

EL IMPACTO DE LA DISTORSIÓN DE LOS FLETES EN LAS IMPORTACIONES PERUANAS

Noviembre, 2021

Equipo IDEXCAM

Carlos Posada Ugaz

Oscar Quiñones Palza

José Luis Castillo Carhuamaca

Alex Situ Chu

Vanessa Arévalo Garay

PREÁMBULO

La situación actual del mercado de fletes internacionales para el transporte marítimo de mercancías está generando problemas a la economía de los países, en especial a aquellos países menos desarrollados, cuyos empresarios se deben en la incertidumbre de trasladar estas alzas en los fletes marítimos y aéreos, a los precios de los productos, pero que, en el caso de mercados pequeños como el nuestro, no pueden hacerlo en su totalidad, teniendo que asumir parte de dichos costos en sus empresas, ante la imposibilidad de trasladarlo en los precios finales de los bienes, ante la incapacidad en los consumidores de asumirlos, con lo cual las empresas ven afectada su supervivencia.

En ese sentido, el presente trabajo pretende identificar las distorsiones causadas por el alza en los fletes marítimos y aéreos, analizando la forma en como estas distorsiones a lo largo del tiempo impactan en el valor de los productos importados y el correspondiente impacto en la base imponible de dichos bienes para el cálculo del pago de los derechos e impuestos de importación.

Se incluye como parte del análisis, la situación de la problemática del transporte y del marco regulatorio internacional y nacional, en materia de valoración aduanera. El sentido final del presente trabajo es sustentar una propuesta para el cambio de la base imponible ante aduanas, a fin de excluir el valor del flete en la base imponible ante aduanas de los bienes importación.

ÍNDICE

Contexto	6
Normativa Internacional sobre la Valoración de Mercancías	7
Reglamento del Valor en Aduanas	8
Casos a destacar a nivel mundial	9
Análisis de la situación en el Perú	14
Conclusiones	17

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Costo de flete de importación vía marítima de fórmulas no lácteas para niños	18
Gráfico 2: Costo de flete de importación vía aérea de fórmulas no lácteas para niños	19
Gráfico 3: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de fórmulas no lácteas para niños	20
Gráfico 4: Costo de flete de importación vía aérea de productos inmunológicos	21
Gráfico 5: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de productos inmunológicos	22
Gráfico 6: Costo de flete de importación vía aérea de medicamentos que contengan antibióticos, para uso humano	23
Gráfico 7: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de medicamentos que contengan antibióticos, para uso humano	24
Gráfico 8: Costo de flete de importación vía marítima de medicamentos para tratamiento oncológico o VIH	25
Gráfico 9: Costo de flete de importación vía aérea de medicamentos para tratamiento oncológico o VIH	26
Gráfico 10: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de medicamentos para tratamiento oncológico o VIH	27
Gráfico 11: Costo de flete de importación vía marítima de medicamentos preparados para usos terapéuticos o profilácticos	28
Gráfico 12: Costo de flete de importación vía aérea de medicamentos preparados para usos terapéuticos o profilácticos	29
Gráfico 13: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de medicamentos preparados para usos terapéuticos o profilácticos	30
Gráfico 14: Costo de flete de importación vía marítima de champús	31
Gráfico 15: Costo de flete de importación vía aérea de champús	32
Gráfico 16: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de champús	33
Gráfico 17: Costo de flete de importación vía marítima de dentífricos	34
Gráfico 18: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de dentífricos	35
Gráfico 19: Costo de flete de importación vía marítima de calzado deportivo	36
Gráfico 20: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de calzado deportivo	37
Gráfico 21: Costo de flete de importación vía marítima de cocinas de hierro o acero	38
Gráfico 22: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de cocinas de hierro o acero	39
Gráfico 23: Costo de flete de importación vía marítima de refrigeradoras	40

Gráfico 24: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de refrigeradoras --	41
Gráfico 25: Costo de flete de importación vía marítima de impresoras -----	42
Gráfico 26: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de impresoras -----	43
Gráfico 27: Costo de flete de importación vía marítima de laptops -----	44
Gráfico 28: Costo de flete de importación vía aérea de laptops-----	45
Gráfico 29: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de laptops -----	46
Gráfico 30: Costo de flete de importación vía aérea de celulares-----	47
Gráfico 31: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de celulares -----	48
Gráfico 32: Costo de flete de importación vía marítima de insecticidas-----	49
Gráfico 33: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de insecticidas-----	50
Gráfico 34: Costo de flete de importación vía marítima de polietileno -----	51
Gráfico 35: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de polietileno -----	52
Gráfico 36: Costo de flete de importación vía marítima de polipropileno -----	53
Gráfico 37: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de polipropileno ---	54
Gráfico 38: Costo de flete de importación vía marítima de policloruro de vinilo-----	55
Gráfico 39: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de policloruro de vinilo -----	56
Gráfico 40: Costo de flete de importación vía marítima de hilados de fibras de algodón-----	57
Gráfico 41: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de hilados de fibras de algodón -----	58
Gráfico 42: Costo de flete de importación vía marítima de cables de fibra óptica-----	59
Gráfico 43: Costo de flete de importación vía aérea de cables de fibra óptica -----	60
Gráfico 44: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de cables de fibra óptica-----	61
Gráfico 45: Costo de flete de importación vía marítima de perfiles de hierro o acero-----	62
Gráfico 46: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de perfiles -----	63
Gráfico 47: Costo de flete de importación vía marítima de tubos de hierro o acero -----	64
Gráfico 48: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de tubos de hierro o acero-----	65
Gráfico 49: Costo de flete de importación vía marítima de tuercas y tornillos de hierro o acero -----	66
Gráfico 50: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de tuercas y tornillos de hierro o acero -----	67
Gráfico 51: Costo de flete de importación vía marítima de tableros de madera -----	68
Gráfico 52: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de tableros de madera -----	69
Gráfico 53: Costo de flete de importación vía marítima de neumáticos de caucho -----	70
Gráfico 54: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de neumáticos de caucho-----	71
Gráfico 55: Costo de flete de importación vía marítima de motocicletas -----	72
Gráfico 56: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de motocicletas ----	73
Gráfico 57: Costo de flete de importación vía marítima de manufacturas de hierro o acero ---	74
Gráfico 58: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de manufacturas de hierro o acero -----	75

EL IMPACTO DE LA DISTORSIÓN DE LOS FLETES EN LAS IMPORTACIONES PERUANAS

Contexto

El comercio mundial viene atravesando una grave crisis en cuanto a la cadena de distribución. Esta crisis fue detonada por la crisis sanitaria mundial causada por la expansión del COVID-19. Esto llevó a una serie de medidas de distintas índoles emprendidas por los países para evitar la propagación de la enfermedad. Sin embargo, como afirmamos antes, la pandemia fue solo el detonante de una situación que afectaba a la cadena de distribución global desde hace unos años, en donde se observaba que los fletes tuvieron un comportamiento particular, con alzas mínimas durante un periodo largo, lo que llevó a muchas navieras a buscar medidas para paliar la situación que atravesaban. De otro lado, las navieras buscaban retirar de sus flotas a las naves más pequeñas, para sustituirlas por otras más grandes, así se encargaron a los principales astilleros la construcción de naves cada vez más grandes para transportar mayor número de contenedores, lo que implicaría una redistribución de las naves existentes y a la modificación de rutas y frecuencias. Este era el panorama previo a la incursión de la pandemia. No se hablaba de escasez de equipos (contenedores).

De otro lado, los puertos a nivel mundial se venían adaptando a los cambios en los medios de transporte empleados, la multiplicación en el uso de naves de mayor capacidad para el movimiento de los contenedores obligó a las empresas administradoras de los puertos a hacer inversiones para adaptarlas al cambio.

Al expandirse la enfermedad y convertirse en pandemia, inicialmente muchos países, en especial en el Asia, fueron cerrando operaciones por la aparición de brotes de la enfermedad, en diversos puertos, lo que originó un desabastecimiento de insumos, partes y piezas y productos finales en América y en Europa, hasta que empezaron los brotes también en los puertos de destino de los barcos provenientes del Asia. Esto causó también congestión y demora en los puertos para las descargas de las mercancías.

También originó problemas en el *hinterland* de los puertos para la movilización de las cargas arribadas, debido a las medidas sanitarias estrictas que se tomaron. También originó un problema de deslocalización de equipos, lo que se tradujo en un aumento de contenedores vacíos en América y Europa y una falta de los mismos en el sudeste asiático.

Las navieras han hecho de uso de cuanta nave han podido para poder utilizarlas para recoger los contenedores vacíos para trasladarlos hacia el sudeste asiático, utilizando como *feeders* a

naves que ya estaban por ser decomisionadas y hasta alquilando naves que usualmente se usan como *charter* para el traslado de otro tipo de cargas.

Las navieras han venido tomando una serie de medidas para enfrentar esta situación generada, como es la cancelación de viajes a fin de aglomerar la mayor cantidad de cargas en los puertos de origen, la cancelación de recaladas en otros casos cuando los puertos programados para escalas no representaban una masa crítica de carga. En otros casos, han dejado de lado los contratos de transporte negociados por las grandes empresas, desconociendo las tarifas negociadas con antelación y para aquellos embarcadores que no contaban con los contratos anuales, les han aplicado tarifas spot que se han ido incrementando por la demanda. A ello, se inició una práctica de cobrar una tarifa *premium* para asegurar el embarque de las cargas en determinadas fechas y naves, las mismas que no necesariamente fueron respetadas por las navieras, las cuales prosiguieron incrementando los fletes.

También se sabe que desde mediados del año 2020 muchas navieras han aumentado sus pedidos a los astilleros coreanos para la construcción de nuevas naves, las cuales no necesariamente corresponden a naves supercontenedores, esta inversión viene siendo recuperada en este mismo periodo de alza de los fletes.

Otra arista del problema logístico vinculado al transporte de mercancías, es el vivido en Estados Unidos y Europa, pero que tiene repercusiones en todo el mundo, es la falta de conductores de los camiones, necesarios para movilizar las cargas de los puertos oportunamente, contribuyendo negativamente a la congestión de los puertos.

Normativa Internacional sobre la Valoración de Mercancías

De acuerdo a lo señalado por la Organización Mundial de Comercio (OMC), la Valoración en aduanas, es “*el procedimiento aduanero aplicado para determinar el valor en aduana de las mercancías importadas*”. (Información Técnica sobre la valoración en aduana - https://www.wto.org/spanish/tratop_s/cusval_s/cusval_info_s.htm). Dependiendo del tipo de valoración que los países apliquen, esta puede ser ad/valorem o derechos específicos o mixtos. En el primero de los casos se aplica un porcentaje determinado al valor de las mercancías, en el segundo de los casos se aplica una suma concreta sobre la cantidad de mercancías importadas y en el tercer caso una mezcla de ambos.

El Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 -en adelante el Acuerdo de la OMC sobre Valoración en Aduana, establece en su artículo 1:

///...“Artículo 1

1. *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 éstas se venden para su exportación al país de importación, ajustado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8...///”*

Estableciendo una serie de consideraciones de lo que debe comprenderse como el valor de las mercancías en aduanas. A esto se debe agregar lo señalado en el numeral 8.2 del artículo 8 del referido Acuerdo:

///... “Artículo 8

2. *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.” .../// (Subrayado y negritas nuestras).*

Tal como se señala en el texto del Acuerdo, los países son libres de disponer en sus legislaciones la incorporación del valor de los gastos del transporte internacional de las mercancías y el costo del seguro. Medida tomada por muchos países en sus legislaciones, en las cuales se ha establecido que la base imponible para fines aduaneros es el Costo, el Seguro y el Flete de las mercancías (CIF por sus siglas en inglés).

Reglamento del Valor en Aduanas

Mediante el Decreto Supremo N° 186-99EF se dispuso la aplicación de las Normas de Valoración aprobadas por el Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, a partir del 1 de enero del 2000, para el 50% (cincuenta por ciento) de las Partidas Arancelarias del Sistema Armonizado contenidas en el Arancel de Aduanas del Perú, las cuales serán determinadas mediante Resolución Ministerial de Economía y Finanzas y, a partir del 1 de abril de 2000, para el 50% de las Partidas Arancelarias

restantes. Del mismo modo se dispuso la aprobación del Reglamento de Valoración de Mercancías según el Acuerdo sobre Valoración de Mercancías de la OMC.

Este Decreto señala expresamente en su artículo 7:

///...“Artículo 7.- De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 8 del Acuerdo del Valor de la OMC, debe disponerse de información suficiente sobre la base de datos objetivos y cuantificables PARA EFECTUAR LAS ADICIONES que a continuación se indican al precio realmente pagado o por pagar:

a) Comisiones y gastos de corretaje, salvo las comisiones de compra.

b) Costos de los envases o embalajes y gastos de embalajes.

c) Prestaciones a cargo del comprador.

d) Cánones y derechos de licencia.

e) Productos ulteriores que reviertan al vendedor.

f) Costos del transporte, seguro y gastos conexos hasta el lugar de importación, definido en el Artículo 8 del presente Reglamento, con excepción de los gastos de descarga y manipulación en el puerto o lugar de importación siempre que se distingan de los gastos totales de transporte.

El gasto de transporte comprende a todos aquellos gastos que permitan poner la mercancía en el lugar de importación, sin perjuicio de quien reciba o efectúe el pago.” ...///(Negritas nuestras).

En tal sentido, en nuestro país existe una norma que expresamente señala cómo se deben adicionar al precio realmente pagado o por pagar los gastos del transporte hasta el lugar de importación.

Casos a destacar a nivel mundial

Se ha determinado que casi la totalidad de los países del continente americano han optado por incluir el costo del transporte internacional de las mercancías y el seguro, en el valor en aduanas. Sin embargo, podemos señalar que, en el caso de los Estados Unidos, no se ha incluido ello, solo se toma en cuenta el valor de transacción, situación similar que se observa en Canadá y en Australia.

