

Implicancia del valor del flete en las importaciones peruanas

Sabemos muy bien que cuando una empresa logra disminuir sus costos logísticos, puede trasladar ese margen de ahorro a sus clientes al ofrecerles precios más bajos en los productos, lo cual le permite mejorar su competitividad en el mercado. Y una de las áreas más susceptible para reducir el costo logístico está en el transporte de mercancías.

Recordemos que el costo logístico es la sumatoria de todos los costos asociados a la gestión de mercancías dentro de la cadena logística, iniciando desde el despacho de los proveedores hasta la entrega del producto al cliente final.

Algunas de las principales acciones que influyen en el costo logístico son almacenamiento y transporte de productos, gestión de inventario, pago del personal operativo, entre otros.

Perfil de consumidores

En los últimos años, el perfil de los compradores ha tenido muchísimos cambios. Uno de estos cambios es que al momento de adquirir un producto desde el extranjero esperan conocer el costo del envío y de sus impuestos asociados antes de realizar la compra de un producto.



Efectos del alza del flete en Sudamérica



Los beneficios de las zonas francas para las economías

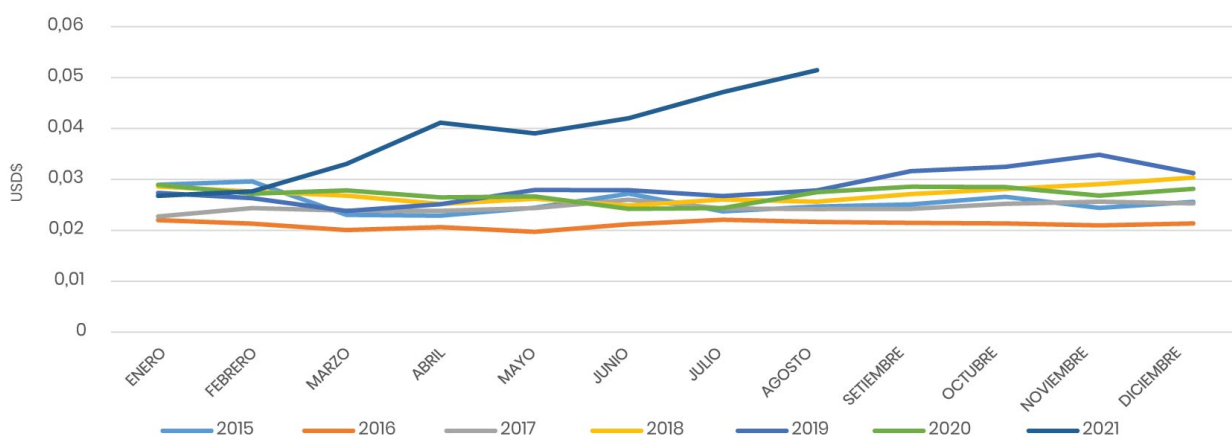


Reduce el riesgo al importar desde China

En este sentido, está claro que los clientes ya no solo se preocupan por el precio del producto, sino también valoran el monto que tienen que gastar por el servicio logístico de entrega, el cual es un costo adicional para su presupuesto.

En vista de esto, las empresas deben reinventarse para reducir sus precios, considerando que, mientras más alto sea el costo del transporte, más cantidad de dinero tendrán que cobrarles a sus clientes para garantizar el retorno de la inversión; lo que pone a la empresa en una posición desfavorable frente a sus competidores.

Flete marítimo por kilogramo de maíz amarillo duro



Fuente: SUNAT - CCEX

Elaboración por: IDEXCAM

Precio del flete

Lastimosamente, desde octubre del año 2020, el precio de los fletes internacionales ha venido aumentando de forma constante, poniendo en jaque la mayoría de las proyecciones de costos que las empresas de las diferentes industrias habían trazado para afrontar este año.

Las publicaciones especializadas en logística internacional estiman que la volátil situación de los fletes se va a extender por más tiempo, incluso hasta finales del año 2022. Ciertamente el panorama muestra dificultades en el área de logística internacional, aunada a la situación sanitaria mundial.

Aunque el incremento en los precios de los fletes marítimos es global, algunas rutas se han visto más afectadas que otras. El

caso de rutas Asia-América y Europa es el más resaltante en esta tendencia alcista.

En ese sentido, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) informó que, a principios del 2021, los fletes desde China a las costas de Sudamérica se incrementaron en 443%.

