



**EDITORIAL**

**NO AL PROTECCIONISMO: ¿DÓNDE ESTÁ LA GARRA DEL ESTADO?**

**HECHOS**

**OTRA VEZ COLOMBIA**

**ACTUALIDAD**

ración de 50g contiene			
ENERGÍA	AZÚCARES	GRASAS	GRASAS SATURADAS
1 Kcal	1,0g	0,5g	0,2g
20%	1%	1%	1%

- UN REGLAMENTO QUE NOS EXPONE INTERNACIONALMENTE
- CONGESTIÓN AEROPORTUARIA: EL TURISMO Y EL COMERCIO EN JAQUE

**ECONOMÍA**

**SIN UNA CHINA QUE CRECE A DOS DIGITOS...**

**COMERCIO EXTERIOR**

**RESULTADO DE IMPORTACIONES ENERO - MARZO 2015**



**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.



## No al proteccionismo: ¿dónde está la garra del Estado?

El Perú ha demostrado a lo largo de los años un sólido compromiso con la apertura comercial, lo que ha traído sin duda grandes beneficios para el país. Tenemos una imagen de respeto a la normativa legal en comercio internacional y esa confianza y seriedad nos colocan en una posición ventajosa frente a otros países de la región. Ello nos ha permitido negociar una red de acuerdos comerciales que crean oportunidades y mayor acceso a los mercados; sin embargo, esa credibilidad e imagen están seriamente en juego.

Como parte de la legislación en materia comercial, se tienen los mecanismos de defensa comercial. Uno de ellos es el antidumping. Según el acuerdo de la OMC y la legislación nacional aplicable, se imponen derechos antidumping cuando, a partir de una investigación rigurosa, técnica y que sigue determinados criterios, la autoridad investigadora, en nuestro caso el Indecopi, halle lo siguiente: i) existencia de margen de dumping, ii) daño importante a la industria nacional y iii) relación causal entre ambas situaciones.

Hace algunos meses, el Gobierno peruano, junto con el sector privado, defendió los intereses del país en una investigación antidumping contra exportaciones peruanas al Brasil de películas de polipropileno (BOPP). Ello debido a que dicha investigación no cumplía con los requisitos de la normativa internacional. En particular, la autoridad brasileña no logró demostrar la existencia de daño a la industria, al utilizar criterios subjetivos, como que no había crecido al ritmo de la demanda interna. ¡Algo totalmente arbitrario y a todas luces proteccionista! Frente a ello, el Estado peruano actuó de manera fuerte y coordinada en defensa del libre comercio.

Sin embargo, hoy vemos a una autoridad peruana que lleva a cabo investigaciones con total desapego a la normativa, haciendo un uso indiscriminado de este mecanismo y con intereses claramente políticos. Y lo peor es que emplea los mismos criterios subjetivos que denunciábamos en el caso anterior. Casos como el de derechos antidumping a los tubos de acero y las confecciones procedentes de China, sientan claramente un negativo precedente del uso ilegal de estas medidas. El Gobierno chino ya ha manifestado su total pérdida de confianza en este Gobierno por dichos casos... ¿Qué más queremos?

En estos días, cuando todos pedimos un presidente y un Gobierno fuertes, que den señales claras, que no volteen el timón, que recuperen la confianza... ¿vamos a seguir disparándonos a los pies con acciones de este tipo? ¿Dónde está esa "garra" que requiere el Estado para defender su credibilidad internacional? ¿Así recuperaremos la senda del crecimiento? Necesitamos autoridades que hagan su trabajo, guiadas por la ley. ¿Cómo pedirles a los empresarios "que se pongan la camiseta" si el Estado no cumple su rol y no garantiza el cumplimiento de la ley? Estas acciones debilitan la posición del Perú en su interacción frente a otros países, al dar espacios para la mala utilización de estos y otros mecanismos en contra de las exportaciones peruanas. ¡Después no nos quejemos!