En relación a los otros países que sí incluyen el valor del costo del transporte internacional de los bienes y el seguro, pero que, ante la situación de grave distorsión en el valor de los fletes,

que afectan las importaciones hacia los mismos, han tomado medidas para aliviar en parte la situación que perjudica a sus ciudadanos y a las pequeñas empresas. Así, debemos citar el caso emblemático de Honduras, país que ha resuelto, considerar solo una pequeña parte del valor del flete para que sea incluido en el valor en aduanas.

Decreto No. 96-2021

Determinación del valor del flete para propósitos de Tributos Aduaneros

Debido a la pandemia COVID-19 el costo de los fletes marítimos a nivel mundial se ha incrementado y esto incide directamente para el cálculo de impuestos en la nacionalización de las mercancías en el país, así como en los precios del consumidor final como resultado se provocará una reducción del poder adquisitivo de los hondureños. Adicionalmente la situación actual muestra que el costo de importar productos desde el País China al resto del mundo se ha elevado de niveles alarmantes. Tomando en cuenta que anteriormente se pagaba un aproximado de \$2.000.00 para movilizar un contenedor desde China a la región Centroamericana, actualmente se paga un costo de alrededor de \$20,000.00

Este aumento del valor de los fletes marítimos provoca incrementos en costos de los productos y en la base imponible de los tributos aduaneros

El decreto (Decreto No. 96-2021) Tendrá vigencia hasta el 31 diciembre del 2021, tomando en cuenta que es una medida temporal vigente.

Dicho valor será determinado de conformidad con las disposiciones del Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 y las del capítulo correspondiente en el Reglamento. El valor en aduana será aplicable a las mercancías importadas o internadas estén o no afectadas al pago de tributos.”

Por lo tanto,

Artículo 1. Establecer de manera excepcional y como medida económica extraordinaria que 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.

Artículo 2. Se instruye a la Administración Aduaneras de Honduras hacer las adecuaciones en el Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras (Sarah) para que se cumpla lo dispuesto en el Artículo anterior.

Artículo 3.- El Impuesto sobre Ventas (ISV), pagado en la importación definitiva de mercancías constituirá crédito fiscal conforme lo establecido en el Artículo 12 de la Ley de Impuesto sobre Ventas y sus reformas.

Artículo 4.-. La medida contenida en el presente Decreto tendrá una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2021.

Este ejemplo ya está siendo imitado por otros países como Costa Rica, en el cual la Presidencia de la República ha presentado un proyecto de Ley a la Asamblea Legislativa, habiéndose colgado en la web de la Presidencia de la República de dicho país un comunicado que explica la propuesta al detalle:

[Comunicados](#)

[Inicio](#)

[Comunicados](#)

- ***Iniciativa pretende reducir las afectaciones al sector productivo y a los consumidores, por el elevado incremento del costo de transporte de mercancías debido a la crisis de contenedores.***
- ***El proyecto de ley procura establecer valores fijos de referencia para los fletes de mercancías en lo concerniente al cálculo de impuestos.***
- ***Texto fue elaborado con aportes de la Cámara de Comercio y otros sectores empresariales junto con el Ministerio de Comercio Exterior, Aduanas y Hacienda.***

Este lunes por la mañana fue presentado por el Gobierno el proyecto de ley N° 22.770 “Valor del flete de mercancías contenerizadas que se transporten por vía marítima”, tal y como fue informado el sábado. La propuesta fue firmada por el Presidente de la República, Carlos Alvarado Quesada, y el Ministro de Hacienda a.i., Isaac Castro Esquivel.

La iniciativa pretende reducir las afectaciones al sector productivo y a los consumidores, por el elevado incremento del costo de transporte de mercancías debido a la crisis de contenedores, para lo cual se establecerían valores fijos de referencia para los fletes de mercancías en lo concerniente al cálculo de impuestos.

Los valores de referencia que se proponen en el proyecto se basan en el análisis de los datos de las declaraciones de importación hechas en 2019, antes del impacto de la pandemia y de la actual crisis de contenedores, y se establecería temporalmente, mientras dure dicha crisis.

Dicho texto fue construido con base en valiosas propuestas aportadas por la Cámara de Comercio de Costa Rica (CCCR) y otros sectores privados, en un proceso articulado con el Ministerio de Comercio Exterior (Comex), y la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda.

El proyecto

En Costa Rica, los gastos de transporte de las mercancías importadas son parte de su valor en aduana; por ello, los incrementos impactan en una proporción el valor final de los costos de importación. El proyecto pretende que la base imponible de los derechos y tributos a la importación, se determine con base en el valor de referencia del flete declarado de puerto a puerto, de acuerdo con la siguiente tabla, basada -como ya se dijo- en los datos registrados durante 2019, precisamente para eliminar el efecto sobre esos costos de la actual crisis de contenedores:

País o Región de Procedencia	Valor de referencia contenedores 20 pies	Valor de referencia contenedores 40 pies
Asia	\$1.600	\$2.000
Europa	\$1.300	\$1.550
Estados Unidos Costa Este	\$2.000	\$2.500
Estados Unidos Costa Oeste	\$2.500	\$3.000
Canadá	\$2.000	\$2.500
México	\$1.500	\$2.000
Argentina, Uruguay, Brasil, Colombia, Perú, Ecuador, Caribe y Chile	\$1.500	\$2.000
Resto del Mundo	\$2.000	\$2.500

Tales valores de referencia tendrán vigencia hasta el 30 de junio del 2022, inclusive, a partir de la publicación de esta ley. Se podrán prorrogar por dos veces y por seis meses cada prórroga, con un debido razonamiento por parte del Ejecutivo y con la correspondiente revisión de montos, regiones y países de procedencia.

Otras acciones

El país trabaja en paralelo dos rutas para mitigar el problema de los fuertes aumentos del transporte marítimo: soluciones a nivel interno como el proyecto de ley indicado y soluciones en el ámbito centroamericano.

En este segundo punto, el ministro de Comercio Exterior Andrés Valenciano, le informó al Consejo de Gobierno, el 26 de octubre anterior, que Costa Rica llevó ante el Consejo de Ministros de Integración Económica (Comieco) el planteamiento de una norma habilitante, temporal y voluntaria, para que a los fletes, en la parte relativa al cálculo de impuestos de importación, se le cobren tasas calculadas con una base “prepandemia”, lo cual bajaría las tarifas.

Análisis de la situación en el Perú

En el presente estudio se analiza el comportamiento que ha tenido el valor del flete en el periodo 2018 al 2020 (años completos) y el 2021 (de enero a septiembre) de las líneas de productos más significativas en las importaciones del país, agrupadas por la Clasificación según Uso o Destino Económico – 2 (CUODE 2). Otro de los criterios para escoger las partidas incluidas en el presente trabajo, es que el efecto de la distorsión de los fletes se percibe más en las mercancías transportadas en contenedores, siendo que éstas son transportadas preferentemente en estos equipos de transporte.

Se ha determinado el valor por unidad de medida de las líneas de productos respectivas y el valor declarado en las declaraciones, tanto el Valor FOB, como el valor del Flete y del seguro, en el periodo comprendido entre los años 2018, 2019, 2020 y 2021 (solo de enero a septiembre).

Así, observamos las importaciones de los Bienes de Consumo, habiéndose seleccionado las siguientes partidas para análisis:

Fórmulas Lácteas; Productos Inmunológicos; Medicamentos que contengan antibióticos para uso humano; Medicamentos para tratamiento oncológico o VIH; Medicamentos preparados para usos terapéuticos o profilácticos; Champús; Dentífricos; Calzado Deportivo, Cocinas de hierro o acero; Refrigeradoras, Impresoras; Lap-tops; y, celulares.

El valor del flete por la unidad de medida correspondiente se mantuvo relativamente estable hasta casi mediados del año 2020 para la mayor parte de las líneas de productos analizadas, siendo que se empiezan a apreciar las distorsiones en el valor del flete, en algunos casos a partir de los meses de julio y agosto y en otros casos a partir del mes de octubre del año 2020. Sin embargo, identificamos que, para algunos de ellos, las mayores distorsiones se iniciaron recién en abril del 2021.

Del mismo modo, resulta evidente que el peso del valor del flete en el valor CIF declarado en las líneas de productos, se ha elevado, pasando del 1% y 2% en promedio, hasta un 8% a 10%, observándose picos de hasta el 12% de participación en el valor CIF declarado.

Para el caso de las Materias Primas y Productos Intermedios para la Agricultura, se ha seleccionado la siguiente línea de producto para análisis, a los insecticidas.

Estos muestran un nivel de valor del flete por unidad de medida, relativamente estable el mismo que ha oscilado entre los US\$ 0.10 a US\$ 0.20 por kilogramos, en el periodo del 2018 al 2020. Sin embargo, a partir de enero del año 2021, el valor del flete se fue incrementando vertiginosamente, hasta alcanzar los US\$ 0.49 por kilogramo en el mes de agosto y en el mes de septiembre registrar US\$ 0.40 por kilogramo. Por consecuencia, el peso del flete en el valor CIF declarado pasó de 1.5% hasta un 5%. Este producto es un insumo de gran importancia para la producción de los productos agrícolas.

Para el caso de las Materias Primas y Productos Intermedios para la Industria, se han seleccionado las siguientes líneas de productos:

Polietileno; Polipropileno; Policloruro de vinilo; Fibras de algodón; y, Cables de fibra óptica.

El valor del flete calculado sobre la unidad de medida correspondiente para estas líneas de productos, mostró un comportamiento estable entre los años 2018 hasta el 2020, inclusive, registrándose alzas considerables a mediados del primer trimestre del 2021, donde casi se ha triplicado el costo por kilogramo, y en uno de los casos se casi cuadruplica.

En cuanto al nivel de participación en el CIF declarado para esta línea de productos, este se mantuvo estable, en especial para las tres primeras líneas de productos, en donde el nivel de participación osciló entre el 3% y 4% elevándose hasta el 9% en promedio. Estas líneas de productos, como se puede reconocer están vinculadas a las industrias productivas, en especial de bienes que se consumen en el mercado nacional.

Pasando a los Bienes de Capital y Materiales de Construcción, se han seleccionado las siguientes líneas de productos:

Perfiles de hierro o acero; Tubos de hierro o acero; Tuercas y tornillos de hierro o acero; y, Tableros de madera. Estas líneas están orientadas a la construcción, mayoritariamente y a la industria metal mecánica, ambas son de las actividades que tiene un peso gravitante en la economía, por la generación de empleos directos e indirectos.

Así, observamos de los registros que las tres primeras líneas de producto tuvieron un comportamiento relativamente estable en el valor de sus fletes con pequeñas oscilaciones entre el periodo de los años 2018 al 2020, con unas pocas excepciones, sin embargo es partir del año 2021 que se comprueba nuevamente un incremento acelerado en el valor del flete por

kilogramo, con la excepción de las tuercas y tornillos de hierro o acero, las cuales muestran ese incremento a partir del mes de septiembre del 2020, incremento que se ha mantenido casi constante, llegando casi a cuadruplicarse el valor de los fletes.

El caso de los tableros de madera merece una mención aparte. Aquí podemos observar que el valor del flete por kilogramo siempre ha tenido un comportamiento inestable, siendo que es recién a partir del mes de julio del 2021 donde inicia un alza vertiginosa pasando de los US\$ 10 a casi US\$ 90 por kilogramo transportado.

Sobre la participación del flete en el valor CIF declarado para estas líneas de productos, esta ha sido casi estable, entre los años 2018 y 2019 (un promedio del 7.5% para todas las líneas analizadas), siendo el año 2020 donde se muestran picos de participación, pero es el año 2021 en donde la participación se eleva casi hasta llegar al 19% de participación en el mes de setiembre.

Los equipos de transporte, donde encontramos las líneas de productos de los neumáticos de caucho y motocicletas, éste último un medio de transporte muy utilizado en los últimos años, en donde se observa una gran demanda.

El costo del flete por la unidad de medida correspondiente para estas líneas de productos ha mostrado según los registros un comportamiento parcialmente errático para el caso de los neumáticos y un comportamiento estable para el caso de las motocicletas, entre enero del 2018 hasta agosto del 2020, sin embargo, a partir del mes de septiembre de ese año para ambas líneas de productos, el costo del flete subió vertiginosamente, llegando a sextuplicarse en el año 2021.

En cuanto al nivel de participación del costo del transporte en el valor CIF declarado, este se mantuvo estable en niveles del 4%, pero como señalamos anteriormente, a partir del mes de septiembre del 2020 este se elevó en forma constante, llegando hacia el mes de septiembre del 2021 a casi triplicarse para ambas líneas de productos.

Finalmente, tenemos el caso de las manufacturas de hierro o acero por unidad de flete, las mismas que han oscilado con valores cercanos a los US \$ 0.01 por unidad hasta los US\$ 0.04 por unidad en el periodo comprendido entre enero del 2018 y marzo del 2021, mostrando unos picos en este lapso. Sin embargo, a partir del mes de abril del 2021, este valor se elevó en casi un 150% llegando a los US\$ 0.10 por unidad en el mes de julio, para luego retroceder a los US\$ 0.08 en el mes de septiembre.

