



## Contenido

Del 26 de noviembre al 02 de diciembre del 2012

	<b>PRINCIPIOS QUE TRAEN DESARROLLO</b>	<b>Editorial</b>	<b>2</b>
	<b>EPISODIO VII: LA FLOTA FANTASMA</b> <i>Otro episodio más de la saga de la "reactivación" de la Marina Mercante.</i> <b>CADA VEZ MÁS COMUNICADOS</b> <i>Las importaciones de teléfonos móviles suman US\$ 544 millones en lo que va del año.</i>	<b>Hechos de Importancia</b>	<b>3</b>
	<b>¿BLOQUEARÁN NUESTRO COMERCIO?</b> <i>Un interés privado amenaza entorpecer las operaciones en nuestro primer puerto.</i> <b>CAPACITADOS... PARA ENTORPECER</b> <i>Se debe sancionar con severidad las protestas que impidan la actividad comercial en los puertos.</i>	<b>Actualidad</b>	<b>4</b>
	<b>I+D: UNA LLAMADA PARA SOSTENER NUESTROS LOGROS</b> <i>La innovación tecnológica no es más una meta a largo plazo, es una necesidad impostergable.</i>	<b>Economía</b>	<b>6</b>
	<b>FORO DE TRATADOS COMERCIALES...</b> <i>... y ventajas de la integración económica.</i>	<b>Comercio Exterior</b>	<b>8</b>

### SEMANARIO COMEXPERU

#### Director

Eduardo Ferreyros Küppers

#### Co-editores

Rafael Zacnich Nonalaya

Álvaro Díaz Bedregal

Promoción Comercial

Helga Scheuch Rabinovich

#### Equipo de Análisis

Jorge Acosta Calderón

Estefanía Campoblanco Calvo

Walter Carrillo Díaz

Diego Bohórquez Morote

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](mailto:semanario@comexperu.org.pe)

Tel.: 625 7700 Fax: 625 7701

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

**MURANO**  
La evolución de las SUV Crossover.





## Principios que traen desarrollo

COMEXPERU cumple este mes de noviembre 23 años de su creación. Durante este tiempo, el gremio del comercio exterior se ha caracterizado por ser una institución con independencia técnica que se guía por el respeto y la defensa de principios, mas no de intereses individuales. Promover el desarrollo del comercio exterior dentro de un esquema de apertura comercial e integración al mundo, defender el libre mercado y alentar la iniciativa e inversión privada como motores del crecimiento, del empleo y, por lo tanto, de la eliminación de la pobreza, son los objetivos que nos guían. COMEXPERU fue pionero en impulsar un modelo en el que a inicios de la década del 2000 muy pocos creían y sobre el que hoy el Perú tiene consenso respecto de sus beneficios y el cambio positivo que ha traído a nuestra sociedad.

Los gremios empresariales deben actuar de manera responsable, bajo una visión de largo plazo que lleve al desarrollo del país. El Gobierno es quien toma las decisiones de política pública, pero es el sector privado quien tiene la oportunidad y tarea de impulsar la buena marcha del país dentro de esas políticas, y a través de un diálogo técnico y franco, proponiendo las mejoras que estas políticas necesiten para beneficiar a la sociedad en su conjunto y no solo a unos pocos. Sector privado y Estado tienen cada uno un rol diferente, pero que se interrelacionan en la creación de valor en una economía competitiva y productiva. El Estado debe facilitar y promover el comercio y la inversión, y el sector privado apostar invirtiendo en una economía que el Estado ha previsto bajo reglas claras, estables y promotoras de un entorno favorable a los negocios y a la creación de empleo productivo.

COMEXPERU está comprometido con esta visión y con el Perú, a contribuir al bienestar del país impulsando una agenda de desarrollo clara que beneficie la economía peruana en su conjunto y asegure la competitividad, lo que nos llevará a continuar por el camino correcto, al desarrollo y la modernidad.

En COMEXPERU entendemos que la labor de las empresas es acompañar el trabajo del Estado promoviendo una conciencia de desarrollo y crecimiento económico, que incluye también alertar sobre eventuales iniciativas proteccionistas, intervencionistas o estatistas que nos hagan retroceder en el buen camino elegido. Representemos a los empresarios y a sus trabajadores y familias de manera responsable, poniendo siempre por delante los principios que deben guiar la visión de desarrollo económico y social de nuestro país.

