



Contenido

Del 14 al 20 de enero del 2013

	LA CONCESIÓN DE CENTROS DE RECLUSIÓN	Editorial	2
	UNA TRABA EN LA RUTA DEL MANGO HACIA EL ASIA <i>Las exportaciones de mango aumentaron un 196% respecto a 2011, pero el transporte marítimo obstaculiza su expansión.</i>	Hechos de Importancia	3
	ABISMO FISCAL Y COMERCIO EXTERIOR: HISTORIAS PARALELAS <i>Es improductivo discutir sobre la presión cambiaria si no nos concentramos en temas de competitividad comercial.</i>	Actualidad	4
	LA INDIA OBSERVADA DESDE LA SUPERFICIE <i>Los esfuerzos del Estado por aumentar la inversión en infraestructura no parecen ser suficientes para remediar la brecha de inversión: se estima que US\$ 1 billón serán necesarios para satisfacer la demanda por recursos en los próximos cinco años.</i>	Economía	5
	LA REALIDAD DEL CRUDO <i>¿Cuáles fueron las causas de la volatilidad en el precio del petróleo durante el 2012? ¿Cuáles son las perspectivas a corto plazo?</i>	Comercio Exterior	7
	EL NAUFRAGIO DEL BALTIC DRY INDEX <i>Un termómetro de la economía mundial.</i>		
	LAS ESTRELLAS DEL SECTOR AGROPECUARIO <i>El auge de las exportaciones peruanas de uvas y espárragos.</i>		

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

Tel.: 625 7700 Fax: 625 7701

Reg. Dep. Legal 15011699-0268

MURANO
La evolución de las SUV Crossover.





La concesión de centros de reclusión

Uno de los más temidos sicarios del Perú, "Gringasho", se escapó de "Maranguita" junto con un grupo de delincuentes juveniles y fue recapturado. Cuando se le llevó de regreso al centro de rehabilitación, simplemente no lo recibieron. Hoy se encuentra recluido en un centro de detención para terroristas. Él es un menor de edad que ha matado sin piedad a más de una docena de personas. ¿Dónde debería estar recluido este sujeto?

El episodio viene captando la atención de la opinión pública, a tal punto que este sicario menor de edad se ha vuelto un personaje mediático y su caso ha reavivado el debate sobre qué hacer con el sistema penitenciario nacional, así como con el centro de rehabilitación antes mencionado.

Los centros de rehabilitación para menores están bajo la administración del Poder Judicial, a diferencia de los penales para delincuentes con mayoría de edad que están bajo la responsabilidad del INPE, organismo que depende del Ministerio de Justicia. Todos sabemos que las cárceles son un desastre, están hacinadas; los centros de menores no funcionan, son una coladera y no rehabilitan a nadie.

Un sistema de concesiones, en el que el sector privado pueda participar administrando o construyendo centros de reclusión, tanto para menores de edad como para delincuentes comunes, sería una buena alternativa para mejorar el manejo del sistema carcelario y de rehabilitación.

Ya hubo un primer intento de concesión de un centro de reclusión en Huaral, manejado por una empresa española; sin embargo, el proyecto fue paralizado. En esta coyuntura llena de anécdotas carcelarias de todo tipo, no vendría mal retomar la posibilidad de que el sector privado participe en la solución de un problema que pareciera ser el de un sistema que está colapsando.

Démosle al sector privado la posibilidad de manejar centros de reclusión con eficiencia y seguridad. Con contratos que sancionen económicamente al concesionario por faltas o fugas, difícilmente algún recluso se escaparía. Vayamos por la concesión, ProInversión ya conoce el tema.

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



EL TRANSPORTE: UNA TRABA EN LA RUTA DEL MANGO HACIA EL ASIA

La apertura de mercados ha permitido que las empresas obtengan productos de distintos puntos del mundo con mucha más facilidad y rapidez que antes. Así, muchos de nuestros productos exportados presentaron un dinamismo destacable, como es el caso del mango. Cifras preliminares indican que las exportaciones de este producto agrícola se incrementaron en más del 196% en 2012, respecto al año anterior, con lo que sumaron 990 contenedores enviados, según datos de la Asociación de Exportadores de Mango (APEM). Sin embargo, y a pesar de la gran calidad de la producción de este fruto nacional, la cadena de distribución del mango peruano aún enfrenta problemas para su exportación.

