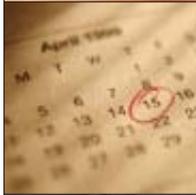




Contenido

Del 15 al 21 de agosto del 2011

	<p>¿AUTORIDADES AMISH?</p>	<p>Editorial</p> <p>2</p>
	<p>RECICLANDO PROYECTOS YA OBSERVADOS <i>Si no es una, es el otro... y si no es el otro, es este...</i></p> <p>NO FUE UNO... ¡FUERON DOS! <i>...Los proyectos de ley que tienen la intención de crear una línea aérea de bandera.</i></p>	<p>Hechos de Importancia</p> <p>3</p>
	<p>¿AEROLÍNEA PARA EL PUEBLO? <i>El mercado aéreo comercial peruano no necesita una aerolínea de bandera, estas ya han generado cuantiosas pérdidas en el Perú y otros países.</i></p>	<p>Actualidad</p> <p>4</p>
	<p>UNA NUEVA CRISIS SE AVECINA. ¿DÓNDE ESTAMOS PARADOS? <i>Lecciones y posibles efectos a tomar en cuenta ante la nueva crisis mundial originada exclusivamente por desequilibrios fiscales de los países desarrollados.</i></p>	<p>Economía</p> <p>6</p>
	<p>PRODUCTOS DESTACADOS <i>Seguimos resaltando productos peruanos que se venden con éxito en el extranjero.</i></p>	<p>Comercio Exterior</p> <p>7</p>

SEMANARIO COMEXPERU

Directora

Patricia Teullet Pipoli

Co-editores

Sofía Piqué Cebrecos

Ricardo Paredes Castro

Promoción Comercial

Helga Scheuch Rabinovich

Equipo de Análisis

Alfredo Mastrolalos Viñas

Rafael Zacznic Nonalaya

Alonso Otárola Moore

Manuel Morales Rodríguez

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.: 422-5784 Fax: 422-5942

Reg. Dep. Legal 15011699-0268



RENAULT KOLEOS

TRANSFORMA LOS VIAJES EN EXPERIENCIAS ÚNICAS

www.renault.com.pe





¿Autoridades Amish?

Seguramente todos hemos visto series y películas en las que nos sorprenden ciertos personajes vestidos como en el siglo XVII: mujeres con largas faldas y hombres de barba blanca que se dedican a la agricultura y andan en carruajes tirados por caballos. Usualmente, estos personajes aparecen en las noticias porque hay un conflicto cuando el padre pretende impedir la atención médica que salvaría a su hijo o cuando un joven huye de su comunidad. Casi invariablemente nos resulta incomprensible esta negación al uso de tecnología moderna, absolutamente común para nosotros, empezando por la atención médica de emergencia (incluidos resucitadores o transfusiones) o la electricidad, el teléfono o casi cualquier medio de transporte.

A pesar de que muchas veces hemos escuchado que los celulares producen desde cáncer hasta lesiones cerebrales, que los hornos microondas son potencialmente riesgosos (a mí solo me consta que sacar la sopa muy caliente produce quemaduras), o de que hemos comprobado fehacientemente que las computadoras producen adicción, a nadie se le ha ocurrido sacar una ley para prohibirlos (bueno, al menos, todavía no porque, la verdad y sin ánimo de ofender, esa barbita de Daniel Abugattás...). En todo caso, lo más probable es que una iniciativa de esta naturaleza no proceda ni siquiera en la bancada nacionalista.

Por ello, resulta incomprensible que ya haya proyectos dando vueltas por el Congreso con normas que pretenden declarar una moratoria al ingreso de transgénicos (cuando los consumimos todos los días) o que una de las primeras declaraciones del Ministro de Agricultura haya sido en contra de los organismos genéticamente modificados.

Después de mucho tiempo, el Perú está demostrando que puede desarrollar agricultura y conquistar con ella los mercados mundiales. Ha pasado de tener una costa desértica por falta de lluvias a campos fértiles irrigados con tecnología moderna; pero hay potencial para mucho más.

