

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS

Facultad de Ciencias Económicas

Instituto de Investigaciones Económicas



XV SEMINARIO TALLER DE INVESTIGACION EN ECONOMIA

“Teoría Económica y la Crisis Internacional”

Junio 2012

Efecto de la carretera interoceánica en la producción agraria exportable del Perú

Expositor: Mg. Pedro Barrientos Felipa

Agradecimiento a mis alumnos del
Curso Investigación de Mercados –
Aula 214

Objetivos de la investigación

1. Identificar los productos agrarios que tienen la mayor posibilidad de penetrar el mercado brasileño.
2. Determinar las acciones complementarias son necesarias para obtener para obtener un mayor beneficio.
3. Conocer los beneficios económicos de la comercialización a través de la carretera interoceánica.
4. Determinar el proceso de integración de las pequeñas y medianas empresas.

Las interoceánicas

LAS INTEROCEÁNICAS



I . I . R . S . A



▣▣ →
A Manaus

GENTRO
▣▣ →
A Cruzeiro do Sul

SUR
▣▣ →
A Rio Branco

Desarrollo Peruano

Introducción

La integración es una actividad constante de toda actividad comercial. La eliminación de las barreras comerciales entre los países es un incentivo para que esto ocurra; de esta manera los países pueden obtener provecho de su ventaja comparativa y así fortalecer su posición en el comercio internacional.

En esas circunstancias es que se inscribe la relación de la Carretera Interoceánica, la misma que integra Perú con Brasil y viceversa.

La citada carretera que está siendo construida como parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura regional Suramericana (IIRSA), que en el caso de nuestro país ha optado por denominarse, en la parte que le corresponde, como la Carretera Interoceánica, la misma que trata la integración de los países citados por el norte del país, así como por el centro y sur del país, siendo la más avanzada esta última. Desde el punto del comercio internacional debemos verla como una oportunidad para desarrollar las regiones interrelacionadas, obtener provecho, tanto en el corto como en el largo plazo.

Integración regional y económica

La integración económica es una herramienta para lograr un conjunto de metas y objetivos de desarrollo entre países que pueden tener fronteras comunes o ser territorios alejados entre sí. Tal como explica Guinart (2008, p.3): *“la integración económica implica un trato diferenciado para los países miembros, en comparación con los países no miembros”*. La integración impulsa la liberalización del comercio, ya que se trata de eliminar las trabas a la circulación de bienes comerciables, lo cual puede verificarse en un registro más amplio del flujo de la balanza comercial. Asimismo, la cuenta de capitales tiende también a liberalizarse para permitir un mayor flujo de inversión externa.

Ventajas de la integración

La integración económica implica cinco ventajas generales básicas, que son comunes a todo bloque de integración entre diferentes países:

1. En lo externo
 1. Mayor poder de negociación; y
 2. Mayor capacidad de atracción de recursos internacionales y de reinversión.
2. En lo interno
 1. Mayor aprovechamiento de economías de escala en la producción;
 2. Ampliaciones en el mercado efectivo como producto de relaciones entre países; y
 3. Menor vulnerabilidad económica, especialmente debido a factores externos.

- Fuente: Zona económica. Disponible en <http://www.zonaeconomica.com/integracion-regional>

Efectos de la integración económica regional

Los procesos de integración producen un conjunto de efectos, además de los políticos y macroeconómicos, que tienen especial injerencia en los procesos productivos y de servicios. Esto tiene como efecto progreso, modernidad o atraso, con los consecuentes resultados de cohesión o de marginalidad. Por lo tanto, es legítimo y obligatorio pensar en cómo lograr que estos procesos puedan mejorar la calidad de vida de los pueblos, promoviendo la inclusión e integración social, para que sus efectos sean benéficos y contribuyan efectivamente a un mejor desarrollo y calidad de vida del país.