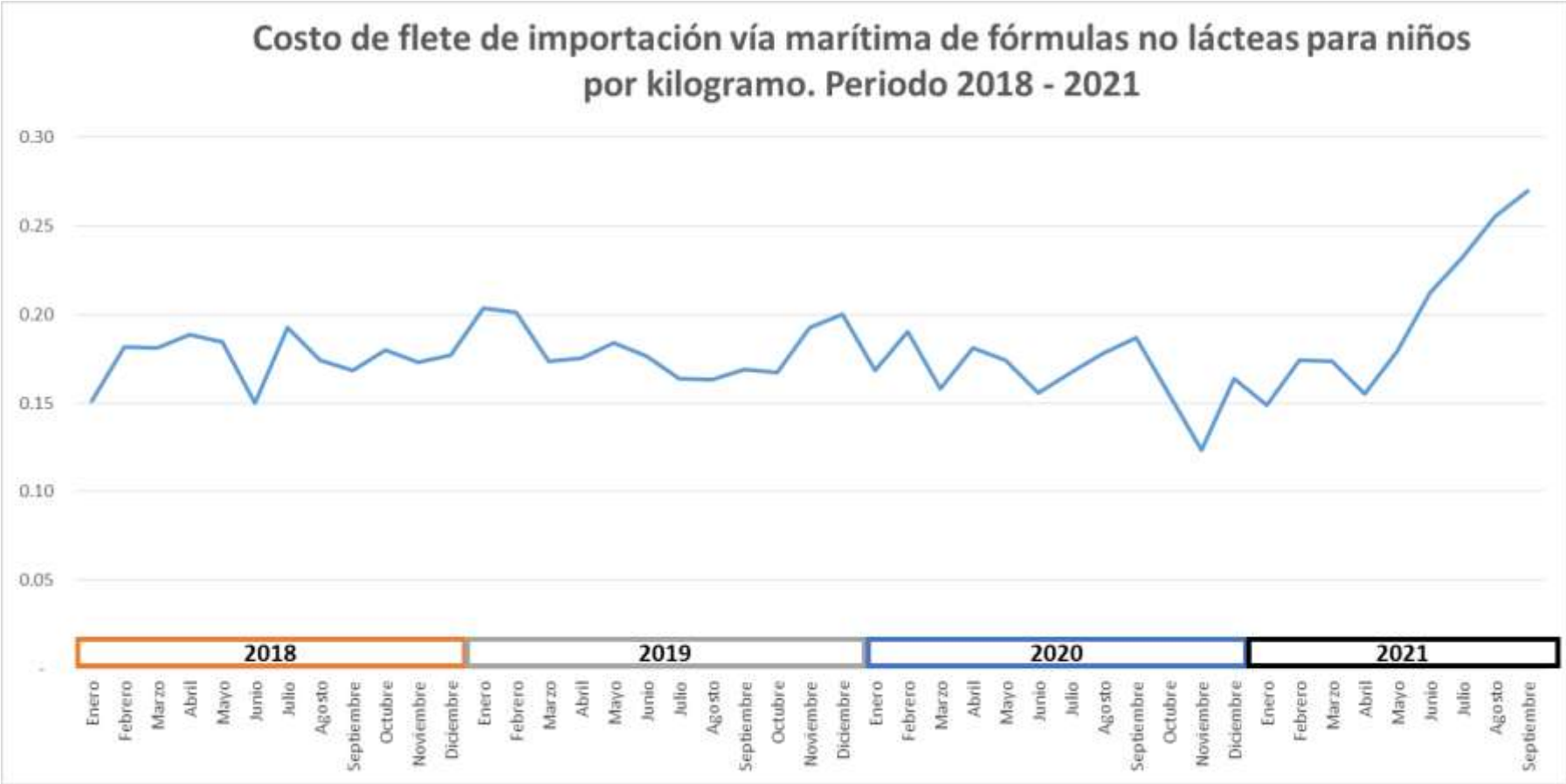
En cuanto al peso del flete en el valor CIF declarado, este se ha duplicado desde el 4.6% registrado en enero del 2018 hasta superar el 8% hacia septiembre del año 2021.

Conclusiones

- Con lo señalado hasta aquí y la evidencia estadística que forma parte del presente trabajo, resulta evidente que el alza de los costos de los fletes está afectando a los bienes que se importan en el Perú, sin distinción de si se tratan bienes de consumo o bienes intermedios, insumos o bienes de capital, perjudicándose principalmente la economía de las pequeñas y medianas empresas, las cuales pueden trasladar, como ya lo dijimos parte de esas elevaciones en los fletes al precio final, pero con un mercado tan golpeado, con un nivel de desempleo en crecimiento y el nivel de los ingresos sin incrementarse para la mayoría de trabajadores, estas empresas tendrán que absorber parte de dichos incrementos, hasta donde puedan soportarlo y luego tendrán que salir del mercado, con el impacto social que esto causará.
- En tal sentido, concluimos que 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 tiene 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; los gastos de carga, descarga y manipulación ocasionados por el transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación (que en la actualidad ya están excluidos); y el costo del seguro.

FÓRMULAS NO LÁCTEAS PARA NIÑOS

Gráfico 1: Costo de flete de importación vía marítima de fórmulas no lácteas para niños



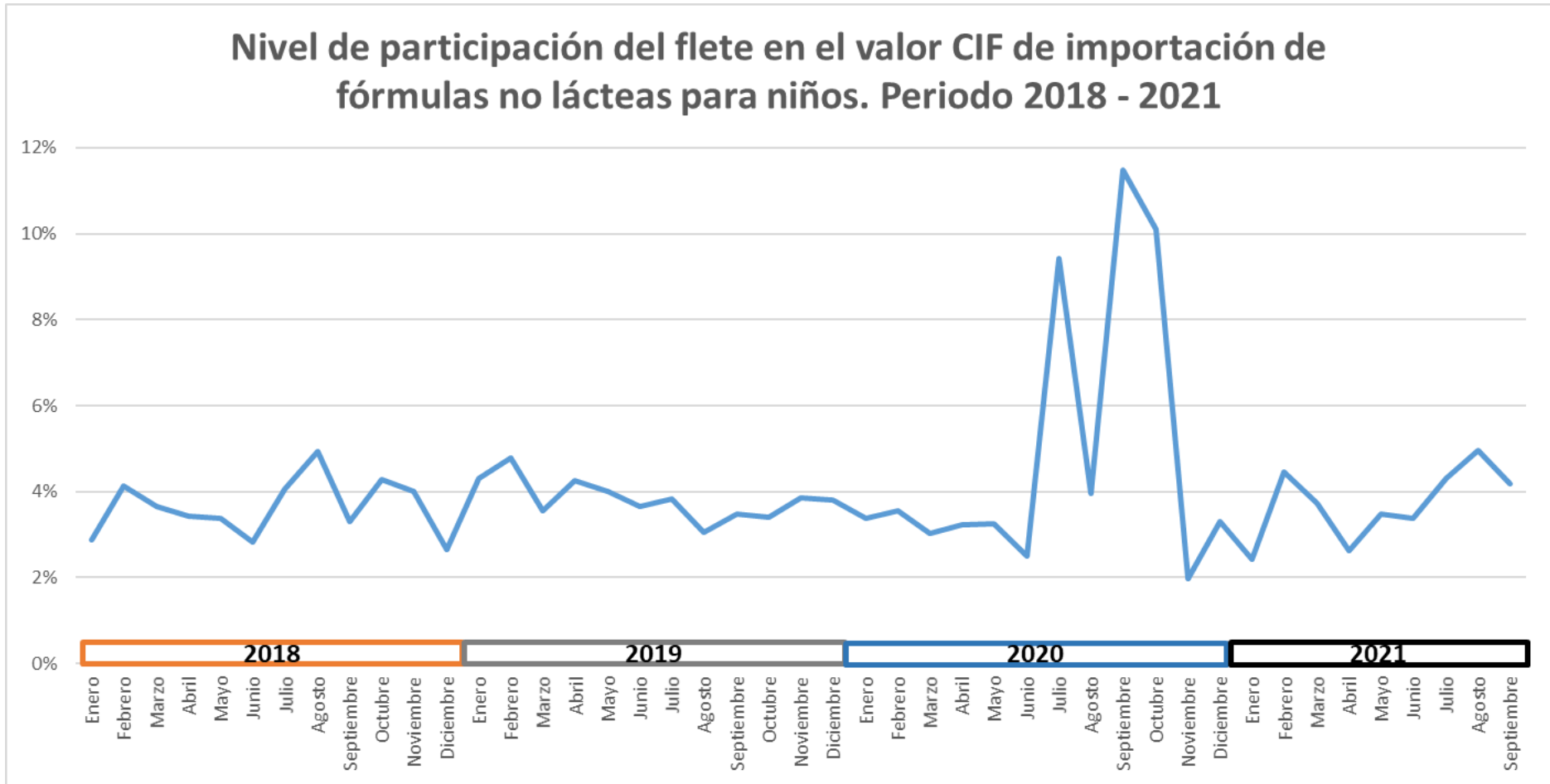
Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 2: Costo de flete de importación vía aérea de fórmulas no lácteas para niños



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

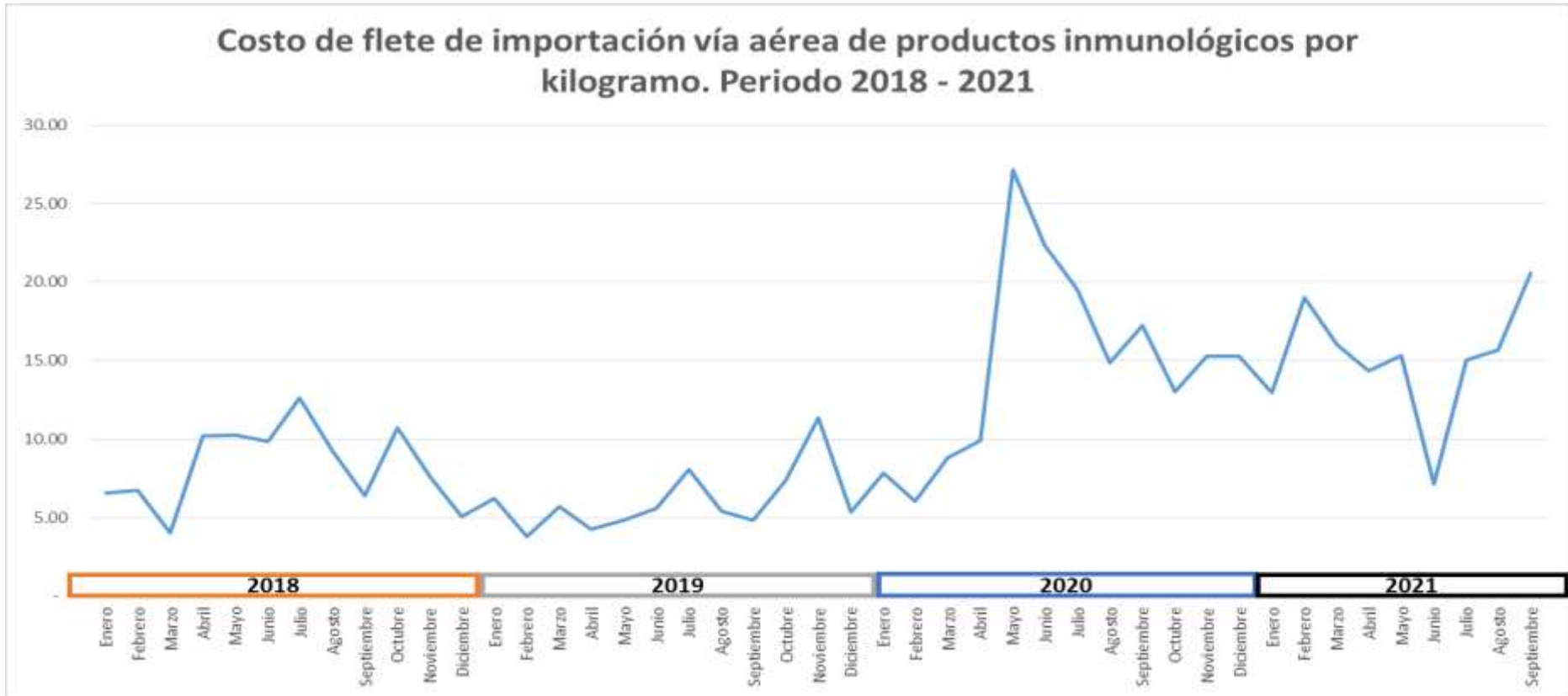
Gráfico 3: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de fórmulas no lácteas para niños