El Perú podría estar desarrollando plantas resistentes a las plagas para evitar el uso indiscriminado de costosos y contaminantes pesticidas, o podría (y debería) estar desarrollando papas resistentes a las heladas que significan pérdidas dramáticas para los pobladores más pobres del Ande (definitivamente ayudaría más que tres "Juntos"). Asimismo, debería estar buscando variedades de arroz, maíz, quinua o kiwicha con mayor contenido de vitaminas y minerales para combatir la anemia, el bocio y la avitaminosis; o estar aumentando el rendimiento de cada hectárea de algodón y reduciendo el costo de producción para que no desaparezca nuestra industria de confecciones. Esto último sería mucho más sostenible que pretender evitar el uso de algodón de India, mucho más barato (y transgénico). Lo mismo aplica para nuestra industria avícola y el maíz.

Los científicos peruanos merecen respeto. Y merecen ser escuchados por el Congreso y el Ejecutivo antes de hacerle el juego a algunos fanáticos o servir intereses de quienes se benefician con la pobreza de los demás.

Patricia Teullet
Gerente General
COMEXPERU

HSBC entiende los beneficios de tener un solo banco en todo el mundo para desarrollar tu negocio a nivel global

Llámanos al 616 4722

Contáctanos en www.hsbc.com.pe

HSBC 
En Perú y en el mundo, HSBC

 regresar
página 1



RECICLANDO PROYECTOS YA OBSERVADOS

En los últimos días, un grupo de parlamentarios ha presentado al Congreso los proyectos de Ley N° 05/2011-CR y 13/2011-CR, los cuales plantean declarar una moratoria para el ingreso de Organismos Vivos Modificados (OVM) al territorio nacional por un período de quince años.

En anteriores oportunidades hemos remarcado que darle pie a iniciativas de este tipo implicaría un serio retraso tecnológico para el desarrollo de la agricultura peruana, ya que prohibiría la importación de semillas transgénicas. No solo se afectaría la economía de las grandes mayorías, sino que se retrasaría más al país en el desarrollo de la biotecnología moderna endógena para la solución de sus propios problemas. Por si esto fuera poco, un grueso error en la redacción, o una clara intención proteccionista, estaría condenando a miles de pacientes de las enfermedades más complejas a no acceder a los tratamientos adecuados (ver [Semanario N° 618](#)).

No se entiende por qué nuestros padres de la patria, más allá del interés de recibir los aplausos de la platea “verde”, se aventuran a legislar sobre OVM sin tomar en cuenta la opinión de los expertos en esa materia. Recordemos que existe una Comisión Multisectorial compuesta por un grupo de técnicos que representan las diferentes opiniones y posiciones respecto del tema, y que bien podrían trabajar conjuntamente con los legisladores para diseñar una propuesta técnica que no atente contra el desarrollo de la biotecnología moderna en el país ni limite a pacientes a tratamientos de épocas pasadas.

Hace poco, una iniciativa similar fue correctamente observada por el Ejecutivo de turno con los siguientes argumentos: i) incompatibilidad de la ley con convenios internacionales suscritos por el Perú sobre biotecnología moderna; ii) exposición del Perú a la imposición de sanciones comerciales por infracciones al Sistema Multilateral de Comercio; iii) necesidad pública de incrementar los alimentos, ante el inminente crecimiento de la población en los próximos años; iv) generación de graves perjuicios a la salud pública, pues obstaculizaría la comercialización de la mayor parte de productos farmacéuticos biotecnológicos que se utilizan en nuestro país.

No permitamos que los saldos de ayer se conviertan en prioridad en el Congreso entrante. Tenemos entendido que existe voluntad de los técnicos y especialistas para ilustrar a quienes se oponen a los transgénicos; sin embargo, estos suelen esconderse bajo cuentos chinos o leyendas urbanas, señalando que nuestra biodiversidad se perderá e ignorando evidencias científicas. Aprender, en este caso, no cuesta nada.

