



EDITORIAL

¿CONFIANZA EMPRESARIAL O EMPODERAMIENTO DE EMPRESAS ESTATALES? ¿EN QUÉ QUEDAMOS?

HECHOS

SALUD Y EDUCACIÓN, ¿CÓMO ESTAMOS?

ACTUALIDAD

- AL ALCALDE, TRES COSAS: SEGURIDAD, ORDEN Y LIMPIEZA
- LA DESACELERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

ECONOMÍA

MÁS DE 12 MILLONES DE TRABAJADORES NO CUENTAN CON BENEFICIOS LABORALES

COMERCIO EXTERIOR

PRODUCTOS DESTACADOS DEL SECTOR AGROPECUARIO



NAVARA
SALVAJE POR FUERA, CÓMODA POR DENTRO.
Gran amplitud de cabina y suspensión avanzada para una mayor absorción de impactos.

Ahora desde:

US\$28,990 / **S/. 81,172**

Se autoriza la difusión y reenvío de esta publicación electrónica en su totalidad o parcialmente, siempre que se cite la fuente.



¿Confianza empresarial o empoderamiento de empresas estatales? ¿En qué quedamos?

Recientemente, el ministro Castilla, en una presentación ante el pleno del Congreso de la República, sostuvo que es importante para el país reactivar la confianza de los agentes económicos, confirmando que la caída de la inversión privada es una de las causas de la desaceleración de la economía peruana.

En un acto por recuperar la tan disminuida confianza empresarial, así como revertir la tendencia de crecimiento de nuestra economía, el Ejecutivo, encabezado por el MEF, lanzó hace unos meses una serie de medidas que apuntaban a eso. Dentro de las más destacadas encontramos aquellas que atacarían los sobrecostos generados por barreras burocráticas que tantas demoras (y hasta cancelaciones) vienen generando en la ejecución de proyectos de gran envergadura. De igual manera, PRODUCE viene trabajando en lo mismo: eliminar trabas y facilitar los negocios.

Sin embargo, pese al interés y a las acciones que viene tomando el Ejecutivo por atraer inversiones, recobrar la confianza empresarial, y consecuentemente, elevar la competitividad, el Legislativo abre paso a una iniciativa que pone en riesgo todo objetivo de política en favor del bienestar y el desarrollo del país. Resulta que, en un "novedoso" proyecto de ley, el congresista Manuel Dammert plantea establecer lineamientos generales para el fortalecimiento de la actividad empresarial del Estado, aduciendo que el FONAFE viene actuando como un "holding burocrático privatizado", subordinado a los planes de ProInversión, lo que mella su rol de fomentar el crecimiento de las empresas públicas. Entonces, ¿qué queremos para nuestro país? ¿Recuperar la confianza empresarial o fortalecer las empresas estatales?

Hagamos memoria. Los estragos que dejaron las empresas estatales en épocas pasadas son más que evidentes: un enorme déficit fiscal equivalente al 34% del PBI, inflación que en su momento cumbre alcanzó 7,649% y "elefantes blancos" que brindaban servicios de pésima calidad y limitado alcance. Mientras que, a partir de la apertura de nuestra economía y su integración con el mundo, en los años 90, la llegada de capitales privados (con un correcto manejo monetario y fiscal) fueron los que impulsaron el desarrollo y crecimiento de nuestra economía: en los últimos quince años la inversión privada creció un 225.3%, el PBI un 133.3%, y la pobreza se redujo de 47.8% a 23.9%.

Iniciativas o planteamientos como los del congresista Dammert existen varios. Recordemos la intención del Gobierno de adquirir los activos de Repsol, la cual generó un impacto negativo en la confianza empresarial. Pretender jugar a ser empresario le costó mucho en términos de crecimiento al Estado, ya que reprimió las inversiones en nuestro país. Eso es una realidad.

Si bien el Ejecutivo y el Legislativo son instituciones autónomas, al país no le haría nada mal que ambas apunten sus políticas hacia una misma dirección, que es la de generar mayor competitividad en la economía y asegurar el bienestar para todos los peruanos, lo cual se consigue recuperando la confianza empresarial y no empoderando a las empresas estatales.

