



## EDITORIAL

## INNOVACIÓN, EL CENTRO DEL DESARROLLO

## HECHOS

## AÑO TRAS AÑO: EL FRÍO Y LA INEFICIENCIA

## ACTUALIDAD

- INFRAESTRUCTURA EN LOS OJOS DEL WEF
- PARA CONVERTIRSE EN UN CLÚSTER DE INNOVACIÓN... ¿QUÉ LE FALTA AL PERÚ?

## ECONOMÍA

- GOTA A GOTA, LOS SERVICIOS EMPEORAN
- UNA VARIABLE CLAVE: LA INFRAESTRUCTURA

## COMERCIO EXTERIOR

## PRODUCTOS IMPORTADOS QUE DESTACAN



**NISSAN**  
SHIFT

TÚ COMPRAS UNA PICK UP Y OBTIENES  
EL MOTOR DE TU NEGOCIO  
**FRONTIER**  
PRECIO MODELO 4X2 DESDE:

**US\$ 16,850 s.l. 47,180\***

Foto referencial. \* Tipo de cambio S/ 2.83. Precio válido solo para Frontier 4x2 2.4L Cabina Simple Gasolina (clave D22-D2-1010A / D22-D2-1010B) del 1 al 31 de Agosto del 2013. Modelo y año de fabricación 2013. Stock: 10 unidades. Precio no incluye Ite a provincias.

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](http://www.comexperu.org.pe/semanario.asp)



## Innovación, el centro del desarrollo

De acuerdo con el Índice de Competitividad Global 2013-2014, el Perú está seriamente rezagado en su capacidad de innovar y en la inversión que sus empresas hacen en Investigación y Desarrollo (I&D), pues en estos rubros se ubica en los puestos 106 y 124, respectivamente, de 148 economías.

El gasto en I&D de nuestro país apenas se acerca a un 0.15% del PBI. Y lo que resulta todavía más preocupante es que la empresa privada no está destinando mayores recursos a ese fin, especialmente una gran parte de las empresas, conformado por las PYME, de las que solamente el 2.1% tiene conexión a internet en sus establecimientos. Esto es exactamente lo contrario a lo que vienen haciendo otros países, como Chile, donde la inversión en ciencia, tecnología e innovación está en el radar no solo del sector público, sino también del privado, como herramienta que asegura, a mediano y largo plazo, la competitividad global de sus industrias.

Es cierto que debemos facilitar la formación de asociaciones entre las PYME, así como su acceso al financiamiento para desarrollar sus negocios y destrabar las barreras burocráticas para su formalización. Sin embargo, no podemos dejar de lado el componente de innovación en las empresas y la promoción del Estado mediante nuevas leyes y regulaciones que den libertad, facilidad y oportunidades para el desarrollo de negocios innovadores en el Perú.

Es necesario crear los espacios en los que las PYME se sientan incentivadas a innovar y, por sí mismas, elevar su competitividad. Ya es hora de que el Estado y este sector de emprendedores trabajen de la mano. Pero no por dádivas, llámese proteccionismo que bloquea la competencia extranjera o aportes que no cambien su futuro. El esfuerzo debe hacerse por asegurar que se vuelvan –con inversión en nuevo conocimiento y tecnología– tan capaces de vender bienes y servicios de calidad como sus competidores en cualquier parte del mundo. Pueden hacerlo, pero hace falta que el Estado se los permita, facilitando sus proyectos.

Existen esfuerzos del Estado, como el Fondo para la Innovación Ciencia y Tecnología (FINCyT), una iniciativa cofinanciada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la cual cuenta con US\$ 100 millones para el Proyecto Innovación para la Competitividad y tiene como finalidad contribuir al incremento de la competitividad del país mediante el fortalecimiento de las capacidades de investigación e innovación tecnológica, y la promoción de la articulación entre empresa, universidad y Estado. Esfuerzo muy interesante, aunque insuficiente.

**Eduardo Ferreyros**  
Gerente General de COMEXPERU

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

**Equipo de Análisis**  
Jorge Acosta Calderón  
Raísa Rubio Córdova  
Estefanía Campoblanco Calvo  
Walter Carrillo Díaz  
Juan Carlos Salinas Morris

**Corrección**  
Ángel 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](mailto:semanario@comexperu.org.pe)  
Telf.: 625 7700 Fax: 625 7701

