

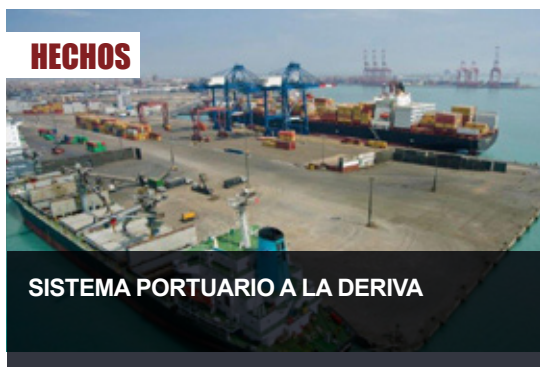


EDITORIAL



UNA MIRADA AL SUR

HECHOS



SISTEMA PORTUARIO A LA DERIVA

ACTUALIDAD



- HIDROCARBUROS, TRISTE REALIDAD
- COMERCIO INTERNACIONAL, LAS CIFRAS NO MIENTEN

ECONOMÍA



UN VISTAZO A LA INFLACIÓN

COMERCIO EXTERIOR



RESULTADOS DE LAS EXPORTACIONES: ENERO-FEBRERO 2017

¿SABÍAS QUE...

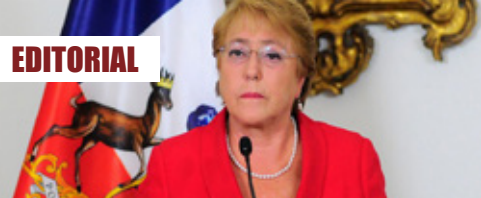


...EN EL PERÚ SOLO SE PERMITE EL CABOTAJE A EMPRESAS Y EMBARCACIONES NACIONALES?



TOTALMENTE NUEVA
NISSAN NP300 FRONTIER
LISTA PARA LO QUE SEA

Se autoriza la difusión y reenvío de esta publicación electrónica en su totalidad o parcialmente, siempre que se cite la fuente.



Una mirada al sur

En los últimos años, Chile viene experimentado una desaceleración económica y una pérdida de competitividad que llama la atención de la región y del mundo. En 2016, creció solo un 1.6%, el nivel más bajo desde 2009. En el Índice de Competitividad Global, pasó del puesto 22 al puesto 33 entre los años 2004 y 2016; mientras que en el Doing Business, cayó del puesto 25 al puesto 57 en los últimos diez años (el Perú se encuentra en el puesto 54).

Esto es resultado de una serie de políticas que no fueron precisamente en el sentido de mejorar la competitividad, así como de importantes reformas que se dejaron de hacer. No cabe duda que ha ocurrido un viraje de algunas políticas, como la tributaria y laboral, que han generado distorsiones y rigidices que flaco favor le han hecho al necesario impulso de la actividad económica y el empleo. Asimismo, se dejaron de lado reformas para dar impulso a la productividad, área en la que Chile había sido no solo muy efectivo, sino un ejemplo a seguir en la región. Inversión en infraestructura, modernización del Estado y reducción de barreras burocráticas, entre otras, son algunas tareas pendientes.

El mencionado escenario ha golpeado el intercambio comercial entre nuestros países, el cual cayó un 5.3% en 2016 y en los últimos 5 años ha disminuido a una tasa promedio anual del 9.9%. Los sectores más afectados en cuanto a nuestras exportaciones del rubro tradicional, han sido el pesquero y el petrolero; mientras que en el no tradicional, el químico, pesquero, pieles y cueros, entre otros, se han visto afectados. No obstante, los sectores agroexportador y el minero siguieron al alza (+6.3% y +15.7%, respectivamente).

Lo que viene ocurriendo en Chile es, además, un llamado de atención, porque suena muy cercano. El Perú, al igual que nuestro vecino, ha implementado importantes políticas de integración a la economía global, apertura de mercados, fomento de la inversión y eliminación de distorsiones en frontera, que han generado crecimiento y eficiencia; sin embargo, la tarea pendiente es crear políticas que impulsen la competitividad y la productividad, así como una "limpieza de la casa" que elimine la burocracia y mejore los servicios del Estado. Facilitación de comercio, impulso a la infraestructura, mejores servicios al ciudadano; en suma, un Estado más ágil, con más músculo y que sea socio del sector privado para el impulso del crecimiento económico. La tarea no la podemos dejar incompleta, porque los resultados en nuestro país pueden ser similares. ¡Advertidos estamos!

A todos nos conviene que le vaya bien a Chile, país hermano, socio en la Alianza del Pacífico y en APEC, con visiones compartidas de integración a la economía global, con un fuerte lazo económico, social, y cultural que nos hace caminar juntos por el sendero del desarrollo de nuestros pueblos. Atenta mirada al sur.

