



LOGÍSTICA e INFRAESTRUCTURA

HACIENDO CAMINO

PORTADA

A julio del 2008, la economía peruana lleva 85 meses consecutivos de franco crecimiento; sin duda, estamos en el mejor momento de nuestra historia y el futuro se vislumbra prometedor.

Sin embargo, para que esta expansión continúe siendo sostenible, sea “inclusiva” y no genere presiones inflacionarias, es necesario contar con una adecuada infraestructura que permita mejorar la calidad de vida de todos los peruanos, unir nuestra geografía para que los poblados más alejados tengan acceso al mercado y potenciar la eficiencia en la cadena logística comercial para

que los costosos “cuellos de botella” desaparezcan de una vez por todas.

En sintonía con este desarrollo de infraestructura, es necesario un marco regulatorio facilitador que mejore el ambiente interno para los negocios e impulse nuestro comercio exterior. Con el paquete de decretos legislativos que se dio bajo las facultades del TLC, nos estamos encaminando al éxito para convertirnos en un verdadero “milagro económico”. Ojalá que así sea, pues el Perú ya lleva mucho tiempo andando sin hacer camino.



NUEVA LEY GENERAL DE ADUANAS: Mejorando la **COMPETITIVIDAD** de la cadena logística

Por María Frassinetti *

En los últimos años, se ha observado un significativo incremento del comercio exterior peruano. De US\$ 15,114 millones en el 2002 pasamos a US\$ 48,258 millones en el 2007, y solo en el primer semestre de este año las importaciones han registrado un crecimiento del 61%; mientras que las exportaciones, un 28%. Ello ha ido acompañado de un aumento importante del número de operaciones -importación y exportación-, que durante el período 2002-2007 creció un 56%.

La nueva Ley General de Aduanas (LGA) contempla diferentes mecanismos y nuevos escenarios que, integrados, tienen como objetivo simplificar los trámites, virtualizar los procesos y eliminar los papeles, lo que se traducirá en la reducción de tiempos y costos financieros, de inventarios y almacenaje. Dicha ley se enmarca dentro del rol que a nivel mundial tienen las aduanas, con políticas agresivas de apertura comercial vía la re-

ducción de aranceles y la suscripción de acuerdos de libre comercio.

Uno de los principales componentes de la LGA es un nuevo despacho anticipado y el uso de medios electrónicos como regla general. Así, el nuevo proceso de despacho contemplado establece como regla general la numeración anticipada de la declaración, lo que conlleva a la no obligatoriedad de ingreso de la carga a un terminal de almacenamiento, así como la transmisión anticipada del manifiesto, la posibilidad de presentación de garantía previa a la numeración y la eliminación de sanciones por errores de transcripción. De esa manera, se busca impulsar el uso de los medios electrónicos y agilizar el trámite para el despacho de la mercancía.

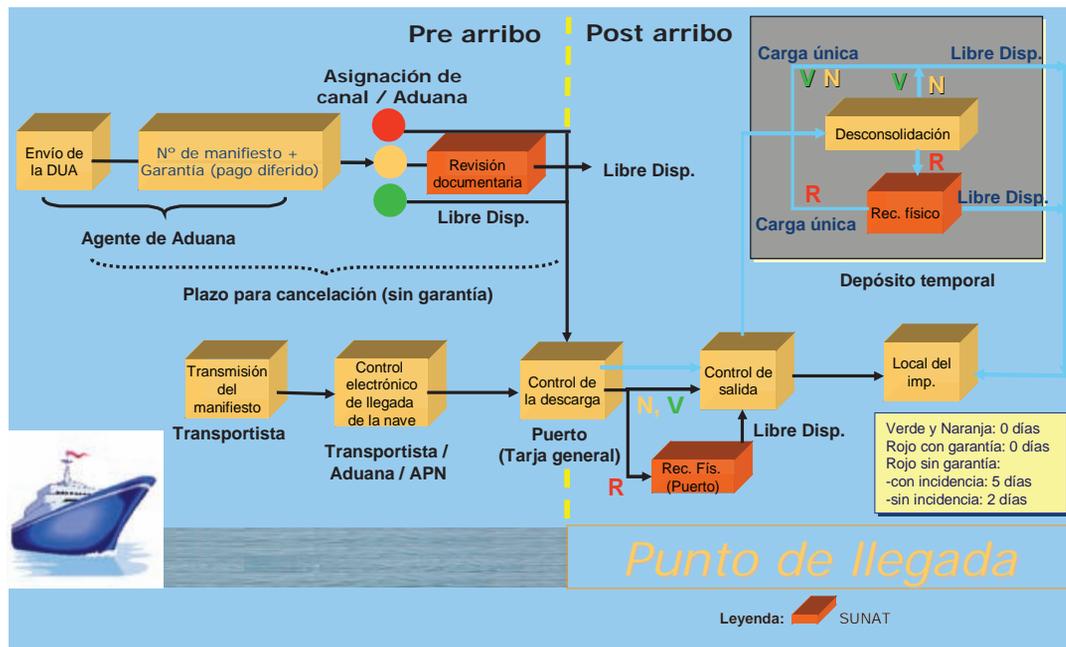
Con esto, la Administración Aduanera, al recibir anticipadamente la información de la Declaración, po-