*Eduardo Ferreyros*  
Gerente General  
COMEXPERU



\* Fuente: HSBC "El Mundo en el 2050"

### En el futuro no quedarán mercados por emerger

En el 2050, 19 de las 30 mayores economías del mundo serán de países que actualmente se consideran "emergentes".\*

En HSBC lo ayudamos a lograr nuevas conexiones en Perú y en el mundo para Comercio Exterior.

**HSBC**   
Banca Comercial

 regresar  
página 1



## EPISODIO VII: LA FLOTA FANTASMA

La semana pasada, el Ejecutivo presentó un proyecto de decreto legislativo por el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) retiraría algunas atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) para transferirlas a la Dirección General de Capitanías (Dicapi) y la Marina de Guerra del Perú. Es tan imperiosa la necesidad del Ejecutivo, que el MTC ya habría pedido la renuncia del presidente de la APN, vicealmirante (r) Frank Boyle, debido a discrepancias en torno a este proyecto, que debilita a la APN en sus funciones.

La pretensión de trasladar a la Marina funciones que hoy le competen a la APN no es costo-eficiente óptima. Hace siete años dichas funciones le representaban a la Marina ingresos por S/. 26 millones gracias al cobro a los usuarios; sin embargo, a la APN solo le representan S/. 13 millones (a pesar del mayor tráfico de naves) debido a la reducción tarifaria del servicio. Estas y otras competencias de la APN estarían siendo trasladadas a la Marina, lo cual es preocupante, puesto que la APN ha sido pieza fundamental en el proceso de modernización de puertos de los últimos años.

Esta no es la primera vez que el Estado intenta "intervenir activamente" en la gestión operativa del comercio exterior. Una de esas iniciativas del Ejecutivo fue el reglamento de la Ley N.º 28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, la cual en su numeral 46.1 indica: "El transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje está reservado, exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad de naviero nacional o fletadas bajo las modalidades de arrendamiento financiero o bajo arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria [...]". Esta es a todas luces, una medida mal enfocada y discriminatoria que, con la intención de promover el desarrollo de una flota carguera nacional, limita la libre competencia e impide, en la práctica, que los peruanos podamos transportar mercaderías entre los puertos nacionales, perjudicando a los usuarios de estos servicios, a las regiones en donde están estos puertos, a los consumidores y, por ende, a todos los peruanos.

El transporte de mercaderías por cabotaje de mercancías a través de la Marina Mercante es inexistente en el Perú, por lo que actualmente este se realiza vía terrestre con camiones, lo que genera sobrecostos e ineficiencia en la distribución de productos. A la fecha, sabemos que por cabotaje marítimo solo se transportan hidrocarburos en alrededor de una docena de buques tanqueros-petroleros y gaseros, y de las únicas tres naves con bandera nacional del Servicio Naviero de la Marina: BAP Bayovar, BAP Zorritos y BAP Noguera. Es tiempo de que los consumidores peruanos se beneficien de un mercado libre en estos servicios.

## CADA VEZ MÁS COMUNICADOS

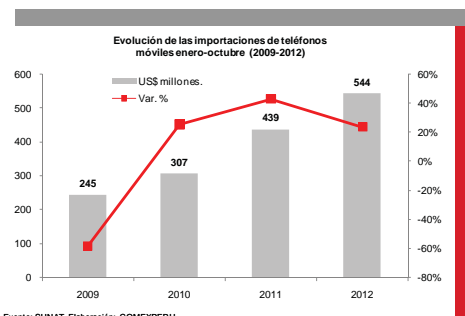
El crecimiento económico y el dinamismo que viene presentando la economía peruana se reflejan en un mayor poder adquisitivo de su población. Dicho esto, analizaremos el comportamiento de las importaciones de teléfonos móviles, producto de gran importancia en el sector de telecomunicaciones y que ha experimentado un crecimiento sobresaliente en los últimos años.

Según un estudio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el número de móviles operativos, a fines del 2010, superaba los 29 millones, lo que representa un crecimiento del 15% respecto al año anterior. Asimismo, las cifras de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), a setiembre de 2011, revelan que el 76% de las familias peruanas cuentan con un teléfono celular.

