



## Contenido

Del 05 al 11 de setiembre del 2005

	<b>¿CÓMO AVANZAR ASÍ?</b>	<b>Editorial</b>	2
	<b>ANILLO ENERGÉTICO</b> <i>¿Realidad o potencialidad?</i>	<b>Hechos de Importancia</b>	3
	<b>EL DEBATE DE LA BARRERA ELECTORAL</b> <b>Evitando la fragmentación del Congreso</b> <i>Con la aprobación por parte de la Comisión de Constitución, la barrera legal podría convertirse pronto en Ley.</i>	<b>Bandeja Legal</b>	4
	<b>DAME MÁS GASOLINA</b> <i>Política del Gobierno perjudica tanto a productores como a consumidores de combustibles.</i>	<b>Actualidad</b>	5
	<b>CONCESIÓN DE PUERTOS... NO HAY OTRA OPCIÓN</b> <i>Con puertos ineficientes resulta difícil aprovechar los beneficios de la apertura comercial.</i>	<b>Economía</b>	6
	<b>EL AZÚCAR Y EL CONSUMIDOR</b> <i>No se trata de ofrecer una cuota sin arancel, sino de dejar de abusar de los consumidores de una vez por todas.</i>	<b>Comercio Exterior</b>	8

### Links de interés

- Asóciese a COMEXPERU
- Publicidad
- Cronograma de Eventos y Foros
- Suscripciones

#### SEMANARIO COMEXPERU

Directora

Patricia Teullet Pipoli

Editor

Diego Isasi Ruiz-Eldredge

Promoción Comercial

Helga Scheuch Rabinovich

#### Equipo de Análisis

Sofía Piqué Cebrecos

Jorge Franco Quincot

Ricardo Montero de la Piedra

Leda Inga Charaja

Colaboradores

Ami Dannon Klein

#### Publicidad

Edda Arce de Chávez

Suscripciones

Giovanna Rojas Rodríguez

Diseño Gráfico

Pamela Velorio Navarro

#### Corrección

Gustavo Gálvez Tafur

Reg. Dep. Legal 15011699-0268



## ¿Cómo avanzar así?

No hay duda de que Pedro Pablo Kuczynski es uno de los blancos favoritos de los ataques de quienes se preocupan por destruir. Las críticas le han llovido siempre (desde dentro o fuera del Gobierno) y tal vez sea por eso que, según corre el rumor, el *premier* no sea un ávido lector de los diarios nacionales. Probablemente sea por eso que incluso en circunstancias difíciles, PPK logra mantener el buen humor.

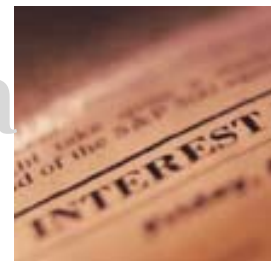
No contentos con atacarlo por su nacionalidad, su inexistente participación en el conflicto de Barrick o en el aval del Banco Wiese (ambos casos son mérito absoluto del gobierno anterior), ahora rebotan, mezquinamente, sobre funcionarios cercanos a él: primero se trató de los entonces viceministros Zavala y Carranza, a quienes el vicepresidente Waisman insultó con su usual verborrea. Hoy, más cobardemente aun, va contra una profesional de reconocida trayectoria que resulta ser hermana del ministro Zavala. Hacen la acusación el congresista Tapia y ¡nuevamente! Waisman. No podía ser otro, ¿verdad?

Dice Waisman que el nombramiento va contra la moral y la ética del Gobierno. ¿Por qué? ¿Demasiado buena para el estándar de Perú Posible, "ingeniero"?

A finales de un gobierno cuestionado, en el que sus propios miembros marcan distancia, no resulta fácil atraer profesionales con experiencia, honestidad y capacidad. Ya mantener a PPK o Mazzetti en el Gabinete parece casi un milagro. Alegrémonos de que haya aún personas íntegras y destacadas, pero con ese aliguito de locura que se necesita para trabajar para el Estado queriendo asumir cargos que significan construir para el próximo que venga. Así, congresista Tapia, si Unidad Nacional llega al poder, tenga por seguro que estará muy contento con el trabajo que algunos funcionarios públicos de ahora habrán hecho para usted.

