PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN Y/O DIFUSIÓN

Germán Alarco

Universidad del Pacífico



Concentración y sobrecostos

Los empresarios tienen una fijación con los denominados sobrecostos laborales, la normatividad en el mercado de trabajo y con toda regulación que se realiza desde el Estado. En esa perspectiva los trabajadores y los diferentes niveles de gobierno son los enemigos de la competitividad. Se olvidan que la mayor parte de los problemas surgen como resultado de la interacción entre las propias empresas. De las fallas de mercado resaltan las barreras a la entrada, la concentración, la integración horizontal y vertical, los carteles y otras prácticas no competitivas que reducen el tamaño de los mercados y afectan negativamente los precios de los bienes y servicios intermedios y finales. Estas no se comentan y la mayoría de los empresarios están en contra de cualquier regulación.

Las actividades de exportación e importación de bienes están sujetas a estas prácticas que generan muchos sobrecostos. En un trabajo académico, que publicamos en 2010, se identificó que estos son equivalentes a 1.6% del PBI, US$ 3,300 millones anuales. En términos generales, a lo largo de las cadenas logísticas existe un serio problema de asimetría de información a favor del ofertante y en contra del demandante, especialmente en los casos de las pequeñas y medianas empresas. No hay obligación alguna de que se registren las tarifas con alguna autoridad o en el recinto donde se llevan a cabo estas operaciones (por ejemplo, aeropuerto o puerto respectivo como ocurre en muchos países).

LOS EMPRESARIOS tienen una fijación con los denominados sobrecostos laborales, la normatividad en el mercado de trabajo y con toda regulación que se realiza desde el Estado.

Asimismo, la diferencia de tamaño y poder de las ofertantes de los servicios y nuestras empresas es muy grande. Las grandes compañías marítimas y aéreas internacionales imponen fletes que de acuerdo a las distancias y a las nuevas condiciones de infraestructura son superiores a las que se cobran en otros trayectos. Un caso extremo fue el flete de transporte aéreo para nuestros espárragos (y otros productos) que se fijaban por la primera empresa que opera en el país de acuerdo al valor del producto final en el mercado norteamericano ¿Qué tenía que ver con los costos y la inversión de la línea aérea? Hay otros casos donde el prestador del servicio obliga a que el usuario tome otros servicios colaterales con este.

Hay problemas en toda la cadena logística que parte desde la elevada concentración en las líneas navieras que llegan al Callao y esta es mayor en otros puertos como Paita y Matarani. Lo mismo ocurre con el aeropuerto Lima-Callao y los aeropuertos regionales donde prácticamente solo existe un operador de rampa. Similares problemas con las terminales de almacenamiento, los servicios de carga y descarga, los agentes de aduana fuera de Lima, el transporte de productos refrigerados por carretera, entre otros. Hay que evitar que unas pocas empresas traben a las otras.