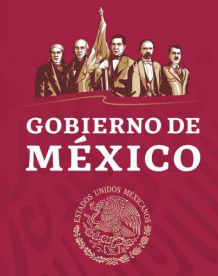


Infraestructura de transportes para el Istmo y el Sureste



Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec
Unidad de infraestructura y transporte

25 de agosto del 2020



GOBIERNO DE
MÉXICO

CONTENIDO



1. Contexto geográfico
2. Diagnóstico operativo y comercial
3. Situación financiera
4. Problemática actual
5. Proyectos y planes ferroviarios
6. Corredor Interoceánico del Istmo



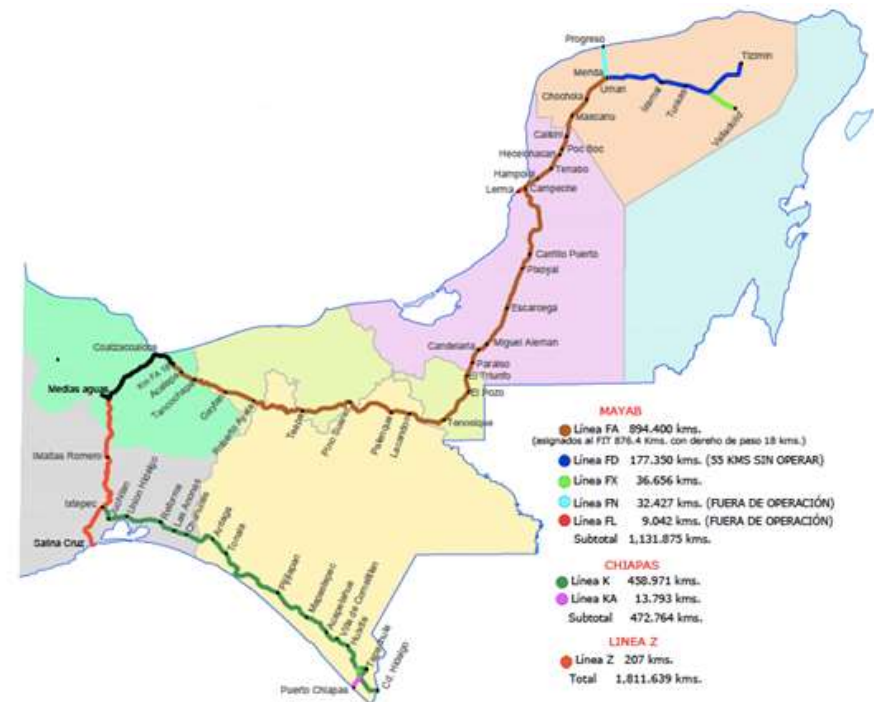
1. Contexto geográfico

El FIT opera en 1,811 kms de vías de ferrocarril en el Sureste de México:

1. Línea FA (Mayab): 1,131 kms de (Coatzacoalcos, Ver. a Valladolid, Yuc)

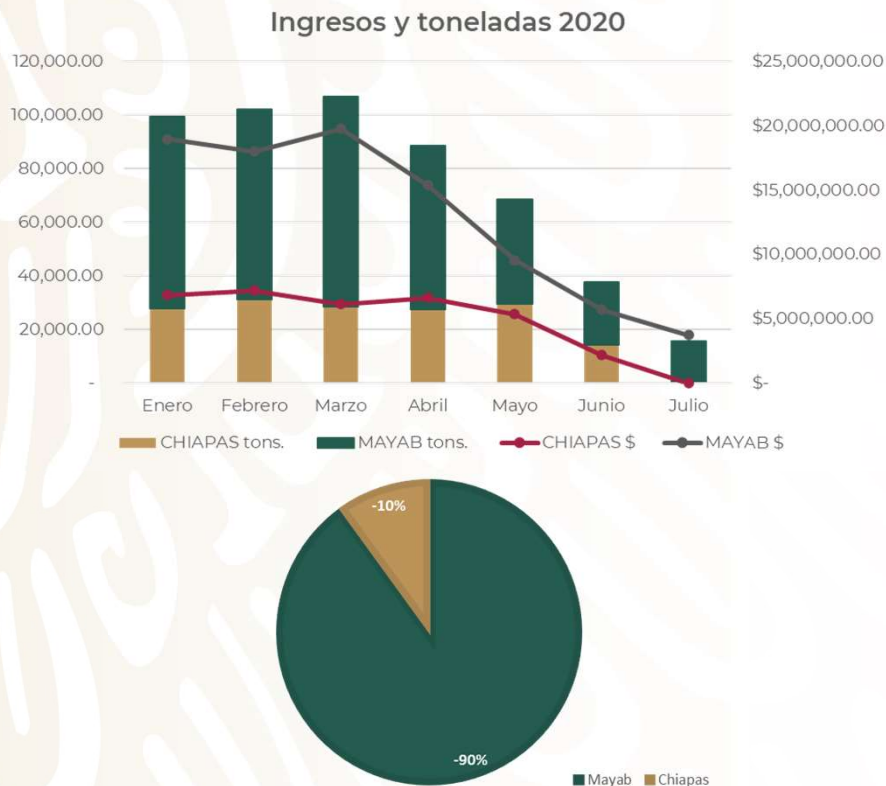
2. Línea K (Chiapas): 473 kms (Ixtepec, Oax. a Cd. Hidalgo, Chis.)

