



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 3 al 9 de diciembre del 2007

	<b>EL PERRO DEL HORTELANO, LA MUJER DEL CÉSAR, EL CAMARÓN QUE SE DUERME Y OTRAS COMPARACIONES UN TANTO (IM)PERTINENTES</b>	<b>Editorial</b>	2
	<b>PEAJE EN LA CIUDAD... NO HAY FORMA</b> <i>¡El colmo!: Municipalidad de Lima también pretendería cobrar peajes dentro de la ciudad.</i> <b>IMPORTACIONES AUMENTARON UN 34%</b> <i>Entre enero y octubre, las importaciones de bienes de capital aumentaron un 48%; las de insumos, un 30%; y las de bienes de consumo, un 24%.</i>	<b>Hechos de Importancia</b>	3
	<b>ESTADO, ¿DÓNDE ESTÁS... CUANDO SÍ TE NECESITAMOS?</b> <i>Paro portuario ha generado pérdidas irreversibles.</i> <b>TRÁFICO DEL MAL: PARTE II</b> <i>Lima necesita con urgencia un medio de transporte masivo.</i>	<b>Actualidad</b>	4
	<b>PARA CONOCERTE MEJOR</b> <i>La OCDE invita al Perú a participar como observador en su Comité de Inversiones.</i>	<b>Economía</b>	6
	<b>CRÓNICA DE UN PROBLEMA ANUNCIADO</b> <i>Porque el comercio exterior no espera. Y la espera, desespera...</i>	<b>Comercio Exterior</b>	7

### Links de interés

- Cronograma de Eventos y Foros
- Publicidad
- Suscripciones

#### 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

Oscar Pomar Hermosa

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

Tel.: 422-5784 Fax: 422-5942

Reg. Dep. Legal 15011699-0268



## El perro del hortelano, la mujer del César, el camarón que se duerme y otras comparaciones un tanto (im)pertinentes

Debo confesar que me encantan los refranes. Como dicen, son reflejo de la sabiduría popular. Además, me recuerdan el divertido juego que consistía en agregar al final de la primera parte del refrán "por delante" y a la segunda parte "por detrás", con lo que se lograba resultados tan simpáticos como "Quien mucho abarca por delante, poco aprieta por detrás" o "Más vale pájaro en mano por delante, que ciento volando por detrás".

En vista de que el señor Presidente ha puesto uno de moda, utilizándolo como título de dos artículos a los cuales se han sumado muchísimas réplicas, comentarios, críticas y ampliaciones, hemos considerado que algunos otros refranes bien pueden ayudarnos a ilustrar otros aspectos de la vida nacional. A ver...

Los gobiernos regionales tienen recursos, muchos recursos; pero, mientras faltan obras de saneamiento, caminos y postas médicas, estos siguen depositados en el Banco de la Nación, no sirviendo para nada. Tener recursos y no utilizarlos bien es asimismo una torpísima estrategia para quien quiera ser reelegido, así que si a estas autoridades regionales no las vuelven a elegir será porque "a camarón que se duerme se lo lleva la corriente".

Gianfranco Castagnola escribía hace unos días que cómo era posible pedir al Estado invertir en petróleo cuando ese mismo Estado no era siquiera capaz de comprar patrulleros. Vamos, ¡hasta yo puedo comprar un auto! Basta con poner pocos requerimientos y no hacer el pedido en función a algún modelo y marca particular para que haya varias opciones y no "parezca" que la decisión ya estaba tomada desde antes. Siendo bien pensados, al Ministerio del Interior habría que recordarle que "la mujer del César no solo tiene que ser honesta, sino parecerlo".

Pero, a pesar de las críticas, el Estado insiste en intervenir en actividades que corresponden al sector privado e interfieren con el rol subsidiario que debiera tener. La actividad petrolera es solo una de ellas. Así, mientras juega al empresario y al banquero (y se juega los recursos de todos los peruanos), deja de lado tareas que le son inherentes, como la atención de salud, educación, la administración de justicia o la seguridad, tareas cuyos resultados son esenciales para el bienestar de la población. Recuerden, señores: "quien mucho abarca, poco aprieta".

