709

## Semanario COMEXPERU

Del 17 al 23 de junio de 2013

















Se autoriza la difusión y reenvío de esta publicación electrónica en su totalidad o parcialmente, siempre que se cite la fuente, enlace con www.comexperu.org.pe/semanario.asp



### Una supercarretera en el mar peruano

Según el artículo 63 de la Constitución, "la inversión nacional y extranjera se sujetan a las mismas condiciones. La producción de bienes y servicios y el comercio exterior son libres". Asimismo, su artículo 71 dispone que "en cuanto a la propiedad, los extranjeros, sean personas naturales o jurídicas, están en la misma condición que los peruanos…".

Dado este régimen constitucional de trato no discriminatorio, es sumamente preocupante ver que tanto la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante, como su reglamento, impidan que buques de bandera extranjera realicen cabotaje (transporte de mercancías entre puertos peruanos) en el Perú, con lo que se elimina la posibilidad de que las empresas peruanas alquilen buques foráneos para realizar dicha labor, vulnerando el principio constitucional de no discriminación. Estas normas prevén que solo a falta de buques nacionales puede contratarse un buque extranjero. Sin embargo, todos sabemos que un barco no llega a operar de un día para el otro, por lo que con eso no se soluciona ni remotamente el problema de oferta de transporte de mercancías entre nuestros puertos.

La consecuencia lógica es que el Perú usa principalmente las carreteras y casi nunca su mar como vía de transporte, lo que perjudica a los usuarios de estos servicios, a las regiones en donde se ubican los puertos e instalaciones, y lo que es más grave, a millones de peruanos con precios más altos y un acceso más costoso y lento a lo que necesitan: alimentos, materiales de construcción, equipos, etc. En pocas palabras, la Ley les niega a los propios peruanos usar el mar como vía alternativa para integrar sus regiones y comercio. Y el mar debería ser la supercarretera del Perú para transportar sus productos.

Las vías de acceso terrestre al Callao casi han colapsado. Esto es una realidad. El caos vehicular genera hoy ya una serie de sobrecostos a la logística y nuestro comercio exterior, y hace al país menos competitivo. Si a esto le sumamos la inseguridad en el tránsito de la mercadería por nuestro primer puerto, comprobamos que el escenario es crítico. Contenedores robados, conductores y camiones amenazados a la salida del puerto, evidencian esto a diario.

Impulsar el desarrollo del cabotaje en condiciones de libre mercado y sin discriminaciones permitirá a los peruanos reducir costos de transporte desde las zonas de producción hacia el puerto del Callao, mitigar los riesgos de inseguridad a la entrada y salida a los puertos, aligerar el tránsito de camiones por nuestras carreteras y beneficiar económicamente a todos los ciudadanos en su conjunto, ahorrándoles tiempo y facilitándoles el desarrollar y crear más empleo en las zonas regionales contiguas a los terminales de cabotaje, donde se harán en adelante mayores entregas para distribución interna, entre otros.

¿Cómo liberamos el cabotaje? Con una simple modificación en la normativa y una "pizca" de voluntad política para hacer las cosas. Es el momento de trabajar por el desarrollo del comercio en todo nuestro país, así como dar libertad y promover la inversión en un servicio que desarrollarán las regiones comercialmente. Es una necesidad urgente.

Eduardo Ferreyros

Gerente General de COMEXPERU

# Director Eduardo Ferreyros Küppers Co-editores Rafael Zacnich Nonalaya Álvaro Díaz Bedregal Promoción Comercial Helga Scheuch Rabinovich

INICIO DE CLASES: 24 DE JUNIO

II DIPLOMADO DE ESPECIALIZACIÓN EN

Equipo de Análisis
Jorge Acosta Calderón
Estefanía Campoblanco Calvo
Walter Carrillo Díaz
Juan Carlos Salinas Morris
Corrección
Angel García Tapia

Diagramación
Carlos Castillo Santisteban
Publicidad
Edda Arce de Chávez
Suscripciones
Giovanna Rojas Rodríguez

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

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

Juan Carlos
Mathews

Director de Educación Ejecutiva
de la Universidad del Pacífico
Profesor del Diplomado de
Especialización en Franquicias

volver al índice

www.comexperu.org.pe

709

### Una nueva amenaza al sector exportador no tradicional

Tal como señalamos en la edición anterior, el sector exportador viene registrando resultados poco favorables, que poco o nada le importarían a un grupo de congresistas que siguen intentado restarle competitividad a los exportadores no tradicionales, promoviendo modificaciones o inclusive la derogación del Decreto Ley 22342, Ley de Promoción de Exportaciones No tradicionales.

