



EDITORIAL

CHILE - PERÚ: PRIMER GABINETE BINACIONAL



HECHOS

UN VISTAZO A NUESTRA COMPETITIVIDAD



ACTUALIDAD

**- AGENDA DEL SECTOR PORTUARIO
- COMPETITIVIDAD EXPORTADORA:
RETOS Y MEDIDAS**



ECONOMÍA

TAN LEJOS Y, A LA VEZ, TAN CERCA



COMERCIO EXTERIOR

**COMERCIO ELECTRÓNICO: DONDE TODOS
GANAN**



**TOTALMENTE NUEVA
NISSAN NP300 FRONTIER**
LISTA PARA LO QUE SEA

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



Chile - Perú: Primer Gabinete Binacional

El 6 de julio, el Consejo Empresarial Chileno Peruano (CEChP) celebró una exitosa reunión con los presidentes de Chile y Perú, así como con sus ministros, en el marco de la Primera Reunión del Gabinete Binacional entre ambas naciones. Esta reunión es un hito trascendental en el marco de la sólida relación entre ambos países hermanos. El Perú ya sostuvo gabinetes binacionales con otros socios fronterizos, como Ecuador, Colombia y Bolivia. En esta ocasión, el CEChP presentó dos temas de fundamental importancia para el impulso de la integración entre ambas naciones.

El primero fue la interconexión eléctrica Chile-Perú, que genera inmensas oportunidades, pues contamos con sistemas de energía complementarios, lo que traerá importantes beneficios para la población. El Perú cuenta ya con experiencia de conectividad energética —con el Ecuador y, a través de él, con Colombia— y este nuevo paso será trascendental para la conectividad energética no solo bilateral, sino en un marco regional. Además, generará mayor competitividad y posicionamiento para el Perú en el sector energía, lo que permitirá también explotar nuestro inmenso potencial hidroeléctrico.

El pasado mes de mayo, los ministros de Energía de ambos países acordaron iniciar un estudio de interconexión entre Tacna y Arica, auspiciado por el BID, con el fin de actualizar los análisis con los que se cuenta. La propuesta presentada por el CEChP y respaldada por los presidentes es empezar con una línea corta, de 60 km y con una potencia de 150-200 MW, la cual podría ser implementada en un plazo de 12 meses.

El segundo punto es la ampliación del servicio ferroviario Tacna-Arica, el cual cuenta con una capacidad menor a 50 pasajeros y ofrece solo 4 servicios al día. La modernización de este activo peruano es una tarea urgente teniendo en cuenta que diariamente cruzan la frontera 17,000 personas, principalmente chilenos que adquieren bienes y servicios en Tacna, y que suman más de 6.5 millones de cruces al año. Hoy, el cruce puede demorar hasta 4 horas. Se espera que para 2024 los cruces diarios lleguen a 25,000 y casi 9 millones al año. Asimismo, para ese año se ha proyectado que 1.6 millones de autos cruzarán la frontera. Se requiere una visión de largo plazo que permita facilitar el movimiento de personas y carga, para una real integración entre ambas naciones. Si bien, en el mes de agosto, se inaugurará un moderno paso fronterizo con controles integrados, este no será suficiente dada la creciente demanda. La propuesta es la modernización del servicio ferroviario a través de una APP o concesión con un operador de talla mundial, respetando lo acordado en cuanto a derechos del tren en el tratado de 1929.

Los presidentes solicitaron al CEChP conformar un comité del sector privado para darle continuidad a dichas propuestas y así seguir impulsando la integración, la competitividad y la visión compartida de ambas naciones. Dicha tarea fue recibida y aceptada por el CEChP, lo que consolidó su posición como un articulador de las relaciones comerciales y culturales entre nuestras naciones. Sin duda alguna, Chile y el Perú están entrando en una nueva etapa de desarrollo, la cual saludamos desde ComexPerú.