En declaraciones a los medios, el gerente general de APEM, Juan Carlos Rivera, reconoció que el transporte es uno de los principales problemas para la expansión de las exportaciones de mango a nuevos mercados del Asia Pacífico como Corea, Japón o China, pues la fruta no resiste el largo trayecto por mar. "Para llegar a China se requieren veintiocho días de viaje en barco, por lo menos, y no hay mango que resista eso. La duración de la variedad Kent es de hasta tres semanas en el barco y hasta 40 días desde la cosecha hasta la venta", comentó Rivera.

La variedad Kent representa el 90% de los envíos de mango peruano al extranjero por su alta resistencia y buena calidad. Los principales destinos de los mangos peruanos son la Unión Europea, con el 60% del total, y EE.UU., con el 35%; mientras que el 5% restante se distribuye entre mercados relativamente nuevos como Chile, China y Japón, con los cuales el Perú tiene acuerdos comerciales. Asimismo, la APEM trabaja con el Senasa para que APHIS, agencia de sanidad del Departamento de Agricultura de EE.UU., autorice el ingreso de mangos peruanos de mayor calibre o peso, de 650 a 750 gramos como máximo, con las pruebas técnicas correspondientes. Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario plantear soluciones para sortear el peligro de degradación de la carga.

En ese sentido, el transporte multimodal, que combina trayectos por tierra, mar y aire, es una alternativa temporal para llegar a destinos lejanos, con los cuales podemos establecer relaciones comerciales interesantes a partir de uno de nuestros productos estrella como el mango. Hoy más que nunca, en un escenario donde nuestros principales compradores no la pasan bien, debemos asegurar la sostenibilidad de alternativas como las que se ofrece en el Asia Pacífico, sobre todo en lo que respecta a exportaciones de alimentos.

ABISMO FISCAL Y COMERCIO EXTERIOR: HISTORIAS PARALELAS

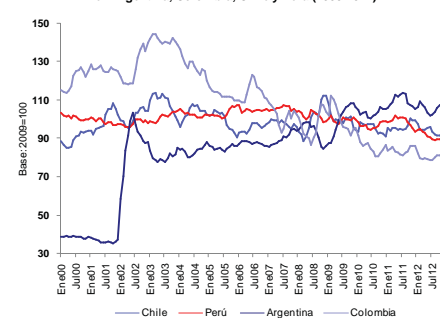
El 1 de enero del 2013, el Congreso estadounidense llegó a un acuerdo para evitar el inminente "abismo fiscal", que afectaría directamente nuestro flujo comercial con este socio y, por ende, terminaría afectando toda la economía peruana. Es evidente que este acuerdo presenta soluciones a corto plazo para el bienestar de los hogares y empresas estadounidenses. Del mismo modo, representa un alivio temporal para la presión cambiaria que aqueja a los exportadores de la región. Respecto de ese tema, se abrió en nuestro país un debate sobre si el Estado debería adoptar nuevas medidas para impulsar el sector, blindándolo de la apreciación de nuestra moneda.

Al igual que con el debate sobre el "abismo fiscal" en EE.UU., es improductivo discutir sobre un fenómeno que incuestionablemente nos acompañará durante varios periodos, como es la depreciación del dólar estadounidense, si no nos concentramos en aumentar nuestra competitividad comercial. Tal como en el país del norte, parece que los efectos de la recesión han desaparecido del debate sobre la recuperación económica, en el Perú se ha dejado de debatir y el Estado de trabajar para aumentar nuestra competitividad.

De acuerdo con el BCRP, el tipo de cambio real multilateral (TCRM) es un precio relativo que considera una canasta de consumo de los socios comerciales, expresada en nuevos soles, y una canasta de bienes similares en nuestro país. Así, por ejemplo, si todas las monedas de nuestros socios comerciales se apreciaran igualmente con respecto al dólar, entonces la competitividad de todas ellas con respecto a nuestro mercado no variaría. Y esto es lo que efectivamente sucede. Como vemos en el gráfico, de 2009 a 2012 el Perú ha mantenido su competitividad con respecto a Argentina, Colombia y Chile, ubicándose como el segundo más competitivo en este grupo.