Según datos de la SUNAT, las importaciones de estos productos presentaron un crecimiento promedio anual del 30% entre los años 2009 y 2011, y sumaron US\$ 552 millones en el último año de dicho periodo. Por otro lado, entre los meses de enero y octubre del presente año, las importaciones alcanzaron un nivel de US\$ 544 millones, lo que significó un crecimiento del 24% con respecto al mismo periodo del año pasado. Nuestro socio comercial más importante en términos de importación de celulares este año es, sin duda, China, con US\$ 1,080 millones; muy por detrás le siguen México, con US\$ 212 millones; Brasil, con US\$ 94 millones; República de Corea, con US\$ 61 millones, y Canadá, con US\$ 21 millones.

Cabe señalar que las empresas que más importaron este producto en el periodo enero-octubre del 2012 fueron América Móvil Perú, con US\$ 196 millones (+92%); Telefónica Móviles, con US\$ 169 millones (+9%); Brightstar Perú, con US\$ 41 millones (+10%); Celistics Perú, con US\$ 35 millones (-22%), y Nextel del Perú, con US\$ 33 millones (-48%).

El aumento del número de celulares en nuestro país obedece a la constante innovación en los servicios que este producto ofrece a los usuarios. En la actualidad, los celulares no solo sirven para estar comunicados telefónicamente, sino que reemplazan a otros artefactos como reproductores de música, computadoras personales o cámaras fotográficas, además de ofrecer la posibilidad de estar conectado a internet desde cualquier lugar.



**Acercamos culturas, acercamos negocios**

Oficina de Representación Brasil – Sao Paulo

Entérate más AQUÍ



regresar  
página 1





## ¿Bloquearán nuestro comercio?

En las últimas semanas han circulado en el Callao volantes en los que un grupo de transportistas, congregados en la Asociación Fortaleza Transportista del Perú (FTP), convocan a una paralización de cuatro días, a partir del 30 de noviembre próximo, en el Muelle Sur del Callao, el cual es administrado por el operador logístico DP World Callao.

Este grupo de transportistas exige a DP World mejorar los procedimientos para la entrega de contenedores vacíos y la designación de un “espacio amplio” fuera del terminal portuario para recibir los contenedores, alegando que el proceso establecido por DP World les genera subutilización de vehículos y maquinarias, así como sobrecostos. Según este grupo de transportistas, el proceso de devolución demora más de treinta minutos. Sin embargo, lo que afirman se contradice largamente con las estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que confirma que DP World atendió un promedio de 38 contenedores por hora en el mes de setiembre del presente año, es decir, tomó menos de dos minutos (y no treinta) para atender a cada contenedor. Esto nos lleva a preguntarnos si los reclamos y afirmaciones de la FTP expresan la verdadera experiencia de los transportistas en el puerto del Callao, o si responden exclusivamente a intereses distintos y propios de un grupo particular de ellos.

De acuerdo con información recibida por COMEXPERU, la FTP agruparía a un número de transportistas con intereses particulares, ajenos a la Unión Nacional de Transportistas (UNT), y cuyos abogados estarían recomendándoles tomar este tipo de medida, sin informarlos sobre las consecuencias legales que un eventual bloqueo de vías o de infraestructura esencial como un puerto puede implicar. Constituida como empresa comercial, la FTP figura hoy en los registros de la SUNAT como una sociedad anónima cerrada. Nada más alejado de la definición de un gremio de transportistas, con lo que su representatividad queda totalmente desacreditada.

Por otro lado, hemos recibido información acerca de que la UNT, un gremio efectivamente representativo de los intereses de los transportistas, no comparte las medidas que pretende tomar la FTP, lo que indica que la gestión en el Muelle Sur es eficiente y genera negocios para ellos. La UNT considera que, ante el anuncio de este grupo, enfrenta el riesgo, dadas las experiencias de los transportistas que no acataron paralizaciones anteriores, de ser forzados ilegalmente a interrumpir sus labores y ser víctimas de agresiones y daños materiales por parte de los participantes en la paralización.

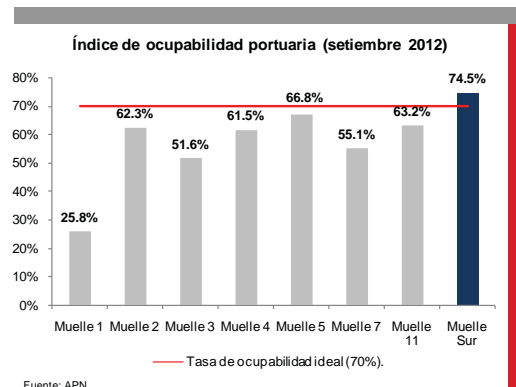
### ¿PARTE DE LA SOLUCIÓN O PARTE DEL PROBLEMA?