NUEVO FLUJO DE DESPACHO

Despacho Anticipado en el Puerto



la cual se trasladará a un momento posterior. Ello también impactará en el nivel de eficiencia de los controles que realiza la SUNAT, ya que el análisis de riesgo se orientará hacia el operador que está detrás de la carga.

Asimismo, la eficiencia de analizar posteriormente el íntegro de declaraciones de una empresa supera sustancialmente al análisis que realizan actualmente diversos funcionarios en diferentes momentos y con menores elementos para fundamentar sus observaciones, lo que genera controversias, en ocasiones innecesarias, que ocasionan

drá realizar la gestión de riesgo en forma antelada, de modo que, cuando la carga arribe al país, se conozca el canal de control y se pueda disponer de manera inmediata de la mercancía. Actualmente, el 70% de las declaraciones son asignadas a canal verde, lo que se ha logrado mediante la aplicación de técnicas de gestión de riesgo. Esta cifra representa un incremento importante si se compara con la de cinco años atrás, cuando solo representaba el 45%.

Otra novedad de la norma es que establece, de manera opcional, el uso de garantías en forma previa a la numeración de las declaraciones, como mecanismo de financiamiento y de levante asegurado para todas las operaciones. Si el despacho cuenta con una garantía global, la Administración Aduanera no deberá detenerlo mientras realiza la valoración, clasificación u otros análisis sobre la carga. Es decir, la liberación de la carga debe ser casi inmediata y limitada a la extracción de muestras, fotos, catálogos, y solo en caso será asignada a canal rojo o naranja, ya que ante cualquier eventualidad que se genere el pago se encuentra garantizado.

En este despacho garantizado, el levante de las mercancías en los canales naranja y rojo no estará supeditado a la conclusión de la evaluación de la institución,

costos para la empresa y el Estado.

El envío anticipado de la información ha permitido eliminar la gran cantidad de multas por errores en el contenido de las declaraciones, que no tenían incidencia tributaria (errores de transcripción o codificación) y generaban, en muchos casos, la necesidad de realizar el reconocimiento físico previo para evitar ser sancionado, lo cual resultaba oneroso y engorroso para los diversos operadores. Por ello, la nueva LGA racionaliza los diversos esquemas sancionadores.

Como se puede apreciar, se cuenta con un nuevo escenario que tiene por objetivo brindar un servicio aduanero más ágil a través del uso de medios electrónicos, para que los operadores privados puedan aprovechar las ventajas que ofrece la apertura comercial.

Por ello, estamos convencidos de que, con la participación de los operadores privados, el nuevo proceso de despacho aduanero podrá ser reflejado en la reglamentación de la nueva LGA, convirtiéndose en un motor que, sumado a la modernización de la infraestructura portuaria, impulsará la competitividad de la cadena logística de nuestro país. ■

*Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas (e)

Veritrade Analysis: Gane tiempo.
 Acorte pasos. Haga negocios. **TLC USA**



Veritrade Analysis le presenta de forma simple y clara informes personalizados sobre:

- Estudios de Mercado.
- Perfiles de compañías importadoras y exportadoras.
- Detalles de operaciones.

Tenemos la más completa información de comercio exterior del mercado de USA para ayudarlo a desarrollar exitosamente su **estrategia comercial**.

Contáctenos.



T 372-8160 / 372-8060 e-mail: info@veritrade.info
www.veritrade-analysis.com



OPORTUNIDAD y grado de inv

Por David Lemor *

El Perú obtuvo ya tres calificaciones de “investment grade” o “grado de inversión”. La primera fue de DBRS; la segunda, de Fitch; y la tercera, de Standard&Poors. Además, logramos recientemente la admisión de nuestro país al Comité de Inversiones de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico). Todas estas son señales que garantizan el mejor ambiente para las inversiones, nacionales y extranjeras, y posicionan al Perú como uno de los mejores destinos para estas y, ciertamente, el más atractivo de la región.

