Propuestas para reducir el impacto de los fletes en las importaciones

El transporte internacional de mercancías, en especial el marítimo, ha venido afrontando una serie de inconvenientes desde finales del año 2015 hasta el inicio del primer trimestre del año 2020, teniendo como principal signo que los precios de los fletes internacionales fueran bajos, lo que obligó a las compañías navieras a buscar la forma de poder enfrentar los retos que esto suponía.

Entre ellos, podemos citar la modificación de las rutas y el uso de naves de mayores proporciones para movilizar las cargas, etc. Era común leer noticias donde las compañías navieras mostraban ganancias anuales muy modestas y en algunos casos, pérdidas, señaló el Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior de la CCL (Idexcam).

Sin embargo, una de las consecuencias no esperadas de la pandemia ha sido precisamente la afectación del negocio de transporte marítimo de mercancías.

Ello, debido a que, después de culminado el periodo de aislamiento sanitario que muchos de los países implementaron, las actividades económicas en todo el mundo repuntaron y la cadena logística tuvo que hacer frente a un embotellamiento de productos en el sudeste asiático, y a limitaciones para la descarga de las naves en los diferentes puertos de destino.

Esto llevó a las compañías a tomar medidas como la racionalización de las naves existentes y priorización de puertos y cargas, originando con ello mayores problemas y congestión.

También obligó a la utilización de todo tipo de naves para hacer frente a la mayor demanda de transporte.

Asimismo, se dieron fenómenos como el de la deslocalización de contenedores, es decir, una abundancia de contenedores vacíos en puertos del continente americano y europeo y falta de los mismos en el sudeste asiático.

Es por todos conocido que las compañías navieras han aumentado sus órdenes para la construcción de nuevas naves para el transporte de contenedores, así como también se ha ordenado la fabricación de un mayor número de contenedores, tanto para carga seca, como para carga refrigerada.

A ello se suma la situación que viene generándose en muchos puertos del mundo, tanto por la congestión, originada en algunos casos por las medidas sanitarias tomadas en algunos países para hacer frente a la COVID-19, como por problemas para el retiro de las cargas de los puertos, por problemas con los transportistas terrestres por múltiples motivos, tanto en los Estados Unidos, como en Europa, por temas sanitarios o por temas salariales.

Las consecuencias de esto han sido grandes al punto de que empresas estadounidenses han denunciado a algunas navieras

ante la Comisión Marítima Federal por el empleo de tácticas que perjudican a los exportadores de dicho país. Sin embargo, esas disputas han terminado en soluciones entre privados.

Finalmente, se ha dado el caso de que el vocero de dicha Comisión ha declarado que no hay mucho que ellos puedan hacer respecto a la situación.

Aumento de fletes en Perú

En nuestro medio también se han presentado afectaciones por temas sanitarios y también por paralizaciones.

Una consecuencia de la alta demanda por el transporte de mercancías es la elevación de los fletes, la cual se observa desde el inicio del tercer trimestre del año 2020 en todas las rutas marítimas, y que, en el caso del Perú, se sientan sus efectos hacia el cuarto trimestre del 2020.

Pero, es a partir del primer trimestre del 2021 cuando los precios de los fletes marítimos se han elevado en forma desproporcionada.

Al punto que el costo del transporte desde China de un contenedor de 40 pies al Perú a inicios del 2020 era de US$ 2.000, mientras que a finales de octubre del 2021, llegó a oscilar entre los US$ 13.500 a US$ 15.000.

Al alto costo de los fletes, hay que agregar que se están cobrando tarifas premium para asegurar el embarque de los contenedores.

Sobre la Valoración en Aduana

En el Acuerdo sobre Valoración Aduanera de la Organización Mundial del Comercio (OMC), se ha establecido: El valor en aduana de las mercancías importadas será el valor de transacción, es decir, el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías cuando estas se venden para su exportación al país de importación, ajustado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.

A ello, el propio Acuerdo señala que los países 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 determinados elementos, entre ellos los gastos del transporte de mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación y el costo del seguro.

Nuestras autoridades adoptaron los Acuerdos de la OMC al momento de que el Perú se adhirió a dicha organización y así, mediante el Decreto Supremo N° 186-99-EF, se aprobó el Reglamento de Valoración de Mercancías según el Acuerdo sobre Valoración de Mercancías de la OMC, en el cual se dispuso agregar al precio realmente pagado o por pagar de las mercancías importadas, los gastos de del transporte, seguro y gastos conexos hasta el lugar de importación.

Distorsión del flete en el valor declarado ante Aduanas

Como se ha manifestado anteriormente, el crecimiento del valor del flete internacional, tiene como consecuencias la elevación de la base imponible sobre la cual se calculan los derechos e impuestos de importación, adicionalmente, afecta también el valor de los bienes importados, sean estos insumos, partes y piezas o sean bienes finales para su comercialización.

El incremento casi semanal de los fletes, hace difícil para las empresas el poder incorporarlos al valor final de los bienes producidos u ofertados al mercado, debiendo en muchos casos ser absorbidos por estas empresas que, en el caso de las micro, pequeñas y medianas empresas, no serán aceptados por sus consumidores, por lo que se ven ante la disyuntiva de comprar esos productos en el mercado informal (contrabando) o cerrar operaciones, lo que resulta más grave por las consecuencias sociales y tributarias que esto implica.

