



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

Contenido

Del 14 al 20 de julio del 2008



	EL ÉXITO DEL PARO	Editorial	2
	¿APAGÓN? <i>Que a alguien se le prenda el foco.</i>	Hechos de Importancia	3
	IMPORTACIONES AUMENTARON UN 56% ENTRE ENERO Y MAYO <i>Las de bienes intermedios crecieron en 62%.</i>	Actualidad	4
	EL COMERCIO DE CARBONO <i>¿Una oportunidad para el Perú?</i> <i>Para ponernos verdes.</i>	Economía	6
	BARACK OBAMA VS. JOHN MCCAIN: PARTE II <i>Ahora es el turno de la educación, la salud, la energía y el medio ambiente, e Irak.</i>	Comercio Exterior	7

SEMANARIO COMEXPERU

Directora

Patricia Teullet Pipoli

Co-editores

Sofía Piqué Cebrecos

Ricardo Paredes Castro

Promoción Comercial

Helga Scheuch Rabinovich

Equipo de Análisis

Alfredo Mastrokalos Viñas

Andrea Baracco Vargas

Alexander Goldin Moll

Jussef Hende Lúcar

Colaboradores

Jorge Farfán Herrera

Publicidad

Edda Arce de Chávez

Suscripciones

Giovanna Rojas Rodríguez

Diseño Gráfico

Angela Vásquez Vivanco

Corrección

Angel García Tapia

COMEXPERU-Sociedad de Comercio Exterior del Perú

Bartolomé Herrera 254, Miraflores. Lima 18, Perú.

e-mail: semanario@comexperu.org.pe

Telf.: 422-5784 Fax: 422-5942

Reg. Dep. Legal 15011699-0268





El éxito del paro

De que el paro tuvo una connotación política no me queda ninguna duda; pero casi todos los paros la tienen. La plataforma que supuestamente lo justificaba incluía pedidos que iban desde la defensa del mar de Grau, hasta la eliminación de la doble sanción para la licencia de conducir. Incluir entre las razones de la protesta que se está en contra del alza del costo de vida es por “*default*”, y casi equivale a las declaraciones de las “*misses*” que cuando les preguntan qué es lo que más desean contestan, invariablemente, “la paz del mundo”.

Respecto a si el paro tuvo éxito o no, supongo que depende de quién lo diga y desde dónde lo diga: algunos en el gobierno han dicho prácticamente que no hubo paro; pero el mismo Presidente ha declarado que reconoce la insatisfacción que puede existir en algunos sectores.

Supongo que para sus dirigentes el paro fue un éxito, especialmente en algunas zonas del país en las que la violencia desatada puso en evidencia, una vez más, la incapacidad del gobierno para mantener el orden y proteger a la ciudadanía. Si la ley no permite el bloqueo de carreteras, ¿por qué no se evita o cuando menos castiga la muerte de una joven que no pudo ser atendida a causa de un bloqueo? ¿Qué pasará con quienes quemaron la sede del gobierno regional de Madre de Dios? ¿Dónde estaba la fuerza pública cuando sucedió esto?

Respecto a las pérdidas económicas que produjo la paralización del país, no he visto un cálculo estimado de las mismas. Sin embargo, si a pérdida de producción (o productividad) se refiere, me parece que mucho más contundente que el aporte de Mario Huamán es el de ciertos alcaldes: con todo el esfuerzo desplegado para organizar su paro, no creo que haya logrado igualar la cantidad de horas hombre perdidas que estos últimos vienen generando con su destrucción (y posterior abandono) de calles y avenidas. Además, intuyo que la cosa continuará, pues la demora en las “obras” es tan grande que las vías alternas terminarán destrozadas y tendrán que ser reparadas a su vez, repitiendo el círculo vicioso de calles rotas, desvíos, pérdida de horas productivas... Es de suponer que a los alcaldes no se les exige capacidad de gerencia.

Patricia Teullet
Gerente General
COMEXPERU



almacenes



logística



warrants



depsa files

www.depsa.com.pe

regresar
página 1



¿APAGÓN?