3. Línea Z (Istmo): 207 kms (Medias Aguas, Ver. a Salina Cruz, Oax.)





2. Diagnóstico operativo y comercial (enero a julio 2020)



- 31 rutas activas (con movimientos en 2020)
- Toneladas totales en 2020*: 519,200
- 576 empleados (46 son de mandos, 426 sindicalizados, y 104 de confianza)
- Opera con 20 locomotoras de 32 años de edad y una potencia de 3,200 caballos de fuerza en promedio
- Ingresos totales por flete en 2020*: \$125,6 mdp

* Hasta 13 de Julio, ** Cálculo básico de ingresos menos costos promedio por ruta



2. Diagnóstico operativo y comercial

- Todos las clientes y rutas del FIT han operado con pérdida
- Pérdida estimada a Julio 2020: $-\$327.7$ mdp, de las cuales:
 - MAYAB: $-\$295.2$ mdp
 - CHIAPAS: $-\$32.5$ mdp
- 60% de la operación corresponde a movimientos de tipo interlineal
- Cemex, Cementos Moctezuma y Deacero son los clientes más grandes en cuanto a tonelaje e ingresos y pérdida





2. Diagnóstico operativo y comercial

FIT vs promedio nacional:

- 0.7% de carga
- 640% más averías
- 52% del ingreso por tonelada
- 40% del rendimiento diesel
- 0.5% carros por locomotora
- 10x más costo de mantenimiento
- 5x menor productividad por empleado
- 4x más accidentes

Indicadores del FIT					
Indicador	2016	2017	2018	2019	SMF 2019
Resumen de toneladas-kilómetro (millones)	598.21	567.13	575.94	669.6	89,356.70
Índice de averías totales			794.45	653.18	102.61
Ingreso por tonelada kilómetro (pesos por tonelada)	0.38	0.36	0.35	0.38	0.72
Tonelaje promedio por carro cargado	104.85	100.74	84.22	75.83	59.82
Rendimiento de combustible (toneladas-km/litro)	63	54	48.74	50.74	126.13
Razón carros trenes (carros/tren)			13.66	14.32	38.23
Promedio de carros por locomotora			1.5	1.5	27.63
Costo de mantenimiento a vía por tren kilómetro			596.94	1060.93	101.74
Carga total por empleado (millones de toneladas por empleado)	1.09	1.01	1	1.16	5.84
Relación de ingresos totales y costo de operación			0.98	0.99	0.61
Longitud promedio de trenes (metros)			607	577	1044
Kilómetro por carro por día			15.58	17.1	120.15
Accidentes relacionados con vehículos de ferrocarril [Accidentes/ Millón de trenes-km]				239.31	176.09

