

OPINIÓN



JESSICA LUNA

Gerente General de ComexPerú

**S**in duda alguna, el comercio exterior se ha convertido en uno de los más importantes motores del desarrollo descentralizado del Perú, de la generación de empleo formal y de la reducción de la pobreza en el país. Sin embargo, continúan las ineficiencias y sobrecostos en la logística de este sector, que se reflejan en la lentitud y duplicidad de los trámites ante las instancias públicas, la congestión vehicular y la inseguridad ciudadana en las zonas adyacentes a los puertos y, sobre todo, la falta de transparencia en las tarifas cobradas por los operadores de servicios logísticos.

Diagnósticos y propuestas para resolver estos problemas existen y algunas de ellas ya se han ejecutado, pero a medias. Por ejemplo, no se ha finalizado la implementación del paquete de medidas que lanzó en agosto del 2017 el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur) para mejorar la logística del comercio exterior, incluyendo la instalación del Comité Nacional de Facilitación del Comercio, un foro público-privado que podría analizar los sobrecostos logísticos de comercio exterior.

Además de las mencionadas medidas, también figuran las recomendaciones presentadas en junio

del año pasado por el Banco Mundial en su estudio "Análisis de los costos marítimos y portuarios en el Perú", que permitió identificar algunos "costos evitables", es decir, tarifas que pagan los usuarios por servicios no prestados o que no son transparentes o que incluso son cobrados por duplicado. Por ejemplo, se les cobra por servicios de manipulación de carga, inspecciones, movimientos de contenedor vacío, gastos administrativos y "vistos buenos" que nadie puede explicar y que solo queda pagar para retirar la carga. Sobrecostos que ascenderían al menos a US\$ 300 por contenedor y cuya eliminación significaría una reducción de 30% del costo para ex-

portar o importar; en suma, un ahorro de US\$ 250 millones anuales.

Esas ineficiencias, que están plenamente identificadas, están afectando la com-

**"Se cobra por servicios de manipulación de carga, inspecciones, movimientos de contenedor vacío, gastos administrativos y 'vistos buenos' que nadie puede explicar y que solo queda pagar para retirar la carga".**

petitividad del comercio exterior y del país. Por ello, no es de extrañar que el Perú haya caído seis posiciones en el Doing Business 2018 del Banco Mundial en el rubro de Comercio Transfronterizo, al pasar del puesto 86 de ese ranking del 2017 al puesto 92 en el 2018. Tampoco llama la atención que en Desempeño Logístico, que mide la eficiencia del movimiento de carga, haya caído 10 posiciones en la última década.

A diferencia del cuento de la gallina de los huevos de oro, en el que el granjero mata a la gallina con la esperanza de encontrar muchos huevos de oro en su interior y salir de la pobreza más rápido, el comercio exterior peruano, en pleno auge, está siendo afectado desde diversos frentes sin justificación alguna y por sus mismos operadores.

Mientras algunos sectores del Estado buscan nuevos mercados para las exportaciones, otros no hacen su tarea y siguen dándose largas en aprobar regulación que eviten problemas y sobrecostos. Y, en ese esfuerzo, el privado también debe asumir su responsabilidad y generar servicios con costos previsibles y transparentes. Lo que no debe hacerse, ni aceptarse, es quedarse con los brazos cruzados, sin cuidar el comercio exterior peruano, nuestra gallina de los huevos de oro.