En esta ocasión, el legislador Juan José Diaz Dios, a través del Proyecto de Ley 2332/2012-CR, pretende incrementar la rigidez laboral planteando que los trabajadores sindicalizados y sus dirigentes que presten servicios bajo el régimen laboral especial de exportaciones no tradicionales, gocen de protección contra el despido. Esto provocaría que se interponga de manera incluso frívola demandas judiciales por la no renovación de contratos de trabajadores de este régimen, y se aumentaría muchísimo la conflictividad al interior de las empresas del sector. Asimismo, se generarían también contingencias económicas a futuro si como producto de los posibles procesos judiciales que se entable se generaran indemnizaciones a extrabajadores o su reposición en el puesto de trabajo. No debe olvidarse que la naturaleza de estos contratos responde al carácter dinámico y fluctuante del comercio. Pese a esto, cada vez más puestos de trabajo han sido creados bajo este régimen.

El proyecto propone también sanciones excesivas al impedir que las empresas infractoras utilicen este régimen por un año si algún inspector determina que hubo una infracción en el caso de un solo trabajador. Esto es absolutamente desmedido. Con esta prohibición se les estaría condenando a competir de manera desigual con sus pares nacionales, quienes sí utilizan contratos temporales previstos en el Decreto Legislativo 728, sin perder el uso del régimen por un año aun cuando cometan infracciones.

Algunos se preguntarán ¿cuánto ha ayudado el DL 22342 a las exportaciones no tradicionales? Pues la respuesta salta a la vista con tan solo observar los resultados de los exportadores de productos manufacturados. Según cifras de la Sunat, en los últimos seis años este sector ha logrado incrementar sus envíos en un 112%, hasta alcanzar el monto de US\$ 11,205 millones en 2012. Asimismo, de acuerdo con cifras del Ministerio de Trabajo y Promoción de Empleo (MTPE), durante 2011 este régimen alcanzó los 280,872 contratos (195,410 renovados y 85,462 iniciados), lo cual evidencia un incremento del 3% con respecto al año 2010 (273,146). En el caso de las regiones, Lima muestra la mayor cantidad de contratos de trabajo presentados bajo este sistema, con un total de 181,134, lo que equivale al 64.5% del total a nivel nacional. Le siguen Ica, con 23,327 (8.3%del total); Piura, con 19,892 (7.1%); y Arequipa, con 19,839 (7.1%). En lo que respecta a Lima, el nivel de contratos iniciados en el 2011 alcanza los 51,603 y los renovados suman 129,531.

En relación con las actividades económicas que más utilizan este régimen laboral, la fabricación de prendas de vestir encabeza la lista con 106,729 contratos, lo que representa el 58.9% de todos los presentados en 2011. Del total registrado en esta actividad, el 71.6% corresponde a renovaciones en el año, mientras que el 28.4% restante se debe a nuevas contrataciones. Otras actividades que destacan son la preparación e hilatura de fibras textiles, tejeduría de productos textiles y la fabricación de tejidos y artículos de punto y ganchillo, con el 20.1% y el 7.1% del total de contratos, respectivamente.

Es importante mencionar que la exportación de nuestros productos manufacturados ha sido uno de los principales motores del crecimiento del país, al generar más puestos de trabajo, mejores salarios, desarrollo tecnológico y descentralización de la actividad económica. Es por eso que ante la particularidad de la demanda internacional en ciertos sectores, es decir, los volúmenes, la estacionalidad y la complejidad de los pedidos, resulta necesario contar con un régimen laboral especial y flexible que le permita a los principales sectores de exportación no tradicional adaptarse a un entorno cambiante.