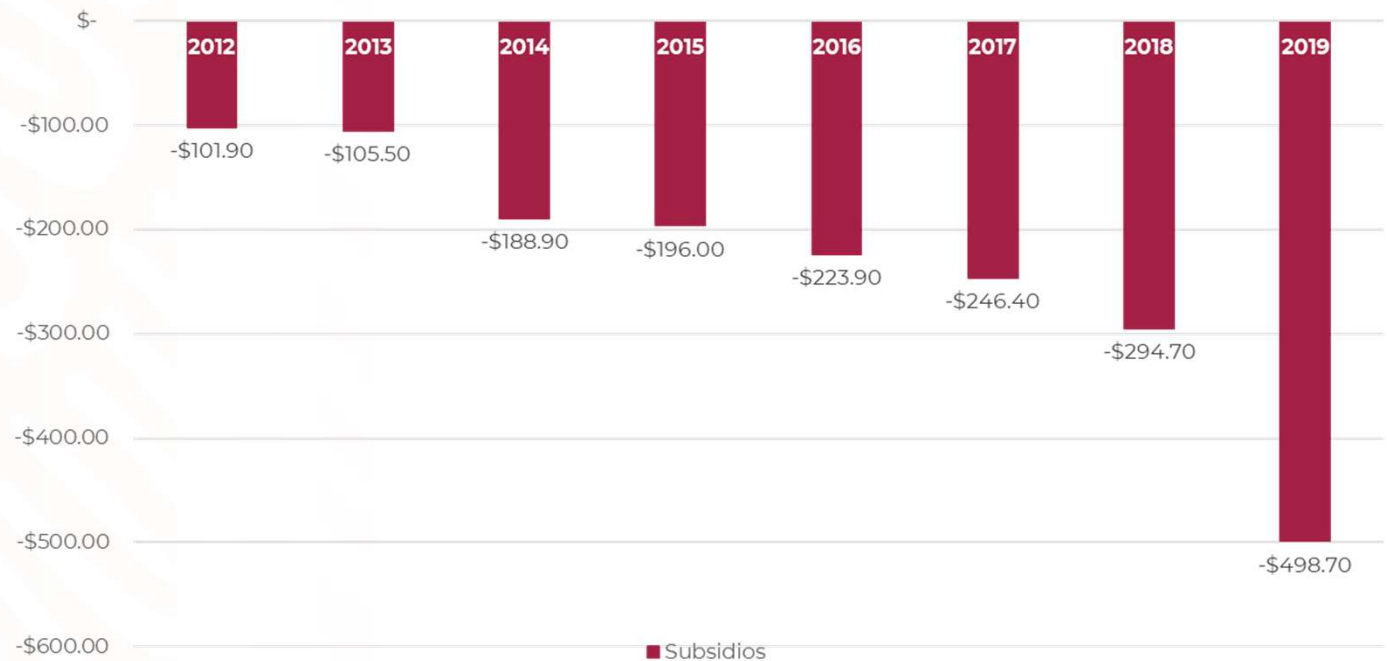
Con datos del Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios (SNIF)



3. Situación Financiera

Durante los últimos 9 años, el FIT ha recibido \$2,252.5 mdp para solventar un déficit presupuestal que se ha ido incrementando consistentemente

Subsidios (en millones de pesos)





GOBIERNO DE
MÉXICO

3. Situación financiera (Inversiones)

Los recursos han sido destinados a:

2008 – 2012: Reconstrucción de Costa de Chiapas y Rehabilitación de la Línea de Mayab - **\$1,005 mdp.**

