

El Comercio bilateral agropecuario entre Perú y Brasil



Posibilidades del comercio fronterizo IIRSA

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS AGRARIAS



PERÚ

Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego



BICENTENARIO DEL PERÚ
2021 - 2024



La Dirección General de Políticas Agrarias tiene entre sus objetivos dirigir la elaboración de investigaciones y estudios sobre el impacto de las variables macroeconómicas y sectoriales, así como de las tendencias económicas, sociales, tecnológicas, ambientales y otros en el desempeño del sector [ROF Midagri].

MINISTERIO DE DESARROLLO AGRARIO Y RIEGO

Ministra de Desarrollo Agrario y Riego

Jennifer Lizetti Contreras Álvarez

Viceministro de Políticas y Supervisión del Desarrollo Agrario

Víctor Hugo Parra Puente

Directora General de Políticas Agrarias

Mary Janet Ramos Barrientos

Director de Estudios Económicos

Fernando Javier Martínez Ruiz

El comercio bilateral agropecuario entre Perú y Brasil

Edición digital

Responsables de la elaboración

Cesar Armando Romero

Diseñadora de Edición Digital

Jenny Miriam Acosta Reátegui

Analista de Calidad

Karin Sánchez Noel

Coordinadora de Gestión de Calidad y Divulgación de Estudios

Liliana Raquel Galarreta Laurel

Editado por:

@Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego

Dirección General de Políticas Agrarias | Dirección de Estudios Económicos

Jr. Cahuide N.° 805, Jesús María - Lima 1

Publicado en diciembre de 2023

(El documento contempla el período de análisis del 2020 a setiembre de 2023)

Índice de contenido

1. Indicadores económicos del Brasil	4
2. Marco jurídico comercial	5
3. Intercambio comercial general	5
3.1 Intercambio comercial.....	5
3.2 Saldo de la balanza comercial	5
3.3 Comportamiento de las exportaciones globales.....	6
3.4 Comportamiento de las importaciones globales	6
4. Intercambio comercial de productos agropecuarios	7
5. Principales productos importados desde Brasil	8
6. Principales productos exportados a Brasil	9
7. Comercio fronterizo entre el Perú y Brasil	10
7.1 Qué es IIRSA Norte	11
7.2 Qué es IIRSA Sur	12
7.3 Nivel de aprovechamiento de los IIRSA en el comercio con el Brasil.....	14
7.4 causas para el limitado aprovechamiento de las carreteras IIRSA.....	17
8. Medidas para superar la problemática del comercio fronterizo IIRSA Sur	20
9. Oferta exportable agropecuaria hacia el mercado brasileño	22
10. Conclusiones y recomendaciones	25
11. Referencias bibliográficas	26
Anexos	27

1. Indicadores económicos del Brasil

Brasil es uno de los países más extensos y poblados del mundo. Con una población de 215 millones de habitantes (Banco Mundial, 2022) siendo alrededor del 49% masculina y un 51% femenina, y una extensión de 8 515 770 km². Con una densidad de 25 personas por km², es uno de los países más poblados del mundo.

El PIB per cápita es un muy buen indicador del nivel de vida de una población y en el caso de Brasil, en 2022, fue de 8 519 € euros, con lo que ocupa el puesto 85 de la tabla, así pues sus ciudadanos tienen, según este parámetro, un bajo nivel de vida en relación al resto de los 196 países del ranking de PIB per cápita¹.

Según estimaciones realizadas por fuentes especializadas, alrededor del 57% de la población brasileña formaría parte de la clase media, responsable del 38% del consumo de las familias brasileñas.²

Su división política consta de 26 estados y un Distrito Federal, Brasilia, capital de Brasil. Los estados más poblados son Sao Paulo con 46,6 millones de habitantes; Mina Gerais con 21,4 millones; Rio de Janeiro con 17,4 millones, Bahía con 15 millones; Paraná con 11,6 millones; Rio Grande del Sur con 11,5 millones; Pernambuco con 9,7 millones; Ceará con 9,2 millones; etc.

Brasil está dividido en cinco regiones (también llamadas macrorregiones) por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE). Estas divisiones están compuestas de estados con aspectos culturales, económicos, históricos y sociales similares.

Entre estas tenemos a la Región Norte que se encuentra conformada por los Estados Acre, Amazonas, Rondonia, Pará, Amapá, Roraima, Tocantins. Esta es la región cuyos dos primeros estados limitan con la región amazónica del Perú y la tercera, Rondonia tangencialmente con el Perú, limita con Acre y Amazonas. Esta región posee un territorio de 3 851 560 km² (45,2% del territorio nacional) y una población apenas superior a los 15 millones de habitantes (6,2% de la población total del país), que la convierten en la región con menor densidad demográfica de todo Brasil³.

Entre las ciudades más importantes en esta región se encuentran Manaus (1,4 millones hab.); Belém (1,2 millones hab.); Ananindeua (392 mil hab.); Porto Velho (314 mil hab.); Macapá (283 mil hab.); Santarém (263 mil hab.); Rio Branco (253 mil hab.); Boa Vista (220 mil hab.); Palmas (208 mil hab.).

Las demás regiones son la Región Nordeste; Región Centro oeste, Región Sudeste y la Región Sur.

Las mayores concentraciones de la población brasileña se encuentran en las regiones Noreste, Sur y Sudeste, donde las mayores ciudades se encuentran cerca al Océano Atlántico, como Sao Paulo, Río de Janeiro, Espírito Santo, Mina Gerais, Rio Grande del Norte, etc.

La esperanza de vida del poblador brasileño es de 73 años, según el BM (2021).

¹ Brasil: Economía y demografía (2023). Datosmacro.com. <https://acortar.link/GCl9Kk>

² INFOBAE (2017, nov). *Brasil: 35 millones ascendieron a la clase media*. <https://acortar.link/49aifN>

³ WikipediA. Organización territorial de Brasil (2023). <https://acortar.link/IHlmCH>

2. Marco jurídico comercial

- Las relaciones comerciales entre el Perú y Brasil se sustentan en el Tratado de Montevideo, suscrito por ambos países en 1980 para establecer la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y en cuyo marco se han suscrito una serie de acuerdos ligados al comercio e inversiones que a continuación se mencionan.
- **El Acuerdo de Complementación Económica N.º 58 (ACE 58)**, se suscribió entre los Gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, Estados Partes del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y el Gobierno de la República del Perú el 30 de diciembre de 2005 y fue puesto en ejecución mediante el Decreto Supremo N.º 035-2005-MINCETUR, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 17 de diciembre de 2005. Entró en vigencia, con Argentina, Brasil y Uruguay, el 2 de enero de 2006, y con Paraguay a partir del 6 de febrero del mismo año.
- **El Acuerdo de Profundización Económico Comercial entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil** se suscribió en la ciudad de Lima el 29 de abril de 2016. Las disposiciones sustantivas del Acuerdo se suman a los compromisos de ambos países en el marco del ACE N.º 58 que regulan el comercio de bienes, entre estos, el trato a las inversiones, comercio de servicios y contratación pública, incorporando dentro de sus objetivos promover las inversiones bilaterales, fortalecer e impulsar el comercio de servicios y aprovechar las oportunidades que brindan las adquisiciones efectuadas por los Estados en condiciones de transparencia, y además propiciando una mayor participación de las pequeñas y medianas empresas.
- **Memorando Institucional entre el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú**, firmado en Lima el 26 de abril del 2016, como parte del Acuerdo de Profundización Económica y Comercial, establece la creación de la Comisión Permanente de Facilitación del Comercio Exterior entre Perú y Brasil, que tiene a su cargo la coordinación, seguimiento, generación de propuestas; y la evaluación del comercio exterior, las inversiones y la cooperación económica y comercial relacionada a comercio exterior e inversiones.
- A la fecha, los dos últimos acuerdos, los países han iniciado los trámites para incorporarlo a su ordenamiento legal.

3. Intercambio comercial general

3.1 Intercambio comercial

- El comercio bilateral entre el Perú y Brasil muestra un comportamiento oscilante pero no ha logrado superar los US\$ 4 500 millones hasta el 2021, con caídas abruptas como en el 2020 cuando tocó piso con US\$ 2 736 millones, para recuperarse en los años 2021 y 2022, alcanzando la cifra récord de US\$ 5 718 millones en el 2022 (27% de aumento).
- Más del 50% del intercambio comercial ha correspondido a las importaciones desde el Brasil y a partir del 2020 se ha ubicado por encima del 75%. De ahí que la participación de las exportaciones ha perdido importancia año tras año, de manera que en los últimos tres años ha caído a sólo un 25% en promedio.

3.2 Saldo de la balanza comercial

- Como se puede observar en el gráfico N.º 1, el saldo de la balanza comercial ha sido desfavorable al Perú durante los últimos 10 años, registrando las cifras negativas más elevadas en los años 2021 y 2022, con US\$ 2 363 millones y US\$ 2 694 millones respectivamente.

- Se puede observar que siempre se ha mantenido una brecha creciente entre las exportaciones y las importaciones, alcanzando la más alta brecha en el 2022.
- Urge adoptar medidas adecuadas para promover las exportaciones peruanas hacia el Brasil a fin de buscar reducir esa brecha creciente en el saldo de la balanza comercial agropecuaria.



Fuente: Midagri - Sistema de Comercio Exterior Agropecuario
Elaboración: Midagri-Dirección de Estudios Económicos

3.3 Comportamiento de las exportaciones globales

- En los últimos 10 años las exportaciones peruanas muestran un comportamiento muy inestable, con una tasa promedio anual de -1,7%, muestra una tendencia hacia la baja. En el año 2022 se exportó US\$ 1 512 millones, con una tasa de crecimiento de 42% respecto al 2021.
- En los últimos años, el 2,8% de la exportación peruana al mundo se destinó a los países de Mercosur, siendo Brasil el 1º destino en el bloque (85% del total Mercosur).
- El Mercosur recibió el 2,6% de la exportación de minerales que el Perú ha realizado en el último año (US\$ 972 millones). De esta, la mayor parte del cobre y zinc se destina a Brasil; mientras el fosfato de calcio se dirige a Brasil y Argentina.
- El Mercosur absorbe el 4,6% de los hidrocarburos exportados por Perú en el último año (US\$ 303 millones). De esta, la totalidad del crudo de petróleo y nafta – gas natural se dirigen a Brasil.
- El Mercosur compra el 7,6% de los productos químicos vendidos por Perú en el último año (US\$ 179 millones). La mayoría de los productos químicos se dirigen principalmente a Brasil, excepto los productos farmacéuticos, vendidos a Argentina.

