

**II SEMINARIO INTERNACIONAL DE LA
CONFEDERACAO NACIONAL DOS TRABALHADORES LIBERAIS
UNIVERSITARIOS REGULAMENTADOS**

**“PROYECTOS DE INTEGRACIÓN: FERROCARRIL TRANSCONTINENTAL”
PERÚ-BRASIL**

**EXPOSITOR
ING.GUSTAVO SAAVEDRA GARCÍA
PRESIDENTE**

SOCIEDAD DE INGENIEROS DEL PERÚ

Sao Paulo, Brasil 27 Agosto del 2015



PROYECTO

Ferrocarril de Brasil-Perú costaría US\$ 4,500 millones

— La iniciativa para conectar ambos países tendría 1,500 kilómetros. AFIN observa que este inesperado anuncio es signo de que la política de desarrollo ferroviario está poco definida.

ELÍAS GARCÍA

elias.garcia@olivanogestion.com.pe

El ferrocarril transcontinental que uniría el Perú y Brasil —y que China ha propuesto planificar en forma conjunta— demandaría una inversión de US\$ 4,500 millones, según observó la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN).

La semana pasada, en reunión entre los presidentes de



China XI Jinping, y el del Perú, Ollanta Humala, se consolidó la “asociación estratégica integral” entre ambos países, por el cual, junto a

Brasil, formarán un grupo de trabajo para promover la construcción del citado ferrocarril. Este atravesaría el continente sudamericano,

según iniciativa del mandatario chino (Gestión 17.07.2014).

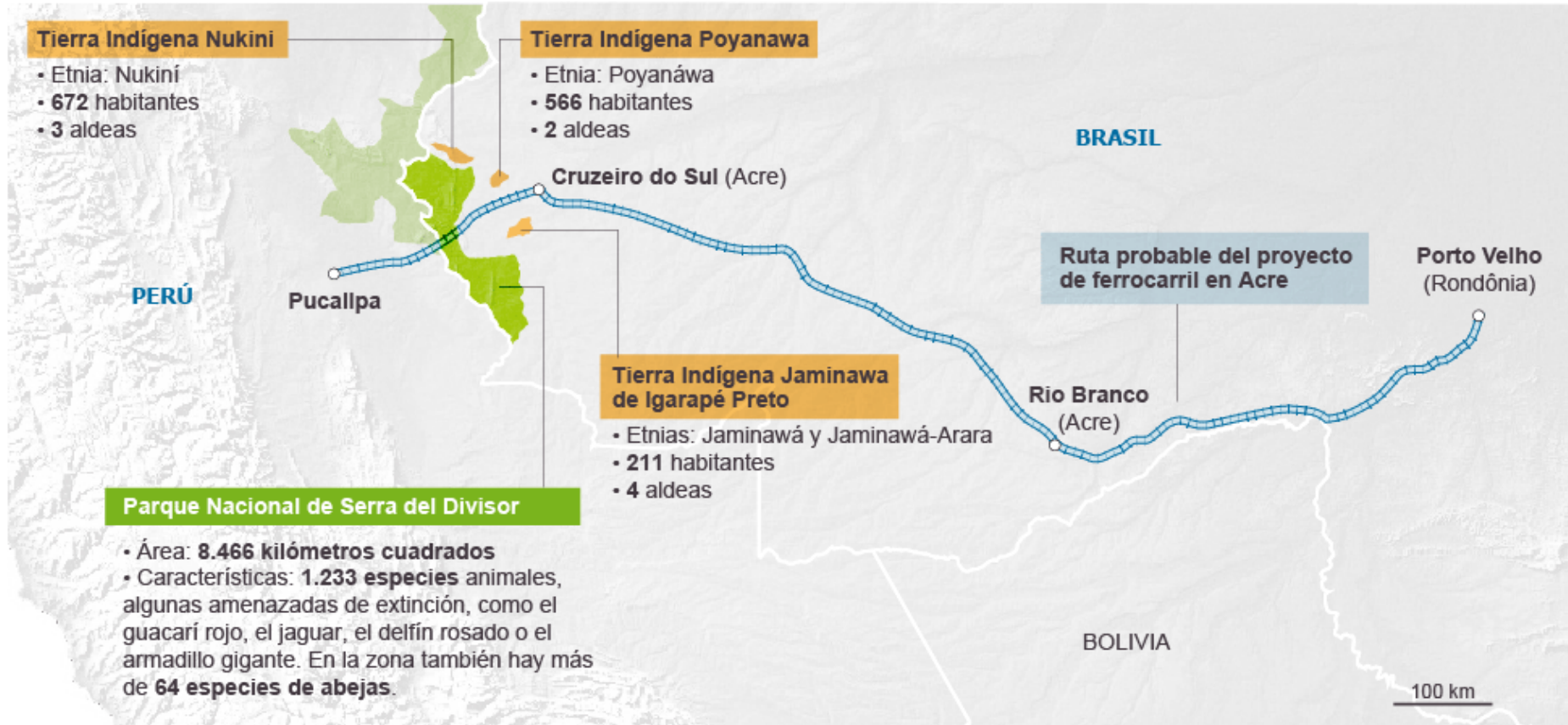
AFIN recordó que tal proyecto fue declarado de necesidad pública e interés nacional por la Ley 29207.