**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 Dolores

### 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](mailto:semanario@comexperu.org.pe)  
Telf.: 625 7700

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

 volver al índice



## Otra vez Colombia

Colombia es un socio comercial estratégico para nuestro país. Juntos, con Chile y México, conformamos la Alianza del Pacífico, bloque comercial que se viene posicionando como uno de los más importantes de América Latina y el Caribe, y al que el mundo mira con cada vez mayor interés. A diferencia de otros grupos de integración y económicos de la región, como el Mercado Común del Sur (Mercosur) o la Alianza Bolivariana para América (Alba), la Alianza del Pacífico cree en el pleno e irrestricto libre mercado. Los países que la conforman buscan construir un área profunda de integración económica, de libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas; así como integrar sus economías con las más grandes del mundo.

Por ello, nos llama la atención que, siendo un país confeso del libre mercado, Colombia ataque, nuevamente (ver [Semana N.º 725](#)), a uno de sus socios comerciales más cercanos e importantes, el Perú. Esta vez se trata de una medida tributaria que pone en amplia desventaja las exportaciones de cuadernos escolares peruanos en el mercado colombiano, en relación con los de su industria local.

Según información de la Sunat, en 2014, nuestras exportaciones de cuadernos escolares al país cafetero cayeron un 65.2%. Hasta 2013, Colombia era el principal mercado de destino de nuestros envíos de este producto. No obstante, su participación ha venido reduciéndose, al pasar de un 64% en 2010 a solo un 5% en 2014, debido a las trabas que este país ha impuesto a las importaciones de cuadernos. Así, mientras que por una modificación de su Estatuto Tributario, los cuadernos escolares de la industria colombiana están exentos del pago del impuesto a las ventas (IVA), los importados no lo estarían. De esta forma, a partir de marzo de 2015, la aduana colombiana (DIAN) exige a los importadores de cuadernos el pago del IVA a menos que se acrediten como “productor nacional”.

En la práctica, esta medida impone una sobretasa equivalente al 16% *ad valorem* sobre el producto importado al mercado colombiano. Además, la DIAN exige el pago del IVA que, de acuerdo a su criterio, debió cobrar en 2013 y 2014. ¿Por qué la autoridad colombiana hace ese trato discriminatorio entre los productos nacionales e importados? ¿No debería acaso trabajar para promover la competitividad de su industria local? Esta medida, por el contrario, tiene un sesgo proteccionista muy fuerte y va en contra de los estándares de libre mercado que se promueven en la Alianza del Pacífico.

De esta manera, el Gobierno colombiano va en contra de los compromisos internacionales que asumió en el marco de la Comunidad Andina (CAN) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), los que exigen expresamente que, en lo que a impuestos internos se refiere, los productos importados no recibirán un tratamiento menos favorable y, por otro lado, que dichos impuestos no pueden usarse para la protección de los productos nacionales.

Esta medida no solo perjudica a los principales distribuidores colombianos de cuadernos, los que ahora deberán enfrentar un absurdo sobre costo, sino que además perjudicará a los consumidores finales de ese país, quienes tendrán una menor disponibilidad y variedad de cuadernos escolares –posiblemente, no de la misma calidad que los importados–, y por los que tendrán que pagar precios menos competitivos. De la misma forma, los exportadores de este producto se ven afectados. Por ejemplo, las exportaciones totales de cuadernos escolares del principal proveedor peruano al mercado colombiano cayeron un 66% hacia 2014, debido principalmente a menores envíos hacia Colombia, destino que representó un 47% y un 35% del mercado de este producto en 2012 y 2013, respectivamente, y al que en 2014 no exportó nada; es decir, la participación de Colombia en las exportaciones de cuadernos escolares de dicha empresa peruana se redujo a un 0%. Ante ello, en busca de una diversificación, Ecuador representó una buena oportunidad, con un 36% del mercado en 2014. Sin embargo, gracias a las restricciones aplicadas por el gobierno ecuatoriano (la última, una salvaguardia por balanza de pagos), ahora dichas exportaciones a este mercado ¡pagarán un arancel del 45%!

