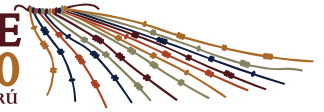




Contenido

Del 07 al 13 de junio del 2010

**CUMBRE DE PYME
del APEC 2010**
LIMA - PERÚ



	CAPITALISMO OCCIDENTAL EN VERSIÓN ASIÁTICA	Editorial	2
	CANAL ROJO, CANAL VERDE <i>Sucesos positivos y negativos que llamaron la atención de la "Aduana" de COMEXPERU.</i>	Hechos de Importancia	3
	EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE <i>El desarrollo de la vía generaría beneficios por un monto de US\$ 1,077 millones.</i> ¿CUÁNTO PAGAR PARA EVITAR EL CALENTAMIENTO GLOBAL EN EL PERÚ? <i>Por Diego Isasi.</i>	Actualidad	4
	MARCO MACROECONÓMICO MULTIANUAL 2011-2013 <i>Tras un año difícil, el MEF espera un crecimiento del 5.5% para el 2010, pero advierte que es necesario tomar precauciones frente a riesgos externos.</i>	Economía	6
	OPORTUNIDADES PARA EL AGRO EN ALEMANIA <i>Ojo a las frutas.</i>	Comercio Exterior	7

SEMANARIO COMEXPERU

Directora

Patricia Teullet Pipoli

Co-editores

Sofía Piqué Cebrecos

Ricardo Paredes Castro

Promoción Comercial

Helga Scheuch Rabinovich

Equipo de Análisis

Alfredo Mastrokalos Viñas

Rafael Zacnich Nonalaya

José Pinilla Bustamante

Iván Portocarrero Reyes

Corrección

Angel García Tapia

Publicidad

Edda Arce de Chávez

Suscripciones

Giovanna Rojas Rodríguez

Diseño Gráfico

Carlos Castillo Santisteban

COMEXPERU-Sociedad de Comercio Exterior del Perú

Bartolomé Herrera 254, Miraflores. Lima 18, Perú.

e-mail: semanario@comexperu.org.pe

Tel.: 422-5784 Fax: 422-5942

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

Nueva NISSAN MURANO
UNA ESCULTURA EN MOVIMIENTO

www.nissan.com.pe



Motor 3.5L - 265HP
Sistema audio BOSE
Monitor DVD



Capitalismo occidental en versión asiática

Al estallar la crisis financiera última y, nuevamente frente a la crisis europea, muchos ojos se han vuelto hacia el Asia. Hace poco, Kishore Mahbubani, profesor de la Universidad Nacional de Singapur y autor de diversos libros, explicó en Lima cómo es que el Asia está aprovechando hoy lo que él llama “los siete pilares de la sabiduría occidental que hoy explican el éxito del Asia”:

Primero: respetemos la economía de mercado. El mercado funciona y es la única manera de que se asigne eficientemente los recursos. La prueba más dramática de ello es China: el “gran salto hacia adelante” (aceleración del crecimiento industrial) no se logró con la planificación centralizada de Mao, sino cuando esta se abandonó para aplicar principios de libertad económica.

Segundo: Ciencia y Tecnología. Debemos recordar que el gran desarrollo de Europa se da en los siglos en los que esta estuvo a la vanguardia de los nuevos descubrimientos. Luego de un retroceso relativo del Asia (que siglos antes había liderado diversos campos), a nadie sorprende hoy ver la cantidad de estudiantes asiáticos en las mejores universidades americanas y europeas. Y se estima que, dentro de poco, los doctores serán abrumadoramente asiáticos.

Tercero: Meritocracia. El principio es simple: todos los miembros de una sociedad merecen una oportunidad. Y para cada cosa hay que buscar a los mejores. El esfuerzo que hace Brasil para conseguir a los mejores jugadores de fútbol, sin importar su origen, explica sus resultados en los mundiales.

Y aquí merece mención especial lo que logra el gobierno de Singapur aplicando meritocracia: funcionarios que ganan hasta un millón de dólares al año le permiten al gobierno relacionarse de igual a igual con cualquier empresa. (¡Casi igual que en el Perú!, ¿no?)