Los procesos de integración en América latina

- **Unión de Naciones Suramericanas – Unasur.** La **Unión de Naciones Suramericanas** (conocida por su acrónimo **Unasur**) es un organismo intergubernamental de ámbito regional, que integra a doce estados de Suramérica, con 390 millones de habitantes que representan el 68 % de la población de América Latina.
- **La Comunidad Andina (CAN).** Es un Organismo Regional de cuatro países que tienen un objetivo común: alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, sudamericana y latinoamericana. La población de la CAN es de 99. 539.000 habitantes estimación aproximada a julio del 2009 según la ONU. La distribución de la población en la Comunidad Andina es muy desigual.
- **Mercado Común del Sur – Mercosur.** Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay suscribieron el 26 de marzo de 1991 el Tratado de Asunción con el objeto de crear el Mercado Común del Sur, MERCOSUR. El objetivo primordial del es la integración de los cuatro Estados Partes a través de la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos, el establecimiento de un Arancel Externo Común (AEC) y la adopción de una política comercial común, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales y la armonización de legislaciones en las áreas pertinentes.

Dimensión política y económica de Brasil

- Con superficie estimada en más de 8,5 millones km², ocupa el quinto lugar a nivel mundial en territorio sólo superado por Rusia, Canadá, China y Estados Unidos
- Su población es de aproximadamente 191,5 millones de habitantes . Pese a ser el quinto país más poblado del mundo, Brasil presenta un bajo índice de densidad poblacional.
- La economía de Brasil es la más rica de América Latina, la segunda de toda América, la séptima a nivel mundial según el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el The World Factbook de la Central de Inteligencia Americana (CIA), o la octava, según el Banco Mundial. La economía de Brasil en las décadas siguientes, debe estar entre las mayores potencias del mundo, junto a China, Estados Unidos, la India y México.
- Brasil acercó posturas con los países BRICS, para mejorar las relaciones de estas **superpotencias**, ya que en su conjunto, este grupo posee más dinero que cualquier alianza comercial (a excepción de Tratado de Libre Comercio de América del Norte).
- Su economía es importante en el ámbito americano y mundial:
 - Agricultura: es el mayor productor de café mundial
 - Ganadería: tiene la primera cabaña bovina mundial
 - Minería: con gran producción de piedras preciosas
 - Industria: productor de materias primas y productos manufacturados, entre ellos equipos militares, televisores, celulares, computadoras, automóviles y aviones.
 - Armamento: actualmente se encuentra un período de renovación de su flotilla aérea y marítima para defender el área pre-sal de petróleo.

Características de los consumidores brasileños

- El tamaño de la población de Brasil lo hace un mercado altamente atractivo, tanto por su gran población (180 millones de habitantes), como por el aumento que ha experimentado el ingreso en los últimos años.
- En cuanto a productos agrícolas, continúa el documento, el consumo de hortalizas per cápita se calcula en torno a los 45,5 Kg por año, lo cual es inferior al consumo argentino y, significativamente inferior al consumo, en Chile. Sin embargo, si se hace una proyección para dimensionar el tamaño del mercado, nos encontramos en una situación altamente atractiva por el tamaño de su población y la recuperación de sus niveles de ingreso a partir de los ajustes del plan real.
- Más de la mitad de los consumidores compra hortalizas 1 a 3 veces por semana, es decir, con una gran habitualidad, lo cual se motiva probablemente en que se busca que el producto esté fresco. Las cadenas de supermercados saben esto y perciben que una buena oferta de hortalizas y frutas en sus salas atrae clientes en forma constante, levantando la venta de otros productos por efecto de atracción del consumidor.
- Fuente: Prochile: Mercado de hortalizas Brasil. Disponible en:
http://www.prochile.cl/documentos/pdf/fondo_silvoagropecuario/fondo_mercado_hortalizas_brasil_2_2007.pdf Consultado el 23 de agosto del 2011

Barreras para la exportación a Brasil

- **Cultura e Idioma:** el idioma no supone una barrera. Los brasileños son latinos, así que los empresarios pueden desenvolverse con total normalidad durante las reuniones. Los brasileños son abiertos y hospitalarios y se puede aprovechar esta amabilidad para recabar información del mercado.
- **Distancias geográficas y su coste:** para viajar entre ciudades de diferentes estados es necesario hacerlo en avión. Incluso entre ciudades de un mismo estado.
- **Movilidad interna:** debido al tamaño de ciudades como Río de Janeiro y São Paulo el tráfico en ellas es muy lento. La movilidad interna es complicada y bastante cara.
- **Aranceles:** aunque los aranceles se vayan a reducir paulatinamente durante los próximos años – forma parte de las negociaciones del bloque del Mercosur y la OMC – continúan teniendo una media alta.
- **Barreras no arancelarias:** los productos con componentes químicos y algunos alimentos presentan problemas.
- **Transporte interno y distribución:** el transporte interno en Brasil es bastante costoso y precario. El mayor problema lo encontramos con transportes refrigerados.