NO FUE UNO... ¡FUERON DOS!

Entre los proyectos de ley presentados en el período parlamentario 2006-2011, encontramos dos que nos llaman mucho la atención: el N° 3137/2008-CR y el N° 3519/2009-CR. Resulta que ambos buscan declarar de interés público y manifiesta conveniencia nacional la creación de la línea aérea de bandera, lo que iría a la par con la intención del Gobierno actual en torno al tema.

Revisando ambos proyectos al detalle, queda claro que lo que se pretende es crear una empresa pública donde el Estado funja como empresario con un mínimo del 60% de las acciones de capital, las cuales podrán ser adquiridas por los Gobiernos regionales y locales. Se propone que la “empresa ejerza la preferencia en el ejercicio de los derechos de tráfico a nivel internacional y que tenga la potestad de negociar con las líneas aéreas nacionales e internacionales las rutas asignadas por el Estado titular de los derechos de tráfico, que intercambia el Perú a nivel internacional a través de convenios aéreos bilaterales, actas o memorandos de entendimiento entre autoridades de aeronáutica civil”.

Si usted es de los que se aterra con iniciativas de este tipo, pues estamos sintonizando el mismo canal. Es descabellado pensar que el Estado empresario sería una alternativa eficiente para cubrir rutas insatisfechas, más aún cuando esta propuesta viene acompañada de lineamientos que podrían perjudicar la positiva evolución del mercado aerocomercial peruano de los últimos años (ver sección [Actualidad](#)).

Si de llevar los aires a todos los rincones del Perú se trata, existen herramientas y mecanismos más eficientes (ver [Semanario N° 619](#)) que abrirle la posibilidad al Estado de aventurarse a jugar al empresario, cuando la experiencia de años anteriores nos demuestra que ha sido un total fiasco sazonado con corrupción de alto vuelo (ver [Semanario N° 620](#)).

No hace falta ser pitoniso para saber que en las próximas semanas algún proyecto “actualizado” con la misma finalidad será presentado en el Congreso. Estaremos atentos al diseño y los intereses de fondo.

No dejes a la suerte tus operaciones
de Comercio Exterior con China

Para mayor información llama al 219 2347

 Grupo Interbank

 regresar
página 1



¿Aerolínea para el pueblo?

El presidente Ollanta Humala, durante su discurso presidencial del último 28 de julio, propuso la creación de una línea aérea de bandera, con el argumento de abastecer las “demandas insatisfechas”. Esto ha generado gran polémica, debido a la experiencia que ya hemos tenido y las grandes pérdidas que generó. Sin embargo, debemos preguntarnos, ¿es realmente necesaria una aerolínea de bandera? Examinemos el mercado aéreo en el Perú y lo que representa formar una línea aérea de bandera, para contestar esta pregunta.

MERCADO AÉREO COMERCIAL PERUANO

La competencia en el mercado aéreo comercial peruano viene experimentando un fuerte crecimiento. Actualmente, cinco líneas aéreas operan en las rutas nacionales y vuelan a 21 ciudades del país. La oferta de la competencia aérea en el Perú creció un 140% en el 2010 y este año debe inclusive superar esa tasa de crecimiento. El mercado comercial aéreo peruano se reparte entre las siguientes empresas: LAN Perú (61% de posesión del mercado), Peruvian Airlines (17%), Star Perú (14%), Taca (7%) y LC Busre (1%). Además, las principales ciudades del país son atendidas por al menos dos operadores aéreos. Ciudades como Cusco, Arequipa, Trujillo, Piura, Tarapoto, Juliaca e Iquitos cuentan con tres y hasta cuatro operadores que las atienden.