Patricia Teullet  
Gerente General  
COMEXPERU





## Anillo energético

Hace dos semanas, en Montevideo, se reunieron los ministros de Energía de los países del MERCOSUR y los de Chile, Bolivia y el Perú para discutir sobre el proyecto del anillo energético, el cual consistiría en el establecimiento de un sistema de interconexión de gas para abastecer a la región sur de Latinoamérica, utilizando los gasoductos ya existentes y construyendo los que se requieran. En efecto, se construiría un gasoducto de 1,200 km que vaya desde Pisco hasta el norte de Chile y otros que permitan a Uruguay y Paraguay integrarse al gasoducto sudamericano.

### PLANTEAMIENTO

El proyecto, que requeriría de un financiamiento de aproximadamente US\$ 2,000 millones y estaría a cargo de empresas privadas, fue propuesto inicialmente por Chile dados los problemas de energía que enfrentaba ante la disminución de las exportaciones de gas de Argentina por decisión del presidente Kirchner en marzo del año pasado debido a la crisis energética que su país estaba atravesando. Cabe recordar que, durante la década de los noventa, hubo fuertes inversiones en la industria energética de Argentina; sin embargo, dado el escenario de la crisis económica durante el período 2001-2002 y el sistema de control de precios impuesto por el Gobierno (aún no eliminado), la inversión en este sector se redujo significativamente, generándose una escasez de oferta aún presente.

Dado que se piensa utilizar el gas de Camisea como fuente importante para el suministro de gas del anillo energético, la pregunta es: ¿es factible en términos técnicos para el Perú participar en él? Creemos que por ahora no, pues no hay reservas. El lote 88, Camisea, está dirigido al mercado local, para el cual se tienen reservas por 40 años al ritmo de consumo actual. Asimismo, las reservas del lote 56 (Pagoreni), cuyo contrato de explotación se firmó en setiembre del año pasado con Pluspetrol y Hunt Oil, están destinadas principalmente a la exportación de gas a EE.UU. y México.

A pesar de ello, se podría considerar en un futuro la potencialidad de los lotes 57 y 58 como fuentes abastecedoras de gas. El contrato de exploración de estos ya ha sido firmado, pero los resultados de las exploraciones se conocerán dentro de 2 años para el primer lote y entre 2 y 3 años para el segundo. Suponiendo que se encontraran reservas en estos lotes, el Perú proveería de gas al norte de Chile y el centro de este país sería abastecido con el gas de Argentina, en tanto que el exceso podría ser exportado a Uruguay, Paraguay y Brasil, cuya demanda de gas también sería satisfecha con el suministro de gas de Bolivia, país que cuenta con la segunda reserva más importante de Latinoamérica después de Venezuela.

### NO SOLO VIABILIDAD TÉCNICA

Sin embargo, el análisis de la viabilidad técnica representa solo un primer paso, la viabilidad económica y política son también determinantes. Por un lado, en términos de rentabilidad económica, sería necesario realizar un análisis detenido de la demanda de gas Chile y una proyección de los ingresos futuros. En relación a ello, habría que considerar que la demanda chilena de gas es equivalente a 175 MM de pies cúbicos, que la inversión que se requeriría para la construcción del gasoducto de Pisco-Tocopilla es de US\$ 1,200 millones y que actualmente los precios del gas están sobrevalorados por la presencia de shocks como el huracán Katrina, que ha afectado a la producción de muchas refinerías en EE.UU. Asimismo, debería evaluarse la posibilidad de que Chile incumpliera el contrato de compra que firmaría con el Perú por acceso a mejores precios de otros países como Bolivia, que posee más del cuádruple de reservas que el Perú. Una alternativa para la solución de este problema sería la construcción de un terminal de regasificación que brindaría mayor independencia a las partes negociadoras, sin evitar que estas se beneficien mutuamente a través del intercambio comercial. Así, el Perú no correría el riesgo de que Chile le deje de comprar gas y este podría adquirir mayor independencia al momento de decidir a quién comprarle.