Rafael Zacnich

Economista Jefe de COMEXPERU

Director
Eduardo Ferreyros Küppers
Editor
Rafael Zacnich Nonalaya
Promoción Comercial
Cecilia Gaviria Raymond

Equipo de Análisis
Raisa Rubio Córdova
Pamela Navarrete Gallo
Walter Carrillo Díaz
Daniel Velásquez Cabrera
María Laura López León

Corrección
Angel García Tapia
Diagramación
Eliana García
Publicidad
Edda Arce de Chávez
Suscripciones
Giovanna Rojas Rodríguez

COMEXPERU-Sociedad de Comercio Exterior del Perú
Bartolomé Herrera 254, Miraflores. Lima 18, Perú.
e-mail: semanario@comexperu.org.pe
Telf.: 625 7700 Fax: 625 7701

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

 volver al índice



Salud y educación, ¿cómo estamos?

La salud y la educación son aspectos clave para el bienestar y desarrollo de nuestra sociedad. Además de ser derechos sociales fundamentales, figuran entre los principales indicadores asociados al crecimiento económico y el desarrollo social. Sin embargo, ¿cuánta presencia tienen actualmente estos temas en la agenda política? Bastaría con observar, por ejemplo, el reciente Reporte de Competitividad Global 2014-2015, del Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés); el Índice de Competitividad Regional (INCORE) 2014, realizado por el Instituto Peruano de Economía (IPE), u otros datos relacionados para darse cuenta de que el desempeño en estos sectores está muy por debajo de lo esperado.

De acuerdo con el pilar “Salud y educación primaria” del reciente reporte del WEF, el Perú se ubicó en el puesto 94, una posición debajo respecto al reporte anterior. En cuanto a la salud, el Perú ocupa los puestos 37 y 92 para casos de malaria y tuberculosis por cada 100,000 personas, respectivamente. Ambos indicadores, sorprendentemente, han mejorado su posición en el *ranking* en los dos últimos años. Por otra parte, de acuerdo al INCORE¹, Lima es la región que tiene mejores servicios de salud, seguida por Arequipa e Ica en 2013. Dentro de este tema, la desnutrición crónica es uno de los problemas más urgentes, y registra menores índices en Tacna y Moquegua, a diferencia de las altas tasas en Huancavelica y Cajamarca.

En términos de América Latina, la información disponible sobre infraestructura de salud en el Perú no es comparable con la de los demás países. Sin embargo, se puede tomar como indicador *proxy* el número de camas hospitalarias por cada 1,000 habitantes. De acuerdo con el Ministerio de Salud (Minsa), el Perú cuenta con 1.5 camas hospitalarias por cada 1,000 habitantes, cifra por debajo del promedio de la región. Uruguay cuenta con 2.9, Brasil con 2.4 y México con 1.6. Sorprendentemente, la cifra peruana se ha mantenido constante desde 2003. De acuerdo con las proyecciones del presupuesto público para el quinquenio 2012-2016, la brecha en salud equivale a US\$ 1,056 millones, con un presupuesto público proyectado de US\$ 812 millones. Se estima que la cobertura de la brecha al 2016 sea del 77%. Es importante recordar que una mayor cobertura debería ir acompañada de una mejora en la calidad del servicio que se brinde, tanto en los profesionales como en los procesos administrativos y técnicos.

En lo que respecta a la educación primaria, el WEF ubica al Perú en el puesto 110, y en el puesto 70 y 134 en cantidad (medido por número de matriculados) y calidad de educación superior, respectivamente. Sin embargo, si bien en cuanto a la cantidad de educación superior el puesto parecería no ser tan malo, la calidad de dichas instituciones educativas se encuentra en el cuartil inferior. Por otro lado, el INCORE refleja que las regiones con mayor educación son Tacna, Lima y Moquegua en el primer, segundo y tercer lugar, respectivamente. El analfabetismo está casi erradicado en Lima e Ica, en comparación con Huánuco, que se ubica en el último puesto. La matrícula primaria, por su parte, tiene los mayores índices en Tumbes y Cajamarca, y los menores en Apurímac y Loreto.