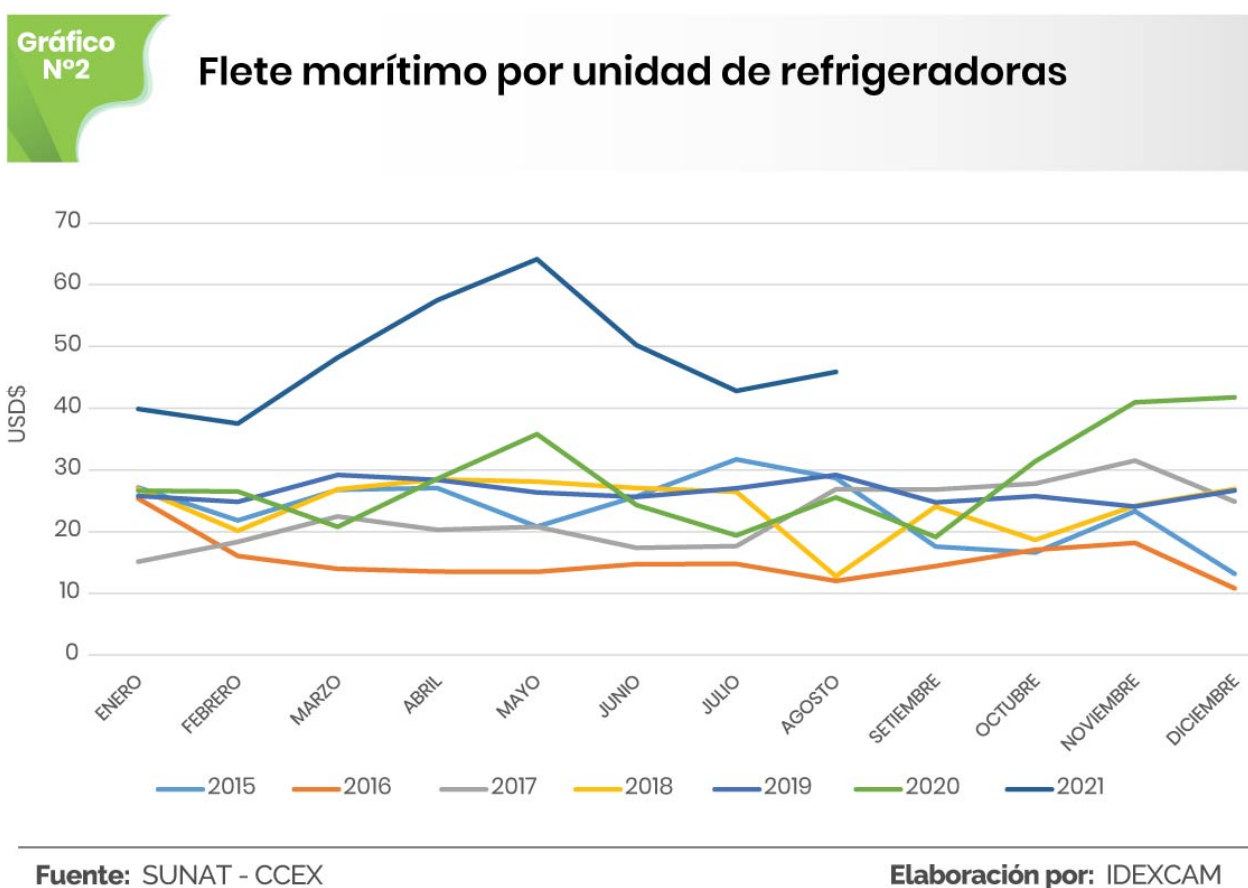
Ello debido a que la oferta en la capacidad de transporte marítimo no fue suficiente para satisfacer la creciente demanda a nivel mundial, derivando en una escasez de contenedores, retrasos en los envíos de los productos y su posterior llegada a los puertos de destino.

A ello se le sumó la obstrucción en el Canal de Suez por una semana, a causa del encallamiento del megabuque Ever Given en la última semana de marzo.

Este hecho complicó aún más la logística del comercio internacional, provocando un nuevo incremento en el nivel de los fletes.

Posteriormente, los rebrotes por las nuevas variantes de la COVID19, como la Delta, ocasionaron cierres temporales en los puertos del principal proveedor mundial, siendo los últimos incidentes en los puertos de Yantian y Ningbo-Zhoushan, en China, cuyas repercusiones complicaron más los tiempos de transporte y el costo de los fletes.

A ello, como lo señalamos en nuestro anterior artículo (La Cámara, 997), hay que sumarle las dificultades para el movimiento de las cargas desde los principales puertos de destino hacia sus almacenes y destinatarios finales, observándose problemas en el traslado terrestre, sea este camionero o ferroviario, a lo que se agregó la acumulación de grandes cantidades de contenedores vacíos en estos países, mientras hay escasez de estos en los países asiáticos.