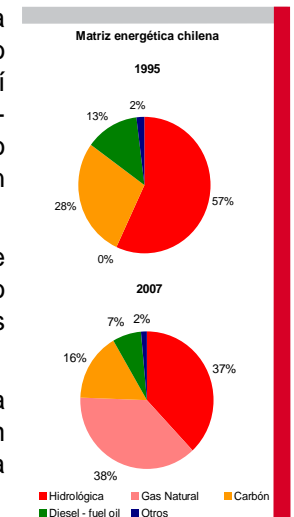
A pesar de ser uno de los países líderes en la región, Chile se enfrenta hoy a un serio problema de suministro de energía que podría poner en peligro dicho liderazgo. En los últimos años nuestro vecino del sur se ha visto afectado por condiciones hidrológicas adversas debido a las sequías, así como por la disminución del abastecimiento de gas natural por parte de Argentina, lo que lo ha obligado a usar combustibles fósiles, haciéndose así más cara la generación de energía. Según el diario chileno *El Mercurio*, en el Perú el kilovatio/hora cuesta entre US\$ 0.08 y US\$ 0.10, mientras que en Chile se sitúa entre US\$ 0.16 y US\$ 0.23.

Según el senador Ricardo Núñez, presidente de la Comisión de Minería y Energía del Senado de Chile, para el 2007 este país importó el 72% de la energía que consume, mientras que en 1990 solo lo hacía en un 42%. Asimismo, importa el 98% del petróleo, el 90% del gas natural, el 50% de los derivados del petróleo y el 90% del carbón.

Por su parte, el gobierno chileno ha tomado algunas medidas al respecto, ya que su país presenta una demanda energética que crece a un ritmo de 7% por año. Dentro de las más importantes figuran la reducción del voltaje de 220V a 210V, la vigencia por tres semanas más del horario de verano y la repartición de bombillas eficientes.

Aún cuando hoy su situación es difícil, Chile tiene los recursos suficientes como para superarla. Posee recursos hídricos provenientes de los nevados (siempre y cuando no se presenten sequías), grandes zonas con vientos propicios para la generación de energía eólica, extensas áreas al norte que pueden ser usadas para obtener energía solar, así como la cordillera que puede brindarles energía geotérmica. Tal parece, entonces, que están en capacidad de modificar su matriz energética y obtener la energía de los recursos con los que cuenta.

El Perú tampoco está en el mejor de los mundos: el retraso en el pago del fondo de combustibles ha ocasionado que las refinerías reduzcan su producción, por no serles económicamente viable mantenerla (no pueden pagar los cargamentos de petróleo importado), y ello eventualmente podría reducir incluso la capacidad de generación eléctrica.



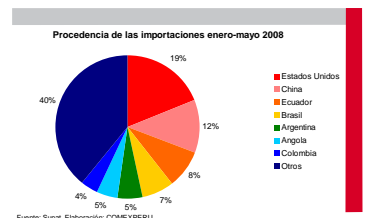
IMPORTACIONES AUMENTARON UN 56% ENTRE ENERO Y MAYO

Entre enero y mayo del presente año, las importaciones alcanzaron los US\$ 11,667 millones, lo cual significa un incremento del 56% con respecto a la cifra registrada en el mismo período del año pasado. Asimismo, las importaciones para el mes de mayo ascendieron a US\$ 2,604 millones, con lo que se acumulan 52 meses consecutivos de incremento. A pesar de este gran crecimiento, nuestra balanza comercial sigue siendo positiva, ya que en mayo las exportaciones sumaron US\$ 2,848 millones, con lo que para ese periodo se tiene un saldo positivo de US\$ 244 millones.

Este desempeño importador es explicado, en gran parte, por las compras de bienes intermedios, que crecieron un 62% llegando así a los US\$ 6,294 millones entre enero y mayo. El dinamismo de los combustibles y las materias primas para la industria representaron el 28% y el 25% de la variación total de las importaciones. Mientras que el primero puede ser resultado del alza del precio del petróleo, el segundo se relaciona con el aumento de la producción nacional.