Según el MTC, en el territorio peruano, ese tren abarcaría los tramos de Bayóvar-Tingo María-Frontera con Brasil-Cerro de Pasco-Pucallpa, en 1,500 km de vía, y uniría los puertos de Palta y Bayóvar con Cruzeiro do Sul, Estado de Acre, Brasil.

“El inesperado anuncio recuerda lo poco definida que está la política con relación al desarrollo de los ferrocarriles”, anegó AFIN.

El polémico ferrocarril Brasil-Perú

Una línea de ferrocarril financiada por China tiene previsto cruzar el Parque Nacional de la Sierra del Divisor, una zona de protección medioambiental, y afectará por lo menos a tres zonas indígenas del Estado de Acre.





EL MEGAPROYECTO PARA UNIR TRES PAÍSES

El Corredor Ferroviario Bioceánico busca unir por vía férrea los puertos de Santos (Brasil, Atlántico) e Ilo (Perú, Pacífico), a través de Bolivia.




PROYECTO QUE BUSCA UNIR TODOS LOS PUEBLOS

Rutas férreas recorrerían todo lo ancho y largo del país.

LA PROPUESTA

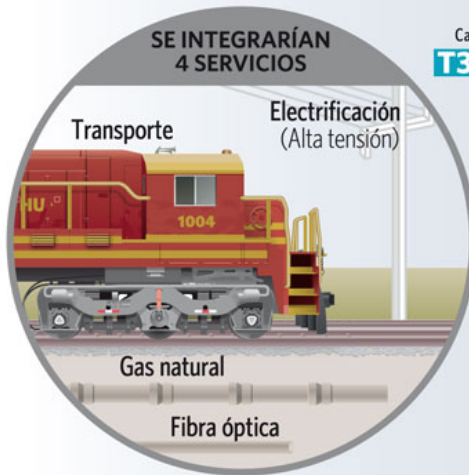
3  Vías longitudinales

6  Vías transversales

9  Vías férreas

9,000 km de troncal

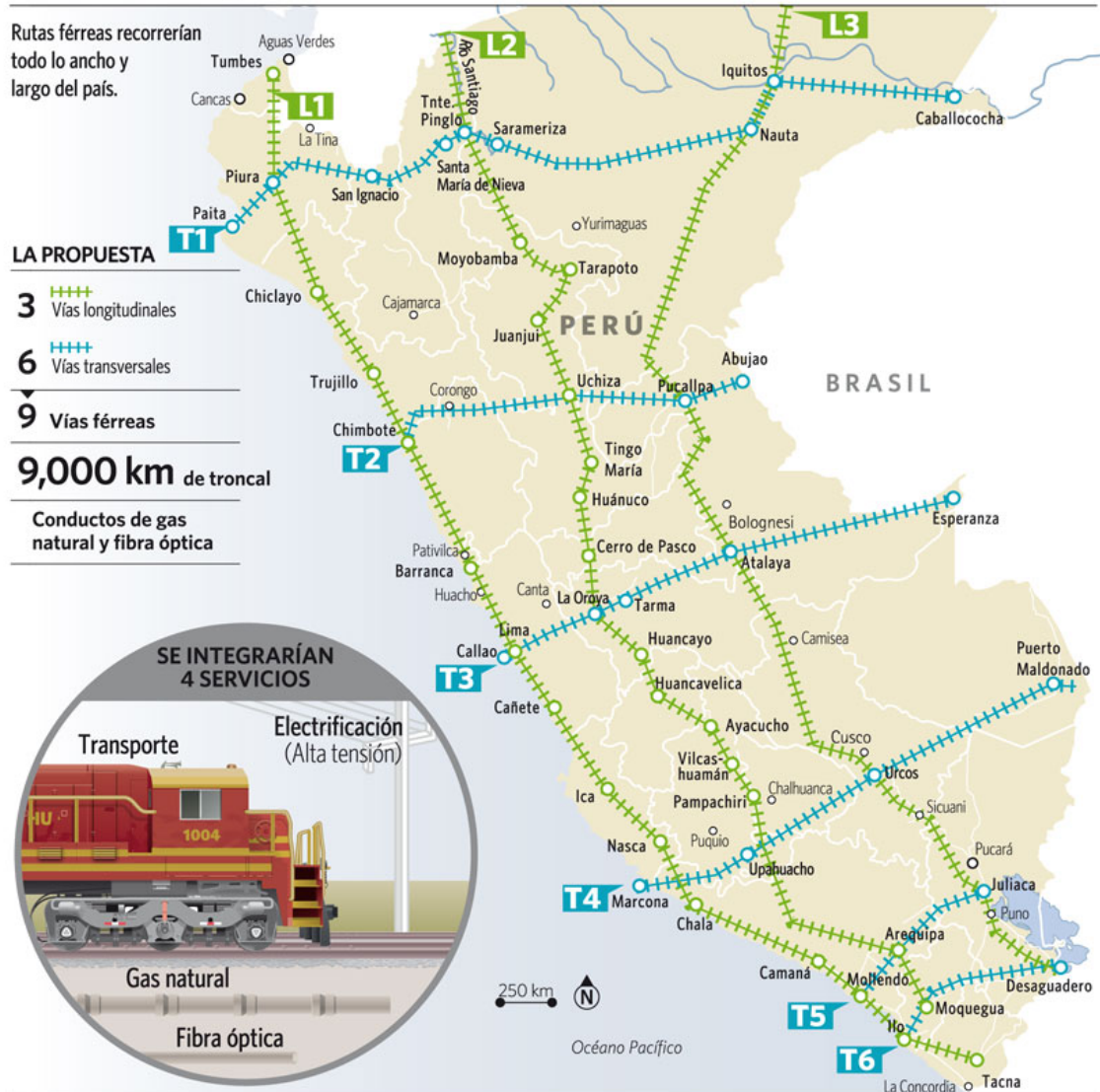
Conductos de gas natural y fibra óptica

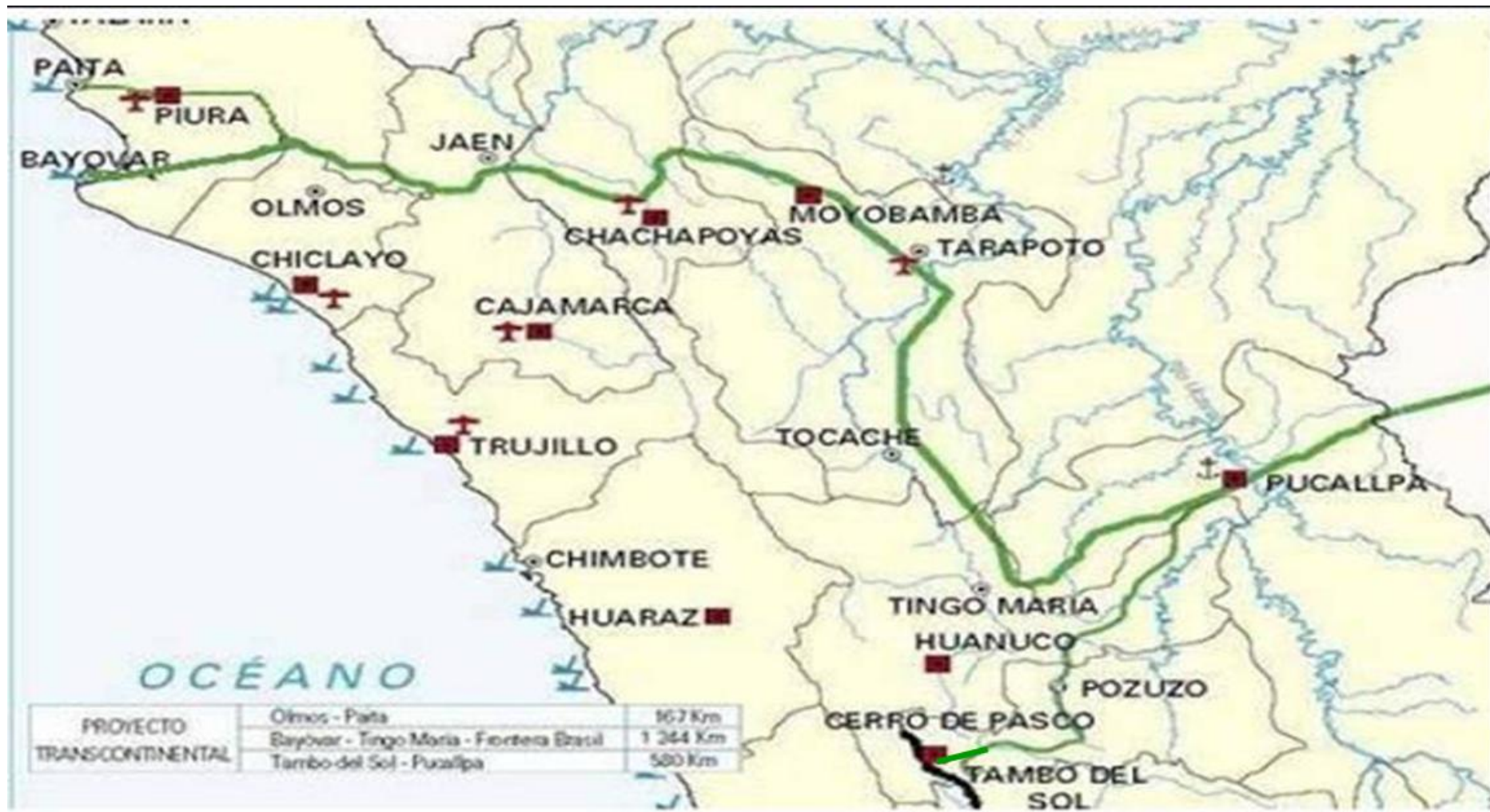


250 km