Debido a la gran dinámica que tiene el terminal portuario del Callao, las actividades marítimas seguirán su curso normal, pero se producirá una gran congestión en los almacenes, lo que perjudicará a exportadores e importadores, quienes no podrán enviar o recoger sus mercancías. Ergo, los consumidores también se verían perjudicados.

Según datos de la APN, en setiembre del 2012, el Muelle Sur atendió 71 naves. Además, en el mismo periodo, movilizó 107,982 TEUS (*Twenty-foot Equivalent Unit*, unidad de medida de capacidad del transporte marítimo equivalente a un contenedor de veinte pies) usando las grúas pórtico, lo que equivale al 72.9% del total de contenedores movilizados en esta modalidad. Asimismo, el porcentaje de ocupación del Muelle Sur, definido como la relación entre el tiempo total de ocupación mensual de los amarraderos y el tiempo total mensual de disponibilidad del terminal portuario, fue igual al 74.5%, cuando el ideal de ocupación estipulado por la APN es del 70%. Así, las estadísticas no hacen más que confirmar el gran dinamismo comercial del terminal marítimo del Callao.

El bloqueo del acceso al puerto que pretende realizar la FTP entorpecería de manera ilegal el flujo comercial del país, por intereses de un pequeño grupo de empresarios de transporte con aspiraciones mercantilistas disfrazadas de peticiones en nombre de la “justicia”. Esto generaría cuantiosas pérdidas al país y sobrecostos que deberán asumir los exportadores, importadores y consumidores peruanos. Esto significaría un atentado contra el derecho de libre empresa de los operadores logísticos y el derecho al trabajo de la gran mayoría de transportistas y de los trabajadores vinculados a las actividades del puerto del Callao.

Como mencionamos líneas arriba, esto no es reciente. Dicha “agrupación” tiene un historial de violencia para lograr sus objetivos. ¿Es justo permitir que todos los peruanos paguen los daños causados por la paralización y la ambición de un pequeño grupo de interés? ¿Debemos ceder ante las peticiones de la FTP y desincentivar la inversión de los operadores logísticos en un punto estratégico entre el Perú y el mundo? ¿Cuál es el rol que deben tomar las autoridades competentes en materia de seguridad en este caso?



almacenes



logística



warrants



depsa files



www.depsa.com.pe

regresar  
página 1



## Capacitados... para entorpecer

Siguiendo la línea del artículo anterior, es lamentable puntualizar que los conflictos entre los transportistas y el operador logístico no solo se presentan en el Muelle Sur con DP World, sino también en el Muelle Norte, administrado por APM Terminals. Lo curioso de esto es que, a pesar de que los motivos de las controversias y los terminales difieren, el promotor de las protestas es el mismo: la Asociación Fortaleza Transportista del Perú (FTP), que –como se señaló en el artículo anterior– es un grupo de interés, registrado ante la SUNAT como una sociedad anónima cerrada y ajeno a la Unión Nacional de Transportistas (UNT), gremio que rechaza tajantemente la posición que este grupo promueve.

Según los volantes que la FTP ha distribuido en el puerto durante las últimas semanas, los reclamos de los transportistas hacia APM Terminals se centrarían en un tema específico: el requisito de un certificado de capacitación en seguridad para los conductores que circulen dentro de las instalaciones portuarias. La controversia se genera debido a los costos que dicha capacitación representaría para ellos, a pesar de los obvios beneficios que esta trae consigo. Por este motivo, la FTP estaría convocando a una paralización indefinida para la primera semana del mes de enero del próximo año.

Sin embargo, los argumentos planteados por la FTP no son exactos. De acuerdo con fuentes de COMEXPERU, APM Terminals asumió el gasto de capacitación de más de 2,200 camioneros durante los cuatro primeros meses de este año. Sin embargo, por cuestiones propias de la empresa, se redujo la frecuencia de tales capacitaciones a un curso por quincena de manera gratuita, lo cual no habría dejado del todo satisfechos a los transportistas de la FTP.