3.4 Comportamiento de las importaciones globales

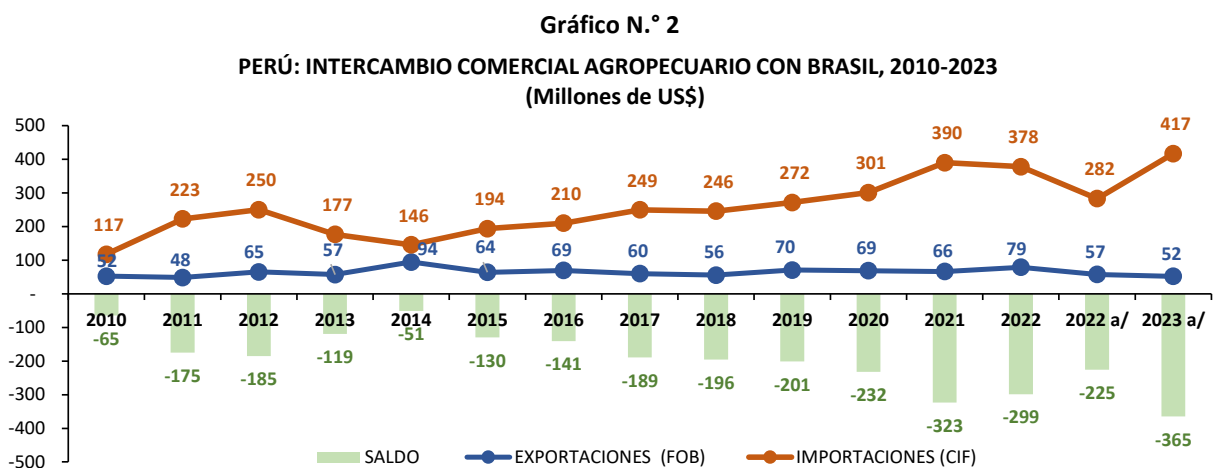
- En los últimos 10 años las importaciones peruanas desde Brasil muestran un comportamiento creciente, con una tasa promedio anual de 6,8%. En el año 2021 y 2022 se importó cifras récords de US\$ 3 430 millones y US\$ 4 206 millones respectivamente, con una tasa de crecimiento de 73% en el 2021 y de 22% en el 2022.
- El Mercosur y en particular el Brasil se han convertido en importantes proveedores de insumos, equipos y bienes de capital. El 12,5% de la importación peruana proviene de los países del Mercosur. En el bloque, Brasil es el 1º proveedor (59%), seguido de Argentina (38%).
- En el bloque Mercosur, Argentina es el 1º proveedor de productos agropecuarios (79%), siendo el más importante abastecedor de trigo, maíz amarillo y soya.

- Brasil provee la mayor parte de las carnes de aves y menudencias y alimentos balanceados; mientras que Uruguay y Brasil abastecen de arroz.
- El Mercosur es el 4º mayor proveedor metal mecánico de Perú, representando el 10% de las compras (US\$ 1 650 millones). Siendo Brasil el que provee el 61% de los vehículos y el resto Argentina. Asimismo, Brasil provee la totalidad de tractores, palas y cargadores.
- Es importante destacar que la cercanía del Perú con los países del Mercosur y la vigencia de acuerdos comerciales, en especial con el Brasil y Argentina, ha permitido asegurar el abastecimiento de commodities como el trigo, soya, maíz amarillo y sus derivados, no obstante problemas de abastecimiento en el mercado internacional derivado de los conflictos observados en Ucrania con Rusia y el alza de los combustibles, los fertilizantes, etc.

4. Intercambio comercial de productos agropecuarios

Como se puede observar en el gráfico N.º 1, existe un permanente flujo comercial de productos agropecuarios entre el Brasil y el Perú, donde las importaciones procedentes del Brasil siempre han sido superiores a las exportaciones peruanas hacia dicho mercado. En ese sentido, alrededor del 78% del total intercambiado ha correspondido a las importaciones y un 22% a las exportaciones. Aunque es de observar el paulatino deterioro de las exportaciones agropecuarias peruanas cuya participación promedio en los últimos años ha sido de 17% y en el período enero-setiembre de 2023 ha caído a sólo 11%.

En cuanto a la balanza comercial agropecuaria con dicho país, es de observar el sostenido incremento del saldo comercial a favor de Brasil debido a la creciente ampliación de las importaciones procedentes de dicho país, en especial desde el 2015 hacia adelante, en los años 2021 y 2022 se importó US\$ 390 millones y US\$ 378 millones respectivamente. Se espera que las importaciones se disparen en el 2023, ya que en el período enero-setiembre de 2023 se ha registrado un valor de US\$ 417 millones, un 47,5 % superior al valor registrado en el mismo período del 2022.



a/ Enero-setiembre

Fuente: Midagri-Sistema de Comercio Exterior Agropecuario

Elaboración: Midagri-Dirección de Estudios Económicos

Respecto a las exportaciones con destino al Brasil, estas han mostrado un comportamiento muy modesto, no han logrado superar los US\$ 70 millones de dólares, salvo en el 2022 cuando se logró exportar por un valor de US\$ 79 millones de dólares. En el período enero-setiembre de

2023 se ha exportado un valor de US\$ 52 millones, siendo un 8,9% menor que el valor exportado en el 2022.

5. Principales productos importados desde Brasil

Los productos que explican este comportamiento son esencialmente insumos básicos para la industria alimentaria. Uno de los rubros más importantes son las carnes de aves, de pollo, gallina y pavos congelados (Cap. 02.07), aves reproductoras y huevos fecundados para incubación, etc. que de US\$ 43 millones en 2018 se elevó a US\$ 116 millones en el 2022 (equivalente a más de 52 mil toneladas) el valor más importante del período, debido al alza de sus precios de importación. Otros insumos estratégicos para la industria alimentaria importados desde el Brasil tenemos a los productos derivados de la soya, como los granos de soya, tortas de soya para alimentos de animales, aceites de soya; asimismo el maíz amarillo duro.

Cabe señalar que las importaciones peruanas muestran un importante nivel de diversificación, con alrededor de 178 partidas arancelarias registradas, por ejemplo, en el año 2022.

Respecto al año 2023, se espera un buen desempeño de los productos señalados anteriormente; en el período enero-setiembre han mostrado una importante tasa de crecimiento, en comparación con el mismo período del año 2022. Al respecto, un producto sensible para el Perú, como es el arroz, que en años anteriores venía creciendo a tasas significativas procedentes del Uruguay y Brasil, registró en el 2021 el valor importado más elevado desde Brasil, US\$ 75,2 millones y un volumen de 104,8 mil toneladas, aunque el récord se registró en el 2020 con 122 mil toneladas. Sin embargo, en el 2022 se observó una fuerte caída de las importaciones (38%) siendo su valor de US\$ 46,7 millones y su volumen de 66 mil toneladas; en el 2023 se espera una nueva caída de las importaciones de arroz, ya que en el período enero-setiembre de 2023 éstas registraron un valor de US\$ 26,3 millones, siendo un 39% menor que valor obtenido en el mismo período de 2022, explicado por los altos precios de este grano en el mercado internacional.

Cabe destacar que las menores importaciones de arroz en estos últimos años han sido cubiertas de una manera satisfactoria con producción nacional; asimismo resaltar el oportuno abastecimiento de maíz amarillo duro, insumos y alimentos balanceados para aves, carnes de aves y huevos para reproducción en circunstancias que en el mercado internacional se notaba cierta escasez debido al alza de sus precios, como consecuencia de la elevación del costo de los fertilizantes, del alza de los combustibles y la guerra en Ucrania, etc.



Cuadro N.º 1

PERÚ: IMPORTACIONES DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS DESDE BRASIL, 2020-2023
(Miles de US\$-CIF)

Partida arancelaria	Descripción	2020	2021	2022	2022 a/	2023 a/	Participación %	Variación %
Total importado		300 825	389 659	377 643	282 386	416 640	100,0	48
0207140090	Demás trozos de gallo o gallina, congelados	29 483	54 730	63 892	45 282	56 721	13,6	25
1201900000	Grano de soya		2			33 496	8,0	-
2304000000	Tortas y demás residuos del aceite de soya	109	85	194	112	28 821	6,9	25 697
1006300000	Arroz semiblanqueado o blanqueado	69 791	75 193	46 716	43 344	26 331	6,3	-39
1507909000	Los demás aceite de soya incluso refinado	23 891	38 930	31 796	25 072	24 726	5,9	-1
1701999000	Las demás azúcares de caña refinados en estado sólido	10 578	8 859	12 373	8 893	22 390	5,4	152
1507100000	Aceite de soya en bruto, incluso desgomado		44			22 321	5,4	-
0207120000	Carnes y despojos de gallo o gallina sin trocear, congelados	5 609	11 971	13 091	8 163	16 483	4,0	102
2101110000	Extractos, esencias y concentrados de café	16 918	12 759	15 369	10 963	16 284	3,9	49
1005901100	Maíz duro amarillo	1 712	13 736	15 186	1 764	16 048	3,9	810
0105110000	Gallos y gallinas de peso inferior o igual a 185 gr	12 626	14 916	18 776	13 546	15 551	3,7	15
0407110000	Huevos fecundados para incubación de gallina	4 824	6 302	2 953	2 135	12 505	3,0	486
0207270000	Trozos y despojos comestibles de pavo congelados	8 417	8 720	11 334	7 984	8 558	2,1	7
2309909000	Demás preparaciones p' alimentación de los animales	3 774	7 811	10 865	8 399	6 785	1,6	-19
2101120000	Preparaciones a base de extractos, o a base de café	319	3 332	4 161	3 854	5 842	1,4	52
0202300090	Demás carnes de bovino, deshuesada, congelada	9 676	8 587	6 238	5 151	5 166	1,2	0
1805000000	Cacao en polvo sin adición de azúcar	260	317	445	419	5 088	1,2	1 115
0207140010	Carne mecánicamente deshuesada de aves congeladas	3 712	5 951	5 508	3 601	5 059	1,2	41
2301109000	Los demás harina, de carne o despojos, impropios para la alim	-	-	-	-	4 628	1,1	-
0206290000	Demás despojos comestibles de la esp. bovina, congelados	4 493	9 009	11 935	10 250	4 607	1,1	-55
1518009000	Los demás grasas y aceites animales o veget. y sus fracciones	1 670	4 902	1 591	1 389	4 471	1,1	222
2106909000	Las demás preparaciones alimenticias	3 405	5 688	7 046	5 395	4 194	1,0	-22
1704901000	Bombones, caramelos, confites y pastillas	1 599	3 691	6 004	4 231	4 174	1,0	-1
2309902000	Premezclas para la alimentación de los animales	4 365	9 274	8 423	5 815	4 025	1,0	-31
1806900000	Los demás chocolate y demás preparaciones con cacao	2 999	5 319	6 290	4 407	4 002	1,0	-9
Subtotal importado		220 228	310 128	300 187	220 168	358 275	86,0	63
Participación %		73	80	79	78	86		

a/ Enero-setiembre

Fuente: Midagri-Sistema de Comercio Exterior Agropecuario

Elaboración: Midagri-Dirección de Estudios Económicos

6. Principales productos exportados a Brasil

Respecto a las exportaciones de productos agropecuarios con destino a Brasil, estas son de valores y volúmenes menores, aunque también muestran una cierta diversificación, ya que alrededor de 105 partidas arancelarias nacionales se han logrado exportar hacia Brasil en el 2022, aunque de valores poco significativos.