Oportunidades para la agricultura de exportación

Ante, los próximos eventos que tendrán lugar en el país como la celebración del Mundial de Fútbol 2014 y los Juegos Olímpicos 2016, las oportunidades de negocio en el mercado brasileño, en general, se dirigen a los siguientes sectores:

- Agroindustria: Brasil continuará siendo el mejor lugar para invertir en proyectos de agroindustria debido a su competitividad natural (tierra y clima). Especialmente, en proyectos de mayor valor agregado como la fruticultura.
- Agroalimentario: El sector presenta algunas oportunidades y, para 2007, las estimaciones apuntan un crecimiento del 4%. 2006 presentó mejores resultados, con la recuperación de empresas como la Perdigão, con un volumen de ventas de carne de 2.200 millones de USD. El consumidor brasileño, por su parte, encuentra hoy un mayor número de productos importados, como aceite de oliva, espaciarías, alimentos en conserva, productos de confitería (excepto chocolates). Otro sub-sector interesante es el de alimentos preparados congelados. Uno de los segmentos de mayor crecimiento ha sido el de bebidas alcohólicas, especialmente vinos.

IIRSA y la carretera interoceánica

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

(IIRSA), es el foro de diálogo, entre las 12 repúblicas de Sudamérica (actual

Unión de Naciones Suramericanas), que tiene como objetivo la

planificación y desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la

infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones.

Creada en agosto del 2000 durante la primera Cumbre Sudamericana como

una forma de facilitar y promover la integración regional. Cuenta con el

apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la

Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el

Desarrollo de la Cuenca de la Plata (FONPLATA).

Perú en IIRSA

El Perú forma parte de la “Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, que emana de la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno realizada en Brasilia en el año 2000, la misma que involucra a los doce países de América del Sur. IIRSA ha proyectado nueve Ejes de Integración y Desarrollo a nivel sudamericano. El Perú participa en cuatro de estos ejes:

- Eje Amazonas (Perú, Ecuador, Colombia, Brasil)
- Eje Perú-Brasil- Bolivia
- Eje Interoceánico (Brasil-Paraguay-Bolivia-Perú-Chile)
- Eje Andino (Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Bolivia y Chile)

Qué es la Carretera Interoceánica

La **Carretera Interoceánica** es un eje de conexión vial entre Brasil y el Perú que conecta el Océano Atlántico en el extremo brasileño con el Océano Pacífico en el extremo peruano, atravesando el continente sudamericano por su parte central. Esta vía forma parte de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA), la misma que viene ejecutando diversos proyectos de integración física entre los países de Sudamérica. Su costo total superó los 2800 millones de dólares habiéndose terminado las obras en diciembre de 2010. Brindará a estos países nuevas alternativas para canalizar sus exportaciones, habilitando para el Perú un acceso directo a los mercados del occidente brasileño, así como una nueva ruta hacia el África y Europa, mientras que para Brasil se constituirá en una salida más directa hacia Oceanía y Asia, mercados de más de 2500 millones de habitantes.

- Fuente: Wikipedia. Disponible en:
http://es.wikipedia.org/wiki/Carretera_Interoce%C3%A1nica

Las vías de la Carretera Interoceánica

Las vías que se conectan en esta carretera:

– Norte

- El total de esta parte es de 955 km.
- Tramo 1: desde el Puerto Paita a Puerto Bayovar (Océano Pacífico).
- Tramo 2: Puerto de Macapá a Puerto Belém (Océano Atlántico).

– Centro

- Tramo 1: Vía Evitamiento-Puente Ricardo Palma (38 km).
- Tramo 2: (concesionado) desde Puente Ricardo Palma hasta desvío Cerro de Pasco (370 km).
- Tramo 3: Cerro de Pasco hasta Pucallpa (464 km).