Cuarto: Pragmatismo. Lo que mejor explica este principio es la frase de Deng Xiao Ping respecto al color del gato. Un ejemplo más doméstico es la tolerancia religiosa: para los japoneses el nacimiento se asocia a un rito sintoísta; la muerte va más con el budismo; y, ahora que la moda se impone con la globalización, a las novias japonesas les encanta casarse de blanco y velo como en las capillas cristianas. Algo similar hacían los antiguos romanos cuando incorporaban a los dioses de los pueblos conquistados: ¡para qué buscarse enemigos gratuitos!... y por allí que ligaba alguna ayudita inesperada.

Quinto: Cultura de Paz. Después de las dos guerras mundiales, no se registran conflictos armados entre países occidentales. Después de la crisis financiera, este pensamiento va calando en el Asia y China ha sido especialmente cuidadosa en su manejo diplomático. A decir de Mahbubani, está haciendo lo opuesto a la antigua Unión Soviética: mientras esta se concentra en lo militar, China se concentra en lo económico.

Sexto: Imperio de la Ley. Muchos sonreirán escépticos, pues hay mucho por avanzar en este campo, pero la necesidad de atraer inversión extranjera está haciendo que esta idea cale inevitablemente... aunque con algunas “equivocaciones” eventuales.

Sétimo: Educación. En esto, los asiáticos expresan su agradecimiento al occidente por haber educado a tantos de sus estudiantes que, además, regresan a sus países por las oportunidades que allí les brindan. Nuevamente: ¿qué hacemos nosotros para atraer a los nuestros? ¿Salarios públicos del 15% de lo que ganarían fuera?

América Latina debiera haber avanzado, al menos, al mismo ritmo que Asia. Estamos perdiendo el tiempo.

Patricia Teullet
Gerente General
COMEXPERU

HSBC entiende los beneficios de tener un solo banco en todo el mundo para desarrollar tu negocio a nivel global

Llámanos al 616 4722
Contáctanos en www.hsbc.com.pe

HSBC 
El banco local del mundo

 regresar
página 1



Canal rojo, canal verde

UNA RUTA HACIA EL CAOS

Ya habíamos advertido sobre la importancia de incorporar los conceptos de planificación y estrategia durante las obras del Metropolitano (ver [Semanario N° 534](#)); sin embargo, todo hace indicar que estos conceptos han sido totalmente dejados de lado una vez más. Desde el comienzo de las obras, se tenía planeado eliminar 47 rutas de transporte público (4,500 vehículos, aproximadamente) que recorren las rutas entre Comas y Chorrillos; sin embargo, tras “negociar” con los transportistas, la Municipalidad de Lima cambió de opinión y decidió redireccionar las rutas por vías alternas. Tras soportar un tránsito infernal, que ha representado pérdidas en tiempo (que no son reembolsadas) con la esperanza de que tras el inicio de las operaciones del Metropolitano veríamos un alivio a la crisis del sistema de transporte urbano en la capital, hoy tenemos que, para el señor alcalde de Lima, el bienestar de los ciudadanos no se compara con llevar un periodo electoral sin enfrentar a los transportistas. ¡Qué falta de carácter y visión de Estado! ¿Es así el presidente que el Perú necesita?

UN PELDAÑO HACIA ARRIBA

El 1 de junio pasado, se dio inicio a las operaciones del Muelle Sur, con un 50% de la capacidad instalada prevista para su primera etapa. Entre las principales inversiones realizadas hasta el momento destacan: 2 amarra-deros, 18 grúas de patio y 6 grúas pórtico, entre otras. Tal y como señalamos en el [Semanario N° 564](#), la puesta en marcha del Muelle Sur no solo implica una reducción tarifaria para aquella mercadería que tenga como punto de llegada al puerto y utilice el sistema de despacho anticipado, sino que también trae consigo una serie de beneficios claramente cuantificables a través de la mayor eficiencia y productividad operativa (situación que no se da bajo la administración de ENAPU). La única manera de poder ganar en competitividad será haciendo un uso eficiente de los servicios brindados, para lo cual se requiere la participación activa de los dueños de la carga.