Este es un claro ejemplo de cómo las barreras comerciales aplicadas por países afectan profundamente a las empresas de los que llaman “socios comerciales”, a costa incluso de imponer sobre costos que el consumidor de su país termina financiando.

Esperemos que, al más alto nivel, el Perú decida defender sus exportaciones y exija la eliminación de esta medida ilegal y restrictiva del libre comercio.



# 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

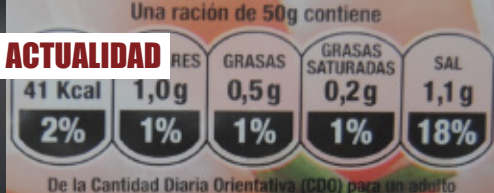
Marzo

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

RESERVAS: 6100700

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

volver al índice



## Un reglamento que nos expone internacionalmente

El pasado sábado 18 de abril, se aprobó el Decreto Supremo N.º 007-2015-SA, “Reglamento que establece los parámetros técnicos sobre los alimentos y bebidas no alcohólicas procesadas referentes al contenido de azúcar, sodio y grasas saturadas”. Dicho reglamento se aprobó con la finalidad de, supuestamente, contribuir a la promoción y protección del derecho a la salud pública, además de informar mejor a la población y reducir los riesgos asociados a enfermedades crónicas no transmisibles.

La parte central de este reglamento es la publicación de los parámetros de concentración promedio para el azúcar, la sal y las grasas saturadas, los cuales son: para el azúcar, igual o menor a 2.5 g por 100 ml de bebida y 5 g por cada 100 g de alimento sólido; para la sal, igual o menor a 300 mg por 100 ml de bebida o 100 g de alimento sólido, y para las grasas saturadas, igual o menor de 0.75 g por 100 ml de bebida y 1.5 g por cada 100 g de alimento sólido. Las excepciones a la norma serían los alimentos y bebidas no alcohólicas en estado natural, no sometidos a procesos de industrialización; los alimentos de procesamiento primario o mínimo; y los alimentos preparados para su consumo inmediato, lo que quiere decir que este nuevo reglamento está dirigido exclusivamente a productos alimenticios industriales.

### UN REGLAMENTO CON VACÍOS A LA VISTA

Al parecer el Gobierno no se quedó tranquilo con la “Ley de Promoción de la Alimentación Saludable para Niños, Niñas y Adolescentes”. El haber aprobado este reglamento significa que se restringiría la venta de al menos el 95% de los productos industriales en colegios, ya que el grupo de productos que están debajo de los parámetros aceptados es muy pequeño, lo que claramente afectaría el mercado de los mismos. Por esta razón, en ningún país del mundo se han aprobado reglamentos con los valores referenciales señalados en este decreto.

En principio, y como ya se mencionó líneas arriba, la referida norma es una muy mala señal para el mercado peruano. Desincentiva al empresariado formal a invertir, lo que en un escenario de desaceleración económica es poco prudente. Es decir, en lugar de promover la inversión privada, lo que se hace con dicho reglamento es desalentarla, lo que afecta aún más la confianza empresarial. Además, faltaría reglamentar la señalización y publicidad de los productos considerados con alto contenido de azúcar, sodio y grasas saturadas, lo que entendemos que se daría con la aprobación del reglamento general de la ley anteriormente mencionada, la misma que también dispondría la fecha de entrada en vigencia del decreto supremo bajo el presente análisis.

Por otro lado, los parámetros establecidos como referentes son los que figuran en el documento “Recomendaciones de la consulta de expertos de la Organización Panamericana de la Salud-OPS, sobre la promoción y publicidad de alimentos y bebidas no alcohólicas, dirigida a los niños en la región de las Américas”, donde la información y opiniones de sus autores se hacen a título personal, sin ningún sustento científico y no reflejan la opinión de la referida organización ni mucho menos de sus Gobiernos.

Adicionalmente, estos parámetros no se ajustan a las normas y recomendaciones realizadas por el CODEX Alimentarius, iniciativa promovida por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización para los Alimentos y la Agricultura de las Naciones Unidas (FAO, por sus siglas en inglés), que considera estos valores como “bajos” y no les da la calidad de “altos”, como sí lo hace equivocadamente el reglamento aprobado.