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
Melissa García Campos
Rodrigo Murrieta Noly
Elizabeth Marces Everness
Rodrigo Paz Mundaca

Corrección

Ángel García Tapia

Diagramación

Eliana García Dolores

Publicidad


Edda Arce de Chávez

Suscripciones

Lorena López León

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

Hecho el depósito legal en la
Biblioteca Nacional del Perú
N° 15011699-0268

 volver al índice



Un vistazo a nuestra competitividad

La competitividad puede entenderse como el conjunto de instituciones, políticas y factores que influye sobre el nivel de productividad de un país y que, en consecuencia, determina el nivel de ingresos y bienestar que la población puede alcanzar. El Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés) elabora anualmente un *ranking* de competitividad de países y genera el Índice Global de Competitividad (GCI). En su reporte 2016-2017, ubica al Perú en la posición 67 de 168 países. Este resultado nos ubica por detrás de nuestros socios de la Alianza del Pacífico, Chile (puesto 33), México (puesto 51) y Colombia (puesto 61); sin embargo, lo más preocupante es que, según el WEF, nuestra competitividad general no habría mejorado durante los últimos años: en el reporte 2012-2013 obtuvimos un puntaje que nos ubicó en el puesto 61 de 144 economías, un resultado mejor que el actual. Si bien esta posición es un indicador de lo atrasados que nos encontramos en materia de competitividad en el mundo, el resultado alcanzado en los pilares y aspectos que se evalúan nos brinda mucha información acerca de cuáles son los puntos en los que se ha tenido un desempeño aceptable y en cuáles no ha sido así.

LA FOTO DEL MOMENTO

El desarrollo de nuestro mercado financiero es un primer factor que favorece una mejora de la competitividad. En este rubro ocupamos el puesto 26 del *ranking*, resultado que nos ubica terceros en América Latina, solamente por detrás de Chile y Colombia. Cabe mencionar que, como bien sostiene el WEF, un mercado financiero competitivo será eficiente y confiable si asigna los recursos ahorrados por la población a los negocios y proyectos de inversión con las mayores tasas esperadas de retorno.

Al respecto, el Perú ha realizado importantes avances en la sofisticación del mercado financiero y la inclusión financiera, a través de iniciativas como la Estrategia Nacional de Inclusión Financiera. Se realizaron cambios respecto a la regulación y capacidad del sistema financiero peruano para favorecer el desarrollo de los negocios, sobre todo para promover que un mayor número de pequeñas y medianas empresas (Pyme) acceda a créditos. Reflejo de ello es haber obtenido el puesto 16 (de 190 países) en el rubro de obtención de créditos del *ranking* Doing Business 2017. Sin embargo, pese a las mejoras en inclusión financiera, el acceso de la población a estos servicios todavía es bajo, pues solamente un 35% de la población se encuentra dentro del sistema financiero, según cifras de la Encuesta Nacional de Hogares (Enaho) 2016.

Otro aspecto en el que vamos bastante bien es el referido a un entorno macroeconómico sólido y estable, condición necesaria para que las empresas y el Gobierno puedan operar eficientemente e impulsar el crecimiento del país. Según el *ranking* del WEF, ocupamos el puesto 33 en el pilar de entorno macroeconómico, que considera factores como la deuda del Gobierno como porcentaje del PBI, el balance fiscal, la inflación y la calificación crediticia del país. Como se recuerda, la deuda pública general del Perú fue de un 24% del PBI a fines de 2016, uno de los niveles más bajos de América Latina; mientras que el déficit fiscal fue de un 2.7% del PBI, por debajo del promedio de 7.6% que se registró en la región.

Por otro lado, en ciertos aspectos que determinan la competitividad de un país nos encontramos muy rezagados. En el pilar de innovación del *ranking* del WEF, que incluye factores como el gasto en investigación y desarrollo (I+D), disponibilidad de científicos e investigadores, y protección de la propiedad intelectual, nos ubicamos en el puesto 119. Nuestro gasto en I+D representaría apenas el 0.2% del PBI, según cifras de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco); mientras que respecto a los recursos humanos dedicados a I+D existen únicamente 180 investigadores por cada millón de habitantes (ver [Semanario N.º 896](#)).

Otro aspecto en el que claramente queda mucho por mejorar es en el relacionado con nuestras instituciones, en el cual ocupamos el puesto 106, de acuerdo con criterios como derechos de propiedad, eficiencia del gasto público, corrupción, comportamiento ético de las empresas, rigidez regulatoria en el Estado, entre otros. Muchos de los países de América Latina, como Colombia y México, también muestran un pobre entorno institucional, que claramente merma su competitividad y crecimiento. Según el WEF, dos de los principales obstáculos para hacer negocios en nuestro país derivan de un pobre desempeño de las instituciones públicas: burocracia gubernamental ineficiente y corrupción.