El recurrente problema de la calidad educativa juega muy en contra del desempeño de nuestra economía, ya que si no se ejecutan políticas claras ahora ni se deslinda con los grupos opositores a todo tipo de reformas, se verán las consecuencias en los próximos años. Vimos los resultados de la educación peruana en la evaluación PISA de 2012, en la cual nos ubicamos en el penúltimo lugar en ciencia y en el antepenúltimo en matemática y comprensión lectora. Vimos los resultados del INCORE 2014, con bajos índices en educación y grandes problemas en salud. Sin embargo, en lo que va de 2014, el presupuesto ejecutado por el Ministerio de Educación es del 51.1%². La brecha actual en educación es de US\$ 8,557 millones, y se cuenta con un presupuesto proyectado de US\$ 3,238 millones hasta 2016. Para ese año se cubriría solamente un 38% de la brecha existente, lo cual equivale a la construcción de 32,000 colegios en zonas rurales³. ¿Qué se espera para planificar de mejor manera la ejecución del presupuesto asignado a un ministerio con temas tan urgentes? ¿Cuánto más tendremos que esperar para una educación de calidad? ¿Para cuándo la inversión en infraestructura educativa a través de Asociaciones Público Privadas (APP), Obras Por Impuestos (OPI) e iniciativas privadas que agilicen los procesos de inversión y logren contribuir con los derechos de todos los peruanos?

Este es el panorama real en cuanto a salud y educación. Como se observa, falta mayor énfasis en la inversión en estas dos ramas, así como tomar conciencia de que son imprescindibles para el desarrollo y bienestar de la población. La urgencia está en ambos aspectos: cobertura y calidad. Se requieren reformas inmediatas, ya que son temas que tendrán un retorno en el futuro. Si pasa más tiempo, será cada vez más difícil atenderlos.

¹<http://ipe.org.pe/documentos/indice-de-competitividad-regional-incore-peru-2014>

²<http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/Default.aspx>

³http://www.apoyoconsultoria.com/SiteAssets/Lists/JER_Jerarquia/EditForm/Informe_Capeco_Apoyo.pdf



Al alcalde, tres cosas: seguridad, orden y limpieza

El crecimiento económico sostenido que ha registrado el Perú en los últimos años no ha sido suficiente para mejorar nuestro nivel de competitividad. Esto nos demuestra que si no se avanza, en un contexto de competencia internacional, prácticamente se retrocede. Tal como mencionamos en la [edición anterior](#), el Perú cayó cuatro puestos en el Ranking de Competitividad Global 2014-2015, elaborado por el WEF, al ubicarnos ahora en el puesto 65 de 144 economías.

De acuerdo con el WEF, el factor más problemático para hacer negocios en nuestro país es la ineficiente burocracia. A este le siguen la corrupción, la excesiva regulación laboral, la inadecuada infraestructura, la falta de educación de la fuerza laboral y el crimen, entre los principales. No obstante, estos no son solo factores que, como bien indica el reporte, impiden o dificultan la realización de negocios, sino que también son disgustos con los que todo peruano tiene que convivir en su día a día.

Ante esto, y ahora que estamos en vísperas de las elecciones regionales y municipales, es preciso definir los puntos cruciales de los que debería ocuparse el próximo alcalde de Lima. Contrariamente a lo que muchos candidatos ofrecen (y a lo que muchos electores esperan), a un alcalde no le corresponde reducir la pobreza, mejorar el sistema de educación o el de salud, ni mucho menos acabar con el crimen organizado o elevar el empleo en su jurisdicción. Para lo anterior, existen instancias superiores que, a pesar de no estar resolviendo mucho al respecto, son las encargadas de atender estos temas. Lo que sí está en manos de un alcalde, y en lo que debería ocuparse al 100% es en convertir a Lima en una ciudad segura, limpia y ordenada.

Para ello, el alcalde necesita una estrategia integradora. Tomando en cuenta lo mencionado por el WEF, en positivo, debería buscar lo siguiente: reducir la burocracia de su competencia, mejorar el capital humano en las instituciones, así como la infraestructura (tanto de transporte como urbana), y a grandes rasgos disminuir la inseguridad.