En conclusión, nos excedimos de paternalistas una vez más. Claramente, el Gobierno no se da cuenta de que el Estado no debe intervenir en la economía, salvo en situaciones excepcionales. Si no se corrigen estos parámetros, el país estará expuesto a denuncias de socios comerciales en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC), ya que estos serán considerados como barreras u obstáculos técnicos al comercio. Aún estamos a tiempo. Como bien lo dispone el mismo decreto, se permite la actualización de los parámetros en base a estudios y evidencias científicas, así como en la normativa y buenas prácticas internacionales, o avalados por organismos nacionales o internacionales especializados en el tema. El Gobierno está obligado a corregir este desliz antes de su entrada en vigencia.

Si queremos reducir o prevenir la obesidad, se deben promover campañas de concientización para comer sano y hacer deporte. El restringir productos industrializados no va a impedir que la población consuma alimentos con alto contenido de grasas saturadas y azúcar, ya que, en principio, la comida peruana normalmente es alta en grasas y carbohidratos. Entonces, prohibir la comida chatarra claramente no es la solución. En vez de tratar de solucionar la obesidad en el país, el Gobierno debería enfocarse en reducir la desnutrición crónica infantil y la anemia en niñas y niños menores de cinco años, que asciende al 17.5% y el 34% de su población, respectivamente, según la Encuesta Demográfica y de Salud Familiar (ENDES). Esto constituye un problema de salud pública concreto que debe ser abordado cuanto antes. Definamos claramente nuestras prioridades.



**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



# Congestión aeroportuaria: el turismo y el comercio en jaque

La aviación comercial es una industria altamente dependiente de grandes inversiones y la necesidad de contar con una infraestructura aeroportuaria que acompañe su dinamismo se ha convertido en uno de los temas más relevantes para dos sectores que dependen en gran parte de ella: el turismo y el comercio exterior.

Como para tener una idea, de acuerdo con lo expuesto por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) en el conversatorio sobre el impacto económico de las restricciones de capacidad en infraestructura aeroportuaria en América Latina, que COMEXPERU llevó a cabo el pasado jueves 16 de abril, la aviación comercial contribuye entre un 3% y un 5% al PBI mundial y emplea directamente alrededor de 8.7 millones de personas. En relación al comercio exterior, si bien en términos de volumen solo un 0.5% del comercio se realiza vía aérea, en términos de valor este porcentaje asciende a un 35%. Dentro de los bienes transportados por esta vía se encuentran, por ejemplo, el oro, los productos farmacéuticos y los tecnológicos; aquellos de mayor valor y que utilizan el transporte aéreo porque es considerado más seguro, rápido y fiable. Por el lado del turismo, el 52% de los viajes internacionales se realizan vía aérea y el número de turistas en el mundo registró un crecimiento del 4.7% entre 2013 y 2014, de acuerdo con la Organización Mundial del Turismo, y se espera que crezca entre un 3% y un 4% este 2015.

## ¿Y NUESTRO AEROPUERTO?

Muchas veces, el dinamismo de estos sectores se ve truncado por la propia congestión aeroportuaria, producto de la falta de infraestructura adecuada. Esto es exactamente lo que estaría próximo a ocurrirle al Jorge Chávez, principal aeropuerto del país, si no se aplican las medidas correctivas necesarias.

Según cifras de la IATA, en el Perú, la industria de la aviación contribuye con un 1.6% del PBI nacional, genera 23,300 empleos directos y 178,800 puestos de trabajo en la industria del turismo. Adicionalmente, el 60% de turistas ingresan al país vía aérea, porcentaje por encima del promedio mundial (53%).

A pesar de la relevancia de esta industria, nuestra infraestructura no estaría acompañando su crecimiento. De acuerdo con *The Travel & Tourism Competitiveness Report*, elaborado en 2013 por el Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés), que evalúa la industria de viajes y turismo de 140 economías, el Perú se ubica en el puesto 73 de este ranking a nivel mundial (puesto 13 a nivel regional), con un puntaje de 4 sobre 7.