En línea con lo anterior, promover la eficiencia del Estado es una de las áreas que más retos presenta para el Consejo Nacional de la Competitividad (CNC), encargado de generar e impulsar reformas que potencien la competitividad del país. Si bien esta institución ha logrado importantes avances, el progreso registrado en su agenda de competitividad 2014-2018 representaba menos del 40% en 2016, indicador del amplio trabajo que aún debe llevarse a cabo. En este sentido, impulsar nuestra competitividad como economía siempre será una tarea pendiente.

Agendas del sector portuario

Actualmente, la competitividad del comercio exterior en nuestro país se ve afectada por los altos costos logísticos existentes. Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), el costo logístico puede alcanzar hasta un 50% del valor de los productos exportados, como en el caso de la cebolla amarilla y otros productos, donde representa entre el 20% y el 40% de su valor.

Uno de los componentes de estos altos costos son las ineficiencias en el sector portuario o aeroportuario. Entre las relacionadas con el sector portuario, se han identificado diversos costos evitables, asociados con los agentes que intervienen en este proceso, como los depósitos temporales, las agencias navieras, los agentes marítimos y los organismos estatales. El Mincetur calcula que una disminución de dichos costos, en el ámbito privado, significaría una reducción de un 30% del costo total para exportar o importar, lo que equivale a un ahorro de US\$ 250 millones anuales.

En ese sentido, el Banco Mundial (BM), en su estudio “Análisis de los costos portuarios y marítimos en el Perú”, recomienda que las autoridades peruanas presten atención a cinco recomendaciones que deberían ser implementadas en el corto plazo: i) redefinir el rol de la Autoridad Portuaria Nacional (APN); ii) promover activamente el cabotaje; iii) crear un observatorio de transporte y desempeño logístico; iv) definir las normas para los servicios ofrecidos por los depósitos temporales; e v) implementar un sistema computarizado e integrado de manejo de camiones. A continuación, explicamos cada una de estas recomendaciones.

LA TAREA PUNTO POR PUNTO

Primero, existe un conflicto de competencias entre la normativa portuaria y aduanera que impide un funcionamiento adecuado del sector. Ello se produce en la definición de la zona portuaria y territorio aduanero primario, así como en temas de control y seguridad de los puertos. Según la experiencia internacional, la APN debería ser la única autoridad encargada de la protección y seguridad de los puertos; no obstante, la actual normativa le atribuye facultades en dichas materias a la autoridad aduanera. Por tanto, se debe partir por resolver las incompatibilidades que existen entre la Sunat y la APN, a fin de redefinir correctamente el rol de esta última y mejorar la coordinación institucional entre ambas.

Segundo, el BM recomienda la actualización e implementación activa del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte en el Perú, el cual busca generar modernas plataformas intermodales de transporte, lo que es fundamental para reducir los costos logísticos del comercio exterior. Para ello, se debe comenzar con la promoción activa del cabotaje, el cual se encuentra afectado por las restricciones que actualmente contempla la ley que lo regula (ver [Semana N.º 887](#)); por lo que es vital liberalizarlo para aprovechar sus beneficios a nivel logístico y de descongestión del transporte terrestre.

Tercero, resulta fundamental la creación de un observatorio de transporte y desempeño logístico, que incluya la recolección, análisis, diseminación y publicación de información relacionada con el transporte y la logística portuaria de la carga exportada o importada (volúmenes, naturaleza, origen/destino, modos de transporte, tarifas, retrasos, etc.). Ello reduciría la actual asimetría de información y promovería una mayor transparencia en el sector, necesaria para fortalecer la toma de decisiones y generar mayor confianza entre los actores.

Cuarto, según el estudio del BM, los depósitos temporales (DT), lugares de almacenamiento de carga exportada o importada ofrecen servicios que hoy en día no están claramente definidos ni sustentados, ya que existe una gran heterogeneidad en los servicios incluidos dentro de la tarifa estándar y aquellos que son considerados “adicionales”. Dicha arbitrariedad, según el estudio, pone en desventaja a los exportadores e importadores, quienes deben esperar hasta la emisión de la factura del DT para conocer qué servicios deben pagar. Por lo tanto, el estudio recomienda establecer la norma y el alcance específico de cada servicio a fin de proveer mayor transparencia.

