



EDITORIAL

VOLANDO POR MÁS OPORTUNIDADES

HECHOS

¿CÓMO ESTAMOS EN INFRAESTRUCTURA?

ACTUALIDAD

- A PROPÓSITO DEL 3.8%, ¿CÓMO VAMOS CON LA MINERÍA?
- PARTAMOS DE UNA NECESIDAD

ECONOMÍA

- CRÉDITOS, CRÉDITOS Y MÁS CRÉDITOS...
- SE ACERCAN LAS RONDAS FINALES DEL TPP

COMERCIO EXTERIOR

LOGÍSTICA PARA EL COMERCIO EXTERIOR



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.



Volando por más oportunidades

La infraestructura aeroportuaria es, sin duda, un elemento clave en la agenda de competitividad de nuestro país. Esta es fundamental para el dinamismo del comercio exterior, el movimiento de turistas y la atracción de inversiones.

En el Perú, el 20% de las exportaciones totales usan la vía aérea, mientras que por el lado de las importaciones llegan al 12%. Productos peruanos como el oro, espárragos frescos y congelados, confecciones como *t-shirts* y camisas, así como plata en bruto, llegan al mundo por vía aérea. En cuanto a las importaciones, tenemos teléfonos celulares, medicamentos, partes de maquinaria, *laptops*, entre otros. Por el lado del turismo, solo en los dos primeros meses del año –de difícil coyuntura mundial–, el turismo receptivo ha mantenido un crecimiento digno de destacar, del 11%, con turistas provenientes de todas partes del mundo. Estas operaciones utilizan ya gran parte de la capacidad operativa instalada de nuestro principal aeropuerto internacional, el Jorge Chávez, y por ello es fundamental lograr una infraestructura mejorada que permita atender la creciente demanda tanto de carga como de pasajeros.

En 2016, el Perú será nuevamente sede del APEC y tendremos la visita de líderes de las principales economías del mundo, CEO de las principales empresas a nivel mundial, así como importantes y numerosas delegaciones. Ya en 2008 se tuvieron restricciones con los espacios para el parqueo de aviones y congestión con la llegada de las delegaciones. ¿Estaremos preparados?

En el plano regional, los aeropuertos de México, Bogotá y Sao Paulo ya se encuentran congestionados y las líneas aéreas están buscando nuevos aeropuertos. ¿Estamos listos para aprovechar esta oportunidad? ¿Vamos a esperar ser catalogados como aeropuerto congestionado? Mayor tráfico aéreo, de carga y de pasajeros, así como mayor conectividad, crean millones de empleos directos e indirectos a través de las actividades económicas, como el comercio y el turismo, y promueven inversión privada, lo que nos sitúa de manera más sólida como *hub* regional.

¿Existe un plan maestro actualizado para la infraestructura aeroportuaria? ¿Se tiene un plan de desarrollo consensuado, con medidas de corto y mediano plazo, que nos permita descongestionar el aeropuerto Jorge Chávez? Según el contrato de concesión, la segunda pista estaría lista en 2019 y el segundo terminal en 2020. ¿Qué haremos en el camino? En el corto plazo, resulta fundamental ampliar las plataformas aeroportuarias, para lo cual se requiere el uso de los terrenos aledaños de propiedad de las fuerzas armadas. Se necesita con urgencia una decisión de Estado en ese sentido.

Tenemos un excelente concesionario, Lima Airport Partners (LAP), líneas aéreas y operadores logísticos de talla mundial, así como usuarios unidos y con la voluntad de sentarse a una mesa técnica con el Gobierno a fin de dialogar y preparar un plan de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, que contemple además la necesidad de potenciar aeropuertos alternativos, con oportunidades reales y costos competitivos. ¿Haremos algo o dejaremos volar las oportunidades?

Jessica Luna

Gerente General de COMEXPERU

Director

Jessica Luna Cárdenas

Co-editores

Rafael Zacnich Nonalaya
Jaime Dupuy Ortiz de Zevallos

Equipo de Análisis

Raisa Rubio Córdova
Pamela Navarrete Gallo
María Laura López León
Ximena Retamozo Ponce
Antonella Torres Chávez

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

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

 volver al índice

¿Cómo estamos en infraestructura?

El desarrollo de infraestructura de calidad es vital para asegurar el buen funcionamiento de la economía e impulsar su competitividad. Un nivel de infraestructura bien desarrollado integra al mercado nacional y, a su vez, lo conecta con los otros mercados a nivel mundial, lo que reduce la desigualdad existente entre regiones. Asimismo, la calidad y el nivel de desarrollo de la infraestructura en un país tienen un gran impacto en el crecimiento económico del mismo.

