



## Contenido

Del 21 al 27 de diciembre del 2009

	<b>LOS OTROS INDICADORES</b>	Editorial	2
	<b>CANAL ROJO, CANAL VERDE</b> <i>Sucesos positivos y negativos que llamaron la atención de la "Aduana" de COMEXPERU.</i>	Hechos de Importancia	3
	<b>NEGOCIACIONES EN CURSO</b> <i>Avance en negociaciones comerciales con Japón, Corea del Sur y la Unión Europea.</i>	Actualidad	4
	<b>DB 2010: CERRANDO UNA EMPRESA</b> <i>En nuestro país, los procesos de quiebra toman 3.1 años en promedio.</i>	Economía	6
	<b>¿REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE?</b> <i>Tal parece que la elevada temperatura de los últimos días es capaz de descongelar autógrafas de antaño.</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 Mastrolalos Viñas

Rafael Zacnich Nonalaya

José Pinilla Bustamante

Colaborador

André Tello Yzaguirre

#### Publicidad

Edda Arce de Chávez

Suscripciones

Giovanna Rojas Rodríguez

Diseño Gráfico

Carlos Castillo Santisteban

Corrección

Angel García Tapia

COMEXPERU-Sociedad de Comercio Exterior del Perú

Bartolomé Herrera 254, Miraflores. Lima 18, Perú.

e-mail: [semanario@comexperu.org.pe](mailto:semanario@comexperu.org.pe)

Tel.: 422-5784 Fax: 422-5942

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

## NUEVO KOLEOS

4X4 POR FUERA. RENAULT POR DENTRO.



Motor 2.5L - 168HP

Versiones:

4x2 y All Mode 4x4i



[www.renault.com.pe](http://www.renault.com.pe)



## Los otros indicadores

Todos estamos acostumbrados a revisar distintos indicadores. Algunos, como el Doing Business, miden el nivel de competitividad de un país básicamente en función a la facilidad con que se puede hacer empresa. Otros son más complejos y van más allá de lo económico. Uno de los más difundidos, el Índice de Desarrollo Humano, considera la esperanza de vida al nacer, la tasa de alfabetización de adultos, el nivel de matrícula escolar y el PBI per cápita.

Pero todos los indicadores tienen defensores y detractores, pues muchas veces no reflejan lo que estamos interesados en medir. Así, por ejemplo, un elevado PBI per cápita no necesariamente significa que la población tiene un adecuado acceso a bienes, pues la riqueza podría estar mal distribuida; igualmente, una alta tasa de matrícula tampoco significa que haya educación, pues su calidad puede ser bajísima (como sucede en el Perú).

Siendo conscientes de que esto ocurre con indicadores tan bien pensados y sofisticados como aquellos, pregunté a varias personas qué podíamos medir para tener una idea de cómo andaba nuestro nivel de bienestar. Todos son muy urbanos y cuestionables, pero también fácilmente identificables para el común de nosotros, los ciudadanos. Para mantener un tono ligero por fiestas, he excluido a los más serios, que ya deben estar siendo evaluados (como personas en cárcel sin sentencia o accidentes de carretera), y me he concentrado en lo que podemos observar. Aquí van 14 y cada quien puede agregar uno más:

1. Número de huecos o “rompemuelles” por cuadra.
2. Número de veces que uno escucha un bocinazo en un trayecto de 15 minutos.
3. Número de mendigos que uno encuentra en las esquinas (o a mitad de cuadra) en un trayecto de 15 minutos (incluye vendedores de caramelos, limpiadores de vidrios y malabaristas).
4. Número de unidades de transporte para más de 60 pasajeros (positivo) y número de unidades de menos de 60 (negativo).
5. Número de locales públicos cerrados donde se fuma.
6. Número de policías que no “merodean”, sino que protegen a la ciudadanía.
7. Número de películas “no hollywoodenses” en cartelera.
8. Espacio de prensa dedicado a las *vedettes* y análogos.
9. Cantidad de basura en las calles: dispersa o amontonada.
10. Número de semáforos no sincronizados.
11. Número de obras (rotura de pistas y veredas) excedidas de plazo.
12. Número de perros callejeros.
13. Número de vehículos botando humo negro en un trayecto de 15 minutos.
14. Porcentaje de construcciones incompletas, pero aparentemente habitadas (con fierros sobresalientes, sin tarrajear, etc.).
15. ...