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

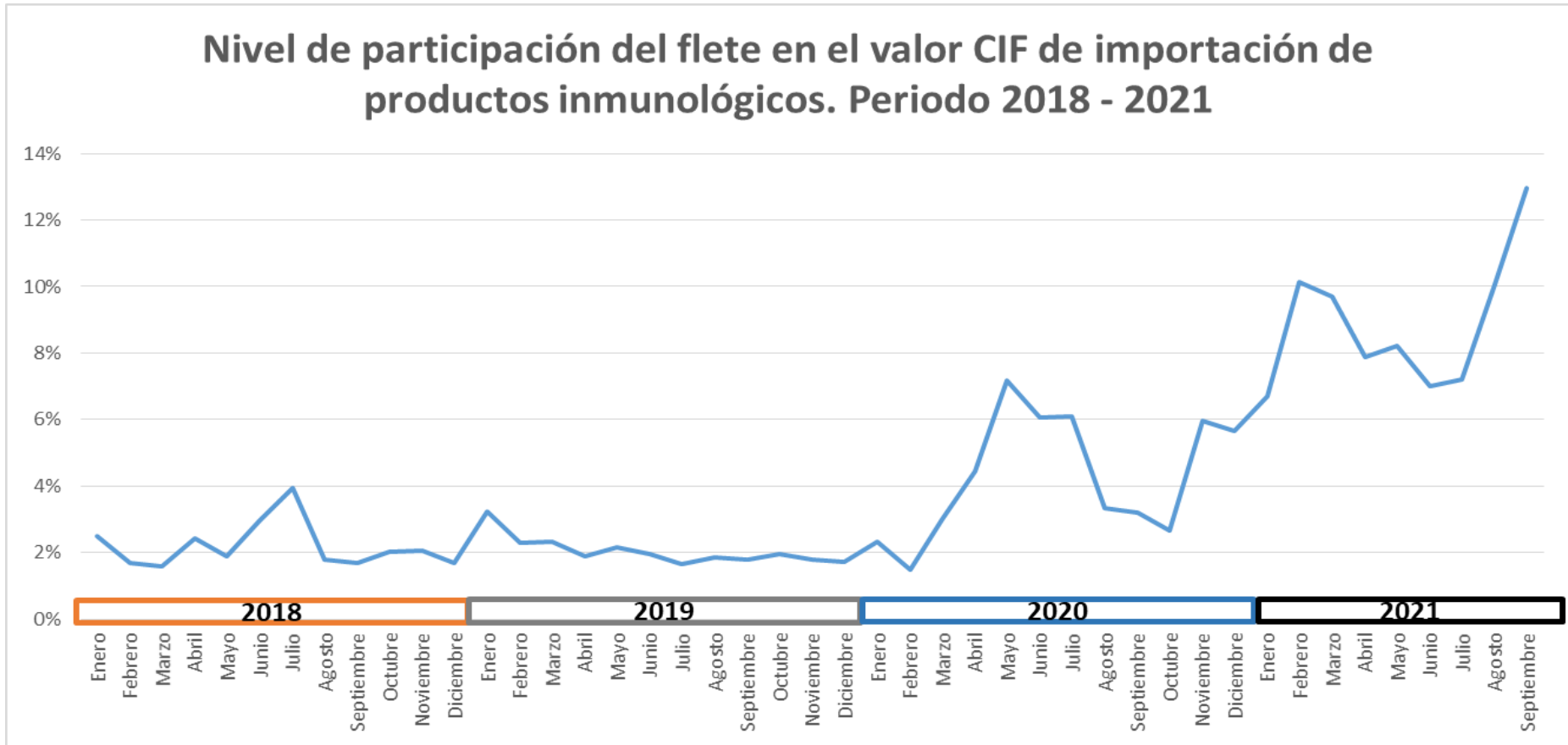
PRODUCTOS INMONOLÓGICOS

Gráfico 4: Costo de flete de importación vía aérea de productos inmunológicos



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

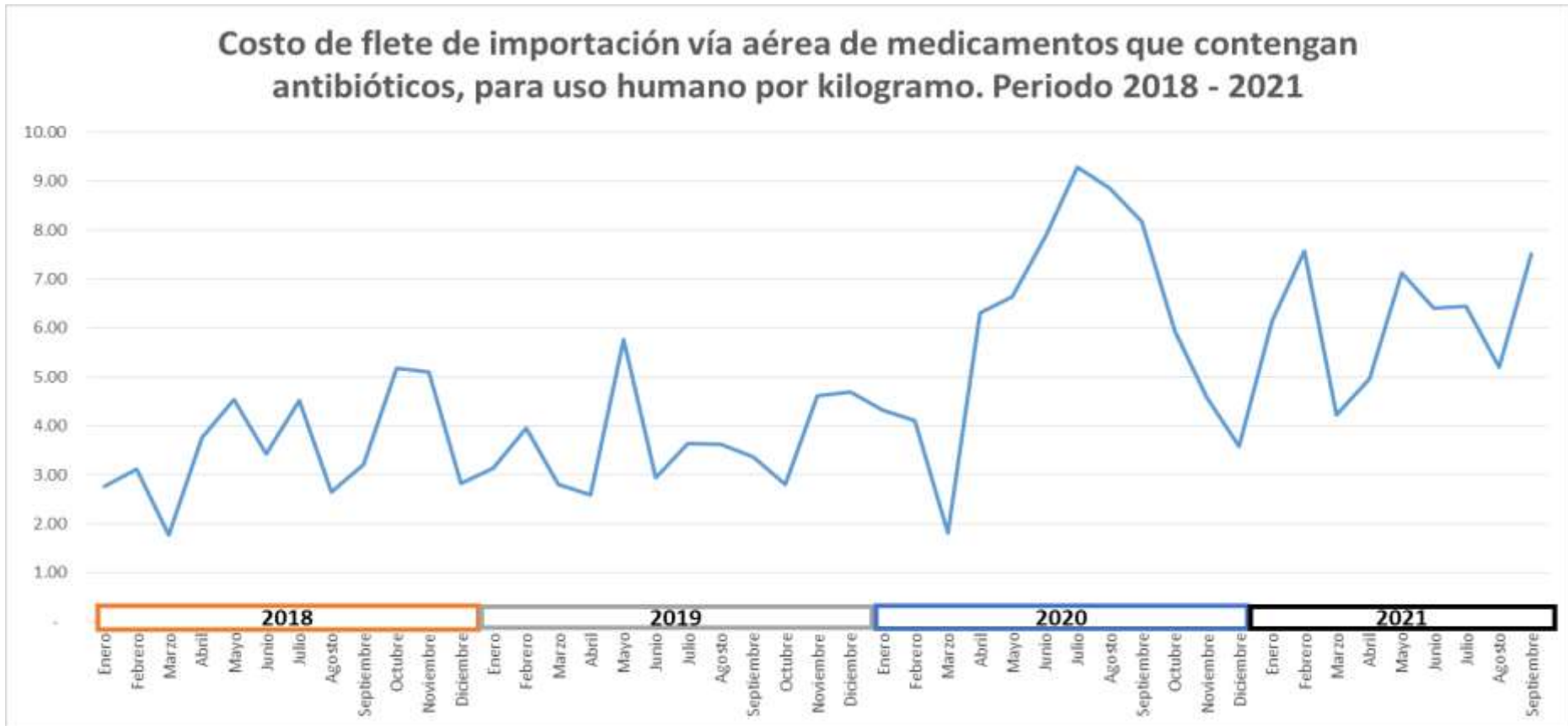
Gráfico 5: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de productos inmunológicos



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

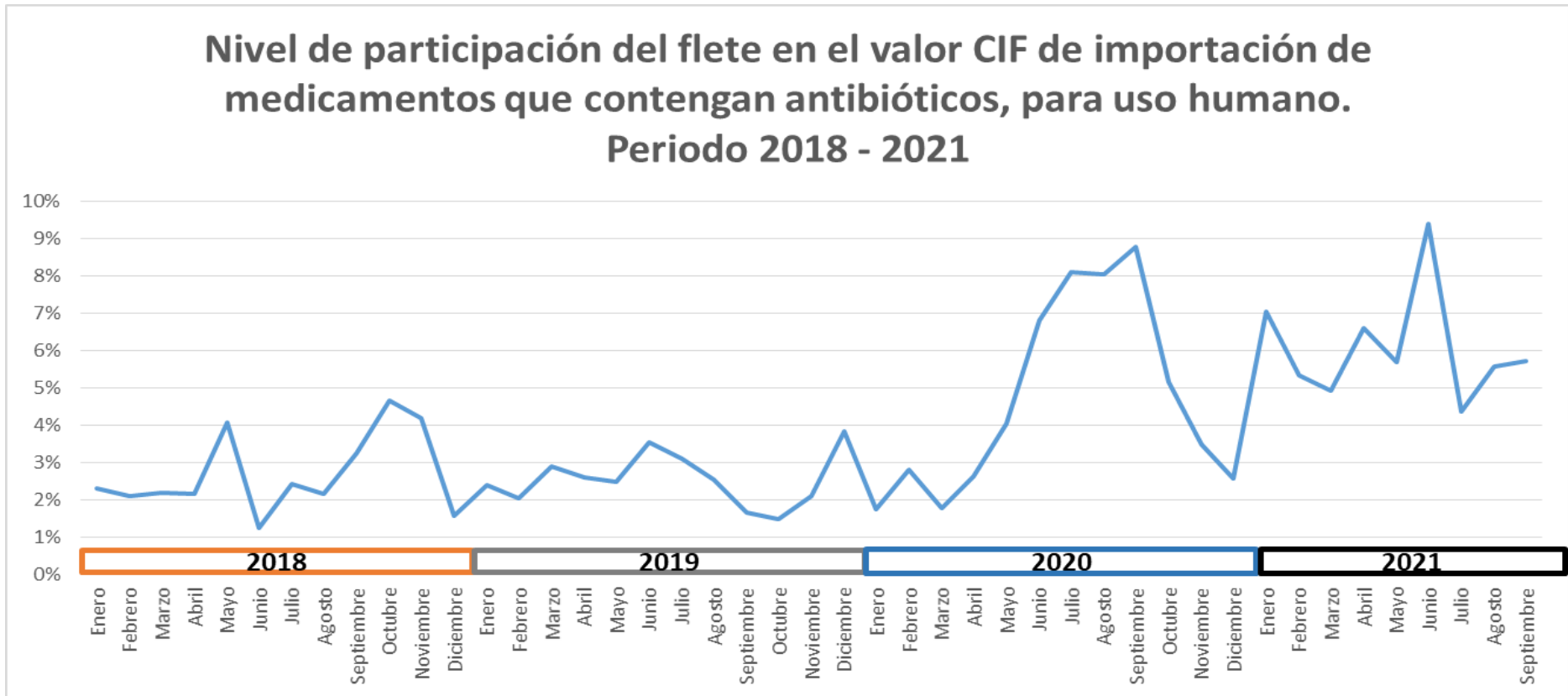
MEDICAMENTOS QUE CONTENGAN ANTIBIÓTICOS, PARA USO HUMANO

Gráfico 6: Costo de flete de importación vía aérea de medicamentos que contengan antibióticos, para uso humano



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

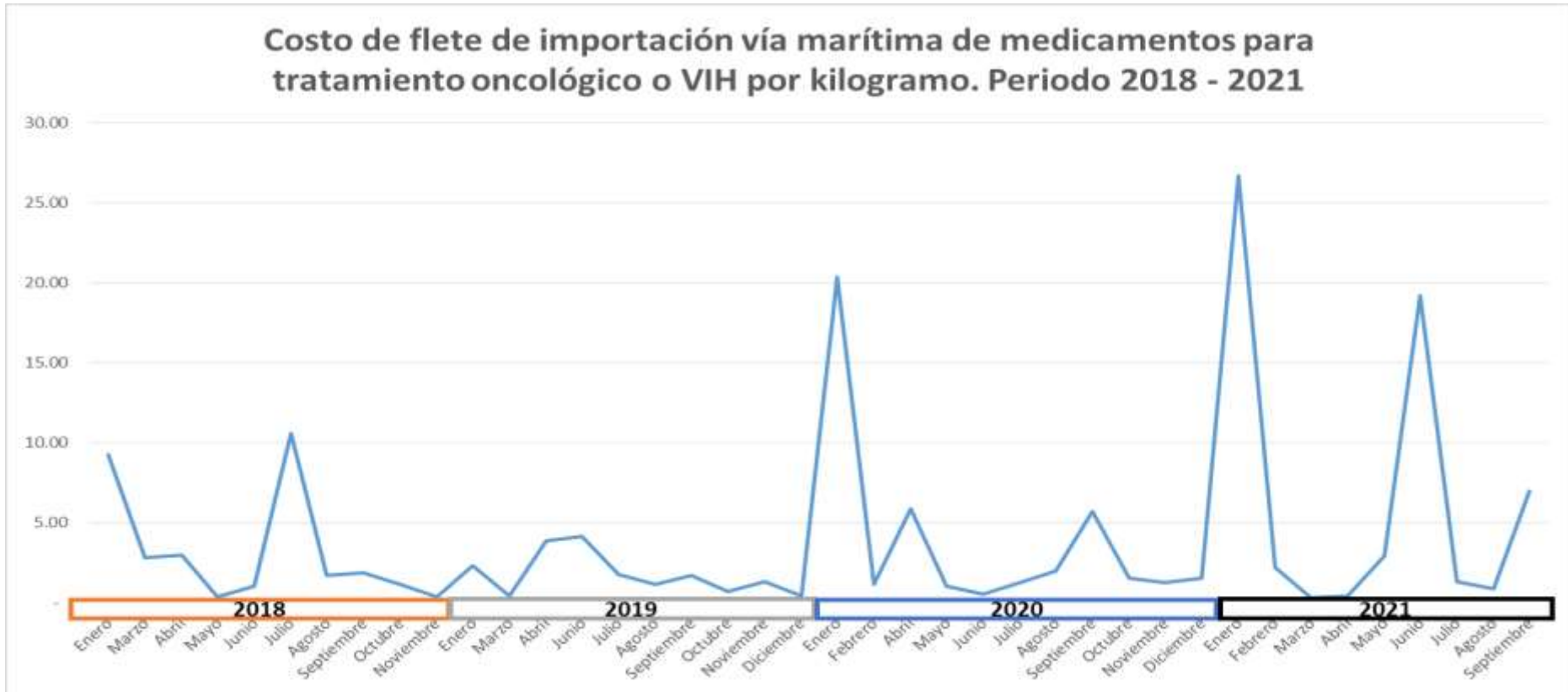
Gráfico 7: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de medicamentos que contengan antibióticos, para uso humano



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

MEDICAMENTOS PARA TRATAMIENTO ONCOLÓGICO O VIH

Gráfico 8: Costo de flete de importación vía marítima de medicamentos para tratamiento oncológico o VIH