Por otro lado, tener un sistema de transportes y comunicaciones consolidado es vital para el desarrollo. Un sistema de transporte adecuado, con vías de acceso de buena calidad, permite que la población y empresas tengan al alcance los bienes y servicios que ofrece el mercado, así como también transportarlos de manera segura y a tiempo. De igual forma, tener un sistema de comunicaciones eficiente permite un rápido acceso a la información, aumenta la eficiencia económica y permite tomar decisiones correctamente.

Sin embargo, de acuerdo con el Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés), el Perú ocupa el puesto 88 en infraestructura, en el *ranking* de 144 economías, mientras que países como Brasil, Chile, México y Uruguay ocupan los puestos 76, 49, 65 y 54, respectivamente. ¿A qué debemos este retraso en materia de infraestructura? Entre otras razones, a la excesiva cantidad de trabas burocráticas existentes para las inversiones públicas y privadas impuestas por el propio Estado, que ahuyentan la inversión. Si lo que queremos es asegurar la inversión y que siga creciendo como en años anteriores, el Estado debe crear un clima favorable, facilitando la toma de decisiones de los inversionistas y evitando retrasos y paralizaciones por trabas sin sentido.

De acuerdo con el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), en 2014, el sector construcción creció solo un 2.1% respecto de 2013 (con una caída en el mes de febrero de este año del 9.9%, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI), frente a la caída de las inversiones privada y pública, en un 1.5% y 3.6%, respectivamente. Para 2015 se proyecta que estos tres indicadores varíen un +5.7%, +3.0% y +12.0%, respectivamente. Cabe resaltar que el poco crecimiento de la inversión privada se da por el bajo nivel de confianza del empresariado, el alto nivel de burocracia y las presiones del tipo de cambio. Con esto en mente, difícilmente podemos apostar a una creciente inversión privada en infraestructura.

Según el WEF, los aspectos en los que el país se encuentra más atrasado son: calidad de las carreteras, en el que nos encontramos en el puesto 102, calidad de la infraestructura ferroviaria (puesto 90), calidad de infraestructura portuaria (puesto 87), calidad de infraestructura de transporte aéreo (puesto 89) y suscripciones de telefonía móvil por cada 100 habitantes (puesto 97). Según la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), la brecha de inversión en infraestructura peruana asciende a US\$ 87,795 millones para 2012-2021. En resumen, en infraestructura estamos mal.

Entonces, a fin de dar un giro en la situación de este sector necesitamos hacer varios cambios. En primer lugar, urge una modificación en la legislación, la cual debe promover transparencia con eficiencia y rapidez en la ejecución de las inversiones. Se deben revisar los criterios para evaluar la viabilidad del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y realizar mejoras en la normativa de control. Además, se deben ejecutar obras pensando a largo plazo, y no en función de la inmediatez.

Por otro lado, el Gobierno debe seguir apostando por las asociaciones público privadas y el mecanismo de obras por impuestos, pero con un sistema adecuado de monitoreo permanente y con técnicos especializados que le hagan un adecuado seguimiento a las obras.

Por último, debemos cambiar nuestra mentalidad. Si bien es prudente ser austeros en el gasto, es momento de usar eficientemente los recursos públicos pensando en los réditos económicos que traerá la inversión en infraestructura en el largo plazo. El Gobierno debe facilitar los procesos a la inversión privada, que constituye el principal motor de nuestra economía.



sinfonia

de Sabores

Para cada día del MES S/ 30.00

SALAD BAR y refresco ILIMITADO más plato de fondo y postre a elegir entre cinco opciones

CROWNE PLAZA
LIMA

Marzo

De LUNES A VIERNES de 12:30 a 3:00 pm.

RESERVAS: 6100700

Av. Benavides 300, Miraflores / reservas2@cplazalimahotel.com.pe

volver al índice



A propósito del 3.8%, ¿cómo vamos con la minería?

Recientemente, el ministro Alonso Segura señaló que nuestro crecimiento económico sería mayor al obtenido en 2014 y que esta tendencia se mantendría hacia 2016-2017. Así, si bien esta semana el Fondo Monetario Internacional redujo su proyección de crecimiento para el Perú a un 3.8%, por debajo del 4.2% estimado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), lo cierto es que por ambos lados las apuestas se dan porque los proyectos mineros emblemáticos comiencen a operar y contribuyan con el repunte de nuestra economía. Al respecto, el ministro señaló que el crecimiento del Perú estaría sustentado en la ejecución de los proyectos de inversión adjudicados y en la recuperación de los sectores primarios.

Pues bien, no olvidemos entonces que la minería aporta con el 54% de la producción del sector primario y representa un 11% del PBI¹. Asimismo, según el Banco Central de Reserva del Perú, el 40% de los anuncios de inversión privada para 2016-2017 corresponden al sector minero, entre los que destacan la ampliación de Toromocho y Cerro Verde, así como Tía María, Las Bambas, entre otros. Si bien dentro de las proyecciones del MEF no se considera el inicio y desarrollo de ciertos proyectos mineros, por no encontrarse aún en ejecución, su retraso o suspensión sí repercutirían a través de la inversión privada en el mediano plazo.