En ese sentido, como se puede observar en el cuadro N.º 2, veinticinco productos representan alrededor del 88% del total exportado, aunque esta participación se ha elevado a un 93% en el período enero-setiembre de 2023.

Los productos que destacan por el nivel del valor exportado y su permanente presencia tenemos a las aceitunas preparadas, con un valor récord de 32,8 millones de dólares en el 2022 (41,6% del total exportado agropecuario) sin embargo se espera una caída de su valor exportado; otros productos con una menor tasa de participación son el orégano, la tara en polvo, el carmín de cochinilla, los mucílago de la tara, las lacas colorantes, obtenidas a partir de materias colorantes orgánicas, producto que se ha colocado por primera vez en dicho país por un valor de 11 millones de dólares. Le siguen en importancia, el orégano fresco y seco y la tara en polvo, que han declinado el valor de sus exportaciones en 32% y 28% respectivamente. A este grupo se suman las exportaciones del carmín de cochinilla, los demás mucílago (para preparación de alimentos) y los tomates en conserva, que han logrado incrementar su valor exportado en 23%, 90% y 168%, respectivamente.

Cuadro N.º 2

PERÚ: EXPORTACIONES HACIA BRASIL PRODUCTOS AGROPECUARIOS, 2020-2023
(Miles de US\$-FOB)

Partida arancelaria	Descripción	2020	2021	2022	2022 a/	2023 a/	Participación %	Variación %
	Total exportado	68 590,1	66 338,4	78 893,3	56 961	51 887	100,0	- 8,9
2005700000	Aceitunas preparadas o conservadas, sin congelar	23 376,8	19 887,1	32 846,6	23 002	16 777	32,3	- 27,1
1404902000	Tara en polvo (caesalpineae spinosa)	3 910,8	6 854,1	4 961,6	3 624	5 156	9,9	42,3
1211903000	Oregano (origanum vulgare)	6 905,0	8 639,1	5 869,9	4 613	3 689	7,1	- 20,0
3203002100	Carmin de cochinilla	2 952,0	2 875,4	3 535,2	2 178	3 389	6,5	55,6
0810400000	Arandanos rojos, mirtilos y demas frutos del gener	707,4	846,1	1 394,4	1 201	3 064	5,9	155,1
0709200000	Espárragos, frescos o refrigerados	2 303,7	2 738,0	2 482,2	1 793	2 604	5,0	45,2
1106201000	Harina de maca (lepidium meyenii)	2 167,0	1 742,9	1 941,0	1 136	2 068	4,0	82,1
1008509000	Los demas quinua, excepto para siembra	2 672,5	2 125,6	1 681,3	1 513	1 583	3,1	4,6
0806100000	Uvas frescas	766,3	142,7	1 020,8	161	1 492	2,9	824,2
0904221000	Paprika triturados o pulverizados	852,2	1 124,7	1 194,4	828	1 186	2,3	43,3
0810909000	Los demas frutas u otros frutos frescos	171,3	83,0	308,2	308	918	1,8	197,9
1513291000	Aceite de almendra de palma, refinado y sus fraccio	1 090,5	1 245,9	2 437,2	2 001	860	1,7	- 57,0
1804001200	Manteca de cacao	-	4,0	799,8	400	833	1,6	108,3
3301130000	Aceites esenciales de limon.	-	-	-	-	640	1,2	-
0712390000	Los demas hongos y trufas secos	610,2	1 502,3	824,8	727	619	1,2	- 14,9
1802000000	Cascara, pelculas y demas residuos de cacao.	63,4	305,3	860,3	580	616	1,2	6,2
1511900000	Aceite de palma y sus fracciones, incluso refinado pe	2 965,6	3 385,7	1 220,2	1 220	426	0,8	- 65,1
2005991000	Alcachofas (alcauciles)	240,7	135,9	343,9	233	417	0,8	79,1
1509200000	Aceite de oliva virgen extra	-	-	72,2	72	387	0,7	435,8
1516100000	Grasas y aceites, animales, y sus fracciones, parcial o	437,2	529,2	494,9	495	367	0,7	- 25,8
0801220000	Nueces del brasil sin cascara frescas o secas	178,1	305,0	410,1	155	343	0,7	121,4
1302391000	Mucilag de semillas de tara	931,3	1 837,0	3 484,9	2 808	338	0,7	- 88,0
2203000000	Cerveza de malta.	845,5	828,4	429,7	297	242	0,5	- 18,5
2103909000	Demas preparaciones para salsas, y demas salsas pre	386,7	705,4	665,8	496	235	0,5	- 52,6
1509300000	Aceite de oliva virgen	-	-	79,2	-	175	0,3	-
	Subtotal exportado	54 534	57 843	69 359	49 843	48 425	93,3	- 3
	Participación %	80	87	88	88	93		

a/ Enero-setiembre

Fuente: Midagri-Sistema de Comercio Exterior Agropecuario

Elaboración: Midagri-Dirección de Estudios Económicos

7. Comercio fronterizo entre el Perú y Brasil

Debido a la ausencia de infraestructura física de comunicaciones que rompa la compleja valla de la selva amazónica, el intercambio comercial a través de la frontera geográfica entre Brasil y Perú se ha reflejado en un nulo entre ambos países, de manera que el Perú ha orientado su comercio hacia la cuenca del pacífico y su proyección al mercado asiático, por su parte Brasil se ha orientado hacia la cuenca del atlántico con su proyección hacia el continente africano y el medio oriente; no obstante, hace muchísimos años, ambos países han mencionado de la necesidad de contar con una vía o varias vías que los interconecten, sin embargo decisiones políticas han limitado este acercamiento.

Con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en el marco de la actual Unión de Naciones Suramericanas-UNASUR se ha habilitado un foro de diálogo, entre las 12 repúblicas de Sudamérica, con el objetivo planificar y ejecutar 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 ⁴.

Luego de la Primera Reunión de Presidentes en la Cumbre de las Américas de 2000, se proyectaron nueve Ejes de Integración y Desarrollo a nivel sudamericano. El Perú se ha incorporado a cuatro de estos:

- Eje del Amazonas (Perú, Ecuador, Colombia, Brasil). (IIRSA Norte)
- Eje Perú-Brasil- Bolivia. (IIRSA Sur)
- Eje Interoceánico (Brasil-Paraguay-Bolivia-Perú-Chile)

⁴ Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)

<https://iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=121>

- Eje Andino (Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Bolivia y Chile)

El hecho que Brasil es el país que posee el mayor mercado interno en Sudamérica, ha servido de incentivo al Perú para la ejecución de grandes proyectos viales a fin de incrementar el comercio exterior, el turismo, existiendo además posibilidades de alianzas estratégicas, atracción de inversiones, complementariedad regional entre los Estados fronterizos, y en un horizonte de mediano plazo convertir al Perú en una vía de acceso para el intercambio comercial del Asia hacia el Atlántico.

Es por ello la importancia de la integración de la infraestructura sudamericana que proyectan los Ejes del IIRSA que, complementado con la apertura de mercados, a través de acuerdos de libre comercio y otras acciones en el marco de una alianza estratégica entre Perú y Brasil, se espera promuevan el desarrollo económico del país.⁵

7.1 Qué es IIRSA Norte

Inaugurado en julio de 2011, es la vía que une el puerto marítimo de Paita (Piura) con la ciudad de Yurimaguas (Loreto), atravesando 6 regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, se trata de una vía multimodal que conecta el puerto marítimo de Paita con el fluvial de Yurimaguas y a esta con el puerto fluvial de Manaos, en Brasil (ruta alternativa al canal de Panamá). Aunque la ruta Yurimaguas-Manaos no ha podido ser implementada debido a la carencia de carga, por lo que ahora existe la decisión política de perfeccionar esta ruta. Actualmente, según lo señalado por el Mincetur, el puerto fluvial de Yurimaguas está operando por debajo de su capacidad instalada.

En ese sentido, se busca impulsar dicho corredor para optimizar su conectividad por el lado fluvial a fin de incrementar el comercio con Brasil y Colombia. Es necesario garantizar la navegabilidad de las embarcaciones con cargas de comercio durante todo el año, mejorar la conectividad de las infraestructuras logísticas con los que cuenta este eje, que involucra los puertos de Piura, Yurimaguas y de Iquitos, el corredor norte y la parte fluvial que conecta Yurimaguas con la triple frontera, que es punto fronterizo entre Perú, Brasil y Colombia (Isla Santa Rosa de Perú, Leticia de Colombia y Tabatinga de Brasil). En ese sentido, se debe promover rutas alternativas para el comercio exterior con tiempos y costos logísticos competitivos.

Para impulsar el eje multimodal, en septiembre del 2023 se realizó una misión técnica en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (Yurimaguas) a fin de promover el comercio exterior a través de la ruta interoceánica norte, aprovechando las infraestructuras logísticas con las que se cuenta y las oportunidades comerciales que se tiene con distintos mercados, en especial con el brasileño.⁶

La próxima puesta en funcionamiento del puerto de Chancay, ha incentivado a los empresarios brasileños a interesarse en buscar una salida eficiente de sus productos dirigidos al Asia. En dicho escenario, la optimización de este corredor logístico (eje multimodal) propiciaría el flujo de

⁵ Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ejes IIRSA.
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/redvial/ejes_iirsa.html

⁶ Diario Gestión (2023, octubre). *Eje multimodal Amazonas: así se optimizaría corredor para mayor comercio con Brasil.*
<https://acortar.link/aYcBeR>

mercancías desde la región amazónica brasileña y colombiana que podría permitir al Perú constituirse en un hub logístico en la región.

Cabe señalar que en la reunión de setiembre pasado se acordó ejecutar un Plan de Acción Conjunto para el eje multimodal compuesto por tres aristas: promoción comercial, infraestructura y optimización de procedimientos. De ahí que el Mincetur se encuentra coordinando con varios sectores del gobierno a fin de adoptar una serie de medidas que permitan revisar las normas de navegación comercial fluvial, la revisión de normativa sobre el reglamento de despacho fluvial, la evaluación de desarrollo del procedimiento aduanero para operaciones multimodales, la realización de planes pilotos para promover el flujo comercial con Brasil a través del eje multimodal Amazonas; así como la modernización de laboratorios e infraestructura física de los puertos fluviales, etc.