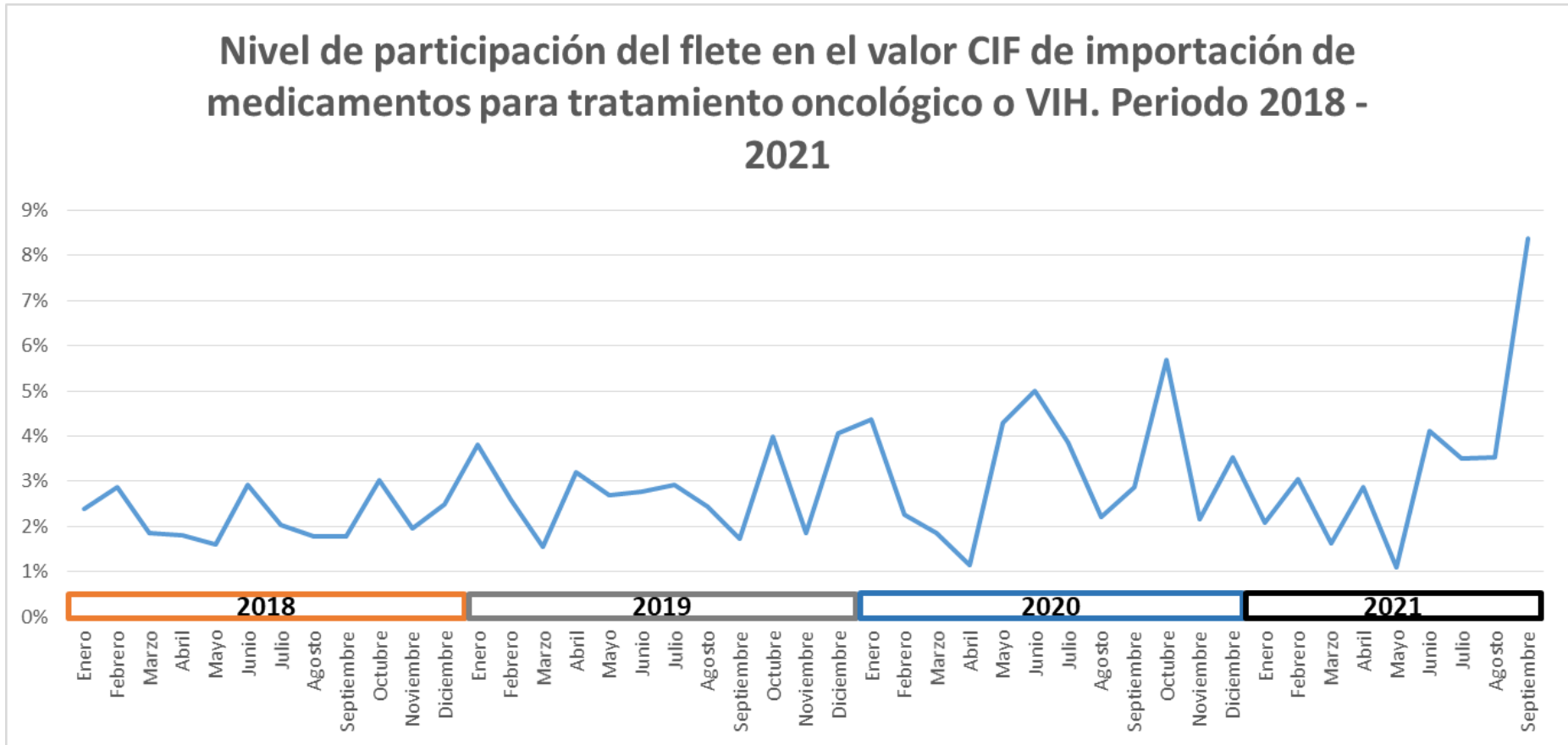
Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 9: Costo de flete de importación vía aérea de medicamentos para tratamiento oncológico o VIH



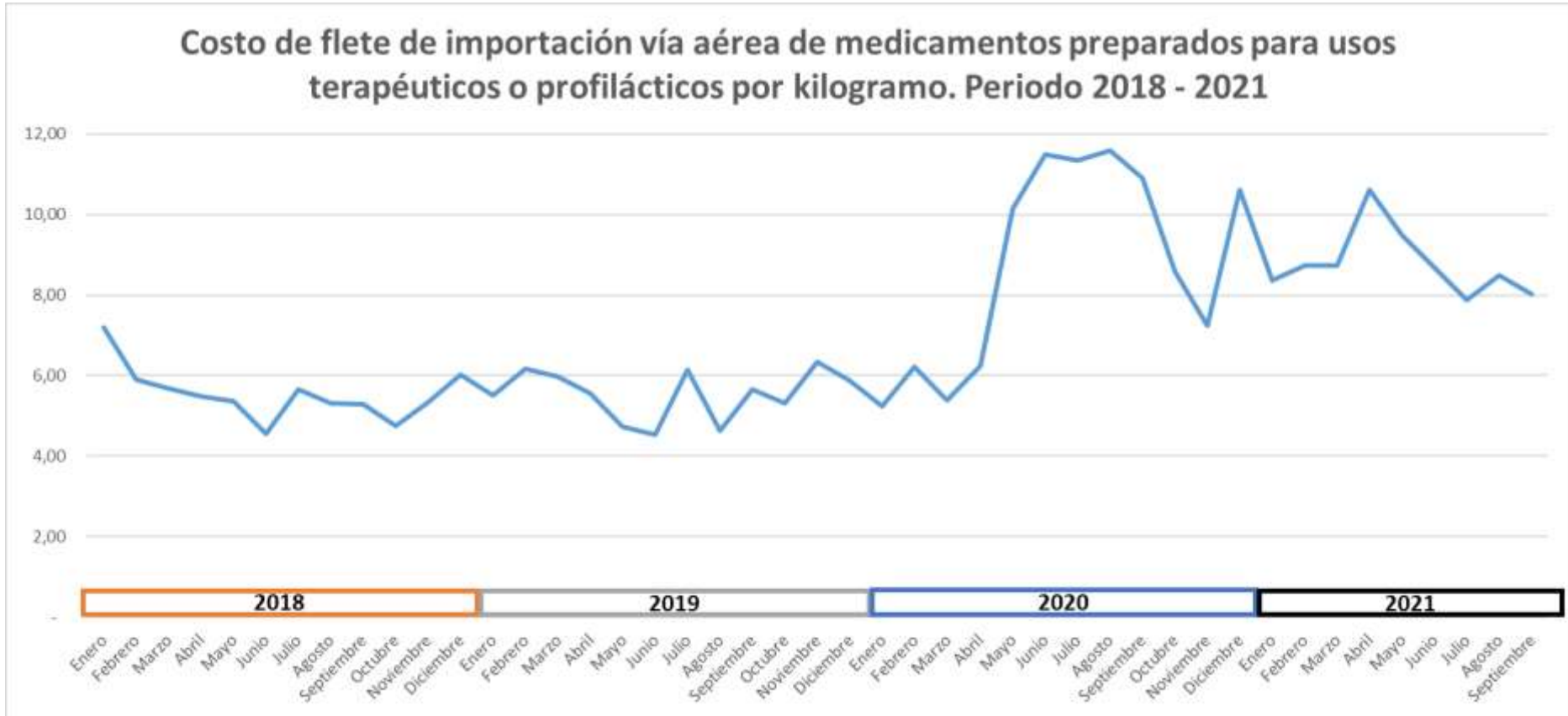
Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 10: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de medicamentos para tratamiento oncológico o VIH



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 12: Costo de flete de importación vía aérea de medicamentos preparados para usos terapéuticos o profilácticos



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

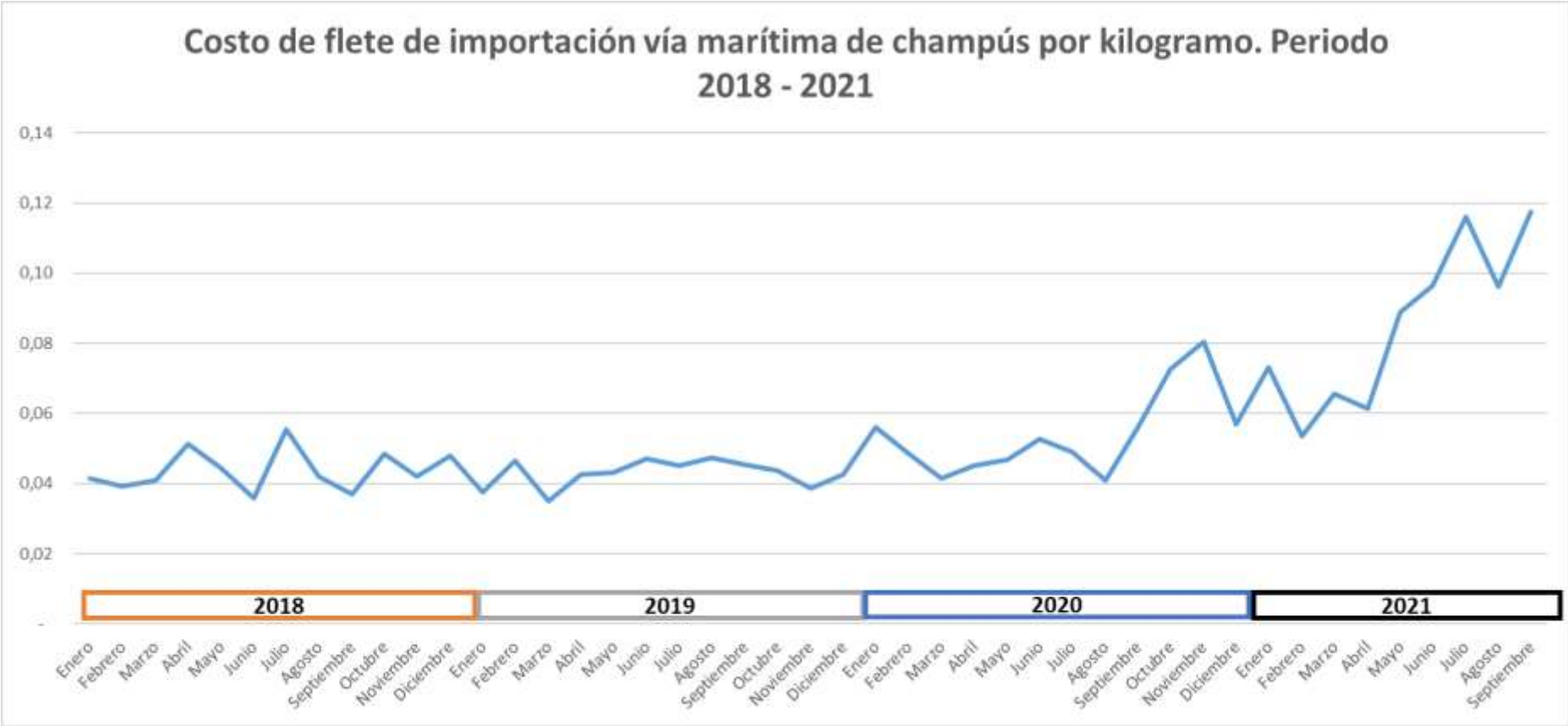
Gráfico 13: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de medicamentos preparados para usos terapéuticos o profilácticos