Reg. Dep. Legal 15011699-0268



volver al índice

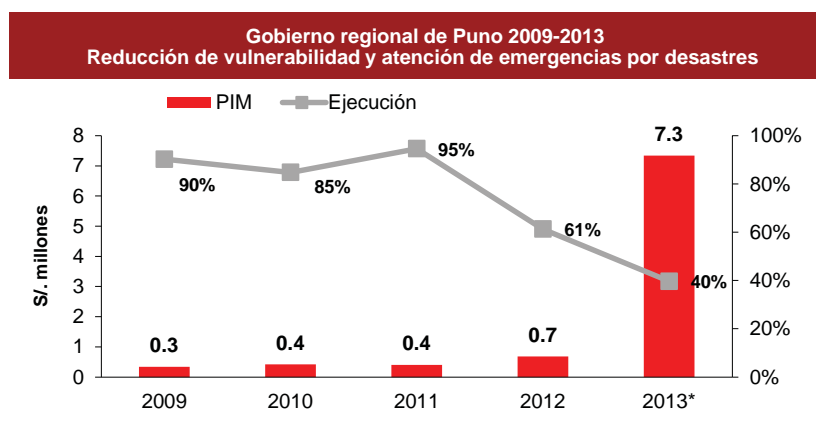


## Año tras año: el frío y la ineficiencia

Para nadie es un secreto que durante esta época del año, en las zonas altoandinas, las bajas temperaturas producen el fenómeno conocido como “helada”. Año tras año se sabe cuándo ocurre y los daños que causa. Entonces ¿qué es lo que nos impide prevenir las consecuencias en la salud y en la economía de la población de la región Puno, siendo esta una de las tantas afectadas? ¿Acaso la falta de recursos del Gobierno regional?

Según cifras del Ministerio de Economía y Finanzas, a setiembre de este año, el Gobierno regional de Puno, cuenta con un Presupuesto Institucional Modificado (PIM) de más de S/. 1,225 millones, de los cuales solo ha ejecutado el 57.8%. El 61.3%<sup>1</sup> de lo ejecutado (más de S/. 435.8 millones) corresponde al pago de sueldos, salarios y asignaciones del personal incluyendo los cargos de confianza del Gobierno regional, entre otros.

Llama la atención que, a la fecha, el Gobierno regional de Puno haya gastado S/. 1.25 millones en servicios de publicidad, difusión e imagen institucional, así como S/. 2.8 millones en los viáticos del personal para los viajes domésticos y casi medio millón de nuevos soles en las dietas de los regidores y consejeros por la asistencia a las sesiones de consejos directivos de los organismos y entidades del Estado; mientras que del presupuesto para la reducción de vulnerabilidad y atención de emergencias por desastres, que suma S/. 7.3 millones, solo haya ejecutado el 39.7%, es decir S/. 2.9 millones. Esto resulta, a todas luces, no solo insuficiente, sino ineficiente para atender el problema que enfrenta Puno, con programas de prevención y educación para que los propios pobladores aprendan a prepararse para afrontar solos los efectos que traen las bajísimas temperaturas en los años futuros.



Fuente: MEF. Elaboración: COMEXPERU.  
\* Al 13 de setiembre de 2013.

No se cuestiona la ejecución del gasto asignado para el adecuado funcionamiento de la administración del Gobierno regional, o el de salarios competitivos de acuerdo al desempeño de los trabajadores, entre otros, sino la proporción que se otorga a cada categoría presupuestal. ¿Está capacitada esta administración y sus funcionarios para manejar la educación de los pobladores en la prevención de daños por heladas? ¿Tienen el conocimiento para transmitirles lo que deben hacer cada año para evitar los daños? Pareciera que no y que tampoco se ocupan efectivamente de lograrlo y aplicarlo. La helada es un fenómeno con el que la región de Puno lidia todos los años y su impacto puede ser mitigado con estrategias, programas y actividades realmente efectivas. El Estado, en este caso directamente el Gobierno regional de Puno, ya cuenta con presupuesto, el cual, dada la magnitud de los efectos de la helada, podría elevarse. No ejecutarlo es sencillamente permitir que sigan muriendo personas y ganado, dañar la economía de los más pobres -vulnerables a los efectos de la helada- y dejar que proliferen enfermedades respiratorias, entre otras consecuencias. Después, ¿veremos al Gobierno regional de Puno pidiendo ayuda urgente al Gobierno central o donaciones a particulares? Eso evidencia una mala gestión de los recursos.

Existen varios ejemplos de ciudades<sup>2</sup>, como Yakutsk (Rusia) o Hell (Noruega) con temperaturas, que llegan desde -7 C° hasta los -60 C° en invierno, mucho menores que las registradas en Puno, en los cuales una buena administración de los recursos ha permitido controlar los efectos de las bajas temperaturas. Allí nadie muere a causa del frío extremo.

El Gobierno central, en su trabajo por la llamada inclusión social, debe exigir al Gobierno regional atender y anticipar cada año este evento, que es totalmente predecible. ¿Qué proyectos hemos visto para preparar y volver a los puneños, especialmente a los más pobres, capaces de afrontarlo ellos mismos y mitigar los efectos de las heladas año tras año? Ninguno. ¿Hasta cuándo se seguirá postergando esta importante tarea? No educar a la población es causa de exclusión social y los vuelve dependientes de la caridad y la ayuda del Estado.