Imagen N.º 1
RUTA INTEROCEÁNICA NORTE



Fuente: Promperú

7.2 Qué es IIRSA Sur

El Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur) recorre la zona meridional del territorio nacional de oeste a este, conectando ciudades y puertos del sur del Perú con las ciudades ubicadas en los estados de Acre y Rondonia en el norte del Brasil, a través de la frontera de Iñapari (Madre de Dios–Perú) con Assis (Acre–Brasil). Inaugurado a mediados del 2011 las Concesionarias Interoceánica Sur–Tramo 2 (que opera el tramo Urcos–Inambari) e Interoceánica Sur–Tramo 3 (puente Inambari–Iñapari) dan soporte al tránsito de vehículos vinculando la oferta y la demanda de bienes y servicios de sus respectivos espacios de influencia, además de favorecer el intercambio comercial entre ambos países, como se puede observar en la imagen N.º 2.

Desde el inicio de operaciones, el corredor vial ha tratado de fortalecer las relaciones existentes entre ciudades incluso más allá de la frontera. Sin embargo, a pesar de su relevancia como

infraestructura de soporte, se aprecia que los niveles de tránsito no aumentan como sí sucede en otros espacios fronterizos del Perú y la región, debido a que en estos se han implementado diversos mecanismos que facilitan e incentivan el tránsito y el comercio, así como centros de atención que integran los controles de aduana, sanitarios y migratorios. Se trata de elementos vitales para atraer carga y pasajeros que aún no existen en el Corredor Vial IIRSA Sur.

Las cámaras de comercio y alcaldes de las regiones del sur impulsaron una cruzada para que se construya infraestructura básica a fin de promover el comercio con Brasil. La carga que se traslada por esta vía de 2 400 kilómetros de longitud es mínima.

En el siguiente año el gobierno peruano a través del Mincetur y Promperú implementó un programa denominado Consolida Brasil, con el propósito de impulsar las exportaciones peruanas hacia dicho mercado, a través de los corredores IIRSA, a los estados de Acre, Rondonia (IIRSA Sur) y Amazonas (Manaos) (IIRSA Norte) sobre la base de los siguientes pilares:

- a) Promoción de la oferta exportable y de servicios logísticos que se brindan a través de los Corredores Interoceánicos.
- b) Fortalecimiento de las capacidades comerciales y logísticas de los actores de comercio exterior de la zona de influencia.
- c) Establecimiento de un mecanismo permanente de coordinación para la agilización de las operaciones de comercio exterior.
- d) Desarrollo de infraestructura que favorezca el comercio bilateral entre Perú y Brasil.⁷

Se logró algún trabajo inicial en las regiones de Madre de Dios y Arequipa, sin embargo, limitaciones no permitieron continuar con el programa como se puede observar en el portal del Mincetur sobre los trabajos desarrollados hasta el 2018.

Imagen N.º 2
RUTA INTEROCEÁNICA SUR



Fuente: Promperú

⁷ Mincetur, Programa Consolida Brasil. <https://acortar.link/314g4U>

7.3 Nivel de aprovechamiento de los IIRSA en el comercio con el Brasil

Hace alrededor de 12 años atrás que fueron puestos en vigencia los corredores viales IIRSA Norte e IIRSA Sur con el propósito de fortalecer las relaciones comerciales entre los dos países e incluso proyectarse hacia mercados más allá del área sudamericana.

Si bien el comercio bilateral con el Brasil se ha visto fortalecido en especial en los últimos años, sin embargo, la puesta en funcionamiento de las modernas carretas no ha servido para incrementar el flujo comercial a través de las fronteras de ambos países. Esta situación se ha podido observar con los IIRSA Norte e IIRSA Sur debido al poco interés puesto por los gobiernos, en especial del Perú en promover su aprovechamiento.

Un documento presentado por la Embajada de Brasil en el Perú denominado “Estudio de mercado comparativo sobre costos de flete de productos agropecuarios en la Ruta Interoceánica Brasil-Perú”, elaborada por una consultora privada en mayo de 2022, para un universo de ocho capítulos arancelarios, identificados como productos con una mayor actividad comercial, entre ellas: Carne y despojos comestibles (Cap. 02), Pescados y crustáceos, moluscos (Cap. 03), Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (Cap. 08), Cereales (Cap. 10), Productos de la molinería; malta; almidón (Cap. 11), Aceites vegetales (Cap. 15), Preparaciones alimenticias diversas (Cap. 20), Madera, carbón vegetal y manufacturas (Cap. 44), para un horizonte de cinco años (2017-2021), muestra el flujo vial de ese grupo de productos por tipo de transporte.⁸

En ese sentido, de ese grupo de productos exportados desde Brasil hacia el Perú (US\$ 151 millones en el año 2017 y US\$ 206 millones en el año 2021), un 91% en promedio del valor total se ha dirigido por **vía marítima**, siendo su equivalente en términos de volumen del 91% (cereales, carnes de aves, maderas). Por **carretera** se han exportado solo el 8% del valor total exportado (cereales) y el 6% en volumen. Mientras que el uso de **otros medios**, como la vía fluvial o aérea, solo se ha utilizado un 1% del valor total exportado (cereales y aceites vegetales) y el 3% en su equivalente en volumen. Ver anexo N.º 1.

En cuanto a las exportaciones desde el Perú hacia Brasil, solo se observan cinco capítulos que registran movimiento de este grupo de productos. Entre éstos tenemos a las preparaciones alimenticias (Cap. 20), a los pescados y crustáceos, moluscos (Cap. 3), a los cereales (Cap. 10), productos de la molinería, malta, almidón, etc. (Cap. 11) y frutas y frutos comestibles, cortezas de agrios, (Cap. 08), etc. Perú ha logrado exportar un valor total de US\$ 43,8 millones en 2017 y US\$ 42,0 millones en 2020, mientras que en su equivalente de volumen ha registrado una cantidad de 23,8 mil toneladas y 30,3 mil toneladas, respectivamente. De esta cadena de productos el 70% en promedio del valor total se ha transportado por **vía marítima**, siendo un 60% en su equivalente de volumen, observándose un paulatino deterioro en su participación (destacan las preparaciones alimenticias, y pescados, crustáceos y moluscos). Mientras que la tasa de participación del uso del comercio por **carretera** va tener un 30% de participación en términos de valor y un 40% en volumen, observándose una creciente importancia a diferencia de la vía marítima. Los otros medios de transporte, como la fluvial o aérea apenas representan el 1% del valor total exportado, un 2% en volumen. Ver anexo N.º 2.

Por otra parte, otro documento recientemente presentado por las Concesionarias Interoceánica Sur-Tramo 2 S.A. e Interoceánica Sur-Tramo 3 S.A., elaborado por Maximixe Consult S.A.⁹, analiza el universo arancelario del comercio entre Perú y Brasil, centrándose su estudio en el flujo

⁸ Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil (2021, mayo). Elaborado por Aurum, Consultoría & Mercado: *Informe Final “Estudio de mercado comparativo sobre costos de flete de productos agropecuarios en la Ruta Interoceánica Brasil-Perú”*.

⁹ Estudio realizado por Maximixe Consult S.A. (2022) por encargo de las Concesionarias Interoceánica Sur-Tramo 2 S.A. e Interoceánica Sur-Tramo 3 S.A. (IIRSA Sur), Concesión vial: *Oportunidades de Comercio Perú y Brasil*.

comercial por tipos de vías de transporte utilizadas y profundizando su análisis en la problemática del comercio fronterizo. En ese sentido, tomando como referencia las cifras del intercambio comercial y las cifras comerciales por tipo de vías de comunicación utilizadas para su intercambio, para el presente estudio se ha actualizado las cifras de comercio, incluso hasta el 2022 y se ha podido constatar lo siguiente.

El uso de las vías de comunicación para las importaciones peruanas desde Brasil, como se puede observar en el cuadro N.º 3, han sido **marítimas** en un 80% en promedio, en los últimos seis años, registrándose las mayores cifras exportadas en los años 2021 y 2022. Asimismo, se ha utilizado la **vía terrestre** en un 12% en promedio del total importado, se entiende a través de la IIRSA Sur, con un importante aumento de su uso en los dos últimos años elevándose su nivel de participación a un 13%. Asimismo, un 7% del total importado ha ingresado por vía aérea y solo un 1% por vía fluvial, básicamente por la ruta Iquitos-Itacoatiara, producto del transporte de petróleo, según el estudio comentado.

Cuadro N.º 3
PERÚ: ESTIMADO DE LAS IMPORTACIONES DESDE BRASIL SEGÚN VÍAS DE TRANSPORTE, 2017-2022
(Millones de US\$)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Promedio 2019-2022
Marítimo	1 938	1 897	1 924	1 645	2 728	3 418	80%
Carretera	315	312	254	184	444	563	12%
Aéreo	191	200	204	147	250	154	7%
Otros (fluvial)	9	5	48	7	9	72	1%
Total	2 453	2 414	2 430	1 982	3 431	4 206	100%

Fuente: Date Trade Map/Sunat

Elaboración: Maximixe/Midagri-Dirección de Estudios Económicos

Por otra parte, el uso de estas vías de comunicación para las exportaciones con destino a Brasil, cómo se puede observar en el cuadro N.º 4, muestran que alrededor del 88% en promedio del total exportado en los últimos seis años se ha realizado por vía marítima, la misma que en estos dos últimos años ha declinado a un 84%, debido a que ha aumentado el uso de la vía terrestre, cuyo promedio es de 9% en promedio. En el 2021 y 2022 su participación se ha elevado a un 11%. Mientras que por la vía aérea se han exportado alrededor de un 2% y un 1% los otros tipos de vías como el fluvial.