Por otro lado, el tema político desempeña un rol fundamental en la medida en que trabas, como la oposición de la opinión pública o del grupo político del país, podrían dificultar la ejecución del proyecto y determinar su inviabilidad; si no recordemos a Ronnie Jurado en la presentación de PPK en el Congreso.

*Salas de Conferencias y Eventos*  
*Habitaciones Ejecutivas y Restaurantes*

LOS DELFINES SUMMIT  
HOTEL & CASINO  
★★★★★

regresar  
página 1



## El debate de la barrera electoral Evitando la fragmentación del Congreso

El debate sobre la legislación electoral tendrá un lugar primordial durante lo que queda de este año y el principio del próximo, pues es casi seguro que las reglas de juego que estarán vigentes el próximo abril no serán las actuales. El tema es de gran interés público pues, dejando de lado el debate sobre temas legales o constitucionales, lo que la población anhela es un cambio en el próximo Congreso. El reciente estudio de opinión pública de CPI lo demuestra sin pelos en la lengua: 93.5 % de la población de Lima desaprueba en términos generales a los políticos; los principales defectos reconocidos en los políticos son el ser mentirosos, corruptos y velar por intereses propios; 49.2% de los limeños piensa que la renovación de la clase política es de mucha importancia, entre otros interesantes resultados. Lo cierto es que con las mismas reglas de juego conseguiremos el mismo Congreso.

### VAYA VALLA

La Comisión de Constitución y Reglamento del Congreso aprobó esta semana la barrera electoral, lo que deja esa importante reforma en manos del Pleno. La propuesta aprobada por la Comisión introduce dicha barrera -que no era contemplada por la legislación vigente-, lo que supone que se establece artificialmente un umbral que obligue a los partidos políticos a alcanzar un determinado número de votos para poder llegar a ocupar escaños en el Congreso. Así, un candidato ganador en su circunscripción podría no llegar a ocupar su curul si el partido dentro del cual postula no supera la barrera legal.

El mecanismo, que es utilizado en países como Alemania, Nueva Zelanda, Hungría, Italia, España y México, es una reforma que permite fortalecer el sistema de partidos y evitar una fragmentación del Parlamento, como la que se tiene hoy en día. En la medida en que más partidos políticos logren ganarse algo de participación en el Congreso, el sistema político se vuelve más complicado y complejo. Ahí radica la importancia de la barrera. Si se hubiera impuesto una barrera como la aprobada por la Comisión de Constitución para las elecciones del 2001, solo 5 partidos políticos habrían conseguido representación parlamentaria: Perú Posible, el APRA, Unidad Nacional, el FIM y el Movimiento Independiente Somos Perú - Causa Democrática.

No obstante, esto no implica que los partidos pequeños tengan las horas contadas. Por el contrario, este cambio en las reglas de juego incentiva a los partidos pequeños (que por sí solos no pasarían la valla) a realizar alianzas que les permitan tener representación en el Congreso. Así, se fortalecería aun más el sistema de partidos. Eso sí, se reduciría la gran incidencia de la postulación de partidos políticos improvisados y la continua formación de agrupaciones políticas a mitad de los periodos de gobierno.

### ¿OPORTUNISMO O RESPONSABILIDAD?

El debate en torno a la imposición del umbral de representación ha despertado suspicacias, pues se considera que los partidos grandes serán los principales beneficiados. También se ha considerado que se desvirtúa el voto popular (pues puede que un candidato virtualmente electo nunca llegue al Congreso) y que se perjudica a las agrupaciones con amplia representación en alguna provincia, pero poca en el ámbito nacional. La palabra la tendrá el pleno del Congreso.

Si bien la valla electoral es un paso importante, es solo una de varias reformas que deben ser sometidas a debate. Proponemos a la Comisión de Constitución y Reglamento agendar también el tan necesario debate sobre la eliminación del voto preferencial.




## Ya llega su Cumpleaños?

**Porque el ROYAL LO INVITA a Usted GRATIS**  
y sus invitados tendrán el **20% de descuento**  
**EN TODO SU CONSUMO.**

Válido a partir de 4 personas, en todo nuestro horario de atención.  
Haga su reserva con anticipación.