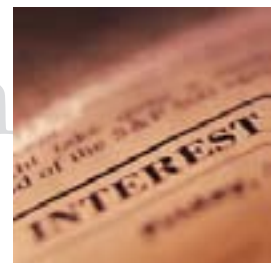
El presidente García nos ha explicado, verbalmente y por escrito, su teoría sobre el perro del hortelano. Mientras lo hacía, la huelga en el puerto echaba por tierra (o más bien, "echaba al agua") las aspiraciones de consolidar al Perú como país exportador de productos con valor agregado: la fruta comienza a madurar, corre el riesgo de echarse a perder y es posible que no llegue a tiempo a su destino y se pierdan ingresos para la empresa, impuestos para el Estado y fuentes de empleo para los trabajadores del campo. Los estibadores del puerto tienen un líder indiscutible, un congresista del partido de gobierno... ¿"en casa del herrero, cuchillo de palo", Presidente?

Como ven, estamos sobrados de refranes. Pero si no pasamos de la lección al hecho, a pesar de sus discursos impecables (pero demasiado largos, señor Presidente), se corre el riesgo de que al final de su gobierno se diga simplemente: "Mucho ruido y pocas nueces".

Patricia Teullet  
Gerente General  
COMEXPERU



regresar  
página 1



### PEAJE EN LA CIUDAD... NO HAY FORMA

En vista de que en este y el último Semanario COMEXPERU se ha tratado el tema del transporte urbano, es preciso indicar que en diversos medios periodísticos se ha mencionado que la Municipalidad de Lima estaría planeando dar en concesión las avenidas Faucett, La Marina y Javier Prado, con el fin de convertirlas en vías rápidas sujetas al pago de peaje. Algo así como la inexplicable “Vía Expresa” de ¡2.4 km! de la avenida Faucett, por la que los usuarios deben pagar S/. 1.5 de peaje.

Al igual que en el Callao, este cobro se pretendería sustentar con el argumento de que el municipio limeño no cuenta con los recursos necesarios como para realizar tales inversiones en mejorar la deficiente infraestructura vial.

Al respecto, COMEXPERU considera que un proyecto de tal envergadura sería extraordinario (¡además de necesario!); sin embargo, estaría totalmente en desacuerdo con este medio de financiamiento. Es cierto que durante la década de los noventa el gobierno de Fujimori recortó los ingresos de las municipalidades con el fin de limitar su accionar y tener un mayor control político; no obstante, actualmente ya se cobra para mantener las vías de la ciudad tanto con el Impuesto Predial como con el Impuesto al Rodaje (que grava el consumo de combustibles utilizados en el sector transporte automovilístico con un 8% del precio neto ex planta del combustible).

En este sentido, lo que la Municipalidad debería hacer es priorizar mejor el uso de sus recursos (en vez de construir fuentes de agua, por ejemplo) y movilizar el apoyo del Gobierno Central con un buen proyecto, en vez de meter más la mano en el bolsillo de los contribuyentes.

### IMPORTACIONES AUMENTARON UN 34%

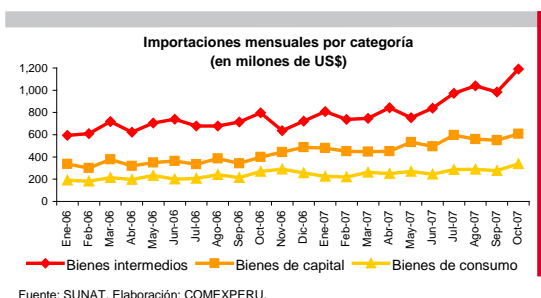
Entre enero y octubre de este año, las importaciones aumentaron un 34% respecto del mismo período del 2006, alcanzando los US\$ 16,773 millones.

Las importaciones de bienes de capital para la agricultura fueron las más dinámicas (+69%), llegando a US\$ 47.7 millones, lo cual puede relacionarse con las últimas rebajas arancelarias que incluyeron a varios de estos productos, como las “layas y palas” (+90% en octubre del 2007 respecto del mismo mes del 2006; +67.5% entre enero y octubre respecto de similar periodo del 2006, alcanzando los US\$ 2.17 millones) y las “cosechadoras-trilladoras” (+101% entre enero y octubre, con US\$ 1.5 millones).

Sin embargo, las importaciones industriales, también beneficiarias de las últimas rebajas, fueron las que mayor participación tuvieron en las importaciones totales acumuladas de este año, con un 52% (31% en bienes intermedios y 21% en bienes de capital), incrementándose un 39%.