LÁPIZ Y PAPEL

Primero, reducir la burocracia que genera demoras en el desarrollo de los negocios y las inversiones, para lo cual precisa eliminar los trámites municipales innecesarios. De acuerdo con el *ranking* del WEF, nos encontramos en el puesto 127 en cuanto a carga regulatoria y en el 101 respecto al tiempo para iniciar un negocio. Para mejorar en este punto, se necesita una revisión exhaustiva de los procedimientos y protocolos municipales, y un adecuado saneamiento de ellos, así como identificar y sancionar a aquellos funcionarios que entorpecen tales procedimientos (muchas veces, fieles de la cultura “déjalo así nomás”). Por ejemplo, cumplir y hasta acelerar los plazos para el otorgamiento de las licencias de funcionamiento es algo que urge hacer.

Segundo, mejorar el capital humano en las instituciones. De acuerdo con el *ranking* mencionado, nos encontramos en el puesto 131 en cuanto a confianza en los políticos y en el 119 en cuanto a despilfarro de recursos públicos, lo cual tiene mucho que ver con los representantes políticos que, democráticamente, elegimos. Por muy buenas intenciones que tenga el encargado de Lima, éste debe ser un gestor y no solo un “buen vecino”. Debe ser alguien que designe, mantenga y coordine un buen grupo de trabajo, el cual debe incluir, definitivamente, un equipo de arquitectos con conocimiento en planificación y desarrollo urbano; ingenieros en infraestructura de transporte con visión de largo plazo, que afronten de manera estratégica y decidida la caótica congestión del tránsito en la ciudad; y profesionales técnicos que le permita a la municipalidad invertir los recursos de manera responsable, transparente y eficiente.

REPUTACIÓN = PRESTIGIO = PODER
¿QUÉ PIENSAN DE USTED O DE SU EMPRESA EN LAS REDES SOCIALES?

BAELLA CONSULTING
SOCIAL MEDIA, ONLINE MARKETING, DIGITAL MONITORING

☎ 436-6646
🌐 WWW.BAELLA.COM
✉ INFO@BAELLA.COM





Tercero, mejorar la infraestructura urbana y de transporte. De acuerdo con el WEF, nos encontramos en el puesto 105 en calidad de infraestructura, pero basta hacernos una simple pregunta para medir, en parte, cómo vamos: ¿cuáles son las principales características que uno asocia al Centro de Lima? Muy probablemente: desorden, congestión vehicular, inseguridad o suciedad. El Centro de Lima debería ser el principal foco turístico de la capital, por la gran cantidad de historia que su arquitectura tiene para contar. En lugar de eso, está lleno de ambulantes, paredes pintadas con aerosol, negocios de todo tipo en cada una de las calles, desperdicios en las pistas y veredas, contaminación sonora por el excesivo tránsito vehicular y edificios históricos en muy mal estado.

Qué decir respecto a la infraestructura de transporte. Si bien parecemos avanzar, ¿lo hacemos con una estrategia clara y, sobre todo, articulada? Necesitamos un equipo capaz de elaborar y poner en marcha un plan de manejo vial, que establezca vías troncales, primarias y secundarias, y las convierta en accesos amplios, ordenados, eficientes y con una señalización adecuada. Pero, sobre todo, que tome en cuenta que Lima va a seguir creciendo y su parque automotor también. A la par, se deben buscar soluciones de corto plazo, a modo de plan piloto mientras se diseñan las medidas de largo plazo. Por ejemplo, por qué no pensar en la restricción vehicular de circulación dos días a la semana de acuerdo al último dígito de las placas, como se viene haciendo en ciudades como Bogotá, Santiago de Chile y La Paz, para regular el uso de la red vial y evitar la congestión.

Por último, la seguridad. De acuerdo con el WEF, nos encontramos en el puesto 127 en cuanto a los costos que generan la delincuencia y la violencia, y en el 137 respecto a la confianza en los servicios que brinda la policía. Esto nos demuestra que no basta con incrementar el número de efectivos de seguridad en las calles ni construir más puestos de vigilancia, si no tenemos un plan claro para ellos. La nueva administración debe elaborar un sistema integrado de control que incluya una investigación de las zonas de riesgo de la ciudad y sus principales necesidades. Mantener las calles iluminadas y ordenadas también es un primer paso; al igual que equipar la ciudad con un mayor número de cámaras de vigilancia.

No sigamos cometiendo los mismos errores, informémonos y elijamos esta vez al mejor, y no como siempre, al mal menor. No nos dejemos endulzar con promesas ni planes vagos sin estructura. El mayor crecimiento y bienestar se va a dar solo con una mayor responsabilidad de los ciudadanos al elegir a sus autoridades. Exijamos una mejor gestión municipal.



