



Contenido

Del 29 de octubre al 04 de noviembre del 2012

	LA INDIA NOS ESPERA	Editorial	2
	RIESGO PAÍS ALCANZÓ MÍNIMO HISTÓRICO: ¿EL SIGUIENTE PASO? <i>La inversión extranjera en cartera aumentó un 639.6% al tercer trimestre, con respecto al mismo periodo del año anterior.</i> FORO SOBRE INFRAESTRUCTURA COMO EJE DE DESARROLLO <i>Cerrando la brecha aseguraremos el crecimiento sostenido.</i>	Hechos de Importancia	3
	DOING BUSINESS 2013: EL PANORAMA EMPRESARIAL EN EL MUNDO <i>Un vistazo al entorno empresarial global, aún hay mucho que aprender.</i> EL AUJE DEL SECTOR AUTOMOTRIZ <i>La venta de vehículos nuevos continúa al alza.</i>	Actualidad	4
	EL RETO DE LA EDUCACIÓN: ADMINISTRACIÓN DEL GASTO EFICIENTE <i>Debe reformarse la educación como herramienta de productividad y estabilidad nacional.</i>	Economía	6
	EL COMERCIO EXTERIOR PERUANO EN LOS OJOS DEL BANCO MUNDIAL <i>En la facilitación de procesos está la clave.</i>	Comercio Exterior	7

SEMANARIO COMEXPERU

Director

Eduardo Ferreyros Küppers

Co-editores

Rafael Zacnich Nonalaya

Ricardo Paredes Castro

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 India nos espera

La incertidumbre económica que se vive en los EE.UU. y en la Unión Europea ha nublado las perspectivas de la economía mundial. Ante esto, debemos buscar mecanismos para afrontar un futuro incierto, que ya viene golpeando el desempeño de nuestras exportaciones. Es por eso que la agenda de comercio exterior no debe detenerse. Si bien es cierto que existen acuerdos por entrar en vigencia, debemos seguir avanzando y buscar destinos como la India, con grandes perspectivas de crecimiento y solidez económica, para poder ampliar nuestro comercio con el mundo.

El mercado indio cuenta con un gran potencial, ya que en la última década creció a una tasa promedio del 7%. Posee una población de 1,216 millones de habitantes, la cual se prevé siga creciendo, superando en algunos años a la China. En cuanto a nuestro comercio bilateral, este ha venido teniendo un importante dinamismo, ya que en los últimos cinco años ha triplicado su valor. Asimismo vale la pena resaltar que este país ya cuenta con acuerdos comerciales firmados con algunos de nuestros vecinos, por ejemplo Chile, con quien mantiene un Acuerdo de Alcance Parcial, lo cual nos debería hacer un llamado a no quedarnos atrás.

Contar con un TLC con la India resultaría muy provechoso para el país, ya que permitiría a los productos peruanos entrar más fácilmente al mercado indio, especialmente los productos no tradicionales que están demostrando una gran expansión en los últimos años. Los sectores más beneficiados serán el manufacturero y el agrícola, que enfrentan altos costos al ingresar a este país debido a que registran aranceles del 10.1% y el 31.8%, respectivamente. Asimismo, podremos acceder a productos de la india con mejores condiciones y a bajo costo, a su desarrollo en servicios informáticos y en tecnologías de la información y comunicación.

Diversos analistas afirman que para que suceda con India lo que ha ocurrido con China, el reto tiene que ir por reducir sus barreras arancelarias y sus altos costos de transporte, invirtiendo en infraestructura. Cuando llegue el día, será mejor que nuestra economía cuente con un acuerdo comercial con dicho país. No quisiéramos ser los últimos en llegar. Avancemos con la India.

Eduardo Ferreyros
Gerente General
COMEXPERU



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

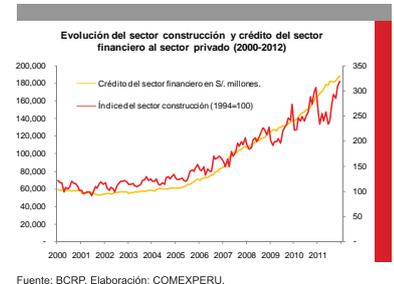
* Fuente: HSBC "El Mundo en el 2050"



RIESGO PAÍS ALCANZÓ MÍNIMO HISTÓRICO: ¿EL SIGUIENTE PASO?