Los bienes de consumo, por su parte, representaron el 16% del total importado (US\$ 2,662 millones), con un crecimiento del 24%, impulsado especialmente por los bienes de consumo duradero -como los automóviles gasolineros de cilindrada entre 1,500 cc y 3,000 cc (+39%), los televisores (+37%) y los automóviles gasolineros de cilindrada entre 1,000 cc y 1,500 cc (+59%)- que explicaron el 53% del aumento.

En cuanto a empresas, en bienes de capital, Ferreyros, América Móvil Perú y Pluspetrol Perú lideraron las compras, con US\$ 312 millones (+87%), US\$ 147 millones (+218%) y US\$ 118 millones (+276%), respectivamente. En bienes intermedios, continúan destacando las importadoras de combustibles, como Refinería La Pampilla (US\$ 1,903 millones; +41%) y Petroperú (US\$ 776 millones; -7%). Les sigue Alicorp (US\$ 270 millones; +41%, a lo que ha contribuido el mayor valor importado de trigo). Finalmente, en bienes de consumo, Toyota del Perú lidera la lista con US\$ 75 millones (+52%) y, entre las veinte primeras, destaca el crecimiento de otras empresas automotrices como H.A. Motors (US\$ 37 millones; +74%) y Honda del Perú (US\$ 30.6 millones; +70%).



almacenes



logística



warrants



depsa files



www.depsa.com.pe

regresar  
página 1



## Estado, ¿dónde estás... cuando sí te necesitamos?

Es increíble que el Poder Ejecutivo no haya resuelto de buenas a primeras la huelga de estibadores en el puerto del Callao (¿no bastaba con declararla ilegal!) y que alrededor de 1,000 personas hayan paralizado por ocho días nuestro comercio exterior, del que dependen cientos de miles de peruanos, generando pérdidas irreversibles.

### Y AHORA, ¿QUIÉN PAGA POR DAÑOS Y PERJUICIOS?

Parece que solo con el anuncio de que los empresarios iban a tomar el puerto culminó el paro indefinido, pero... ¿no debería haber sido el Gobierno el que tomara las riendas, apenas iniciada la huelga? De acuerdo con el Texto Único Ordenado de la Ley de Relaciones Colectivas de Trabajo (D. S. N° 010-2003-TR), el transporte es un servicio público esencial, por lo tanto, el Estado debería dar las garantías para el funcionamiento del transporte marítimo, que es fundamental para el comercio exterior. Esto es, seguridad dentro y fuera del puerto y la provisión mínima de servicios portuarios como amarre y desamarre, los cuales pudieron haber sido brindados a través de la Marina, como se propuso. Pero el Gobierno no movió un dedo... ahora, ¿quién compensará las pérdidas que ha ocasionado el paro?

Cabe recordar que por el Callao se mueve cerca del 90% de los contenedores que dinamizan y distribuyen el desarrollo de nuestro país. Considerando las exportaciones e importaciones realizadas a través del puerto del Callao entre enero y octubre, tenemos que la huelga ha generado una pérdida diaria de unos de US\$ 69 millones, que por los ocho días de paralización totalizan US\$ 552 millones (0.6% del PBI).

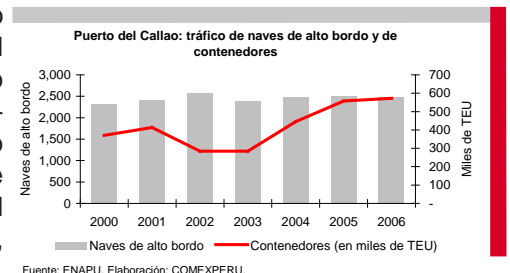
Pero las pérdidas para el país van más allá. Para empezar, el mes de noviembre y los primeros días de diciembre son claves por su cercanía a la Navidad, por lo que la demanda extranjera y nacional (afectada por el lado de las importaciones) aumenta considerablemente. Por mencionar solo algunos casos, consideremos que la caja de uvas, si llega antes de Navidad, se vende en 26 libras, pero si llega después, se vende en 18 libras. ¿Y quién retrocede el tiempo para los productos perecibles? Eso significa menos ingresos para las agroexportadoras, menos impuestos para el Estado, menos incentivos para estar en el sector y, por lo tanto, menos inversiones y empleo en un sector intensivo en mano de obra (y en las actividades conexas a él, como la fabricación de embalaje, equipos en frío, uniformes especiales, etc.).