Si bien de los doce pilares que el reporte evalúa, el Perú se encuentra bien ubicado en lo que respecta a recursos naturales (puesto 12) y recursos culturales (puesto 43), en el pilar de infraestructura aeroportuaria, nuestro país se ubica en el puesto 75, con un puntaje de 2.9, por debajo de sus socios de la Alianza del Pacífico, México (49), Chile (55) y Colombia (73), y también por debajo de otros países de la región, como Argentina y Brasil. Entre los indicadores que evalúa este pilar, algunos de los más importantes son el de calidad de infraestructura aeroportuaria, en el que nos encontramos en el puesto 74, densidad aeroportuaria<sup>1</sup> (75), número de compañías aéreas (71) y red de transporte aéreo internacional<sup>2</sup> (59), lo que demostraría que nuestra infraestructura aeroportuaria no está yendo de la mano con el crecimiento de la industria nacional.

Así, de acuerdo con la IATA, el Jorge Chávez de Lima fue en 2013 el noveno aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros a nivel de Latinoamérica, registrando un crecimiento por encima del 25% entre 2012 y 2013, colocándolo como el tercer país de la región con mayor incremento de pasajeros. El aeropuerto de Guarulhos, en Brasil, el de Ciudad de México y el de Bogotá fueron los que, hacia 2013, recibieron el mayor número de viajeros; sin embargo, su infraestructura no ha crecido al mismo ritmo que la demanda, por lo que han sido declarados por la IATA como aeropuertos congestionados<sup>3</sup>. Resulta que, ante la falta de infraestructura suficiente para cubrir la demanda, se genera congestión aeroportuaria, como en los casos mencionados, por lo que comienza a ser necesaria la intervención regulatoria, lo cual afecta el desempeño de las líneas aéreas y perjudica, sobre todo, el transporte de carga.

¿Qué podemos hacer para que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no sea declarado como congestionado? Tres cosas específicas. Primero, se debe regular el desarrollo urbano alrededor de los aeropuertos. Si se siguen dando autorizaciones para proyectos habitacionales o actividades que no son coincidentes con la actividad aeroportuaria, por más

<sup>1</sup> Mide el número de aeropuertos por cada millón de habitantes.

<sup>2</sup> Mide el nivel en que la red de transporte aéreo prevé conexiones con los mercados que ofrecen un mayor potencial a las empresas del país.

<sup>3</sup> Mientras menos congestionado esté un aeropuerto, mejor puede competir como centro de distribución de tráfico en la región.



que se inviertan millones en potenciarlo, igual existirán restricciones operativas a consecuencia del impacto natural que tiene un aeropuerto alrededor de su espacio.

Segundo, se debe flexibilizar la legislación en materia de expropiaciones, para que las obras en el aeropuerto se desarrollen eficientemente y de acuerdo con los plazos previstos en el contrato. Esto en general para todos los proyectos de infraestructura, ya que, de agilizarse los procesos de expropiación, los proyectos de inversión podrían ejecutarse incluso en menores plazos.

Tercero, es sumamente necesario que el Estado ceda (o al menos comparta) la plataforma asignada a las Fuerzas Armadas (FF.AA.) a la aviación comercial. Si bien el operador del Jorge Chávez, Lima Airport Partners, ha dado un primer buen paso con la licitación de la ampliación del aeropuerto, a través de la construcción de una segunda pista y una segunda terminal, este trabajo es a mediano plazo, ya que recién hacia mediados de 2015 estaría el diseño conceptual del proyecto. La infraestructura asignada para uso de las FF.AA. tiene un área de plataformas superior a la del Jorge Chávez y el porcentaje que se usa es realmente ínfimo. El espacio en la zona es escaso y, como consecuencia de la falta de decisión del Gobierno, nuestras industrias, en vez de aprovechar el espacio que ya existe en el área de las FF.AA., están perdiendo eficiencia, en un contexto en que la demanda se incrementa.