Una protesta y medida de fuerza indefinida de transportistas que involucra el bloqueo (ilegal y sancionable) de las vías de acceso al puerto traería consecuencias desastrosas, no solo para las operaciones del mismo, sino para la distribución de la mercadería, lo que afectaría de manera directa a exportadores, importadores y al consumidor final: el peruano modesto que grupos como la FTP dicen defender, pero que con sus actos perjudican. Es necesario tomar medidas drásticas frente a estas amenazas. No deben repetirse los hechos registrados hace unos años en el Callao, cuando los paros y bloqueos de pistas eran el pan de cada día.

Por citar ejemplos, en el año 2007, alrededor de mil personas paralizaron por ocho días el comercio exterior en el puerto del Callao, lo que generó pérdidas diarias por US\$ 69 millones. Asimismo, en el 2009, un paro de similares características ocasionó pérdidas por más de US\$ 250 millones en tan solo dos días. De igual manera, en el 2010, estos grupos generaron pérdidas diarias por alrededor de US\$ 77 millones. Con estos datos en mente, y debido al mayor movimiento de mercadería que se da en la actualidad, no es descabellado hablar de pérdidas equivalentes a cientos de millones de dólares si se produjeran hoy actos de similares características y los responsables no asumieran el daño causado a los demás peruanos.

Las conclusiones saltan a la vista y son similares a las que se puede encontrar analizando la controversia presentada en el Muelle Sur. No podemos permitir que grupos que representan intereses privados, ajenos a los gremios o sindicatos de transportistas debidamente acreditados, generen con información inexacta el descontento de los transportistas y utilicen a estos para subvertir el orden solo en busca de sus propios intereses. Estamos claramente frente a la amenaza de un delito serio, que debe ser sancionado con toda la severidad prevista en la ley peruana, para dejar sentado un precedente y evitar brotes de violencia en los puertos del Perú en el futuro. Es por esto que hacemos un llamado a las autoridades competentes como el Ministerio del Interior, la Policía Nacional y el Gobierno Regional del Callao, entre otros, para prevenir esta situación. El entorpecimiento portuario trae consigo demasiadas consecuencias, económicas y sociales, como para no darle la debida importancia.



**¿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 PERÚ**

regresar  
página 1



## I+D: una llamada para sostener nuestros logros

Con motivo de la II Semana Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación 2012, promovida por la Comisión Nacional de Ciencia y Tecnología-CONCYTEC, llevada a cabo del 24 al 27 de setiembre, a continuación evaluaremos nuestro desempeño en áreas de investigación, desarrollo experimental e innovación.

### INVERSIÓN EN I+D: ¡LA NECESITAMOS!

El destinar recursos a la investigación y desarrollo (I+D) suele dejarse de lado en países en vías de desarrollo como el Perú, pues estos se encuentran en una fase en la que aún surgen urgencias en mejoras institucionales, infraestructura, estabilidad macroeconómica, mercado de bienes, financiero y laboral, entre otros. A medida que las economías se acercan más a las fronteras del conocimiento y que la generación de valor resultante de la adaptación de tecnologías ya existentes en sus procesos es cada vez menor, la innovación tecnológica no es más una meta a largo plazo, sino una necesidad impostergable. Así, las consecuencias de dejar este tema en un segundo plano incluyen arriesgar la vigencia de las empresas en el mercado, porque estas deben desarrollar productos y procesos de vanguardia que les permitan mantener una ventaja competitiva, de la mano con actividades de mayor valor agregado.

Este desafío requiere el involucramiento de numerosos agentes y la combinación de una amplia gama de factores. Se necesita de un entorno que favorezca la innovación, y el apoyo tanto del sector público como del privado en lo que se refiere a la inversión necesaria en I+D, instituciones de investigación científica de alto nivel que permitan generar los conocimientos clave para llevar a cabo nuevas tecnologías, e incluso colaboraciones en el campo de la investigación en las universidades y la industria; así como patentes y mecanismos que protejan la propiedad intelectual.

El mundo no es ajeno a estos requerimientos; sin embargo, dada la fase de desarrollo en la que se encuentre cada país, la importancia de la innovación a partir de la I+D cobra un protagonismo distinto. El Perú se ubica dentro de los países que basan su crecimiento en el uso más eficiente de sus recursos, según el World Economic Forum (WEF), mientras que los países más desarrollados o los emergentes más desarrollados se encuentran en la etapa III, que identifica a los que basan su crecimiento en la innovación. Dentro de la región, Chile se ubica en el puesto 44, con un score de 3.5 (en una escala del 1 al 7), en el rubro de "Innovación" medido por el WEF en 144 economías. El Perú se ubica en el puesto 117, con un score de 2.69.