Océano Pacífico





**BAYOVAR-TINGO MARIA-FRONTERA CON BRASIL
CERRO DE PASCO - PUCALLPA**



Se espera que la mayor parte de la construcción del tren bioceánico, que atravesará la Amazonía y los Andes, sea desarrollada por empresas brasileñas, aunque las firmas chinas también podrían solicitar la licitación para algunos tramos de la megaobra de US\$ 30,000 millones.

El tren bioceánico recortaría drásticamente el tiempo y los costos de transporte de los commodities, aunque algunos especialistas advierten que el proyecto podría tardar muchos años en terminarse, dada la pobre fama de Brasil en grandes proyectos de infraestructura.

“Estamos entrando a una era diferente, porque la economía de China se está transformando en una economía basada en el consumo y se está desacelerando, por lo que los precios de los commodities están bajando”, comenta Kevin Gallagher, profesor de Boston University. “El comercio y las inversiones chinas fueron el mejor amigo de Latinoamérica por una década y ahora todos están en pánico”.

“Es una megaobra que en el Perú demandará una inversión de unos US\$ 4,000 millones, pero no sería el proyecto más grande la historia. Felizmente, la institucionalidad de promoción de inversiones en infraestructura en el país está avanzada y podemos desarrollar el proyecto con transparencia. Esperamos que la construcción sea compartida y que empresas de diferentes países puedan participar”, comentó.



Así será el recorrido del tren bioceánico

Inversión:
US\$ 10 mil millones

Tendido Perú-Brasil: 8.000 km
(5.000 Brasil y 3.000 Perú)

Tiempo de
construcción: 5 años



Puerto de Tiajin
China

Océano
Pacífico

Recorrido de la
mercancía china
a través de
embarcaciones



Recorrido
en el Perú



Océano
Atlántico

Tren
Perú-Brasil

Puerto
de Bayóvar
Piura, Perú

Puerto
de Santos
São Paulo,
Brasil



CONCLUSIONES

El proyecto abre muchos frentes que debemos anticipar y tratar cuidadosamente. Equilibrio de beneficios y costos, amplio acceso de nuestros productos a los mercados de Brasil y China, recorrido de la ruta ferroviaria, intermodalidad, conexiones fluviales y carreteras, y minimización de impactos ambientales son algunos de los aspectos a negociar. El Perú es el socio menor de un megaproyecto con el gigante asiático y el mayor país de Sudamérica, pero nuestro territorio sería el eslabón entre ellos, lo que potencia nuestra capacidad de negociación.