Gracias al incremento en la competencia dentro del mercado aéreo comercial, los precios de los vuelos se han reducido paulatinamente. Hasta el 2006, el precio regular más económico de boleto de avión no bajaba de US\$ 180. Sin embargo, desde el 2007 se introdujo una política de precios económicos para impulsar el crecimiento del sector aéreo comercial. Como resultado, el número de pasajeros promedio por año creció un 93%, de 2.7 millones en el 2006 a 5.2 millones en el 2010. Las cifras señalan que el número de pasajeros peruanos casi se duplica entre 2007 y 2010, pasando de 2.1 millones a 3.7 millones. En el 2010, el 72% de los pasajeros peruanos se beneficiaron con las tarifas más económicas, las cuales promedian US\$ 88 por pasaje. Siguiendo este modelo de precios económicos, se proyecta llegar a los 11 millones de pasajeros hacia el 2015. Según esa misma proyección, más de 7 millones de pasajeros peruanos serán los que se beneficiarán con los precios promedio más económicos.

Debemos tener en cuenta que los precios de los boletos aéreos que el consumidor enfrenta contienen una carga de impuestos bastante elevada, hecho que las aerolíneas no pueden controlar. Actualmente las líneas aéreas ofrecen tarifas promocionales a US\$ 59 dólares ida y vuelta a diversos destinos. Usando este precio como ejemplo, si se descuenta el IGV (18%, US\$ 10.62), la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) del tramo Lima-Provincia (US\$ 6) y la TUUA del tramo Provincia-Lima (US\$ 3), queda en evidencia que el precio de ese boleto aéreo es en realidad de US\$ 39.4, es decir, menos de US\$ 20 dólares por tramo. Este recargo recae directamente en el consumidor, el cual enfrenta precios más altos. Queda en evidencia que la empresa privada es completamente capaz de generar competencia en el mercado aéreo comercial peruano, al menos entre las ciudades importantes, por lo que no existiría un motivo por el cual el Estado deba intervenir creando una aerolínea de bandera.

En el caso de rutas que conecten otros destinos menos comerciales aún, existen mecanismos de intervención más eficientes para incentivar la creación de mercado y competencia como hemos señalado en anteriores publicaciones (ver [Semanario N° 619](#))

LO QUE NO VEN LOS CONSUMIDORES

La industria aérea es muy compleja a nivel de costos. Es por esto que su margen de ganancia a nivel internacional en los últimos 50 años ha sido prácticamente un 0%. En la última década, han quebrado 200 líneas aéreas en el mundo. Además, muchas empresas emblemáticas consideradas con Marca País han tenido que fusionarse para no desaparecer, como lo hicieron Air France y KLM en el 2004, o British Airways e Iberia en enero de este año.

Esto se debe a que la industria aeronáutica en general está muy expuesta a las fluctuaciones del precio internacional del petróleo, ya que casi el 40% del costo de la operación de una aeronave es el combustible. El precio del combustible



Máster en Dirección de Negocios Internacionales

Fecha de inicio: 26 de agosto
419-2800 anx 3502
masters@upc.edu.pe

EOI Escuela de Organización Industrial

UPC ESCUELA DE POSTGRADO

regresar
página 1



depende de factores externos al negocio y afecta directamente el costo de la operación. De hecho, debido al alza internacional del petróleo en el 2011, las cinco líneas aéreas que operan vuelos domésticos en el Perú vienen registrando pérdidas importantes en sus balances. ¿Es coherente que una empresa estatal, financiada con nuestros impuestos, se deba exponer a estas variables?

A todos estos factores, debemos agregar que la experiencia mundial demuestra que, bajo una administración estatal, las líneas aéreas terminan cayendo en millonarias pérdidas. De las diez empresas aéreas con mayores pérdidas a nivel mundial, seis son estatales. Un claro ejemplo se da en nuestro vecino del sur con Aerolíneas Argentinas, la cual pierde US\$ 1.6 millones al día, según declaraciones del presidente de la empresa, Mariano Recalde.

