

Los 4 hechos más importantes del comercio exterior peruano en el 2021

En el 2021, la economía peruana mostró una destacada recuperación con respecto a 2020 (-11% del PBI), primer año en que se sintieron los graves efectos que las medidas adoptadas por el Gobierno para enfrentar la pandemia causaron a la economía.

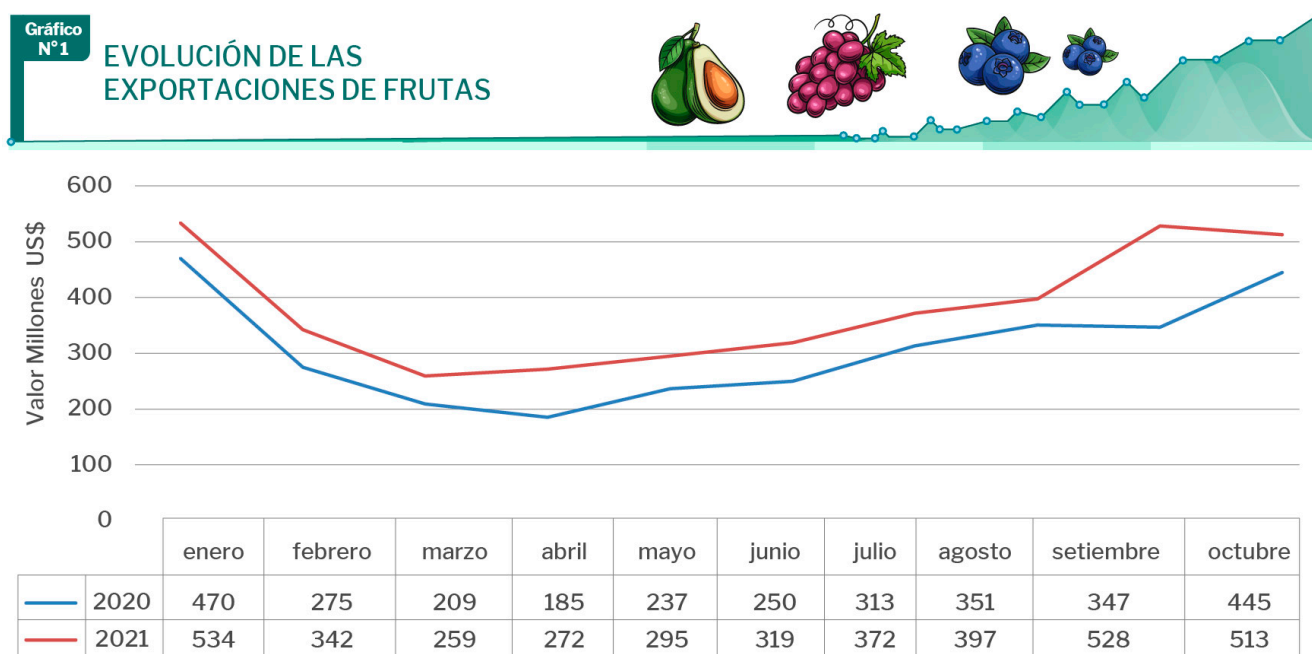
En lo que respecta al comercio exterior, las exportaciones peruanas al cierre del presente año, de acuerdo con nuestras estimaciones, podrían llegar aproximadamente a los US\$ 53.000 millones, superando en por lo menos 27% lo logrado en el año 2020. Por su parte, las importaciones alcanzarían no menos de US\$ 51.000 millones, lo que representaría un 38% de crecimiento en comparación al 2020. Teniendo presente estos datos, en el presente artículo haremos una revisión de los 4 sucesos más relevantes en materia de comercio exterior, durante el año 2021.

BUEN COMPORTAMIENTO DE LAS AGROEXPORTACIONES

Las exportaciones del sector agro no tradicional experimentaron un notable desempeño en el acumulado de los meses entre enero y octubre, llegando a los US\$ 6.304 millones, lo que representa un crecimiento del 19,66% en relación a similar periodo del 2020 (US\$ 5.268 millones). Este crecimiento está respaldado en la reactivación de la economía en los mercados de destino de nuestras exportaciones y en la preocupación de los consumidores en mejorar la calidad de su alimentación para preservar su salud.