La aprobación de este proyecto de ley traería una serie de consecuencias negativas para la cadena de exportaciones no tradicionales. Desincentivaría la inversión en el sector y, peor aún, la contratación de trabajadores dado un nuevo régimen laboral mucho más rígido y, por ende, costoso. No dudamos de la buena voluntad del congresista Díaz Dios, pero creemos que un eventual mal uso de un régimen laboral en ciertos casos no justifica eliminarlo con un proyecto que lo haría perder sus principales virtudes. Es tiempo de trabajar para potenciar la fiscalización del régimen, pues las leyes ya prevén la protección a los trabajadores en este y todos los regímenes ante infracciones y violaciones constitucionales. Debe funcionar el sistema de justicia.



Acercamos culturas, acercamos negocios

Oficina de Representación Brasil – Sao Paulo

Entérate más AQUÍ





www.comexperu.org.pe ● ● 03



## El Estado recaudaría hasta S/. 4.8 millones con el sorteo para el servicio militar

"De cantos a desencantos", es una frase que bien podría definir la relación entre aquellos que depositaron su confianza en el Partido Nacionalista en 2011 (un gran porcentaje de ellos estaba o sigue estando debajo de la línea de pobreza). En los últimos días se ha presentado una razón más para avivar este desamor. El 19 de junio del presente año se realizará el sorteo de ciudadanos que deberán cumplir el servicio militar acuartelado. En vista de la escasez de voluntarios que se presentaron para el llamamiento ordinario y el llamamiento extraordinario en aras de cumplir dicho servicio, el Ejecutivo, con la aprobación del Congreso, ha establecido la necesidad de llamar a 12,500 jóvenes entre 18 y 25 años de edad, para cubrir las necesidades de efectivos de las Fuerzas Armadas.

Pero, ¿acaso esta no es una imposición que quebraría no solo la libertad de los jóvenes llamados al servicio militar, sino también sus posibilidades de desarrollo? ¿Quiénes son los más afectados con esta modificación? ¿Cuál es el costo y beneficio para el país y el Estado?

#### SERVICIO MILITAR "VOLUNTARIAMENTE" OBLIGATORIO

Un déficit de 12,500 efectivos en las Fuerzas Armadas es un resultado claro de que no existen incentivos para unirse a ellas. Un soldado raso recibe una "remuneración" mensual de S/. 350, cuando al desertar podría obtener un ingreso de S/.750 que le ofrece el mercado como remuneración mínima vital. Los S/. 400 que el soldado raso deja de percibir son un costo de oportunidad considerable para el 27.8% de personas que viven en la pobreza a nivel nacional, según la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO) de 2012. Todo ello, sin contar los riesgos a los que se expondrían muchos de los jóvenes debido a la naturaleza misma del servicio, como aquellos que serán eventualmente destacados al VRAEM u otras zonas de alto riesgo, luego de un entrenamiento que confiamos sea suficiente.

Adicionalmente, filtramos la base de datos de la ENAHO del mismo periodo, para obtener individuos entre 18 y 25 años de edad que no presentaban discapacidad permanente o crónica imputada, ni eran jefes de hogar y tampoco fueron estudiantes regulares universitarios (que según la modificación de la ley son inexorablemente elegibles), y finalmente realizamos un estudio de las características económicas de los hogares de dichos ciudadanos, potenciales reclutas del sorteo del próximo miércoles, para entender las implicaciones virtuales de esta ley.

A partir de este ejercicio obtuvimos los siguientes resultados: el 74.4% de los jóvenes elegibles no son pobres, el 20% son pobres no extremos y el 5.6% son pobres extremos, Asimismo, el 79.2% de los posibles elegidos en dicho sorteo pertenecen a hogares cuyo ingreso mensual¹ total neto no podría cubrir el pago que implica la infracción de no cumplir con el servicio militar (que equivale al 50% de una UIT, es decir S/. 1,850). Por lo tanto, considerando al resto de la población elegible, podríamos deducir que, teniendo en cuenta el requerimiento actual de 12,500 ciudadanos para el servicio acuartelado, el Estado recaudaría con esta medida S/. 4.8 millones.