Nos guste o no, en nuestra transición hacia una economía más diversificada, la minería resulta fundamental para asegurar nuestro crecimiento. Por sí sola, la minería aportó, en 2014, el 10% del total de impuestos de tercera categoría (en 2006 y 2011 este aporte fue de un 44% y un 33%, respectivamente) y un 9.2% del total de tributos internos. Asimismo, esta genera otros recursos (canon, regalías y derechos de vigencia) que en 2014 fueron nada menos que S/. 3,598 millones, lo que supuso una caída del 23% respecto de 2013. Además, según el Ministerio de Energía y Minas (Minem), en 2014, la minería empleó directamente a 195,361 personas, un 6.2% menos que en 2013.

No obstante, la situación de la minería peruana es cada vez más adversa. Según el Minem, en 2014, la inversión total en este sector cayó un 11%, con un retroceso del 19% en las actividades de exploración. Hacia febrero de 2015, esta tendencia se mantuvo, con caídas del 11.8% en la inversión total, 21.5% en la inversión en exploración y 57.5% en la inversión en infraestructura. Más aún, tal como lo señaló APOYO Consultoría durante el último Foro de Minería de COMEXPERU, la inversión en el sector seguirá cayendo, principalmente debido a una menor apuesta por nuevos proyectos y ampliaciones. Así, esta pasaría de US\$ 5,000 millones en 2014 a unos US\$ 1,600 millones en 2016, y descendería hasta los US\$ 200 millones en 2017-2018.

No solo el precio de los *commodities*—que después de una amplia caída se mantendrían bajos— juega en contra del desempeño de la minería peruana, sino además una serie de problemas internos, liderados por conocidos opositores a la inversión minera. De acuerdo con la Defensoría del Pueblo, en marzo de 2015, el 67% de los conflictos sociales a nivel nacional estuvieron asociados con temas socioambientales. Sucesos como los de Pichanaki, Tía María y Conga, y los que ocurrieron antes con Tambogrande y Santa Ana, ponen en serio entredicho la estabilidad jurídica de nuestro país para los inversionistas, pese incluso a contar con los instrumentos ambientales requeridos aprobados. ¿Qué imagen proyectamos ante la violencia suscitada en torno a los grandes proyectos de inversión? El Gobierno debe empezar a sopesar estas cuestiones.

Acertadamente, el Gobierno ha dado una serie de medidas para, en cierta forma, paliar la situación del sector. Por ejemplo, el Decreto Supremo 001-2015-EM pretende simplificar los procedimientos para la obtención de permisos para las actividades de exploración, explotación y concesión de beneficios, con plazos de hasta 15 días para formular observaciones por parte de la autoridad. ¿Se cumplirá esta ley? La intención es buena, pero será un reto para nuestro actual Estado, carente de *enforcement* para hacer cumplir la ley. Seamos realistas.

Por si fuera poco, actualmente se espera el pronunciamiento del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) sobre calificar como barrera burocrática ilegal el cobro que hace el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) para realizar sus actividades de fiscalización, que habría pasado de S/. 5 millones en 2012 a S/. 20 millones en 2013, según la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía. Independientemente de los argumentos, es importante reconocer que el hecho de que el presupuesto de una institución dependa de los aportes de los fiscalizados, genera incentivos perversos, más aún si el mismo se destina a actividades ajenas a la fiscalización.

Asimismo, llama fuertemente la atención que, al más alto nivel, el Ministerio del Ambiente intervenga en el caso, lo que genera fuertes e innecesarias presiones políticas sobre la decisión que evalúa el Indecopi. Una señal que el sector no necesita en estos momentos.

¿Es que el Gobierno ya no quiere que el mendigo siga sentado en el banco de oro?

¹INEI: promedio 2007-2013.



Partamos de una necesidad

Hoy, ante la globalización y una cada vez mayor competencia, las empresas necesitan desarrollar y mejorar sus productos o servicios, para así poder mantener su presencia en un mercado cada vez más saturado de opciones para los consumidores. Así pues, resulta necesario y fundamental estar a la vanguardia de las necesidades actuales y utilizar diferentes herramientas para lograrlo. Para ello, la innovación es una pieza clave.

No obstante, tal como hemos mencionado anteriormente (ver [Semana N.º 781](#)), nuestro país se encuentra bastante rezagado en lo que a innovación se refiere. Según el Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés), el Perú ocupa el puesto 117 en innovación, en un *ranking* de 144 economías, mientras que países como Chile, Colombia y México (con los que conformamos la Alianza del Pacífico) ocupan los puestos 48, 77 y 61, respectivamente.