### ¿LA HORA SIN DEMORA? ¡JA!

El problema se agrava porque el puerto del Callao viene operando al límite de su capacidad, por lo que ahora la mercadería ya no se puede embarcar en las semanas siguientes a la huelga, como antes, y difícilmente el retraso ocasionado se recuperará totalmente. Por ejemplo, una empresa tenía un embarque de 600 TM a Turquía para la primera semana de diciembre, pero la naviera lo canceló por la huelga, indicando que desviaron el buque a Chile. Le dio una nueva fecha de embarque para el 26 de diciembre, pero para llevar solo 600 TM, no 1,200 TM (el cliente compra 600 TM mensuales). Lo mismo indicó la naviera para enero. En consecuencia, las 600 TM de ventas de inicios de diciembre se perdieron. ¿Quién paga por daños y perjuicios?

Asimismo, hay importaciones que tuvieron que ser desembarcadas en el puerto de Arica, para que luego parte de ellas fuera embarcada en otras naves que la devolvieran al Callao. Hay embarques que tenían previsto llegar el 28 de noviembre, pero como la huelga terminó el 29, es muy probable que ya estén camino al puerto de Balboa, en Panamá... ¡y eso significa menos espacio para las exportaciones! Precisamente, hay navieras que han tenido que suspender la admisión de reservas de espacios en naves para exportación desde el Callao, gracias al paro. Con ello, se generarán futuras pérdidas y se daña la imagen internacional del Perú como buen proveedor. Es más, el desprestigio se extiende a las autoridades estatales y se genera desconfianza en los inversionistas extranjeros que quieran ingresar al Perú. ¿Quiénes ganan con eso? Los peruanos, ciertamente, NO.

Esperamos que la próxima vez (que ojalá no se dé) el Gobierno pase del dicho al hecho; asimismo, que facilite la concesión de los puertos regionales con el fin de descongestionar a nuestro primer puerto.



### Grupo Interbank ahora en China

Que tus productos lleguen más fácil y rápido a China.  
Nueva Oficina Comercial en Shanghai.  
[www.ifhperu.com](http://www.ifhperu.com)



regresar  
página 1





## Tráfico del mal: Parte II

Continuando con el análisis realizado en la edición anterior, esta vez ahondaremos más en la problemática del tráfico limeño y estudiaremos la posibilidad de poner en marcha el famoso “Tren Eléctrico”.

### ¿EL TREN DE LAS ILUSIONES?

Juntamente con una mejora de las vías de tránsito y una reestructuración generalizada del transporte público urbano y su marco normativo (¡y el cumplimiento del mismo!), un medio de transporte masivo, eficiente, relativamente barato y cómodo es necesario en toda metrópoli que desea potenciar su desarrollo y la calidad de vida de sus habitantes. Esto, a su vez, genera el plus de desincentivar el uso y compra futura de vehículos individuales, lo que no solo ayuda a descongestionar el tráfico, sino también a reducir la contaminación y el consumo de combustible. Cabe destacar que, según el Banco Mundial (BM), en Lima existe una sobrecombustión de 13.2 millones de litros de gasolina.

País	Construido	En construcción	En proyecto
México	3	-	-
Venezuela	2	1	-
Colombia	1	-	-
Ecuador	-	-	1
Perú	-	1	-
Brasil	6	2	-
Bolivia	-	-	1
Argentina	1	-	-
Chile	2	-	-

Fuente: Tren Urbano de Lima. Elaboración: COMEXPERU.

El medio de transporte masivo preferido por las urbes más desarrolladas por su alta velocidad, gran capacidad de pasajeros y relativa menor contaminación es el “metro pesado”. Sin embargo, como un estudio del 2003 de la Universidad del Pacífico lo resalta, el mayor obstáculo de este sistema lo constituye su elevada inversión, pues la construcción de 1 kilómetro de metro demanda entre 30 y 100 millones de dólares: subterráneos (mayor costo), elevados (costo intermedio) y de superficie (menor costo). Otra desventaja que tiene es su limitada flexibilidad, ya que es prácticamente imposible cambiar las rutas de los trenes, por lo que deben ser planeadas con sumo cuidado.