Jessica Luna

Gerente General de COMEXPERU

Director

Jessica Luna Cárdenas

Co-editores

Rafael Zacnich Nonalaya

Jaime Dupuy Ortiz de Zevallos

Equipo de Análisis

Raisa Rubio Córdova

Pamela Navarrete Gallo

Jorge Zavala Delgado

Melissa García Campos

Andrea Barletti Cier

Rodrigo Murrieta Noly

Corrección

Ángel García Tapia

Diagramación

Eliana García Dolores

Publicidad

Edda Arce de Chávez

Suscripciones

Lorena López León


COMEXPERU-Sociedad de Comercio Exterior del Perú

Bartolomé Herrera 254, Miraflores. Lima 18, Perú.

e-mail: semanario@comexperu.org.pe

Tel.: 625 7700

Hecho el depósito legal en la
Biblioteca Nacional del Perú
N° 15011699-0268

 volver al índice



Sistema portuario a la deriva

Las instituciones públicas juegan un rol fundamental en el desarrollo y crecimiento de nuestro país, pues su desempeño tiene una injerencia directa en la eficiencia de la actividad económica. Por tanto, un adecuado marco legal y administrativo, que regule y delimite claramente las funciones de estas instituciones, resulta de vital importancia para impulsar la competitividad y asegurar un crecimiento sostenible, cuyos beneficios alcancen a toda la población.

No obstante, en lo que a calidad de instituciones públicas se refiere, nuestro país se ubica en el puesto 117 (de 138 economías) del Índice de Competitividad Global (ICG), elaborado por el Foro Económico Mundial. Entre los países de la Alianza del Pacífico (bloque que confirmamos junto con Chile, Colombia y México), nos encontramos por encima de Colombia (123) y México (119), pero rezagados respecto de Chile (84). Más aún, dentro del bloque, somos el peor ubicado en cuanto al desempeño del sector público. En este pilar, por ejemplo, nuestro país ocupa el puesto 134 en cuanto a carga de regulación gubernamental —lo que se refiere a la complejidad para cumplir los requerimientos administrativos públicos—, solo por encima de Brasil (137) y Venezuela (138). La burocracia (muy arraigada en nuestro aparato estatal) impide que tengamos instituciones públicas eficientes, lo que, a nivel interno, incide directamente en la dinámica del sector privado y la mejora de la calidad de vida de la población; y a nivel externo nos pone en amplia desventaja frente a los países de la región como destino confiable y atractivo para invertir.

Pese a la clara necesidad de impulsar la competitividad de nuestras instituciones públicas y reducir su carga burocrática, y a que se vienen haciendo esfuerzos para revertir esta situación (por ejemplo, con el reciente Decreto Legislativo N.º 1246¹), existen casos en los que nuestro país va en el sentido contrario.

Resulta que, en los últimos días, el Tribunal Constitucional (TC) avaló las disposiciones del Decreto Legislativo N.º 1147, emitido por el Ejecutivo en 2012, el cual concedió a las Fuerzas Armadas (Marina de Guerra) competencias de gestión portuarias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Autoridad Portuaria Nacional - APN) y de los Gobiernos regionales, lo que ocasionaría, injustificadamente, duplicidad en las funciones y pondría en entredicho la seguridad jurídica del país.

INCONSTITUCIONAL POR DONDE SE LE MIRE

El Decreto Legislativo N.º 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi), fue promulgado en 2012, en el marco de las facultades legislativas que la administración de entonces recibió del Congreso para reformar el sistema de seguridad y defensa nacional. Esto tenía como objetivo mejorar su constitución y funcionamiento, así como reformar la legislación orientada al fortalecimiento institucional del sector Defensa, de las Fuerzas Armadas, la carrera militar y el servicio militar. Sin embargo, excediendo las facultades otorgadas (en contra del artículo 104 de la Constitución), se incluyeron disposiciones en materia comercial, de gestión portuaria, transporte marítimo y servicios portuarios, e incluso de promoción de la inversión privada en infraestructura de puertos.

De este modo, el referido decreto legislativo generó duplicidad de funciones entre la Dicapi y la APN, y violó flagrantemente el artículo 165 de la Constitución, según el cual la finalidad de las Fuerzas Armadas, incluida la Marina de Guerra, es garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, no otorgar derechos de uso de agua al privado, supervisar y otorgar permisos para la inversión en infraestructura de puertos, autorizar el arribo/zarpe de naves deportivas, entre otras funciones previstas en la norma. Al otorgarle a Dicapi competencias sobre gestión portuaria, se retrocede en el proceso de modernización del Sistema Portuario Nacional, que empezó en 2003 con la Ley N.º 27943, y que, siguiendo la tendencia mundial, optó por tener una autoridad de puertos independiente y especializada (APN) con importantes logros: en el periodo 2003-2013 promovió y generó inversiones por más de US\$ 1,700 millones, ahorros de US\$ 29.2 millones anuales en las tarifas por prestación exclusiva de servicios portuarios en el terminal del Callao, así como reducción del tiempo de recepción y despacho de naves de 1 hora a menos de 15 minutos.