La semana pasada, el Banco Central de Reserva (BCR) anunció que el riesgo país, índice que estima la percepción de los inversionistas extranjeros sobre las finanzas nacionales, descendió a 91 puntos básicos en este mes, lo que es un récord histórico desde el 2007. Este buen clima para las inversiones es producto de los sólidos fundamentos macroeconómicos, con un crecimiento económico cercano al potencial, la inflación más baja a nivel regional, un sistema financiero estable, un buen nivel de reservas internacionales y una sólida posición fiscal, según explica el ente emisor.

¿Cuáles son los retos que nos impone esta posición? Un aspecto por el que debemos preocuparnos es la sostenibilidad del crecimiento financiero, donde la inversión en el sector de construcción estaría siendo el eje principal. Como podemos observar en el gráfico, el crecimiento del crédito del sector financiero al sector privado total presenta un movimiento paralelo al dinamismo del sector de construcción que, como todo sector en la economía, sigue un ciclo de expansiones y contracciones. Del mismo modo, este sector presenta inseguridades, sobre las cuales ya hemos discutido (ver [Semana N° 672](#)). Es por ello que debemos replantear la agenda de competitividad y facilitar el acceso al mercado de capitales en otros sectores, ya que podrían ser las alternativas de diversificación de riesgo.



Por otro lado, es positivo que el Perú se haya convertido en un mercado financiero atractivo; sin embargo, esto puede traer consecuencias negativas. En su último Reporte de Inflación, el BCR anunció que la inversión directa extranjera en el país ascendió a US\$ 9,868 millones al tercer trimestre del presente año, lo que representa un crecimiento del 15% con respecto al mismo periodo del 2011. Por otro lado, las inversiones extranjeras en cartera sumaron US\$ 1,701 millones, lo que refleja un crecimiento del 639.6% de este rubro, respecto del año pasado. Entonces, podemos ver que hemos captado inversiones a largo plazo e inversiones “golondrinas”, es decir, inversiones de muy corto plazo, y que son las últimas las que han presentado un fuerte dinamismo. Es por ello que, a la par de generar reformas que incentiven la inversión directa en el país, debemos tomar acciones sobre el marco jurídico para proteger nuestra economía de la especulación financiera, siempre tan voluble frente a cambios en el panorama nacional y mundial.

FORO SOBRE INFRAESTRUCTURA COMO EJE DE DESARROLLO

El pasado martes 23 de octubre, COMEXPERU desarrolló el foro “Infraestructura como eje de desarrollo”. En el evento participaron expertos como José Luis Bonifaz, investigador y profesor de la Universidad del Pacífico; Frank Boyle, presidente de la Autoridad Nacional Portuaria, y Javier Illescas, director ejecutivo de Proinversión. Durante el foro se abordaron temas relacionados con la brecha en infraestructura que existe en el Perú, el impacto de la infraestructura en el bienestar de nuestra economía, la situación actual de la infraestructura portuaria existente y la promoción de inversiones en infraestructura.

El primer punto abordado fue la brecha de infraestructura existente en el país, la cual, según las estimaciones de la Universidad del Pacífico y la CAF, para el periodo 2011-2020, bordearía los US\$ 42,269 millones. Esta brecha está siendo impulsada principalmente por una fuerte presión de demanda, la misma que se debería proponer el Estado cubrir para asegurar el crecimiento sostenido en los próximos años. Asimismo, se señaló que existen ciertas ineficiencias en la implementación de las APP, para lo cual se recomendó seguir ciertos criterios que aseguren su sostenibilidad en el largo plazo, como realizar estudios de viabilidad de los proyectos, cuantificar los beneficios económicos y sociales, realizar estudios de sostenibilidad financiera y socioambiental, y definir las normas claras en el contrato.