Hoy el aeropuerto Jorge Chávez es considerado uno de los más modernos de la región. Su ubicación estratégica le permite ser un *hub* importante en la zona y esto le ha traído un crecimiento sostenido en el flujo de pasajeros y de carga. No esperemos que el terminal aéreo más importante de nuestro país sea calificado como congestionado por la IATA. La demanda sigue creciendo y nuestra oferta de infraestructura no alcanza este dinamismo. Este es un tema urgente y hay que atenderlo. ¿Está en la agenda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones? ¿Lo tiene mapeado el Gobierno?

SUSCRÍBETE A NUESTRA REVISTA:

**Negocios**  
INTERNACIONALES




TARIFARIO

PRECIO	Promoción*
ANUAL (12 Números)	US\$ 100

Suscríbese en nuestra web:  
[comexperu.org.pe](http://comexperu.org.pe)



 volver al índice



## Sin una China que crece a dos dígitos...

El crecimiento económico de la segunda economía más grande del mundo lleva dos años perdiendo velocidad de forma constante, con una tasa del 7.7% en 2013 y del 7.4% en 2014, siendo este último su nivel de crecimiento más débil en 24 años. La República Popular China ha llegado a tal punto de desarrollo en infraestructura proveniente de inversión estatal, que hoy su crecimiento ha cambiado de rumbo y apunta hacia la demanda interna, es decir, al consumo e inversión doméstica. Así, el crecimiento de la economía china no dependería del propio Estado, sino de la población. A esto se suma la persistente debilidad del mercado inmobiliario y la lucha contra las deudas empresariales, que estarían haciendo más difícil que China alcance los niveles de crecimiento de años anteriores.

La preocupación de los líderes chinos, causada por la desaceleración económica registrada en los últimos meses, se ha visto reflejada en las medidas de política monetaria tomadas por el Banco Central de la República Popular de China, para inyectar liquidez en su economía e impulsar el consumo y la inversión. A fines de febrero, el Banco Popular Chino (como también se le conoce al Banco Central) anunció una rebaja en las tasas de interés de los préstamos a un año y de las tasas de depósitos a un año en los bancos comerciales, a un 5.35% y un 2.5%, respectivamente. Por otro lado, hace pocos días, con el objetivo de apoyar la economía rural y las pequeñas empresas, el Banco Popular Chino anunció la reducción de la tasa de encaje en 100 puntos básicos, a un 18.5%, lo que permitiría la liberación de 1.2 billones de yuanes de liquidez (alrededor de US\$ 194 millones).

### UN RECORDARIS

A inicios de 2014, distintas entidades de nuestro país estimaron, de forma optimista, una tasa de crecimiento para nuestra economía por encima del 5%. Se creía que esta se recuperaría del 5.02% registrado en 2013, a partir de una serie de factores como el impulso del sector minero, una intensa inversión pública y la recuperación progresiva de la economía mundial.

Específicamente, el exministro de Economía y Finanzas, Luis Miguel Castilla, sostuvo que a pesar de una “hipotética” caída de la economía China, la economía nacional dependería de la evolución de este país asiático y de los países desarrollados, voraces consumidores de minerales que el Perú provee. Esta vulnerabilidad y alta exposición a choques externos provenientes de las economías más grandes del mundo, se debe a la dependencia de las exportaciones tradicionales y sobre todo de los precios de los *commodities*, directamente relacionados con la demanda china.

Sin embargo, todo lo que se pensó a inicios de 2014 fue puro aire, pues China se desaceleró aún más y, debido a la baja de los precios de los *commodities*, los envíos al país asiático no fueron suficientes para impulsar positiva y significativamente nuestro PBI. Además, la minería no logró ser el motor de crecimiento esperado, pues muchos proyectos no se llevaron a cabo por causa del terrorismo antiminerero y las protestas sociales que vinieron con este, además de la pasividad del Estado para proteger y garantizar las inversiones en el sector y los contratos firmados.