Por último, es claro que la congestión vehicular en los accesos al terminal portuario del Callao es uno de los principales costos evitables del sistema, ya que genera largos tiempos de espera, retrasos y altos costos en seguridad (ver [Semana N.º 897](#)). Por ello, el BM considera necesario que la APN, en coordinación con la Municipalidad del Callao, implemente un sistema moderno de gestión de camiones que controle y coordine los movimientos de camiones desde y hacia el puerto.


Si bien algunas de las intervenciones propuestas tendrían un nivel de complejidad alto, se requiere un compromiso por parte de los actores involucrados y una buena coordinación interinstitucional, a fin de lograr una aplicación eficiente de las mismas. Dichas tareas son fundamentales en el corto plazo para reducir los costos logísticos del sector portuario y así mejorar la competitividad del comercio exterior en nuestro país. Se tienen claros el diagnóstico y la receta... solo hace falta voluntad política para ganar mayor competitividad en el sector.

Ingresar al
BUZÓN ELECTRÓNICO

La forma más rápida y segura de acceder a las notificaciones y comunicaciones que te enviamos.

Ahora también
desde el
App SUNAT



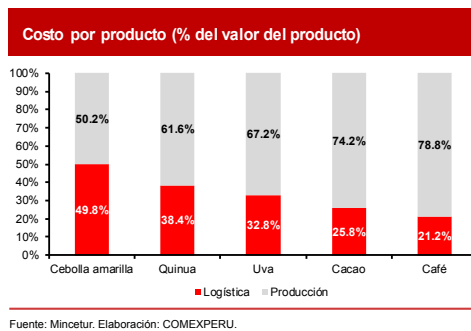
 volver al índice

Competitividad exportadora: retos y medidas

A lo largo de los años, el comercio exterior ha beneficiado a nuestro país, puesto que ha generado oportunidades para el desarrollo de nuestras capacidades productivas y fomentado la expansión de nuestros mercados. Entre otros beneficios, esta actividad permite el uso más eficiente de los recursos, fomenta la introducción de nuevas tecnologías y promueve una mayor diversificación de productos y servicios, así como la inclusión de diferentes métodos de producción y prácticas organizacionales. Consciente de esto, el Perú ha convertido al comercio exterior en uno de sus principales pilares de desarrollo.

Contamos, a la fecha, con 19 acuerdos comerciales preferenciales vigentes, muchos de ellos ratificados a lo largo de la última década, tales como el Tratado de Libre Comercio (TLC) con EE.UU., en 2009, y el TLC con China, en 2010. No obstante, apostar por el comercio exterior no solo implica impulsar la cantidad de transacciones bilaterales o multilaterales efectuadas con otros países, sino también llevar a cabo una serie de acciones para mejorar la competitividad del sector.

Uno de los tantos puntos por mejorar es la disparidad en el desempeño exportador según el tamaño de las empresas. De acuerdo con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), la probabilidad de que empresas de tamaño grande y mediano permanezcan en la actividad exportadora durante 10 años es del 59% y el 62%, respectivamente; mientras que para empresas de menor tamaño dicha probabilidad se reduce enormemente: 26% para las pequeñas y 3% para las microempresas. Según el Mincetur, estas cifras se deberían a que su menor tamaño les impide reducir sus costos de operación, al no poder aprovechar economías de escala. Además, la informalidad continúa siendo un freno para su crecimiento, pues no les permite obtener, por ejemplo, certificaciones de calidad y acceso a financiamiento.



Por otro lado, como señalamos en el artículo anterior de la presente edición, nuestro comercio exterior se ve especialmente afectado por los altos costos logísticos. Solo a manera de ejemplo, de acuerdo con el Mincetur, el costo logístico de la cebolla amarilla representa un 50% del valor del producto, mientras que, en los casos de la quinua y la uva, corresponde al 38.4% y el 32.8%, respectivamente. Dicha situación se debería, principalmente, a la mala calidad de las vías subnacionales (tramo chacra-centro de acopio), la inseguridad en el traslado de la carga hacia el puerto o aeropuerto, y una gran cantidad de trabas en los procesos de carga y descarga en los centros de acopio.

A LA FECHA... ¿QUÉ SE ESTÁ HACIENDO?