Luego, se habló de la infraestructura portuaria existente y los retos que suponen nuestros mayores lazos comerciales con el resto del mundo. También se expuso que el constante aumento del comercio internacional ha demandado una mayor y mejor infraestructura portuaria, para así poder abaratar costos y agilizar el comercio; prueba de esto ha sido el desarrollo naviero mundial, el cual actualmente ha permitido reducir el precio del flete hasta en un 30%. Por otro lado, se señaló que el desarrollo de la infraestructura portuaria en el Callao ha hecho posible que grandes naves, que en algunos casos llegan hasta los 366 metros de eslora, puedan atracar por primera vez en el Perú, lo que es una muestra de que, en muchos casos, las concesiones privadas son mucho más productivas y eficientes que la administración estatal.

Por último, se expuso la labor de Proinversión como promotor del Perú como destino de inversiones. Se detallaron los beneficios que el país brinda a los inversionistas, entre los cuales están la igualdad de trato y un marco legal favorable para la inversión. Además, se mencionó que existe alrededor de US\$ 35,000 millones de compromisos de inversión en más 20 años, donde destacan proyectos como la longitudinal de la sierra, la línea 2 del sistema eléctrico de transporte masivo para Lima y Callao, entre otros. Adicionalmente, se detalló los principales avances del programa obras por impuestos, donde se explicó que a la fecha existen 11 proyectos culminados, que ascienden a un monto de S/. 32 millones.



Acercamos culturas, acercamos negocios

Oficina de Representación Brasil - Sao Paulo

Entérate más AQUÍ



regresar
página 1



Doing Business 2013: el panorama empresarial en el mundo

En la décima edición del reporte Doing Business 2013, el mismo que abarca 11 sets de indicadores y estudia 185 economías, destacan múltiples sucesos. A Polonia se le atribuye una mejoría destacada al implementar cuatro reformas que consisten en la facilitación del registro de propiedad, pago de impuestos, cumplimiento de contratos y la resolución de la insolvencia. Asimismo, Europa del este y Asia central se consolidan como las regiones más activas en sus reformas regulatorias, pues el 88% de estas reformaron al menos un área medida por Doing Business. Incluso Grecia se encuentra dentro de las 10 economías que presentaron mayores mejoras. Cabe resaltar que Singapur mantiene su liderazgo dentro del *ranking*.

REFORMAS A NIVEL INTERNACIONAL

En la presente edición, 108 economías a nivel mundial implementaron 201 reformas regulatorias durante el periodo 2011-2012. Un 44% de dichas reformas se concentraron en 3 ítems: facilitar la apertura de nuevos negocios, el comercio transfronterizo e incrementar la eficiencia en la administración impositiva.

En este año, las cinco economías con los climas de negocios más favorables son Singapur (por séptimo año consecutivo), Hong Kong SAR, China, Nueva Zelanda y EE.UU. Asimismo, los países con mejores resultados, determinados por un mayor avance en el *ranking* con al menos tres reformas implementadas, son Polonia, Sri Lanka y Ucrania. Respecto de Polonia, este país ha mejorado siete puestos en la presente edición, al ubicarse en el puesto 55. Para ello, su plan de acción reglamentario consistió en cuatro reformas que le permitieron facilitar el registro de propiedad, el pago de impuestos, el cumplimiento de contratos y la resolución de la insolvencia. Entre sus principales medidas, creó dos nuevos distritos de inscripción propietaria en Varsovia e introdujo un nuevo sistema de gestión agrario; así como un nuevo código de procesamiento civil que permite reducir el tiempo requerido para el cumplimiento contractual. Cabe mencionar que por primera vez en siete años una economía del sur asiático se posiciona dentro de los países con mayores mejoras, gracias a Sri Lanka.

En nuestra región hay mucha variabilidad en las mejoras reglamentarias. Colombia viene implementando 25 reformas regulatorias e institucionales en los últimos ocho años, y se posiciona en el puesto 45 del *ranking*. También ocupa el puesto 8 dentro de las 50 economías que más han reducido la brecha regulatoria de negocios respecto de las economías más exitosas, con una mejora del 15.3%. Dentro de la región, le siguen Perú (puesto 32) y México (puesto 39), con mejoras del 10.1% y el 9.4%. Por otro lado, Venezuela viene deteriorando su clima empresarial, dado que sus medidas incrementan la complejidad y el costo en sus procesos regulatorios, lo que mina los derechos de propiedad y la protección a los inversionistas.