Por otro lado, las importaciones de bienes de capital registraron un crecimiento del 52%, el cual fue liderado por los "tractores de carretera para semirremolques" (+127%) y las "barras de hierro o acero sin alear, sometidas a torsión después del laminado" (+189%), estas últimas destinadas al sector construcción, el más dinámico de nuestra economía. Asimismo, los bienes de consumo presentaron un incremento del 44% gracias a aumentos del 45% y del 42% en los bienes duraderos y no duraderos, respectivamente.

En cuanto a los productos que más se importaron durante el periodo en cuestión tenemos a los "aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso", liderando la lista con US\$ 1,654 millones, lo que representa un incremento del 79% con respecto al mismo periodo del año anterior. Por otro lado, cabe destacar el tremendo incremento de los "los demás trigos, excepto para siembra" que fue de 588%, con lo que se sitúa entre los cinco principales productos importados con US\$ 169 millones.



Grupo Interbank ahora en China

Que tus productos lleguen más fácil y rápido a China.
Nueva Oficina Comercial en Shanghai.
www.ifhperu.com



regresar
página 1

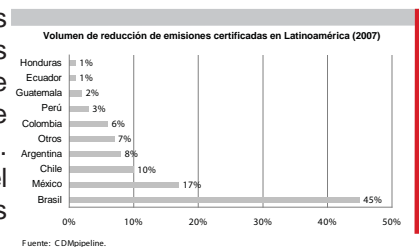


El comercio de carbono ¿Una oportunidad para el Perú?

En 1997 se aprobó el Protocolo de Kyoto, a través del cual los países desarrollados se comprometían a reducir sus emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI). Este protocolo entró en vigencia en el 2005 y su objetivo es reducir en un 5.2% las emisiones de GEI globales sobre los niveles de 1990, para el periodo 2008-2012.

EL NACIMIENTO DEL MERCADO DE CARBONO

Es una consecuencia de la implementación del Protocolo de Kyoto a través de tres mecanismos. El primero es el “Comercio de Emisiones” entre países que exceden los topes establecidos y aquellos con sobrantes de emisión de carbono. El segundo es el de “Implementación Conjunta”, mediante el cual los países miembros podrán adquirir entre ellos unidades de reducción de emisiones que resulten de proyectos menos contaminantes. Finalmente, está el mecanismo de “Desarrollo Limpio”, que permite que los países del acuerdo puedan comprar reducciones certificadas de emisión de carbono, provenientes de proyectos ejecutados en países en desarrollo.



Actualmente, el mercado de carbono se muestra muy dinámico y es dominado principalmente por Europa. Según PointCarbon, en la European Climate Exchange se negoció, en el 2007, el 87% del mercado de carbono y el valor del mercado global se estimó en € 40 mil millones, habiéndose incrementado un 80% con relación al 2006. Para el 2008, se proyecta en €62.6 mil millones. Por su parte, el volumen total fue de 2.7 Gton (10⁹), lo que significa un aumento del 64% con relación al 2006, mientras que para el 2008 se proyecta en 42 Gton. El precio en el “comercio de emisiones” se encuentra alrededor de € 22 por tonelada métrica de carbono, previéndose un precio en el mercado de futuros, para el 2012, de € 35. Por otro lado, el precio de una tonelada métrica de carbono en el mecanismo de “Desarrollo limpio” se encuentra alrededor de € 15, con un precio futuro, para el 2012, de € 24.

EL MERCADO DE CARBONO EN NUESTRO PAÍS

Perú, por no ser un país desarrollado, no puede beneficiarse directamente de los mecanismos de “Comercio de Emisiones” y de “Implementación Conjunta”, pues estos son exclusivos para los países desarrollados participantes en el Protocolo de Kyoto. Sin embargo, sí puede acceder al mecanismo “Desarrollo Limpio”, el cual permite que los países del Protocolo compren reducciones de emisiones certificadas, provenientes de proyectos ejecutados en países en vías de desarrollo.