RETROCEDER PARA TOMAR IMPULSO

En su último libro *Crear o morir. La esperanza de América Latina y las cinco claves de la innovación*, el periodista Andrés Oppenheimer afirma que el miedo al fracaso y una cultura que castiga a los que fallan y premia a los que no lo hacen es lo que priva a Latinoamérica de tener grandes innovadores, como Steve Jobs (fundador de Apple) o Mark Zuckerberg (de Facebook), incluso más que la burocracia y la falta de financiamiento.

Así, manifiesta que es importante que se genere en América Latina una cultura social que glorifique el talento, más que el dinero, así como un entorno que fomente la innovación y la educación.

Según Oppenheimer, tanto en Silicon Valley como en Boston y otras partes de Estados Unidos, que se caracterizan por ser cunas de actividades relacionadas con la innovación, todo el mundo está consciente de que el éxito es una cadena de fracasos que le precede. De esta forma, se hace evidente que es necesario crear una cultura social en torno al fracaso particular como medio para alcanzar el éxito.

LA OPORTUNIDAD DEL ÉXITO DESPUÉS DEL FRACASO

En relación con lo mencionado en los párrafos anteriores, resulta interesante el ejemplo de la empresa Arte Express, inmobiliaria que desde el año 2004 viene participando activamente en la recuperación arquitectónica del Centro Histórico de Lima, a través de la intervención selectiva en edificios icónicos de la ciudad, con el fin de restaurarlos (respetando la arquitectura original de las edificaciones) para posteriormente alquilarlos a oficinas, locales comerciales, galerías de arte, etc.

Lo que pocos saben es que su gerente general, Fernando Palazuelo, llegó a Lima después de haber quebrado en su España natal utilizando el mismo modelo de negocio. Luego de diez años y tras haber efectuado algunos ajustes a su modelo, el éxito alcanzado en esta segunda oportunidad le ha permitido apuntar al mercado norteamericano y ya ha comprado lo que fue la gran planta automovilística Packard, en la ciudad de Detroit, y así exportar a dicho país la misma idea de negocios, para luego hacerse con otras propiedades similares.

En una entrevista publicada en la revista *Poder*, el señor Palazuelo comenta que al llegar a los EE.UU. la gente pensaba que era multimillonario por haber podido adquirir la propiedad de la referida planta. Al contar su historia, señala que en EE.UU., a diferencia de España o el Perú, el hecho de haber quebrado, aprendido y levantarse otra vez es valorado, siendo el único país "donde lo saben y te aprecian más".

LA LEY LO DICE: SI QUIEBRAS, ¿ERES UN FRACASADO?

La Ley 27809, Ley General del Sistema Concursal, es la que regula los procedimientos concursales a través de los cuales se busca generar un ambiente adecuado para la negociación entre los acreedores y el deudor común a todos ellos, con el objetivo de alcanzar soluciones eficientes, destinadas a la recuperación del crédito, y así determinar: i) reestructurar la empresa, en caso sea viable, o ii) liquidarla, en caso de inviabilidad, para posteriormente declararla en quiebra si es que, después de la liquidación, los activos no alcanzan para cancelar las deudas.

Así pues, el principal efecto jurídico que contempla esta ley para los quebrados es el impedimento de constituir personas jurídicas, es decir, de formar nuevas empresas, ser parte de las ya constituidas o ejercer cargos de director, gerente, apoderado o representante de personas jurídicas, por un plazo de 5 años.

SUSCRÍBETE A NUESTRA REVISTA:

Negocios
INTERNACIONALES

TARIFARIO
PRECIO Promoción*
ANUAL (12 Números) **US\$ 100**
Suscríbese en nuestra web:
comexperu.org.pe



volver al índice



Pese a que este hecho parecería resultar lógico, pues no parece deseable permitir que una persona que no ha sabido administrar su propia economía pretenda hacerse cargo de la administración, dirección y representación de otra empresa o de una nueva, creemos que esta concepción es equivocada (excluyendo evidentemente los casos de quiebras fraudulentas que pudieran ocurrir y que merecen ser sancionados penalmente). En primer lugar, el emprendimiento empresarial, así como el desarrollo de innovación, constituye un proceso continuo de ensayo y error, por lo que muchas veces se necesitará que las personas fracasen hasta dar con el modelo de negocio exitoso. Además, serán los agentes del mercado quienes tomarán la decisión de confiar o no en un emprendedor, no solo en función de sus antecedentes empresariales, sino en base a una diversidad de criterios, como la viabilidad del negocio, su rentabilidad, el acceso al financiamiento, entre muchos otros.

Por ello, consideramos que así como en su momento se eliminó el haber extendido estos impedimentos a los presidentes de directorio y titulares de las empresas quebradas, salvo un delito probado, deberían eliminarse también los impedimentos a las mismas personas y empresas, a fin de permitir que los emprendimientos cumplan sus ciclos naturales de maduración de las ideas de negocio y se fortalezca el desarrollo de la innovación.

Al final, como bien decía Winston Churchill, “el éxito es el resultado de ir de fracaso en fracaso, sin perder el entusiasmo”.