Para fortalecer la competitividad exportadora de nuestro país, ya se han aplicado medidas. Una de ellas es el fortalecimiento de la presencia de las Oficinas Comerciales en el Exterior (OCEX). Por ejemplo, en 2013 se implementaron 5 OCEX y en 2014, 18 de ellas. Esto resulta importante en la medida que promueven acciones de inteligencia comercial y de prospección de mercados, a la vez que fortalecen la participación y presencia del Perú en negociaciones comerciales.

Otra medida es el impulso del encadenamiento productivo internacional. Así, desde 2015, se ha puesto en marcha el Programa de Desarrollo de Cadenas de Valor Global - sector automotriz, el cual tiene como objetivo acercar a las empresas peruanas a la industria automotriz mexicana (ver [Semanario N.º 895](#)). Cabe destacar que México ha alcanzado notoriedad por su crecimiento sostenido en este sector: de acuerdo con la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), en 2016 produjo 3.5 millones de vehículos, séptimo a nivel global.

En línea con lo mencionado, se aprobó en 2015 el Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2025, con el claro objetivo de consolidar la presencia de las empresas exportadoras peruanas en el exterior. Así, se busca fortalecer las capacidades empresariales exportadoras y generar una oferta exportable diversificada, competitiva y sostenible. Al respecto, también se han elaborado Planes Regionales de Exportación (PERX), los cuales contienen actividades concretas a corto, mediano y largo plazo para incrementar la competitividad empresarial y articular a actores regionales del sector público, privado y académico.

Por otra parte, se ha promovido el acceso al financiamiento para el comercio exterior. Por ejemplo, actualmente existe el Programa de Apoyo a la Internacionalización (PAI), el cual tiene un fondo de S/ 25 millones y beneficiará a 183 empresas exportadoras de bienes o servicios. Además, a partir de octubre del presente año, el Seguro de Crédito a la Exportación para las Pyme (Sepymex) cubrirá las operaciones posembarque e incrementará la cobertura al 75% para nuevos beneficiarios.

En los últimos años, el Perú ha avanzado a pasos de gigante en materia exportadora. A pesar de esto, aún tenemos oportunidades de mejora que el Gobierno debe aprovechar, ya que existen evidencias de los grandes beneficios que implica un mejor desarrollo de la competitividad exportadora. En la medida que las empresas involucradas amplíen su mercado objetivo, se atraerá mayor inversión, se generará empleo y habrá un impacto en las exportaciones, no solo en cuanto a la cantidad, sino a la calidad de la oferta exportable.



Tan lejos y, a la vez, tan cerca

Solemos decir que uno de los principales problemas del país es la falta de presencia del Estado en muchas zonas de nuestro vasto territorio, especialmente las zonas más vulnerables, las más alejadas de la capital o de los centros urbanos. La pobreza, la inadecuada provisión de servicios básicos, la anemia, la desnutrición y la baja empleabilidad son allí pan de cada día, y el resultado de un Estado ausente, que no ha cumplido con brindar las mismas oportunidades para todos.

Así, por ejemplo, de acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), hacia finales de 2016, un 20.7% de peruanos se encontraban en situación de pobreza (6.5 millones de personas) y un 3.8%, en pobreza extrema (1.2 millones). Aunque esto representa una mejora respecto de años anteriores, es aun preocupante su incidencia en ciertas zonas del país. Por ejemplo, a diferencia de Lima Metropolitana, donde un 11% de la población se encuentra en situación de pobreza, en la sierra rural esta tasa llega a casi el 50%. Lo mismo sucede en la selva rural y la costa rural, que tienen una incidencia del 39.3% y el 28.9%, respectivamente.

Esta alarmante situación se puede ver también en la carencia que existe en dichas zonas. Según datos del mismo INEI, en el primer trimestre de 2017, en el área urbana, a las personas les tomaba 29 minutos en promedio llegar a algún establecimiento de salud. En el área rural, este tiempo asciende a 48 minutos y, en particular, a 1 hora y 39 minutos si hablamos de un hospital o policlínico de EsSalud (en el área urbana es de 38 minutos). Asimismo, mientras que en el área urbana (sin contar Lima Metropolitana) el 31.9% de hogares tiene al menos una persona con déficit calórico, en el área rural esta tasa asciende al 45%.