Dicho monto, bajo una consideración tributaria, sería un impuesto discriminatorio, que no genera ningún beneficio a la población peruana, es decir, una fuente de ingresos neta de las Fuerzas Armadas, que hasta el momento han demostrado gran deficiencia en el ejercicio de la defensa nacional y que tienen un presupuesto que puede incrementarse si se sustenta la necesidad. Aún así ¿pretende despojarse a los jóvenes de las oportunidades que su país les ofrece para servir al Estado en estas situaciones precarias, recaudando las instituciones castrenses considerables ingresos en el ínterin? ¿Qué es lo que necesitan las Fuerzas Armadas: efectivos o mayor presupuesto? ¿Por qué no aplicar políticas que incentiven la participación de los jóvenes peruanos en el servicio militar? Necesitamos profesionalizar completamente a las Fuerzas Armadas y en esto debe apoyárseles sin duda. Sin embargo, dicha profesionalización no se logra con este impuesto oculto ni recortando la libertad de los jóvenes peruanos.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Para tal motivo, hemos considerado que un máximo del 40% del ingreso mensual del hogar podría estar destinado al pago de la infracción mencionada. Este porcentaje es un supuesto que equivale a la carga financiera promedio de los hogares, estimada por el Banco Central de Reserva (BCR) en el Reporte de Estabilidad Financiera de noviembre de 2012.













www.comexperu.org.pe ● ● ①



### Exportaciones peruanas continúan a la baja

El resultado que nuestras exportaciones vienen registrando en los cuatro primeros meses de 2013 es preocupante. Según cifras de la Sunat, las exportaciones durante este periodo han alcanzado los US\$ 13,096 millones (-13.3%). Entre los principales destinos figuran EE.UU., con US\$ 2,036 millones (+22%); China, con US\$ 1,916 millones (-21.8%); Canadá, con US\$ 923 millones (-20.6%) entre otros. En cuanto a las exportaciones tradicionales –incluyendo gas natural–, durante los cuatro primeros meses de 2013 se registró un valor de US\$ 9,771 (-16.2%); mientras que las no tradicionales alcanzaron un valor de US\$ 3,325 millones (-3.6%).

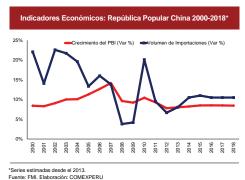
#### CAÍDA DE LAS EXPORTACIONES: TEMA DE VOLUMEN Y PRECIOS

Es claro que el menor dinamismo de economías como China (ver semanarios N.º 705 y N.º 701), cuyo PBI creció un 7.8% en 2012, 1.5 puntos porcentuales menos que en 2011; y la Unión Europea, cuyo PBI cayó un 0.3% respecto a 2012, principales mercados destino, está reduciendo la demanda de nuestros productos exportados.

Respecto a la Unión Europea, el FMI proyecta un incremento del ahorro nacional como porcentaje del PBI para los próximos años (9.2% del PBI en 2013), lo cual se traduce en un menor consumo de bienes, tanto nacionales como importados.

Por otro lado está China, segundo destino más importante detrás de EE.UU. Según cifras del FMI, el volumen de sus importaciones ha caído 2.87 puntos porcentuales respecto al año 2011 (6.7%). Es importante resaltar que el flujo de exportaciones de Perú hacia China es mayoritariamente de materias primas y minería en particular —en promedio un 70%, según datos de *Trademap* entre 2010 y 2012—. La caída de los precios internacionales de los metales ha sido un factor determinante en la disminución del flujo de exportaciones peruano, debido a la alta participación del sector minero en las exportaciones totales durante el período analizado (56.2%).

