyecto del Tren Maya se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024 (PND), a través de dos de sus tres ejes prioritarios, que son el de Bienestar y el de Desarrollo Económico, este señala que con la inversión privada nacional y extranjera, en conjunto con la política de austeridad y combate a la corrupción del gobierno, se podrán

impulsar proyectos de inversión, principalmente en infraestructura, para propiciar un mayor desarrollo económico, poniendo especial énfasis en las regiones hasta ahora rezagadas; por lo que, el Tren Maya, será un detonante del desarrollo nacional equilibrado.

Características y elementos del tren maya como proyecto y como detonante económico

Objetivos del Proyecto del Tren Maya

- Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región sur-sureste y las comunidades locales.

- Fortalecer la industria turística en México.
- Promover y resguardar las culturas indígenas locales.
- Fomentar la inclusión social y la creación de empleo.
- Proteger y rehabilitar las áreas naturales protegidas de la Península de Yucatán.

Principales Componentes del Proyecto del Tren Maya

Se construirán aproximadamente 1,525 kilómetros (km) de vías férreas en la Península de Yucatán, que atravesarán los estados de Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo.

Se equipará con material rodante para prestar el servicio de carga y de pasajeros. La velocidad máxima que alcanzará el material rodante de pasajeros será de 160 km/hora.

El proyecto considera la prestación del servicio de pasajeros; así como, transporte de carga. Se contempla la construcción de 17 estaciones.

Plazos de de Ejecución del Proyecto

Está contemplado que, el desarrollo del proyecto del Tren Maya, se lleve a cabo en tres etapas:

Primera Etapa: comprende el tramo que va de Palenque, Chiapas a Izamal, Yucatán. Cabe mencionar, que en este tramo ya se cuenta con infraestructura ferroviaria instalada y en funcionamiento.

Segunda etapa: se pretende construir el tramo que va de Izamal, Yucatán a Cancún, Quintana Roo.

Tercera etapa: comprende el tramo que va de Cancún, Quintana Roo a Escárcega, Campeche. Los 1,525 km de vía se pretenden construir en cuatro años, para iniciar su operación en el quinto año.

Ingresos estimados del Tren Maya

A pesar de que, actualmente el proyecto del Tren Maya, no cuenta con un estudio de mercado, el gobierno federal, ha manifestado que tan sólo por concepto de transporte de carga, se espera obtener el 70 por ciento de los ingresos totales del proyecto; por lo que, el restante 30 por ciento provendría del transporte de pasajeros y turismo.

<i>Ingresos estimados por carga y turismo del Tren Maya</i>			
CONCEPTO	INGRESOS POR:	INGRESO NETO ANUAL (PESOS)	PORCENTAJE
	Alimentos y perecederos	15 mil mdp	33
Carga	Combustibles Productos de la industria dela construcción	12 mil mdp	26
		5 mil mdp	11
Turismo	Movimiento de pasajeros	14 mil mdp	30
TOTAL	Ingresos estimados	46 mil mdp	100

Fuente: Elaborado por el CEFP con información de FONATUR.

Se espera que el proyecto, sea un detonante económico de la región sureste del país; por medio, de la actividad turística, el transporte de pasajeros y el de carga. Cabe mencionar que la región, cuenta con una riqueza cultural e histórica importante, por lo que

se pretende potencializar el turismo, para generar desarrollo económico.

Solo para observar la ventana de oportunidad que representara este proyecto podemos observar los números de afluencia turística en esta zona del país.

Registro turístico de años pasados en la zona					
ESTADO	POBLACIÓN, 2015 (HABITANTES)	GRADO DE REZAGO SOCIAL, 2015	LLEGADA DE TURISTAS, 2017 (PERSONAS)	ZONAS ARQUEOLÓGICAS	NÚMERO DE PUEBLOS MÁGICOS
Campeche	902,250	Alto	1,435,204	16	1
Chiapas	5,228,711	Muy Alto	3,234,444	10	4
Quintana Roo	1,505,785	Bajo	15,926,071	12	3
Tabasco	2,400,967	Medio	1,325,835	6	1
Yucatán	2,102,259	Alto	2,135,224	17	2

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de INEGI, Coneval y Sectur

Costos y Financiamiento

- De acuerdo con FONATUR, el Tren Maya, tiene un costo estimado de 120 a 150 miles de millones de pesos (mmdp).
- Contará con financiamiento mixto: 10 por ciento público y 90 por ciento privado,
- Las estaciones se financiarán a través de un fideicomiso de infraestructura y bienesRaíces, llamado FIBRA Tren Maya.

Impacto Social

Históricamente, la región sur-sureste de México, se ha caracterizado por concentrar comunidades con índices de marginación altos. Asimismo, la región conserva un importante patrimonio histórico y cultural.

- Un estudio de FONATUR señala que, en el caso específico de las localidades ubicada 10 km a la redonda de la ruta donde pasará el Tren Maya (173 localidades), el 68 por ciento presentan un grado de marginación entre alto y muy alto, y el 17 por ciento un grado de marginación medio.
- Además, en 56 por ciento de estas localidades, al menos 20 por ciento de las viviendas carecen de drenaje.