Los inversionistas extranjeros sitúan al Perú en el grupo de la América Latina “posible”, en el cual están apenas tres o cuatro países. En el actual entorno económico internacional incierto, resultado de la crisis en los EE.UU. y sus efectos de desaceleración de economías y aumento de las tasas de inflación, el Perú destaca como un país estable,

atractivo y seguro, consideraciones fundamentales a la hora de tomar decisiones de inversión. Para compensar esta desaceleración en muchos países desarrollados, los inversionistas miran a naciones como la nuestra para redireccionar sus capitales que generan desarrollo y empleo. El aumento del precio del petróleo también ha ocasionado un excedente de capitales de inversión en los países productores, y ellos están viniendo con gran ímpetu de explorar oportunidades en el Perú.

Y vaya que sí ofrecemos buenas oportunidades. Además de las evidentes en los sectores minero, energético, agrícola e industrial, tenemos un potencial poco aprovechado en productos naturales, en el sector forestal y en el desarrollo productivo descentralizado. La brecha en infraestructura, estimada en más de US\$ 23,000 millones de dólares, es una gran oportunidad para la inversión privada. En ProInversión tenemos encargos de diversos

sectores para entregar en concesión los mismos, con el beneficio de asegurar el buen mantenimiento en el tiempo de estas importantes obras y servicios.

Los principales proyectos, por su impacto en la economía nacional y desarrollo regional, son los tramos de la carretera Panamericana Norte, conocidos como “Red Vial N° 4” y la “Autopista del sol”, que en conjunto involucran llevar a doble calzada la carretera desde Pativilca hasta Sullana, tramo que actualmente tiene una sola calzada y es causante de numerosos accidentes con consecuencias trágicas. Está también

OPORTUNIDADES de INVERSIÓN

Agenda de inversión ProInversión*

SECTOR	INVERSIÓN ESTIMADA (US\$ MM)
Hidrocarburos	1300
Agricultura	975
Energía	800
Inmuebles	750
Transporte	565
Saneamiento	502
Puertos	408
Telecomunicaciones	193
Aeropuertos	157
Otros	83.2 **
Total	5,733

* Cifras de inversión estimada a agosto 2008, sujeto a modificaciones.
 ** Minería (10 US\$ MM), Mercado de capitales (55 US\$ MM) y Turismo (18.2 US\$ MM).



ersión

la "IIRSA Centro", la Carretera Central, con una solución desde Ricardo Palma hasta la Ramiro Priale, motivo de demoras y congestión permanente en la actualidad. Se concesionará este año los puertos de Paita y Pisco en la costa, y los de Iquitos y Pucallpa en la selva, y para el primer semestre de 2009, un grupo de seis aeropuertos regionales en el sur del país.

También se concesionará la construcción de una nueva central de generación eléctrica en Camisea, cuatro nuevas líneas de transmisión eléctrica y el gasoducto a Chimbote, y existen dos iniciativas privadas para la construcción y operación del gasoducto Andino. La emergencia generada en Lima por el colapso de los colectores que desembocan en el mar en varios puntos de la capital, será resuelta con la concesión de las plantas de tratamiento de aguas servidas en La Taboada y La Chira. Y la conce-

sión para la construcción de la represa de Angostura y los canales de irrigación para el Proyecto Majes-Siguas II, en Arequipa, permitirá incrementar en cerca de 40,000 ha el área para cultivos de agroexportación, que hoy es de cerca de 95,000 ha.

El inventario de proyectos encargados o por encargarse a ProInversión asciende hoy, aproximadamente, a US\$ 5,733 millones de dólares, de los cuales más de US\$ 2,000 millones corresponden a hidrocarburos y energía, es decir, gas y electricidad. El impresionante ritmo de crecimiento de la economía peruana ha rebasado los planes de crecimiento en estos sectores, necesarios para acompañar este crecimiento; pero, como suele suceder, esto se ha convertido en una oportunidad para mayores inversiones en estos sectores. ■

*Director Ejecutivo de ProInversión



ODEBRECHT

PERÚ

**Diferentes obras,
un sólo compromiso:
Contribuir con el
desarrollo del Perú**



Importancia de la CARRETERA INTEROCEÁNICA

Por Julio C. Aguirre M. *

El Perú viene experimentando un complaciente boom económico, con un PBI creciendo, en el último año, a una tasa promedio mensual superior al 7%, y con exportaciones mensuales por encima de los US\$ 2,500 millones, gracias a una economía orientada al mercado, una macroeconomía ordenada y una acertada estrategia de apertura internacional. Por lo tanto, hacer sostenible el crecimiento económico del país es un reto, y el mayor desarrollo de la infraestructura de transporte, una estrategia para lograrlo.