Créditos, créditos y más créditos...

La necesidad de un buen sistema financiero ante el aumento de la demanda y oferta de créditos ha permitido que el sistema bancario peruano sea considerado uno de los más sólidos de América Latina. Como herramienta fundamental del sistema financiero, los créditos reasignan el capital entre los agentes económicos, al transferirlo desde los agentes que lo tienen a aquellos que lo requieren. Esto genera que el dinero sea rentable, lo que favorece una mayor eficiencia en la economía. Tomando en cuenta la clasificación existente en el sistema, los créditos a empresas, los hipotecarios y los de consumo son los que más vienen creciendo y con los que habría que tener mayor cuidado.

De acuerdo con cifras de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), al cierre de 2014, el total de los créditos directos ascendió a S/. 193,128 millones (+13.9% respecto a 2013). Así, en los últimos cinco años, destacó la evolución de los créditos hipotecarios y de consumo. Mientras que en 2010 la cartera hipotecaria era de S/. 15,476 millones, en 2014 la cifra se elevó a S/. 32,867 millones, lo que representó un crecimiento del 112.4%. Lo mismo ocurrió para el crédito de consumo, que pasó de S/. 18,668 millones en 2010 a S/. 33,179 millones en 2014, con un incremento del 77.7%. Por otro lado, en 2014, los créditos bancarios totales en moneda nacional aumentaron en 20.3%, mientras que los otorgados en moneda extranjera sólo crecieron un 6.4%, respecto de 2013.

Por su parte, hacia febrero de 2015, el total de créditos ascendió a un nuevo nivel histórico de S/. 196,788 millones (+14.2% respecto a febrero de 2014). Los créditos en moneda nacional sumaron S/. 113,105 millones (+19.3%), mientras que los de moneda extranjera totalizaron S/. 83,684 millones (+8%). En referencia a los créditos de consumo, estos alcanzaron la suma de S/. 33,888 millones (+13.2%), mientras que los créditos hipotecarios llegaron a los S/. 33,650 millones (+15.2%). Se estima que, para lo que resta de 2015, los créditos bancarios en ambas monedas aumenten entre un 13% y un 15%. Sin embargo, tras el aumento del tipo de cambio, los bancos han decidido cambiar sus deudas de dólares a soles, especialmente en los segmentos de crédito hipotecario y vehicular. Para evitar el riesgo cambiario, US\$ 640 millones en créditos ya fueron cambiados a soles.

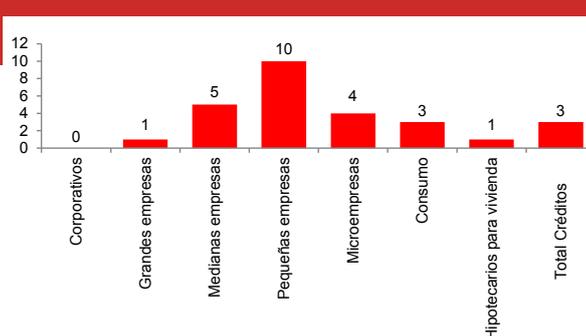
En nuestro país, el crecimiento económico sostenido durante los últimos años, la caída de la pobreza y el aumento de la clase media han incrementado la cifra de potenciales sujetos de crédito. A pesar de ello, el nivel de inclusión financiera¹ es del 34%, menor al 39% del promedio latinoamericano, debido principalmente a los niveles de pobreza, la informalidad, la ineficiente infraestructura vial y de comunicaciones, y el bajo nivel de educación financiera. No obstante, según la Asociación de Bancos del Perú (Asbanc), los créditos bancarios se incrementarían un 13% durante 2015, dinamizados por préstamos empresariales, de consumo e hipotecarios.

MOROSIDAD A LA VUELTA DE LA ESQUINA

Como se observa en el gráfico, los créditos a empresas son los que muestran los mayores niveles de morosidad: 10% para las pequeñas empresas, 5% para las medianas y 4% para las microempresas. Para 2015, Asbanc espera que la morosidad bancaria se mantenga cerca a los niveles del año pasado, que cerró con un 2.47%. Si bien se muestra una estabilidad en este ratio, el alza reportada en los últimos años se debe a la desaceleración económica, lo que afecta la capacidad de pago de personas y empresas, especialmente de las micro y pequeñas, que habían considerado un escenario económico más próspero. Además, según información de la SBS, el aumento de la morosidad se ha visto reflejado también en el financiamiento hipotecario para vivienda, con un aumento de 0.37 puntos porcentuales.

Nuestro sistema bancario es sólido y estable. Sin embargo, no nos podemos dormir en los laureles. La estabilidad y solidez del sistema debería conducir a que las entidades financieras expandan sus productos a clientes más pequeños, que aumenten el acceso del crédito a zonas rurales y generen mejores condiciones para los negocios más pequeños. Además, necesitamos que la competencia siga favoreciendo a los clientes, ya sea con mejores condiciones como mejores productos. Continuando con la reactivación de la economía, esperamos que se tome con pinzas, ya que un descuido nos podría costar caro.