<sup>1</sup> Fuente: <http://ofi.mef.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx?y=2013&ap=ActProy>

<sup>2</sup> Ver: <http://www.mnn.com/earth-matters/climate-weather/photos/7-of-the-coldest-places-in-the-world-to-live/yakutsk-russia>



## Infraestructura en los ojos del WEF

De acuerdo con el Banco Mundial, una condición necesaria -pero no suficiente- para lograr un desarrollo que amplíe las oportunidades de todos los ciudadanos es el crecimiento económico. Una mejor infraestructura ayudaría a aprovechar el crecimiento y transformarlo en desarrollo en el largo plazo, así como aumentar los niveles de ingreso.

El Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés) asegura que la infraestructura es uno de los pilares principales para la competitividad de un país. Asimismo, sostiene que una infraestructura eficiente y extensa es fundamental para garantizar el eficaz funcionamiento de la economía, porque es un factor importante en la determinación de la ubicación de la actividad económica y el tipo de actividades o sectores que pueden desarrollarse en un país. Así, un país con infraestructura desarrollada reducirá el efecto de la distancia entre regiones, al integrar el

mercado nacional y conectarlo con mercados en otros países y regiones a menores costos. Este efecto se constata también en el Perú, en un reciente trabajo de Richard Webb (*Conexión y despegue rural*, Instituto del Perú, 2013).

En el informe "The Global Competitiveness Report 2013-2014", elaborado por el WEF, se contemplan doce pilares que sostienen la competitividad de un país en el mundo<sup>1</sup>. Entre las economías con mayor desarrollo en infraestructura se encuentran Hong Kong (6.74), Singapur (6.41), Alemania (6.24), Francia (6.21), Emiratos Árabes Unidos (6.2), Suiza (6.2), Países Bajos (6.13), Reino Unido (6.12), Japón (6.03) y España (5.97).

Específicamente, el informe del WEF analiza la calidad en la infraestructura de carreteras, ferrocarriles, puertos, transporte aéreo, suministro de electricidad e infraestructura en general de las economías. En cuanto a la calidad en infraestructura general, Suiza ocupa la primera posición con 6.6 puntos. Asimismo, Emiratos Árabes Unidos posee actualmente la infraestructura en carreteras más eficiente y extensa en el mundo, llegando a 6.6 puntos. Por su parte, Japón y los Países Bajos tienen las redes ferroviarias y los puertos más desarrollados a nivel mundial, con 6.7 y 6.8 puntos, respectivamente. Asimismo, Singapur tiene la infraestructura de transporte aéreo más eficiente, con 6.8 puntos. Finalmente, Hong Kong tiene el suministro de electricidad más extenso y eficiente en la actualidad, con un puntaje de 6.8.

### REDUCIR LA BRECHA EN INFRAESTRUCTURA ES URGENTE

Lamentablemente, una de las principales debilidades que afronta nuestro país es la infraestructura. Si nos enfocamos en América del Sur, el Perú (puesto 91 a nivel mundial) se ubica en sexto lugar en el ranking de competitividad, detrás de Chile (puesto 46), Uruguay (puesto 55), Brasil (puesto 71), Ecuador (puesto 79) y Argentina (puesto 89). Cabe resaltar que no se registra una mejora en la competitividad peruana en este pilar, sino lo contrario: hemos caído dos ubicaciones respecto al informe del WEF del año pasado.

Calidad en Infraestructura (1= muy poco desarrollado, 7= extensa y eficiente)													
Ranking General	País	Infraestructura general		Carreteras		Infraestructura ferroviaria		Infraestructura portuaria		Infraestructura del transporte aéreo		Suministro de electricidad	
		Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje
1	Hong Kong	2	6.50	5	6.20	3	6.50	3	6.60	2	6.70	1	6.80
2	Singapur	5	6.40	7	6.20	10	5.60	2	6.80	1	6.80	8	6.70
3	Alemania	10	6.20	11	6.00	7	5.70	9	5.80	8	6.10	32	6.10
4	Francia	6	6.30	2	6.40	4	6.30	25	5.40	10	6.10	10	6.60
5	Emiratos Árabes Unidos	4	6.40	1	6.60	N.A.	N.A.	4	6.40	3	6.70	18	6.50
6	Suiza	1	6.60	8	6.20	2	6.60	40	5.00	7	6.20	2	6.80
7	Países Bajos	9	6.20	10	6.00	11	5.50	1	6.80	4	6.50	3	6.70
8	Reino Unido*	28	5.40	28	5.30	14	5.00	15	5.70	28	5.60	9	6.70
9	Japón	14	6.00	12	6.00	1	6.70	30	5.20	37	5.40	34	6.00
10	España	12	6.00	13	6.00	5	5.90	12	5.80	12	6.00	23	6.40
91	Perú	101	3.60	98	3.30	102	1.80	93	3.70	85	4.20	73	4.90

\*Conformado por Inglaterra, Escocia, Gales e Irlanda del Norte

Fuente: World Economic Forum ("The Global Competitiveness Report 2013-2014"). Elaboración: COMEXPERU.