Cuadro N.º 4
PERÚ: ESTIMADO DE LAS EXPORTACIONES HACIA EL BRASIL SEGÚN VÍAS DE TRANSPORTE
(Millones de US\$)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Promedio 2017-2022
Marítimo	1 475	1 577	1 283	635	887	1 279	88%
Carretera	99	89	113	90	110	169	9%
Aéreo	23	21	30	27	33	40	2%
Otros	0	0	1	2	38	23	1%
Total	1 597	1 687	1 427	754	1 068	1 512	100%

Fuente: Date Trade Map

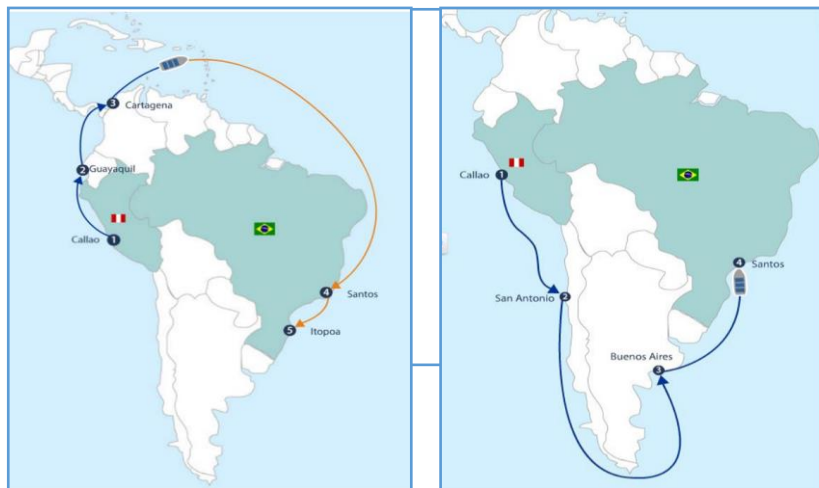
Elaboración: Maximixe/Midagri-Dirección de Estudios Económicos

Es evidente que la vía marítima es la más utilizada en el comercio bilateral con Brasil; en ese sentido las carreteras IIRSA Norte e IIRSA Sur fueron percibidas como una gran oportunidad para disminuir los costos de penetración al mercado brasileño en especial a los Estados de Amazonas, su capital Manaus, con una población de 3,9 millones de personas en el norte, a los Estados de Acre, su capital Rio Branco, con alrededor de 800 mil personas; y al Estado de Rondonia, su capital Porto Velho, con aproximadamente 1,8 millones de habitantes; así como, para la

proyección directa del Perú al Atlántico y al continente africano. También constituye una oportunidad para las exportaciones brasileñas de ingresar hacia la macro región Sur del Perú y hacia los mercados asiáticos en tiempos mucho más cortos, en especial desde los grandes centros de producción agropecuaria e industrial brasileña.

Sin embargo, con el pasar de los años el tráfico de las carreteras no ha aumentado sustancialmente (la carga vehicular aún es baja) y siguen sin aprovecharse sus grandes oportunidades. La Imagen N.º 3, muestra en el mapa de la izquierda la extensa Ruta Norte del comercio, que parte del Callao y vía canal de Panamá debe llegar al puerto de Santos entre 20 a 26 días aproximadamente, para recién de ahí distribuir la mayoría de los productos hacia otros estados del interior del Brasil o viceversa cuando de importación se trata desde Brasil hacia el Perú. En el mapa de la derecha se observa la extensa Ruta Sur que parte del Callao vía Chile (San Antonio), para llegar a Argentina y de ahí hacia el puerto de Santos también entre 20 a 26 días, con los costos adicionales que se derivan de esta larga travesía.

Imagen N.º 3



Fuente: APP Rutas Marítimas (<http://herramientaslogisticas.siicex.gob.pe/>)

Sin embargo, la posibilidad de interconectar ambos países a través de los IIRSA Norte e IIRSA Sur, para llegar desde Lima hasta Assis en el Estado de Acre en 6 días, de Tacna o Arequipa hasta Assis en 4 días, de Tacna a Sao Paulo en 8 días, de Lima a Sao Paulo en 13 días es una oportunidad que se presentará a las empresas exportadoras peruanas y brasileñas a fin de mover su comercio en un tiempo mucho menor desde estas regiones muy alejadas de los grandes puertos comerciales como Callao y Santos.



riesgos y obstáculos al comercio entre Perú y Brasil y que a la fecha impiden la apertura regional y global a los espacios de frontera y a sus gremios empresariales, empresas y colectivos, prestos a asumir un rol preponderante y significativo para lograr un pleno desarrollo.¹⁰ Una descripción general de aquellas principales limitaciones mencionadas en dicho estudio serían las siguientes:

Riesgos y obstáculos normativos. Este tipo de riesgos se enmarca en normas y procedimientos establecidos por las autoridades a cargo de aspectos relacionados con los acuerdos sobre facilitación y control del comercio exterior, entre los cuales resaltan.

- Asuntos a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Mincetur. Por ejemplo, no se aplican o se aplican de manera tardía y parcialmente los convenios y acuerdos sobre facilitación del comercio fronterizo Perú–Brasil.
- Asuntos a cargo del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego – Senasa y Ministerio del Interior – Migraciones. Por ejemplo, en el puesto de control de Iñapari - los horarios de desplazamiento y trabajo del personal de Senasa y de Migraciones difieren de los de Sunat y Aduanas. En Matarani – Mollendo no hay personal ni infraestructura del Senasa que brinde de manera permanente (5 días a la semana) servicios de inspección zoo o fitosanitaria a operaciones de tránsito internacional.
- Asuntos a cargo del Ministerio de Economía y Finanzas – Sunat / Aduanas.
- Asuntos a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Sutran.
- Asuntos a cargo del Ministerio del Interior – Policía Nacional /Policía de Carreteras.
- Asuntos a cargo del Congreso de La República el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Como por ejemplo, las zonas primarias o zonas económicas especiales de Perú y de Brasil se encuentran muy alejadas de la frontera Iñapari – Assis no siendo útiles para reducir las barreras logísticas, estimular la economía, reducir la tasa de desempleo, propiciar la expansión en infraestructura y el desarrollo de nueva tecnología en la zona.
- Asuntos a cargo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Perú) y de la Secretaría de Comercio Exterior (Brasil).

Riesgos y obstáculos comerciales

- Asuntos a cargo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – PromPerú y Gobiernos Regionales.
- Asuntos a cargo de los agentes privados. Por ejemplo, no hay un almacén privado que actúe en calidad de depósito temporal extraportuario como extensión de la zona primaria, que brinde servicios adecuados para el transportista y su carga en Iñapari y en Assis, etc.

Enumeración de problemas de mayor incidencia manifestados por operadores de comercio exterior de frontera entrevistados

- Aspectos relacionados con la promoción del uso del corredor. Por ejemplo, no se promueve adecuadamente el uso de la vía IIRSA Sur en sus oficinas regionales ni brinda información adecuada para el turista de frontera (normas sobre SOAT y permisos de lunas polarizadas); a pesar de la excelente carretera, no se ha dedicado tiempo ni esfuerzo a atraer inversiones privadas para generar los servicios adicionales a la carga que requieren en frontera, etc.

¹⁰ Estudio realizado por Maximixe Consult S.A. (2022) por encargo de las Concesionarias Interoceánica Sur-Tramo 2 S.A. e Interoceánica Sur-Tramo 3 S.A. (IIRSA Sur), Concesión vial: *Oportunidades de Comercio Perú y Brasil*. Pág. 192

- Aspectos vinculados a los exportadores y la oferta exportable. Por ejemplo, los pequeños y medianos exportadores de las regiones no conocen los regímenes aduaneros especiales ni los protocolos sanitarios básicos para exportar. Tampoco hay data actualizada acerca de los canales de comercialización en Brasil, etc.
- Aspectos relacionados a los servicios aduaneros, sanitarios y migratorios en frontera. Por ejemplo, los procesos de revisión y autorización sanitaria son lentos y dependen de muchas instancias superiores; o que las tardanzas en los puntos de Aduana ocasionan mermas y pérdidas de carga refrigerada; o el aduanero en Brasil solo está tres veces por semana: martes, jueves y sábado, se necesita una atención de 24 horas tanto del lado peruano como en el brasilero, en ese sentido, los horarios en Brasil no están homologados y, por eso, no se utiliza esta ruta.
- Aspectos relacionados a los servicios logísticos y a los operadores de comercio exterior. Como por ejemplo, no hay centros para consolidar carga ni agentes consolidadores de carga; no se ha tomado el modelo aplicado por Brasil en otros pasos de frontera; tampoco hay un puerto seco cerca de Iñapari, etc.

Por otra parte, en un estudio más sucinto encargado por la Embajada de Brasil a una consultora privada sobre costos de flete de productos agropecuarios en la Ruta Interoceánica Brasil-Perú señala a manera de conclusión en la parte que corresponde a una serie de entrevistas realizadas a expertos, agentes de aduanas y transportistas, se resumen lo siguiente: ¹¹

- Inicialmente la Carretera Interoceánica fue percibida como una gran oportunidad de disminuir los costos de penetración al mercado asiático, mientras que para Perú implicaba una gran oportunidad para exportar al Brasil. Sin embargo, los altos costos de transporte y falta de infraestructura portuaria cercana no han permitido que se aprovechen sus supuestas grandes oportunidades.
- Gran parte de las empresas que realizan actividades de comercio exterior no solicitan transporte terrestre debido a la percepción de altos costos, la certeza de que los costos son mayores, desconocimiento de la viabilidad de la ruta y empresas confiables, alta informalidad y falta de experiencia.
- A través del estudio se identificó que falta diagnosticar, consolidar y comunicar las ventajas del transporte terrestre frente a otras modalidades; así como también desarrollar los mecanismos adecuados que posibiliten una mayor competitividad y atractividad a esta opción de transporte.
- Las principales ventajas actuales son: mayor cercanía y eficiencia en tiempo al mercado asiático y peruano en comparación con el transporte marítimo, posibilidad de comercio bioceánico, infraestructura terrestre de calidad.
- Por otro lado, las principales desventajas percibidas son: poco flujo y capacidad portuaria en puertos cercanos (Matarani e Ilo), déficit de demanda terrestre en el lado de Perú, la informalidad de los proveedores y el desconocimiento.
- Los entrevistados mencionan que las dos rutas entre ambos países más realizadas son entre Assis, Mato Grosso o Rio Grande a Puerto Maldonado o Tacna.
- Asimismo, mencionan que parte de la mercadería va por Chile y entra por Tacna debido a la necesidad de recoger carga a lo largo de la ruta.

¹¹ Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil (2021, mayo). Elaborado por Aurum, Consultoría & Mercado: *Informe Final "Estudio de mercado comparativo sobre costos de flete de productos agropecuarios en la Ruta Interoceánica Brasil-Perú"*. Pág. 75.