Igualmente, en contra de los artículos 60 y 61 de la Constitución, referidos a la subsidiaridad del Estado en materia comercial y libre competencia, respectivamente, el decreto legislativo crea la Oficina de Inspecciones y Auditorías para brindar, en exclusividad, servicios de inspección y auditoría respecto de estándares de seguridad de embarcaciones. Más aún, establece que las multas y la retribución por servicios prestados en exclusividad por Dicapi formarán parte de su presupuesto, esquema que genera incentivos para un análisis administrativo sesgado de las sanciones a fin de obtener mayores recursos.

Al respecto, resulta paradójico que el TC, ante la demanda de inconstitucionalidad interpuesta, señale que no puede pronunciarse sobre el conflicto de competencias entre estas instituciones del Estado, pues ello corresponde al Poder Ejecutivo. Como bien señala en voto singular la magistrada Ledesma, ello resulta jurídicamente imposible. El TC debió declarar la inconstitucionalidad de las cuestionadas disposiciones del Decreto Legislativo N.º 1147 y no poner en jaque nuestro sistema portuario.

¹ Sobre simplificación administrativa y tributaria.



Hidrocarburos, triste realidad

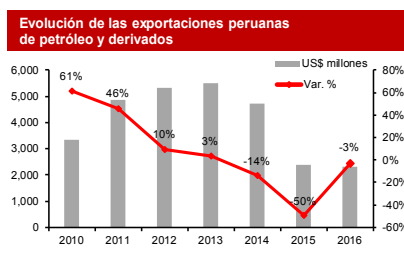
Aun cuando se trata de uno de los sectores más importantes para la economía peruana, el desempeño del sector minería e hidrocarburos en los últimos años deja mucho que desear. Según cifras del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), este sector creció un 16.3% en 2016; sin embargo, esta cifra resulta algo engañosa, pues solo la minería tuvo un desempeño positivo (+21.2%), mientras que el sector hidrocarburos presentó una contracción del -5.1%.

Así, por segundo año consecutivo, la producción de hidrocarburos disminuyó debido principalmente a la dramática caída en la explotación de petróleo (-30.1%). Esto se produjo en un contexto internacional poco favorable, pues la crisis de la industria petrolera generó menores precios hasta setiembre de 2016. Como consecuencia, se produjo una disminución en la perforación de nuevos pozos en el país, al pasar de 87 en 2015 a 44 en 2016, según Perupetro.

A lo anterior, desde febrero de 2016, se sumó un factor operativo muy relevante, que fue la suspensión de las operaciones de transporte de petróleo a través del oleoducto norperuano. Su paralización se debió a los derrames provocados por las roturas del ducto (que sumaron 13 en el año), las cuales fueron atribuidas a diversas causas, como daños mecánicos por corte provocado por terceros, desplazamiento de terreno por accidente natural, conexión clandestina, entre otras.

En efecto, la mayoría de empresas explotadoras de petróleo presentó una caída en sus niveles de producción. Las más afectadas por la suspensión del oleoducto norperuano fueron Pacific Stratus Energy Perú (lote 192) y Perenco (lote 67), cuyas actividades se paralizaron desde febrero y junio de 2016, respectivamente. Además, la producción de la empresa Pluspetrol Norte (lote 8) también fue suspendida durante más de 100 días debido a las protestas de las comunidades nativas frente a los continuos derrames en la zona.

Esta grave situación fue atenuada parcialmente por el crecimiento de la producción de gas natural (+12%) y de líquidos de gas natural (+3.9%), cuyos principales operadores fueron las empresas Pluspetrol Perú y Repsol. Sin embargo, dicho crecimiento fue insuficiente para impulsar las exportaciones del sector, las cuales reflejaron los bajos niveles de producción petrolera. Así, en 2016, las exportaciones de petróleo y derivados cayeron un 3%, y continuaron con la tendencia a la baja presentada en los últimos años, aunque con una intensidad menor (-14% en 2014 y -50% en 2015).



EN LO QUE VA DEL AÑO

Los datos del INEI indican que el subsector hidrocarburos habría iniciado el año con el pie derecho, ya que ha sumado dos meses de crecimiento continuo, después de haber caído durante tres meses consecutivos. Así, creció un 19.5% en enero y un 1.2% en febrero.