En cuanto a la situación del agua potable también hay grandes diferencias. Mientras que en las áreas urbanas un 87% de los hogares cuenta con abastecimiento dentro de sus viviendas, en el área rural solo el 60% de hogares cuenta con ello. Y ni qué decir del saneamiento, aspecto clave que incide en la higiene, salud e inocuidad de la población. En el área urbana, el 91% de hogares accede a la red pública de desagüe y en el ámbito rural, solo el 20%.

En este contexto, la necesidad de un Estado presente en las zonas vulnerables es cada vez más urgente. Si queremos un país que avance en igualdad de oportunidades y que brinde desarrollo y bienestar a todos y cada uno de los peruanos, el Estado debe ser capaz de llevar agua, atención médica, educación de calidad, programas de nutrición, identidad e institucionalidad a todos los rincones.

TAMBOS VERSIÓN RELOADED

Durante el imperio incaico, los tambos eran recintos situados al lado de los principales caminos incas que albergaban a los chasquis durante sus jornadas y, a la vez, servían como centros de acopio de productos importantes para la alimentación de los poblados cercanos, sobre todo durante el invierno. Siguiendo esta premisa, en 2012, el Estado peruano creó el Programa Nacional Tambos, mediante el cual buscó brindar servicios y actividades en materia social y productiva en las zonas más alejadas de nuestro país, principalmente altoandinas, selváticas, zonas de conflicto y fronterizas. Asimismo, lleva a estos lugares instituciones que usualmente no llegarían, como Reniec, Indeci, Senasa, Banco de la Nación, entre otros.

Los Tambos de este siglo son recintos equipados con distintos ambientes, como salas para eventos, dormitorios para los funcionarios que los requieran, cocina y comedor, una oficina, tópicos y servicios higiénicos, y se encuentran a cargo de un “tambero”, quien se desempeña como gestor institucional y recoge las necesidades propias de la zona, conoce la problemática y se comunica en el idioma nativo de su población.

Hasta la fecha, se han construido 308 tambos en 18 regiones del país, que han beneficiado a más de 9,500 centros poblados y que han realizado ya más de 100,000 intervenciones, brindando casi 4 millones de atenciones. De hecho, en su plataforma “Tambook” uno puede hacerle seguimiento a todas las actividades que se realizan en todos y cada uno de ellos, día a día.

El Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (Midis) tiene como meta instalar cerca de 200 tambos más hasta 2021, y para esto ha incluido 133 de ellos dentro de sus proyectos priorizados para obras por impuestos, de manera que el sector privado pueda apoyar en la labor. Los montos de inversión requeridos dependen en gran medida de la ubicación de cada tambo, pero van desde los S/ 354,000 hasta los S/ 1.3 millones, por lo que hay un amplio universo para elegir.

Acercar los beneficios del Estado a la población rural es una tarea sumamente importante si queremos reducir la brecha de desigualdad que existe en nuestro país. Brindar a todos los ciudadanos los mismos derechos, la posibilidad de adquirir capacidades productivas, oportunidades de desarrollo y mejora, es la manera más saludable para seguir reduciendo la pobreza. Hoy no solo está en cancha del Gobierno hacerlo, sino que, a través de obras por impuestos, se ha puesto a disposición del sector privado la oportunidad de destinar sus impuestos a mejorar la calidad de vida de cientos de centros poblados, directamente y sin escalas. Felicitamos al Midis por este importante avance en materia de igualdad de oportunidades y desarrollo rural.

Comercio electrónico: donde todos ganan

Día a día ocurren cientos de transacciones de comercio a nivel global. En los últimos años, en presencia de un cambio tecnológico constante, se ha observado que muchas de estas se generan de manera electrónica (*e-commerce*). Dado que las empresas no son ajenas al impacto de la tecnología, estas se han visto obligadas a modernizarse y atender nuevos sectores, como el *retail*. Así, según la empresa de investigación especializada en temas digitales, Emarketer, se espera que, para 2017, el *e-commerce*¹ represente un 10% de todo ese sector a nivel mundial. Además, señala que es la única industria billonaria que crece a una tasa de dos cifras y que para 2020 se llegaría a los US\$ 4 billones.