En Lima se optó en 1986 por un metro elevado: el Tren Urbano de Lima, popularmente conocido como “Tren Eléctrico”. En su primera etapa, su recorrido previsto iba desde Villa El Salvador (al sur de la ciudad) hasta el hospital 2 de Mayo, en el Centro de Lima; un trayecto de 20.8 km, 16 estaciones y 9 intercambios viales. Desafortunadamente, el proyecto se estancó a fines de los ochentas y solo se llegó a terminar un tramo de 9.2 km y siete estaciones que unen a los distritos de Villa El Salvador y San Juan de Miraflores (Atocongo). La inversión realizada hasta el momento es de US\$ 320 millones.

Actualmente, ProInversión está a cargo de la concesión y se espera que se concrete en el primer trimestre del 2008 y demande una inversión (para construir el tramo restante) de US\$ 280 millones. Es importante notar que diversos expertos señalan que lo ideal sería que este medio de transporte conecte a la ciudad desde el Cono Norte hasta el Cono Sur. Igualmente, hay que tener en cuenta que se necesita “masa crítica” significativa que permita justificar esta cuantiosa inversión (según expertos, se requieren unos 30 mil pasajeros diarios).

### ES PROBLEMA DEL ESTADO, NO SOLO MUNICIPAL

Lima no es solo la capital del Perú o su ciudad más poblada (tiene alrededor del 30% del total de habitantes), es también el principal núcleo económico del país (cerca del 50% del PBI), por lo que resolver el dramático problema del tránsito vehicular no es solo deber de la municipalidad, sino también del gobierno central.

Por ejemplo, el puerto del Callao transporta aproximadamente el 86% de todos los contenedores. Así, el transporte terrestre que tiene que movilizar esta carga hacia o desde este puerto tiene que pasar por el tumultuoso tráfico limeño (el tramo que une a la autopista Ramiro Prialé con la Carretera Central es una vergüenza), lo cual genera una importante pérdida de tiempo y dinero, restando competitividad. Lo mismo sucede con el principal aeropuerto internacional del país, el Jorge Chávez.

Recientemente, el MEF aprobó una transferencia de S/. 97 millones para la reparación exclusiva de las principales calles y avenidas de Lima, a fin de mejorar la imagen de la ciudad para la cumbre del APEC a realizarse en noviembre del próximo año. Enhorabuena; sin embargo, es necesario que se vaya más allá.



Obtenga en línea Información de Comercio Exterior y Riesgo

Promoción Especial para los Socios de COMEXPERU



CONTACTENOS AL 225-5010

<http://www.certicom.com.pe>

regresar  
página 1



## Para conocerte mejor

Recientemente, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) invitó al Perú a participar como observador en su Comité de Inversiones. ¿Qué significa esto?

### EL PERÚ EN LOS OJOS DE LOS INVERSIONISTAS

De acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores, esta decisión fue aprobada unánimemente por el más alto órgano político de la OCDE y nace de la solicitud que ProInversión presentó en diciembre del 2006, y que ha venido apoyando la Cancillería. Sin duda, se trata de una excelente iniciativa, pues a partir de la incorporación plena del Perú como observador (el 26 de junio del 2008, luego de un examen de nuestras políticas de inversión), nuestro país podrá participar en la preparación de instrumentos multilaterales en materia de inversiones, acceder a mejores condiciones de cooperación internacional y figurar en las estadísticas y publicaciones de la OCDE sobre el tema, a través de las cuales las compañías más importantes del mundo nos podrán conocer mejor.

Miembros de la OCDE		
Alemania	Finlandia	México
Australia	Francia	Noruega
Austria	Grecia	Nueva Zelanda
Bélgica	Holanda	Polonia
Canadá	Hungría	Portugal
Corea del Sur	Irlanda	Reino Unido
Dinamarca	Islandia	República Checa
EE.UU.	Italia	Suecia
Eslovaquia	Japón	Suiza
España	Luxemburgo	Turquía

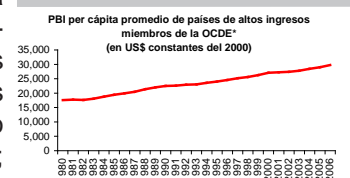
Fuente: OCDE.

Además, la OCDE nos ha convocado a integrar la Declaración sobre Inversión Internacional y Empresas Multinacionales, mediante la cual promueve el trato transparente y no discriminatorio para las inversiones. Esta ha sido suscrita por todos los miembros del organismo y por nueve no-miembros (Argentina, Brasil, Chile, Estonia, Israel, Letonia, Lituania, Rumania y Eslovenia). Ello es consistente con los esfuerzos que hacen algunos países de Europa del Este por atraer inversión extranjera directa -IED-, cuyo stock, con la liberalización económica, ha crecido exponencialmente durante los últimos 16 años en naciones como Rumania, donde ha pasado de US\$ 44 millones en 1991 a US\$ 41 mil millones en el 2006, según cifras de la UNCTAD).