La desaceleración de los vehículos

Desde hace varios años, el sector automotor viene registrando un alto dinamismo y crecimiento, producto de un incremento en la demanda, impulsado por los niveles socioeconómicos medios, así como el mayor acceso a créditos vehiculares. Sin embargo, en los últimos meses, dicho comportamiento se viene revirtiendo, lo que refleja una marcada desaceleración del sector. Veamos los números.

Según cifras de ASBANC, en el mes de junio del presente año, el crédito vehicular ascendió a US\$ 770 millones, con lo que registró una caída del 0.1% respecto al mes anterior, y un aumento del 7.8% frente al mismo mes del año pasado, lo que equivale a US\$ 55 millones adicionales. Esta variación entre mayo y junio de 2014 se debió, principalmente, a la menor demanda registrada, así como al aumento del tipo de cambio que encareció los créditos en dólares. Cabe mencionar que la morosidad de los créditos de este sector viene creciendo sostenidamente desde julio de 2012. En mayo del presente año, la tasa de morosidad fue de 3.79%, mientras que en junio ya ascendía a 4.03%, 105 puntos porcentuales adicionales, respecto al mes de junio de 2013.

En cuanto al número de vehículos nuevos vendidos entre los meses de enero y julio de 2014, según cifras de la Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER), se registró una caída del 10% respecto al mismo periodo de 2013 (de 119,808 unidades pasó a 107,829 unidades). No obstante, respecto de 2009, año en el que se registró el peor dinamismo (-20% respecto a 2008), representó un aumento de alrededor del 154%. Más aun, la desaceleración es evidente: en 2010, la tasa de crecimiento fue del 53%; en 2011, del 23%; en 2012, del 35%, y en 2013, del 11%.

Por otro lado, dentro de las ventas totales, cada segmento (o categoría de automóvil) se comportó de manera distinta. Así, encontramos que el de mayores ventas entre enero y julio de 2013 fue el de vehículos ligeros (*station wagon*, *van* familiar, multipropósito y vehículo deportivo utilitario), con 77,638 unidades, un 6% menos que lo registrado en el mismo periodo de 2012. En segundo lugar, se ubicaron los vehículos comerciales (microbús, minibús, *pick up*, panel y furgón), con 19,068 unidades y una caída del 19%. Finalmente, se ubicaron los camiones y remolcadores, con 9,745 unidades, lo que significó una caída del 22% respecto al mismo periodo del año anterior, y los ómnibus, con 1,378 unidades vendidas, con una caída del 6%.

SIN UNA INFRAESTRUCTURA ADECUADA, LOS VEHÍCULOS NO RINDEN

Según ARAPER, existen serios problemas que obstaculizan el crecimiento de este sector. El primero es la necesidad de una ampliación y mejora de la calidad de la infraestructura vial, materia en la que estamos sumamente desfasados respecto a los demás países: ocupamos el puesto 102 de 144 en el Reporte de Competitividad Global, publicado por el WEF. Es claro que –especialmente en Lima– nuestra infraestructura vial está saturada, es decir, existe una demanda insatisfecha, lo que nos lleva al segundo problema: la falta de un sistema de transporte público masivo en las principales ciudades.

El segundo es la brecha de infraestructura que, de acuerdo con la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), es de US\$ 87,795 millones. Al respecto, el sector transporte es uno de los más deficientes, al registrar una brecha de US\$ 20,935 millones. Sin embargo, hasta ahora solo se han adjudicado cuatro proyectos, por un total de US\$ 7,013 millones, lo que sumado a otras dos posibles inversiones adicionales hace un total de US\$ 7,657 millones, es decir, solo un 37% de la brecha calculada para el sector (ver [Semana N.º 761](#)).



ADIOS VISAS*
ADIOS COLAS**

>> AGILICE SU VIAJE DE NEGOCIOS

* Exoneración de visa en 19 economías del APEC.
** Vía rápida en migraciones en 21 economías del APEC.