UN 2 DE JUNIO PARA CELEBRAR...

Bien dicen que siempre hay una luz al final del túnel. La semana pasada la Comisión de Economía del Congreso aprobó un proyecto de ley que plantea dejar sin efecto los “magnos” decretos supremos 019 y 020 (ver [Semanario N° 562](#)), que en abril pasado fueron promulgados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su afán por diseñar un proceso de concesión para el Muelle Norte del Callao que saque de la cancha a iniciativas privadas de primer nivel. Estos decretos debilitaron la confianza y la seguridad jurídica que se venía manejando a nivel de puertos. Si recibe la aprobación del Pleno del Congreso, el proyecto le devolvería a ProInversión sus competencias en el proceso de concesión del Muelle Norte. Esperamos que así sea.


UN NUEVO AMANECER

Según cifras del Ministerio de Agricultura, en los últimos doce meses el costo del jornal diario en el campo se ha incrementado en 14 de los 24 departamentos del país. El incremento del jornal mínimo y máximo diario se ha dado en un 70% (Tacna), pero en promedio el aumento es de alrededor del 10%. Por citar ejemplos, en Tacna el jornal fluctúa entre los S/. 25 y S/. 35; en Tumbes, entre S/. 12 y S/. 30; en Ica, entre S/. 15 y S/. 30. No cabe duda de que el buen desempeño del sector agroindustrial viene incidiendo en el mercado laboral del mismo sector, puesto que en los meses de mayor cultivo la demanda laboral se incrementa y genera una presión al alza en el jornal por trabajador. ¡Enhorabuena!

No dejes a la suerte tus operaciones
de Comercio Exterior con China

Para mayor información llama al 219 2347

 Grupo Interbank

 regresar
página 1



Eje Multimodal Amazonas Norte

La infraestructura en transporte y comunicaciones juega un papel esencial en la competitividad de un país. Su adecuada implementación reduce los costos y tiempos de transporte, lo que permite tener una mejor conexión entre mercados, sectores más productivos y mayor eficiencia en el comercio exterior. En el Perú, uno de los proyectos de infraestructura más ambiciosos es el Eje Multimodal Amazonas Norte, que busca conectar el puerto de Paita con la ciudad de Manaus en Brasil, pasando por la carretera IIRSA Norte, el puerto de Yurimaguas y el puerto de Iquitos. Esta vía sería un aporte importante para el desarrollo del comercio interoceánico entre Asia y el Nordeste de Brasil, y para la competitividad de nuestro país.

Sin embargo, de los seis tramos de la carretera IIRSA Norte solamente dos están habilitados, el puerto de Paita se entregó en concesión recién en el 2009 y quedan pendientes las concesiones de los puertos fluviales de Yurimaguas e Iquitos. Es decir, hoy en día, las condiciones de infraestructura no son las óptimas, lo que genera una serie de sobrecostos para los usuarios. El estudio "Conexiones para el desarrollo. Beneficios del Eje Multimodal Amazonas Norte", realizado por José Luis Bonifaz y Roberto Urrunaga (CIUP, 2009), estima los beneficios que se obtendrían con la adecuada ejecución del proyecto (ahorro de costos y aumento de la producción en la zona de influencia). Los resultados se exponen en los siguientes párrafos.

Beneficios Globales del Eje Multimodal Amazonas Norte (en millones de US\$ del 2008)			
Carretera IIRSA Norte	Puerto de Paita	Puerto de Yurimaguas	Total
712.1	308.86	56.52	1,077.47

Fuente: Bonifaz y Urrunaga (2009). Elaboración: COMEXPERU.

SOBRECOSTOS EN CARRETERA Y PUERTOS

Actualmente, la carretera IIRSA Norte genera una serie de sobrecostos para sus usuarios ya que su condición es inferior a la de un buen asfaltado. Es así que recorrer esta vía implica gastar más en combustibles, lubricantes, llantas y otros; y además significa un exceso de tiempo en el viaje. Si no se mejorara la infraestructura de la carretera, los costos totales ascenderían a US\$ 253 millones para un periodo de 26 años.