Adicionalmente, el Perú ha sido invitado a ser el caso de estudio para la sesión de alto nivel del "Foro Global de la OCDE sobre Inversiones Internacionales", que se llevará a cabo entre el 27 y el 28 de marzo del próximo año. Ello constituye una estupenda ocasión para poner en vitrina los atractivos y oportunidades que existen en el Perú para la IED.

### LA OCDE...

La OCDE se describe a sí misma como una organización de 30 países comprometidos a promover la democracia y la economía de mercado, que provee datos comparativos, análisis y perspectivas y cuyo objetivo es ayudar a los gobiernos a comparar las experiencias de sus políticas, buscar respuestas a problemas comunes, identificar buenas prácticas y coordinar políticas (la "evaluación entre pares" es una herramienta muy utilizada). No solo busca apoyar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida a través de él; también se ocupa de temas como el acceso universal a la educación, a servicios de salud efectivos, el cuidado del medio ambiente y la lucha contra la corrupción, entre muchos otros (cuenta con más de 150 comités y grupos de trabajo). Así, esta organización se ha convertido en un importante centro de investigación para la elaboración de políticas que promuevan el desarrollo económico.



\*No incluye a Eslovaquia, Hungría, México, Polonia, República Checa y Turquía.  
Fuente: Banco Mundial. Elaboración: COMEXPERU.

El siguiente paso sería extender la presencia como observador del Perú en la OCDE hacia áreas de trabajo como: ciencia y tecnología, comercio, turismo, política tributaria, competitividad y regulaciones sobre seguridad en nuevos alimentos. Para ello, tiene que haber una estrecha coordinación entre las entidades del sector público, el privado y el académico, y el compromiso de todas ellas. Cabría evaluar y priorizar la posibilidad de participar en el Comité de Política Educativa, considerando que es uno de los mayores puntos débiles del Perú y que la OCDE es precisamente la responsable de iniciativas como la prueba PISA (*Programme for International Student Assessment*), que analiza el desempeño de escolares en diversos países. Justamente el próximo 4 de diciembre serán publicados los resultados de la prueba PISA 2006, que esta vez evalúa a 57 países. Lamentablemente, en esta ocasión nuestro país no ha participado.

De esta manera, el Perú se une a Argentina, Brasil y Chile, que también son observadores en el Comité de Inversiones (México es el único país latinoamericano miembro del foro) y, en total, en 23, 29 y 36 comités y grupos de trabajo, respectivamente. Esperamos que dentro de pocos años, con una mayor presencia en los comités y con la credencial de un crecimiento económico muy dinámico, sostenido y armónico, el Perú sea aceptado como miembro pleno. Buena iniciativa, ya era hora.

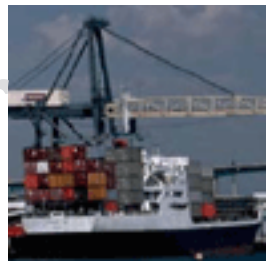


EN LA REALIZACIÓN DE EVENTOS...  
SIEMPRE, UNA EXPERIENCIA ÚNICA

SUMMIT

DELFINES  
HOTEL & CASINO

regresar  
página 1

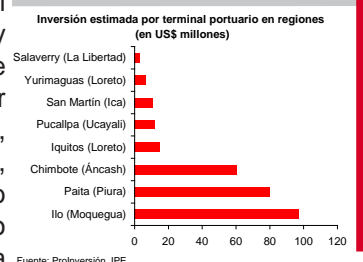


## Crónica de un problema anunciado

Resulta ineludible analizar la situación por la que el puerto del Callao ha atravesado estos días *ad portas* de la ratificación del TLC con EE.UU. (ver sección Actualidad). El comercio exterior es industria y, como tal, abarca una cadena de actividades que, entre otros, dependen del dinamismo en el intercambio comercial, el cual está condicionado finalmente por el acceso físico a los mercados de destino (a través del transporte terrestre, aéreo y marítimo). Para el año 2006, el 86% del tráfico de contenedores de exportación e importación del país pasó por el puerto del Callao, y este se vio paralizado por la insensatez e incapacidad de algunos para trabajar en equipo.