APEC BUSINESS
TRAVEL CARD

LA CREDENCIAL DE ALTO NIVEL EJECUTIVO
QUE LE OFRECE GRANDES VENTAJAS
EN SUS VIAJES DE NEGOCIO

SOLICÍTELA AL

625 7700

< volver al índice



Finalmente, el tercer gran problema que enfrenta este sector es la baja calidad de los combustibles. De acuerdo con el *ranking* realizado por el International Fuel Quality Center, hacia 2008, países como Alemania, Japón, Austria, Dinamarca, entre otros, utilizaban un combustible con un contenido menor a 10 partes por millón (ppm) de volumen de azufre. Otros países de Europa y EE.UU. cumplían con tener menos de 50 ppm. Sin embargo, si comparamos estas estadísticas con las del Perú, nos llevaremos una gran sorpresa: hacia 2008, nuestro país se ubicaba dentro del grupo de países cuyos combustibles contenían entre 1,000 y 2,500 ppm de volumen de azufre. Más aun, según la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía, en 2012, seguíamos dentro del mismo grupo¹.

Es urgente que el Gobierno tome las medidas correspondientes para cubrir la brecha existente de inversión en infraestructura. Cubrir el 37% de la brecha del sector transporte no es suficiente. Así, mientras no solucionemos este problema y no se tomen las medidas correspondientes para desulfurizar nuestros combustibles, comprometeremos el crecimiento de sectores como el automotor y, con ello, el bienestar de nuestra población. Existe suficiente evidencia –informes internacionales y nacionales– que dejan claro cuáles son nuestros problemas. La estadística está ahí, pero de nada sirve si finalmente no se hace lo suficiente.

¹<http://www.snmpe.org.pe/prensa-y-multimedia-snmpe/sintesis-de-noticias/editoriales-y-opini%C3%B3n/per%C3%BA-entre-los-%C3%BAltimos-en-calidad-de-combustible.html>



Más de 12 millones de trabajadores no cuentan con beneficios laborales

A partir de los datos que recogen la Encuesta Nacional de Hogares (Enaho) y el Compendio Estadístico, ambos del INEI, podemos analizar la situación del mercado laboral en nuestro país, comparando las cifras de 2013 con las de 2012. Del total de personas en edad de trabajar (PET), el 72.8% pertenecen a la población económicamente activa (PEA). En el periodo analizado, la PEA creció un 3.8% y la PEA ocupada (es decir, el nivel de empleo), un 3.6%; mientras que la PEA desocupada (desempleo) aumentó un 10.1%. Esto significa que la tasa de ocupación registró un 96.1% y la de desempleo un 3.9% en 2013; es decir, 0.2 puntos porcentuales más que la tasa de desempleo en el periodo anterior.

Cabe resaltar que el aumento del empleo debería sustentarse en la expansión de la población formalmente ocupada (+4.3%), es decir, con empleo de calidad y que cumple con todos los requisitos que exige el empleo formal. Sin embargo, tan solo un 23.8% de la PEA ocupada se encuentra adecuadamente empleada, mientras que más de 12 millones de trabajadores no cuentan con un empleo que les garantice derechos mínimos, como CTS, vacaciones y gratificaciones (independientemente de los niveles que fuesen adecuados), seguro médico *ad hoc*, algún sistema previsional para la jubilación, etc. Respecto al nivel educativo, se ha expandido el número de personas dentro de la PEA con educación superior no universitaria (+0.1%), mas no la superior universitaria (-9%). Asimismo, la mayoría de nuestra PEA (68.6%) está compuesta por personas que, como máximo, tienen secundaria completa. Por el lado de los ingresos, estos aumentaron un 3.4% a nivel nacional, al alcanzar casi S/. 1,180, en promedio.

Como se puede notar, hay un crecimiento considerable de la oferta laboral; sin embargo, ¿es el ambiente económico y jurídico el adecuado para emplearla? Las cifras de desempleo sugieren que no. De acuerdo con Juan Chacaltana, especialista en empleo y mercado de trabajo de la OIT, la economía peruana debería crecer a una tasa del 7% anual para insertar la nueva mano de obra en el mercado laboral (sin disminuir el *stock* de desempleados). No obstante, el BCRP ha anunciado ajustes a la baja sobre las proyecciones de crecimiento del PBI, que apuntan al 4.4% para este año.