Actualmente, Latinoamérica participa con el 25% de la oferta total de proyectos de mecanismo de desarrollo limpio a nivel mundial, y el Perú, de acuerdo con el Fondo Nacional del Ambiente, se ha consolidado entre los 10 primeros países a nivel mundial en ofertar este tipo de proyectos. En el 2007, nuestro país contó con un portafolio de 71 proyectos, que representaron inversiones de cerca de US\$ 3 billones y permitirán la reducción de emisiones de CO₂ en más de 20 millones de toneladas.

UNA OPORTUNIDAD PARA PERÚ

Para posicionar al Perú como una potencia en Latinoamérica hacen falta algunas políticas que deberán ser lideradas por el Ministerio del Ambiente. Hoy en día, los proyectos en el mecanismo de desarrollo limpio se centran en el sector energía y en la reforestación de tierras. Más que un objetivo ambiental, las políticas deben estar orientadas a atraer inversiones nacionales e internacionales, fundamentalmente de Europa, que es el principal comprador de las reducciones de emisiones de carbono. Los empresarios deben tomar en cuenta que al participar en proyectos para la reducción de dichas emisiones pueden incrementar su rentabilidad o volver sus inversiones rentables, al añadir a sus ingresos los obtenidos por aquellas.

Adicionalmente, si bien se ha avanzado con la Ley Forestal y de Fauna Silvestre, es necesario mejorar las políticas que permitan una mayor explotación de las tierras para el desarrollo del mercado de carbono en Perú. De acuerdo con los analistas, lo primero que debe hacerse es una evaluación detallada de las tierras deforestadas. Se estima que hay nueve millones de hectáreas deforestadas que permitirían obtener reducciones de emisión de carbono, pero no se sabe exactamente dónde están. Al mismo tiempo, podría requerirse un catastro con el fin de determinar las condiciones de dichas tierras, pues muchas no son continuas y no tienen título, son propiedad precaria de las comunidades, están ocupadas por colonos o tienen derechos preexistentes.



regresar
página 1



Barack Obama vs. John McCain: parte II



BARACK OBAMA



JOHN MCCAIN

PROPUESTAS DE GOBIERNO EN EDUCACIÓN

Se opone al uso de cupones de educación en las escuelas privadas, pues debilitaría el funcionamiento de las escuelas públicas; sin embargo, recientemente mencionó: "si se puede demostrar que el sistema de cupones funciona, entonces veamos si se puede implementar". Entre sus propuestas se encuentra mejorar el salario de los profesores en base a la "meritocracia" y un crédito fiscal por los primeros US\$ 4,000 en el costo de la enseñanza pública superior.

Propone la competencia en la educación como factor básico para mejorar su nivel, pues así los padres tendrían el derecho a escoger la mejor escuela para sus hijos. Apoya el uso de cupones y el pago de salarios en base a la "meritocracia", así como el despido de los maestros si no cumplen los estándares establecidos. En 1997 votó en contra de los préstamos estudiantiles federales y la expansión de la elegibilidad para la ayuda financiera.

PROPUESTAS DE GOBIERNO EN SALUD

"El tiempo ha llegado para los servicios universales de salud en EE.UU.". Propone un seguro de salud que incluya totalmente a las personas no aseguradas en la actualidad y un seguro de salud para niños. Entre sus propuestas se encuentra la reducción de costos en salud, subsidios y el apoyo para aquellos que deseen pasarse a un sistema de salud privado.

Favorece la competencia en los servicios de salud para reducir costos. En lugar de un programa de salud universal, propone un crédito fiscal hasta por US\$ 5,000 para las familias que tengan un seguro de salud. Es mejor proveer una opción adicional antes que un seguro propuesto por el empleador. Esto ayudará a las empresas a esforzarse y responder con mejores servicios a menores costos.