Otro ejemplo se da en Venezuela con CONVIASA, la línea aérea pública de Venezuela, que a pesar de tener el combustible totalmente subsidiado, este año tendrá pérdidas por 355 millones de bolívares, según el Ministerio de Transportes venezolano. Además, desde que empezó a operar, CONVIASA ya ha tenido dos accidentes fatales. Ejemplos similares ocurren con las aerolíneas de bandera en Bolivia y Ecuador.

No debemos olvidar la propia experiencia peruana con aerolíneas de bandera anteriores. Antes de ser privatizada, AeroPerú perdía US\$ 2 millones al mes. Su deuda acumulada superó los US\$ 200 millones. Tans Perú, la última línea aérea de bandera que tuvimos, cerró en el 2005 tras dos accidentes fatales en Chachapoyas y Pucallpa, provocados por problemas humanos y técnicos en aeronaves que recibían un mantenimiento deficiente. En sus cortos años de vida, la línea aérea de bandera acumuló pérdidas por S/. 49 millones.

En efecto, para lograr el objetivo de política de mejorar la conectividad aérea del Perú e incentivar el transporte de pasajeros y carga, no es necesaria una aerolínea de bandera en la coyuntura actual del mercado aéreo comercial, más aún si han sido históricamente ineficientes. Dado que la oferta aérea comercial puede ser cubierta sin sobresaltos por las empresas privadas, el Gobierno debe pensarlo dos veces antes de jugar a ser empresarios con el dinero de los contribuyentes peruanos.



almacenes



logística



warrants



depsa files

www.depsa.com.pe[regresar](#)
página 1



Una nueva crisis se avecina. ¿Dónde estamos parados?

Le bajaron el dedo. El viernes 5 de agosto, la calificación crediticia de riesgo de los bonos del tesoro estadounidense fue reducida de AAA a AA+ por la prestigiosa calificadoradora de riesgo Standard & Poor's, debido a su precaria situación fiscal. Ante un mayor riesgo, el tipo de interés de los bonos podría subir un 0.7%, lo que supondría un incremento de la deuda pública valorizada en nada menos que US\$ 100,000 millones, sin contar los efectos contractivos que tendría en la economía de Estados Unidos.

¿ALGUIEN DIJO NUEVA RECESIÓN?

Sumado a la crisis estadounidense, los denominados "grandes" siguen fallando en términos de sostenibilidad fiscal. Dentro de la zona Euro, Portugal pactó un rescate por 78 millones de euros; Irlanda, por 80 millones; Francia, posee una deuda que llega al 80% de su PBI; Italia, al 125% del PBI. Tampoco nos olvidemos de la grave crisis griega, cuya deuda llegó a casi ¡el 150% de su PBI! Definitivamente, en los países desarrollados se perdió la brújula en términos de equilibrio fiscal y se priorizaron temas políticos que conllevaron a graves consecuencias. Primera lección a tomar en cuenta.

SE PERJUDICARÍAN LAS NO TRADICIONALES

Sin embargo, también es necesario advertir de los efectos de una posible llegada de la crisis a nuestro país por medio de dos canales: el canal comercial y el financiero.

Por el lado comercial, se podría dar una contracción de la demanda mundial en bienes de consumo postergables, lo que afectaría al sector no tradicional como los textiles, la joyería o las manufacturas. En contraste, el sector agropecuario no se vería tan perjudicado en el corto plazo debido a que son bienes de primera necesidad. Si hacemos un paralelo con la última crisis financiera del periodo 2008-2009, los sectores más afectados fueron, efectivamente, el sector textil (-US\$ 204 millones, -25.24%); varios, el cual incluye joyería (-US\$ 23 millones, -30.3%); y maderas y papeles (-US\$ 24 millones, -47.7%). Por su parte, el sector agropecuario solamente tuvo una contracción del 0.98%, equivalente a -US\$ 6 millones. En este caso, cabe resaltar que el consumo de alimentos sí podría verse perjudicado en el caso de que, esperemos que no, los efectos de la crisis sean prolongados en el tiempo.