Morosidad de créditos bancarios* (%)



Fuente: SBS. Elaboración: COMEXPERU.
*Al 28 de febrero de 2015

¹La inclusión financiera se refiere al acceso y uso de servicios financieros de calidad por parte de todos los sectores de la población. Esta facilita el acceso de la población a servicios financieros sostenibles y seguros, contribuye al incremento del ingreso y a la reducción de la pobreza, lo que contribuye al crecimiento económico y a la estabilidad financiera.



Se acercan las rondas finales del TPP

Entre las tareas que debe asumir el Gobierno para impulsar el desarrollo de nuestra economía están fomentar la inversión en infraestructura, reducir los trámites y barreras burocráticas al comercio, mejorar la eficiencia tecnológica en la producción, flexibilizar la legislación laboral, reestructurar el funcionamiento de la administración tributaria, afianzar lazos comerciales con nuevos países, entre otros. Sobre este último punto, debemos recordar por qué el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP, por sus siglas en inglés) representa una oportunidad para el país que no debemos dejar pasar, tomando en cuenta que entre el 23 y 26 de abril se llevará a cabo una próxima ronda oficial en Maryland, EE.UU., tal vez una de las últimas antes del cierre de la negociación.

Tal como mencionamos en la edición N.º 784 del Semanario de COMEXPERU, la negociación del TPP se lleva a cabo entre doce países: Australia, Brunéi, Canadá, Chile, EE.UU., Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam. Juntos representan actualmente un mercado potencial de 801.8 millones de consumidores, con un PBI total de US\$ 29.7 billones en 2014, lo que lo convierte en el bloque comercial más grande del mundo, pues representa casi un 28% del PBI mundial. Dentro de este grupo, el mayor PBI per cápita observado corresponde a Australia, con US\$ 61,219, y el menor a Vietnam, con US\$ 2,052 (el Perú se encuentra solo por encima de este último, con un PBI per cápita de US\$ 6,458). Cabe destacar que este bloque, por sí solo, concentra el 25% de las exportaciones a nivel mundial, con US\$ 4.3 billones, y el 54% de las importaciones (US\$ 5.1 billones en 2014).

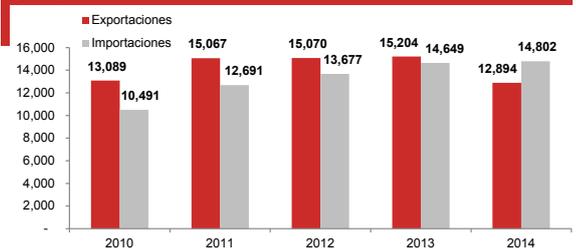
Es importante mencionar que actualmente el Perú mantiene tratados de libre comercio (TLC) con Canadá, Chile, EE.UU., Japón, México y Singapur, que seguirán vigentes tras la firma del TPP y con quienes, en el marco de este acuerdo, se buscará negociar mejores condiciones que las actuales. Asimismo, uno de los principales atractivos del acuerdo se encuentra en la posibilidad de diversificar nuestros destinos de exportación hacia países con los que hoy casi no se registra comercio bilateral, debido en parte a la falta de acuerdos bilaterales, como Brunéi, Malasia y Nueva Zelanda, y a los que, gracias al TPP, los productos peruanos ingresarían con beneficios.

En lo que respecta al comercio bilateral entre Perú y los integrantes del TPP, de acuerdo con cifras de la Sunat, en 2014 se exportó a este bloque un total de US\$ 12,894 millones, un 34% de nuestras exportaciones totales al mundo en dicho año, siendo EE.UU. y Canadá nuestros principales socios comerciales, a quienes exportamos US\$ 6,156 millones y US\$ 2,552 millones, respectivamente. Por el contrario, Nueva Zelanda y Malasia fueron los dos países del bloque que menos envíos peruanos recibieron (US\$ 31 millones y US\$ 22 millones), mientras que no registramos exportaciones a Brunéi.

Por su parte, durante 2014, los envíos tradicionales hacia el bloque TPP representaron un 67% del total exportado (US\$ 8,673 millones, un 21.7% menor a lo enviado en 2013), liderados por el sector minero, cuyas exportaciones ascendieron a US\$ 5,418 millones; el petrolero, con un total de US\$ 2,462 millones (-9.5%); el pesquero, con US\$ 532 millones (+44.9%) y el agrícola, con US\$ 261 millones (+23.5%), siendo estos dos últimos los únicos sectores cuyos envíos se incrementaron respecto de 2013. Con respecto a las exportaciones no tradicionales, estas sumaron US\$ 4,220 millones, un 2.3% más respecto al 2013. Entre los principales sectores destacan el agropecuario, con un monto exportado de US\$ 1,658 millones (+22.2%), y el sector textil, con un total de US\$ 829 millones (-1.1%).