Esta recuperación solo se habría producido por una mayor explotación de gas natural (+22.4%) y de líquidos de gas natural (+59.1%). No obstante, dicho crecimiento estaría sobreestimado, pues durante el mismo periodo de 2016 la producción se paralizó por 11 días debido a la ruptura de una tubería del poliducto en la sierra peruana. Lo anterior se ha manifestado claramente en febrero, mes en que si bien el crecimiento se ha mantenido positivo, sufrió una desaceleración hasta alcanzar un 8.9% para los líquidos de gas natural y un 6.8% para el gas natural.

Sin embargo, el problema no queda ahí. La producción de petróleo permanece a la baja en lo que va del año (-23.3% en enero y -15.5% en febrero), debido a que es imposible recuperarla mientras permanezca suspendido el oleoducto norperuano y la producción de las empresas Pacific Stratus Energy Perú y Perenco continúe paralizada. A ello se suma una menor producción por parte de las empresas BPZ Energy, Pluspetrol Norte, Olympic, Savia Perú y Petrolera Monterrico.

Los datos presentados evidencian la necesidad urgente de dinamizar el sector hidrocarburos. A febrero de 2017, se encuentran suspendidos 22 proyectos del sector por situación de "fuerza mayor"; esto quiere decir que las operadoras han solicitado su paralización debido a aspectos sociales o demoras en la aprobación de expedientes. Lo anterior refleja la relevancia de renovar el marco regulatorio en torno a las inversiones en exploración y explotación; por consiguiente, es tarea del Estado establecer reformas para fomentar la reactivación del sector hidrocarburos a fin de fortalecer la seguridad energética en el país e impulsar el crecimiento económico.

Ingresa al
BUZÓN ELECTRÓNICO

La forma más rápida y segura de acceder a las notificaciones y comunicaciones que te enviamos.

Ahora también desde el
App SUNAT



volver al índice



Comercio internacional, las cifras no mienten

Durante los últimos 8 años, y especialmente en el periodo posterior a la crisis financiera internacional de 2008, el análisis del desempeño del intercambio comercial global ha cobrado una importancia especial. Esto se debe, en parte, a que el comercio internacional ha mostrado ser un pilar del crecimiento económico de muchos países emergentes y en vías de desarrollo, como los de América Latina y el Caribe; y, por otro lado, ha servido para que las economías desarrolladas logren captar mercados de materias primas que impulsen las industrias y generen un mayor crecimiento económico mundial.

Si bien a nivel mundial las exportaciones de bienes y servicios, entre los años 2012 y 2014, alcanzaron cifras récord de US\$ 192.2 billones (en US\$ corrientes), su variación en periodos previos y posteriores ha sido heterogénea. Así, según cifras del Fondo Monetario Internacional, entre 2008 y 2009, el comercio exterior disminuyó un 20.1%; de 2009 a 2011, aumentó un 41%; de 2011 a 2014, un 6.9%, y de 2014 a 2015, se contrajo un 11.1%.

Debido a la importancia del comercio mundial para el desarrollo económico y tomando en cuenta sus problemas de predictibilidad para los mercados emergentes, es necesario contar con indicadores de alta credibilidad que sirvan no solo para analizar la coyuntura actual en el comercio, sino que también ayuden a predecir una tendencia comercial en el mediano plazo y para la actividad económica mundial.

De esta manera, existen dos indicadores que se aproximan de manera eficiente a estas necesidades, y que deben ser considerados para realizar un seguimiento a estos aspectos. Estos dos son el Baltic Dry Index (BDI) y el índice Harpex, los cuales dan luces de un desempeño favorable en el comercio internacional que pueden mantenerse en un plazo más prolongado.

En primer lugar, el BDI, elaborado por la sociedad Baltic Exchange de Londres, es un índice de fletes marítimos de carga a granel seca, que se elabora a partir de información de 20 rutas marítimas representativas de todo el mundo. Mide la demanda de capacidad de carga, que varía de acuerdo al volumen que se comercia entre los mercados mundiales, contra la oferta de naves mercantes. Debido a que esta oferta responde lentamente, dado el costo y tiempo para construir las e implementarlas, el BDI responde rápidamente a incrementos marginales en la demanda.

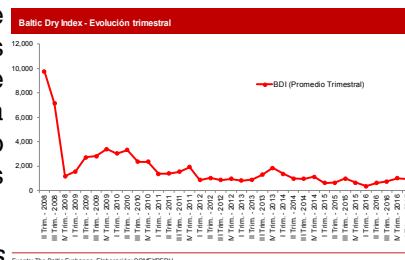
Así, este índice mide directamente el escenario global de oferta y demanda de *commodities* enviados vía marítima, como materiales de construcción, carbón, metales y granos, que son insumos básicos para la actividad industrial. Por ello, el BDI también funciona como un indicador económico eficiente sobre el crecimiento de la producción futura y la actividad económica.