<sup>1</sup> Los demás pilares que sostienen la competitividad de un país en el mundo son los siguientes: instituciones, estabilidad macroeconómica, salud y educación primaria, educación superior y formación, eficiencia del mercado de bienes y servicios, eficiencia del mercado laboral, desarrollo del mercado financiero, preparación tecnológica, tamaño de mercado e innovación.

Para que el Perú pueda ser más competitivo tanto a nivel nacional como internacional, es necesario que se mejore la calidad en infraestructura, específicamente en el sector portuario (puesto 93) y en nuestra red de carreteras (puesto 101). La situación de la red vial nacional es crítica: de un total de 23,596 km de carreteras existentes, tan solo el 53% tenía pavimento en 2011; es decir, un 47% no se encontraba pavimentado. Una mejor infraestructura nos permite incrementar tanto la productividad laboral como la productividad del capital, reduce costos de transporte y logísticos, incrementa la conectividad del país —hacia adentro y hacia afuera— y genera mayor empleo directo e indirecto. Por ejemplo, para que nuestras exportaciones sean más competitivas, es necesario que los costos de transporte vía terrestre, aérea o marítima sean los más bajos posibles. Solo así podremos colocarlas en los mercados mundiales a menores precios y ser más competitivos que los países que también ofrecen al mundo estos productos.

Si queremos que el país sea más competitivo, cerrar la brecha de infraestructura existente debe ser prioridad central tanto para el sector privado como para quienes diseñan las políticas públicas. Según el informe “Por un Perú integrado: Plan Nacional de Infraestructura 2012-2021”, elaborado por el Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico y el Instituto de Regulación y Finanzas de la Universidad ESAN, en octubre de 2012, se estima que la brecha de inversión en infraestructura para el periodo 2012-2021 será de US\$ 87,975 millones. Del total, US\$ 20,935 millones (23.8% del total) pertenece a la brecha en infraestructura de transporte, de los cuales US\$ 12,791 millones pertenecen a redes viales, US\$ 7,308 a ferrocarriles, US\$ 708 millones a puertos y US\$ 128 millones a aeropuertos. Este es el gigantesco atraso en infraestructura que tiene hoy el Perú y que debemos solucionar cuanto antes. Se necesita una decisión y una acción firme y definitiva del Poder Ejecutivo para integrar al Perú con infraestructura, y muy rápido. ¿Cuándo la tomará el Consejo de Ministros?

El informe citado sugiere como políticas de acción, que el Gobierno debe desarrollar un planeamiento multianual de las inversiones en infraestructura, acelerar las Asociaciones Público Privadas (APP) bajo la modalidad de concesiones a largo plazo, introducir algunas mejoras en el proceso de elaboración y evaluación de las inversiones que requieren el uso de recursos públicos, e incentivar las iniciativas privadas. ¿Cuándo veremos decisiones de este tipo en el Perú?



**¿Buscas una computadora?**

\*computadoras \*notebooks \*servidores \*pdas \*partes \*software \*servicio técnico

Av. Tomás Marsano 2601 Higuera Central: 271-0630 Fax: 271-0631  
info@pcperformance.com.pe www.pcperformance.com.pe

**PC Performance**

 volver al índice



## Para convertirse en un clúster de innovación... ¿qué le falta al Perú?

La economía peruana viene siendo afectada por la turbulencia económica mundial. En esta coyuntura, el Estado debe hacer todos los esfuerzos necesarios para mejorar la productividad y competitividad del país, de sus profesionales y empresas, mediante el fomento de la innovación y la creación, así como el uso de nuevas tecnologías.

En una reciente publicación digital acerca de los clúster mundiales de innovación, la revista *Technology Review*, del Massachusetts Institute of Technology (MIT), describe las principales características que comparten o tienen las ciudades consideradas como tales. Por ejemplo, París-Saclay destaca por tener una legislación que respeta efectivamente los derechos de propiedad intelectual; Silicon Valley, en California, resalta por sus leyes de migración flexibles que permiten a profesionales y expertos migrar y trabajar en innovación. En Beijing y Boston las leyes apoyan la creación de centros de estudio superiores tecnológicos con incentivos fiscales y acceso a financiamiento, para la creación de nuevos centros de innovación empresarial. Además, en Tech City London se apoya el inicio de proyectos de innovación y la mejora del entorno para estos pequeños negocios, que luego reportan grandes beneficios a la sociedad.