REFORMAR EN EL PERÚ

Nuestro país, si bien retrocedió dos posiciones hasta ubicarse en el puesto 43, presenta mejoras en distintos rubros. Entre sus principales reformas, figuran aquellas relacionadas con el manejo de las licencias de construcción (puesto 86, +18) y la protección a los inversionistas (puesto 13, +4). Respecto del primer rubro, nuestro país eliminó una serie de requerimientos que facilitaron la obtención de licencias de construcción. En el segundo, se instauró una ley que regula la aprobación de las operaciones con las partes vinculadas y facilita las demandas en caso dichas operaciones sean perjudiciales. Entre los principales elementos a mejorar se encuentran los ítems "apertura de negocios" (puesto 60, -7) y "comercio transfronterizo" (puesto 60, -2).

Tal y como se menciona en el *Semanario N° 637*, la clave se encuentra en trabajar aquellas áreas más débiles, ya que son las que generan mayores impactos sobre la competitividad y, finalmente, acreditan un mejor posicionamiento en el *ranking*. Es necesario entender que es un reto alcanzar el balance correcto en la regulación empresarial, aún más en un contexto de incertidumbre, donde las regulaciones deben ir acorde con las nuevas coyunturas.

Debemos extender el alcance de nuestros marcadores y sustituir críticas constructivas respecto de las economías mejor posicionadas a nivel regional, por aquellas a nivel mundial. Estas últimas presentan importantes cualidades en común de las que el Perú no debe prescindir, como la creación de reglas que faciliten la interacción en el mercado sin obstaculizar el desarrollo del sector privado. Las economías mejor posicionadas combinan procesos regulatorios eficientes con instituciones jurídicas sólidas que protegen los derechos de propiedad y del inversionista. Es precisamente eso a lo que debemos apuntar. Pensemos en grande.

Perú en el Doing Business 2013

Área	Puesto	Variación
Apertura de negocios	60	-7
Licencias de construcción	86	18
Obtención de electricidad	77	1
Registro de propiedades	19	2
Obtención de crédito	23	-
Protección a inversionistas	13	4
Pago de impuestos	85	2
Comercio transfronterizo	60	-2
Cumplimiento de contratos	115	-
Resolución de insolvencia	106	-
General	43	-2

Fuente: Banco Mundial. Elaboración: COMEXPERU.



almacenes



logística



warrants



depsa files



www.depsa.com.pe

regresar
página 1



El auge del sector automotriz

Desde hace varios años, el sector automotriz viene presentando un gran dinamismo, reflejo de una mayor demanda por parte de los usuarios y un mayor acceso a los créditos vehiculares, los cuales, según ASBANC, en el mes de agosto del presente año ascendieron a 2,403, con lo que alcanzaron un récord de US\$ 612 millones, monto superior en US\$ 112 millones al registrado en agosto del año pasado.

En lo que se refiere a la venta de vehículos nuevos, según cifras de ARAPER, en el periodo enero-setiembre del 2012 se vendieron 139,387 unidades, un 30% más que lo vendido en el mismo periodo del 2011. Las cinco marcas más vendidas en los primeros nueve meses son Toyota (24,279 unidades, un 17% del total), Hyundai (19,214 unidades, 14%), Kia (14,114 unidades, 10%), Chevrolet (12,398 unidades, 9%) y Nissan (11,937, 9%).

Vale la pena resaltar que entre los tipos de vehículos más vendidos en el periodo enero-setiembre se encuentran los ligeros (automóvil, *station wagon*, van familiar, multipropósito y SUV), los cuales sumaron 92,813 unidades, un 39% más que lo vendido en el mismo periodo del año anterior; los comerciales (microbús, minibús, camioneta *pick-up* y camioneta panel y furgón), que ascendieron a 28,961 unidades, un 12% mayor a las 25,878 unidades vendidas el año pasado; los camiones-remolcadores, que sumaron 15,631 unidades, un 18% mayor a lo vendido en el mismo periodo del año pasado; y, por último, los ómnibus, con ventas de 1,982 unidades, un 18% más que lo vendido el año pasado.