Si bien la presión cambiaria debe ser tomada en cuenta y tiene siempre una atención por las entidades competentes del Estado peruano como el BCRP, existen temas en agenda que deben ser atendidos con mayor premura y ser cuanto antes parte del debate técnico y político para mantener y aumentar nuestra competitividad, como la implementación de la infraestructura en la cadena de distribución, la reducción de las trabas tributarias y burocráticas, el aprovechamiento cada vez mayor de los acuerdos con nuestros socios comerciales y la apertura de nuevos mercados emergentes como la India y el Medio Oriente, entre otros. Estos puntos nos permitirán mantenernos como una opción preferible para nuestros socios comerciales al momento de importar mercancías.

Índice de Tipo de Cambio Real Multilateral (TCRM) mensual en Argentina, Colombia, Chile y Perú (2000-2012)



Fuente: Banco Central de Perú, Banco Central de Chile, Banco Central de Argentina, Banco Central de Colombia. Elaboración: COMEXPERU.



Acercamos culturas, acercamos negocios

Oficina de Representación Brasil - Sao Paulo

Entérate más AQUÍ



regresar
página 1



La India observada desde la superficie

El destacado desempeño económico de la India en los últimos años muestra un abanico de buenos resultados en múltiples aspectos, dentro de los cuales cabe destacar aquellos de carácter macroeconómico y comercial. Este país es un actor importante que no se limita a las fronteras del continente asiático, sino que tiene una escala global, al ser la cuarta mayor economía del mundo en términos de paridad de poder adquisitivo (PPA) y abarcar aproximadamente al 17.3% de la población mundial —una de cada seis personas vive en India—. Según cifras del Banco Mundial, en 2011 su PBI alcanzó los US\$ 1,848 billones, el crecimiento anual de sus exportaciones de bienes y servicios fue del 15.3% y el de importaciones del 18.5%. Adicionalmente, recientes cifras de inflación para el mes de octubre de 2012, anuncian que esta alcanzó su menor nivel en los últimos ocho meses: 7.5% anual.

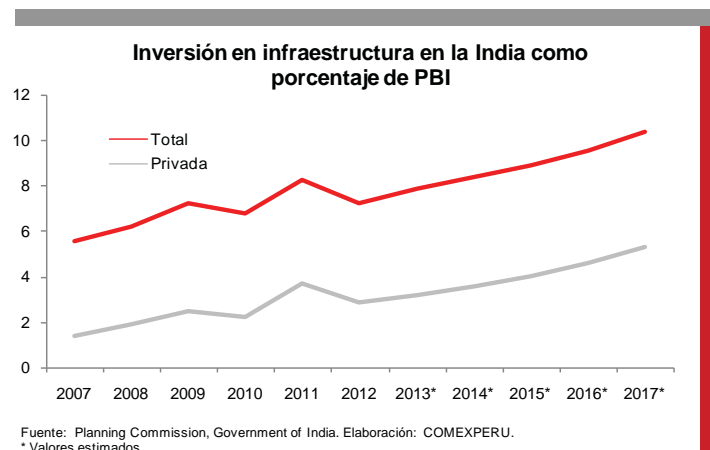
EL TALÓN DE AQUILES DE LA INDIA: INFRAESTRUCTURA

La India enfrenta hoy un panorama auspicioso, aunque sujeto a una necesidad ineludible. Para que el éxito obtenido trascienda estos tiempos, India debe atender un aspecto esencial: la infraestructura. Esto se debe a que el crecimiento de su economía también acrecienta su demanda de energía, carreteras, ferrocarriles, puertos, sistemas de transporte y suministro de agua y saneamiento, considerando el rol clave que la infraestructura juega en el éxito y eficiencia de actividades manufactureras y agrícolas. Un factor que se suma a estos requerimientos es la transformación urbana de carácter masivo que la India viene experimentando. El Banco Mundial pronostica que, para el 2030, sus áreas urbanas albergarán al 40% de la población total del país. La forma en que la India maneje sus ciudades determinará en gran medida la calidad de vida de un gran sector de su población y la sostenibilidad de sus pueblos y ciudades.