Si la infraestructura portuaria estuviera en óptimas condiciones, el tiempo que los contenedores estarían en la nave y el pago por su alquiler serían los menores posibles. Sin embargo, de acuerdo con la evaluación realizada en el puerto de Paita (cabe aclarar que para el estudio se utilizó información para el año 2008, antes de la entrega en concesión del puerto), como resultado de la inexistencia de grúas pórtico y del escaso rendimiento de las grúas de los barcos, el proceso de carga y descarga es lento y estos tienen que permanecer más tiempo en el muelle, lo que genera mayores costos para los usuarios. Asimismo, debido a la lentitud del proceso, las naves tienen que esperar en la rada del puerto mientras se desocupan los muelles, lo que aumenta, aún más, el pago por alquiler. Otro punto importante es que la falta de grúas en los puertos impide la llegada de naves que no cuentan con estas y que tienen mayor capacidad y menor costo de alquiler por contenedor. Es decir, el usuario no puede aprovechar la mejor alternativa. Bajo el supuesto de que no se realizara ninguna mejora en el puerto, los sobrecostos totales para un periodo de 30 años ascenderían a US\$ 275 millones en valor actual. Nuevamente, recordemos que el estudio no contempló la concesión del puerto, concretada en el 2009, y las mejoras que vendrían con ella en términos de compromisos de inversión en infraestructura.

La situación es aún peor para el puerto de Yurimaguas, ya que todavía está lejana su concesión a manos privadas. Debido al bajo rendimiento de embarque y desembarque, las naves deben permanecer más tiempo del necesario en el muelle. Asimismo, debido a las limitaciones de infraestructura, existe un importante volumen de carga que no puede ser movilizado en el puerto y es transportado por los embarcaderos informales que son más costosos e inseguros. Es así que, para un periodo de 26 años, los sobrecostos que generaría el puerto de Yurimaguas serían de US\$ 39 millones en valor actual. Con la entrega en concesión de los puertos y la culminación de la carretera, los usuarios no tendrían que incurrir en costos adicionales, por lo que el beneficio de tener la infraestructura en óptimas condiciones alcanzaría los US\$ 567 millones.

LOS SECTORES PRODUCTIVOS TAMBIÉN SE BENEFICIAN

Los beneficios no serían únicamente para los usuarios, sino también para los sectores productivos en la zona de influencia del eje. Por ejemplo, se estima que la acuicultura aumentaría su producción en US\$ 3.5 millones debido a la mejora en la carretera. El flujo de turistas se incrementaría en la macro región norte logrando ganancias adicionales de US\$ 27 millones. La producción de ají pprika, mango y cacao registrara beneficios extras por un monto de US\$ 5.4 millones, US\$ 5.1 millones y US\$ 12.3 millones, respectivamente. Asimismo, la inversión requerida impulsara los sectores construcción (+US\$ 167 millones) y manufactura (+US\$ 50 millones). (Las estimaciones son para un periodo de 26 años, en valor actual).

Los beneficios totales resultan de la suma de los beneficios directos que genera el desarrollo de cada obra de infraestructura analizada (ahorro de costos) y del aumento en la producción de los sectores productivos en la zona de influencia. Es decir, tener la vía en óptimas condiciones de infraestructura generara beneficios por un monto de US\$ 1,077 millones.



almacenes



logística



warrants



depsa files



www.depsa.com.pe

regresar
página 1



¿Cuánto pagar para evitar el calentamiento global en el Perú?

Por Diego Isasi
www.AtikaPeru.com

Según el ministro del Ambiente, Antonio Brack, el cambio climático le generará al Perú un costo equivalente al 4% del PBI en un lapso de 20 años. Considerando un crecimiento del PBI de largo plazo del 3%, esto equivale a US\$ 7,436 millones. Una cifra sin duda alarmante. Pero más alarmante es que el MINAM propone gastar US\$ 400 millones anuales para evitar este grave incidente. Si esta inversión se diera hasta el período en que proyectan que se generaría la crisis del cambio climático, 20 años, se gastarían US\$ 8,000 millones. Es decir, la solución resultaría más costosa que el problema.