Como se puede apreciar, es posible analizar el resultado de las exportaciones peruanas desde dos perspectivas distintas: tanto por el volumen de exportaciones (por ejemplo, China) como por el lado de los precios de los productos



exportados (por ejemplo, los precios internacionales de los metales y otros *commodities*). Sin embargo, para predecir cómo se están desempeñando los flujos comerciales de un país no basta con analizar una sola de las dos perspectivas, por ejemplo, un análisis del volumen de exportaciones.

En primer lugar, es muy complicado calcular el volumen de un flujo comercial debido a la amplia variedad de productos comerciados y sujetos a distintas unidades de medida. Asimismo, no es muy útil para realizar análisis comparativos entre sectores: una tonelada exportada de oro es relativamente distinta de una tonelada exportada de lana —puede existir el caso en el que se esté exportando más en volumen, pero el valor monetario sea menor, por lo que tiene menos peso en las exportaciones totales—.

Asimismo, en temas de comercio internacional de bienes primarios agrícolas o mineros, los precios de estos *commodities* son altamente volátiles, porque dependen de la demanda y oferta mundial. No obstante, el volumen comercial es menos volátil, debido a que se encuentra limitado por la productividad total de factores e inversiones privadas en las industrias involucradas. En todo caso, para poder predecir el desempeño de los flujos comerciales, es necesario realizar un análisis del resultado total de las exportaciones, sin distinción entre precio y volumen.

No nos dejemos engañar, un análisis a través de valores monetarios (US\$) permite comparar bienes en términos relativos y analizar su evolución a través del tiempo, debido a que se homogeniza la unidad de medida fácilmente, mientras que un análisis por volumen puede resultar poco efectivo y representativo si lo que queremos es evaluar el comportamiento de las exportaciones totales. El desempeño de las exportaciones no puede evaluarse solo apreciando su volumen, sino principalmente su valor, que es el que directamente impacta en nuestro desarrollo.

Forme parte del mercado minero más dinámico de la región...



Arequipa 16-20 SET



www.comexperu.org.pe ● ● ● 05



## La infraestructura y desarrollo portuarios como ejes del crecimiento

El nivel de productividad y competitividad de un país compromete su capacidad de desarrollo económico, por lo que entender los múltiples factores que subyacen a ambas es de suma importancia. En respuesta a esto, el Reporte de Competitividad Global del Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés) reúne todos aquellos factores determinantes de la competitividad desde múltiples ejes y los agrupa en pilares, para un total de 144 economías.

Así, el segundo pilar que desarrolla es el referido a la infraestructura, en tanto se entiende que el funcionamiento eficaz de la economía deriva sustancialmente de un nivel de amplitud y eficiencia. La infraestructura es la plataforma que permite desarrollar plenamente las actividades económicas y su nivel de desarrollo facilita la integración eficaz de los mercados a un bajo costo. Más específicamente, un sistema efectivo de transporte que incluya carreteras de calidad, transporte aéreo, puertos de primer nivel, entre otros, permite que la comercialización de bienes ocurra de manera segura y oportuna.

A propósito del controversial proyecto de ley en el que Manuel Dammert -exasesor del sindicato de trabajadores de ENAPU- pretende declarar de interés nacional el desarrollo de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), así como autorizar el inicio de los procesos de carácter judicial vinculados a la afectación de los derechos de dominio público

Índice de Competitividad Global 2012-2013: Calidad en la Infraestructura de Transporte

Indicador	Latinoamérica y el Caribe	OCDE	Brecha
Infraestructura de transporte	3.30	4.96	1.66
Infraestructura en general	3.86	5.53	1.67
Carreteras	3.58	5.19	1.61
Infraestructura ferroviaria	1.90	4.47	2.57
Infraestructura portuaria	3.93	5.21	1.27
Infraestructura de transporte aéreo	4.44	5.58	1.14

Fuente: WEF. Elaboración: COMEXPERU.

portuario -poniendo en riesgo la estabilidad jurídica otorgada por el Estado a las empresas concesionarias privadas-, es conveniente remitirnos a datos certeros del pasado que señalen las graves repercusiones que tendría volver a la gestión de un operador como ENAPU en el desarrollo de nuestro sector portuario.