En este contexto, el Perú se ubicó entre las tres economías con mayor crecimiento en el sector *retail* del Asia Pacífico, según la consultora A.T. Kearney. Por su parte, Ipsos Perú estima que, en 2017, cerca de 3.3 millones de usuarios peruanos comprarán en línea; sin embargo, como señalamos en el [Semanao N.º 859](#), según el índice de Comercio Electrónico B2C 2016, de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, por sus siglas en inglés), nuestro país se encuentra rezagado al respecto de cuán preparados estamos para ejercer el *e-commerce*, al ocupar el puesto 76 (de 137 economías) y 13 de la región de Latinoamérica y el Caribe (20).

Este resultado se debió a la poca penetración del sistema financiero. Al respecto, solo un 12% de peruanos mayores de 15 años cuenta con una tarjeta de crédito. Además, otra causa del rezago es la falta de acceso a internet. Por ejemplo, solo el 40% de los peruanos usa internet, frente al 49% del promedio mundial y más del 95% en países como Islandia y Noruega. Dicha problemática se presenta con mayor notoriedad en las zonas rurales, donde, a 2015, solo un 12% de peruanos usaron internet, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

IMPACTO EN EL MERCADO

Con el creciente aumento del *e-commerce*, los consumidores se han visto beneficiados, ya que, a partir del uso de esta herramienta, hoy cuentan con una mayor variedad de productos, más información comparable y precios competitivos; y realizan sus transacciones en el momento y lugar que deseen. Por ejemplo, según la plataforma de compras en internet BigCommerce, las personas que viven en las zonas metropolitanas de EE.UU. invierten en promedio 4.5 horas a la semana en compras *online*, frente a las 5 horas en suburbios o zonas rurales. Dicho lo anterior, el *e-commerce* surge como una buena opción para personas con un acceso limitado para realizar compras de manera presencial.

De esta forma, el *e-commerce* no solo afecta el precio y la disponibilidad del producto, sino que genera un cambio en el comportamiento del consumidor y los patrones de transporte. Esto representa una oportunidad para que, en especial, las micro y pequeñas empresas peruanas reduzcan sus costos logísticos y puedan atender la demanda creciente. De acuerdo con el INEI, en 2015, un 22.4% de las unidades productivas informales se dieron en el sector comercio y el Instituto Peruano de Economía (IPE) señala que un 48% de las empresas no se registra formalmente porque no lo considera necesario. Así, la concientización de los beneficios del *e-commerce* ayudaría potencialmente a reducir las altas tasas de informalidad en nuestra economía.

Por último, la Organización Mundial del Comercio (OMC) indica que el comercio electrónico ha permitido reducir costos en el comercio en general. Si bien es difícil cuantificar el impacto de esta industria en el comercio internacional, se observó que el comercio transfronterizo aumentó en un 48% debido, en parte, al comercio electrónico. Cabe mencionar que, si bien China tiene un mercado creciente en este sector, actualmente se ubica en el puesto número 64 (solo 12 ubicaciones por encima del Perú) en el índice de Comercio Electrónico B2C 2016.

En síntesis, el comercio electrónico impacta no solo en el consumidor, con precios reducidos y potencialmente de mayor calidad, sino que es una oportunidad para todos los empresarios de adaptarse a las nuevas tecnologías con costos reducidos y un mercado creciente. Tiempo atrás, se pensó acertadamente que quienes no estuviesen inmersos en el comercio transfronterizo, quedarían desconectados de una red de mercados y suministros globales; hoy el comercio electrónico se presenta como una nueva alternativa para impulsar la competitividad del comercio exterior. No la desaprovechemos.

¹ Los principales tipos de *e-commerce* son el B2C (la comercialización de negocio a consumidor) y el B2B, que implica transacciones de negocio a negocio.

EXPEDIENTE ELECTRÓNICO

La forma más rápida y segura de conocer el estado de tu procedimiento de cobranza, desde donde estés.



Fácil acceso

Desde cualquier lugar a través de SUNAT Operaciones en Línea



Transparencia

Seguimiento del estado del procedimiento y acceso a los documentos en línea



Ahorro

No necesitas acercarte a nuestras oficinas para presentar documentos



Disponibilidad

Las 24 horas del día los 7 días de la semana



Seguridad y validez legal

Un medio seguro. Sus representaciones ingresan gozando de validez ante terceros

Síguenos en:

volver al índice