Impacto de distorisión de fletes en importaciones

A fin de poder identificar la implicancia que esta alza continua de los fletes internacionales ha tenido sobre los valores declarados ante Aduanas, el Idexcam ha realizado un estudio denominado *El impacto de la distorsión de los fletes*

en las importaciones peruanas, cuyo principal hallazgo resumimos a continuación:

Analizando los datos, podemos señalar que, para el caso de los **Bienes de Consumo No duraderos**, el nivel de participación del flete en el valor CIF entre enero del 2019 y marzo del 2020 oscilaba entre el 2,02% y 2,45%, pero a partir del mes de abril de ese mismo año hasta el mes de setiembre del 2021, ha oscilado entre el 3,04% y el 4,48%.

Para el caso de los **Bienes de Capital y Materiales de Construcción**, el valor del flete en el valor CIF declarado osciló entre el 5,44% y el 6,83%, en el mismo periodo de enero del 2019 a marzo del 2020. Sin embargo, desde abril del 2020 a setiembre del 2021, este valor ha oscilado entre el 5,74% y el 14,42%.

De otro lado, en los **Equipos de Transporte**, entre enero del 2019 y marzo del 2020, la participación del flete en el valor CIF declarado ha oscilado entre el 3,76% y 4,82%, mientras que a partir del mes de abril del 2020 hasta setiembre del 2021 ha oscilado entre el 4,92% y el 12, 86%.

En el caso de las **materias primas y productos intermedios para la agricultura**, esta participación ha tenido los siguientes parámetros entre enero del 2019 a marzo del 2020, 1,39% a 2,81% del valor CIF declarado, mientras que, desde abril 2020 a septiembre del 2021, la oscilación fue de 1,35% al 4,91%.

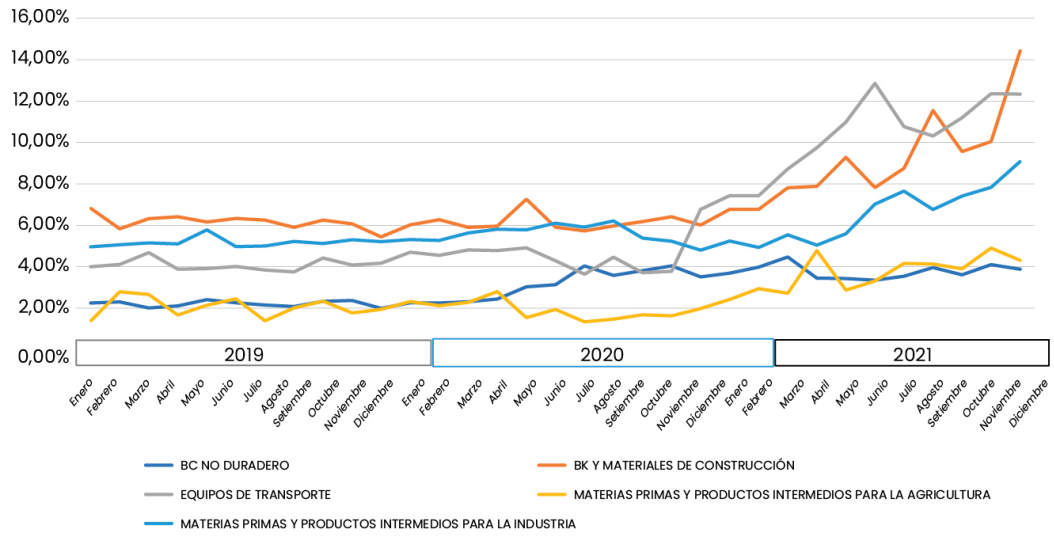
Finalmente, presentamos el caso de las materias primas y

productos intermedios para la agricultura, donde esta participación del flete en el valor CIF declarado, osciló entre enero del 2019 y marzo del 2020 entre los 4,97% y el 5,82%, mientras que, en el periodo de abril 2020 a setiembre del 2021, osciló entre 4,80% y 9,08%.

Tabla N°1

Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación, por CUODE 2, 2018-2021

(enero-set)



Fuente: Sunat **Elaboración por:** IDEXCAM

Propuesta del Idexcam

Otros países ya han venido tomando medidas para reducir el impacto de los fletes en sus importaciones, así podemos citar el caso de Honduras, donde en su Congreso Nacional se ha aprobado el Decreto No. 96-2021, de la Determinación del valor del flete para propósitos de Tributos Aduaneros.

En esta norma se ha dispuesto que temporalmente, de manera excepcional y como medida económica extraordinaria, el costo

del flete marítimo, para propósitos del cálculo del valor en aduana de las mercancías, se determinará con base al veinticinco por ciento (25%) del valor consignado en el Documento de Transporte (Bill of Lading – B/L).

La medida será aplicable a las mercancías que se importan en forma definitiva, independientemente del país de origen o procedencia.

Por su parte, en Costa Rica, el presidente de la República ha presentado ante su Asamblea Legislativa el Proyecto N° 22.770, mediante el cual procura establecer valores fijos de referencia para los fletes de mercancías en lo concerniente al cálculo de impuestos, tomando como valores de referencia los datos de las declaraciones de importación hechas en 2019. También tiene el carácter de temporal.

Con base en la información analizada y los casos observados en otros países, formulamos la siguiente propuesta a las autoridades gubernamentales: **es necesario que el Estado peruano adopte acciones propositivas de carácter temporal, que permitan paliar en algo el impacto negativo del alza de los fletes, para reducir un poco su impacto en la economía de la población y de las empresas.**

En tal sentido, proponemos que, utilizando las disposiciones contenidas en el numeral 2 del artículo 8 del Acuerdo de la OMC sobre Valoración en Aduana, se use la facultad discrecional que tienen los Estados miembros de la OMC, para disponer en nuestra legislación la exclusión en su totalidad de los gastos de transporte de las mercancías importadas hasta

el puerto o lugar de importación; y, el costo del seguro.