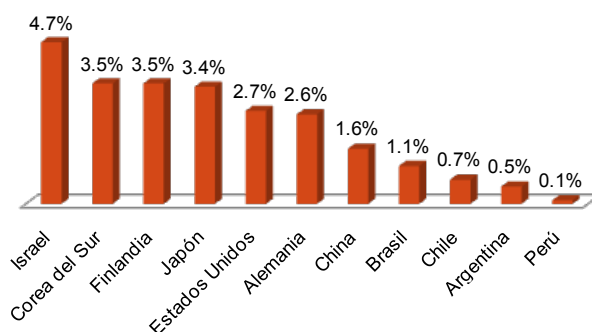
En medio del éxito económico que hemos alcanzado, urge avanzar en ciencia, tecnología e innovación. ¿Por qué? Porque si esto no se convierte en prioridad nacional hoy, no nos será posible sostener el crecimiento económico logrado el día de mañana, dado que nuestro aparato productivo, y con ello nuestro sistema económico en su conjunto, será cada vez menos competitivo, lo que anulará el crecimiento.

### UN INNOVADOR EN LA REGIÓN: CHILE

La inversión en ciencia, tecnología e innovación (CTI) en el Perú no tiene el nivel de un país con proyecciones de crecimiento alrededor del 6% al cierre del presente año; menos aún el respaldo político presente en otros países de desarrollo económico similar. La inversión en CTI, específicamente en I+D, según las cifras de la UNESCO para 2007, llega al 0.1% del PBI, una de las más bajas del mundo, mientras que las últimas cifras de Chile revelan una inversión del 0.7% de su PBI.

Asimismo, el presupuesto de CONICYT, la principal agencia promotora de ciencia y tecnología del Gobierno chileno, se ha multiplicado por 3,3 en términos reales para el periodo 2005-2010. Chile comprende que si bien el sector minero y pesquero constituyen un campo que se favorecería de la investigación

Inversión en Investigación y Desarrollo (I+D) como % del PBI



Fuente: Banco Mundial. Elaboración: COMEXPERU.



EN LA REALIZACIÓN DE EVENTOS...  
SIEMPRE, UNA EXPERIENCIA ÚNICA

SUMMIT  
HOTEL & CASINO

DELFINES  
HOTEL & CASINO

regresar  
página 1



investigación y la innovación (y de todos modos ha incursionado en dichos rubros), son los sectores con mayor valor agregado como industria, agricultura y servicios los que abren mayores oportunidades para la adaptación de tecnologías e innovación.

Chile se beneficia de sus envíos de nectarines y duraznos frescos; pero la distancia que dichos productos recorren hacia su destino final (hemisferio norte) y la necesidad de frigorizarlos para prevenir su deterioro desfavorecen su consistencia y sabor. Ante ello, un grupo de investigadores del Centro de Biotecnología de la Universidad Andrés Bello logró, gracias a la genómica, secuenciar la mayor base de datos genética de estas frutas a nivel mundial, lo que otorga una ventaja competitiva a la fruticultura chilena. ¿Están el Perú y su agencia de investigación agraria trabajando en oportunidades y proyectos similares a estos, o van en sentido contrario? Por otro lado, Chile se encuentra desarrollando las posibilidades de adaptación dentro de su territorio de trufas, las cuales solo se cultivan fuera de Europa desde 1990. Esto generaría oportunidades económicas para los pequeños y medianos silvoagropecuarios. ¡Y en el Perú las autoridades han limitado por 10 años, o quizá más, el desarrollo de biotecnología agraria!