Indicadores de seguimiento fácil para quienes detectamos los problemas y para quienes los deben resolver.

¡Felices fiestas!

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](http://www.hsbc.com.pe)

**HSBC**   
El banco local del mundo

 regresar  
página 1



## Canal rojo, canal verde

### AL FIN... MOODY'S NOS DIO EL "GRADO DE INVERSIÓN"

En contra de los negativos auspicios de los agoreros de la recesión, que han plagado los medios este año que se acaba, Moody's nos otorgó el "grado de inversión". Era la calificadora de riesgo de envergadura que faltaba, pues Standard & Poor's y Fitch Ratings ya nos lo habían concedido el año pasado. Así, la deuda en moneda extranjera del Perú pasó de ser Ba1 a Baa3, el nivel más bajo dentro de esta clasificación. Es notable destacar que un factor decisivo para esta mejora -que los mercados habían asumido desde hace ya buen tiempo- fue la capacidad del país para resistir los embates de la crisis internacional. ¡Enhorabuena!

### PBI A OCTUBRE

En setiembre, el ligero crecimiento del 0.04% parecía señalar la recuperación de nuestra economía. Los resultados de octubre, recientemente publicados por el INEI, parecen confirmarlo. En dicho mes, la producción nacional creció un 0.83% respecto de octubre del 2008. Esto se explicaría, principalmente, por el favorable desempeño del sector financiero y de seguros (+14.16%), dada la expansión de los depósitos y préstamos, y por la mayoría de actividades ligadas a la demanda interna, como construcción (+10.74%), electricidad y agua (+2.42%), transportes y comunicaciones (+0.66), restaurantes y hoteles (+0.33%), y el sector agropecuario (+0.27%, impulsado por el pecuario, que creció un 4.57%), según el INEI. La contracción en sectores como el manufacturero (-6.51%) se explica sobre todo por la menor demanda externa, aunque esta situación ya estaría empezando a revertirse (ver [Semanario N° 546](#); además, la caída señalada es menor al -8.81% acumulado por la producción manufacturera entre enero y octubre).

### POR LA COMPETITIVIDAD

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) ha presentado el Plan de Mejora del Clima de Negocios, para escalar posiciones en el Doing Business (DB) del Banco Mundial (ver [Semanario N° 529](#)) y alcanzar un crecimiento sostenido mediante avances en la competitividad. En ese sentido, destacan iniciativas como la de eliminar el requisito de depositar al menos el 25% del capital social para abrir empresas, lo cual reduce costos y el número de procedimientos para ello, así como la de reducir los trámites judiciales en lo que a cumplimiento de contratos se refiere (para lo cual, la demora promedio es de 428 días, según el DB).

Hay medidas que han generado discrepancias, como la que apunta a reducir los procedimientos para las licencias de construcción de almacenes (nuestra peor área en el reporte, donde la demora promedio es de 205 días), pues entidades como el Colegio de Ingenieros consideran que podría afectarse la seguridad en las construcciones. Por ello es importante que se dé un debate técnico de estas propuestas, con el fin de equilibrar las distintas necesidades existentes en cada área y facilitar el hacer empresa en el Perú sin descuidar aspectos como el señalado. De cualquier forma, vale resaltar los esfuerzos del MEF, que ha reconocido el reto que supone la actividad empresarial en el Perú, por los obstáculos que impone el mismo Estado... algo que el presidente de la República tal vez no tomó en cuenta al "reclamar" al sector privado mayores inversiones.

### DE REGLAMENTOS Y REVISIONES...


Se supone que las revisiones técnicas tienen como objetivo asegurar que las condiciones de los vehículos que circulan en el parque automotor sean las adecuadas. Igualmente, el nuevo reglamento de tránsito fue creado para salvaguardar a la ciudadanía y terminar, de una vez por todas, con los innumerables accidentes -ocasionados por la imprudencia de choferes que no deberían manejar- que diariamente le cuestan la vida a cientos de peruanos. Lamentablemente, ninguna de estas medidas parece estar funcionando adecuadamente, pues noticias como la de una *coaster* de transporte público -que había pasado la revisión técnica hace tres meses y cuyo chofer tenía papeletas acumuladas por un valor cercano a los S/. 3,000 (varias de ellas, graves)- que se estrelló contra una vivienda y mató a una niña de tres años que se encontraba al interior, parecen ser, aún, el pan de cada día.