PROPUESTAS DE GOBIERNO EN ENERGÍA Y MEDIO AMBIENTE

Propone reducir el consumo de petróleo en por lo menos un 35% o en 10 millones de barriles diarios, lo que balancearía al 2030 las importaciones obtenidas de países de la OPEP. Para reducir la dependencia del petróleo, plantea fuentes de energía alternativas. Propone reducir las emisiones de carbono en un 80% para el 2050, por debajo de los niveles obtenidos en 1990, a través de toques en la emisión y comercio de carbono.

Propone impulsar las exploraciones y producción de petróleo y gas e incrementar la eficiencia en el uso de la energía. Asimismo, a través de toques en la emisión y comercio de carbono, plantea reducir la emisión del mismo en un 65% para el 2050. Afirma que aun cuando EE.UU. hizo bien en no participar en el tratado de Kyoto, debería pensar en unirse a dicho tratado para reducir el efecto invernadero si China e India se adhieren.

PROPUESTAS DE GOBIERNO EN IRAK

Si bien no propone reducir el presupuesto destinado a sostener el componente armado en Irak, siempre se ha manifestado en contra de la guerra en Irak y en su mejor escenario propone el retiro de las tropas americanas a EE.UU. en 16 meses.

Apoya la guerra en Irak y estaría dispuesto a fortalecer el establecimiento armado en dicho país para lograr su gobernabilidad. Está en desacuerdo con el retiro de las tropas y estima que, para el 2013, las tropas americanas habrían regresado a su país. Fue duramente criticado recientemente porque afirmó que "no es muy importante cuándo regresarán la tropas de Irak".

¿Buscas soluciones para crecer en tus negocios controlando riesgos?

Agregamos valor a la información desarrollando las mejores soluciones para acciones de marketing, adquisición de clientes, administración de cartera y gestión de cobranzas.

Infocorp. más que información soluciones

Teléfono: 415 0300
info@infocorp.com.pe
www.equifax.com.pe

EQUIFAX
PERU

regresar
página 1



Boom "emergente"

El mayor *boom* de inversión de la historia de la humanidad está en camino y, a diferencia de épocas anteriores, esta vez son las economías emergentes quienes lo lideran. Actualmente, más del 50% de la inversión en infraestructura se realiza en estos países, donde los llamados BRIC (Brasil, Rusia, India y China) y algunos países del Medio Oriente son los más destacados.

PROYECCIONES ARRIBA

Según *The Economist*, se estima que los países emergentes invertirán durante el presente año cerca de US\$ 1.2 billones en infraestructura, lo cual equivale al 6% de su PBI conjunto y prácticamente dobla al mismo ratio promedio calculado para las economías desarrolladas.

Por si estos números no fueran lo suficientemente asombrosos, recientemente Merrill Lynch revisó al alza sus proyecciones sobre la inversión en infraestructura en los mercados emergentes de US\$ 1.25 billones a US\$ 2.25 billones anuales para los próximos tres años. Este nuevo cálculo se explicaría porque muchos gobiernos estarían adoptando políticas mucho más agresivas en pos de agilizar las inversiones; sin embargo, la burocracia (y en algunos casos la incompetencia de los funcionarios públicos) continúa siendo un riesgo para el desarrollo (a tiempo) de este tipo de proyectos. Por esta razón, hay que recalcar la importancia del paquete de decretos legislativos que se aprobaron bajo las facultades del TLC. Sin duda, un gran avance.

Toda esta preocupación de los países en desarrollo por invertir más está sustentada en el tremendo déficit en infraestructura que acarrean desde hace años, principalmente en energía eléctrica, transporte y agua. Justamente, ahora que estas economías están creciendo sostenidamente a tasas relativamente altas (en algunos casos de dos dígitos), es cuando los "cuellos de botella" por la falta de una infraestructura adecuada empiezan a ser un serio limitante para continuar con su desarrollo e, incluso, un factor que contribuye a las presiones inflacionarias en el mediano y largo plazo (porque su PBI crece por encima de su potencial).