Por otro lado, de acuerdo con la experiencia previa, ha quedado demostrado que la solución a las protestas sociales en nuestro país no es el diálogo, pues para que este sea exitoso se necesita que ambas partes estén bien informadas y tengan la disposición de llegar a un acuerdo que apunte al bienestar nacional, algo muy distinto a lo que se ha venido dando. Los actores que se oponen a la minería guardan intereses particulares muy alejados del bienestar y desarrollo de nuestro país, es por eso que llegar a un acuerdo resulta casi imposible.

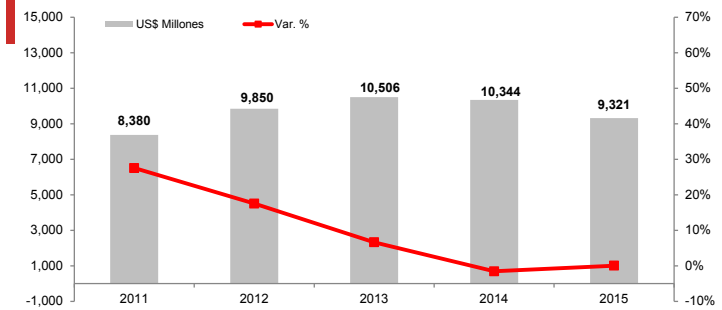
¿Así queremos crecer más del 4% este año? Se viene diciendo, una vez más, que los motores del crecimiento en 2015 serán la minería y el desempeño económico del mundo; sin embargo, de las grandes potencias, EE.UU. es la única que viene recuperándose. Por lo visto, basar la solución del problema, originado por el estancamiento de la inversión privada, en la creación de mesas de diálogo no nos va a conducir a ninguna parte. Lo que se necesita urgentemente es una política de Estado que fomente el cumplimiento de la ley.

El artículo 315 del Código Penal dice: “El que, en una reunión tumultuaria, atenta contra la integridad física de las personas y/o mediante violencia causa grave daño a la propiedad pública o privada, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de ocho años”. Si se ejecutara la ley de la manera correcta, podríamos lidiar con el terrorismo antiminerero y, probablemente, culminar estos conflictos de manera más rápida, concreta y con mayor determinación, pues la posesión ilícita de armas, la violencia y el asesinato son situaciones que el Estado no debería pasar por alto. Así, es momento de que el Gobierno demuestre para qué fue elegido y aproveche la única oportunidad que tenemos para alcanzar un crecimiento apto, pues depender plenamente de la evolución económica del mundo nos podría jugar una mala pasada otra vez.

## Resultado de importaciones enero-marzo 2015

Las importaciones peruanas han registrado un desempeño poco alentador durante el primer trimestre de 2015. Según cifras de la Sunat, alcanzaron los US\$ 9,321 millones, lo que implicó una caída del 9.9% respecto al mismo periodo del año pasado. Los principales países de origen de estas importaciones fueron China, con US\$ 2,281 millones (+13.2%); EE.UU., con US\$ 1,959 millones (-16.7%); y Brasil, con US\$ 390 millones (-9%). Asimismo, las principales empresas importadoras durante el primer trimestre del presente año fueron Refinería la Pampilla, con US\$ 414 millones (-47.9%); Petróleos del Perú - Petroperú, con US\$ 358 millones (-53.4%), y Ferreyros, con US\$ 164 millones (-0.1%).

Evolución de las importaciones (enero-marzo)



Fuente: Sunat. Elaboración: COMEXPERU.

### ¿CÓMO SE DESEMPEÑARON LAS IMPORTACIONES DE CAPITAL?

Las importaciones de bienes de capital ascendieron a US\$ 3,099 millones durante los tres primeros meses del año, lo que implicó una caída del 9% respecto al mismo periodo del año pasado. Dichas importaciones tuvieron una participación del 33.3% dentro del total importado. Pese a la caída de este rubro en términos agregados, los bienes de capital para la agricultura destacaron por su crecimiento (+29.6%). Por otro lado, las importaciones de equipos de transporte (US\$ 598 millones), bienes de capital para la construcción (US\$ 378 millones) y para la industria (US\$ 2,075 millones) se redujeron un 13.9%, 4.4% y 8.9%, respectivamente, en relación a los primeros tres meses de 2014.