SOLUCIÓN DE VAN NEGATIVO

Evidentemente, un dólar hoy no vale lo mismo que un dólar dentro de veinte años. Es preferible recibir un dólar hoy porque podríamos invertirlo y tener mucho más en el futuro. Por ello, para comparar inversiones actuales con beneficios futuros es necesario estimar estos últimos en términos de dólares actuales, es decir, en valor presente.

Utilizando una tasa de descuento del 6%, el valor presente de las inversiones que propone el MINAM es de US\$ 4,588 millones. Sin embargo, el valor presente del costo que generaría el cambio climático solo justificaría un gasto máximo de US\$ 2,319 millones. Así que, de ejecutarse el plan del MINAM, los peruanos desperdiciaríamos US\$ 2,269 millones, lo que equivale al 2.2% del PBI.

Existe un gran debate acerca de cuál es la tasa más adecuada para descontar los daños medio ambientales. He utilizado el 6% siguiendo estimaciones realizadas por el premio nobel de Economía Gary Becker y los profesores de economía de la Universidad de Chicago Kevin Murphy y Robert Topel, quienes actualmente estudian cómo valorar los efectos negativos del cambio climático.

Un proyecto con un riesgo equivalente a invertir en un portafolio diversificado de acciones de países desarrollados se descontaría aproximadamente al 13%. Algunos consideran que se debería usar una tasa más alta, dado que existe mayor incertidumbre sobre el daño que generaría el cambio climático y el año en que este se daría. Becker, Murphy y Topel explican que debe tomarse en cuenta que las inversiones para evitar catástrofes medio ambientales tienen retornos positivos cuando los demás activos tienen retornos negativos: si fuese a suceder una catástrofe medio ambiental mayor y, por lo tanto, la inversión en medio ambiente fuese necesaria, la mayoría de las otras inversiones tendrían retornos negativos. Esta relación negativa con el retorno de los demás activos hace que la inversión en el medio ambiente tenga características de seguro, lo que reduce el riesgo de las mismas y la tasa de descuento que debe aplicársele. No obstante, aún si aceptásemos la propuesta de los ambientalistas más radicales, quienes consideran que la tasa de descuento debe ser del 0%, la propuesta del MINAM seguiría teniendo retorno negativo.

MANEJO DE INCERTIDUMBRE

Si bien he utilizado la información provista por el MINAM, en realidad, tanto el daño que pudiese generar el cambio climático como el período en que dicha catástrofe sucedería son bastante inciertos. Así, por ejemplo, si en lugar de en 20 años, el daño se generase en 40 años, el valor presente del mismo sería US\$ 1,306 millones, lo que significaría que la propuesta del MINAM sería US\$ 3,282 millones (3.2% del PBI) más costosa que el problema que pretende resolver. En la tabla adjunta se calcula la máxima inversión que deberíamos estar dispuestos a realizar para evitar los daños del cambio climático para distintos períodos en que se podría desatar la crisis y distintas tasas de descuento. También incluyo el gasto en exceso (Valor Presente Neto de la propuesta del MINAM) como porcentaje del PBI.

Becker, Murphy y Topel consideran que la incertidumbre acerca de los beneficios de la inversión para evitar el cambio climático radica más en la incertidumbre acerca del momento y el tipo de catástrofe que ocurra que en la tasa de descuento utilizada. Debido a ello, proponen enfocarse en tecnologías que puedan ser fácilmente adaptables a distintos tipos de catástrofes y distintas escalas de las mismas, en lugar de inversiones que atiendan problemas específicos.

Valor Presente de los costos que el MINAM estima generaría el cambio climático

		US\$ millones				
Tasa de descuento / Año de crisis		2030	2050	2070	2090	2110
4%		3,394	2,797	2,306	1,901	1,567
6%		2,319	1,306	735	414	233
8%		1,595	618	240	93	36
10%		1,105	297	80	21	6

Valor Presente Neto de la propuesta del MINAM

		% del PBI				
Tasa de descuento / Año de crisis		2030	2050	2070	2090	2110
4%		-2.0%	-2.6%	-3.0%	-3.4%	-3.8%
6%		-2.2%	-3.2%	-3.7%	-4.1%	-4.2%
8%		-2.3%	-3.2%	-3.6%	-3.7%	-3.8%
10%		-2.2%	-3.0%	-3.2%	-3.3%	-3.3%

* Asume que la inversión de US\$ 400 millones solo se da por 20 años.