Durante el primer trimestre de 2017, el BDI cerró en 945.2, un 163.7% más que en el mismo periodo de 2016. Así, a finales de marzo de 2017, este índice alcanzó los 1,338 puntos, cifra que por primera vez iguala los niveles de noviembre de 2014. Cabe resaltar que en el último trimestre de 2016 creció un 55.5% con respecto a 2015, lo que indica una tendencia a ir en aumento. De esta manera, el BDI nos indica que el comercio de estas mercancías ha sido favorecido durante el último año y que la actividad económica mundial puede ir a la par.

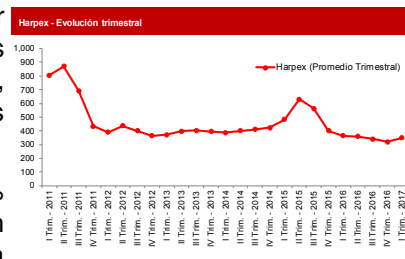
En segundo lugar, el índice Harpex, elaborado por la compañía de agentes navieros Harper Petersen & Co., es un indicador global de la actividad naviera mercantil que muestra cambios en los fletes para más del 60% de los buques en rutas representativas. A diferencia del BDI, provee datos de transporte de una base más amplia de bienes comerciales y productos terminados provenientes de una multitud de vendedores.

En el primer trimestre del año, el desempeño del Harpex alcanzó los 349 puntos, un 4.2% menos que en el mismo periodo de 2016. Sin embargo, las cifras de marzo muestran un avance del 40% con respecto al mismo mes de 2016, por lo que se observa el inicio de una tendencia creciente vista por última vez en 2014.

A raíz de estos resultados, AP Moeller-Maersk, la empresa de transporte marítimo más grande del mundo, proyecta que, durante el año, la demanda de contenedores crezca entre un 2% y un 4%, rango favorable al considerar el crecimiento del 1.7% en 2016. El impacto que conllevó la subida en ambos índices ha tenido efectos en los principales puertos del mundo y de la región. De acuerdo con cifras de la Organización Mundial del Comercio, en 2016, el transporte de un contenedor promedio en el puerto del Callao, por ejemplo, ascendió a US\$ 900, un 3.6% más que el precio reportado en 2015, mientras que, a nivel mundial, el incremento fue de 12.3%.



Fuente: The Baltic Exchange. Elaboración: COMEXPERU.



Fuente: Harper/Petersen & Co. Elaboración: COMEXPERU.



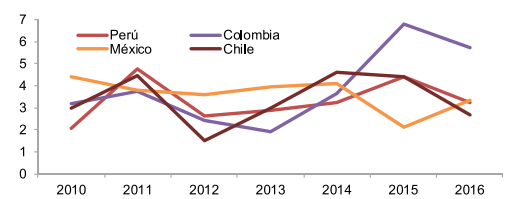
Un vistazo a la inflación

La inflación, entendida como el incremento generalizado y continuo de precios, es uno de los indicadores más importantes del desempeño macroeconómico de un país, debido a su impacto en el poder adquisitivo, la correcta asignación de recursos y precios, y la incertidumbre de los mercados y agentes, entre otros aspectos. Es por ello que reducir la volatilidad de precios constituye uno de los ejes centrales de la política económica, específicamente de la monetaria. En nuestro país, el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP) es el ente autónomo responsable de preservar la estabilidad monetaria que, desde 2002, utiliza un esquema de metas explícitas de inflación, con un rango comprendido entre el 1% y el 3%. Así, el cumplimiento de esta meta se mide de manera continua y para ello se utiliza la tasa de crecimiento de los últimos doce meses (tasa anualizada) del índice de precios al consumidor (IPC) de Lima Metropolitana.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), este indicador registró una variación mensual del 1.30% en marzo, lo que significó la tasa mensual más alta desde el mismo mes de 1998 (1.32%). Por su parte, la variación anual habría ascendido al 3.97%, cifra por encima del rango meta, pero por debajo de la alcanzada en marzo de 2016 (4.3%). Este aumento en los precios sería explicado principalmente por la incidencia de los gastos educativos del inicio de la temporada académica, así como por factores transitorios y exógenos de orden climatológico, como el Niño costero, que obligó a cerrar algunos tramos en las carreteras y produjo episodios de desabastecimiento de productos agrícolas. A esto se habría agregado el impacto mediático de los efectos de dicho fenómeno, como las expectativas de mayores precios, lo que influyó en una inestabilidad en el mercado.

Sin embargo, es relevante destacar la estacionalidad de ambos factores, por lo que se esperaría que en los próximos meses la inflación se desacelere, conforme la probabilidad de fuertes lluvias en las zonas medias y bajas de la costa norte se reduzca, lo que el Comité Multisectorial del Estudio del Fenómeno de El Niño (Enfen) estima sucedería durante abril. Por el momento, en el Reporte de Inflación de marzo del BCRP, se proyecta que la inflación llegue al 2% durante el horizonte comprendido entre 2017 y 2018. De lograrse, esto permitiría retornar al rango meta, que habría sido superado al cierre de los últimos tres años (3.22%, 4.40% y 3.23%, respectivamente).