Flete en Perú

Debido a esto, el Idexcam ha realizado una investigación de la

evolución del costo de los fletes para ciertos productos importados hacia Perú. Para graficar la situación se ha escogido cuatro productos: maíz amarillo duro, refrigeradoras, placas y baldosas y motocicletas.

En el caso del maíz amarillo duro, el valor del flete por kilogramo importado tuvo un crecimiento de 92% entre febrero y agosto del 2021, repercutiendo en el precio final de este producto.

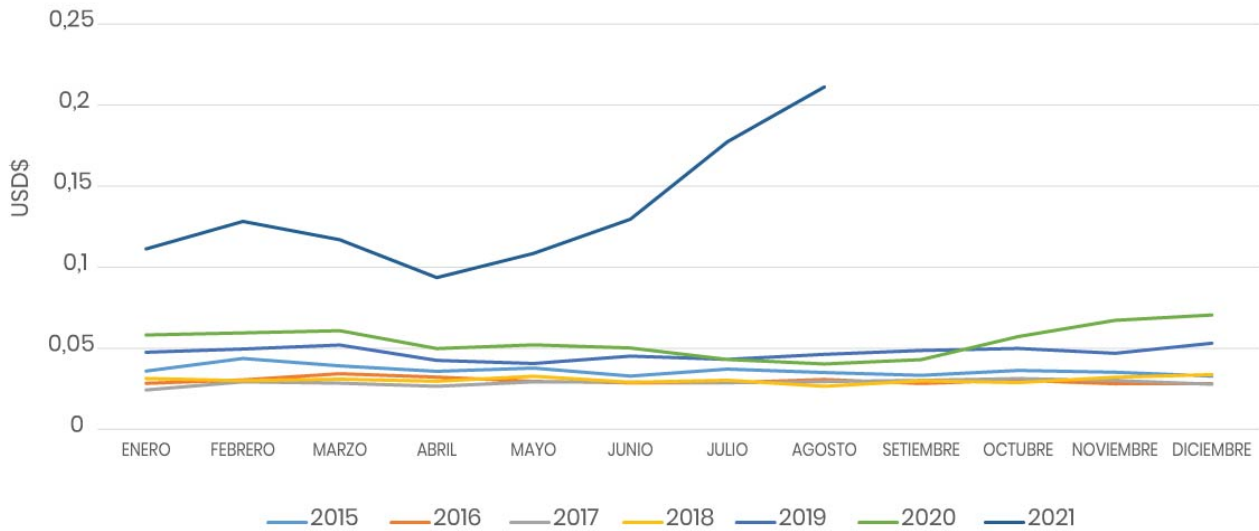
En el caso de las refrigeradoras, el valor del flete por unidad importada tuvo también un crecimiento aun mayor que el anterior. Entre octubre del 2020 y agosto del 2021 los costos por unidad aumentaron en 140%.

En el caso de placas y baldosas (material de construcción), el valor del flete por kilogramo importado experimentó también un crecimiento muy elevado. Así, entre octubre del 2020 y agosto del 2021 aumentó en 399%.

Y, por último, en el caso de motocicletas, el valor del flete por unidad importado registró un crecimiento de 446% entre setiembre del 2020 y agosto del 2021.

Gráfico
N°3

Flete marítimo por kilogramo de placas y baldosas



Fuente: SUNAT - CCEX

Elaboración por: IDEXCAM

Acuerdo del Valor

A fin de dar a conocer la importancia del valor del flete en la importación de las mercancías, pasaremos a explicar las disposiciones pertinentes del Acuerdo del Valor de la Organización Mundial de Comercio y su implicancia.

El proceso de valoración de los productos en Aduanas es realmente complicado. Para prevenir y facilitar el comercio se adoptó el Acuerdo de Valoración en Aduanas con el “objetivo de establecer un sistema equitativo, uniforme y neutro de valoración en aduana de las mercancías: un sistema que se

ajusta a las realidades comerciales y que prohíbe la utilización de valores arbitrarios o ficticios” (Valoración en Aduanas OMC https://www.wto.org/spanish/tratop_s/cusval_s/cusval_s.htm).

Los países establecen el cobro de derechos aduaneros e impuestos a la importación de mercancías. Los derechos aduaneros pueden adoptar la forma de derechos específicos, es decir, una cantidad monetaria determinada aplicada a la cantidad de los bienes, ya sea por el peso o por el número de unidades.

También puede adoptar la forma de derechos Ad/ Valorem es decir sobre el valor de las mercancías importadas o, finalmente, una mezcla de ambos. El Acuerdo de Valoración en Aduanas no se aplica para la primera forma.

Así, el valor en aduanas es el procedimiento aduanero para determinar el precio realmente pagado o por pagar de las mercancías presentadas al despacho aduanero, es decir, el valor de transacción, cuando estas son vendidas para su exportación al país de importación, sujetas a una serie de condiciones, expresadas en el propio Acuerdo.