### ¿PUERTO RICO? SÍ O NO

Los problemas del servicio portuario para el comercio exterior son conocidos. Primero, el sistema de recepción y despacho actual, que muy por el contrario a lo que señala la Ley del Sistema Portuario Nacional desde el año 2004, no es electrónico sino que depende de una sola comitiva de funcionarios para la recepción de cada uno de los buques sin importar cuantos lleguen (un total de 7 representantes de las siguientes instituciones: SENASA, DIGESA, Sanidad Marítima, Resguardo Aduanero, DICAPI, APN y Migraciones). Segundo, la congestión para el uso de balanzas y la ausencia de grúas pórtico para puertos con alto tráfico de contenedores. Tercero, los planteamientos de la Ley de Facilitación de Comercio Exterior y su reglamento, que al parecer establecerían un solo punto de llegada para la carga en las instalaciones de ENAPU, generando una mayor espera para los buques y mayores costos por contenedor, por lo que su aplicación no sería factible en la realidad (actualmente, ya se cobra US\$ 50 por TEU -unidad de medida, equivalente a un contenedor de 20 pies- adicionales debido a la congestión en el puerto del Callao).



La descoordinación e inacción del Estado en el tema portuario se hace evidente tanto en el conflicto entre la DICAPI y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) (por el doble cobro en la recepción y despacho de naves), como en la elaboración de proyectos de ley impertinentes que pretenden atribuir responsabilidades a instituciones militares en el mundo comercial o el fortalecimiento de empresas del Estado ineficientes (ver Informativo N° 113 de Reflexión Democrática). Está claro además que el aspecto laboral es un punto pendiente en una actividad de la que dependen cientos de miles de puestos de trabajadores en el comercio exterior. El centralismo del flujo comercial ejercido en el puerto del Callao manifiesta la necesidad urgente de mejoras en los puertos regionales y de la aceleración en las concesiones pendientes, algunas de las cuales vienen desde el año 2005 (un nuevo muelle de minerales en el Callao, Paita, San Martín, Chimbote, Salaverry, Ilo).

### LLEGANDO A BUEN PUERTO...

Ricardo de Guezala<sup>1</sup>, presidente de APAM (Asociación Peruana de Agentes Marítimos), coincide en que las principales medidas para una reforma en el sector responden, básicamente, a un cambio en la legislación para el caso de la recepción y despacho de carga (como la separación del "levante de mercadería" y el "despacho"); una adecuada distribución de funciones, como en todo el mundo, entre la autoridad de transporte marítimo y la autoridad aduanera; y la eliminación de medidas que obstaculicen el desarrollo del sector por parte de la autoridad de trabajo.

Como señaló el IPE la semana pasada, según González, Guasch y Serebrisky (2007), conforme vayamos firmando acuerdos de libre comercio y nos preocupemos cada vez menos por los aranceles, los costos logísticos pasan a ser más determinantes. Y es que en la actualidad, la ineficiencia de ENAPU y otras entidades para la solución de problemas y propuestas que mejoren el funcionamiento del puerto logra que se anhele un escenario competitivo, mayores inversiones y la ejecución de nuevos proyectos. Nuestro crecimiento de 8% no ha ido de la mano con el crecimiento de los puertos y de la infraestructura en general. Como indica GRADE en "La concesión en los puertos en el Perú" (2003), del crecimiento del producto un 5.9% anual durante el periodo 1994-1998, el 3.1% correspondió al crecimiento anual de la inversión, de la cual dos tercios se relacionan con los procesos de privatizaciones.

Actualmente, entre las buenas nuevas y las malas noticias que nos trajo el Global Competitiveness Report 2007- 2008, el Perú se encuentra en el tercio inferior en infraestructura portuaria (puesto 122 de 131) y en similar ubicación en los demás casos (98 para el transporte terrestre y 91 para las telecomunicaciones), además de contar con la sobrerregulación y la burocracia ineficiente como algunas de las principales imperfecciones del país.

<sup>1</sup>En amplia entrevista sobre los problemas portuarios para la revista Negocios internacionales de COMEXPERU, edición especial de noviembre-diciembre, próxima a publicarse.



## ¿Buscas una computadora?

PC Performance

[regresar](#)  
página 1