- Se identificaron los siguientes alicientes para incrementar el interés de la Carretera Interoceánica. Que la frecuencia de rutas de cargueros marítimos de los puertos de Matarani e Ilo realmente permitan un comercio bioceánico; mapear a detalle la demanda de transporte terrestre a lo largo de la ruta y apoyar a las empresas a coordinar entre sí; promocionar el comercio de productos peruanos en Brasil; promocionar las rutas, y sus ventajas; y finalmente optimizar los trámites fronterizos a través de la digitalización, apoyo y eficiente infraestructura de trámites fronterizos (de bajo costo).
- El principal objetivo es garantizar mecanismos que permitan hacer dichas vías más competitivas en costos y comunicarlo a las empresas que realizan comercio exterior.
- La mayoría de entrevistados coincide en que implementar un CEBAF (Centros binacionales de atención en frontera de los países de la comunidad Andina) sería beneficioso, al permitir agilizar los trámites disminuyendo así los tiempos muertos. Otras ventajas serían la estandarización de los criterios de control de carga y mediciones arancelarias, así como también la profesionalización del servicio fronterizo. Consideran relevante que la implementación de un CEBAF esté acompañada de una digitalización de procesos y documentos, controles electrónicos, verificaciones por scanners, disminución de burocracia e interconectar la aduana de Perú y Brasil; evitando mayores costos.
- Los principales factores que influyen en el costeo terrestre son los siguientes: round trip (carencia de transportes de ida y vuelta); distancia; volumen y peso; tipo de carga; costos fijos (choferes, ayudantes, estibadores, otros); peajes y viáticos; tiempos muertos; depreciación del vehículo y los costos de gestión y de servicios colaterales.

8. Medidas para superar la problemática del comercio fronterizo IIRSA Sur

El documento presentado por Maximixe plantea una serie de propuestas intentando superar la problemática del comercio transfronterizo IIRSA Sur, que es la vía que permite el comercio terrestre entre el Perú y Brasil. En ese sentido, a continuación se recogen algunas de sus más importantes recomendaciones, entre éstas:

- Desarrollo de un plan de acción normativo-jurídico para la solución de la problemática. En este espacio analizar los convenios internacionales y binacionales que sirven como bases normativo-jurídicas y comprometen acciones destinadas a implementar medidas que faciliten el intercambio comercial y el tránsito de bienes y personas a través de la frontera Perú-Brasil. A manera de ejemplo, mejorar las medidas que el país se comprometió a adoptar en el Acuerdo de facilitación del Comercio, como parte del compromiso con la OMC.
- Plantear un cronograma de acciones para la solución de la problemática. En este punto se debe detallar ampliamente las propuestas normativo-jurídicas más importantes que se orienten a solucionar los problemas y obstáculos identificados, teniendo en cuenta la base legal nacional y los acuerdos suscritos a nivel internacional y binacional.
- Identificación de puntos críticos cuya solución permita facilitar el comercio exterior Perú-Brasil. Se presentan los puntos críticos cuya solución se debe priorizar, ordenándolos por cada estamento del estado y mostrando con el mayor detalle posible el curso de acción a seguir para poder resolverlos en el corto o mediano plazo.

A continuación se priorizan aquellos puntos más críticos que cada entidad responsable de su solución podría resolver dadas sus competencias con la actuación complementaria de otras entidades sectoriales públicas y agentes privados, de manera que se acelere la solución de cada problema priorizado.

- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Por ejemplo, solicitar la implementación total del acuerdo de facilitación al comercio fronterizo Perú-Brasil. Homologar el horario de atención en Brasil con el de aduanas – Senasa. Impulsar la creación de la Zona Económica Especial de Iñapari.
- Ministerio de Agricultura y Riego – SENASA. Por ejemplo, acelerar los trámites para otorgar certificación sanitaria a empresas exportadoras del norte de Brasil.
- Sunat – Intendencia de Aduana de Puerto Maldonado. Por ejemplo, acelerar los trámites para finalizar la construcción del Centro Nacional de Atención Fronteriza.
- PromPerú. Por ejemplo, la implementación de campañas de acompañamiento y capacitación a exportadores a través de sus oficinas del sur.
- Sector privado y entidades públicas. Por ejemplo, apoyar al gobierno local de Iñapari para atraer inversionistas para implementar depósitos temporales o centros de consolidación–desconsolidación de carga en Iñapari.

Respecto al documento elaborado por la consultora privada Aurum, Consultoría & Mercado por encargo de la Embajada de Brasil sobre costos de flete de productos agropecuarios en la Ruta Interoceánica Brasil-Perú, se han observado algunas conclusiones que podrían tomarse como recomendaciones, entre estas tenemos:

Medidas para hacer a la Interoceánica (IIRSA Sur) una ruta más atractiva:

- Mayor frecuencia de buques de contenedores en el puerto de Matarani e Ilo: deben convertirse en una verdadera alternativa para las empresas brasileñas como salida directa al Pacífico, así se tendría flujo de carga de ida y vuelta. Para un transportista no hay negocio si no se soluciona el problema del round trip (carga de ida y vuelta).
- Identificación de los potenciales productos de intercambio entre Perú y Brasil (más allá de los que ya se intercambian): Sin carga asegurada en ambos sentidos la ruta nunca será interesante para los transportistas.
- Mayor apertura de Brasil: desde siempre Brasil ha tenido una cultura muy proteccionista. Esto lleva a que, aunque no existan aranceles o sean muy bajos para los productos peruanos, por cultura los empresarios brasileños prefieren productos locales, aunque sean más caros o de menor calidad. Las dificultades de importación llevan a ver los productos peruanos como más lejanos.
- Mayor fluidez en los trámites fronterizos: tratándose de carga, el que los trámites fronterizos sean rápidos facilita el comercio bilateral. La digitalización de los procesos es también una alternativa rápida para la agilización de los trámites fronterizos.
- Promocionar la ruta para que se incremente su uso, difundirla a través de aduanas con un centro de ayuda, hacer ruedas de negocios entre Perú-Brasil (empresarios, agentes, transportistas, etc.). La ruta sigue siendo desconocida para muchos stakeholders (empresas involucradas) de la cadena logística.
- Estructuración de las características logísticas de la carretera, aproximados de costos de flete, potenciales cargas entre los diversos puntos de origen y destino a lo largo de la ruta, beneficios para Brasil de salir al mercado asiático a través de la carretera Interoceánica y por el océano Pacífico versus la otra ruta marítima alternativa (cruzar el Océano Atlántico Sur y luego el Océano Índico).
- Identificar, promover e incentivar infraestructura útil para los transportistas y comerciantes a lo largo de la ruta, gasolineras, alojamientos, restaurantes, diversas necesidades básicas, etc.

- Evaluar la alternativa de un ferrocarril entre ambos puntos que permita la integración de una ruta multimodal.

Con relación al problema de la carga de ida y vuelta (round trip) en la carretera Interoceánica:

- Identificación y difusión de productos transportables a Brasil en el sur del Perú (Arequipa, Cuzco, Puno, Moquegua, Tacna). Contar con esa información y contactos solucionaría en gran parte el problema del round trip.
- Mayores frecuencias de buques contenedorizados en Matarani e Ilo, esto haría la salida por el Pacífico mucho más atractiva para los brasileños y permitiría además cargar los vehículos con productos de origen asiático si se diera el caso.

En cuanto a la posibilidad de implementar un Centro Binacional de Atención en la Frontera-CEBAF, como el que disponen los países de la Comunidad Andina, en Iñapari-Brasil:

- Los CEBAFs tienen por finalidad prestar servicio de control integrado de flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y brindar servicios de facilitación y atención al usuario. Esto permitiría además estandarizar los criterios de control de carga y de mediciones arancelarias, así como también mejorar y profesionalizar el servicio del personal de atención fronteriza en general.
- La implementación de un CEBAF debería estar acompañada de una digitalización de procesos y documentos, controles electrónicos, verificaciones por scanners, evitar papeleo físico e interconectar la aduana de Perú y Brasil. De esta manera, los procesos serían más eficientes y el flujo se vería beneficiado por las eficiencias en los tiempos muertos administrativos de la ruta.

9. Oferta exportable agropecuaria hacia el mercado brasileño

Asimismo, se presenta una lista de productos agropecuarios que ya se encuentran en el mercado brasileño o tienen muy buenas posibilidades de exportarse. Para esto, se ha efectuado un cruce de información estadística de productos agropecuarios exportados desde Perú hacia Brasil y hacia el mundo, asimismo estos mismos productos importados por Brasil desde el mundo.

A fin de ordenar la lista de productos con mejores posibilidades de éxito en el mercado brasileño se ha ponderado a cada producto en función de las estadísticas comerciales y de las facilidades de acceso teniendo en consideración la certificación fitosanitaria disponible. Como resultado de este ejercicio estadístico se ha identificado 18 productos de primera prioridad con una ponderación entre 20 y 15 puntos, no se adjunta la ponderación realizada a fin de poder incluir el cuadro completo.

Cabe mencionar que, en algunos casos, aquellos productos preparados o en conserva o secos no necesariamente requieren de un certificado fitosanitario, en tal sentido estos productos podrían elevar su ponderación correspondiente.

Cabe señalar que en el caso de la partida arancelaria: 0712.90.90.00 *hortalizas, mezclas de hortalizas*, por esta partida se exporta “*papa seca*”. En esta lista priorizada también se incluye a la partida arancelaria 0804.40.00.00 *Aguacates, paltas frescas o secas*. También es de destacar la presencia de la partida 0904.21.10.90 *Las demás paprikas, sin triturar, ni pulverizar*, todas de significativo valor importado por Brasil del mundo, pero de nulo o marginal participación del Perú. Como se puede observar en el cuadro N.º5.

Cuadro N.º 5

PERÚ: OFERTA EXPORTABLE DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS DIRIGIDA AL BRASIL-PRIMERA PRIORIDAD, 2020-2022

(Miles de US\$)