– Sur

- Tramo 1: Puerto de San Juan de Marcona a Urcos.
- Tramo 2: Urcos a Puente Inambari.
- Tramo 3: Puente Inambari a Iñapari.
- Tramo 4: Puente Inambari a Azángaro
- Tramo 5: Matarani-Azángaro.

Los beneficios de la Carretera Interoceánica

1. **Para el desarrollo regional sudamericano:** Conexión Océano Pacífico – Océano Atlántico, mejorando la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial y aumentando la competitividad y sostenibilidad.
 2. **Para la infraestructura del país:** Mejora de la infraestructura de transporte, generando la integración con la zona sur del país y abriendo nuevas oportunidades de intercambio con Brasil para el desarrollo socioeconómico local.
 3. **Para la microeconomía local:** Apertura a nuevos mercados en Perú y Brasil.
 4. **Para las empresas locales:** Ampliación de mercados consumidores, rebajas en el costo del transporte y mayor competitividad.
 5. **Para la economía del país:** Salida al Atlántico con menor costo y tiempo. Apertura del mercado brasileño a productos y servicios peruanos.
 6. **Para los pobladores:** Menor costo de los productos en la zona sur y el resto del país, mejorando su capacidad de compra.
 7. **Para las condiciones de vida:** Facilitará el acceso de productos básicos como medicamentos, alimentos, materiales educativos, entre otros.
 8. **En puestos de trabajo:** Nuevos puestos de trabajo generados por las obras de construcción de la carretera. Generación de aproximadamente 14 000 nuevos puestos de trabajo directos e indirectos.
 9. **Para el turismo:** Reconocimiento del potencial turístico de la zona que permitirá el desarrollo del turismo sostenible.
- Odebrecht: Corredor vial interoceánico sur. Disponible en:
<http://www.odebrecht.com.pe/es/obras/corredor-vial-interoceanico-sur/quienes-somos>

Opinión de los expertos acerca de la Carretera Interoceánica

Huamaní expresa lo siguiente:

“Según mi opinión los productos que nosotros hacemos también van a poder salir a un menor costo porque tenemos carretera cuando se hace una carretera tenemos menores costos de transporte menores tiempos mayor competitividad bajan tus precios tienes más competitividad fuera, es decir mejora la competitividad del producto peruano”

Santos:

“... esta carretera trae consigo modernización , desarrollo social; porque en el largo de su recorrido va a mantener un flujo comercial constante y estaciones, paradas , zonas de almacenamiento, zonas de transporte de carga; lo cual va a redundar en un beneficio, valorización de los predios , pueblos localidades dadas en torno a ese circuito. La misma construcción de la carretera revaloriza los pueblos que están en el tramo, ya sea por intercambio comercial, por comercio de bienes por tránsito o transporte...”

Giudice:

- *“La carretera interoceánica que atraviesa las regiones del Perú (parte sur), generan dinamismo en sus mercados competitivos... está generando beneficios en los productos agrarios en la costa en la cual tenemos buenas tierras irrigadas en los departamentos de Ica, Arequipa y Moquegua. En las parte de la sierra aumenta su posibilidad de salida a sus excedentes de producción”*

Conclusiones

1. Hay productos agrícolas que tienen potencial para penetrar el mercado brasileño. Perú tiene ventajas comparativas, reconocidas internacionalmente, en la producción de espárragos, paprika, alcachofas, paltas, uva, cítricos, lo cual está influenciado por los microclimas que tiene.
2. Las acciones complementarias que son necesarias más corresponden al sector privado. El Estado ha realizado un gran aporte con la construcción de la carretera, además aporta la estabilidad jurídica. La inversión privada de gran capacidad económica tiene otra oportunidad para seguir creciendo. La preocupación es el pequeño agricultor que no tiene los suficientes recursos financieros para aprovechar la oportunidad de la carretera.
3. Los beneficios económicos de la comercialización a través de la carretera interoceánica es el reflejo del crecimiento de ambas economías que ahora consideran el proceso de integración como una posibilidad de mantener esta característica económica, lo que ayuda a su sostenibilidad.
4. Las pequeñas y medianas empresas pueden obtener provecho de este proceso, considerando que son los agentes que más cercanos están al desempleo y a la pobreza. Por lo tanto, es imperante que las Pymes agrícolas se conviertan en un agente que también aprovecha la interoceánica, aunque tal vez sea necesario medidas complementarias que faciliten su inserción, tanto por parte del Estado como de los agentes privados.