### Grupo Interbank ahora en China

Que tus productos lleguen más fácil y rápido a China.  
Nueva Oficina Comercial en Shanghai.  
[www.ifhperu.com](http://www.ifhperu.com)

 **IFHPeru** LTD.  
Intergroup

 regresar  
página 1



## Negociaciones en curso

En vista de que el TLC con China no tendrá que pasar por el Congreso, como lo sostuvimos en reiteradas ocasiones (ver [Semnario N° 543](#)), el MINCETUR estima que entraría en vigencia durante el primer trimestre del próximo año. Esta semana damos una mirada al estado actual de los tratados aún en negociación.

### COREA DEL SUR

Entre enero y octubre de este año, nuestras exportaciones a Corea del Sur ascendieron a US\$ 604 millones, un 33.6% más que en el mismo periodo del 2008, a pesar de que se proyecta que su PBI caiga un 1% este año. Asimismo, si vemos las exportaciones mensuales, en octubre nuestras exportaciones a este país registraron un crecimiento del 145% respecto al mismo mes del 2008.

El tema más complicado en esta negociación ha sido el de acceso a mercados, donde, al igual que con Japón, tenemos un interés particular en la entrada de productos pesqueros y agropecuarios (ver [Semnario N° 541](#)), mientras que ellos, de acuerdo con el MINCETUR, están interesados en obtener beneficios para las exportaciones de su industria automotriz. Entre el 14 y 15 de enero habría una mini ronda en la que se espera avanzar con los temas pendientes, de manera que puedan culminar las negociaciones en una última ronda en febrero.

Esperemos que se firme pronto este tratado y podamos aprovechar los beneficios (ver [Semnario N° 509](#)) que ya disfrutaban otros países de la región.

### JAPÓN

Ya hemos mencionado los beneficios que podría traernos un TLC con Japón (ver [Semnario N° 516](#)). Entre enero y octubre, nuestras exportaciones a este país alcanzaron los US\$ 1,039 millones, un 34% menos que en el 2008 (Japón fue golpeado fuertemente por la crisis internacional). Sin embargo, continúa ocupando el quinto lugar entre los destinos de nuestras exportaciones, con un 5% del total y en el mes de octubre se vio un crecimiento del 22.3% respecto a octubre del 2008.

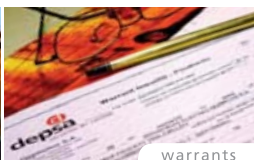
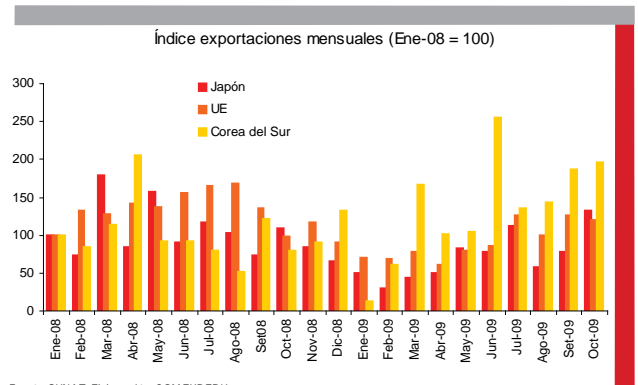
Tras la cuarta ronda de negociaciones de octubre, además de acceso a mercados, aún quedan pendientes los temas de obstáculos técnicos al comercio, medidas sanitarias y propiedad intelectual. En lo que respecta al acceso a mercados, al igual que Corea del Sur, un tema de interés para Japón es el ingreso de sus automóviles, mientras que nosotros buscamos que se reduzca el elevado número de exclusiones que pretenden incluir los japoneses en productos agrícolas y pesqueros.

Tras la reunión que tuvo el presidente Alan García con el primer ministro japonés, Yukio Hatoyama, durante su gira por el Asia camino a la Cumbre del APEC 2009, este último afirmó que Japón otorgaría a nuestro país por lo menos los mismos beneficios que obtuvieron otros países latinoamericanos como México y Chile. Este ha sido un claro avance aunque, obviamente, el objetivo es obtener condiciones aún más favorables. No hay una fecha definida para la próxima ronda, pero los funcionarios japoneses habrían planteado que sea en febrero.