#### LO QUE SON NUESTROS PUERTOS HOY

Nuestro país está en el puesto 111 del ranking al ser medido exclusivamente sobre la base de la calidad de su infraestructura. A la cabeza de sus principales falencias se encuentra precisamente la calidad de su infraestructura portuaria, con una calificación de 3.5 sobre un total de 7 en dicho ítem, con lo que ocupa a su vez, el puesto 111. Pese a esto, hemos escalado más de 10 puestos si contrastamos estos resultados con los obtenidos hace cuatro años, cuando alcanzábamos la posición 127 en materia de calidad portuaria. Este movimiento favorable en nuestra posición no hace más que reflejar los resultados de las concesiones

Calidad de Infraestructura				
	Perú			
Área	Puntaje (1-7)	Ranking		
Infraestructura en General	3.4	111		
Carreteras	3.1	100		
Infraestructura ferroviaria	1.9	97		
Infraestructura portuaria	3.5	111		
Infraestructura de transporte aéreo	4.5	74		

Fuente: WEF. Elaboración: COMEXPERU.

portuarias y, con ello, el repotenciamiento en el flujo de inversiones del sector, todo lo cual evidentemente ha jugado a nuestro favor.

Sin embargo, el Perú se mantiene rezagado a nivel mundial en lo que se refiere a infraestructura portuaria, destacándose en dicho rubro los Países Bajos, Singapur y Hong Kong. A nivel regional, pese a que América Latina y el Caribe han presentado un importante crecimiento en la última década, aunque con mejoras insuficientes en la calidad de su infraestructura, nos mantenemos aún rezagados respecto a los niveles alcanzados por nuestros vecinos regionales. Panamá, que se consolida como la economía más competitiva a nivel de América Central, ocupa la cuarta





••• 06



posición en lo que refiere a calidad portuaria, con 6.4 puntos; mientras que Chile ocupa la posición veintinueve, con 5.2 puntos. En este escenario, queda un largo camino por recorrer, pues la mejora de nuestro sector portuario es de vital importancia, ya que el 95% del comercio mundial se desarrolla utilizándolo y nuestra competitividad depende en buena medida de su eficiencia.

Dicho esto, debe quedar descartado cualquier intento de vincular participación alguna del deficitario operador ENA-PU en nuestros puertos, ya que de ello no ha resultado nada bueno. Incluso, en 2009, su gestión se posicionó a nivel regional como una de las más carentes en términos de infraestructura portuaria. El puerto del Callao fue entonces catalogado entre los más lentos de la región, producto de la congestión que generó al año pérdidas por US\$ 125 millones y sobrecostos de US\$ 150 millones (que pagan todos los consumidores peruanos en precios más altos). Asimismo, se limitó la recepción de portacontenedores de gran capacidad (más de 8,000 TEU), que sí hubiese podido ser atendida con una adecuada intervención privada.

Una mayor vinculación del sector privado en el manejo de ciertos rubros de la actividad económica no desvirtúa de ninguna manera la importancia del rol del Estado en la actividad económica. Este último tiene un rol subsidiario, tal y como lo establece el artículo 60 de la Constitución, y es el que mejor desempeña. El Estado debe ser quien identifique los ámbitos desprovistos de iniciativa privada, pero que necesiten actividad empresarial para ser atendidos, y solo en esos casos, y con ley expresa autorizándolo, ocuparse de ellos. Esto no se debe al capricho de algunos economistas, sino a la sencilla razón de que el Estado tiene asuntos más importantes que atender con los recursos públicos, que arriesgarlos en la operación de una refinería, un grifo, una generadora de energía o un puerto comercial. En todos los países exitosos, estas actividades son desarrolladas con capital privado y es este el que se arriesga en ellas, no el dinero público.

La idea es reducir nuestra brecha en infraestructura portuaria y estamos encaminados a hacerlo en tanto nos mantengamos en la línea de acción vigente y se incorporen mejoras. El sector privado ha demostrado ser la alternativa de gestión del mejor postor. Rechacemos toda iniciativa que pretenda llevarnos al pasado. ¡Los puertos peruanos no pueden retroceder!