Recomendaciones

1. Considerando el tamaño del mercado brasileño los niveles de producción tienen que aumentar, tanto a nivel de hectáreas como a nivel de productividad. Perú ya tiene clientes que demandan la producción. Por lo tanto si se quiere aprovechar al máximo esta oportunidad deben mejorar las técnicas de producción y promover la asimilación de nuevas tierras para cultivos que ya están posicionados y sobre los cuales se tiene ventajas comparativas internacionales.
2. Las acciones complementarias para aprovechar la comercialización agrícola están más por el lado de las pequeñas organizaciones o personas vinculadas a la agricultura. En tal sentido, se deben crear los mecanismos necesarios que le permitan integrarse. Además, hay que concentrarse sólo en aquellos productos en los cuales se tiene ventajas. En el caso de las pequeñas organizaciones deben implementarse, en una cooperación Estado – inversionista privado: financiamiento con bajas tasas de interés, sistemas que permitan aumentar la productividad, tecnología de riego, promover la asociatividad de manera que la misma permita la disminución de los costos, integrar el sistema educativo a la potencialidad de la carretera, entre otros.

Los entrevistados

	Nombre del entrevistado	
1	Aquino Rodríguez, Carlos	Profesor Principal de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNMSM. Director del Instituto de Investigaciones Económicas. Magister en Economía Internacional. Universidad de Kobe – Japón. En la misma universidad, hizo estudios de Maestría (1987-1989) y de Doctorado (1989-1992), graduándose como experto en Comercio Internacional, especializándose en Economía Internacional, Economía Asiática, Economía Latinoamericana y Economía del Desarrollo.
2	Castañeda Varas, Omar	Gerente General de Global Market Consulting SAC. Maestría en Gestión de bosques y Recursos Naturales. Candidato a Doctor en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Estudios en el Instituto de Desarrollo Económico – IDE del Banco Mundial
3	Escudero Vizarraga, Edgar Rolando	Coordinador de Mercados Sudamericanos de la Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio exterior – MINCETUR. Especialista del Ministerio con respecto a la relación Perú – Brasil.
4	Giudice Baca, Víctor Manuel	Profesor principal de la FCE. En la cátedra de Comercio Internacional. Doctor en Economía en la Universidad de Ciencias Económicas de Budapest, Hungría.es
5	Huamaní Antonio, Sandro	Analista económico financiero del Ministerio de Transportes y comunicaciones. Involucrado en la concesión para la construcción de la carretera interoceánica.
6	Lezama Coca, Hugo	Profesor principal de FCE. Ha publicado diversos artículos relacionados al comercio internacional. Ha seguido dos Post-Grado, en Planificación y Política Económica y en Comercio Exterior, en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Obtuvo el Grado de Doctor en Economía en la Universidad de Ciencias Económicas de Budapest, República de Hungría.
7	Palacios Lozada, Enrique	Profesor principal de la FCE – UNMSM. Asesor de actividades agrarias y articulista en este tema.
8	Rebagliatti Escala, Guillermo	Jefe de proyectos en asuntos viales de Proinversión
9	Reyes Parodi, Ly	Coordinadora de la Defensoría del exportador en la Asociación de exportadores (ADEX). Colaborador en el boletín quincenal Perú exporta.
10	Santos Curo, Pablo	Asesor Legal de Comercio exterior - ADEX
11	Urrunaga Pasco-Font, Roberto	Miembro del área de regulación del Centro de Investigación de la Universidad – CIUP. Especialista en impacto ambiental de la carretera interoceánica.
12	Velarde Flores, Rubén Antonio	Profesor de la Facultad de Ciencias Administrativas de la UNMSM. Realizó una consultoría para la empresa ODEBRECHT en relación al impacto ambiental de la carretera interoceánica.