Esta oferta sólo es válida en el día de nacimiento previa verificación con su D.N.I.  
No aplica Royal Card. Promoción válida hasta el 30-09-2005

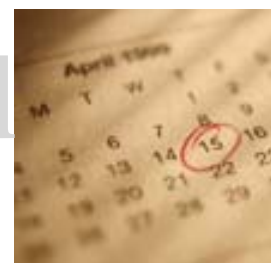


**ROYAL**  
RESTAURANTE  
金龍門大酒店

Av. Prescott 231, San Isidro ☎421-0874 • 422-9547 • 421-0814 • [www.RestauranteRoyal.com](http://www.RestauranteRoyal.com)

◀ regresar  
página 1





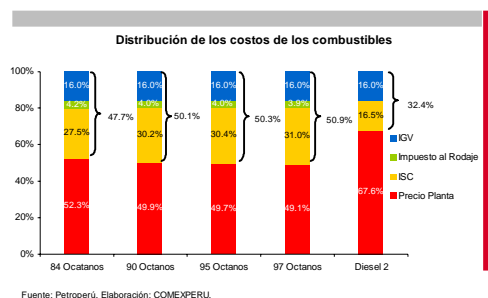
## Dame más gasolina

La mala política del Gobierno con respecto a los combustibles agrava la situación creada por el alto precio internacional del petróleo.

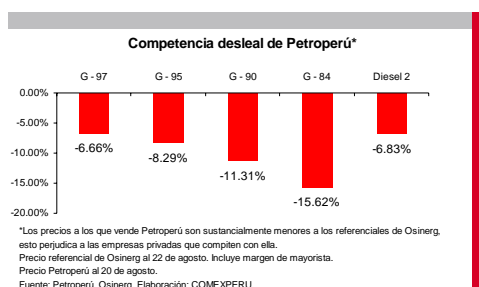
### ¿CÓMO LO HACE?

Las causas del problema son dos: la dependencia del presupuesto fiscal sobre un impuesto que se creó para disminuir el consumo de bienes que generen externalidades negativas (tabaco, licores, gasolina, etc.) y la falta de decisión política para privatizar una empresa que compite deslealmente con el sector privado.

El Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) grava algunos bienes de consumo que generan costos a la sociedad que no se traducen en sus precios. Así, el impuesto debería hacer que los que quieran consumir estos bienes deban pagar a la sociedad (Estado) por ello. Sin embargo, en el sector de hidrocarburos el objetivo se ha desvirtuado. En la actualidad, se impone un impuesto a la gasolina de 97 octanos que es igual a 2.59 veces el del diesel. Esta medida encarece más a un producto menos contaminante. Otro agravante es que este no es el único impuesto que paga la gasolina, se aplica también el impuesto al rodaje (8%) para gravar de manera indirecta el desgaste de las pistas. Sorprendentemente, este impuesto no se aplica al diesel, combustible que usan los vehículos, básicamente el transporte pesado y el público, que más deterioran a las pistas. Finalmente, se aplica el IGV (19%) que, como ya se ha informado, no regresará a 18%. Otra vez se confirma que en el Perú no hay nada más permanente que lo temporal. Esta combinación de impuestos llega a representar el 50.9% del precio de la gasolina. ¿Nos podemos dar el lujo de pagar tanto en impuestos cuando los precios internacionales del crudo ya llegan a los US\$ 70 por barril?