Asimismo, en otro estudio, Chacaltana afirma que el empleo en el Perú se concentra en sectores, estratos y regiones de baja productividad, muchas de ellas inmersas en la informalidad; mientras que el PBI se concentra en sectores, estratos y regiones de alta productividad, que casi en su totalidad son formales. La Ley Laboral vigente asegura para aquellos que se amparan en el sector formal un trabajo con estabilidad laboral, con todos los beneficios posibles existentes y por existir. La legislación laboral debería promover la mayor cantidad de empleo formal posible, que beneficia la productividad del trabajador al ofrecerle un ambiente de trabajo con derechos y beneficios garantizados.

RÉGIMEN LABORAL... VA EN RETROCESO

Las mellas de un régimen laboral que no se adapta a la realidad económica de nuestro país se observan desde hace mucho. Nuestro puesto en el *ranking* de eficiencia del mercado laboral del Reporte de Competitividad Global, elaborado por el WEF, confirma que, en los últimos años, el entorno laboral peruano está empeorando relativamente respecto de los demás países del mundo. Desde 2011 hasta este año, hemos caído 8 posiciones en dicho pilar, y nuestra posición en el *ranking* fue empeorando sostenidamente: puesto 43 en el *ranking* 2011-2012, puesto 45 en 2012-2013, puesto 48 en 2013-2014 y puesto 51 en 2014-2015.

Esto es una muestra de cómo, a pesar del crecimiento económico (que no obstante viene desacelerándose), el actual régimen laboral no ha venido acompañado de mejoras en las condiciones laborales, como argumentan legisladores y varios grupos de interés, sino que genera incentivos perversos a los millones de trabajadores peruanos y empleadores, al relegarlos a la informalidad. Debe modificarse el régimen, para hacerlo más flexible y no más rígido, pues esto termina afectando la productividad de los trabajadores y la competitividad de las empresas.



Productos destacados del sector agropecuario

Como se ha mencionado anteriormente (ver [Semanario N° 766](#)), en el periodo enero-julio de 2014, el rubro de exportación no tradicional, a diferencia de los productos tradicionales, mantuvo su dinamismo al alcanzar un crecimiento de 6.8% respecto al mismo periodo del año anterior. Este resultado se debió, principalmente, al buen desempeño del sector agropecuario, que alcanzó un valor exportado de US\$ 2,247 millones, es decir, un 29.4% más que el obtenido en el mismo período de 2013, según datos de la Sunat.

UVAS

En el mismo período, las uvas frescas registraron una variación positiva del 78.9%, al pasar de US\$ 130 millones a más de US\$ 232 millones. La uva es el segundo producto agropecuario más exportado al séptimo mes de 2014, con una participación del 11% del total en este sector. Asimismo, cabe destacar que en los últimos 5 años los envíos de uva peruana aumentaron en 141%, en el periodo entre enero y julio.

De igual manera, entre enero y julio de 2014, el principal destino de nuestras exportaciones de uvas fue Hong Kong, con US\$ 61.4 millones (+136%), lo que representó un 26.5% del total de envíos en ese periodo. Otros destinos que mostraron dinamismo fueron China, con US\$ 58.2 millones (+104%) y el 25% del total, y EE.UU., con US\$ 25.7 millones (+58%), y el 11.1% del total.

Entre las empresas exportadoras más importantes se encuentran El Pedregal con US\$ 25.7 millones (+30%), el Complejo Agroindustrial Beta S.A., con US\$ 20.9 millones (+21%), Agro Victoria S.A.C., con US\$ 15.1 millones (+3.7%) y la Corporación Agrolatina S.A.C., con US\$ 14 millones (+38.7%).

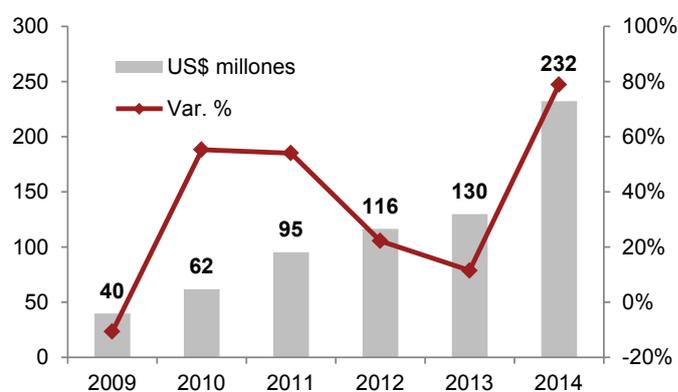
QUINUA

Desde 2013, año en el que la quinua fue nombrada producto bandera, las exportaciones de este producto agrícola han crecido sustancialmente (ver [Semanario N° 764](#)). Entre enero y julio del presente año, los envíos de quinua ascendieron a US\$ 92 millones, mostrando un sorprendente crecimiento de 227% respecto al mismo periodo de 2013.