Debemos reconocer que el Perú no tiene ninguna de las características de estos centros de innovación global, debido a que no se protege fuertemente el derecho de propiedad intelectual y no se facilita el registro de patentes. Incluso existen campos y casos de innovación que no pueden protegerse en el Perú, a pesar de desarrollarse en nuestro país (aquellos sobre métodos terapéuticos, plantas, animales o parte de ellos; por ejemplo, variedades mejoradas de peces como paiche o trucha, o de cuyes con más carne). Esto genera un fuerte desincentivo a la inversión en muchas nuevas creaciones.

Para que un extranjero pueda trabajar en el Perú, ambas partes (empleador y empleado) deben seguir trámites muy engorrosos, lo cual dificulta la contratación y llegada rápida de expertos calificados que impulsen nuestra tecnificación y la enseñanza e investigación en nuestras universidades. Adicionalmente, en el Perú no existe una regulación adecuada que incentive la creación de nuevos centros de estudios superiores tecnológicos, y mucho menos que incentive a que las universidades inviertan en ciencia y tecnología o fomenten innovación. Por el contrario, se quiere poner mayores trabas y requerimientos, como el reciente proyecto de Ley Universitaria que no está orientado a la promoción de una educación fuertemente competitiva.

Finalmente, uno de los puntos fundamentales en los que el Perú debe enfocarse es en facilitar la puesta en marcha de los negocios. Es paradójico ver como el Estado peruano hace todo lo contrario: mantiene un ambiente hostil para las empresas, que están sujetas a presiones, trabas, obligaciones -muchas veces imprevisibles o difícilmente calculables-, cada vez más regulación inesperada (MTPE, Indeci, municipalidades, Sunat, etc.). Esto se demuestra en el último Reporte Global de Competitividad del World Economic Forum (WEF), donde se señala que uno de los factores más problemáticos para hacer negocios en Perú es la ineficiencia burocrática que los inversionistas encuentran en el Gobierno, el régimen fiscal y la rigidez de la regulación laboral. Como muestra de ello tenemos la creación de la Superintendencia de Fiscalización Laboral (Sunafil), que tendrá como recursos propios precisamente las multas que imponga. Un incentivo por demás perverso, si se tiene en cuenta la poca claridad y predictibilidad en la ley laboral peruana.

El Perú tiene mucho por mejorar, sobre todo en el ámbito de innovación y tecnología, que son fundamentales para asegurar el aumento de la competitividad en el país. No podemos quedarnos en intenciones. Debemos comenzar la verdadera reforma que tanta falta nos hace. Sigamos el ejemplo de estas ciudades. No es extraño que entre ellas no haya ninguna latinoamericana. Perú puede (en esto sí) hacer la diferencia. Aún queda tiempo para que esta administración empiece una revolución de la innovación. Pero el momento es hoy.





## Gota a gota, los servicios empeoran

En un reciente informe elaborado por la Universidad del Pacífico sobre el Plan Nacional de Infraestructura en 2011, se estimó que para 2013 la brecha de infraestructura para brindar servicios básicos rondará los US\$ 3,804 millones<sup>1</sup>, lo que significa un incremento de US\$ 216 millones (+6%) respecto al año anterior. Asimismo, para el periodo 2012-2021, la brecha en infraestructura de servicios básicos en general (telecomunicaciones, agua, saneamiento e hidráulica) fue estimada en US\$ 33,186 millones. Lamentablemente, los proyectos en cartera para este período apenas suman US\$ 6,156 millones, por lo que es necesario promover cuatro veces la magnitud de los proyectos actualmente en cartera para cubrir las necesidades del Perú. Específicamente, la estimación de la brecha en infraestructura para agua potable es de US\$ 152 millones y para saneamiento, de US\$ 650 millones. Esto significa que se necesitará invertir US\$ 302 millones al final del año para garantizar el acceso de todos los peruanos al servicio de agua potable y alcantarillado: un 4.2% más que el año anterior.

### ¿HEMOS MEJORADO?

Para conceptualizar estas cifras, es necesario resaltar que a 2012 solo el 82.5% de los hogares (el 91.7% en áreas urbanas y el 54.7% en rurales) tenían acceso al servicio de agua potable. Más alarmante resulta saber que únicamente el 77.4% de la población (el 89% en zonas urbanas y el 42.8% en rurales) posee un sistema de saneamiento digno, según cifras de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG). La meta para 2015,

planteada en los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), es llegar al 88% de cobertura de agua potable y al 77% de cobertura en saneamiento. La brecha nacional de saneamiento con respecto a los ODM parecería haber sido cubierta, pero su mantenimiento debe ser optimizado y su alcance en las zonas rurales debe ampliarse a 1.13 millones de habitantes. El progreso real de la cobertura de agua y saneamiento responde a la calidad en la gestión de estos servicios.