Por otro lado, el Gobierno no tiene interés en proceder a la privatización de Petroperú. Esto va en contra del principio constitucional de subsidiariedad (ver Semanario COMEXPERU N° 317 y N° 282). Esta compañía estatal mantiene retrasos en sus precios que perjudican al resto de la industria, que no se financia con nuestros impuestos. Este atraso habría llegado la semana pasada a 15.6%. Además, está ampliamente demostrado que las empresas públicas no logran alcanzar la eficiencia de las privadas y no tienen una verdadera visión de largo plazo. Precisamente, Petroperú cojea de este pie. Se ha postergado tanto la inversión, que la empresa tiene estimado empezar el proyecto de modificaciones en la refinería de Talara recién a finales del 2006; es decir, le dejarán la tarea a los que asuman su dirección en el siguiente gobierno. Asimismo, los resultados económicos de Petroperú tienen tras de sí el beneficio que reporta tener ciertos contratos de suministro de crudos ligeros nacionales a precios diferentes que los del mercado, pactados antes de que se iniciara el inconcluso proceso de privatización en el sector hidrocarburos que tanto se reclama retomar; arreglos que no tienen los operadores privados que deben adquirir su materia prima en el mercado internacional. Por supuesto, no faltará algún congresista que busque ganarse votos con el sector del país que cree que el Estado debe participar en cuanto mercado se le ocurra y así preservar su curul otros 5 años. Claro, es más fácil mantener esa posición cuando los impuestos pagan sus sueldos y su gasolina la paga el Estado ¿no?



### INCOHERENCIA

La dificultad que tiene este Gobierno para resolver estos problemas se debe a la carga presupuestal que implicaría; solo el ISC a los combustibles representa más del 10% de los ingresos tributarios del Gobierno. Usar impuestos como este para financiar la caja fiscal es válido en momentos de emergencia, pero no cuando la recaudación tributaria aumenta todos los meses y menos aún por periodos tan prolongados. El Estado tiene como objetivo garantizar el bienestar de todos los peruanos, por lo tanto no es comprensible que el Gobierno genere distorsiones en el mercado tan serias que terminen perjudicando tanto a las productoras privadas, con la competencia desleal de Petroperú, como, y en mayor medida, a los consumidores, con impuestos altos y mal aplicados. Además, este problema ya está repercutiendo sobre otros sectores como el de transportes, donde se amenaza con la posibilidad de elevar drásticamente el precio de los pasajes.



## Concesión de puertos... no hay otra opción

El nuevo *premier*, a través de su discurso de presentación, manifestó la voluntad política de su Gabinete para atender la urgente necesidad de modernizar los puertos del país y llevar a cabo lo antes posible la concesión del Muelle 5 y Muelle Sur de contenedores del puerto del Callao. Más vale tarde que nunca.

### LOS COSTOS DE NO CONCESIONAR EL CALLAO

Según estudios de Kent y Sgut, la actual gestión en el puerto chalaco ha generado sobrecostos por US\$ 217 millones anuales, más del doble de lo que factura (US\$ 108 millones). Una de las causas de esta ineficiencia radica en la falta de infraestructura, puesto que el Callao ni siquiera tiene grúas pórtico, las cuales son una herramienta esencial para el manejo de la carga del barco al muelle e influyen en la cantidad de contenedores que se pueden mover. Esto nos pone en desventaja frente a otros puertos latinoamericanos competidores: mientras que en el Callao una nave se demora en descargar en promedio 30 horas, moviendo solo 10 contenedores en una hora, en Guayaquil la descarga se puede realizar en 15 horas y en Valparaíso en 11, moviendo 20 y 28 contenedores por hora, respectivamente. Pero, además, la falta de grúas pórtico e infraestructura origina que solo puedan ingresar buques con grúas propias, los cuales además de ser considerados "reliquias marítimas", son más caros en el flete por el espacio asignado para la grúa y perdido para la carga.

La concesión resulta imperativa por la eficiencia demostrada de las gestiones privadas y los montos de inversión requeridos para modernizar nuestro principal puerto, que ya compite con calado limitado; por lo que resulta más urgente contar con grúas pórtico y frentes de ataque convenientes para naves modernas.

### PUERTOS Y COMPETITIVIDAD

Los países logran cada vez con mayor facilidad acceso a otros mercados libres de aranceles y esto origina que se incremente la importancia de otros costos para ser competitivos, como el transporte marítimo y los portuarios. La ineficiencia portuaria tiene el efecto de una barrera arancelaria al comercio porque resta competitividad y hace más difícil comerciar y aprovechar los beneficios de otros mercados. Los autores Clark y Micco encontraron en una investigación que si un país relativamente pobre en infraestructura portuaria mejora en un *ranking* internacional del percentil 75° al 25°, esto equivaldría a reducir los sobrecostos en el transporte marítimo entre 30% y 50%, lo que a su vez sería como acercarse al mercado exportador en más del 60% de distancia. Por esto, la ineficiencia de nuestros puertos y sus elevados sobrecostos representan una ventaja competitiva para nuestros vecinos.