Todo lo dicho es muestra de que los impactos de la I+D sobrepasan el campo económico, en tanto generan múltiples beneficios al campo social y ambiental. En países emergentes como el nuestro, el Estado debe estar un paso adelante en el establecimiento de fondos de capital de riesgo que incentiven al sector privado a adaptar tecnologías externas y desarrollar innovaciones propias, a medida que sus acciones se constituyan en logros a ritmos cada vez más acelerados. En nuestro país vecino del sur ya se viene haciendo. ¿Qué estamos esperando 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**

regresar  
página 1





## Foro de tratados comerciales...

El pasado martes 20 de noviembre, COMEXPERU llevó a cabo el foro "Tratados comerciales y ventajas de la integración económica", en el hotel Los Delfines. En dicho evento, realizaron ponencias expertos como Eduardo Ferreyros, gerente general de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú-COMEXPERU; Stephane Muller, asesor comercial de la Delegación de la Unión Europea en el Perú; Eduardo García-Godos, jefe de Facilitación de Comercio y Telecomunicaciones de USAID-Facilitando Comercio, y Carlos Posada, viceministro de Comercio Exterior, del MINCETUR. Durante el foro se discutieron diversos temas, como los beneficios que traerá un acuerdo comercial entre el Perú y la India, las oportunidades que brinda al Perú el tratado comercial con la Unión Europea, la facilitación del comercio en los tratados comerciales y la agenda comercial futura en el Perú.

En la primera parte del foro se resaltaron todas las bondades del país hindú, como las siguientes: en el 2011 alcanzó un PBI de US\$ 1,848 mil millones, con un crecimiento del 7%; tiene un nivel de exportaciones e importaciones de US\$ 301,483 millones y US\$ 462,403 millones, respectivamente; y posee una inmensa población, que alcanza los 1,241 millones de habitantes, la cual se prevé seguirá creciendo, ya que la India no aplica aún una política de control de natalidad. Además, se describió las principales características del mercado hindú, el cual posee 40 millones de familias con elevada capacidad adquisitiva, que tienen una preferencia por la compra de bienes con valor agregado.

Por otro lado, se habló de las oportunidades que tiene el Perú frente al posible acuerdo comercial con la Unión Europea, mercado único con 27 países, primer exportador y segundo importador en el mundo. Cabe resaltar que el 67% de los productos que importa la Unión Europea son productos manufacturados, lo que la hace un potencial mercado para nuestras exportaciones no tradicionales. Asimismo, se señaló que los productos orgánicos son productos manufacturados con importante demanda en este mercado. Siguiendo con esta línea, se brindaron algunas recomendaciones a los exportadores peruanos, como ser creativos al enviar productos innovadores y diversificar los envíos para no verse afectados ante posibles adversidades futuras.

Luego se explicó las preferencias que brindan los tratados comerciales y se destacó el despacho anticipado, mecanismo por el cual se permite declarar a las mercancías procedentes del exterior, antes del arribo al puerto, para así acelerar el proceso de retiro de las mismas. También se habló sobre el operador económico autorizado, reconocimiento por el cual las autoridades aduaneras otorgan un estatus de confianza a las empresas para que estas puedan disfrutar de las facilidades en cuanto al control de la carga, agilización y simplificación en los trámites aduaneros; y de la ventanilla única de comercio exterior, sistema que integra a las partes involucradas en el comercio, para estandarizar la documentación y agilizar los trámites requeridos por las autoridades competentes. Aún así falta mucho por hacer en cuanto a facilitación de comercio, y uno de los puntos críticos es la falta de infraestructura vial para poder disminuir los tiempos y costos derivados del transporte.

Finalmente, se expuso la agenda pendiente en cuanto a comercio exterior se refiere, donde se señaló que es necesario mejorar las condiciones de acceso a los mercados externos, con reglas claras y previsibles. Además, se expresó que debemos cuidar la imagen del Perú para que otros países nos tengan en cuenta dentro de su radar comercial. Así, se dijo que debemos desarrollar el comercio interno, porque de nada nos servirán los acuerdos comerciales en vigencia si no tenemos la capacidad para satisfacer la demanda externa de productos. Para lograr esta mejora, se debe mejorar la infraestructura disponible, así como la implementación de toda la agenda de competitividad, prevista desde hace largo tiempo.

Es por eso que, para afrontar con éxito el futuro incierto que se avecina, debemos estrechar los lazos comerciales con países que puedan demandar nuestra producción, como India y Rusia, por ejemplo. Esto resultaría muy provechoso para el país, ya que permitiría a los productos peruanos entrar más fácilmente a estos mercados, especialmente los productos no tradicionales.

¡Abramos más puertas del mundo a nuestros exportadores!



\* Proyección MINCETUR.  
Fuente: Sunat. Elaboración: COMEXPERU.