Las fuentes inadecuadas de energía constituyen un gran obstáculo para el crecimiento de dicho país en la actualidad y, por ende, comprometen el desarrollo de su economía en el futuro y su expectativa de superar a la China como el gran actor de Asia. Algunas cifras que evidencian este problema se manifiestan en que mientras el PBI creció a un promedio aproximado del 8% anual durante los últimos cinco años, la generación de electricidad creció tan solo a un promedio del 4,9% al año. Asimismo, el enorme incremento en la demanda de transporte vía carreteras no está siendo debidamente atendido, lo que obstaculiza la expansión de los centros de crecimiento. Cabe señalar que en la India solo un 30% de las carreteras poseen dos carriles y más del 50% están deterioradas.

Dicho todo esto, si bien hay un largo camino por recorrer, estos sucesos no están siendo ignorados por la India ni por sus organismos públicos. El undécimo plan del Gobierno indio reconoce la importancia que la infraestructura tiene como predecesor indudable del desarrollo, y ha sido respaldado por el World Bank's Country Strategy (CAS), a través del cual el Banco Mundial dispuso seguir un programa de financiamiento de US\$ 14,000 millones durante el periodo 2009-2012. Dicha estrategia se centra específicamente en la inversión en infraestructura, adjudicándole al sector privado un papel decisivo en este proceso y fortaleciendo la capacidad de las agencias del Gobierno para el adecuado diseño y gestión de las asociaciones público-privadas (APP).

La decisión de convocar decididamente al sector privado en este trabajo responde a que se había tenido ya un monto de US\$ 225 millones invertidos por empresas privadas en infraestructura para la India —gran parte a través de las APP— durante el periodo 2007-2012. Solo esta inversión privada equivale al 12% del PBI de la India en 2012. Un país en crecimiento continuo como el Perú debería tener la misma visión de futuro y poner manos a la obra para contar con la infraestructura que necesitará pronto. ¿Cómo está avanzando el Gobierno del Perú en esto?



almacenes



logística



warrants



depsa files



La realidad del crudo

Una de las fuentes de energía más importantes en el mundo es el petróleo, por lo que es un *commodity* de suma relevancia para el comercio mundial. Según las últimas cifras de la Administración de Información de Energía de EE.UU. (EIA por sus siglas en inglés), la producción de petróleo llegó a los 89 millones de barriles diarios en el 2012, lo que representa un crecimiento del 2.1% respecto al año anterior. Asimismo, los principales productores en el 2011 fueron Arabia Saudita, Rusia, EE.UU. y China, con el 12.8%, 11.7%, 11.6% y 4.9%, respectivamente. Por otro lado, los países que presentaron los niveles más altos de consumo en el 2011 fueron EE.UU., con el 21.7%, seguido por China, con 10.2%; Japón, con 5.1%, e India, con 3.9%. Además, el consumo de petróleo en el 2012 alcanzó los 89.2 millones de barriles por día, un 1% más que el año anterior.

Una característica resaltante del petróleo es su sensibilidad ante fluctuaciones en la economía global. En otras palabras, es un producto que se muestra bastante volátil ante cambios en la coyuntura económica internacional. Es por esto que, en años anteriores, el notable y sostenido crecimiento de países emergentes, como China, hizo que el precio del barril alcance un pico de US\$ 145.3 en julio del 2008. No obstante, para diciembre de ese año, el precio por barril cayó hasta US\$ 30.3, debido a los efectos de la crisis internacional.