¿Buscas soluciones para crecer en tus negocios controlando riesgos?

Agregamos valor a la información desarrollando las mejores soluciones para acciones de marketing, adquisición de clientes, administración de cartera y gestión de cobranzas.

Infocorp. más que información soluciones

Teléfono: 415 0300
info@infocorp.com.pe
www.equifax.com.pe

EQUIFAX PERU

regresar
página 1



Marco Macroeconómico Multianual 2011-2013

Un manejo fiscal responsable en los últimos años, con tres años seguidos de superávit (2006-2008) y un buen manejo de la deuda pública (que la redujo del 46.7% del PBI en el 2002 al 23.8% en el 2008) dejaron a nuestro país en una buena posición para enfrentar la crisis. De esta manera, a través de un mayor gasto público (priorizando proyectos de inversión), se pudo contrarrestar hasta cierto punto los efectos negativos de la caída de la inversión privada y la disminución de inventarios para alcanzar un crecimiento del 0.9% el año pasado. Este crecimiento permitió seguir con la reducción de la pobreza, que pasó de afectar a un 54.8% de la población en el 2001 a un 34.8% en el 2009, ya que los hogares de menores ingresos fueron los que vieron un mayor incremento en los mismos. Pero dejaremos el análisis de este punto para la próxima semana.

LO QUE SE VIENE

En vista de las perspectivas favorables de la economía internacional (revisiones al alza de las proyecciones de crecimiento mundial, incremento en un 44% en los precios de nuestras exportaciones en el primer trimestre) y nacional (el crecimiento de los despachos de cemento y la producción de energía eléctrica), el MEF elevó en 0.5 puntos porcentuales su proyección de crecimiento del PBI hasta un 5.5% para este año; menor al 6.3% proyectado por el FMI. Este crecimiento se basaría en la primera mitad del año en el impulso del Plan de Estímulo Económico (PEE) y en la recuperación de los inventarios, mientras que en la segunda mitad la demanda privada tomaría las riendas a medida que se realizan las inversiones que se habían postergado por la crisis.

Acompañando esta recuperación de la economía, el MEF espera que la recaudación tributaria alcance el 14.9% del PBI, tras caer a su punto más bajo desde el 2006 con un 13.8% el año pasado por la caída de los impuestos a las exportaciones e importaciones. Justamente se espera que en el 2010 nuestras exportaciones registren un crecimiento del 17.4%, alcanzando US\$ 31,571 millones (con un crecimiento del 19.9% para las exportaciones tradicionales y de un 9.3% para las no tradicionales), a medida que se recuperan nuestros mercados externos y suben precios de nuestros principales productos. Por otro lado, conforme se recupere nuestra economía, se recuperarían también nuestras importaciones, alcanzando los US\$ 25,268 millones (+20.3%) por el impulso de las compras externas de insumos (+23.2%) y bienes de capital (20.1%). Nuestros términos de intercambio crecerían un 5% en el 2010, pero caerían un 4.7% en el 2011 cuando empiece la corrección de los precios de los *commodities* y la recuperación de los precios de nuestras importaciones y exportaciones no tradicionales.

LO QUE PODRÍA VENIRSE

En una situación de incertidumbre en la economía internacional (ver [Semanario N° 567](#)), es difícil realizar predicciones con mucha seguridad. Es por esto que, considerando la posibilidad de un escenario internacional negativo, el MEF proyectó el impacto que tendría un choque externo en el 2011, similar al de la crisis pasada, para evaluar la capacidad de respuesta fiscal que tendría el gobierno. En este escenario, veríamos una caída del 0.6% en el PBI de nuestros socios comerciales, una caída del 8.7% en nuestros términos de intercambio y un crecimiento del 0.7% en nuestro PBI para ese año. Bajo estas circunstancias, sería necesario aplicar un plan de estímulo similar al del 2009, lo que impulsaría el crecimiento al 2.5% en el 2011, pero contribuiría con 2.2 puntos porcentuales al déficit fiscal, que, sumándole los 0.9 puntos porcentuales provenientes de una menor recaudación, llegaría al 4.8% del PBI en ese mismo año.