Destacan en estas exportaciones las correspondientes a las frutas, cuyas exportaciones en el periodo de enero a octubre del presente año suman US\$ 3.830 millones, un aumento del 24,30% respecto de las exportaciones registradas en similar periodo del 2020 (US\$ 3.081 millones), siendo las exportaciones correspondientes a los meses de enero, septiembre y octubre las que registran mayores montos exportados, ascendiendo en promedio a los US\$ 524 millones en cada mes.

Las exportaciones de paltas (US\$ 1.084 millones), arándanos (US\$ 971 millones) y las uvas (US\$ 612 millones), fueron las que tuvieron crecimientos más altos (44,48%, 29,36% y 20,76%, respectivamente).



Fuente: Sunat

Elaboración por: IDEXCAM

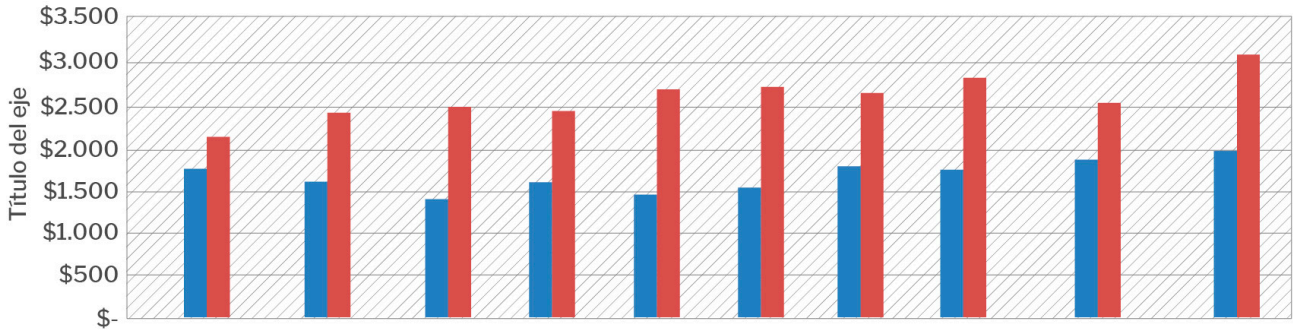
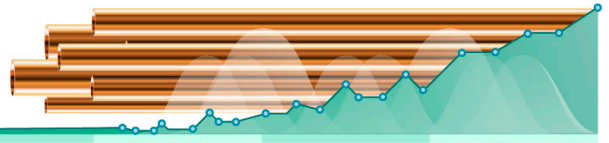
EL COBRE FUE LA ESTRELLA EN EL BOOM DE LOS MINERALES

Las exportaciones peruanas de minerales entre enero y octubre pasado registran un aumento del 39,24% en relación con similar periodo del año anterior, alcanzando los US\$ 27.129 millones. Este crecimiento se explica por cuanto los principales mercados de destino de los minerales se han reactivado a buen ritmo, lo que asegura una mayor demanda para estos productos. Enfocándonos en el comportamiento mensual, sin embargo, se puede señalar que los meses de septiembre y octubre registran valores negativos en comparación a similares meses del 2020, con -3,67% y -37,31% respectivamente.

Entre los principales productos exportados, sin duda la estrella es el cobre, el cual representa el 52,28% del valor total exportado en minerales. El metal rojo ha registrado un crecimiento del 41,11% (US\$ 14.184 millones) en relación al valor exportado en el mismo periodo del 2020 (US\$ 10.051 millones). Sin embargo, analizando el volumen exportado, la historia es distinta, porque observamos que, en el periodo de análisis, se registra un descenso del 7,35% en el volumen. Así, en el presente año se han exportado 5,58 millones de toneladas, mientras que en el 2020 se llegaron a los 6,03 millones de toneladas. Es justo por la reactivación de las actividades económicas en el resto del mundo, que el valor del cobre se ha incrementado a niveles históricos, lo que se puede observar en el siguiente gráfico comparativo de los valores por tonelada exportada en forma mensual.