- Uno de los objetivos prioritarios del proyecto del Tren Maya, es impulsar un desarrollo socioeconómico regional incluyente, que permita a las familias de la zona, incrementar su bienestar social por medio de la creación de empleos y el fortalecimiento de la industria turística.

Impacto en el patrimonio cultural

Entre los objetivos de la construcción del Tren Maya tres se relacionan directamente con el patrimonio cultural: Proteger y rehabilitar las Áreas Naturales Protegidas; promover y resguardar las culturas indígenas locales y fortalecer el ordenamiento territorial de la Península.

México, ocupa el sexto lugar de la lista de países con mayor número de reconocimientos de esta índole. Nuestro País cuenta con 33 lugares reconocidos como Patrimonio Cultural de la Humanidad, de los cuales 6 se encuentran en el sur- sureste de nuestro país.

México, ocupa el sexto lugar de la lista de países con mayor número de reconocimientos de esta índole. Nuestro País cuenta con 33 lugares reconocidos como Patrimonio Cultural de la Humanidad, de los cuales 6 se encuentran en el sur- sureste de nuestro país.

PATRIMONIO CULTURAL	CANTIDAD	ASPECTOS
Zonas arqueológicas abiertas al público	30	Tres están inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO: Palenque, Chichén Itzá y Calakmul, esta última inscrita como Bien Mixto por sus componentes natural y cultural.
Zonas de Monumentos Históricos	2	

PATRIMONIO CULTURAL	CANTIDAD	ASPECTOS
Sitios arqueológicos	3,024	Cifra que puede cambiar prácticamente “cada semana”, aunque se cuenta con poligonales de protección de las zonas arqueológicas, esto “no quiere decir que no haya patrimonio fuera de ellas”.
Áreas naturales protegidas	15	

Fuente: instituto nacional de antropología e historia, el INAH se abre al debate sobre el proyecto del Tren Maya, 25 de marzo de 2019 disponible en : <https://inah.gob.mx/boletines/8016-el-inah-se-abre-al-debate-sobre-el-proyecto-tren-maya> (fecha de consulta: agosto de 2019).

Perspectivas Económicas relativas al Proyecto del Tren Maya Observaciones del mercado potencial.

Existe una demanda potencial del proyecto, por parte del turismo nacional e internacional, ya que, el proyecto del Tren Maya, recorre varios atractivos turísticos: playas, sitios arqueológicos, pueblos mágicos, etc.

Según datos de la SECTUR, en 2017 en los estados involucrados en el proyecto del Tren Maya, se registró el arribo total de 24.0 millones de turistas. Sobresale el estado de Quintana Roo, el cual cuantificó la llegada de 15.9 millones de turistas

(66.2 por ciento del total); de los cuales, la mayoría provino del extranjero y representó más de 4 veces la entrada de turistas nacionales.

Llegada de Turistas totales por Entidad en 2017						
ESTADO	CAMPECHE	CHIAPAS	QUINTANA ROO	TABASCO	YUCATÁN	TOTAL
Turistas	1,435,204	3,234,444	15,926,071	1,325,835	2,135,224	24,056,777
Nacionales	1,088,042	2,820,068	3,072,343	1,270,739	1,676,500	9,927,692
Extranjeros	347,162	414,376	12,853,728	55,096	458,724	14,129,086

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de Sectur.

Factores que podrían afectar la demanda:

- Un precio que pueda considerarse elevado para algunos estratos (una posible solución, sería aplicar una estrategia de diferenciación de precios, que beneficie al turismo local).
- Eventos naturales adversos en las zonas turísticas (sargazo, por ejemplo).
- En el caso del turismo internacional, un tipo de cambio sobrevaluado.
- Transportes sustitutos, como el autobús.

Variables macroeconómicas que podrían incidir en los costos del proyecto:

Una Inflación elevada, que podría incidir en las estimaciones del valor real de la moneda a través del

tiempo; afectando los pronósticos sobre rentabilidad del proyecto como el valor presente neto, la tasa interna de retorno real (TIR real), financiamiento de capital de trabajo, etc. No obstante, las proyecciones de inflación contenidas en los Criterios Generales de Política Económica, 2019 (CGPE-19), muestran una tendencia hacia la convergencia de la meta de 3 por ciento y se mantenga así en los próximos 5 años, lo que brinda confianza a los inversionistas.

Las *tasas de interés*, afectan el nivel de inversión de la economía. Las proyecciones de CGPE-19, muestran una tendencia descendente de las tasas de interés; sin embargo, aún se encuentran en niveles altos, lo que implicaría, que los créditos se vuelvan más caros o baratos, incentivando y/o reduciendo los niveles de inversión y los costos de financiamiento de los proyectos productivos como el Tren Maya.