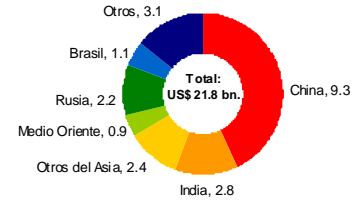
De acuerdo con estimaciones del Banco Mundial, un incremento del 1% en el *stock* de infraestructura de un país está asociado con un incremento del 1% en el PBI. En esta misma línea, cabe resaltar que la teoría económica y la evidencia empírica señalan que los países que tienen menores costos de transporte tienden a ser más abiertos al libre comercio y a disfrutar más rápido y en mayor plenitud los beneficios que este genera. Esto explicaría, entre otros factores estructurales, el porqué los países del este del Asia han crecido y siguen haciéndolo a una mayor velocidad que los de Latinoamérica.

Del mismo modo, no se puede perder de vista el impacto que tiene el desarrollo de infraestructura en la sociedad. Así, por ejemplo, invertir en agua potable y salubridad no solo mejora la calidad de vida de la gente, sino que potencia el capital humano y, por lo tanto, incrementa su productividad. Igualmente, el desarrollo de infraestructura vial permite que cada vez más personas estén conectadas con el mercado (local e internacional), lo que genera un impacto directo en sus economías (ver sección Comercio).

Por otro lado, conforme las economías en vías de desarrollo vayan creciendo, los ingresos de sus habitantes también lo harán, junto con sus deseos de mejorar su calidad de vida. Cada vez serán más los que vivan en ciudades o quieran hacerlo, por lo que la urbanización se expandirá y, con ella, la demanda de electricidad, transporte, agua, desagüe, salud, educación, entre otras necesidades básicas, y la de una debida planificación urbana (¿alguien dijo transporte público masivo y eficiente?) que los Estados deben cubrir, más aún en el siglo XXI.

Esta situación ya se está viviendo en países como China e India (ver cuadros) y, sin ir muy lejos, en el Perú. Al igual que en estas potencias emergentes, hoy en día, gracias a nuestro buen *performance* económico, contamos con los recursos necesarios para ir cerrando la enorme brecha en infraestructura que tenemos. Aprovechemos esta oportunidad y no dejemos que se nos "pase el tren"... una vez más.

Proyección 2008-2017: inversión en infraestructura en países emergentes (billones de US\$)



Fuente: The Economist.

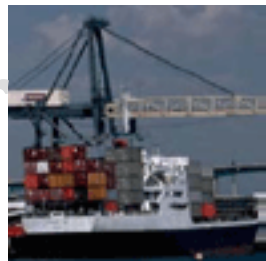
Revisión al alza: inversión en infraestructura estimada para los próximos 3 años en países emergentes (millones de US\$)

País o región	Antes	Ahora	Var. %
China	400,000	725,000	81%
Países del Golfo Pérsico	225,000	400,000	78%
Rusia	195,000	325,000	67%
India	110,000	240,000	118%
Brasil	100,000	225,000	125%
México	60,000	120,000	100%
Turquía	50,000	65,000	30%
Sudáfrica	60,000	60,000	0%
Europa Central y del Este	45,000	45,000	0%

Fuente: Merrill Lynch. Elaboración: COMEXPERU.



regresar
página 1



Infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria

La semana pasada, la ministra Verónica Zavala expresó su deseo de convertir el Callao en el puerto eje de la costa sudamericana del Pacífico. Si bien se está avanzando, el Perú tiene aún una brecha de inversión en infraestructura de transporte de US\$ 7,684 millones (IPE 2005).