“El ferrocarril interoceánico impulsará la logística de América Latina, lo que favorecerá tanto al desarrollo económico regional como al mundial”, .



El ferrocarril interoceánico facilitará sobremanera la comunicación y logística entre Perú y Brasil, así como entre otros países cercanos. La construcción ferroviaria promoverá, sin dudas, diversas industrias a lo largo de la línea.

La construcción de dicho ferrocarril ayudará a Brasil a potenciar la capacidad de transporte y a aumentar las exportaciones de mercancías de demanda masiva como soja y minerales de hierro, estimulando su desarrollo económico.

El ferrocarril Brasil-Perú atravesará montañas, ríos y campos sin cultivar, y necesitará construir numerosos puentes y túneles. Frente a la inimaginable complicación geográfica, China es muy competente en el diseño, construcción, fabricación de equipos y operación de trenes. Su poder integral sobrepasa, con diferencia, a otros países. Sus ricas experiencias también se han mostrado en la construcción del ferrocarril de la meseta Qinghai-Tíbet.



El crecimiento económico, bajo endeudamiento, superávit fiscal, una balanza comercial favorable, una inflación por debajo del 3 % y una moneda estable que se han ido consiguiendo a lo largo de las dos últimas décadas avalan a Perú.



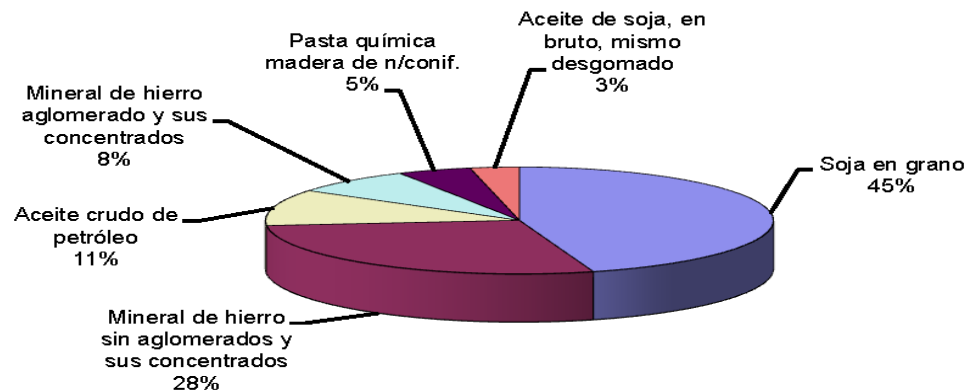
BRASIL: Principales exportaciones a China
(enero-julio de 2005)

Producto	Porcentaje
Soja en grano	29%
Mineral de hierro sin aglomerados y sus concentrados	18%
Aceite crudo de petróleo	7%
Mineral de hierro aglomerado y sus concentrados	5%
Pasta química madera de n/conif.	3%
Aceite de soja, en bruto, mismo desgomado	2%

FUENTE: Elaboración propia en base a República Federativa del Brasil, Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Secretaría de Comercio Exterior. En Eduardo D. Oviedo: "Crisis del multilateralismo y auge de la diplomacia bilateral en la relación Mercosur-China". VI Reunión de la Red de Estudios de América Latina y el Caribe sobre Asia-Pacífico, BID/INTAL.



BRASIL: Principales exportaciones a China (ene-jul 2005)





RUTA DEL TREN BIOCEÁNICO PERÚ-BRASIL



ALERTAS

En primer lugar, ayudará a China a exportar los equipos y la tecnología ferroviarios, a absorber la capacidad productiva sobrante del sector y a vigorizar su comercio exterior

En segundo lugar, la construcción del ferrocarril interoceánico requerirá gran cantidad de financiamiento, lo que brindará a China una especial oportunidad para que utilice, racionalmente, sus reservas de divisas y obtenga los debidos beneficios a través del otorgamiento de créditos.