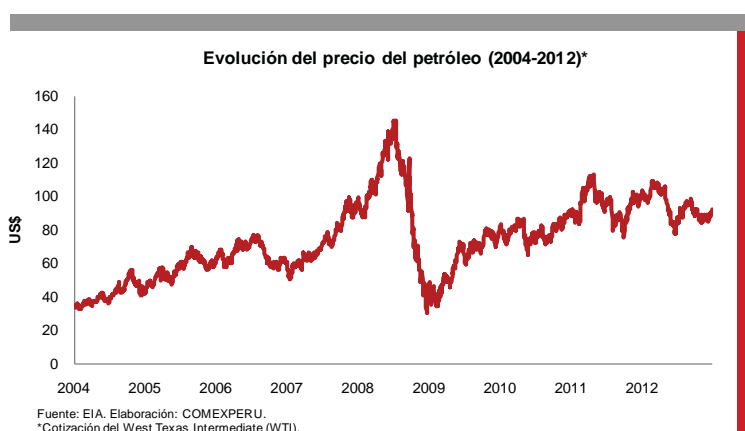
Bajo un escenario de incertidumbre, sobre todo por la situación de EE.UU. y la eurozona, la desaceleración de la economía mundial, en especial de los países desarrollados, ha seguido presente en el 2012, empujando el precio del petróleo hacia la baja. Sin embargo, pese a que el precio máximo alcanzado fue de US\$ 109.4 por barril en febrero, para fines del año pasado, el precio registrado fue de US\$ 91.8. Esto muestra que, a pesar de la gran contracción de la demanda por petróleo de los países más desarrollados, el precio del barril se ha mantenido relativamente estable. Las razones de este fenómeno y lo que se puede esperar para el siguiente año serán analizados a continuación.

INCENTIVOS AL ALZA

- A principios de año, el alza del precio por barril se debió a diversos factores: dificultades en los suministros en el Mar del Norte y algunos países de África, tanto del este como del oeste; miedos por el lado de la oferta, debido a tensiones geopolíticas; y actividades especulativas en el mercado de futuros (*forwards*) del crudo de petróleo.
- Cierre de plantas nucleares en Japón: esto ocasionó que dicho país haga uso de otros tipos de energía. El uso de petróleo en las plantas de poder japonesas se incrementó del 7.5% del consumo total de energía al 19.7% para el 2012.
- India: el corte masivo de electricidad registrado a mediados de año, además de las inundaciones de verano, hicieron del petróleo una fuente de energía atractiva, lo que disparó la demanda de dicho país por este producto.
- El dólar: la debilidad de la moneda norteamericana sigue siendo una razón para el alza del precio del petróleo.

INCENTIVOS A LA BAJA

- Preocupaciones y el escenario sombrío sobre la situación económica, en especial en la eurozona, fomentan una tendencia a vender, lo que expande la oferta de petróleo en el segundo trimestre.
- La desaceleración de países claves en el consumo de petróleo, como China e India, quienes solo crecieron un 7.6% y un 5.5%, respectivamente. A eso se le puede sumar la desaceleración de la economía mundial en su conjunto, que pasó de una tasa de crecimiento del 3.6% en el 2011, a un 3% en el año pasado.



¿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



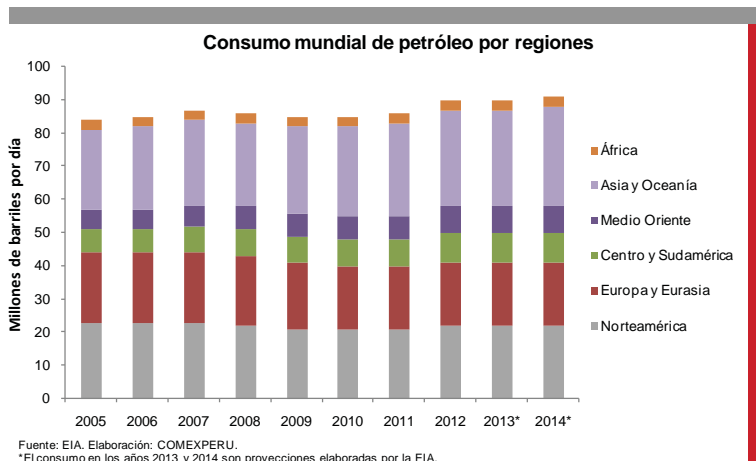
- Energías alternativas: diversos países están invirtiendo en fuentes de energía alternativas y esperan que estas tengan una participación relevante en la oferta de energía. El Gobierno de EE.UU., por ejemplo, brinda importante apoyo a las empresas de energía renovable y estima que, al 2030, los biocombustibles abastezcan el 30% de la demanda por combustible para transporte.