Dentro de las principales marcas con mayores ventas por tipo de vehículo, en los primeros nueve meses del año, se halló que, para el caso de los ligeros, Toyota encabeza la lista con 14,848 unidades, con un 16% del total; seguido por Kia (13,365 unidades, 15%) y Hyundai (13,200 unidades, 14%). En el caso de los comerciales, en primer lugar se encuentra Toyota, con 9,431 unidades vendidas, lo que representa un crecimiento del 31% con respecto al mismo periodo del año anterior; seguido por Hyundai (4,654 unidades, -2%) y Nissan (3,461 unidades, -10%). Al analizar los camiones-remolcadores, se encontró en primer lugar en ventas a la marca International, con 1,371 unidades vendidas, seguida por Hyundai, con 1,341 unidades, e Hino, con 1,082 unidades. En cuanto a los ómnibus, Mercedes Benz es el principal vendedor, con 561 unidades, seguido por Volkswagen, con 432 unidades vendidas, y finalmente Mitsubishi, con 207 unidades vendidas.

Por otro lado en el periodo enero-setiembre, las importaciones de vehículos ascendieron a US\$ 2,457 millones, un 43% más que lo importado el año pasado en ese mismo periodo. Entre los principales países de procedencia se encuentran Japón, Corea del Sur, EE.UU. y China, con un monto importado de US\$ 477 millones, US\$ 450 millones, US\$ 375 millones y US\$ 266 millones, respectivamente.

Finalmente, ARAPER estima que para los próximos años la venta de vehículos nuevos continúe con un alto dinamismo. Asimismo, afirma que si el Perú sigue creciendo a tasas mayores al 5%, en el 2013 se superaría los 200,000 vehículos vendidos, un 8% más que las ventas proyectadas para este año.

**Marcas de vehículos mas vendidos
enero-setiembre 2012**

N°	Marca	Unidades	Part. %
1	Toyota	24,279	17%
2	Hyundai	19,214	14%
3	Kia	14,114	10%
4	Chevrolet	12,398	9%
5	Nissan	11,937	9%
6	Suzuki	5,958	4%
7	Volkswagen	5,952	4%
8	Mitsubishi	2,817	2%
9	Renault	2,399	2%
10	Volvo	1,816	1%
11	Great Wall	1,738	1%
12	Mercedez Benz	1,697	1%
13	Honda	1,444	1%
14	International	1,412	1%
15	Chery	1,379	1%
16	Otros	30,833	22%
TOTAL		139,387	100%

Fuente: ARAPER. Elaboración: COMEXPERU.

**Venta de vehículos por tipo de vehículo
enero-setiembre 2012**

Tipo de vehículo	Unidades	Part. %
Automóviles	66,161	47%
SUV	26,652	19%
Microbus	7,780	6%
Minibus	1,164	1%
Camioneta <i>pick-up</i>	17,777	13%
Camioneta panel y furgón	2,240	2%
Omnibus	1,982	1%
Camión	12,700	9%
Remolcador o tracto camión	2,931	2%
TOTAL	139,387	100%

Fuente: ARAPER. Elaboración: COMEXPERU.



¿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
PERU**

regresar
página 1



El reto de la educación: administración del gasto eficiente

Como resaltamos en la [edición anterior](#) del Semanario COMEXPERU, uno de los problemas graves de nuestra educación básica en el sector público es la baja calidad de la enseñanza; sin embargo, no podemos obviar otras aristas de este contexto. Una de ellas es la proporción del presupuesto público asignado a la educación básica, cómo se estructura dicho gasto y cómo se distribuye geográficamente en función de las carencias de cada región del Perú.