Además, si la crisis se generaliza, como si fueran fichas de dominó, se puede afectar a otro "grande" como China, que actualmente tiene poca capacidad de reacción debido a los problemas inflacionarios que atraviesa. En otras palabras, nuestro principal comprador de materias primas se quedaría "corto", lo que conllevaría un ajuste presupuestal. De esta forma, el sector tradicional, especialmente minería, petróleo y derivados de nuestro país, abastecería a una menor demanda y, ergo, a menores precios.

ES MOMENTO DE APROVECHAR LOS TRATADOS

Si hay otro tema que se pone en duda es la importancia de los TLC para nuestra economía. Ante esto, cabe señalar que, en un contexto de auge o en uno de crisis, la rebaja de aranceles significa una ventaja en términos de competitividad con respecto a los demás países. Cuando EE.UU. sufrió la crisis del 2008, hubo, inevitablemente, una contracción de la demanda. Por tanto, ¿con qué clientes recortaría el gasto? La experiencia dice que, durante dicho periodo, las exportaciones de países como Argentina, Brasil, Venezuela o Trinidad y Tobago hacia EE.UU. sufrieron fuertes caídas en comparación con otros países que ya poseían un TLC suscrito. ¿Simple coincidencia?

Situación al 2008	País	Valor en millones de US\$	Porcentaje
Con TLC con Estados Unidos	Costa Rica	-0.50	-13.40%
	El Salvador	-0.42	-19.12%
	Perú	-1.23	-21.10%
	Chile	-1.89	-23.76%
Sin TLC con Estados Unidos	Argentina	-1.73	-32.03%
	Brasil	-11.99	-43.23%
	Trinidad y Tobago	-3.62	-42.18%
	Venezuela	-26.26	-98.16%

Fuente: COMTRADE. Elaboración: COMEXPERU.

CUIDADO CON EL TIPO DE CAMBIO Y LAS NUEVAS INVERSIONES

Por otro lado, si hay una variable que es directamente afectada por los *shocks* externos es el tipo de cambio. Por el lado financiero, la incertidumbre internacional y la percepción de mayor riesgo podría afectar al Perú con la reducción de entradas de capital tanto para inversiones en cartera (bolsa de valores) como para fondeo del sistema financieros (préstamos de mayor plazo). Esto puede implicar una menor entrada de dólares a nuestra economía, lo que llevaría a una depreciación del nuevo sol. Además, en el primer caso, esto implicaría mayor volatilidad de la bolsa de valores mientras que, en el segundo caso, esto podría afectar las decisiones de inversión privada tanto nacional como extranjera.

Por este motivo, consideramos que el actual Gobierno debe concentrarse, hoy más que nunca, en dar claras señales de confianza para la inversión privada. Esta crisis en otros países hará que los países emergentes sean vistos como atractivos para hacer inversiones. Controversias como cambios en la Constitución o la aprobación de una "Ley General del Trabajo" aún más restrictiva que la actual no son buenas medidas para consolidar confianza. Tenemos suficiente con la incertidumbre mundial. Segunda lección a tomar en cuenta.

¿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.infocorp.com.pe

EQUIFAX PERÚ



Productos destacados

En COMEXPERU seguimos señalando cuáles son los principales productos que vienen impulsando el dinamismo de las exportaciones peruanas no tradicionales. Esta vez, miramos más de cerca las exportaciones de uvas frescas, paprika seca entera y esparragos frescos durante el 2010 y el primer semestre del 2011, para destacar su desempeño.

A SU TIEMPO MADURAN LAS UVAS

La exportación de uvas frescas sum un total de US\$ 186.32 millones en el 2010. Esto representa un crecimiento del 37% con respecto al 2009 (US\$ 135.69 millones). Hay que destacar que las exportaciones de este producto crecieron un 63% del 2008 al 2009, a pesar de la crisis internacional. Además, la exportación de uvas suma US\$ 95 millones durante el primer semestre de este año, un 54% más que en el mismo período del 2010.