Los destinos más importantes de nuestra quinua fueron EE.UU., con una participación del 55.3% (US\$ 50.7 millones); Canadá, con un 8.5% (US\$ 7.8 millones); Países Bajos, con un 7.2% (US\$ 6.6 millones); Australia, con un 5.5% (US\$ 5.1 millones); y Reino Unido, con un 4.9% (US\$ 4.5 millones).

Las empresas exportadoras con mayores envíos durante los primeros siete meses del presente año fueron Exportadora Agrícola Orgánica S.A., con envíos por US\$ 16.3 millones (+107.5%); Alisur S.A.C., con US\$ 9.9 millones (+165.2%); Vínculos Agrícolas E.I.R.L., con US\$ 7.7 millones (+485.6%); Grupo Orgánico Nacional S.A., con US\$ 6.3 millones (+269.6%); y Soluciones Avanzadas en Agronegocios-Wiracocha del Perú, con US\$ 4.5 millones (+479.5%).

Evolución de las exportaciones de uvas (enero - julio)



Fuente: Sunat. Elaboración: COMEXPERU.



PALTAS

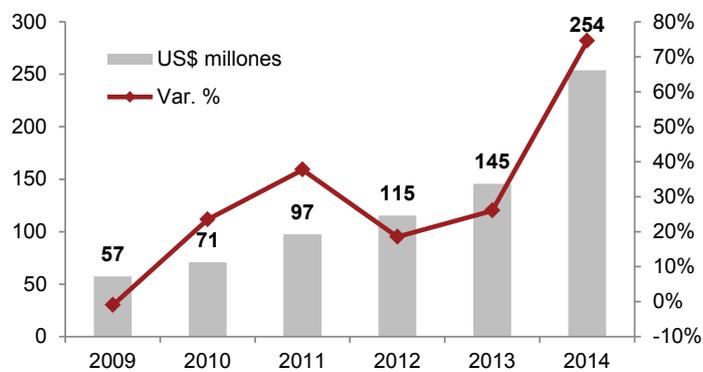
Las exportaciones peruanas de aguacates (paltas) frescas o secas son las que presentaron mayores envíos hacia julio de este año, llegando a obtener una participación del 11.3% del total de productos agropecuarios exportados. Es así que, en el período enero-julio de 2014, los envíos de paltas al exterior alcanzaron un valor de US\$ 253 millones, un crecimiento de 74.5% respecto al mismo periodo del año anterior.

Entre enero y julio de 2014 exportamos el 95% de nuestras paltas (US\$ 240.9 millones) a cuatro principales socios comerciales, los cuales fueron EE.UU., a donde se envió el 43% de las exportaciones de este producto, por un valor de US\$ 109.5 millones; Países Bajos, con US\$ 76.5 millones; España, con US\$ 40.3 millones, y Reino Unido, con US\$ 14.5 millones.

Las principales empresas peruanas exportadoras de palta hacia julio de 2014 fueron Camposol S.A. con US\$ 56.9 millones (+114%), Agrícola Cerro Prieto S.A.C. con un monto de US\$ 23.2 millones (+107%), Sociedad Agrícola Drokasa S.A. con US\$ 18.5 millones (+159%) y Consorcio de Productores de Fruta S.A., con US\$ 14.4 millones (+44%).

Pese a la desaceleración de la economía nacional, las agroexportaciones siguen mostrando un buen desempeño. ¿Estamos preparados para mantener su crecimiento en el largo plazo? ¿Qué está esperando el Gobierno para facilitar los requerimientos administrativos que las exportaciones peruanas todavía enfrentan?

Evolución de las exportaciones de paltas (enero - julio)



Fuente: Sunat. Elaboración: COMEXPERU.