Partida Arancelaria Perú	Descripción del producto	Perú exporta hacia Brasil			Partida Arancelaria Brasil	Brasil importa desde el mundo			Perú exporta hacia el mundo			Senasa Certificado FS
		2020	2021	2022		2020	2021	2022	2020	2021	2022	
1302391000	Jugos y extractos vegetales. Los demás mucilagos	931	1 837	3 485	0013023910	24 514	24 580	33 727	17 768	52 179	68 310	NO
2005700000	Aceitunas, preparadas o conservadas sin vinagre ni ácido acético (exc. congeladas)	23 377	19 869	32 703	0020057000	112 436	106 238	120 255	35 225	32 997	48 267	No
0709200000	Espárragos, frescos o refrigerados	2 304	2 602	2 482	0007092000	2 303	2 468	2 575	377 098	400 968	371 543	Si
0712909000	"Hortalizas, incl. "silvestres", mezclas de hortalizas, incl. "silvestres", secas, incl. ...	-	-	-	0007129090	33 189	30 775	35 782	8 792	11 167	11 562	Si
0806100000	Uvas frescas	766	143	1 021	0008061000	10 434	7 253	11 651	991 105	1 195 753	1 363 902	Si
1008509000	Los demás quinua, excepto para siembra	2 672	2 126	1 681	0010085090	2 921	1 945	1 843	124 416	104 784	90 553	Si
1211903000	Orégano (Origanum Vulgare)	6 952	8 639	5 870	1211901000	9 004	11 927	9 089	15 293	20 096	15 122	Si
1404902000	Tara en polvo	3 911	6 854	4 962	0014049090	1 296	3 092	1 728	32 608	51 677	43 653	No
1513291000	Aceites de almendra de palma o babasú y sus fracciones, incl. refinados, sin modificar químicamente	1 091	1 246	2 437	0015132910	162 609	308 253	408 265	2 915	2 557	6 263	No
0810400000	"Arándanos del género "Vaccinium", frescos.	707	846	1 394	0008104000	2 147	2 385	4 065	1 002 975	1 201 363	1 364 476	Si
0810909000	Las demás frutas (granada, tuna, etc.)	173	83	308	0008109090	2 734	2 133	2 960	63 788	83 514	83 274	Si
2002900000	Tomates, preparados o conservados sin vinagre ni ácido acético (exc. enteros o en trozos)	3 521	1 123	3 013	0020029000	21 240	29 375	26 535	16 185	18 088	33 564	No
0703209000	Ajos frescos o refrigerados	587	64	125	0007032090	274 948	166 108	143 774	26 329	19 580	24 177	Si
0703100000	Cebollas y chalotes, frescos o refrigerados	55	11	117	0007031019	42 297	27 248	40 911	94 926	99 154	105 956	Si
1513211000	Aceite de almendra de palma, en bruto	617	239	252	0015132110	5 219	9 220	12 171	1 722	5 594	17 240	No
2103900000	"Preparaciones para salsas y salsas preparadas; condimentos y sazoadores, compuestos (exc. ...	404	705	666	0021039000	29 789	34 853	32 944	35 062	43 346	48 259	No
0804400000	"Aguacates "paltas", frescos o secos"	-	-	283	0008044000	874	583	855	759 054	1 048 300	894 272	Si
0904211090	Los demás paprika sin triturar, ni pulverizar	26	56	120	0009042100	972	1 384	759	67 028	80 220	101 411	Si
		48 095	46 443	60 919		738 926	769 820	889 889	3 672 290	4 471 336	4 691 804	

Fuente: Sunat, Trademap
Elaboración: Midagri-Dirección de Estudios Económicos

En el cuadro N.º 6 se presenta una lista de 20 productos agropecuarios calificados de Segunda Prioridad, estos productos tienen una ponderación entre 15 y 8 puntos, muestran menores posibilidades de colocación en el mercado brasileño, sin embargo, aunque las cifras que la sustentan si bien no muestran importantes cifras de importación de Brasil desde el Perú, se observan cifras de importación de Brasil desde otras regiones del mundo y el Perú dispone de oferta exportable de similares productos, pero que se encuentra colocando en otros mercados del mundo.

Cuadro N.º 6

PERÚ: OFERTA EXPORTABLE DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS DIRIGIDA AL BRASIL-SEGUNDA PRIORIDAD, 2020-2022

(Miles de US\$)

Partida Arancelaria Perú	Descripción del producto	Perú exporta hacia Brasil			Partida Arancelaria Brasil	Brasil importa desde el mundo			Perú exporta hacia el mundo			Senasa Certificado FS
		2020	2021	2022		2020	2021	2022	2020	2021	2022	
0712390000	"Setas y trufas secas, enteras, cortadas, en rodajas, quebradas o en polvo, pero sin otra preparación ...	610	1502	825	07123900	1 570	2 839	2 246	3172	5168	5736	Si
0805210000	Mandarinas frescas o secas incl. tangerinas y satsumas (excl. clementinas)	0	0	0	08052100	6 702	7 236	7 208	45041	42405	33431	Si
2106900000	Preparaciones alimenticias, n.c.o.p.	25	45	13	21069000	249 987	277 242	285 775	41865	54028	65876	No
2001900000	Hortalizas, frutas y demás partes comestibles de plantas, aceitunas, preparados o conservados en vinagre o ácido acético ...	260	324	247	20019000	1 834	2 030	1 662	75506	83533	90405	No
2005600000	Espárragos, preparados o conservados sin vinagre ni ácido acético, sin congelar	369	498	323	20056000	868	844	819	102115	97522	100793	No
2005900000	"Vegetales y mezcla de vegetales, preparados o conservados sin vinagre, sin congelar (exc. ...	314	209	360	20059000	5 667	5 212	6 411	238861	253173	292936	No
0904221000	Paprika (capsicum annum, l.) triturados o	852	1125	1194	09042200	6 181	6 543	8 858	8 478	11 191	11 736	No
0811900000	"Frutos comestibles, sin cocer o cocidos en agua o vapor, congelados, incl. con adición de ...	318	59	47	08119000	6 245	7 904	7 460	221450	248220	267453	No
0712310000	"Hongos del género "Agaricus", secos, incl. los cortados en trozos o en rodajas o los triturados ...	62	440	406	07123100	97	134	30	578	1548	1400	No
0805100000	Naranjas, frescas o secas	0	0	0	08051000	18 952	18 696	18 884	12127	9258	4093	No
0811101000	"Fresas "frutillas", sin cocer o cocidas en agua o vapor, congeladas, con adición de azúcar ...	0	0	137	08111000	6 839	6 097	5 500	37570	61879	48055	No
1516200000	parcial o totalmente hidrogenados, interesterificados, ...	1	0	172	15162000	18 616	18 914	24 536	3304	8830	14 645	No
0702000000	Tomates frescos o refrigerados	0	0	8	07020000	221	124	152	1220	872	1785	Si
0910300000	Cúrcuma	0	6	10	09103000	2 986	2 563	4 276	6 083	5 999	3 914	No
1516100000	Grasas y aceites de origen animal o vegetal y sus fracciones, parcial o totalmente hidrogenados, ...	437	529	495	15161000	904	808	1 149	5319	6472	4212	No
2005200000	"Patatas "papas", preparadas o conservadas sin vinagre ni ácido acético, sin congelar"	0	0	0	20052000	6 070	3 891	4 809	2594	2652	2 799	No
2009890000	Jugo de frutas o verduras, no fermentados, con o sin adición de azúcar u otro edulcorante (excepto ...	0	62	0	20098900	5 686	6 107	2 812	43957	46107	54340	No
0804200000	Higos, frescos o secos	0	0	0	08042000	825	1 114	914	5450	6737	7 615	No
0806200000	Uvas secas	0	0	0	08062000	42 627	36 318	49 256	1013	1580	4298	No
1212290000	Algas marinas y otras algas, frescas, refrigeradas, congeladas o secas, con o sin tierra, no ...	0	0	0	12122900	2 467	2 027	2 307	19704	38341	72 658	NO
		3 248	4 799	4 237		385 344	406 643	435 064	875 407	985 515	1 088 180	

Fuente: Sunat, Trademap
Elaboración: Midagri-Dirección de Estudios Económicos

De esta lista de productos exportados por el Perú principalmente a terceros mercados, es de resaltar la presencia de productos tales como las partidas: 0702.00.00.00 tomates frescos; 0806.20.00.00 uvas secas (pasas); 0811.10.10.00 fresas congeladas; 0804.20.00.00 higos frescos; 2001.90.00.00 aceitunas preparadas; 2005.60.00.00 espárragos en conserva; 2005.20.00.00 papas preparadas o conservadas; etc.

En resumen, estos son los productos de primera y segunda prioridad que deberían tenerse en cuenta para su desarrollo en el mercado brasileño. Teniendo en consideración los productos que ofrece el Perú para que puedan acceder en condiciones competitivas, deben diferenciarse de los que se produce en esta zona tropical del Brasil; es decir, deben ser productos alimenticios originarios de climas templados a fríos, de manera que la oferta peruana sea sustancialmente diferenciada de la oferta interna del Brasil, ya que, siendo Brasil un país tropical, todo lo que producen en los territorios de Acre, Rondonia, Amazonas y Mato Grosso no difieren mucho de lo que se produce en Madre de Dios, como son alimentos y productos agrícolas o pecuarios como maíz amarillo, aceites vegetales (soya), frutos secos, arroces, azúcar, carnes, pescados, maderas, etc. no se observan productos de mayor valor agregado (equipos, maquinarias, etc.) salvo probablemente los subproductos de madera.

A esto se sumaría un criterio adicional como es la exportación de productos peruanos de calidad premium para nichos de mercado o para poder ingresar en ventanas estacionales. Esta situación permitiría un mejor desempeño de la oferta exportable peruana, como es el caso de las uvas, los espárragos o las paltas, estas últimas aún poco consumidas en Brasil como ensaladas o en acompañamiento de comidas.¹²

Es importante mencionar que la “Oferta Exportable del Perú” de los productos de primera prioridad y segunda prioridad exportados por el Perú suma en promedio US\$ 55,9 millones, mientras que el valor total de los mismos productos importados por Brasil de todos los países del mundo suma 1 208,5 millones, lo cual nos muestra el importante potencial de exportación que ofrece dicho mercado para las exportaciones peruanas.

Exportaciones peruanas agrícolas a través de IIRSA Norte e IIRSA Sur. De acuerdo con una serie de documentos y cartillas presentados por PromPerú y en el marco del Programa Consolida Brasil, se ha identificado once productos agropecuarios que han mostrado una activa presencia como productos de exportación, siendo éstos los siguientes: ajo, cebolla amarilla, fideos, frijol, orégano, quinua, uva, aceitunas en conservas, papa, tomate, zanahoria y conservas de pescado.

En ese sentido, en una presentación de Promperú señala que en el año 2018 se logró exportar a través de la carretera IIRSA Sur los siguientes productos: Ajo US\$ 326 850, Nueces US\$ 235 580, Palmito US\$ 75 000, Uva US\$ 74 592, Cebolla US\$ 60 951, Orégano US\$19 500, Olivo US\$ 14 400, provenientes de Arequipa, Ica y Tacna.¹³

Asimismo, en otra presentación de Promperú con cifras tomadas del Centro de Multiservicios en Frontera-CEMUS ha identificado algunos nichos de mercado en la región Norte del Brasil para los siguientes productos: orégano, kiwicha, quinua, Chia y las galletas fortificadas con cereales andinos. Asimismo, se menciona que existe una alta demanda de uvas de calidad entre los meses

¹² ProChile, Oficina Comercial de Sao Paulo, Brasil. *Estudio de Mercado Palta en Brasil - Año 2012*. <https://acortar.link/LuG6kW>

¹³ Promperú, Departamento de Facilitación para las Exportaciones (2018, marzo): *Programa Consolida Brasil*. Seminario Miércoles del Exportador – PromPerú, Lima, Perú. <https://acortar.link/qkykC4>

de setiembre y febrero, así como las cebollas entre febrero y julio, cuando disminuye la producción estacional en el Brasil, y la mandarina y el tangelo durante todo el año ¹⁴.