La demanda por la uva peruana está creciendo rápidamente gracias a su buen sabor y calidad, lo cual explica que sea el tercer producto agropecuario no tradicional peruano más exportado en lo que va del año. Durante el primer semestre del 2011, la uva peruana se ha exportado a varios rincones del mundo. Los principales destinos han sido Hong Kong (US\$ 24.1 millones; 25% del total de exportaciones), Estados Unidos (US\$ 14.04 millones; 15%), Holanda (US\$ 11.82 millones; 12%), China (US\$ 9.82 millones; 10%), Indonesia (US\$ 6.75 millones; 7%) y Rusia (US\$ 5.88 millones; 6%). Las principales empresas que exportaron este producto fueron El Pedregal (US\$ 21.46 millones; 23% del total de exportaciones), Complejo Agroindustrial Beta (US\$ 13.52 millones; 14%) y Exportadora SAFCO Perú (US\$ 5.86 millones; 6%).



BUENAS PERSPECTIVAS PARA LA PAPRIKA

La paprika, o pimentón rojo, es de vital relevancia económica en la costa peruana. Durante el año 2010, el cultivo ha sido exportado por un total de US\$ 66.41 millones. Si bien representa una ligera cada con respecto al 2009 (US\$ 67.8 millones; -2.17%), las perspectivas para el presente año son muy alentadoras. A partir de enero hasta junio del presente año ya se vienen exportando cultivos por un valor de más de US\$ 41 millones, con lo que se ha superado en casi un 50% el valor exportado en el mismo periodo del año 2010 (US\$ 27.5 millones).

En lo que va del presente año, el comprador más destacado hasta el momento es España (US\$ 18.13 millones; 44% del total), seguido por Estados Unidos (US\$ 11.13 millones; 27%) y México (US\$ 9.59 millones; 23%). El restante 5% se divide en participaciones pequeña entre otros ocho países. Por otro lado, las principales empresas que exportaron este producto fueron la Corporación Miski (US\$ 4.9 millones; 12% del total de exportaciones), la Corporación Capas (US\$ 3.63 millones; 8.85%) y la Exportadora Norpal (US\$ 3.38 millones; 8.24%).



EVOLUCIONAN LOS ESPÁRRAGOS

Otro cultivo que se ha destacado por sus altas exportaciones son los espárragos, en sus presentaciones de frescos y refrigerados. Durante el año pasado, ha sido exportado por un valor de US\$ 290 millones, un 16% más que en el 2009. Además, es destacable que, a pesar del contexto de crisis internacional, el valor exportado no haya sufrido una cada considerable durante el 2008 (US\$ 228.5 millones; -3% con respecto al 2007) y que, además, durante los años posteriores, se recupere con crecimientos considerables (10% y, valga la redundancia, 16% durante los años 2009 y 2010 respectivamente).

Asimismo, durante los primeros seis meses del presente año, se vienen exportando cultivos por un valor de US\$102.8 millones, de los cuales más de la mitad ha ido a los Estados Unidos (US\$ 54.4 millones; 53% del total). Además, son importantes clientes países como Holanda (US\$ 20.56 millones; 20%), España (US\$ 8.12 millones; 8%) y Reino Unido (US\$ 8.07 millones; 7.9%). Las empresas exportadoras de espárragos actualmente se dividen en 84, dentro de las cuales destacan el Complejo Agroindustrial BETA (US\$14.34 millones; 14% del total), J&P Agroexportaciones (US\$8.75 millones; 9%), Camposol (US\$ 7.25 millones; 7%) y Danper Trujillo (US\$ 7.2 millones; 7%), en lo que respecta a exportaciones de enero a junio del 2011.



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

SUMMIT

DELFINES
HOTEL & CASINO

regresar
página 1