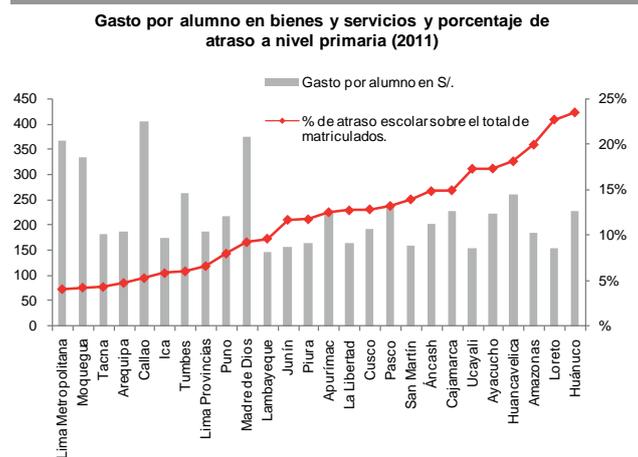
Según los datos de ESCALE, la unidad de estadística de calidad en la educación, el gasto público en educación representó el 3% del PBI y el 13.6% del gasto público en el 2011. Si bien estamos ampliando el presupuesto para el sector educación paulatinamente (en el 2001 este era el 2.6% del PBI), aun estamos detrás de países de la región (en Chile, el gasto público en educación fue el 4.5% de su PBI en el 2011), y la brecha es mayor si contrastamos la magnitud de nuestro gasto en educación con la de Finlandia, donde se invierte el 7.8% del PBI en educación. No es sorprendente que ese país se ubique en el tercer puesto en el *ranking* Pisa 2009.

Sin embargo, en qué gastamos nuestro presupuesto para la educación es tanto o más importante que el tamaño del mismo. ¿El Estado canaliza una mayor proporción de presupuesto educativo en gasto corriente o gasto en capital? Los datos del ESCALE muestran que en el año anterior se invirtió en capital un 20.1% del presupuesto en educación, lo que es rescatable, pero aún no suficiente. En países desarrollados, el gasto en capital también constituye una menor proporción del presupuesto para la educación; sin embargo, esto se debe a que dichos países cuentan con una dotación de infraestructura incomparablemente superior a la de países subdesarrollados en este ámbito como el Perú.

Así como se debe intensificar el gasto en infraestructura, debemos focalizar las intervenciones públicas de acuerdo con las áreas geográficas donde deban realizarse. Varios estudios han demostrado que el gasto público en la educación tiene un componente regresivo, es decir, que la distribución del gasto en intervenciones públicas de educación beneficia más a los no pobres o pobres con menos carencias que a la parte de la población con carencias alarmantes. Este es el caso del gasto en bienes y servicios en educación. En el 2011, este gasto representó un 13.8% del presupuesto en educación, lo que de por sí ya significa un recurso muy escaso, el cual se distribuyó entre las regiones de manera muy inequitativa. Por ejemplo, el atraso escolar es una muestra de la carencia en administración y calidad de la educación, por lo tanto, como podemos ver en el gráfico, el gasto promedio en bienes y servicios por alumno de los tres departamentos con menor porcentaje de atraso escolar a nivel primaria es S/. 294 (con un promedio de atraso escolar de 4%), mientras que en los tres departamentos con mayor atraso escolar (22%) el mismo gasto tiene un promedio de S/. 188.

Es por eso que, a pesar de las promesas hechas en la campaña electoral, la inclusión social no es palpable aún, sobre todo si observamos los datos presentados en el sector educación, que es el motor principal para convertirnos en un país de primera categoría. La consecuencia más resaltante de las limitaciones en la capacidad de gestión del Estado se refleja en la manera cómo, en el primer año de este Gobierno, se sigue asignando un presupuesto público menor en las regiones con mayores carencias en el rubro educativo.

Del mismo modo, debe ponderarse el peso del gasto corriente en el presupuesto de la educación pública, de modo que la inversión a largo plazo amplíe el impacto de la educación a aquellos sectores de la población azudados por sectores retrógrados que, aprovechándose de sus privaciones y la desinformación, los ponen en contra del progreso económico que vivimos. Como podemos ver, mejorar la gestión pública de la educación no solo incide en la productividad de la fuerza laboral, sino también asegura la paz a nivel nacional, lo que hace del Perú un país estable y atractivo para la inversión.