10. Conclusiones y recomendaciones

- El intercambio comercial general y agrícola muestran un comportamiento al alza, especialmente en los años 2021 y 2022 debido a las crecientes importaciones del Perú y donde alrededor del 75% del intercambio comercial corresponde a las importaciones y sólo un 25% a las exportaciones peruanas hacia dicho mercado, de ahí que se observa un saldo comercial permanentemente desfavorable al Perú en el comercio general y agropecuario.
- El comercio fronterizo entre Perú y Brasil aún sigue siendo muy modesto debido a las limitaciones logísticas que presenta la selva amazónica, que ha impedido disponer de adecuadas vías de comunicación en tan extensa frontera entre ambos países.
- A pesar de la puesta en operación de las modernas carreteras de IIRSA Norte que une al puerto marítimo de Paita (Piura) con la ciudad de Yurimaguas (Loreto) y la IIRSA Sur no se ha alcanzado los resultados esperados.
- El estudio fue realizado por Maximixe Consult S.A., por encargo de las Concesionarias Interoceánica Sur-Tramo 2 S.A. e Interoceánica Sur-Tramo 3 S.A., ha identificado una serie de limitaciones normativas y comerciales que no hacen rentable el servicio de carga del Brasil hacia Perú o viceversa afectando seriamente la sostenibilidad de estas carreteras; para lo cual propone una serie de ajustes y modificaciones que permitirían no solo dinamizar el comercio bilateral en esa zona limítrofe, sino también proyectar al Perú, a través del Atlántico, hacia el continente africano y medio oriente, además de proyectar al Brasil, a través del Pacífico, hacia los países asiáticos.
- Las micro y pequeñas empresas (Mipymes) de la Macro Región Sur tienen dificultades para colocar su producción más allá de los mercados domésticos e impiden generar economías de escala y una mayor especialización, diversificación y complementariedad en su producción tales como las condiciones críticas de los servicios públicos y algunos servicios privados que sirven de soporte al comercio exterior, lo que les impide establecer precios competitivos y dentro de la predictibilidad de plazos y condiciones de entrega que demanda el mercado cercano a la frontera.
- Entre las medidas planteadas para superar las limitaciones se tiene el desarrollo de un plan de acción normativo-jurídico y analizar convenios internacionales y binacionales que puedan servir como base para facilitar el intercambio comercial y el tránsito de bienes y personas a través de la frontera Perú-Brasil, además de la identificación de puntos críticos que permita facilitar el comercio exterior Perú-Brasil.

¹⁴ Promperú, Departamento de Facilitación para las Exportaciones (2017, noviembre), *Herramientas Logísticas*. Seminario Miércoles del Exportador – PromPerú, Lima, Perú. <https://acortar.link/pLOPyN>

11. Referencias bibliográficas

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) *Historia*
<https://iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=121>

Diario Gestión (2023, octubre). *Eje multimodal Amazonas: así se optimizaría corredor para mayor comercio con Brasil.* <https://acortar.link/aYcBeR>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). *Ejes IIRSA.*
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/redvial/ejes_iirsa.html

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). *Programa Consolida Brasil.*
<https://acortar.link/314g4U>

Anexos

Anexo N.º 1

TRANSPORTE DE CARGA DE EXPORTACIÓN DESDE BRASIL AL PERÚ

BRASIL: TRANSPORTE MARÍTIMO DE PRODUCTOS EXPORTADOS HACIA EL PERÚ

Estructura	(Miles de US\$)					(Toneladas)				
	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)
(Cap 10) Cereales	46 533	43 758	53 756	64 811	39,28	85 760	86 756	108 578	124 511	45,2
(Cap 2) Carne y despojos comestibles	39 674	53 634	50 505	58 252	46,83	28 626	34 963	32 681	44 121	54,1
(Cap 44) Madera, carbón vegetal y manufacturas (...)	29 501	35 942	37 680	35 556	20,52	87 274	101 931	101 461	103 379	18,5
(Cap 15) Aceites vegetales	17 680	15 304	19 124	19 565	10,66	16 489	14 980	20 109	20 887	26,7
(Cap 11) Productos de la molinería; malta; almidón (...)	1 646	1 426	2 230	2 670	62,16	4 847	3 979	6 336	8 627	78,0
(Cap 20) Preparaciones alimenticias diversas	2 113	1 978	1 522	2 238	5,89	986	1 132	865	1 338	35,7
(Cap 8) Frutas y frutos comestibles, cortezas agrios (...)	1 487	2 606	2 223	1 314	- 11,60	127	244	270	171	34,6
(Cap 3) Pescados y crustáceos, moluscos y (...)	465	1 067	247	976	109,69	45	166	158	985	2 088,9
Total transporte marítimo	139 100	155 714	167 286	185 381	33,27	224 154	244 151	270 458	304 019	35,6

BRASIL: TRANSPORTE POR CARRETERA DE PRODUCTOS EXPORTADOS HACIA EL PERÚ

Estructura	(Miles de US\$)					(Toneladas)				
	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)
(Cap 2) Carne y despojos comestibles	675	1 806	2 857	7 512	1 012,5	123	377	567	1 440	1 070,7
(Cap 10) Cereales	658	1 363	3 483	3 998	507,8	1 617	5 644	12 321	14 901	821,5
(Cap 3) Pescados y crustáceos, moluscos y (...)	1 742	3 542	2 037	3 183	82,7	588	958	565	931	58,3
(Cap 15) Aceites vegetales	2 493	2 876	1 934	2 297	- 7,9	2 457	2 901	2 091	2 505	2,0
(Cap 8) Frutas y frutos comestibles, cortezas agrios (...)	4 135	7 169	2 716	1 868	- 54,8	2 410	4 115	2 172	2 500	3,7
(Cap 44) Madera, carbón vegetal y manufacturas (...)	179	453	124	653	265,0	277	657	184	1 300	369,3
(Cap 11) Productos de la molinería; malta; almidón (...)	302	520	313	439	45,2	1 506	2 665	1 568	2 195	45,8
Total transporte carretera	10 184	17 729	13 464	19 950	95,9	8 978	17 317	19 468	25 772	187,1

BRASIL: TRANSPORTE POR OTRAS VÍAS DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS EXPORTADOS HACIA EL PERÚ

Estructura	(Miles de US\$)					(Toneladas)				
	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)
(Cap 10) Cereales	1 153	899	1 308	194	- 83,1	5 906	4 568	5 701	351	- 94,1
(Cap 15) Aceites vegetales	609	1 047	719	482	- 20,9	598	1 095	782	551	- 7,9
(Cap 11) Productos de la molinería; malta; almidón (...)	-	-	172	-	-	-	-	864	-	-
(Cap 2) Carne y despojos comestibles	121	65	501	-	-	112	56	114	-	-
(Cap 3) Pescados y crustáceos, moluscos y (...)	-	-	293	-	-	-	-	139	-	-
(Cap 44) Madera, carbón vegetal y manufacturas (...)	-	-	84	-	-	-	-	123	-	-
Total fluvial y lacustre	1 883	2 012	3 078	676	- 64,1	6 616	5 719	7 723	902	- 86,4
(Cap 10) Cereales	-	-	168	-	-	-	-	1200	-	-
(Cap 15) Aceites vegetales	-	-	89	-	-	-	-	100	-	-
Total otros no identificados	-	-	257	-	-	-	-	1300	-	-
Total fluvial y lacustre y otros	1 883	2 012	3 334	676	- 64,1	6 616	5 719	9 023	902	- 86,4
Total transportado por todas las vías	151 166	175 454	184 085	206 008	36,3	239 748	267 187	298 949	330 693	37,9

Fuente: Veritrade - Información de comercio exterior de latinoamérica y el mundo

Elaboración: Aurum Consultoría & Mercado

Anexo N.º 2

TRANSPORTE DE CARGA DE EXPORTACIÓN DESDE PERÚ AL BRASIL

PERÚ: TRANSPORTE MARÍTIMO DE PRODUCTOS EXPORTADOS HACIA BRASIL

Estructura	(Miles de US\$)					(Toneladas)				
	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)
(Cap 20) Preparaciones alimenticias diversas	8 202	8 591	12 527	10 194	24,30	6 066	6 935	11 714	8 815	45,3
(Cap 3) Pescados y crustáceos, moluscos y (...)	16 313	11 676	16 714	8 130	- 50,16	8 404	4 434	5 886	2 942	- 65,0
(Cap 10) Cereales	2 607	4 635	3 878	2 675	2,57	1 376	2 110	1 652	1 362	- 1,0
(Cap 11) Productos de la molinería; malta; almidón (...)	1 567	1 559	1 747	2 213	41,29	636	581	522	661	3,9
(Cap 8) Frutas y frutos comestibles, cortezas agrios (...)	5 238	2 696	2 933	1 408	- 73,13	2 605	1 507	2 201	879	- 66,3
Total transporte marítimo	33 927	29 158	37 798	24 620	- 27,43	19 087	15 567	21 975	14 659	- 23,2

PERÚ: TRANSPORTE POR CARRETERA DE PRODUCTOS EXPORTADOS HACIA BRASIL

Estructura	(Miles de US\$)					(Toneladas)				
	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)
(Cap 20) Preparaciones alimenticias diversas	9 083	10 079	17 474	16 022	76,38	4 489	7 210	14 882	14 922	232,4
(Cap 11) Productos de la molinería; malta; almidón (...)	26	24	103	391	1 390,0	6	9	36	118	1 866,7
(Cap 8) Frutas y frutos comestibles, cortezas agrios (...)	765	135	48	87	- 88,6	227	97	20	53	- 76,7
(Cap 10) Cereales	2	10	29	15	517,4	2	6	12	7	250,0
Total transporte carretera	9 877	10 247	17 655	16 515	67,2	4 724	7 322	14 950	15 100	219,6

PERÚ: TRANSPORTE POR OTRAS VÍAS DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS EXPORTADOS HACIA BRASIL

Estructura	(Miles de US\$)					(Toneladas)				
	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)	2017	2018	2019	2020	2020/2017 (%)
(Cap 20) Preparaciones alimenticias diversas				529					507	
(Cap 3) Pescados y crustáceos, moluscos y (...)				339					100	
(Cap 8) Frutas y frutos comestibles, cortezas agrios (...)				39					8	
Total transporte otros				908					615	
Total transportado por todas las vías	43 804	39 405	55 453	42 043	-4,0	23 811	22 889	36 925	30 374	27,6

Fuente: Veritrade - Información de comercio exterior de latinoamérica y el mundo

Elaboración: Aurum Consultoría & Mercado



PERÚ

Ministerio
de Desarrollo Agrario
y Riego

MINISTERIO DE DESARROLLO AGRARIO Y RIEGO

Dirección General de Políticas Agrarias
Dirección de Estudios Económicos
Jr. Cahuide N.º 805, Jesús María, Lima 1

Para mayor información:
estudios-dee@midagri.gob.pe
www.gob.pe/midagri