Para cerrar esta brecha en infraestructura, el informe sugiere, entre otras acciones, la participación activa de la inversión privada. ¿Por qué es crucial la participación privada en este sector? Podemos mencionar dos razones de gran relevancia, entre otras. En primer lugar, la envergadura de la inversión es significativa. Prueba de ello es que el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) para saneamiento como parte de la ejecución del gasto público sea solo el 40% del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) para 2012. Si bien en las actividades y proyectos de saneamiento se logró un avance del 87.3% el año pasado, el monto presupuestado para el sector es muy bajo en proporción a lo que queda por hacer.

Por otro lado, debe subsanarse la ineficiente gestión de las empresas prestadoras del servicio de agua y saneamiento. Sedapal abastece a Lima Metropolitana y Callao, y bajo su gestión cerca de 800,000 habitantes de la capital no tienen agua potable y más de 1.2 millones no tienen alcantarillado. El año pasado, en el marco del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (Fonafe), Sedapal solo ejecutó el 35.6% de su cartera de proyectos. Increíblemente, dejó inactivos S/. 147.4 millones de su presupuesto de inversión. Asimismo, en algunos distritos el medidor registraba el ingreso de aire como ingreso de agua, y así los montos de los recibos se inflaban de forma indebida. A 2011, la tarifa de agua casi se duplicó. Las empresas públicas de saneamiento en todo el Perú necesitan urgentemente aporte de capital privado tanto para extender las redes a los usuarios como para dar un servicio que no presente estas graves deficiencias de gestión que perjudican al usuario.

Y esta es solo una muestra de lo poco que han aprendido las empresas prestadoras de servicio de agua y saneamiento durante décadas. Debemos tener, cuanto antes, una reforma que permita que las asociaciones público-privadas sean la plataforma de aprendizaje de la administración de estos servicios y el fortalecimiento de sus entidades reguladoras, y con ello elevar la calidad de la vida de nuestra población.

<sup>1</sup> Cálculos estimados con dólares de 2011.

Cobertura de servicios de agua potable y saneamiento según área (porcentaje de hogares)								
	Agua potable				Saneamiento			
	2004	2008	2012	Meta en 2015	2004	2008	2012	Meta en 2015
Áreas urbanas	84.5	87.1	91.7	94	82.6	85.5	89	86
Áreas rurales	36.4	33.9	54.7	73	22.6	37.3	42.8	58
<b>Total</b>	<b>70.2</b>	<b>73.1</b>	<b>82.5</b>	<b>88</b>	<b>64.6</b>	<b>72.8</b>	<b>77.4</b>	<b>77</b>

Fuente: ENAHOG; Programa Conjunto de Vigilancia (JMP) del abastecimiento de agua y saneamiento. Elaboración: COMEXPERU.



ADIOS VISAS\*  
ADIOS COLAS\*\*

>> AGILICE SU VIAJE DE NEGOCIOS

\* Exoneración de visa en 18 economías del APEC.  
\*\* Vía rápida en migraciones en 21 economías del APEC.

APEC BUSINESS  
TRAVEL CARD

LA CREDENCIAL DE ALTO NIVEL EJECUTIVO  
QUE LE OFRECE GRANDES VENTAJAS  
EN SUS VIAJES DE NEGOCIO

SOLICÍTALA AL

625 7700



volver al índice





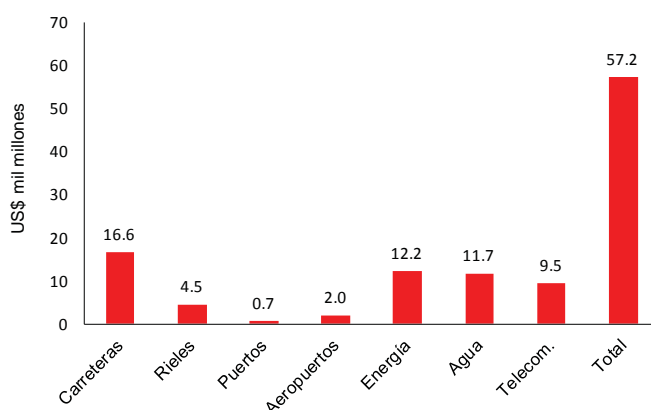
## Una variable clave: la infraestructura

La infraestructura es la base sobre la cual yacen las oportunidades de competitividad a nivel global de una economía, y que de responder a inversiones planeadas y bien ejecutadas se convierte en el mediador más cercano de una población hacia el acceso a servicios básicos.

