



## Importancia de la Infraestructura para el **COMERCIO EXTERIOR**

**S**e ha insistido mucho en la importancia de una correcta infraestructura para que el Perú pueda eliminar sobrecostos y darle más competitividad a nuestras empresas, de tal manera que el crecimiento económico que estamos experimentando sea más sostenido. Sin puertos eficientes, nuestros importadores y exportadores pierden. Sin buenas carreteras, nuestras agroindustriales pierden. Y sin energía eléctrica confiable, todos perdemos.

Desde el 2005, la cuenta corriente de la balanza de pagos registra un resultado superavitario, con lo que llegó el año pasado a US\$ 1,505 millones, es decir, el 1.4% del PBI. Este resultado se explica por el superávit comercial y las mayores remesas provenientes de los peruanos en el exterior. Además, las exportaciones han crecido de forma sostenida y los avances que ha hecho el Perú por vincularse aún más con los mercados internacionales, a través de tratados de libre comercio y reformas que buscan reducir los costos administrativos para el exportador, han permitido impulsar tanto exportaciones como importaciones.

En este contexto, es indispensable que dichos esfuerzos sean reforzados con una infraestructura adecuada, que le permita al país ganar competitividad. Recordemos que si bien la geografía tan variada que tiene nuestro territorio nos permite tener una diversidad de productos ofertables, también se presenta como una desventaja si no contamos con la infraestructura necesaria para sortear esa dificultad.

Según el Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX), si bien es la empresa la que debe competir en el mercado externo e interno, esta necesita de una competitividad "sistémica e integral". Es decir, es necesario que cuente con una competitividad macroeconómica (calidad y estabilidad de la política económica y comercial), un entorno institu-

cional creíble y una competitividad logística en infraestructura y servicios de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Por un lado, la infraestructura portuaria es de vital importancia para el comercio, pues la mayoría de las exportaciones e importaciones se movilizan a través de puertos marítimos. El principal puerto del Perú, el Callao, es el responsable del 77% del tráfico de carga y del 86% de los contenedores que se movilizan en el país, además de ser el mejor ubicado estratégicamente del Pacífico Sur. Sin embargo, su productividad es sumamente baja, presenta altos sobrecostos y tiene un gran retraso de inversión en infraestructura.

Si consideramos el actual ritmo de crecimiento de las exportaciones y que esta expansión será mayor en los próximos años gracias al TLC con Estados Unidos, es sumamente peligroso el "cuello de botella" que se está generando actualmente en el Callao. Cabe resaltar que los requerimientos de inversión en los terminales portuarios administrados por ENAPU varían entre los US\$ 695 y los US\$ 873 millones, concentrados en dicho puerto, lo cual representa más del 80% de la brecha de inversión.

Con respecto a la infraestructura aérea, esta es importante para el comercio en tanto le permite a las empresas enviar sus productos en un periodo corto de tiempo y de manera confiable. El mercado de carga aérea, tradicionalmente, transporta productos que por su naturaleza requieren llegar pronto a su destino, como los productos perecederos y los commodities de alto valor y poco peso. En ese sentido, es de vital importancia que sea efectivamente confiable y cumpla los plazos definidos.

Según el ranking del Global Competitiveness Report 2008, estamos en el puesto 98 de 131 países en lo que

respecta a la calidad de la infraestructura de transporte aéreo, mientras que Chile se ubica en el puesto 31, Colombia en el 62 y México en el 60. A pesar de que el transporte de carga a través de los aeropuertos es relativamente pequeño con respecto al transporte marítimo, si tomamos en cuenta que las empresas más exitosas son las capaces de proveer bienes en el menor tiempo posible y responder rápidamente a la demanda de los clientes, notamos claramente la importancia de este medio de transporte y la necesidad de invertir en su infraestructura.

Por otro lado, como ya se dijo, nuestra geografía accidentada se presenta como un desafío para el transporte de mercadería de las distintas regiones del país hasta los puertos y aeropuertos por donde sale la carga para el exterior. El mal estado de las carreteras o, más grave aún, la falta de estas incrementan los costos y reducen la competitividad de las empresas para competir en el mercado internacional. Las empresas más afectadas por la debilidad del transporte terrestre son las que se ubican fuera de Lima, ya que dependen más de este tipo de transporte, tanto para pro-

verse de insumos desde Lima o el extranjero como para distribuir sus productos a sus mercados de destino.

La brecha de inversión en infraestructura en el sector transporte, en el año 2005, ascendía a US\$ 6,089 millones. El 82% de esta correspondía a carreteras y solo el 28% se concentraba en la ciudad de Lima. Cabe resaltar que apenas el 12% de la red vial es asfaltada, con lo cual superamos, en América Latina, únicamente a Bolivia.

En la coyuntura actual, en la que ya se firmó un TLC con los Estados Unidos y se negocia otros tratados con economías tan grandes como China, es indispensable cerrar la brecha en infraestructura en el sector transporte, tanto portuario como aéreo y terrestre. De lo contrario no podremos aprovechar al máximo las puertas que se nos están abriendo en los mercados internacionales. Y lo que es peor, habrá empresas del interior del país que ni siquiera podrán participar.■

---

\*Estimaciones del IPE, 2005.