### UNIÓN EUROPEA

También hemos mencionado algunos de los beneficios que traería un tratado con la Unión Europea (ver [Semnario N° 547](#)). Entre enero y octubre, nuestras exportaciones a la Unión Europea ascendieron a US\$ 3,198 millones, mientras que nuestras importaciones desde la UE ascendieron US\$ 2,062 millones, de las cuales un 53% corresponde a bienes de capital, más específicamente un 40% corresponde a bienes de capital para la industria.

De acuerdo con el MINCETUR, tras la VII Ronda (ver [Semnario N° 545](#)), aún falta profundizar un poco más lo que respecta a los productos agrícolas (que es un tema complicado con los países europeos), pues falta negociar un poco más para cumplir nuestros intereses ofensivos. Al momento de escribir este artículo, se encuentran reunidos los negociadores encargados del tema de propiedad intelectual y se planea realizar una mini ronda a mediados de enero en nuestra capital, en la que se avanzarían los temas pendientes de acceso a mercados y reglas de origen.



www.depsa.com.pe

regresar  
página 1





## DB 2010: cerrando una empresa

Ante la recesión de inicios de los años 80, uno de los factores clave que diferenció a Chile de México fue la reforma del proceso de quiebra chileno, que aquel país emprendió por esos años. Si bien esto generó un costo para Chile en términos de cierre de varias empresas, este fue breve y le siguió una rápida y fuerte recuperación, en contraste con la débil recuperación de México. En este país recién en el 2000 se cambió la ley de quiebras, que venía de 1943. Así lo señala el estudio "A Decade Lost and Found: Mexico and Chile in the 1980s" (Bergoing *et ál.*, 2007), que evidencia lo que señala el Doing Business (DB) 2010: procesos de quiebra ineficientes pueden profundizar y extender una crisis, mientras que los que sí funcionan pueden acelerar la recuperación, pues permiten que las empresas viables se reestructuren y las que no lo son sean liquidadas ágilmente, facilitando la reasignación de recursos en la economía. Y los tiempos de crisis son un buen momento para estas reformas.

### METODOLOGÍA

El elemento del DB sobre la facilidad para cerrar o reestructurar empresas emplea tres indicadores: el tiempo, el costo y la tasa de recuperación. El tiempo que toma el proceso de quiebra incluye demoras producto de tácticas utilizadas por las partes, como las apelaciones o solicitudes de aplazamiento. Su costo se mide como porcentaje del valor de los bienes de la empresa y considera los costos de los tribunales y los honorarios de los abogados, contadores, expertos en quiebra y asesores independientes.

Finalmente, la tasa de recuperación consiste en los centavos por dólar recuperados por los acreedores mediante dichos procesos. Por ejemplo, si la empresa continúa operando, la tasa equivale a 100 centavos por dólar. Si no lo hace, la tasa se reduce a 70 y se deducen los costos oficiales del procedimiento de insolvencia (1 centavo por cada porcentaje del valor inicial). También se considera el valor perdido por el tiempo durante el cual el dinero permanece "congelado" en estos procesos, incluyendo la pérdida por la depreciación de activos muebles. La tasa de recuperación es el valor presente de los fondos que quedan (ver [detalle de supuestos](#)).

### RESULTADOS

En esta área, el Perú se ubica en el puesto 99 de 183 economías, la misma posición que el año pasado. Si bien en el costo tenemos un relativo buen desempeño (7% del valor de los bienes, con lo que solo nos superan 24 economías), el tiempo y la tasa de recuperación dejan mucho que desear: la demora promedio es de ¡3.1 años! y la tasa, de 25.4. Con esto, en ambos indicadores nos superan 98 economías. Así, estamos aún lejos del promedio de 1.7 años de la OCDE y de su tasa de 68.6. Sin embargo, estamos ligeramente mejor que Latinoamérica en tiempo (el promedio regional es de 3.3 años), aunque su tasa de recuperación es algo mayor (26.8).