CONECTANDO EL PERÚ

La infraestructura portuaria presenta, por su parte, un déficit de inversión de US\$ 695 millones. En ese sentido, la modificación de la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N° 27943), a través del D. L. N° 1022, y el programa de concesiones incentivarán las inversiones necesarias para reducir la brecha (ver Semanario COMEXPERU N° 476). El politizado sindicato de ENAPU sostiene que el proceso de concesiones planteado amenaza su estabilidad laboral. Las autoridades han desechado estos argumentos ya que, una vez concesionado un puerto, el operador necesitará personal y lo lógico será que recurra a los trabajadores de ENAPU más calificados. Asimismo, la ministra Zavala aseguró que en los contratos que suscriba el Estado con los operadores exigirá que se respeten los puestos de trabajo. Es importante que ante estas presiones el Estado no dé un paso atrás en los programas de concesiones de infraestructura en general: portuario, aéreo o de carreteras.

Precisamente, el tema de la red vial es aún más crítico. A nivel nacional se estima que se requieren US\$ 6,829 millones para hacerle frente a la falta de carreteras. Elaborar un plan de desarrollo vial resulta complejo, pero de vital importancia. Los planes de desarrollo de comercio (PENX, PERX, etc.) elaborados por el MINCETUR deberían servir para identificar los nichos de producción al interior del país y desarrollar la conectividad requerida.

En estos últimos años, el transporte de productos por vía aérea ha adquirido un rol más protagónico a nivel internacional, creciendo el número de toneladas por milla a una tasa del 8.4% anual desde 1975. La principal razón detrás de esto es la reducción de costos y el mayor intercambio de bienes de alta calidad, donde el costo de transporte aéreo es proporcionalmente menor. En muchos de los casos, la impaciencia del consumidor por obtener el producto lo lleva a asumir el costo extra y, en otros, por tratarse de productos perecibles, la velocidad de entrega es un factor primordial. Por último, se ha enfatizado el uso de aviones para hacerle frente a la incertidumbre de la demanda. Según Hummels, la ventaja del transporte rápido es equivalente a haber reducido los aranceles de los productos manufacturados del 32% al 9% en el periodo 1950-1998.

EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO EN MALASIA

En la década de los noventa Malasia se impuso el objetivo de desarrollar su principal aeropuerto, el Kuala Lumpur International Airport (KLIA), como el *hub* aéreo del sudeste asiático. Pese a la alta competencia de la región, el gobierno de Malasia adoptó una política de establecer acuerdos de cielo abierto a nivel regional y subregional y de manera unilateral (Ver Semanario COMEXPERU N° 448). A nivel del ASEAN, se estableció la liberalización total de los servicios de carga aérea para diciembre del 2008 y una política de cielos abiertos (¡tan necesaria en el Perú!) en la región para el año 2015. A nivel subregional, junto a Singapur, Brunei, Camboya y Tailandia, acordó la liberalización completa de todos los servicios de carga aérea. Por último, de manera unilateral, firmó una serie de acuerdos de cielos abiertos con EE.UU., Taiwán, Nueva Zelanda, entre otros. Estas medidas mejoraron el nivel de conectividad de Malasia en la región.

Pero todos estos esfuerzos por desarrollar la política de cielos abiertos no hubiesen dado los resultados esperados sin el acompañamiento de un paquete de inversión en infraestructura aeroportuaria y vial. Primero, en 1992, se privatizó la empresa administradora de los aeropuertos, con el compromiso de incrementar la capacidad del KLIA de 25 millones de personas por año en 1998 a más de 75 millones de personas y 5 millones de TM por año en el 2015 (el Jorge Chávez apenas transportó 217,776 TM en el 2007). Asimismo, se priorizó el desarrollo de un segundo aeropuerto en Senai, al sur de Malasia, para hacerle frente a Singapur.

Adicionalmente, se optó por un paquete de concesiones en la red vial. Entre las obras viales más importantes destacan la ampliación del puente Penang (el número de carriles pasaría de dos a tres en los 13 km de recorrido) y la construcción del segundo cruce Malasia-Singapur, que requeriría una inversión de US\$ 500 millones. La mayoría de las decisiones del gobierno han dado buen fruto: hoy en día, el KLIA es uno de los aeropuertos más importantes de la región y es un caso exitoso que el Perú puede tomar como referencia en su proceso de desarrollo.

¿Buscas una computadora?

PC Performance

regresar
página 1