Inflación en la Alianza del Pacífico (% fin de periodo)



Fuente: BCRP, Banxico, Banrep, BCCh. Elaboración: COMEXPERÚ.

¿QUÉ NIVELES DE INFLACIÓN TIENEN OTROS PAÍSES DE LA REGIÓN?

En principio, una base comparativa es el resto de países con los que formamos la Alianza del Pacífico (Chile, Colombia y México)¹, los cuales utilizan también un esquema de meta inflación, así como el mecanismo de tasa de referencia como principal instrumento de transmisión de la política monetaria. Cabe mencionar que estos tres países comparten la misma meta del 3% (con un margen admisible de desviación de +/- 1%).

En primer lugar, en México, la variación mensual del IPC en febrero fue del 0.58%, mientras que la variación anual del IPC fue del 4.86%, según el Banco de México (Banxico). Así, este habría sido el segundo mes consecutivo con una inflación por encima del rango meta, que se mantenía estable desde inicios de 2015. De acuerdo con Banxico, este resultado sería el reflejo de presiones derivadas del incremento en el precio de la gasolina tras haber sido liberalizado por el Gobierno mexicano, así como de la depreciación que ha experimentado el tipo de cambio real.

Por su parte, en Colombia, la variación mensual del IPC en marzo fue del 0.47% y la variación anual, del 4.69%, por debajo del 7.98% experimentado en el mismo periodo del año anterior. Así, de acuerdo con el Banco de la República, la inflación anual disminuyó por octavo mes consecutivo, principalmente debido a una desaceleración en la variación de precios de los alimentos, al haberse diluido los efectos de los fuertes choques transitorios de oferta que desviaron la inflación de la meta, como El Niño y la depreciación nominal.

Finalmente, Chile es el único miembro del grupo con una inflación dentro del rango meta. De acuerdo con el Banco Central de ese país, la variación mensual del IPC, en febrero, fue del 0.2%, mientras que la anual fue del 2.7%, por lo que se encontraría en el tramo inferior del rango, tendencia que mantiene desde octubre. Más aún, el banco prevé que la tasa continuará descendiendo por algunos meses, para luego ajustarse alrededor del 3% a fines de 2017. Cabe mencionar que este menor nivel de precios está asociado a una débil demanda y actividad económica.

¹ Al cierre de esta edición, febrero era el último mes con información disponible para Chile y México.

Ahora, consulta en línea
el estado de tu solicitud de devolución

Infórmate aquí

Trabajando para
todos los peruanos

SUNAT



← volver al índice

Resultados de las exportaciones: enero-febrero 2017

Las exportaciones peruanas comenzaron con el pie derecho este año. Así, de acuerdo con cifras de la Sunat, en el periodo enero-febrero 2017, estas alcanzaron un valor de US\$ 6,677 millones, lo que significa un aumento del 38.9% respecto al mismo periodo de 2016. Dicho resultado se debió, principalmente, al desempeño de nuestras exportaciones del rubro tradicional (el cual representó el 73.3% de nuestros envíos totales al mundo), muy por encima del rubro no tradicional. Entre los principales destinos de nuestras exportaciones se encuentran China, con US\$ 2,030 millones (+93.2%); EE.UU., con US\$ 1,109 millones (+49.7%), y Suiza, con US\$ 372.5 millones (+6.2%).

Respecto de nuestras exportaciones a China, el mayor dinamismo se debió a los envíos de minerales de cobre y sus concentrados (US\$ 1,163 millones; +103.9%); harina, polvo y *pellets* de pescado (US\$ 309.8 millones; +184.7%), y cátodos y secciones de cátodos de cobre refinado (US\$ 174.5 millones; +9.5%). Asimismo, con relación a nuestras exportaciones hacia los EE.UU., el desempeño obedece a mayores envíos de oro en las demás formas en bruto (US\$ 308.6 millones; +243.2%), uvas frescas (US\$ 88.8 millones; +72.2%) y aceites de petróleo o de mineral bituminoso (US\$ 65.5 millones; +149.7%).

Cabe destacar que, en el periodo de evaluación, un 64.3% de nuestras exportaciones tuvo como destino países miembros del Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés). A estas economías les exportamos mercancías por un valor de US\$ 4,294 millones, lo que significa un incremento del 47.6% respecto al mismo periodo de 2016. Por otro lado, las principales empresas exportadoras fueron Minera Las Bambas (US\$ 517.6 millones; +579.3%), Sociedad Minera Cerro Verde (US\$ 416.5 millones; +53.6%) y Compañía Minera Antamina (US\$ 395.1 millones; +47.4%).