En las economías desarrolladas, la infraestructura de alto nivel y de buena manutenzione atrae negocios dinámicos que buscan conectividad fiable y alta calidad de vida para sus trabajadores. De este modo, muchos países como EE.UU. y la UE buscan remodelar lo ya avanzado, tomando en cuenta la capacidad de financiación limitada que su coyuntura les ofrece. Mientras tanto, las economías emergentes buscan remover los cuellos de botella generados en el servicio de transporte y mejorar sus sistemas de agua y energía, que vienen entorpeciendo su crecimiento.

Adicionalmente, el crecimiento poblacional y una mayor urbanización hacen necesarias disposiciones que fomenten la movilidad y conectividad con puertos y centros de distribución, reduciendo la dependencia de los automóviles, la congestión y eventual contaminación, y otorguen suministros suficientes de energía y agua potable, entre otras medidas.

**Demanda global por inversiones en infraestructura hacia 2030**



Fuente: McKinsey Global Institute, *Infrastructure Productivity: How to Save US\$ 1 Trillion a Year*.

### ¿CÓMO ENCARA EL MUNDO SUS NECESIDADES EN INFRAESTRUCTURA?

Según el informe de Ernst & Young y Urban Land Institute, “*Global Priorities, Global Insights*”, China está llevando a cabo 60 proyectos de infraestructura para estimular su economía, los cuales suman US\$ 158,000 millones. Ello indicaría que, a lo largo del presente año, la infraestructura será uno de sus principales motores del crecimiento. Entre sus principales deficiencias está el hecho de que China cuenta con tan solo 452 aeropuertos con pistas pavimentadas, según McKinsey, mientras que EE.UU. tiene 5,000, e incluso Brasil alberga 700. Además, China no tiene una red eléctrica unificada, es altamente dependiente de combustibles generadores de grandes emisiones de dióxido de carbono y tiene un inadecuado tratamiento de aguas residuales que provoca escasez de agua potable.

En respuesta a las proyecciones que indican que hacia 2025 China tendrá 200 ciudades con poblaciones que superaran el millón de personas, se han listado los siguientes proyectos: el *hub* comercial y de transporte de Shanghái, que abastecerá a un total de 75 millones de personas; las conexiones de carril asiáticas para acceder a Myanmar, Vietnam, Laos y Camboya; y la construcción de 82 aeropuertos, entre otros.

Por otro lado, se destaca a la Unión Europea por sus iniciativas de proyectos de transporte que toman en cuenta la eficiencia energética y el eventual cambio climático, pese a que ello se traduciría en mayores costos. Dentro del bloque europeo, Alemania cuenta con uno de los mejores sistemas ferroviarios del mundo y carreteras notables, redes de energía eficientes e instalaciones de agua modernas. Todo esto le permite no necesitar expansiones significativas en infraestructura.

Cabe resaltar las labores de Reino Unido en dicha materia. Su Gobierno ha desarrollado un Plan de Infraestructura Nacional que plantea desembolsos por US\$ 44,000 millones al año y 550 proyectos que totalizarían US\$ 471,000 millones hacia 2015, entre los que predominarán los relacionados con el transporte y la energía. Asimismo, continúa la construcción de líneas ferroviarias por US\$ 36,000 millones, que estarán listas hacia 2018 y conectarán el este y el oeste de los suburbios de Londres.

En lo que se refiere al continente americano, destacan EE.UU. y particularmente, dentro de Latinoamérica, Brasil. En el caso de EE.UU., Atlanta está planificando un terminal de pasajeros multimodal, con una inversión de US\$ 1,200 millones. Respecto de Brasil, el Campeonato Mundial de Fútbol de 2014 y los Juegos Olímpicos en 2016 contribuyen a grandes inversiones en proyectos de infraestructura: US\$ 66,000 millones han sido destinados a duplicar el sistema de carreteras y ferroviario, así como US\$ 3,500 millones en infraestructura aeroportuaria regional, que beneficiará al 96% de la población que vive a 60 millas de alguna instalación.



## Productos importados que destacan

En el periodo enero-julio de este año, nuestras importaciones han crecido un 5% respecto al mismo periodo de 2012, al sumar un valor de US\$ 25,400 millones. Este aumento en nuestras compras del exterior se explica principalmente por las importaciones de bienes intermedios (que representaron el 44.7% del total importado) y los bienes de capital (35.3%), los cuales presentaron un crecimiento del 3.3% y el 6% con respecto al periodo enero-julio del año anterior, respectivamente. Dentro de estos sectores, los productos que más destacaron fueron el maíz amarillo duro (alimento del pollo, a su vez la carne más popular) y los dispositivos móviles de procesamiento de información.