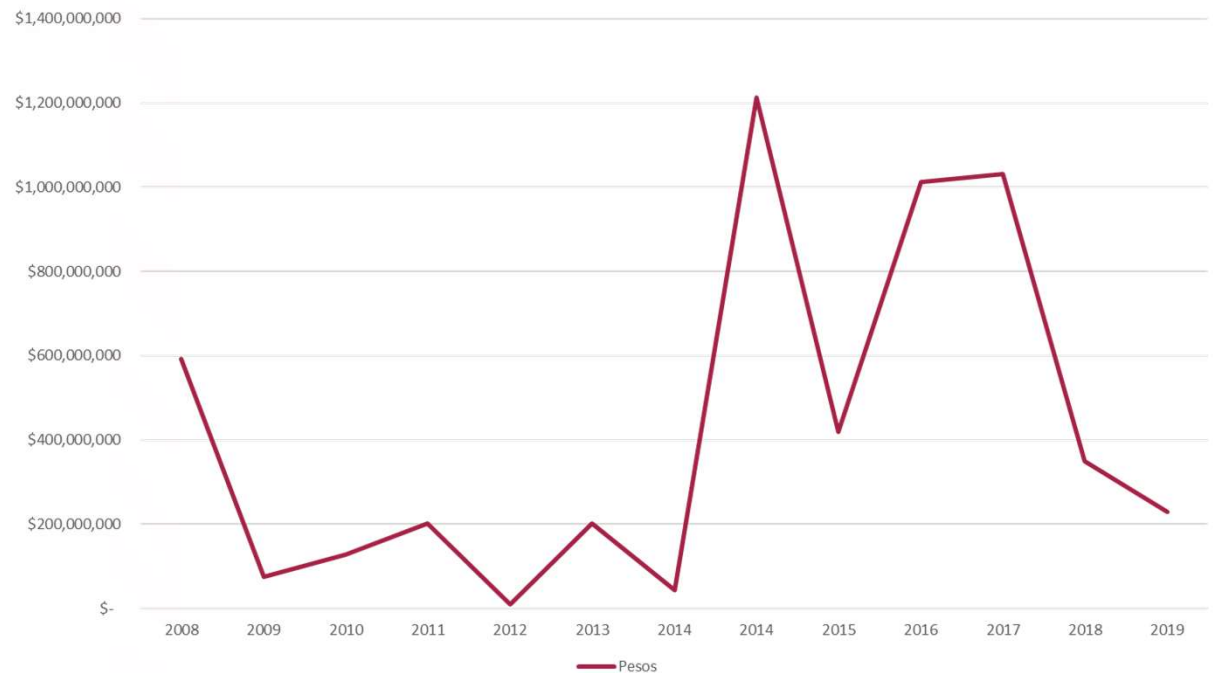
2013 – 2014: Programa de Mantenimiento de las Líneas FA; FD; FL; FN y FX de la ruta del Mayab y K de la ruta de Chiapas - **\$243.3 mdp.**

2014 – 2015: Programa de Inversión de Mantenimiento de las Vías Férreas Chiapas y Mayab, Fase II - **\$1,630 mdp.**

2016 – 2019: Programa de Inversión de Mantenimiento de las Vías Férreas Chiapas y Mayab, 2015-2018 - **\$2,624 mdp.**



Inversión y Mantenimiento (FIT) 2008 - 2019





4. Problemática Actual

- El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) ha operado con pérdidas de manera consistente por dos razones principalmente:
 - El costo de operación es demasiado alto.
 - La estrategia tarifaria ha mantenido tarifas por debajo del costo operativo generando pérdidas en todas las rutas.
- La velocidad actual en vías no permite la optimización de la operación y costos asociados, por una infraestructura obsoleta y con falta de mantenimiento.
- El FIT ha subsistido gracias al subsidio del gobierno federal en los últimos 13 años, por lo que la actual administración saneará las finanzas y deberá conseguir una operación sustentable y con rentabilidad razonable.