PERSPECTIVAS A CORTO PLAZO

En lo que se refiere a la economía mundial, se espera una recuperación y un alto a la desaceleración de los últimos años. El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que la producción mundial crecerá a una tasa del 3.6% en el 2013, un 0.3% más de lo registrado por dicha institución en el año anterior. Asimismo, la EIA también espera un escenario positivo para el 2013; la mejora de la economía estadounidense (impulsada por ajustes en el mercado laboral e inmobiliario), la moderada contracción en la eurozona y el esperado crecimiento de las economías emergentes, invitan a pensar en un mejor ambiente para el comercio mundial en 2013.

Centrándonos en el petróleo, según estimaciones de la EIA, el precio del barril de West Texas Intermediate¹ (WTI) llegaría a US\$ 89.5 en 2013 y a US\$ 91 en 2014. En cuanto a la demanda, el crecimiento estimado para el presente y el próximo año es de 0.9 mb/d y 1.35 mb/d, con un total aproximado de 90.1 y 91.5 millones de barriles por día, respectivamente.

Es bastante complicado vaticinar lo que ocurrirá con el oro negro en los próximos meses. Decisiones importantes como las relacionadas al “abismo fiscal”, la austeridad de la eurozona e incluso el mando del Gobierno de Venezuela dejan un ambiente lleno de incertidumbre, que afecta en gran magnitud tanto la oferta como la demanda. A pesar de esto, y sin subestimar el potencial de factores no fundamentales, el escenario económico para este año debería ayudar a soportar la estabilidad del mercado de petróleo. Como es posible apreciar, las fluctuaciones del oro negro van más allá de simples factores económicos.



¹ West Texas Intermediate es un promedio, en cuanto a calidad, del petróleo producido en los campos occidentales del estado de Texas.





El naufragio del Baltic Dry Index

En los últimos tiempos, el escenario de la economía mundial se ha visto ensombrecido por los problemas económicos que enfrentan EE.UU. y la Unión Europea. Ante esto, existen algunos indicadores que bien podrían medir la evolución económica mundial. Dentro de ellos resalta el Baltic Dry Index (BDI), también llamado Baltic Exchange Dry Index.

El BDI¹ es un índice administrado por el Baltic Exchange de Londres, que mide las contrataciones de carga seca a granel de las 20 principales líneas marítimas mundiales. Esta sociedad se inició en 1744, en un humilde café de Londres donde se reunían todos los capitanes y mercaderes marítimos. No fue sino hasta el año 1985 que se emitió por primera vez un índice acerca del transporte marítimo, llamado Baltic Freight Index.

El BDI se calcula diariamente (a la 1:00 p. m., hora de Londres) a partir de la media del precio del transporte marítimo de las principales materias primas sólidas y a granel (que en su mayoría son *commodities*, como el mineral de hierro, el carbón, el azúcar, los granos, etc.), y refleja la cantidad de contratos de envío de materias primas que se cierran en las principales rutas marítimas mundiales. Desde el 1 de julio de 2009, el BDI se calcula teniendo en cuenta el flete de los buques Capesize, de 172,000 TPM; Panamax, de 74,000 TPM; Supramax, de 52,454 TPM, y pequeños de 28,000 TPM.

EL TERMÓMETRO

Este índice resulta ser una herramienta para analizar lo que está sucediendo con el comercio y la economía mundial, y a su vez puede servir para anticipar lo que nos depara el futuro económico. El análisis se hace bajo la siguiente lógica: en una época de crisis económica mundial se reduce el consumo, lo cual genera que se disminuya la producción, disminuyendo a su vez la demanda de materias primas y los contratos de transporte marítimo, lo que ocasiona que caiga el precio del flete y que las navieras compitan fuertemente dada la caída en la demanda del flete marítimo.