Fuente: ESCALE. Elaboración: COMEXPERU.



El comercio exterior peruano en los ojos del Banco Mundial

Las exportaciones peruanas presentan una evolución favorable en los últimos años, con un crecimiento sostenido y un dinamismo importante. La firma de los tratados de libre comercio de los últimos años nos indica que vamos por buen camino en el posicionamiento de nuestros productos en los mercados mundiales más competitivos. No obstante, surge la pregunta: ¿este desarrollo es óptimo o las exportaciones de bienes y servicios distan aún de su potencial de crecimiento y diversificación?

Según la reciente publicación del Banco Mundial, "Perú en el umbral de una nueva era", la política de comercio en nuestro país tiene espacio para seguir contribuyendo a la creación de eficiencias productivas y bienestar. Por otra parte, la carencia de un sistema logístico articulado sigue siendo un tema determinante en la obstaculización del desarrollo óptimo del comercio exterior.

Según el Índice Global de Competitividad 2012-2013 del World Economic Forum, el Perú ascendió del puesto 110 al 89 en desarrollo de infraestructura en los últimos cuatro años, lo que representa un avance en el recorte de la brecha de inversión en infraestructura (\$88,000 millones para el período 2012-2021, según la Universidad del Pacífico). Sin embargo, la calidad del sistema de transporte y almacenamiento sigue siendo deficiente. La dificultad y los altos costos de los envíos de carga, además de los trámites aduaneros engorrosos, entorpecen el proceso exportador.

Las medidas a tomar para mejorar el sistema logístico son diversas. Según el Banco Mundial, los cambios deben venir desde la base estructural. Es decir, reformar las instituciones gubernamentales relacionadas al comercio exterior, mejorar la gestión y organización de la SUNAT, y fortalecer mecanismos que simplifiquen los trámites comerciales, se presentan como medidas clave para la facilitación aduanera. Sin embargo, no todo se limita a los asuntos de infraestructura o facilitación de procesos. El Perú necesita una expansión sostenida de exportaciones de bienes y servicios cada vez más diversificada, con mayor valor agregado y costos de operación mínimos. Esta adecuada base productiva permitiría penetrar en mercados más competitivos y nos dejaría en una posición más favorable frente a los posibles efectos negativos de choques externos en términos de intercambio.

Como se mencionó líneas arriba, queda mucho espacio para mejoras en términos de política comercial, sobre todo arancelaria. Hoy en día, solo el 56% de las subpartidas nacionales, más que nada bienes de capital, alimentos e insumos, gozan de libre entrada a nuestro mercado. Asimismo, casi la décima parte de las subpartidas, principalmente electrodomésticos, confecciones y calzados, está gravada con un 11% de impuesto ad valorem, mientras que los bienes de consumo e insumos de producción nacional, que representan el 34% de las subpartidas, son gravados con un 6%.

Este escalonamiento arancelario genera niveles de protección distintos entre sectores, en la medida que la producción final puede gozar de una alta protección, mientras que los insumos usados en ese proceso productivo presentan tasas arancelarias bastante bajas.

Para el Banco Mundial, una política arancelaria adecuada debería centrarse en reducciones unilaterales adicionales de aranceles, más allá de las multilaterales inducidas por tratados de libre comercio. Es importante resaltar que una política comercial óptima no representa la eliminación total de aranceles; por el contrario, se debe basar en un consenso sobre política arancelaria consistente, siempre bajo el liderazgo del Ministerio de Economía y Finanzas.

Para finalizar, es importante recordar que la liberalización del comercio de bienes y servicios ha traído diversos beneficios al Perú en términos de crecimiento, eficiencia de la economía y bienestar de la población. Es por eso que nuevas medidas de reducción unilateral de aranceles y de facilitación del comercio, junto con una mayor inversión en infraestructura, permitirán alcanzar los niveles potenciales de crecimiento y diversificación, y así ampliar la explotación de dichos beneficios.