EXPORTACIONES TRADICIONALES E IMPULSO MINERO

Durante el periodo enero-febrero 2017, las exportaciones del rubro tradicional registraron envíos por US\$ 4,896 millones, lo que significó un aumento del 57.1% respecto al mismo periodo de 2016. En este rubro, el sector minero fue el gran protagonista, al representar el 77.7% del total exportado. Así, las exportaciones mineras alcanzaron un valor de US\$ 3,806 millones, lo que significó un 44.5% más que en el mismo periodo de 2016. Este avance se debió al aumento de las exportaciones de minerales de cobre y sus concentrados (US\$ 1,784 millones; +87.3%), oro en las demás formas en bruto (US\$ 956.5 millones; +7.8%) y minerales de zinc y sus concentrados (US\$ 268.7 millones; +79.8%). El resto de sectores tradicionales también tuvo un buen desempeño durante este periodo. Así, el sector petróleo y sus derivados registró envíos por US\$ 569 millones (+140.8%); el sector pesquero, por US\$ 438.8 millones (+134.7%), y el sector agrícola, por US\$ 82.4 millones (+37.7%).

Si se establece una comparación entre febrero de este año y el mismo mes de 2016, se observa que el sector tradicional creció un 68.1%, al registrar un valor de US\$ 2,674 millones. Con respecto al sector minero, este creció un 61.1% y alcanzó envíos por US\$ 2,125 millones. Finalmente, el sector petróleo y sus derivados creció un 176.4% (US\$ 276.4 millones); el sector pesquero, un 63% (US\$ 240.8 millones), y el sector agrícola, un 31.7% (US\$ 31.6 millones).

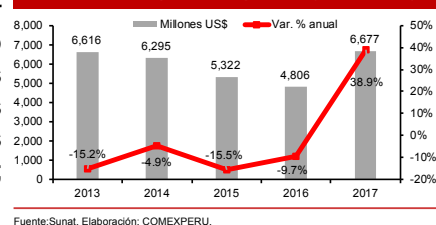
EXPORTACIONES NO TRADICIONALES: ENTRE ALTAS Y BAJAS

En general, las exportaciones del rubro no tradicional crecieron durante el periodo enero-febrero 2017, aunque el aumento alcanzado fue menor con respecto a las del rubro tradicional. Así, registraron un dinamismo del 5.4%, con envíos por US\$ 1,781 millones. Este crecimiento estuvo apoyado en las mayores exportaciones de los sectores agropecuario (US\$ 778.5 millones; +4.2%), pesquero (US\$ 197.2 millones; +34%), siderometalúrgico (US\$ 181.3 millones; +31.7%) y madera y papeles (US\$ 53.5 millones; +21.3%). Por otra parte, entre los sectores cuyas exportaciones decrecieron se encuentran el químico (US\$ 194.5 millones; -9.8%), el textil (US\$ 181.6 millones; -6.1%), la minería no metálica (US\$ 91.6 millones; -12.3%) y las pieles y cueros (US\$ 7.1 millones; -32.1%).

Durante este periodo, entre los principales productos exportados se encuentran las uvas frescas, con US\$ 218.1 millones (+23.1%); los mangos y mangostanes, con US\$ 104.3 millones (+3.9%), y los espárragos frescos o refrigerados, con US\$ 53.4 millones (-10%). Estos concentran un 21.1% de las exportaciones totales del rubro no tradicional, lo que refleja la importancia del sector agropecuario en el mismo.

Resulta alentador que las exportaciones en nuestro país hayan comenzado con el pie derecho. Sin embargo, para mantener este ritmo a lo largo del año, es necesario diversificar nuestros productos exportables, así como fomentar la facilitación del comercio. Seamos conscientes de que buena parte del desempeño del comercio exterior se lo debemos al resultado de nuestras exportaciones mineras. No nos olvidemos que, cuando los precios de los metales caen, nuestra economía sufre y esto repercute en todos sus ámbitos. Debemos poner, además, especial esfuerzo en mejorar la infraestructura logística, que es una de nuestras principales limitantes. El camino por mejorar es ancho, pero no ajeno.

Evolución de las exportaciones peruanas (enero-febrero)



Fuente: Sunat. Elaboración: COMEXPERU.



...en el Perú solo se permite el cabotaje a empresas y embarcaciones nacionales?

Con la pretendida finalidad de establecer mecanismos que promuevan la reactivación y promoción de la marina mercante nacional, el 22 de julio de 2005, se aprobó la Ley N.º 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, la misma que reserva el cabotaje¹, exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana pertenecientes a empresas navieras nacionales², ya sea en propiedad o bajo la modalidad de arrendamiento financiero. Solo en caso de inexistencia de estas, se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por empresas navieras nacionales, por un período que no superará los 6 meses.