5. Proyectos y planes

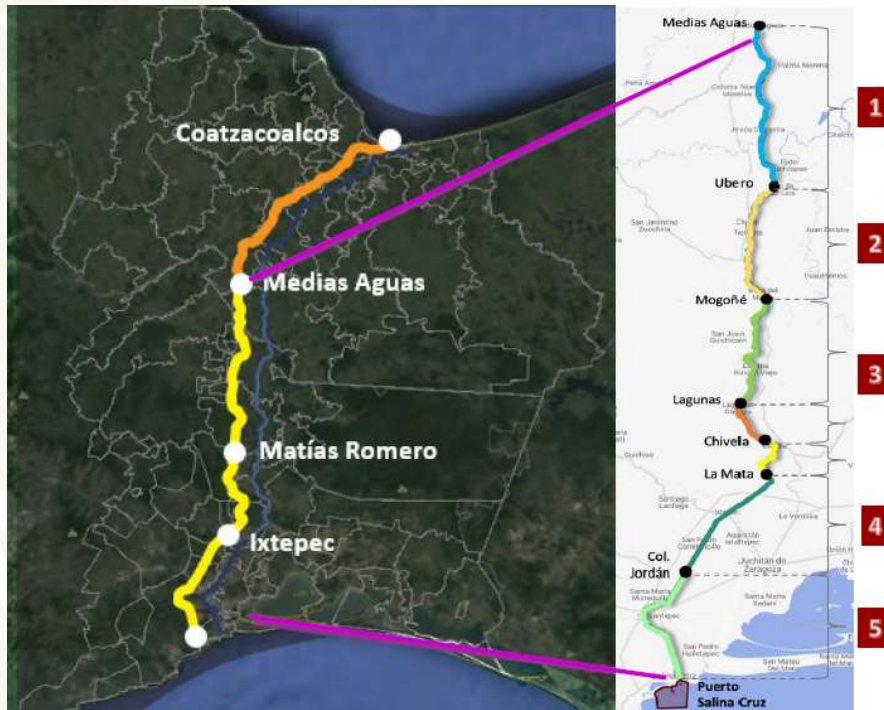
PROYECTOS	2020							2021	2022	2023-2024	TOTAL	SUMA
	Erogado a Julio	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL					
PUERTO DE COATZACOALCOS	111.0	33.0	47.0	63.0	100.0	48.0	291	261	0	0	552	663
PUERTO DE SALINA CRUZ	298.9	11.2	21.6	42.0	62.1	91.4	228.3	3,163.00	2,769.20	3,890.00	10,050.50	10,394.40
FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC	622.0	72.0	226.0	298.0	305.0	298.0	1,199.00	1,768.00	5,307.00	9,441.00	17,715.00	18,337.00
TOTAL	1,031.9	116.2	294.6	403.0	467.1	437.4	1,718.30	5,192.00	8,076.20	13,331.00	28,317.50	29,394.40

Cifras son en millones de pesos

- A partir de agosto del 2020, FONATUR se hace cargo de la línea FA desde Palenque en la Península de Yucatán.
- En proceso de estudios de viabilidad y desarrollo del “Proyecto Férreo de Pasajeros del Corredor Transístmico (PFPCT)” en colaboración con la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.



5. Proyectos: Obras Línea Z



TRAMO 1 MEDIAS AGUAS - UBERO



Apertura de caminos de acceso y desmonte. PK. Z-107+850 a la PK. Z-107+950



Apertura de caminos de acceso y desmonte. PK. Z-107+950 a la PK. Z-108+100.

TRAMO 2 UBERO - MOGOÑÉ



Se realiza puntos base con GPS en los entronques del kilómetro PK. Z-157+000 al PK. Z-157+000



Se establece poligonal de apoyo del PK. Z-174+000 al PK. Z-175+000.

TRAMO 3 MOGOÑÉ - LA MATA



Soldaduras aluminotérmicas entre PK. Z-203+443 y PK. Z-203+340.



Armado de juego de herraje de cambio No.10, en PK. Z- 203+035

TRAMO 4 LA MATA - COL. JORDAN



Nivelación de puntos bajos de vía



Afije y retiro de fijaciones con empleo de tirafondeadora

TRAMO 5 COL. JORDAN - SALINA CRUZ



Control de tráfico y Distribución de riel de 115 lb/yard del PK. Z. 298+050 al PK. Z. 300+000.



Suministro de durmientes de concreto del PK. Z. 298+060 al PK. Z. 298+800.



GOBIERNO DE
MÉXICO

6. Corredor Interoceánico del Istmo



- **Crear el Puente Terrestre Interoceánico de México, que provea el mejor acceso interoceánico Pacífico-Atlántico a nivel internacional.**
- **Desarrollar un nodo logístico en el sureste mexicano que impulse el bienestar de la región.**





6. Corredor Interoceánico del Istmo



Nuevo Producto ofrecido por el Corredor del Istmo



1. El tráfico objetivo principal es Asia al Corredor Central de Estados Unidos
2. Se busca posicionar al Puente Terrestre como una opción económica y eficiente para el cruce Transoceánico
3. Los diez parques industriales que se crearán en el Istmo tendrán acceso ferroviario para la movilización de mercancías



GOBIERNO DE
MÉXICO



Gracias

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

Unidad de infraestructura y transporte