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

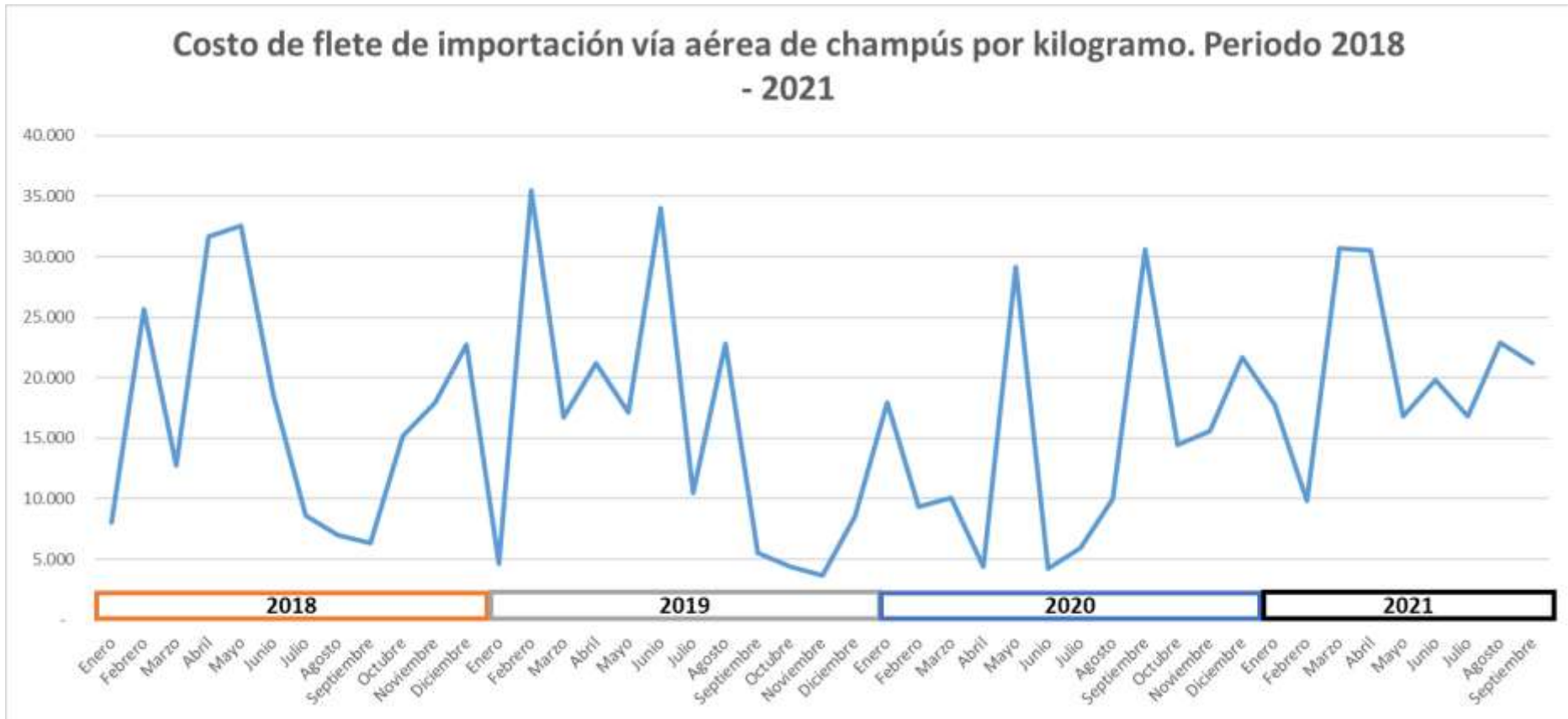
CHAMPÚS

Gráfico 14: Costo de flete de importación vía marítima de champús



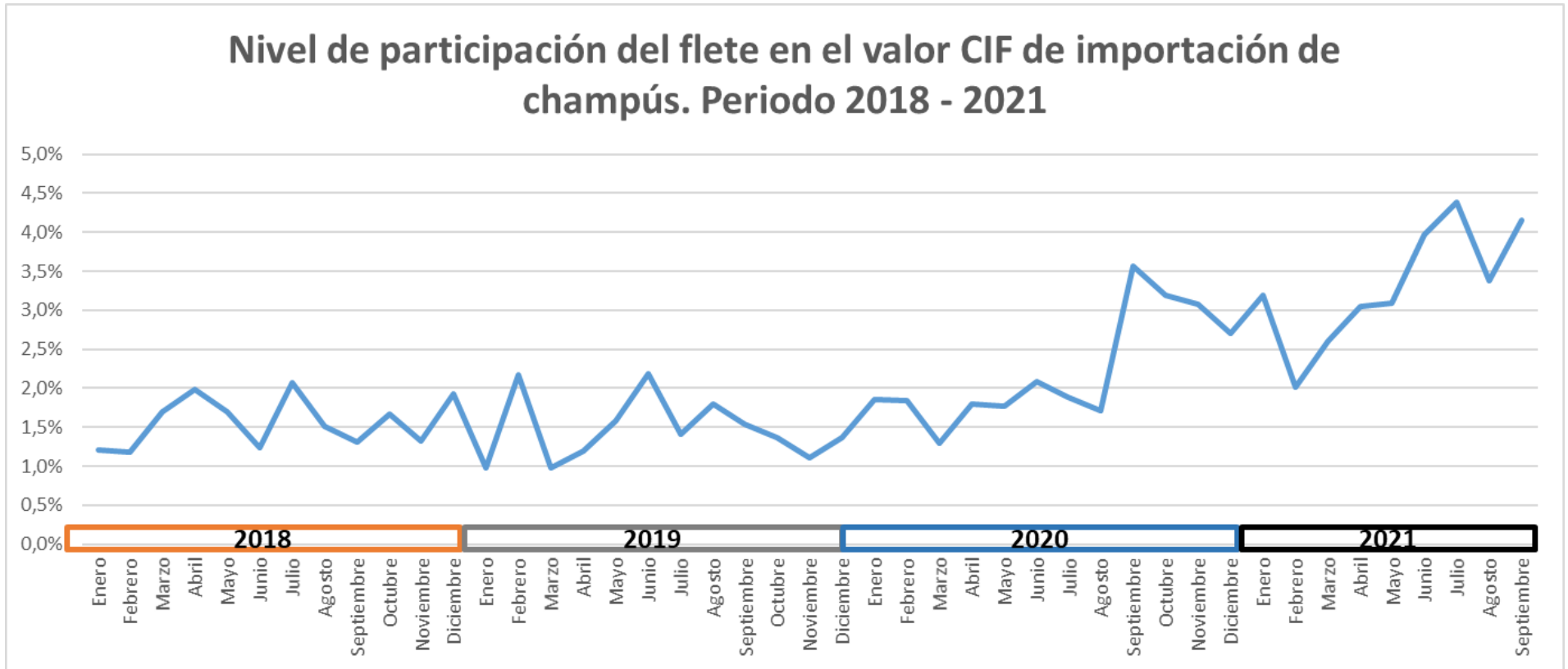
Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 15: Costo de flete de importación vía aérea de champús



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

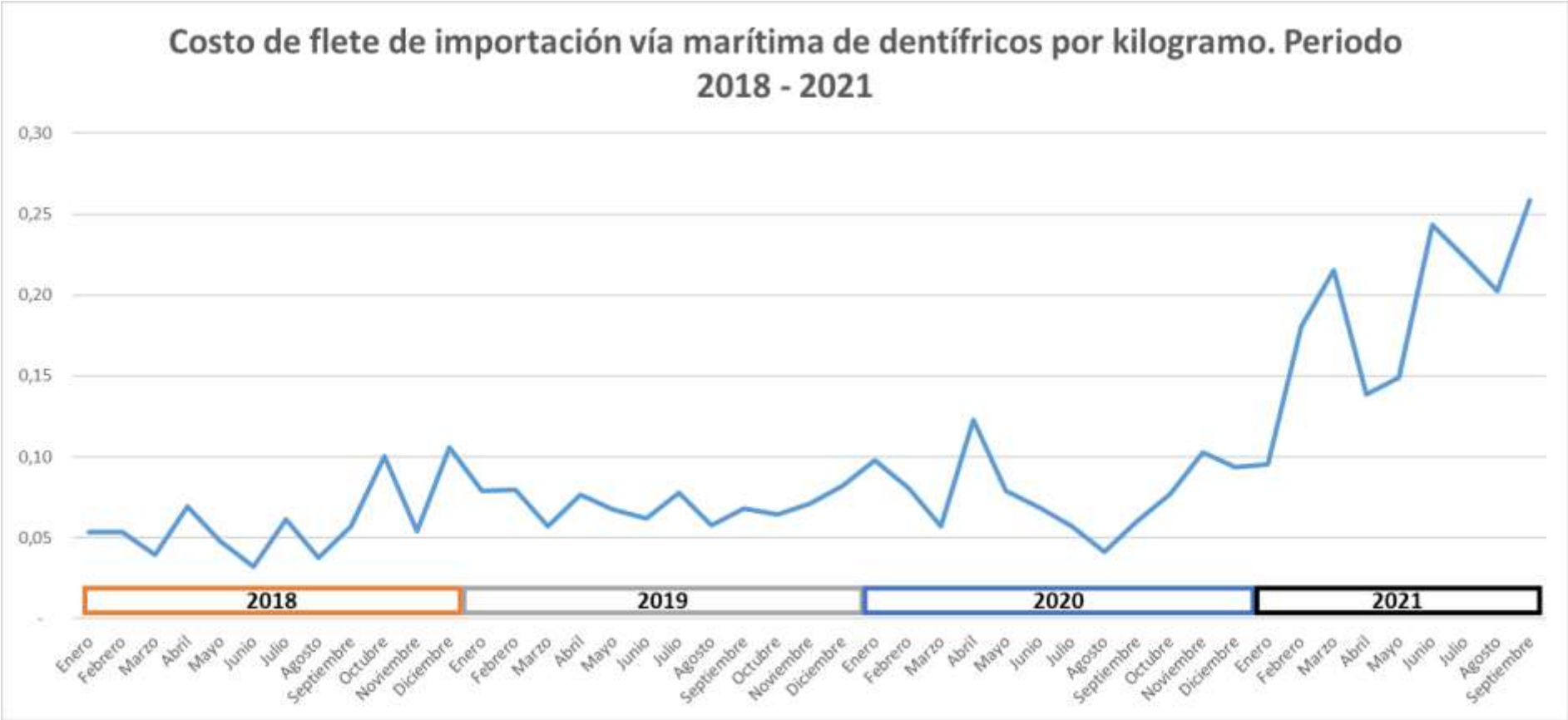
Gráfico 16: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de champús



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

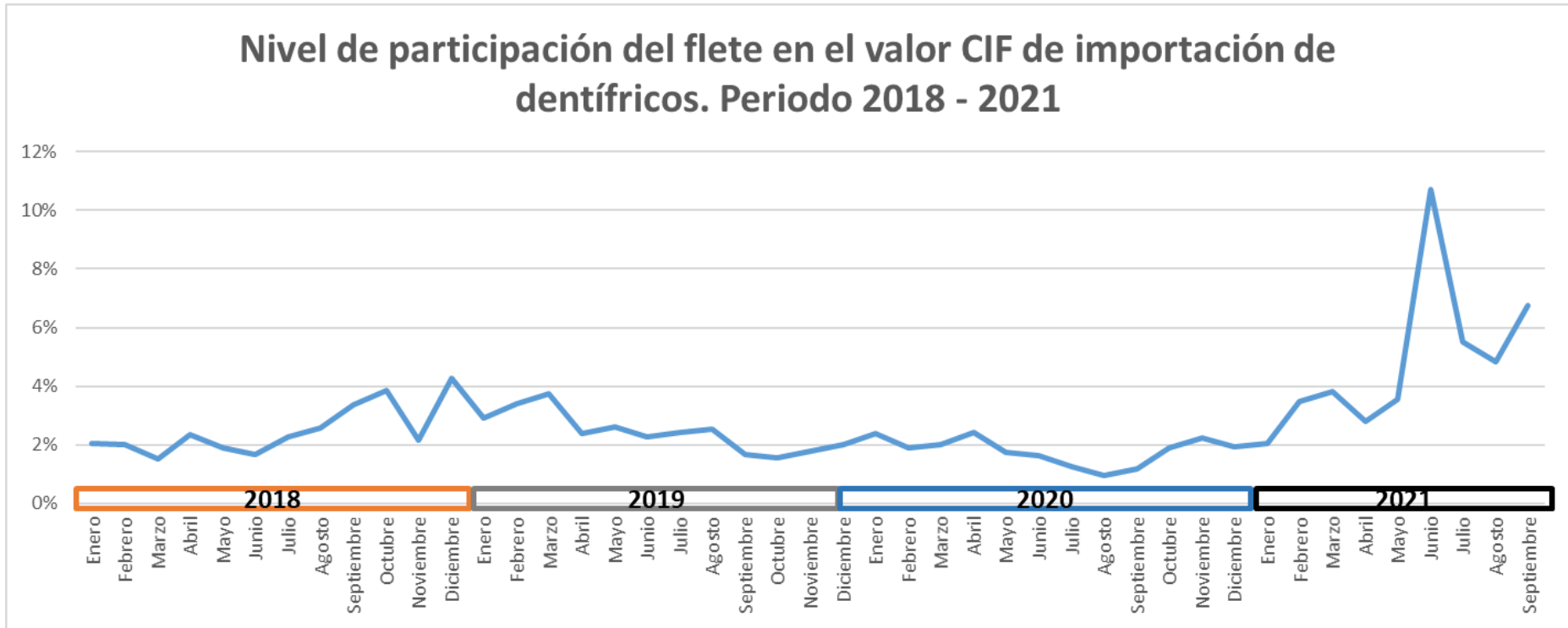
DENTÍFRICOS

Gráfico 17: Costo de flete de importación vía marítima de dentífricos



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

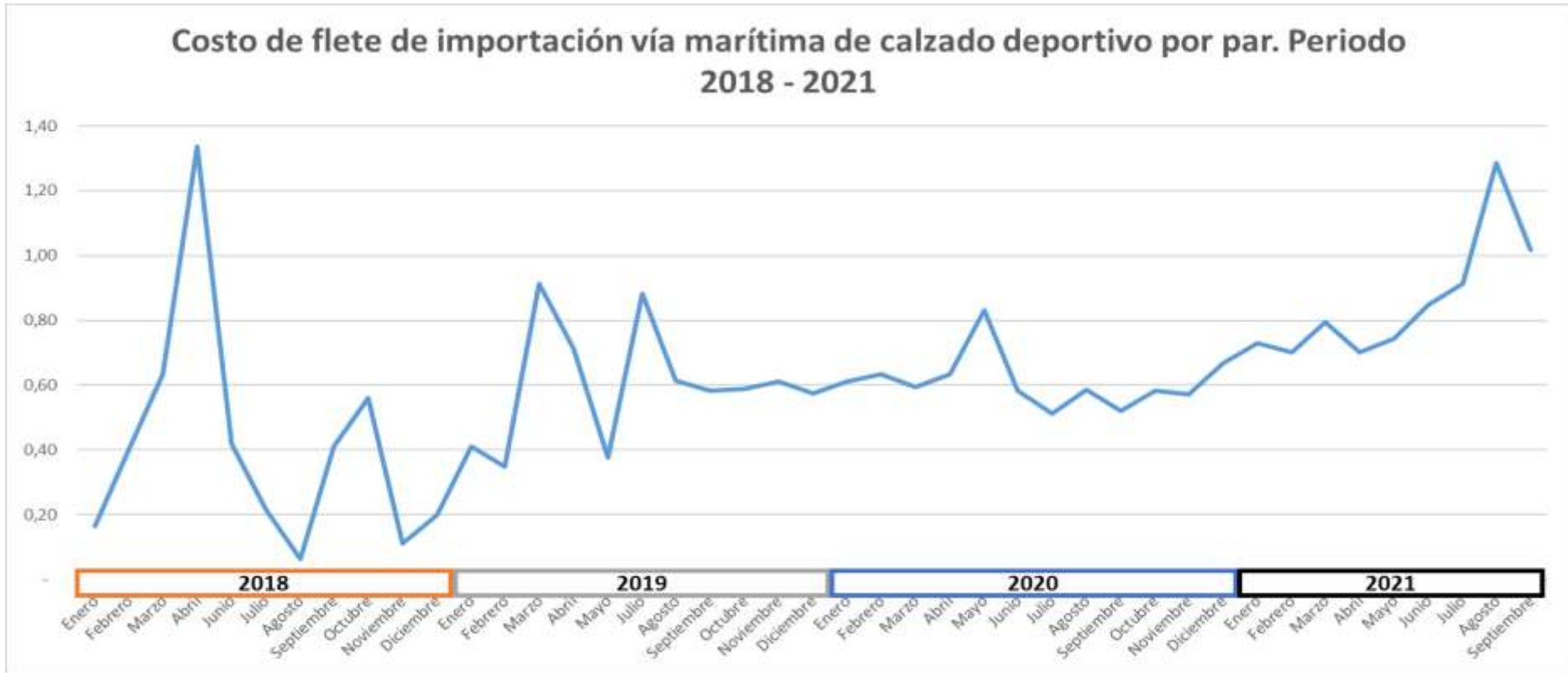
Gráfico 18: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de dentífricos