Según se desprende del Diario de Debates de la sesión del Congreso de la República en la que se aprobó la referida ley, los argumentos usados por sus principales promotores, los congresistas Jacques Rodrich, Luis Negreiros y Víctor Valdez, fueron la necesidad de reservar el cabotaje a empresas nacionales —tal como sucede en otros países, como EE.UU. y Chile— y que la liberalización del sector en los años noventa no dio ningún resultado, ya que la flota nacional no aumentó.

Cabe recordar que mediante los Decretos Legislativos N.º 644 y N.º 683, aprobados en 1991, se liberalizó el sector de cabotaje en el Perú al declararse la libertad total de rutas y la eliminación de todas las restricciones y obstáculos legales y administrativos que impedían su adecuada y eficiente ejecución. Así, se dispuso que el cabotaje sea realizado por buques de bandera peruana o extranjera, siempre que sean fletados (sin límite de tiempo) u operados por empresas navieras nacionales, las mismas que no tenían restricción alguna de capital extranjero, solo debían ser constituidas en el Perú.

Sin perjuicio de que, a diferencia de la ley, los decretos legislativos arriba citados se condicen con el principio de trato nacional previsto en el artículo 63 de la Constitución, el cual dispone que la inversión nacional y la extranjera se sujetan a las mismas condiciones, la finalidad que sustentó la ley no se ha cumplido, pues aún no contamos con una flota mercante significativa. Por tanto, el mismo argumento que en su momento se usó para aprobarla, bien podría emplearse ahora para retornar al estado anterior y derogar cualquier restricción al capital extranjero en las empresas navieras nacionales, así como al uso de embarcaciones de bandera extranjera.

A manera de ejemplo, según información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, actualmente, la flota mercante nacional consta de 21 embarcaciones, de las cuales solo 2 sirven para el transporte de contenedores y casi la totalidad del resto está destinada al transporte de hidrocarburos³. Así las cosas, cabría plantearnos si el marco legal realmente ha cumplido un rol promotor de la marina mercante nacional. La evidencia demuestra lo contrario. Más bien, otro elemento de mayor impacto, que sin duda debería entrar en el análisis, es la limitada infraestructura portuaria.

Pese a lo anterior, dada la evidente problemática que afecta al transporte terrestre, producto de una deficiente infraestructura física, congestión vehicular, inseguridad, informalidad y continuas interrupciones de las carreteras, desde hace un tiempo se vienen planteando propuestas de modificación de la ley, siendo la más reciente la impulsada por la congresista Luciana León, que ya habría sido aprobada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso, pero que solo está orientada a extender el plazo de fletamento de las naves de bandera extranjera.

Si bien reconocemos las buenas intenciones del proyecto, creemos que es insuficiente. Recordemos que el fletamento de naves de bandera extranjera solo se permite ante la inexistencia de naves de bandera peruana. Mientras exista por lo menos una, como actualmente se da, no se podrá fletar. En todo caso, creemos que la modificación debió orientarse a eliminar la restricción al capital extranjero de las empresas navieras nacionales, así como permitir que estas puedan emplear naves de bandera nacional o fletar las de bandera extranjera, sin límites ni restricciones.

La coyuntura del reciente Niño costero ha evidenciado el problema que generan estas restricciones para el transporte nacional, por lo que se debieron aprobar medidas de excepción a fin de permitir el fletamento de naves de bandera extranjera. ¿Por qué mejor no convertir este régimen de excepción en la regla general?

Como bien sostiene Eduardo McBride, de la Universidad ESAN, desde el punto de vista de economías de escala, el transporte terrestre es un 25% más caro que el cabotaje, a partir del traslado de volúmenes de carga sobre las 900 toneladas y a distancias mayores a 500 kilómetros, monto que se incrementa hasta un 50% sobre los 2,000 kilómetros. Por ello, afirma que el cabotaje marítimo es más eficiente, seguro y puntual que el transporte terrestre. Una solución que no resiste mayor análisis.

¹ Entendido como el transporte acuático comercial de mercancías y/o pasajeros en tráfico nacional, es decir, entre puertos ubicados en territorio peruano.

² Persona natural de nacionalidad peruana o persona jurídica constituida en el Perú, con domicilio principal, sede real y efectiva en el país. En el caso de las personas jurídicas, por lo menos el 51% de su capital social debe ser de propiedad de ciudadanos peruanos, y el presidente del directorio, la mayoría de directores y el gerente general deben ser de nacionalidad peruana y residentes en el Perú.

³ En el caso del transporte de hidrocarburos, la ley reserva el cabotaje hasta un 25% para los buques de la Marina de Guerra del Perú, operados directamente por ellos.