Las exportaciones entre enero y febrero de 2015 hacia los países pertenecientes al bloque del TPP ascendieron a US\$ 1,599 millones, un 25.5% menos que el mismo período de 2014, y un 30% del total de las exportaciones al mundo. Los países del bloque a quienes más exportamos fueron: EE.UU., con US\$ 790 millones, un 26.3% menos respecto del mismo período de 2014; Canadá, con US\$ 335 millones (-10%); y Chile, con US\$ 164 millones (-21.4%). Por su parte, las exportaciones tradicionales ascendieron a US\$ 923 millones (-37.5%), y representaron un 58% del total de exportaciones al bloque. Por otro lado, las exportaciones no tradicionales alcanzaron los US\$ 676 millones (+1%), lo que representó un 42% de las exportaciones totales.

Comercio bilateral entre Perú y los países miembros del TPP (US\$ millones)



Fuente: Sunat. Elaboración: COMEXPERU.



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

@ INFO@BAELLA.COM

🌐 WWW.BAELLA.COM

◀ volver al índice



En el caso de las importaciones, en 2014 se importó de este bloque un total de US\$ 14,802 millones (un 35% del total importado), teniendo como principales países de origen a EE.UU. y México, con US\$ 8,853 millones y US\$ 1,951 millones, respectivamente. Por el contrario, Nueva Zelanda y Singapur fueron los países del bloque de los que menos importamos, con US\$ 129 millones y US\$ 53 millones, respectivamente. Al igual que con las exportaciones, Brunéi fue el único país de este grupo desde donde no se registraron importaciones en dicho año.

El rubro que registró una mayor participación de importaciones provenientes de este bloque fue el de bienes intermedios, con US\$ 7,625 millones (52% del total importado). Así, dentro del mismo, las materias primas para la industria fueron las principales (US\$ 4,508), que representaron un 59% de las importaciones de este rubro, y que registraron un crecimiento de 13.1% respecto al 2013. Asimismo, las importaciones de bienes de capital representaron un 31% del total importado, con US\$ 4,538 millones (-1.3%). Los materiales para la industria (US\$ 2,950 millones; +10.3%) encabezan este rubro, con un 65% del total. Por su parte, las importaciones de bienes de consumo sumaron US\$ 2,630 millones (-1.5%) y destacaron las importaciones de bienes de consumo no duradero (US\$ 1,383 millones; +3%), que representan un 53% de las importaciones de este rubro.

De los 30 capítulos que contiene el acuerdo, solo 9 han sido discutidos y completados en la última ronda de negociación en Hawái, en el mes de marzo. Debido a la proximidad de la siguiente ronda, debemos avanzar en el objetivo de concretar el acuerdo en el más breve plazo. Estas cifras reflejan la importancia comercial que tiene el bloque TPP, pues al firmar el acuerdo podríamos encontrarnos entre las economías más dinámicas del mundo. El TPP representa para el Perú una gran plataforma comercial para consolidar nuestra presencia y diversificar los destinos de nuestros envíos, impulsará la inversión y el comercio, mejorará el ambiente de negocios y ayudará a optimizar la conectividad de las cadenas de suministros, lo que trae consigo más ingresos para los peruanos y mayor dinamismo en nuestra economía.

Logística para el comercio exterior

El pasado 9 de abril se llevó a cabo la primera rendición de cuentas de la Agenda de Competitividad 2014-2018, a cargo del presidente del Consejo Directivo del Consejo Nacional de la Competitividad (CNC), Alonso Segura. El también ministro de Economía y Finanzas indicó que, a la fecha, la mencionada agenda muestra un avance promedio del 19%, y se espera que alcance un 25% hacia julio de 2015, un 50% hacia julio de 2016, un 80% hacia julio de 2017 y que se complete al 100% hacia julio de 2018.

En esta primera rendición de cuentas se mostraron los avances en cada una de las ocho líneas estratégicas, siendo la de Ciencia, Tecnología e Innovación la de mayor avance, con un 27%, seguida por la línea de Capital Humano, con un 22%. Por el contrario, las líneas de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, e Infraestructura Logística y de Transporte, son las que presentaron un menor avance, con un 10% y un 13%, respectivamente.