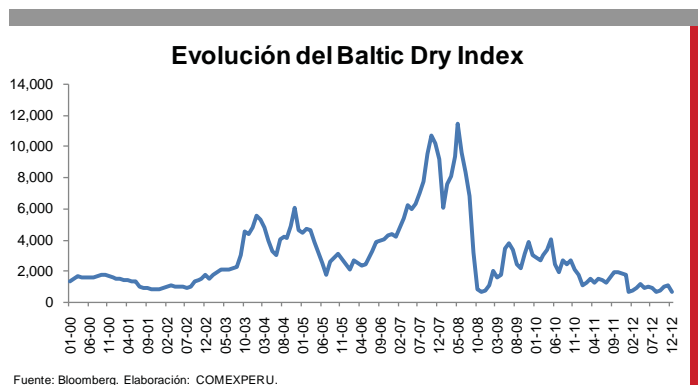
Sin embargo, no se puede afirmar que una recuperación del BDI signifique la reactivación de la economía, ya que con la crisis se despidió gente, las empresas ineficientes quebraron y se dejó de utilizar los barcos antiguos, lo que redujo la oferta de transporte marítimo e hizo que el precio del flete suba, al igual que el BDI, sin que esto evidencie un aumento en la demanda de materias primas producto de la reactivación de la economía mundial.

Por otro lado, en el gráfico histórico del BDI se puede apreciar una abrupta caída en 2008, la cual es el reflejo de la reciente crisis vivida en EE.UU., que provocó que el BDI cayera un 94% en el periodo junio-diciembre de 2008. Posteriormente, en el 2009, se pudo apreciar una ligera recuperación, producto de la mayor demanda de los países asiáticos; pero actualmente este dinamismo asiático está disminuyendo y junto con ello lo está haciendo el BDI, el cual ha caído a niveles menores que los registrados en el año 2000, con 699 puntos en la última fecha registrada de 2012.

Las cifras obtenidas en los últimos meses demuestran que el BDI tiene una tendencia a la baja, y esto se debe a la mala situación económica que se vive en el mundo. Así lo reflejan también los datos de desempleo en la eurozona, la constante inyección de dinero a la economía estadounidense y la disminución del crecimiento de los países asiáticos.

Por su parte, el Perú también se ha visto ligeramente afectado por esta situación adversa, y registra una caída en sus exportaciones, sobre todo las tradicionales. Es por eso que el Gobierno peruano debe preocuparse hoy más que nunca por abrir más mercados, modernizar las vías de acceso a los puertos y eliminar las trabas burocráticas que afectan a nuestro comercio con el mundo, de manera que nuestros exportadores no pierdan competitividad ante la incertidumbre mundial.

¹ <http://www.balticexchange.com>



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

SUMMIT

DELFINES
HOTEL & CASINO

regresar
página 1



Las estrellas del sector agropecuario

A pesar de la adversidad que se vive en el mundo, el sector agropecuario no tradicional viene presentando un buen desempeño, con un crecimiento del 8% con respecto al periodo enero-noviembre de 2011. A continuación, detallaremos dos productos que destacaron dentro del sector.

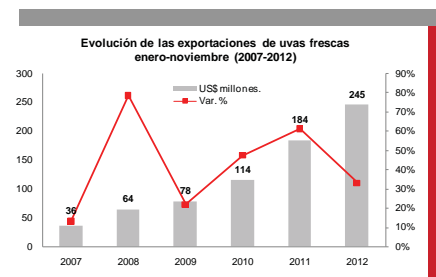
UVAS FRESCAS DE EXPORTACIÓN

Uno de los productos agrícolas más exportados en los primeros once meses del 2012 fueron las uvas frescas, que llegaron a ocupar el segundo lugar en el *ranking* de exportaciones agrícolas. Este resultado confirma las cifras de producción, las cuales, según el MINAG, ascendieron en el año 2011 a 296,902 toneladas, lo que significa un crecimiento anual del 10% en el periodo 2000-2011. Por su parte, el rendimiento por hectárea también ha logrado un buen desempeño, al alcanzar 17,915 toneladas por hectárea.