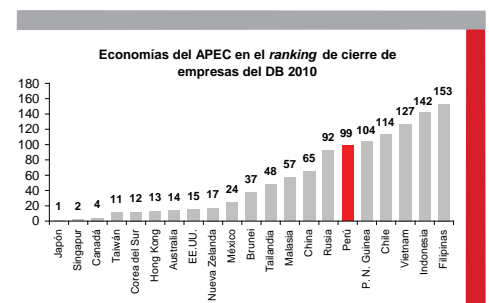
Si, por ejemplo, redujéramos el tiempo a 2.1, como en Uruguay, nos superarían 55 economías en ese rubro. Y si la tasa de recuperación ascendiera a 64.2, como en México, solo estaríamos tras 23 economías en ese indicador. Como vemos, a México le ha caído bien la reforma del 2000. Allá estos procesos ahora toman en promedio 1.8 años y el costo asciende al 18% del valor de los bienes. De este modo, ocupa el puesto 24 (segundo en Latinoamérica, tras Jamaica) y en los últimos años ha dejado atrás a Chile, que ha perdido ventaja (en el DB 2010 está en el puesto 114).

¿Qué hacer para avanzar en este campo? El DB indica que los gobiernos pueden incentivar a las empresas a buscar soluciones previas a la insolvencia, elevar la eficiencia de las cortes y capacitar a liquidadores y administradores. Por ejemplo, lo primero puede lograrse ampliando los motivos para que las empresas con problemas financieros entren en reorganización. Entre las economías que tomaron medidas en ese sentido en el periodo de análisis del DB figuran Estonia, Filipinas, Francia, Kuwait y Polonia. Asimismo, el reporte da el ejemplo de Finlandia y Noruega, donde las empresas suelen entrar en proceso de quiebra un par de semanas luego del *default*.

En cuanto a las cortes, las economías con instancias especializadas presentan las mayores tasas de recuperación. Vale tener esto en cuenta especialmente en tiempos de crisis, cuando hay más quiebras. El DB resalta, además, el caso de EE.UU., donde un sistema de administración de casos en línea permite a los jueces trabajar desde cualquier lugar, firmando órdenes con un "clic", y ofrece también información a los abogados y al público en general. Mientras tanto, como señaló la ex ministra de Justicia, Rosario Fernández, en el foro "Agenda Interna" organizado por COMEXPERU recientemente, en nuestro sistema judicial aún hay mucha resistencia a la eliminación del papeleo y a los trámites *online*. Aquí no solo urge voluntad política, sino también un cambio total de mentalidad.

Economía	T. recup. (€ x \$)	Tiempo (años)	Costo (% valor bienes)
Japón	92.5	0.6	4
Singapur	91.3	0.8	1
Noruega	89.0	0.9	1
Canadá	88.7	0.8	4
Finlandia	87.3	0.9	4
Irlanda	86.6	0.4	9
Dinamarca	86.5	1.1	4
Bélgica	86.3	0.9	4
Reino Unido	84.2	1.0	6
Holanda	82.7	1.1	4

Fuente: Banco Mundial. Elaboración: COMEXPERU.



Fuente: Banco Mundial. Elaboración: COMEXPERU.

¿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



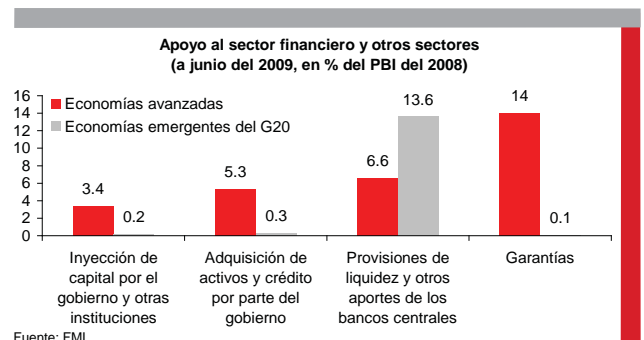
## El salvataje de bancos americanos

La reciente crisis ha ocasionado numerosas quiebras bancarias, nacionalizaciones, fusiones, adquisiciones, rescates, caídas de la bolsa e, incluso, recesión en numerosos países. Para muestra un dato: entre setiembre del 2008 y el 15 de diciembre del 2009, 149 bancos quebraron en EE.UU., según datos de la Federal Deposit Insurance Corporation de dicho país.

Esta situación llevó al Gobierno estadounidense a aplicar medidas de emergencia, como un rescate bancario (ver [Semanario N° 491](#)) que ha sido sumamente criticado por tres aspectos: los incentivos que genera en el mercado, quién asume el costo del rescate y en qué se utiliza ese dinero.