En tercer lugar, y más importante, China está expandiendo, rápidamente, su escala comercial en América Latina y requiere establecer un sistema de transporte seguro en la región.

Wang Mengshu, miembro de la Academia China de Ingeniería, expresó que dicho ferrocarril será una línea de transporte de carga pesada que, además de ayudar a las regiones orientales y occidentales de Sudamérica a intensificar contactos comerciales, servirá para transportar a China minerales de hierro, petróleo y otros productos energéticos de ese continente.



La puesta en marcha de la misma “causaría estragos en las tierras y vidas” de sus habitantes, debido a que “exponer su territorio conllevará la tala indiscriminada de árboles, la explotación industrial y minera y la invasión de colonos”.

La ferrovía puede que esté poniendo en peligro una de las mayores reservas de la naturaleza en el mundo: la Amazonía.





- 1 Eje Mercosur - Chile
- 2 Eje Andino
- 3 Eje Brasil-Bolivia-Paraguay-Perú-Chile
- 4 Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Suriname
- 5 Eje Orinoco-Amazonas-Plata
- 6 Eje del Amazonas
- 7 Logística Marítima del Atlántico
- 8 Logística Marítima del Pacífico
- 9 Eje Neuquén-Concepción
- 10 Eje Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta
- 11 Eje Bolivia-Paraguay-Brasil
- 12 Eje Perú-Brasil

(*) La escala de estos mapas es diferente al mapa general

Eje-00 EJES DE INTEGRACION EN AMERICA DEL SUR					
Carretera pavimentada		Capital de país		Ferrocarril existente	
Carretera sin pavimentar		Capital de provincia		Ferrocarril proyectado	
Carretera proyecto		Ciudad o pueblo		Ríos	
Eje priorizado		Límite de país		Puerto	



GESTIÓN

25

Martes 25 de agosto del 2015 - Año 25 - Número 7061 - Precio: S/ 2,00 - Virabres: S/ 2,50

'LUNES NEGRO' EN LAS BOLSAS Y PRECIOS DE LAS MATERIAS PRIMAS

Turbulencia en China golpeará la recuperación de la economía

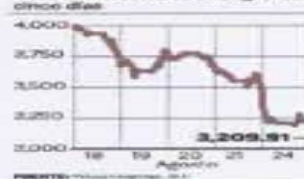
Los mercados mundiales han perdido casi US\$ 5 billones por la devaluación del yuan.

Exportaciones tradicionales del Perú a China han caído 7,9% durante el año.

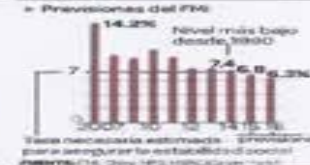
Las acciones chinas cayeron más de 8%, mientras que la BVL ya perdió US\$ 13,000 millones en las últimas diez jornadas. El dólar continuó su racha alcista de 11 días y saltó a S/ 3.28. P.2,4,5,6

Anatomía de una ola de ventas P.8

Índice de la bolsa de Shanghai en cinco días



La desaceleración del crecimiento de China



Evolución del SP/BVL PERU GEN



RIESGOS EXTERNOS

Turbulencia en China retrasaría la recuperación del PBI en el Perú

—Una desaceleración más fuerte del gigante asiático golpearía aún más a nuestras exportaciones, dinámica de la inversión privada e inclusive la recaudación fiscal, quitando espacio para hacer política.

LUIS FERNANDO ALEGRÍA
luis.alegría@gestion.com.pe

“Yo también le prendo una vela todos los días y rezo para que China no se nos caiga”. Ya han pasado casi cuatro años de esta célebre frase, pero parece que hoy el exministro Luis Miguel Castilla ya no le reza al mismo santo. La turbulencia de los últimos días en el gigante asiático ha levantado dudas sobre la magnitud de la desaceleración de su actividad.

Esto es un dato a observar con mucho cuidado porque puede retrasar la esperada recuperación de la economía peruana. Los impactos financieros se ven en el corto plazo como la bolsa, el dólar y la inflación (un 10% de devaluación genera 1.5 puntos de alza de precios según estima el BBVA); pero también hay varios mecanismos a través de los cuales puede golpear la dinámica productiva.