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

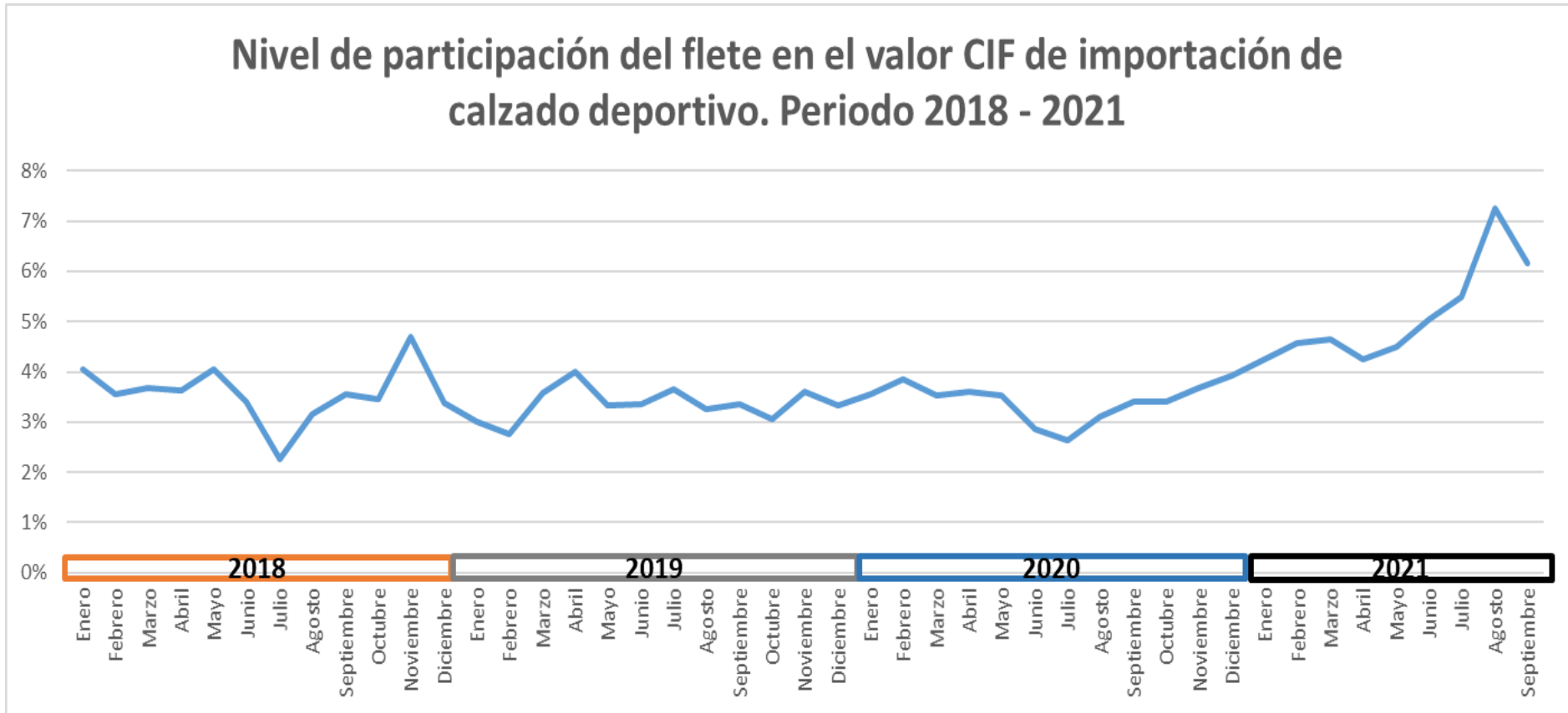
CALZADO DEPORTIVO

Gráfico 19: Costo de flete de importación vía marítima de calzado deportivo



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

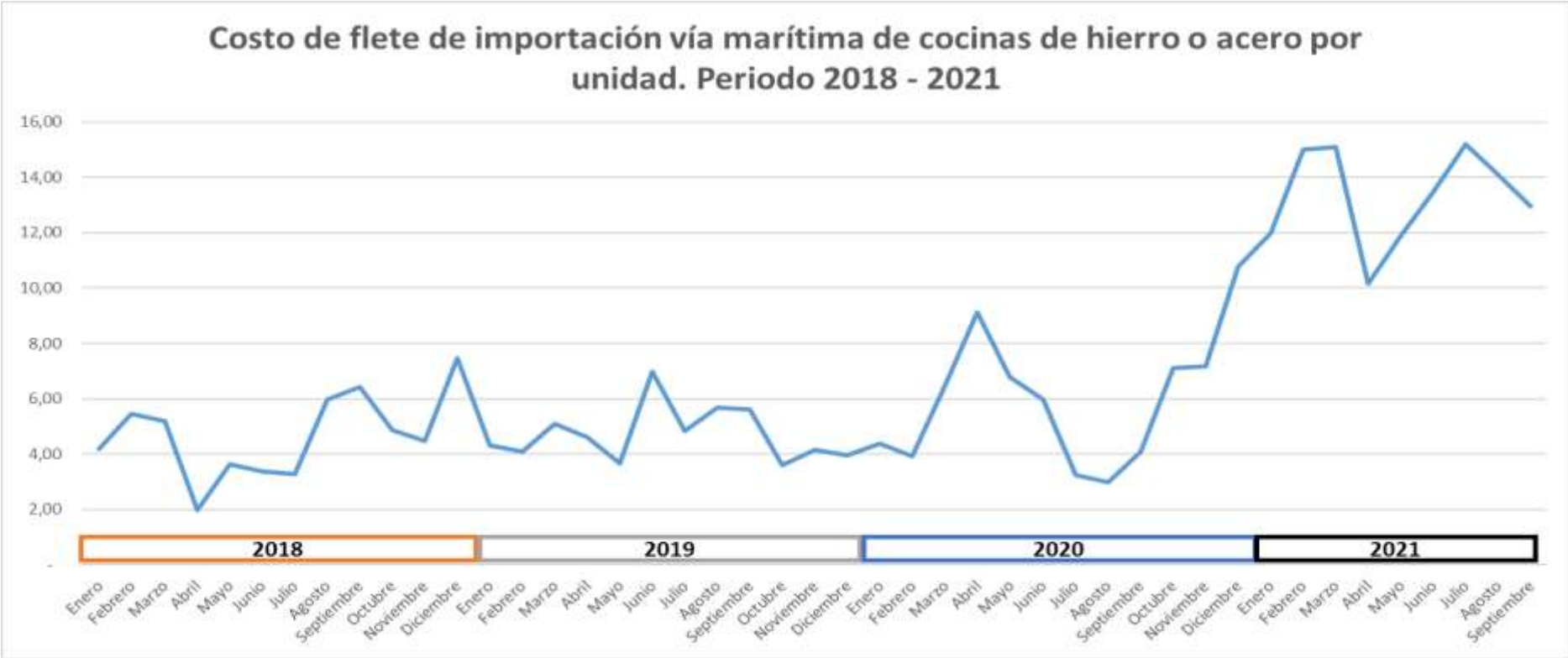
Gráfico 20: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de calzado deportivo



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

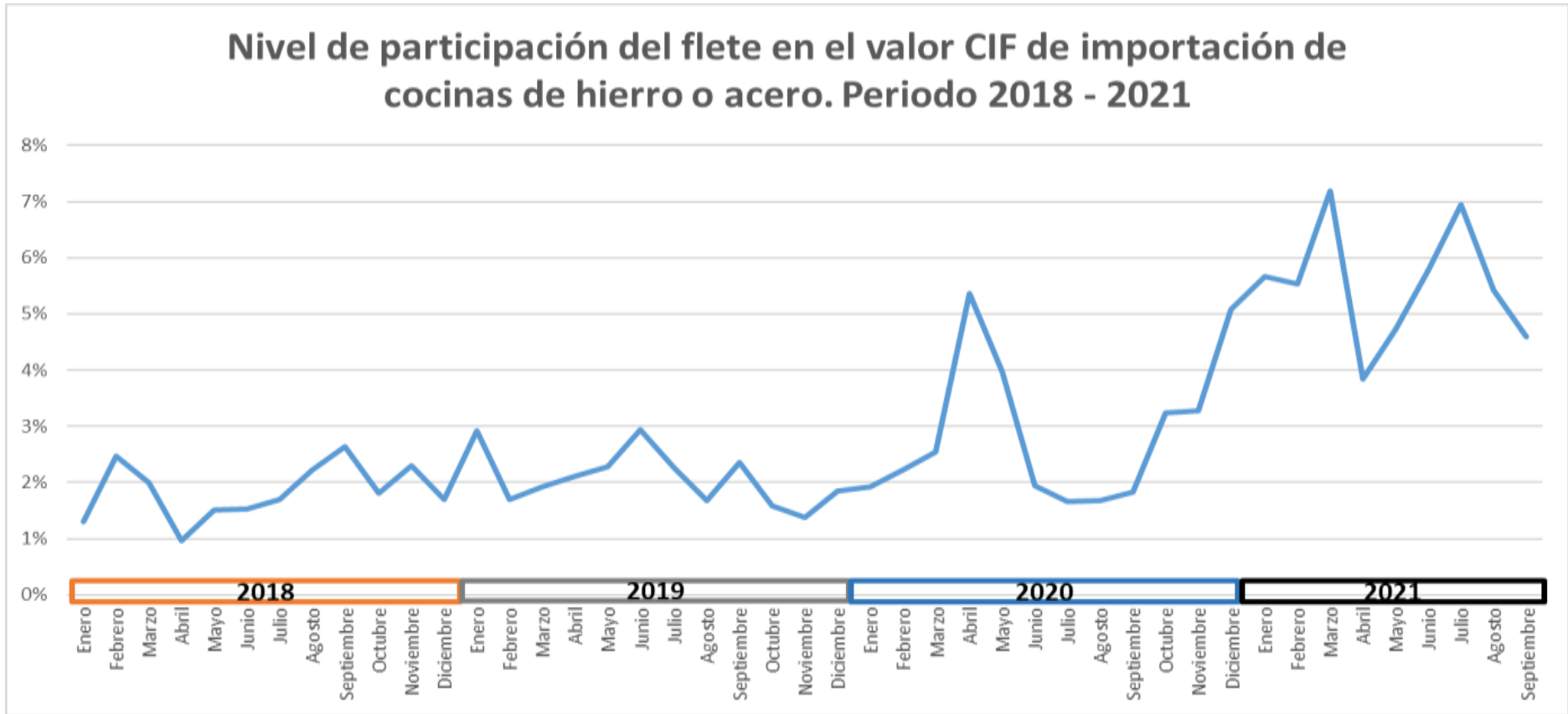
COCINAS DE HIERRO O ACERO

Gráfico 21: Costo de flete de importación vía marítima de cocinas de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

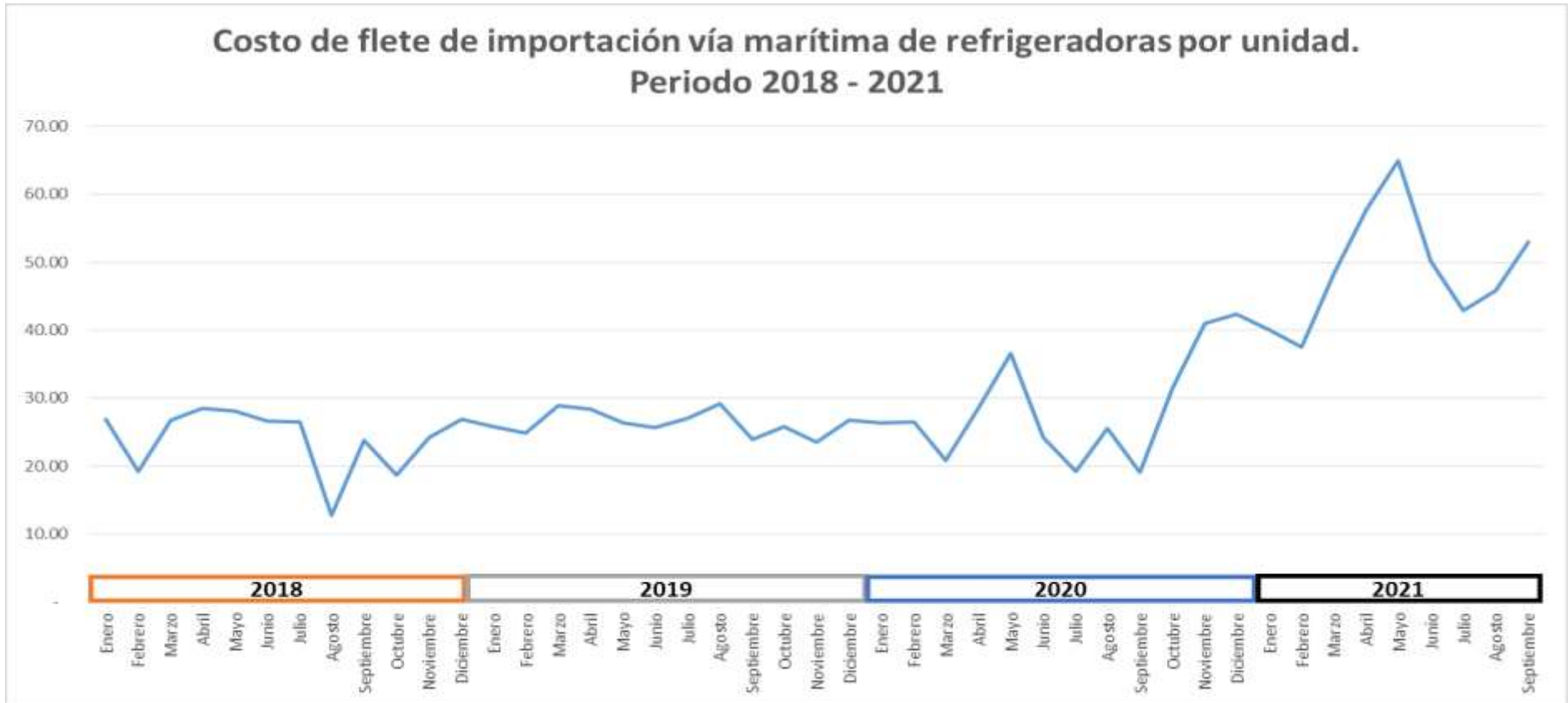
Gráfico 22: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de cocinas de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