El dinamismo que las exportaciones peruanas de uvas frescas muestran en los últimos años ha sido bastante bueno, ya que en el periodo 2006-2011 los envíos registraron un aumento de casi seis veces en valor. En cuanto al año 2012, las cifras reflejan la misma tendencia: durante los primeros once meses alcanzaron un valor de US\$ 245 millones, con un incremento del 33% respecto de enero-noviembre del año 2011.

Asimismo, cabe destacar que el principal destino de nuestras exportaciones de uvas frescas, en el periodo enero-noviembre del 2012, fueron los Países Bajos, a donde se envió US\$ 40 millones (+57%), lo que representó un 16% del total de las exportaciones peruanas de uva en ese periodo. Sin embargo, debemos resaltar que existen otros destinos que han mostrado dinamismo, como EE.UU. (US\$ 39 millones, 16%), Hong Kong (US\$ 38 millones, 16%) y Rusia (US\$ 25 millones, 10%).

Entre las principales empresas que exportaron este producto en los primeros once meses del 2012 se encuentran El Pedregal S.A., por US\$ 33 millones (+6%), un 13% del total exportado; Complejo Agroindustrial Beta S.A., por US\$ 30 millones (+59%); Sociedad Agrícola Drokasa S.A., por US\$ 17 millones (+5%), y Acuícola S.A., por US\$ 15 millones (+68%).



BUENAS EXPECTATIVAS PARA LOS ESPÁRRAGOS

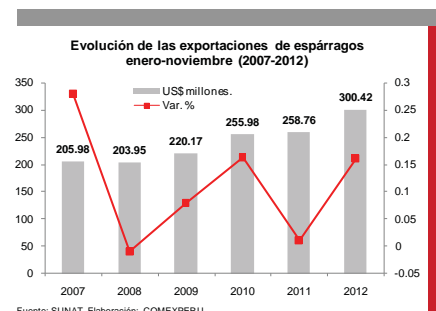
El 2013 presenta buenas perspectivas para las ventas de espárragos. De acuerdo con el Instituto Peruano del Espárrago y Hortalizas (IPEH), China, el principal productor mundial de espárragos, permitiría en los próximos dos meses el ingreso de espárrago fresco peruano, puesto que la negociación del protocolo para la exportación del producto entre las autoridades fitosanitarias chinas y peruanas está en su última etapa. Asimismo, se espera que entre este año y el próximo se abra el mercado de Nueva Zelanda –uno de los futuros socios comerciales del Perú bajo el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP)–, cuya población gusta de consumir espárragos frescos.

Según datos del MINAG, las regiones con mayor producción de espárragos en 2012 fueron La Libertad, con el 54.6% de la producción (3.9% más que en el 2011), e Ica (+0.3%). De este modo, el espárrago se posiciona en el primer lugar de las exportaciones agroindustriales no tradicionales para el periodo enero-noviembre del 2012.

En los últimos cinco años, las exportaciones de espárragos frescos o refrigerados crecieron a una tasa promedio anual del 11%, y se llegó a exportar un monto de US\$ 300 millones entre enero y noviembre de 2012, es decir, un 16.1% más que lo exportado en el mismo periodo de 2011.

El principal destino de nuestras exportaciones de espárragos en 2012 fue EE.UU., al cual se realizaron envíos por US\$ 185.5 millones, lo que representa un crecimiento del 18.8% con respecto al mismo periodo del año anterior. En segundo lugar se encuentran los Países Bajos, con un valor exportado de US\$ 42.3 millones (+13.8%); los siguen Reino Unido, con US\$ 25.4 millones (+23.6%), y España, con US\$ 19 millones.

Asimismo, durante el periodo mencionado, las principales empresas exportadoras peruanas de espárragos frescos o refrigerados fueron Complejo Agroindustrial Beta S.A., con un monto de US\$ 37.4 millones y un crecimiento del 23.7% respecto al mismo periodo del año anterior; Camposol S.A, con US\$ 19.4 millones exportados (+31.1%), y Danper Trujillo S.A.C., con US\$ 17.4 millones (+0.2%).



¿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