Contagio

Un primer mecanismo de contagio, que ya se ve desde el año pasado, es que el enfriamiento de China reduce la demanda por productos peruanos, lo que afecta nuestras exportaciones. Esto se da para los envíos tradicionales al gigante asiático (que se han contraído 7.9% este año) y no tradicionales (que retrocedieron 15.1%).

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL ORO
(En US\$ por Onza)



EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL COBRE
(En US\$ por toneladas)



La ralentización del país oriental, junto a la dinámica financiera, también golpea los precios de las materias primas que exportamos, sobre todo al cobre y oro, cuyas cotizaciones han caído 2.4% y 11.3%, respectivamente. Esto trae un efecto negativo sobre la inversión privada: con precios más bajos, los proyectos mineros se hacen menos atractivos y se decide aplazarlos, algo que está sucediendo en todo el mundo. La inversión privada ha caído 9% en el segundo trimestre y esto, a su vez, implica menos generación de empleo.

La caída de los precios de nuestros envíos tiene un efecto

“El año pasado Paul Krugman había advertido que China es la economía más peligrosa del mundo”.

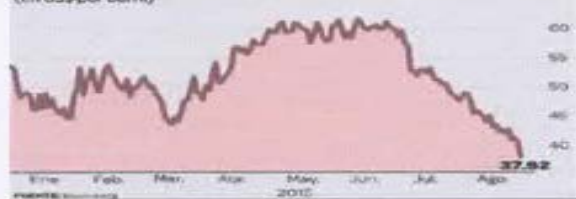
adicional, pues los proyectos mineros en funcionamiento obtienen menos utilidades. Esto es clave porque tener menos ganancias significa menor reinversión, que se ha desplomado 75% entre abril y junio.

Lo más importante de ello es que las empresas pagan menos impuesto a la Renta: en los primeros siete meses registra un descenso de 12.9%. Con ello, el Gobierno



Gigante asiático. Son varias las aristas sobre las que se podría afectar la dinámica de crecimiento en el Perú.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL PETRÓLEO
(En US\$ por barril)



recibe menos recursos y, por lo tanto, tiene menos espacio para hacer política.

Un último punto es que, al aumentar la percepción de riesgo sobre las economías emergentes (ver análisis), los costos de endeudarse —tanto para el Estado como para los privados— se elevarían.

Advertencia

No obstante los diversos ca-

nales por los que China puede retrasar la recuperación en el Perú, hay aspectos positivos. Uno es el abaratamiento de productos importados, como el petróleo que ahora cotiza 38% por debajo de su pico hace dos meses, aunque sus efectos pueden anularse por el alza del dólar.

Los efectos negativos son bastante más ponderantes que los positivos. Ya Paul Krugman (Gestión 20.03.2015) había advertido que China “es la economía más peligrosa del mundo” y recomendó al Perú esperar que él se equivoque respecto al gigante asiático. Ahora, ¿a qué santo le prenderán velas en el MEF?

ANÁLISIS

Hugo Peña
ANÁLISIS DE
POLÍTICA EXTERNA



CHINA ES EL PRINCIPAL RIESGO EXTERNO

Hoy por hoy el principal factor de riesgo externo para Perú es lo que suceda en China por sus implicancias, principalmente por sus efectos sobre los precios de las materias primas y porque China, al ser una economía emergente, tiene efectos sobre la percepción global de todos los países emergentes, y especialmente de aquellos que exportan metales.

Lo que estamos viendo en sus mercados bursátiles son eventos financieros que ocurren de manera muy rápida y puede haber un impacto sobre variables reales si la tendencia se mantiene.

Creo que es un poco prematuro para anticipar eso, porque muchas veces hemos visto sobrereacciones en mercados financieros y, eventualmente si los indicadores comienzan a mejorar, también podríamos ver alguna normalización o al menos estabilización. La gran duda es si este evento prueba ser persistente.

Los datos macro chinos durante el primer semestre no han venido malísimos, pero sí relativamente decepcionantes; aunque se han ido moderando. Creo que hay algo de sobrereacción, pero en un entorno de tanta incertidumbre eso es normal.

Es difícil especular sobre cuánto podría impactar en las proyecciones para Perú, pero sí hay que esperar a ver los próximos indicadores económicos y ver qué medidas toman las autoridades en China para contener los impactos que estamos viendo.



MUCHAS GRACIAS



MUITO OBRIGADO