### LO QUE FALTA

Para oficializar la licitación para la concesión del Muelle 5 y Muelle Sur del Puerto del Callao, aún falta que las autoridades pertinentes se pongan de acuerdo sobre el mejor esquema de concesión para preparar las bases del concurso. Kent y Sgut sugieren utilizar el modelo de *landlord* de manera que cada terminal tenga un solo operador y la competencia se genere entre los terminales. Actualmente, el 95% de los terminales de contenedores en el mundo ya operan bajo este modelo (el más eficiente). Este sería el modelo para la concesión del Muelle Sur; sin embargo, en el caso del Muelle 5 no queda claro el esquema que será aplicado luego de que PPK hiciera referencia a una asociación público-privada para su desarrollo.

### CONCLUSIONES

La concesión del puerto del Callao es una prioridad debido a que concentra el 90% del movimiento de contenedores y siendo el 8° en Latinoamérica en este tipo de cargas, es el único que no posee los equipos ni la gestión adecuada. Pero no debemos olvidar a los puertos regionales, porque la creciente dinámica comercial que están generando no debería estropearse por la inacción del Gobierno.

Proceso de concesiones portuarias		
Fecha	Entidad responsable	
Marzo del 2003	Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN)	Necesaria para el inicio del proceso de concesiones.
Marzo del 2004	Autoridad Portuaria Nacional (APN)	Una vez instalada la APN se elabora y aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNPD) en un plazo no mayor de 120 días útiles.
Octubre del 2004	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Publicación del texto completo del PNPD y sus anexos para las observaciones hasta el 4 de nov. del 2004.
Marzo del 2005	MTC	Aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
Marzo del 2005	APN-Proinversión	Suscripción del Convenio Marco de Cooperación en el cual se encarga a Proinversión las futuras concesiones de los puertos que administra ENAPU.
14 de abril y 11 de junio del 2005	Proinversión	Proinversión inicia estudios para promover inversión privada en puertos de Paíta, Salaverry, Chimbote, San Martín, Ilo y Callao (Muelle Sur, Muelle 5 y Muelle de Minerías).
Fecha tentativa: finales de setiembre del 2005	APN	Aprobación de la modalidad de concesión que se empleará para los muelles del Callao antes de que se inicien los procesos.
Fecha tentativa: comienzos de octubre del 2005	Proinversión	Publicación de las Bases y convocatoria a Concurso.

Fuente: Proinversión. Elaboración: COMEXPERU.

## ¿Buscas una computadora?

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

Av. Tomás Marsano 2601 Higuera  
Central: 271-0630 Fax: 271-0631

regresar  
página 1



## El azúcar y el consumidor

El elevado arancel al azúcar significa que los consumidores pagan un precio excesivo. Esa es nuestra preocupación. Sin embargo, el Ministerio de Agricultura pretende resolver el problema a través de cuotas sin arancel que aprovecharían algunos industriales. Está de más decir que eso es inadmisibles. Se trataría de una propuesta que por un lado es insuficiente para las empresas que utilizan el azúcar como insumo y por otro deja de lado las necesidades del consumidor, como si su falta de gremio lo hiciera menos importante. (¿Dónde está ASPEC en estos momentos? ¿Contando moneditas?)