Diversa literatura económica evidencia la importancia del transporte para el desarrollo económico de los países, ya que la inversión (construcción o mantenimiento) en carreteras, por ejemplo, puede mejorar la productividad, disminuyendo costos de transporte, creando trabajo y mayor producción, y mejorando el acceso de los consumidores a servicios y negocios¹.

la infraestructura, con una inversión comprometida de US\$ 1,092.3 millones (ver cuadro), y con aportes del Estado bajo los conceptos de Pago Anual de Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

Pues bien, hoy en día, las expectativas del impacto social y económico de este proyecto vienen superando los cálculos previstos. Un reciente estudio de Bonifaz y Urrunaga (2008)², sobre la base de información para los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica, destaca que los niveles de tráfico actuales superan largamente todas las proyecciones iniciales, y estiman el valor actual de los beneficios del proyecto en US\$ 1,857 millones (con una tasa de descuento del 11%), de los cuales US\$ 302 millones (16%) y US\$ 1,555 millones (84%), corresponden a los beneficios directos e indirectos, respectivamente.

El grueso de los beneficios esperados se explicaría por los efectos multiplicadores de este proyecto, al generarse impactos sobre la demanda y la oferta en diferentes sectores económicos, tales como servicios, manufactura, construcción y turismo, según las etapas del proyecto; y al favorecer a las zonas de influencia con un mayor desarrollo rural, y más comunicación e intercambio de productos entre la población, lo que conllevará necesariamente la mejora del nivel de vida de sus habitantes. Al mismo tiempo, y muy importante desde el punto de vista de la eficiencia, dado que un mayor tráfico generará mayor recaudación, y al tratarse de una concesión cofinanciada, los desembolsos del Estado (vía PAO y PAMO) tenderían a reducirse.

Se puede decir, en conclusión, que la inversión desplegada en la Carretera Interoceánica es una estrategia efectiva para el desarrollo económico de las áreas geográficas bajo su ámbito. Sería deseable, entonces, que la inversión en infraestructura de transporte, bajo serios criterios de eficiencia, siga en marcha a nivel nacional, y el Perú continúe su senda de expansión económica. ■

INVERSIONES EN CARRETERA INTEROCEÁNICA
(US\$ MILLONES – ABRIL 2008)

Tramo	Fecha de entrega en concesión	Compromiso de inversión	Kilómetros
1. San Juan de Marcona-Urcos 1/	28/11/2007	98.9	763
2. Urcos-Iñambari	04/08/2005	263.0	300
3. Iñambari-Iñapari	04/08/2005	332.4	403
4. Iñambari-Azángaro	04/08/2005	214.6	306
5. Matarani-Azángaro-Ilo-Juliaca 1/	28/11/2007	183.4	814
TOTAL		1,092.3	2,586

+ Período de la concesión: 25 años

1/ Inversión proyectada referencial

Fuente: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Elaboración propia

En ese sentido, el proyecto de construcción de la Carretera Interoceánica generará, sin duda, un mayor impulso al crecimiento del Perú, toda vez que las regiones bajo su influencia (nueve en total: Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Puno, Ayacucho, Ica y Madre de Dios) se verán favorecidas con los beneficios directos (reducción de costos operativos vehiculares y ahorro en tiempos de viaje) e indirectos (incremento de la oferta productiva y demanda agregada) que la misma generará.

Dicho proyecto, actualmente en marcha, consistió en la entrega en concesión (del tipo cofinanciada) de cinco tramos del Corredor Vial Interoceánico (2,586 km) a cinco empresas concesionarias bajo sendos contratos BOT (*Build, Operate and Transfer*), para que se construya, rehabilite, mantenga, opere y explote

¹Ver: Banister, David, y Berechman, Yossi (2001). "Transport investment and the promotion of economic growth", en: Journal of Transport Geography 9, 209-218; Brown, Dennis (1999). "Highway Investment and Rural Economic Development: An Annotated Bibliography". Food and Rural Economics Division Economic Research Service, U.S. Department of Agriculture. Bibliographies and Literature of Agriculture No. 133; Department of Transportation (2005). "2030 Statewide Transportation Plan"/ Economic Connections Technical Report, febrero, Estados Unidos; y, Appalachia (1982). "Appalachian Highways Are Catalyst of Change." Vol. 15, Nº 2/3, pp. 8-17.

²Bonifaz, J. y Urrunaga, R. (2008). "Beneficios económicos de la carretera interoceánica". Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, Lima-Perú.