De acuerdo con el MEF, nuestro país estaría en condiciones de responder a un escenario de este tipo ya que, a pesar de que no nos encontramos en una situación fiscal tan favorable como en el 2008, partiríamos de un déficit del 1.6% del PBI en el 2010 y un ratio de deuda del 24.6% del PBI, una posición bastante favorable en comparación con los demás países de la región. Sin embargo, destaca que no sería sostenible mantener déficits fiscales recurrentes por encima del límite que establece la ley. Esperamos que ni este ni (sobre todo) el próximo gobierno descuiden el manejo fiscal responsable que se ha venido mostrando en los últimos años, para que podamos afrontar posibles dificultades futuras con una base sólida.

MMM 2011-2013: escenario base vs. alternativo para el Perú
(variación % real)

Variable	2009	2010*	2011* (base)	2011* (alternativo)
PBI	0.9	5.5	5.0	2.5
Consumo privado	2.4	3.3	3.8	1.0
Inversión privada	-15.2	9.0	8.5	-15.2
Demanda pública	19.8	13.7	5.2	16.0
Exportaciones**	-14.7	17.4	5.4	-10.2

*Proyectado.

**Variación % nominal.

Fuente: MEF.



EN LA REALIZACIÓN DE EVENTOS...
SIEMPRE, UNA EXPERIENCIA ÚNICA

SUMMIT

DELFINES
HOTEL & CASINO

regresar
página 1



Oportunidades para el agro en Alemania

Alemania es el segundo principal importador de alimentos del mundo tras Estados Unidos, con US\$ 88,740 millones en el 2008 (últimas cifras de la OMC). Por ello, es interesante revisar las oportunidades que dicho país ofrece como mercado para nuestro agro. El Perú le vende principalmente café (85% de nuestras agroexportaciones a Alemania), pero esta vez nos centramos en las frutas.

DESTINO BANANERO

Las frutas y frutos comestibles, y cortezas de cítricos, melones o sandías es el principal rubro alimenticio que importa Alemania, con 5.8 millones de toneladas en el 2009, de acuerdo con Eurostat. Las frutas más consumidas son las manzanas, los plátanos y los cítricos (sobre todo naranjas y mandarinas), que en conjunto representan más del 65% del consumo, según el Plan de Desarrollo del Mercado de Alemania, Francia y España (POM UE1), publicado por el MINCETUR en el 2007. Les siguen los duraznos, las uvas y diversos tipos de "berries". Pero cabe destacar que las frutas exóticas vienen ganando terreno en el consumo alemán, lo cual se refleja en la creciente demanda por productos como la palta, los mangos, la papaya, los dátiles y el kiwi.

Las frutas importadas provienen principalmente de España (23% de participación en el 2009, según Eurostat), Holanda (15%, lo cual podría deberse a que muchos productos frescos triangulan con el puerto de Rotterdam), Italia (15%), Bélgica (10%), Ecuador (6%) y Colombia (5%). Chile ocupó el puesto 21, con un 0.4% de participación, y el Perú, el 35, con 0.1%.

Nuestras exportaciones de este rubro a Alemania ascendieron a US\$ 4.4 millones en el 2009, un 33% menos que en el 2008, sobre todo por la caída de los plátanos frescos tipo Cavendish Valery y las cortezas de limón sutil, los principales productos que le vendemos de este subsector.