El **Tipo de Cambio**, es una variable que afecta los costos de los proveedores que se encuentran denominados en moneda extranjera. Sin embargo, hay que considerar que muchos de los insumos, materiales de construcción e ingeniería, están cotizados en moneda extranjera, por lo que no se debe perder de

vista la proyección del tipo de cambio en los próximos años. Hasta el momento, las estimaciones de CGPE-19, sugieren que el tipo de cambio se deprecie marginalmente cada año, hasta alcanzar los 20.7 pesos por dólar en 2024, lo que incidiría en mayores costos a mediano y largo plazo del proyecto.

Marco Macroeconómico 2020-2024 (cifras estimadas)					
VARIABLES	2020	2021	2022	2023	2024
Inflación					
Dic/dic	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Tasa de Interés	7.6	6.7	6.2	6.0	6.0
(nominal promedio)					
Tipo de Cambio	20.1	20.2	20.4	20.5	20.7
(nominal promedio)					

Fuente: Elaborado por el CEFP, con datos de CGPE-19.

MÉTODO

Este artículo es desarrollado bajo una investigación tipo documental-exploratoria, ya que se basa en la recopilación de artículos de periódicos, investigaciones publicadas en el diario federal de la nación y de portales seguros del gobierno federal de la nación.

El método documental o bibliográfico consiste en la captación por parte del investigador de datos aparentemente desconectados, con el fin de que a través del análisis crítico se construyan procesos coherentes de aprehensión del fenómeno y de abstracción discursiva del mismo, para así valorar o apreciar nuevas circunstancias. (Botero, 2003).

DISCUSIÓN

El proyecto del tren maya ha tenido dedicados detractores en el campo ambiental y en el económico, sin embargo, las proyecciones estadísticas del proyecto terminado en cuanto a economía se refieren; pintan a entregar grandes beneficios y facilidades para toda la región generando gran expectativa en toda la población de la república, siendo el aspecto más controversial, el ecológico, con el ya tan mencionado tramo del tren maya que ha generado polémica debido al surgimiento de grupos pseudoecologistas, a reclamar la destrucción de la selva por donde se están realizando las operaciones

de construcción y de la contaminación de mantos acuíferos situados debajo del mismo, sin embargo, los pueblos indígenas originarios de la zona dieron al aprobación para la obra, estableciendo acuerdos formales con estas comunidades debido a los beneficios que el tren maya aportara a sus vidas, siendo que también se establecieron acuerdos en cuanto al cuidado de la selva al no ser talados los árboles sino desplantados y reubicados en otras zonas de la región, y en cuanto a los mantos acuíferos ya se han llevado expertos a realizar pruebas de confirmación con respecto a que no se están vulnerando ni perjudicando de manera invasiva y desproporcionada el ecosistema por el que atravesará el tren, sin embargo, la polémica continua entre estos grupos abanderados como ecologistas y el gobierno federal.

RESULTADOS

Este proyecto ha provocado felicitaciones y propuestas para futuros proyectos de inversión de parte de gobiernos extranjeros que, a su vez, comparten infraestructuras ferroviarias similares, es así, que este proyecto ofrecerá distintas ventanas de oportunidad que podremos aprovechar para generar grandes cambios en toda la región sureste del país. Que a pesar de las grandes críticas contra el actual gobierno por la realización de este tren, este no parara sus operaciones.

CONCLUSIÓN

El tren maya es un proyecto ambicioso que cuenta con grandes expectativas, no solo del gobierno, sino, de la población nacional, es sin duda una gran oportunidad de desarrollo, que conlleva consigo diversos riesgos marcados por la imprevisibilidad de los movimientos de un mercado macroeconómico fluctuante en medio de los actuales conflictos mundiales entre naciones enfrentadas al otro lado del globo que de alguna manera sin dudar cambiarán el panorama turístico actual de la nación, aunado a todas las complicaciones económicas que estas afectaciones internacionales también representarán, para el desarrollo de este proyecto a futuro, sin embargo, mediante la proyección de lo que representará económicamente en puntos intermedios, que consideran márgenes posibles de complicaciones en diversos aspectos para el proyecto y la construcción de la obra hasta el momento con cero deuda pública, se observa aunque la balanza está inclinada hacia una oportunidad favorable de crecimiento económico para el sureste del país, sin embargo, solo el tiempo confirmará las proyecciones.

REFERENCIAS

- Tren Maya - GobMX. (s. f.). Recuperado 5 de octubre de 2022, de Tren maya. (s. f.-b). gob.mx. Recuperado 15 de septiembre de 2022, de Proyecto del Tren Maya. (s. f.). Alstom. Recuperado 25 de octubre de 2022, de Pañ· S, E. E. L. (2022, 31 octubre). Tren Maya en EL PAÑ· S. El PaÑ·s.
- El Tren Maya en Campeche. (s. f.). Recuperado 5 de octubre de 2022, de ADN Opinión. (2020, 26 marzo).
- [Vídeo]. YouTube. Susmai Unam. (2022, 31 marzo).
- [Vídeo]. YouTube. Expansión. (2019, 8 enero).
- [Vídeo]. YouTube. Botero Bernal, A. (2003). La metodología documental en la investigación jurídica: alcances y perspectivas. Opinión jurídica. <http://repository.udem.edu.co/handle/11407/1757>