### ¿A DÓNDE SE VA EL DINERO?

En cuanto a la primera crítica, este salvataje genera incentivos incorrectos en el mercado financiero. Los bancos que sobrevivieron gracias al rescate sienten que el Gobierno no los dejará quebrar ante nuevas crisis debido a su tamaño y nefastas consecuencias sistémicas. Los bancos que no recibieron ningún subsidio se sentirán con derecho a reclamar si en una futura crisis su posición financiera “justifica” una intervención pública. Boyd y Runkle (1992), y Mishkin (1999) nombran a este fenómeno: “*too big to fail*”. Ellos afirman que estos rescates provocan incentivos para que los grandes bancos tomen estrategias más riesgosas al saber que, por su tamaño, el Gobierno los salvará si las cosas salen mal.



La segunda crítica va por el lado de que no se debería haber financiado con dinero de los contribuyentes (es decir, ciudadanos trabajadores que cumplen con pagar sus impuestos) a bancos que se encontraban en una posición financiera débil por la culpa de un mal manejo gerencial. Y la tercera se basa en el uso del rescate.

A fines de octubre del 2008, *The Washington Post* reveló que, de los más de US\$ 163 mil millones que los bancos estaban recibiendo, el 52% iba a destinarse (con autorización del Gobierno) al pago de dividendos a accionistas hasta el 2011. Esto no sucede en otros países donde también se dieron salvatajes voluminosos, como en Reino Unido y Alemania. En palabras de Charles Schumer (senador demócrata por Nueva York): “El propósito del programa es aumentar los préstamos e inyectar dinero en la economía real. Si el dinero se usa para dividendos, se traiciona el propósito del programa”.

El Gobierno americano se defiende alegando que el objeto del plan es fortalecer a las instituciones financieras y no debilitarlas disuadiendo a sus accionistas. Además, el Tesoro de EE.UU. señala que, si se hubiera suspendido el pago de dividendos, se habría disuadido a los bancos de participar en el programa voluntariamente. Aún cuando el pago de dividendos es la parte más criticada, el hecho de que los bancos que recibieron la ayuda no puedan determinar con exactitud cómo están invirtiendo el dinero que se les dio genera también fuertes suspicacias.

En palabras de Barry Koling, vocero de SunTrust Banks, que recibió US\$ 3,500 millones en dinero de los contribuyentes: “No estamos haciendo un seguimiento de dólar por dólar”. Si no lo hace ni el banco ni el Gobierno, ¿quién lo va hacer? ¿En qué se invirtió el dinero otorgado? La mayoría de bancos, incluidos Citibank y Bank of America -dos de los principales destinatarios del dinero del plan de rescate-, respondieron con declaraciones genéricas cuando se les formuló esta pregunta.

### ESTA HISTORIA NO HA TERMINADO

Como vemos, el plan de rescate bancario norteamericano ha generado un intenso debate por diferentes aspectos y todavía no ha culminado. No obstante, también se deben evaluar las graves consecuencias de simplemente dejar caer el sistema.

En concreto, esperamos que, con el transcurso de los meses, los reguladores y hacedores de política a nivel global identifiquen las mejores estrategias y políticas para prevenir este tipo de situaciones, a través de una regulación coherente y técnica, y que el resto del mundo no termine pagando los excesos de unos pocos.



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

SUMMIT

DELFINES  
HOTEL & RESORTS

regresar  
página 1



## ¿Reactivación de la Marina Mercante?

Pese a que el Ejecutivo la observó en su momento, la semana pasada el Legislativo aprobó la Ley N° 29475, que modifica la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional. Dicha modificación plantea: i) ampliar el plazo de los beneficios tributarios incluidos en la Ley N° 28583, que favorecen a las empresas navieras nacionales, a fin de que estas cuenten con buques propios; e ii) incrementar los costos tributarios correspondientes tanto a los buques de bandera extranjera como a las empresas navieras foráneas. Tal y como mencionamos en el [Semanaario N° 410](#), la ley vigente otorga un elevado grado de protección y provee una serie de incentivos que no han logrado convencer a ningún empresario para entrar en ese negocio. Entre las principales medidas establecidas tenemos:

- Por lo menos el 80% de los tripulantes de las naves de bandera nacional deben de ser peruanos.- En este punto, tanto la Ley como la modificación que se plantea son discriminatorias contra las personas de origen extranjero, dado que la oferta de trabajo estaría restringida a la mano de obra nacional.
- El 51% del capital social de las empresas navieras que quieran gozar de una serie de beneficios tributarios tiene que ser de accionistas peruanos.- Esto distorsiona claramente el mercado, ya que este tipo de concesiones fiscales podría incentivar artificialmente la entrada de empresas no competitivas al sector.
- Cabotaje (transporte acuático comercial que se realiza entre puertos peruanos) reservado para embarcaciones de bandera nacional.- Esta situación restringe la libre competencia y genera sobrecostos y posibles abusos de poder en contra de los usuarios.

De acuerdo con Reflexión Democrática, a partir de la modificación se generarían costos adicionales para el transporte de carga a través de modificaciones en el pago del impuesto a la renta (IR) para naves extranjeras y la imposición de tasas compensatorias al transporte de mercaderías desde el exterior.

Actualmente, las embarcaciones extranjeras que transportan carga nacional pagan el Impuesto a la Renta (IR) en dos formas: i) las naves alquiladas para cabotaje pagan el 10% de IR sobre la base del 80% de la renta bruta; y ii) los buques fletados para el cabotaje son gravados con una tasa del 30% sobre la renta bruta. La modificación plantea unificar estos regímenes y cobrar una sola tasa del 30% sobre una renta bruta del 60%. Asimismo, la imposición de tasas compensatorias al transporte de mercancías desde el exterior resta competitividad al mercado, puesto que ocasionaría la subida de precios del servicio. Esta imposición se trasladaría a los usuarios y consumidores, haciendo más costoso el servicio de transporte de carga.

Según la Asociación Peruana de Operadores Portuarios, la Marina Mercante no debe ser reactivada sobre la base de incentivos artificiales y en detrimento de otros sectores de la economía, como son las empresas que operan en el comercio internacional, ya que definitivamente estas tendrían que pagar un flete superior, el cual sería trasladado al usuario final en el costo del producto.

Resulta anecdótico que este tipo de iniciativas sean promovidas en un país que apuesta por la apertura comercial como uno de sus motores principales de desarrollo. Más aún, con la inminente firma de acuerdos comerciales con mercados como los de la Unión Europea, Corea del Sur, Japón, entre otros, resulta contraproducente que se encarezcan los costos de transporte marítimo de carga. No es posible que tengamos por un lado al MEF, a PRODUCE y al MINCETUR fomentando políticas de innovación y competitividad, y por otro lado al Congreso de la República promulgando leyes que elevarán los costos de un sector que ha sido fuertemente golpeado por la crisis internacional.

Esperamos que la voluntad de quienes se opusieron a la aprobación de esta Ley se ponga de manifiesto, para elevar una propuesta de derogación, en vista del inminente perjuicio en el sector.

Finalmente, en lugar de aprobar este tipo de leyes que perjudican la competitividad del comercio internacional peruano, se debería prestar más atención a la estrategia desplegada por el Sindicato Único de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Puerto del Callao (SUTRAMPORPC) en contra de la modernización de puertos, lo que afecta el desempeño de las empresas que brindan servicios portuarios y aumenta los costos de los exportadores e importadores.

Hablamos del pliego de reclamos por rama de actividad para el año 2009-2010, presentado por el SUTRAMPORPC ante el Ministerio de Trabajo, donde se especifican una serie de condiciones económicas y laborales como: i) aumento del haber básico en 100%; ii) sobretasa del trabajo nocturno del 35%; iii) incremento del 100% en la cuadrilla mínima por bodega para el caso de contenedores en buques convencionales y buques grúas pórticos Panamax/Post-Panamax; entre otros, los cuales incrementarían en un 360% los costos portuarios. Asimismo, no debemos dejar de lado el interés de una administración ineficiente por la promulgación de la Ley que modifica la Ley de Trabajador Portuario, lo cual sería nefasto para el clima de concesiones portuarias de los próximos años. ¡Mucho cuidado con esto!

El **72%** de las empresas  
con antivirus actualizado  
**ESTAN INFECTADAS\*... ¿y la suya?**  
ingrese a [www.infectedornot.com](http://www.infectedornot.com)

**PANDA**  
SECURITY

regresar  
página 1