El artículo 8° del Acuerdo establece los conceptos y costos que deben ser añadidos para determinar el valor en aduanas. Así, el numeral 1 señala los elementos que se deben considerar a ser agregados al valor pagado o por pagar.

Pero, lo que nos ocupa en el presente artículo es lo

establecido en el numeral 2 del acuerdo, en el cual taxativamente se señala que “en la elaboración de su legislación cada miembro dispondrá que se incluya en el valor en aduana, o se excluya del mismo, la totalidad o una parte de los elementos siguientes: a) los gastos de transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación; b) los gastos de carga, descarga y manipulación ocasionados por el transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación; y c) el costo del seguro”. (Acuerdo del Valor en aduana, artículo 8° numeral 2).

Esto da libertad a los Estados para poder determinar qué otros conceptos adicionales se pueden añadir o no al valor en aduanas.

Comunidad Andina

Como indicamos en el artículo anterior, en coordinaciones con otras cámaras de comercio de la Comunidad Andina, se estudia una propuesta relativa a la modificación de la normativa andina, la Decisión 571, Valor en Aduanas de las mercancías importadas.

En esta Decisión se señala que los Países Miembros de la Comunidad Andina se regirán por lo dispuesto en el texto del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994.

En base a ello, se está trabajando una propuesta para que los

Estados de la Comunidad Andina excluyan del valor en aduanas el costo del flete.

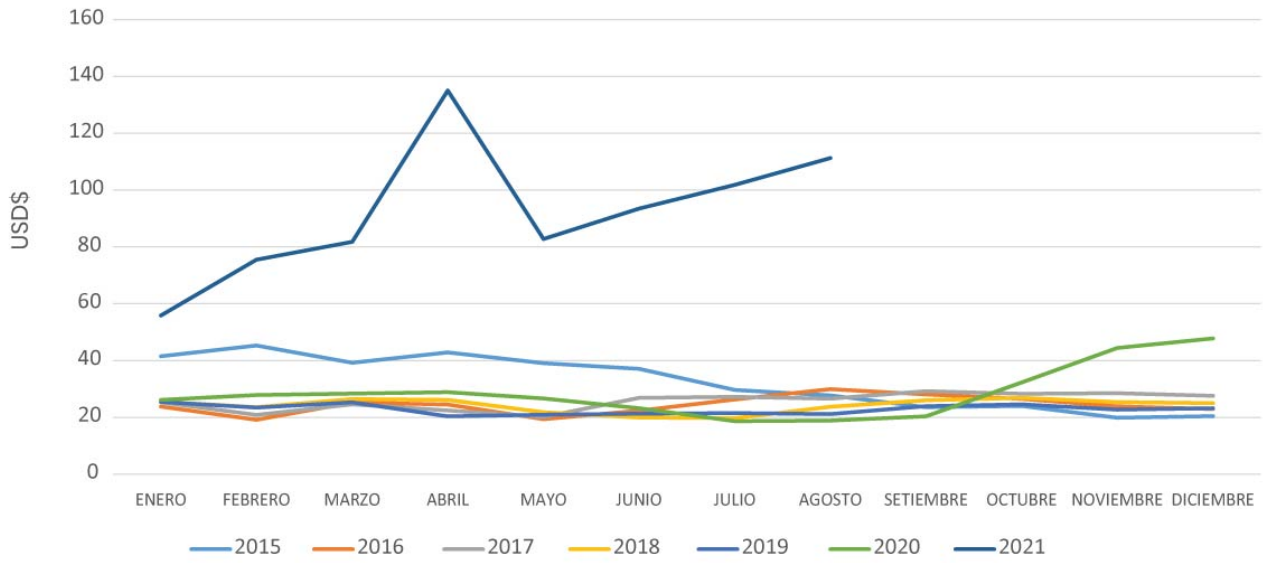
Sin embargo, la propuesta del Idexcam, considera que se debería proponer en el Perú, que –por un tiempo determinado– el fisco acepte dejar de considerar la integridad del costo del transporte internacional de mercancías y que solo se tome una parte del mismo.

Ello, en atención a la evolución de este costo en los últimos años, dejando de lado las distorsiones que se vienen presentado desde el último trimestre del año 2020 hasta la actualidad, donde observamos cómo se han ido incrementando en algunos casos hasta en cinco veces el valor pagado en años anteriores.

En las próximas semanas se hará público un estudio que sustentará esta propuesta.

Gráfico
N°4

Flete marítimo por unidad de motocicletas



Fuente: SUNAT - CCEX

Elaboración por: IDEXCAM