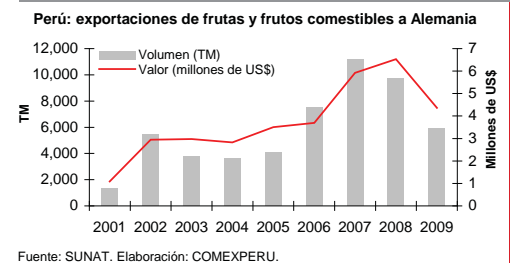
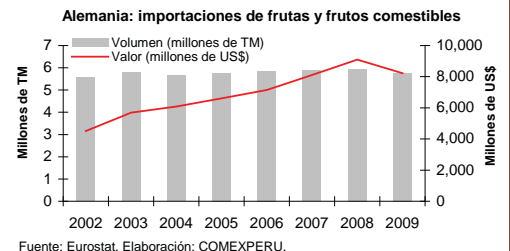
A propósito, cabe señalar que este país fue el tercer importador de plátanos a nivel mundial en el 2008, con 1.4 millones de toneladas, según Trademap. De acuerdo con un estudio del MINCETUR sobre el banano orgánico en Alemania (2009), en los últimos cinco años esta fruta ha ganado popularidad en este país, por el mayor interés en productos orgánicos y gracias a una mayor oferta. Así, ha saltado de las tiendas de comida orgánica a los supermercados, sus mayores distribuidores hoy en día.

Las oportunidades para el banano orgánico peruano radican, según el estudio, en que 9 de cada 10 alemanes consumen plátano y cada vez están orientándose más a los productos orgánicos. Asimismo, los bananos orgánicos representan solo el 5% del mercado bananero alemán, por lo que tienen un gran espacio para crecer. Se recomienda que los exportadores peruanos compitan sobre la base del precio. Ello ayudó a Colombia a superar a Ecuador como el principal proveedor de banano orgánico de Alemania en el 2007 (el Perú es el cuarto proveedor, con un 2% del total). Cabe indicar que en el TLC con la Unión Europea (UE) se acordó que en general el banano (tema sensible para la UE) se desgrave en 10 años, de un arancel de € 176 por tonelada a uno de € 75.

SANO Y SABROSO

Para el mercado alemán, el POM UE1 también recomienda promocionar las uvas, las paltas, las frutas exóticas, la chirimoya y la pitahaya, entre otras. En el caso de las uvas, pese a que la producción local es importante, este país importa alrededor de US\$ 500 millones al año. Una ventana de oportunidad es la época de fiestas en noviembre y diciembre. En cuanto a las paltas, importa alrededor de US\$ 30 millones anuales y el POM resalta la importancia de la comercialización directa con los recibidores alemanes.

Como se puede entender, una ventaja para las frutas peruanas es que los alemanes están buscando productos saludables, nutritivos y, al mismo tiempo, sabrosos. Así, según un informe del Ministerio de Agricultura de Canadá sobre este mercado, está creciendo el consumo de productos como pan, pastas, sopas, alimentos de soya, mezclas de frutas y nueces, vinos, *snacks* bajos en grasa, confitería, jugos de fruta, frutas y vegetales enteros, y productos orgánicos. Y ojo, no hay que olvidar que los consumidores alemanes valoran mucho las condiciones de cultivo y procesamiento, pues les preocupa el cuidado del medio ambiente.



Perú: principales frutas y cortezas exportadas a Alemania en el 2009

Producto	Miles de US\$	Var. % 09/08
Bananas o plátanos frescos, tipo Cavendish Valery	1,744	-34%
Cortezas de limón (limón sutil, limón común, limón criollo)	1,420	-20%
Nueces del Brasil sin cáscara, frescas o secas	400	71%
Mangos y mangostanes frescos o secos	193	58%
Fresas (frutillas) sin azúcar u otro edulcorante, congeladas	172	-59%
Los demás frutos de cáscara frescos o secos	154	2%
Mango sin cocer o cocido con agua o al vapor, sin azucarar, cong.	92	-76%
Paltas frescas o secas	64	94%
Las demás frutas u otros frutos frescos	44	938%
Uvas frescas	24	-96%

Fuente: SUNAT. Elaboración: COMEXPERU.

¿Buscas una computadora?

*computadoras *notebooks *servidores *pdas *partes *software *servicio técnico

Ax. Tomás Marsano 2801 Higuera Central 271-0830 Fax: 271-0631
info@pcperformance.com.pe www.pcperformance.com.pe

PC Performance