### LA MARCHA DE LA CAÑA CONTRA EL CONSUMIDOR

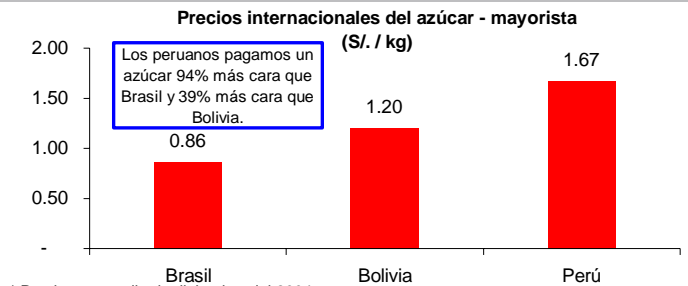
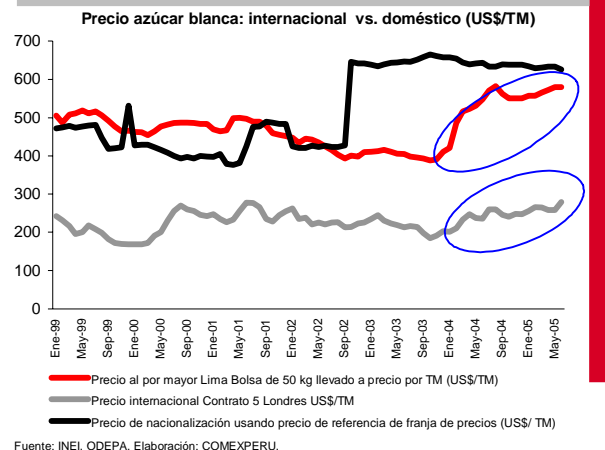
En el gráfico de precios de azúcar blanca se puede observar que la protección arancelaria y la franja de precios han permitido que el costo de importación de azúcar sea sustancialmente mayor al precio internacional. Este efecto se puede apreciar evaluando la diferencia entre la línea roja -de precios internos- y la pluma -de precios internacionales-. El precio al consumidor sigue un comportamiento similar al de mayoristas y también se ve afectado directamente por el sobreprecio que la protección arancelaria le permite imponer a los productores.

Pero no contentos con esta protección, que ya era excesiva, en setiembre del 2002, con Javier Silva Ruete a la cabeza del MEF, los azucareros consiguieron ampliar su proteccionismo subiendo arbitrariamente el precio piso a la importación de azúcar en 44.1%. La línea negra en el gráfico nos muestra el insólito encarecimiento a la importación de azúcar que se produjo en esa fecha. Como era de esperarse, los precios internos no tardaron en subir hasta el margen que la protección les permitía. El precio internacional experimentaba un ligero incremento, pero los peruanos sufrimos un aumento mucho mayor y la diferencia entre el precio internacional y los precios internos se amplió considerablemente. Es mentira entonces que, como sugieren los azucareros, el aumento de precios internos haya respondido al cambio de precios internacionales.

Es evidente que nuestros consumidores están siendo perjudicados por el proteccionismo de la franja de precios. Nuestra azúcar, a precios de mayorista, es 94% más cara que en Brasil y 39% más cara que en Bolivia (precios promedio de diciembre del 2004). El Perú se había comprometido a liberar de aranceles al azúcar proveniente de Bolivia este año, con lo que hubiéramos contado con una fuente de abastecimiento de menor costo; pero "simplemente" y con todo desparpajo no se cumplió el compromiso entonces ni se cumple ahora, señores ministros.

### EN TODOS LOS SECTORES SE CUECEN HABAS

Los compromisos incumplidos y las sacadas de vuelta parecen estar a la orden del día. Simplemente no tenemos una apuesta clara por la libertad de comercio. En el sector privado existen algunos empresarios que insisten en evitar la competencia; y en el sector público hay personajes que se dejan llevar por la presión proteccionista como el ministro Manrique que la semana pasada declaraba que tanto en la integración andina como en el TLC con EE.UU. el Perú no desgravará por completo algunos productos "sensibles". Un canto de sirena para los *lobbistas* proteccionistas.



\* Precios promedio de diciembre del 2004.

Fuentes: Instituto Nacional de Estadística, Bolivia; Banco Central de Bolivia; Ministerio de Agricultura, Brasil; Banco Central de Brasil; Ministerio de Agricultura, Perú.

Elaboración: COMEXPERU.



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>

[www.comexperu.org.pe](http://www.comexperu.org.pe)

regresar  
página 1