Específicamente, la línea de Infraestructura Logística y de Transporte es de vital importancia para el desarrollo del comercio exterior y, por ello, para el crecimiento de este sector hoy tan golpeado por el contexto internacional. De acuerdo con el CNC, son tres los principales avances en esta materia: primero, se incrementó el índice de conectividad de carga marítima¹ de 32.8 a 33.6, que se logró gracias al incremento del tránsito de buques portacontenedores en un 8%, al inicio de operaciones del nuevo Terminal Portuario de Paita y al mayor movimiento en el Terminal Portuario del Callao. Segundo, hay un avance significativo también en el proceso de concesiones, estudios y ejecución de obras en este sector. Así, se tienen 3 proyectos de infraestructura en marcha, 3 proyectos en concesión y 5 en estudio. Finalmente, se logró un avance importante en la creación de procedimientos especiales de saneamiento físico legal de predios para proyectos de inversión y en la facilitación de la ejecución de obras de infraestructura vial, a través de la Ley 30230. Todo esto en continuidad con una agenda que inició en 2003 con la gestión de la Autoridad Portuaria Nacional; sin embargo... ¿será esto suficiente?

EN PUERTOS, ¿CÓMO VAMOS?

América Economía elaboró en 2014 un *ranking* de los principales puertos de América Latina, en base a un indicador de calidad portuaria construido sobre 5 dimensiones: actividad portuaria, infraestructura, conectividad, marco social y político, y contexto económico. Así, los dos mejores puertos se encuentran en Panamá, el de Balboa y el Cristóbal Colón; seguidos por el puerto de Manzanillo (México), el puerto de Buenos Aires (Argentina), el de Santos (Brasil) y, en el sexto puesto, el puerto del Callao (Perú).

De esta manera, el puerto más importante del país es comparado con los principales de la región y, aunque se ubica entre los primeros lugares de un *ranking* de 24, deja en evidencia las brechas que aún presenta en esta materia. Por ejemplo, en cuanto a superficie, el puerto del Callao cuenta con 0.47 km², mientras que el puerto de Balboa tiene 1.82 km². Por su parte, los puertos de Manzanillo y Buenos Aires cuentan con 4.37 km² y 9.2 km², respectivamente, siendo este último el de mayor superficie a nivel latinoamericano.

Respecto a la actividad portuaria, dimensión que mide principalmente el movimiento de carga entre 2010 y 2013, el puerto del Callao alcanzó el tercer puesto en la región, solo por debajo de los puertos de Buenos Aires y Manzanillo. Irónicamente, a pesar de encontrarse el Callao entre los tres primeros puestos en cuanto a transferencia de carga en el puerto, se encuentra entre los últimos en cuanto a calidad de infraestructura portuaria (puesto 17), medido a través de indicadores de capacidad de atraque, disponibilidad de grúas, presencia de zona franca e inversión anunciada. Cabe destacar que, en la dimensión de infraestructura, el primer puesto lo obtiene el puerto de Balboa (Panamá), seguido por el Cristóbal Colón (Panamá) y el de Miami (EE.UU.).

De igual manera, en cuanto a la dimensión de conectividad, que evalúa las formas de acceso y salida de mercancías desde y hacia los puertos a través de carreteras, aeropuertos y ferrocarriles, el puerto del Callao se encuentra en el puesto 9, por debajo de puertos de Panamá, Ecuador, Chile y Brasil, siendo el puerto de Miami (EE.UU.) el que obtuvo la primera posición.

¹El índice de Conectividad de Carga Marítima es elaborado por el Banco Mundial y determina en qué medida los países están conectados a las redes mundiales de transporte marítimo. Hacia 2014, el mayor índice lo presenta China con un valor de 165.

Ensayos de Valoración Aduanera.

Aportes de la realidad peruana al estudio de los derechos de los usuarios aduaneros.

[Descargar Aquí](#)





Por su parte, respecto al marco social y político, el puerto del Callao se encuentra en el puesto 21, solo por encima de los puertos de Santos (Brasil), Cartagena (Colombia) y Puerto Cortés (Honduras). Esto evidencia lo mal que nos encontramos en gobernabilidad política, institucionalidad, seguridad, desarrollo social y seguridad jurídica, aspectos evaluados en este ítem y que son claves para posicionar al puerto del Callao como el principal de la región. Finalmente, en cuanto al contexto económico –dimensión que reúne variables de creación de riqueza, captación de inversiones, estabilidad económica y de caracterización de los mercados de bienes, laboral y financiero–, el Perú se ubica en el puesto 8. Estos dos últimos indicadores mantienen un menor peso en la construcción del índice de calidad portuaria (5% cada uno), pero resultan también importantes.

Considerando que, en este aspecto, entre las metas del CNC al 2018 se encuentra que el 100% de los principales puertos y aeropuertos cuenten con acceso adecuado y control de seguridad, y que se incremente el índice de conectividad de carga marítima de 32.8 a 37.3, y tomando en cuenta los resultados del *ranking* de América Economía, esperamos que entre los planes y estudios que se plantean para lograr las metas del CNC se incluyan acciones concretas que nos permitan equiparar los estándares de nuestros pares en materia de puertos. Sólo así, podremos convertir al puerto del Callao en el *hub* logístico del Pacífico Sur y, con ello, colocar al Perú en los ojos del mundo.