Entre los bienes de capital que más se importaron figuran los teléfonos celulares (US\$ 344 millones; +81.5%); las palas mecánicas, excavadoras, cargadoras y palas cargadoras (US\$ 101 millones; +5.9%); las laptops (US\$ 83 millones; -31.5%) y las camionetas *pick-up* (US\$ 70 millones; +42.1%). En el mes de marzo, las importaciones de capital alcanzaron un monto de US\$ 1,076 millones, lo que significó una caída del 0.2% respecto al mismo mes del año anterior. Este resultado se debió, principalmente, a la caída en la importación de equipos de transporte (-5%).

### BIENES INTERMEDIOS: SIGUEN A LA BAJA

En cuanto a las importaciones de bienes intermedios, estas mostraron una caída del 15% durante los primeros tres meses del presente año, con un valor importado de US\$ 4,066 millones. Cabe resaltar que la participación de este rubro en las importaciones totales fue del 43.6%. El menor monto importado de combustibles (US\$ 857 millones; -48.1%) contribuyó particularmente a la caída de las importaciones de este rubro. No obstante, la importación de materias primas para la industria (US\$ 2,878 millones) creció un 1.5%, mientras que la de materias primas para la agricultura (US\$ 331 millones) lo hizo en un 11.8%.

Entre los bienes intermedios más importados estuvieron los aceites crudos de petróleo o de material bituminoso (US\$ 398 millones; -51.7%), los aceites de petróleo con contenido de azufre menor o igual a 50 ppm (US\$ 242 millones; -54.8%) y el maíz amarillo duro (US\$ 230 millones; +17.5%). Además, los resultados también fueron negativos durante el mes de marzo, en que las importaciones de bienes intermedios alcanzaron un monto de US\$ 1,347 millones, lo que significó un descenso del 18.1% respecto a marzo del año pasado. Este resultado se debió principalmente a la caída en las importaciones de combustibles (US\$ 352 millones; -42%).

### LOS BIENES DE CONSUMO...

Las importaciones de bienes de consumo ascendieron a US\$ 2,147 millones en los tres primeros meses de 2015, lo que refleja un crecimiento del 0.3% respecto al mismo periodo del año anterior. Cabe mencionar que la participación de este rubro en las importaciones totales fue del 23% y que, dentro del mismo, las importaciones de bienes de consumo no duradero no variaron significativamente (US\$ 1,175 millones), mientras que las de consumo duradero crecieron un 0.7% (US\$ 972 millones).

### Ensayos de Valoración Aduanera.

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

[Descargar Aquí](#)



[volver al índice](#)





Entre los bienes de consumo más importados destacan los vehículos ensamblados con cilindrada entre 1,500 cm<sup>3</sup> y 3,000 cm<sup>3</sup> (US\$ 202 millones; +3.2%), los vehículos ensamblados con cilindrada de 1,500 cm<sup>3</sup> o menor (US\$ 121 millones; +9.3%) y los demás medicamentos para el uso humano (US\$ 74 millones; +11%). En el mes de marzo, las importaciones de bienes de consumo alcanzaron un monto de US\$ 754 millones, lo que significó un retroceso del 3% respecto al mismo mes del año anterior. Esta disminución se debió a los resultados tanto de las importaciones de consumo duradero (US\$ 351 millones; +0.01%) como no duradero (US\$ 404 millones; -5.4%).

La caída de las importaciones se viene acentuando hace ya varios meses debido, en parte, a la desaceleración económica que se vive en nuestro país. Es por eso que se necesitan medidas que destraben el comercio exterior, en materia de infraestructura portuaria y logística. Nuestros importadores y exportadores deben tener las herramientas para aumentar la competitividad de sus negocios. Se necesita un cambio y se necesita ahora.