

buzón

gestion2@diariogestion.com.pe

III Visión portuaria competitiva

Las oportunidades que nos da el importante crecimiento de las exportaciones no tradicionales o de mayor valor agregado, hacen que el Perú sea bendito y pueda ofrecer puestos de trabajo especializados a los jóvenes preparados y calificados. Lo que se aleja más, lamentablemente, es la competitividad de nuestro comercio exterior debido a la poca conectividad vía aérea. En este sentido, se concentro excesiva y perjudicialmente con una aerolínea sudamericana y las prácticas no competitivas en el modelo logístico vía aérea que incluye línea aérea, terminales de carga aduaneros y operadores de rampa. De igual manera se evidencia en el caso vía marítima con otras características, soportadas en prácticas abusivas, en total esta situación en el aparato logístico peruano puede significar algo cercano a los \$500 millones de sobrecostos anuales. Esta es una seria desventaja que no permitirá que los "emprendedores" logren éxito en sus hazañas de exportar, ni tampoco ese gran sueño de crecer con las ganancias de nuestras propias eficiencias, producto de la inversión, dedicación y profesionalismo; necesitamos autoridades con los criterios de éxito y de interés en las mejoras en el Perú; no para diseñar los negocios de los operadores de servicios logísticos portuarios, quienes siguen evidenciando su voracidad inexcusable en la forma como están atendiendo a los exportadores e importado-

res, imponiendo abusivamente y sin ningún sustento legal ni comercial esta larga lista de sobrecostos.

Y lo que es peor ante un Estado totalmente desarticulado, con algunos esfuerzos positivos desde Sunat y Ositrán, pero también con impresionantes ausencias como las del MTC e Indecopi.

Queremos llamar a la reflexión y al apoyo personal comprometido con el Perú, de los líderes empresariales, gremiales y profesionales del comercio exterior para exigir al Gobierno que modifique las actuales condiciones para concesionar el Puerto de Callao, siendo las más importantes incorporaciones las de asegurarnos competidores que sean operadores de talla mundial; que se exija el inicio de operaciones el 2014 del segundo terminal de contenedores, y que se incluya como factor de competencia la inversión en mejoras de accesos terrestres al Puerto, incorporando el tren para mover contenedores, desarrollar corredores camioneros hacia las carreteras Central y Panamericana Sur.

Finalmente, el segundo rubro es la implementación de la zona de actividad logística del Callao.

Transparencia Logística
transp.logistica@gmail.com

El cronograma de concesión del Muelle Norte del Puerto del Callao prevé que la buena pro se otorgará el próximo 17 de enero. Esperamos que se opte por el mejor postor, a fin de que se logre que el Callao sea el puerto Hub de esta zona del Pacífico.

Reflexión



Kurt Burneo (*)

Todo indica que este año creceremos en alrededor de 8.5% y el entusiasmo frente a tal contexto es más que notorio. Pero creo que tan importante como la magnitud de la expansión del nivel de actividad, es pensar sobre factores que denotan vulnerabilidades contenidas en esta. ¿Qué aspectos principales, contenidos en una suerte de balance de riesgos podrían afectar, por ejemplo, las proyecciones de crecimiento del 6% para el 2011? A continuación, paso a describir algunos.

Composición del comercio exterior. ¿Es suficiente que las exportaciones solo sigan creciendo? Al 2008, las exportaciones de bienes y servicios con componentes de mediana y alta tecnología explicaron el 5% del total de exportaciones, mientras que en periodo similar las importaciones de bienes y servicios de mediana y alta tecnología fueron de 59% respecto al total. Si no hay un proceso de transferencia tecnológica de los sectores importadores de tecnología hacia los exportadores, el financiamiento de nuestras compras de tecnología seguirá sujeto casi en su totalidad al albur de los precios internacionales de mi-