Gráfico
N°2

**VALOR POR TONELADA DEL
CONCENTRADO DE COBRE EXPORTADO**
(Valor Millones US\$)



		enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	setiembre	octubre
■	2020	\$1.730	\$1.578	\$1.377	\$1.571	\$1.430	\$1.512	\$1.760	\$1.719	\$1.838	\$1.940
■	2021	\$2.104	\$2.384	\$2.456	\$2.405	\$2.658	\$2.688	\$2.617	\$2.792	\$2.501	\$3.065

Fuente: Sunat

Elaboración por: IDEXCAM

El oro es otro de los minerales que ha tenido un comportamiento positivo en el periodo de enero a octubre del 2021, habiéndose exportado US\$ 6.465 millones, lo que representó el 23,83% del total de las exportaciones del sector minerales. En este producto, sí se registra un incremento del 11,26% (50.665 toneladas) del volumen exportado en comparación al año 2020 (45.539 toneladas), siendo nuestros principales mercados de destino India (US\$ 1.740 millones, y un volumen de 134 toneladas), Canadá (US\$ 1.732 millones y un volumen de 124 toneladas) y Suiza (US\$ 1.509 millones y un volumen de 96 toneladas).

AGUDIZACIÓN DE LA CRISIS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

El transporte internacional de mercancías se realiza en casi un 90% utilizando la vía marítima, por lo que es relevante analizar los problemas presentados en la cadena global de suministros desde la perspectiva marítima. Los problemas

logísticos se presentaron desde el año 2020, debido, tanto a los estragos causados por la pandemia en los puertos y los medios internacionales de transportes de mercancías, como por las medidas adoptadas por los diversos países para frenar la propagación de la enfermedad. Así, durante el 2020 se presentaron problemas de cancelación de viajes marítimos, aglomeramiento de carga en muchos puertos, problemas de deslocalización de contenedores, lejos de los puntos de producción, que fueron empujando poco a poco a un incremento del costo de los fletes internacionales.

En el 2021, las cosas empeoraron. Así, a los problemas ya mencionados, se registró el incidente de la nave Evergiven, de la naviera Evergreen, en el canal de Suez, la misma que quedó atascada originando el cierre del canal, con las consecuentes repercusiones a nivel global, situación que duró una semana (del 23 al 29 de marzo del presente año), pero que aun tiene impacto, debido a que no solo surgieron retrasos en los itinerarios de las naves, sino que muchas cargas fueron descargadas en puertos distintos a los que originalmente estuvieron destinadas, y quedaron a la espera de otras naves para que continuaran sus travesías. Muchas reservas de naves también fueron canceladas. Todo ello se reflejó en una elevación pronunciada en el valor de los fletes internacionales, pasando a costar, por ejemplo, un flete de un contenedor de 40 pies desde China hacia el puerto del Callao desde unos US\$ 2.000 hasta alcanzar los US\$ 14.000 y en algunos casos aun mayores valores. En las rutas del hemisferio norte los valores superaron los US\$ 21.000.

A ello se debe agregar las medidas tomadas por el Gobierno de China, con la política de Cero COVID-19, lo que implica que al presentarse un solo caso en alguno de sus puertos, este cierra inmediatamente por lo mínimo tres días hasta una semana,

causando que las cargas de exportación se aglomeren y que las naves se queden fondeadas en bahía hasta que se levante la medida. Este tipo de medidas repercuten en todo el sudeste asiático.

También se deben mencionar una serie de accidentes en naves que transportaban carga considerada peligrosa, originándose dos incendios en naves en puertos del Asia, lo que también tuvo un efecto dominó. Sobre ello, debemos considerar también los efectos que otras medidas emprendidas por los gobiernos han adoptado en su lucha contra la pandemia, que han originado repercusiones en el campo laboral, tal como la exigencia de la vacunación para que las empresas puedan operar, lo que ha llevado a que los sindicatos de los camioneros en los Estados Unidos y Europa se enfrentaran con sus empresas por no hallarse conformes con dicha exigencia, y a que respeten la libertad de elección de sus miembros y que otras empresas tuvieran que enfrentar multas de sus gobiernos, por no cumplir dichas exigencias. Ello ha originado congestión en muchos puertos por la falta de retiro de las cargas arribadas a los puertos, lo que a su vez repercute en la cantidad de naves acoderadas en las bahías de dichos puertos. Un ejemplo de ello es que, al cierre de la primera semana de diciembre, hubiera 96 naves a la espera de espacio en los muelles del puerto de Long Beach.

En cuanto al transporte marítimo, ha quedado desnudada la fragilidad del sistema logístico global y los efectos que han tenido en el valor del transporte marítimo de las mercancías, persistirán, según los expertos, hasta el término del primer trimestre del año 2023. Es poco probable que el costo del transporte marítimo de mercancías retorne a los niveles prepandemia.