### CONOCIMIENTO E INFORMACIÓN PORTÁTIL

La demanda por tecnología en los procesos productivos y sobre todo en la generación y difusión de información, es cada vez mayor, debido a la creciente competencia en las distintas actividades económicas de nuestro mercado. Es así que los dispositivos portátiles de procesamiento de datos se encuentran en el segundo lugar del ranking de productos de capital para la industria.

Según cifras de la Sunat, las compras de este producto sumaron US\$ 313.6 millones y registraron así un crecimiento del 29.9% en su valor importado con respecto al año pasado. Cabe mencionar que estos productos de procesamiento de datos presentaron un crecimiento promedio anual del 22.7% entre los años 2008 y 2013, lo cual se explicaría por la aparición de nuevas tecnologías portátiles como las *tablets* y los *iPads*, que representan el 24.7% de las importaciones de esta subpartida y por las importaciones de laptops (73.3%), entre otros dispositivos.

Los principales proveedores de estos productos para el periodo enero-julio de 2013 fueron China, con US\$ 301.7 millones (creció un 29.4% con respecto a 2012) y el 96.2% de nuestras importaciones; Vietnam, que registró US\$ 4.1 millones, un valor de venta 137 veces mayor con el Perú, y Japón, con US\$ 1.9 millones (+96%). Entre las principales empresas importadoras se encuentran Grupo Deltron S.A., con US\$ 61.3 millones (51.4%); Tech Data Perú S.A.C., con US\$ 44.5 millones (-5.2%), y Intcomex Perú S.A.C., con US\$ 37.7 millones (3.1%).

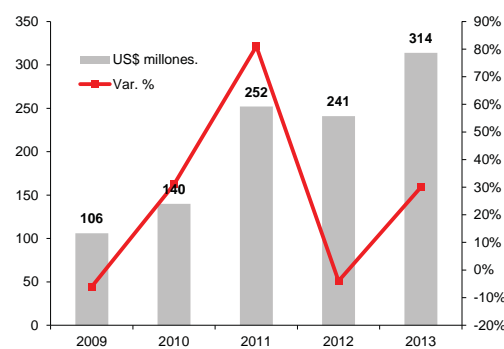
### MAÍZ PARA LAS INDUSTRIAS

Según el informe sobre la cadena agroproductiva del maíz amarillo duro del Ministerio de Agricultura y Riego (Minagri), este producto es uno de los insumos principales de la industria de carne avícola -con 180 empresas- y porcina. Asimismo, este sector se posiciona de manera sólida en la canasta familiar peruana. La mayor demanda de la carne de esta industria genera incentivos para aumentar su producción y, por ende, impulsa la necesidad de insumos para las empresas de este sector. Esto explicaría el buen comportamiento de las compras nacionales de este producto.

Las importaciones de maíz amarillo duro alcanzaron un valor de US\$ 324 millones entre enero y julio de este año, lo que evidencia un crecimiento del 22.8% con respecto al mismo periodo de 2012. Este aumento tiene como proveedores a Argentina (con una participación del 81.7% de las importaciones), Paraguay (11.3%), Brasil (5.5%) y Bolivia (1.5%). El aumento en el comercio de maíz amarillo duro (necesario para obtener carne de pollo, cerdo y otras proteínas) no hace sino confirmar el aumento en el ingreso promedio y de la clase media en Perú. Fue la apertura comercial del Perú al mundo la que permitió, entre otros factores, este crecimiento.

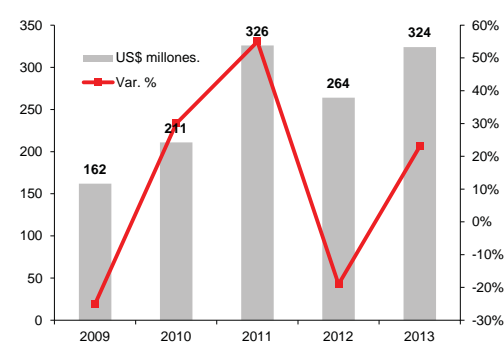
Las empresas que más compraron maíz duro amarillo fueron Contilatin del Perú S.A., con US\$ 88.4 millones y registró un crecimiento del 126% con respecto a 2012; San Fernando S.A., con US\$ 65.2 millones (-16.2%); Cargill Américas Perú S.R.L., con US\$ 47.6 millones (+43.3%); ADM Andina Perú, con US\$ 46.4 millones (+2%); y VT Traders S.A.C., con US\$ 32.3 millones (-6.3%). Todos ellos agrupan el 86% de las compras de este producto.

Importaciones de dispositivos de procesamiento portátiles (enero-julio)



Fuente: SUNAT. Elaboración: COMEXPERU.

Importaciones maíz duro amarillo (enero-julio)



Fuente: SUNAT. Elaboración: COMEXPERU.