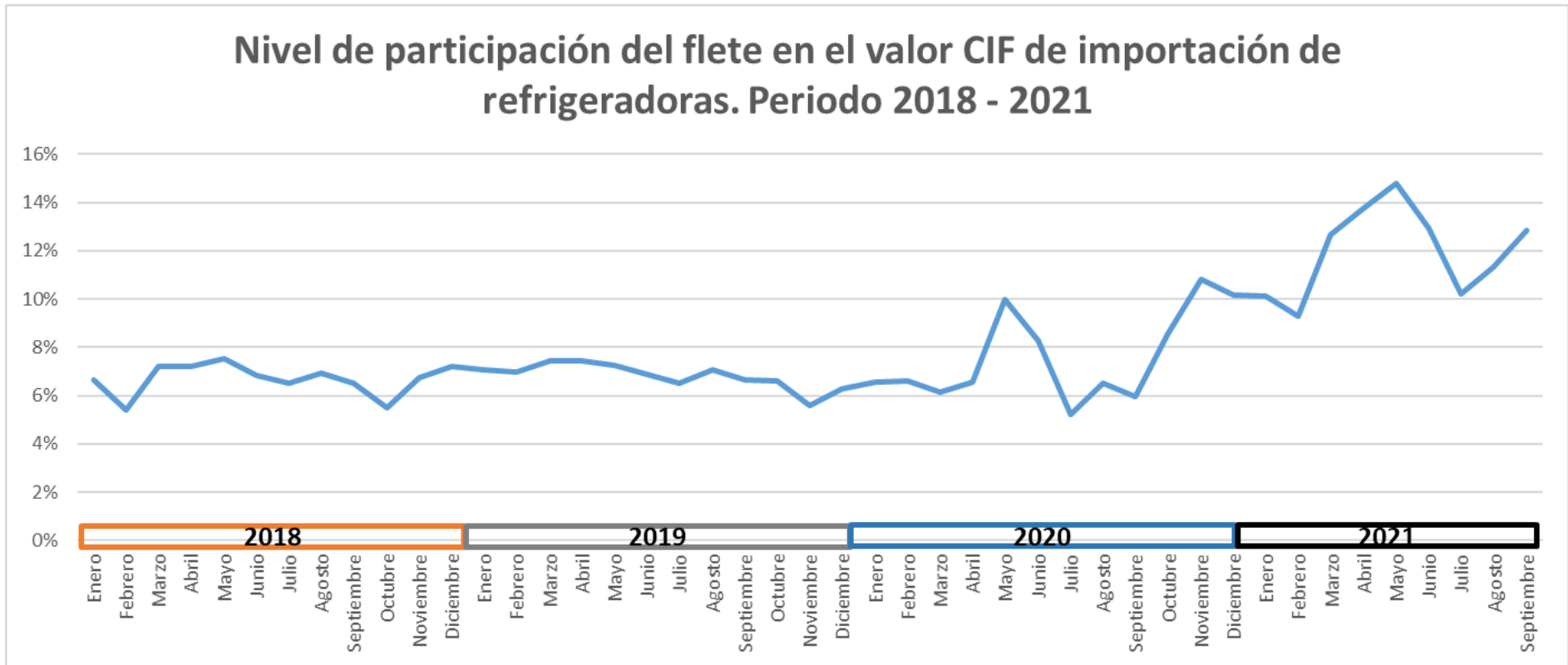
REFRIGERADORAS

Gráfico 23: Costo de flete de importación vía marítima de refrigeradoras



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

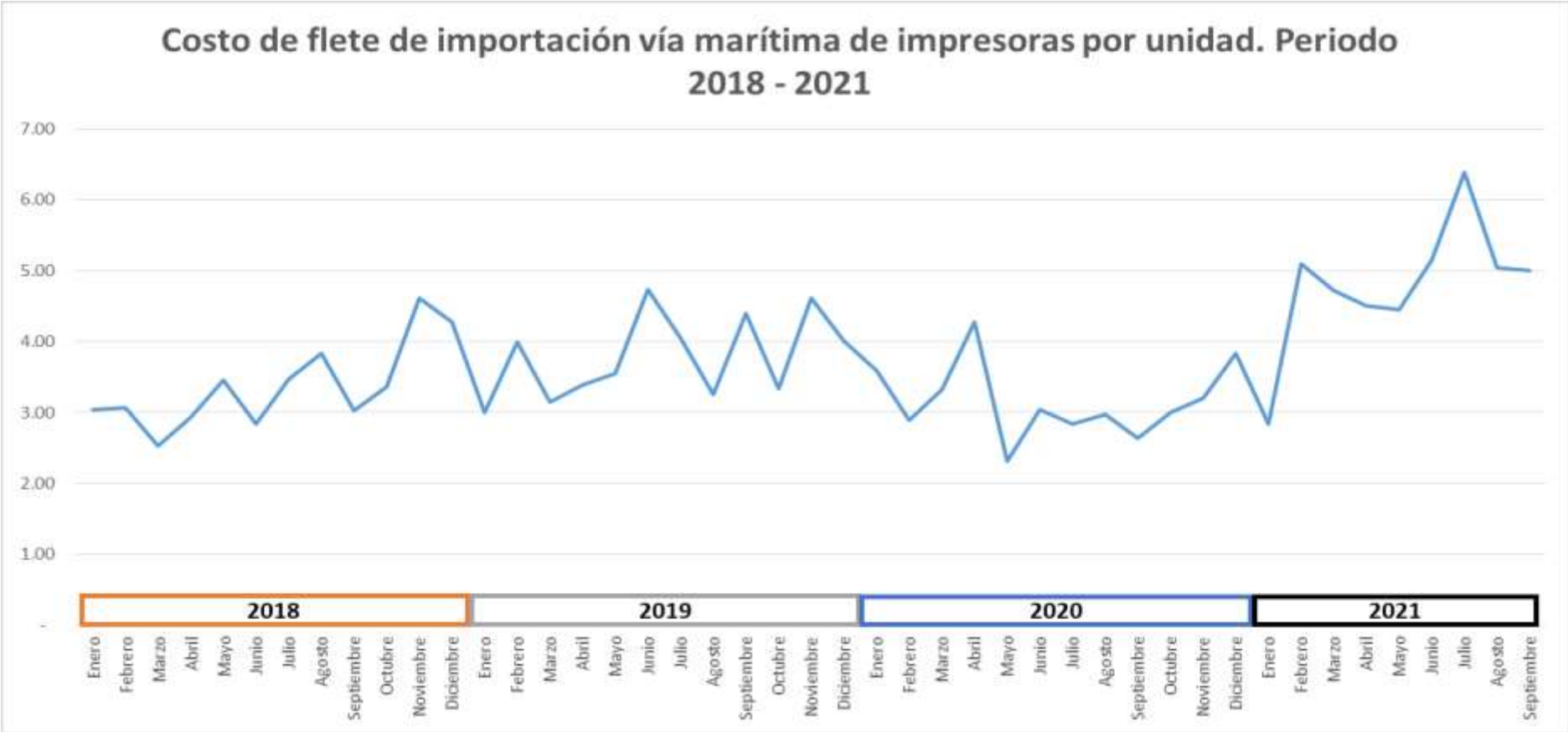
Gráfico 24: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de refrigeradoras



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

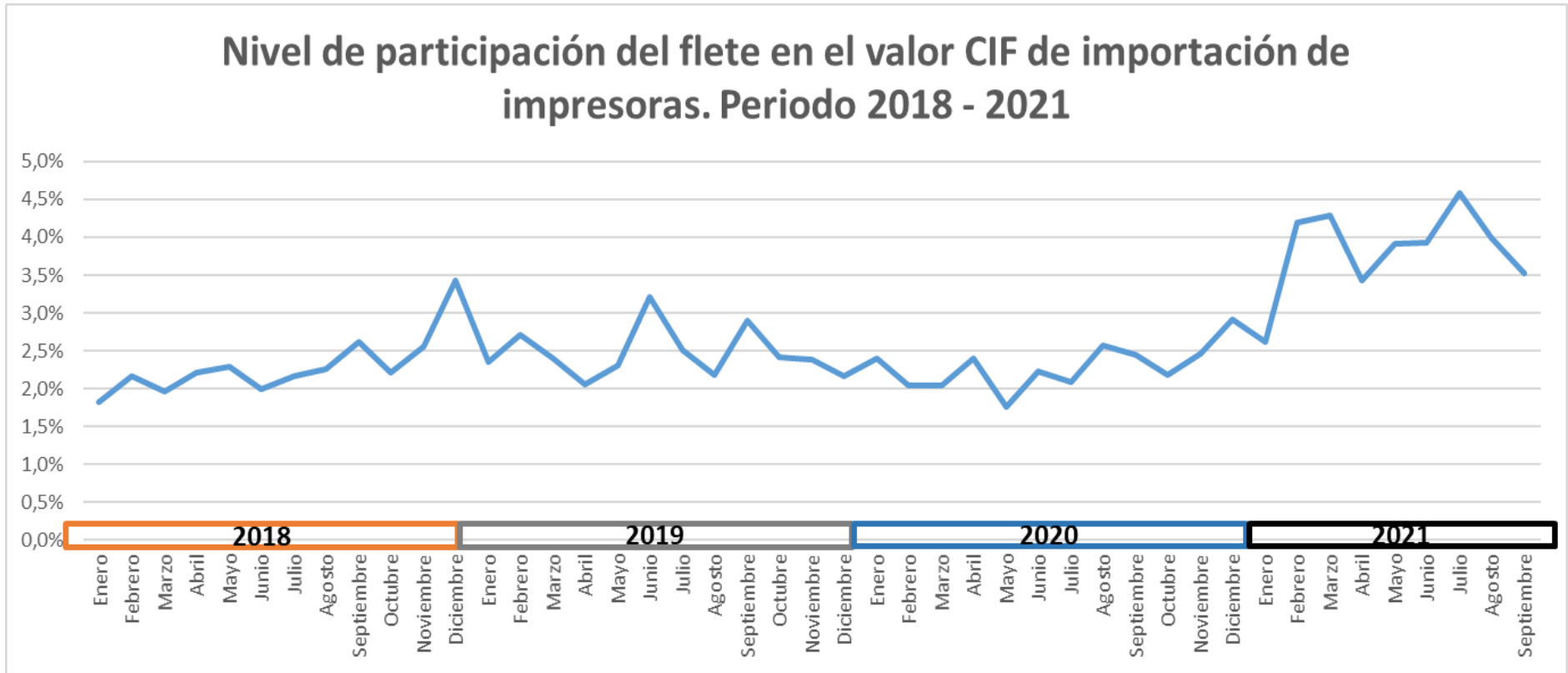
IMPRESORAS

Gráfico 25: Costo de flete de importación vía marítima de impresoras



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

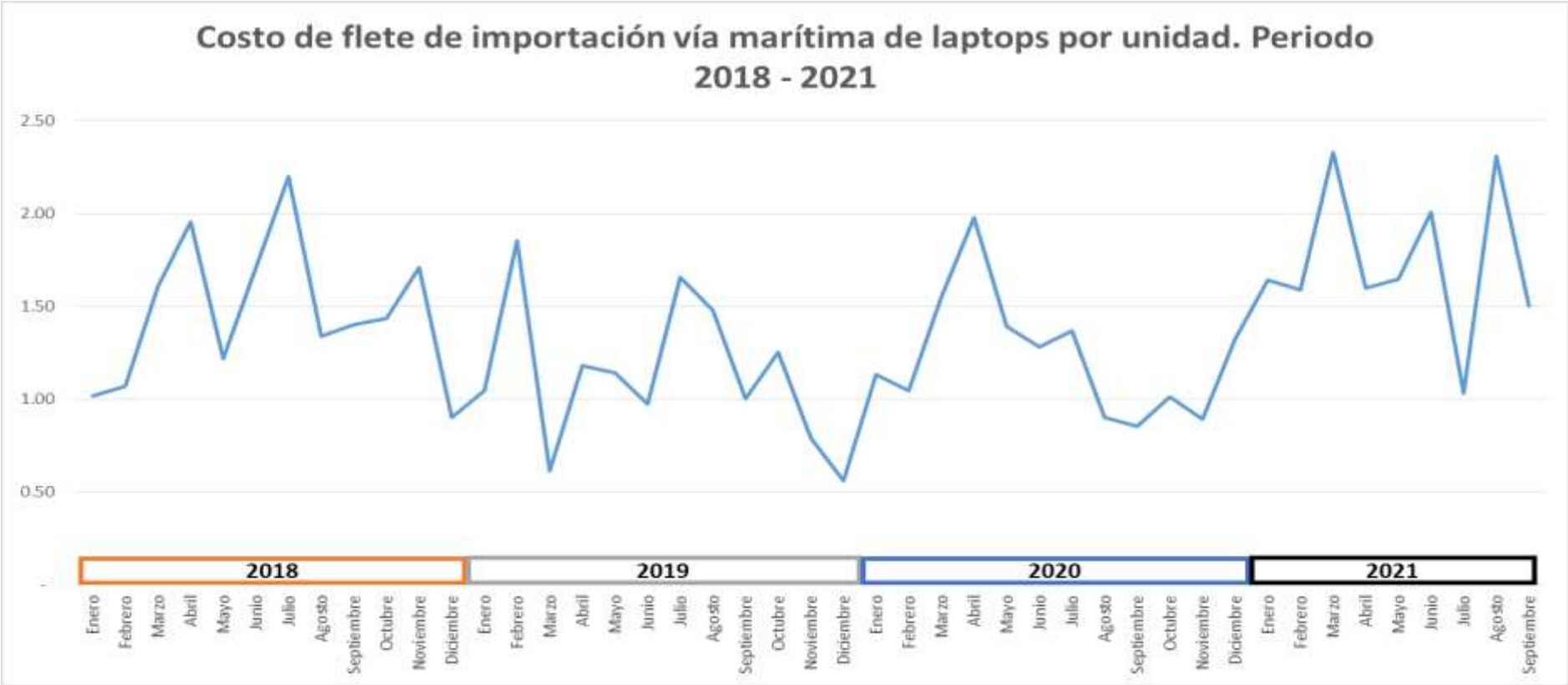
Gráfico 26: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de impresoras



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

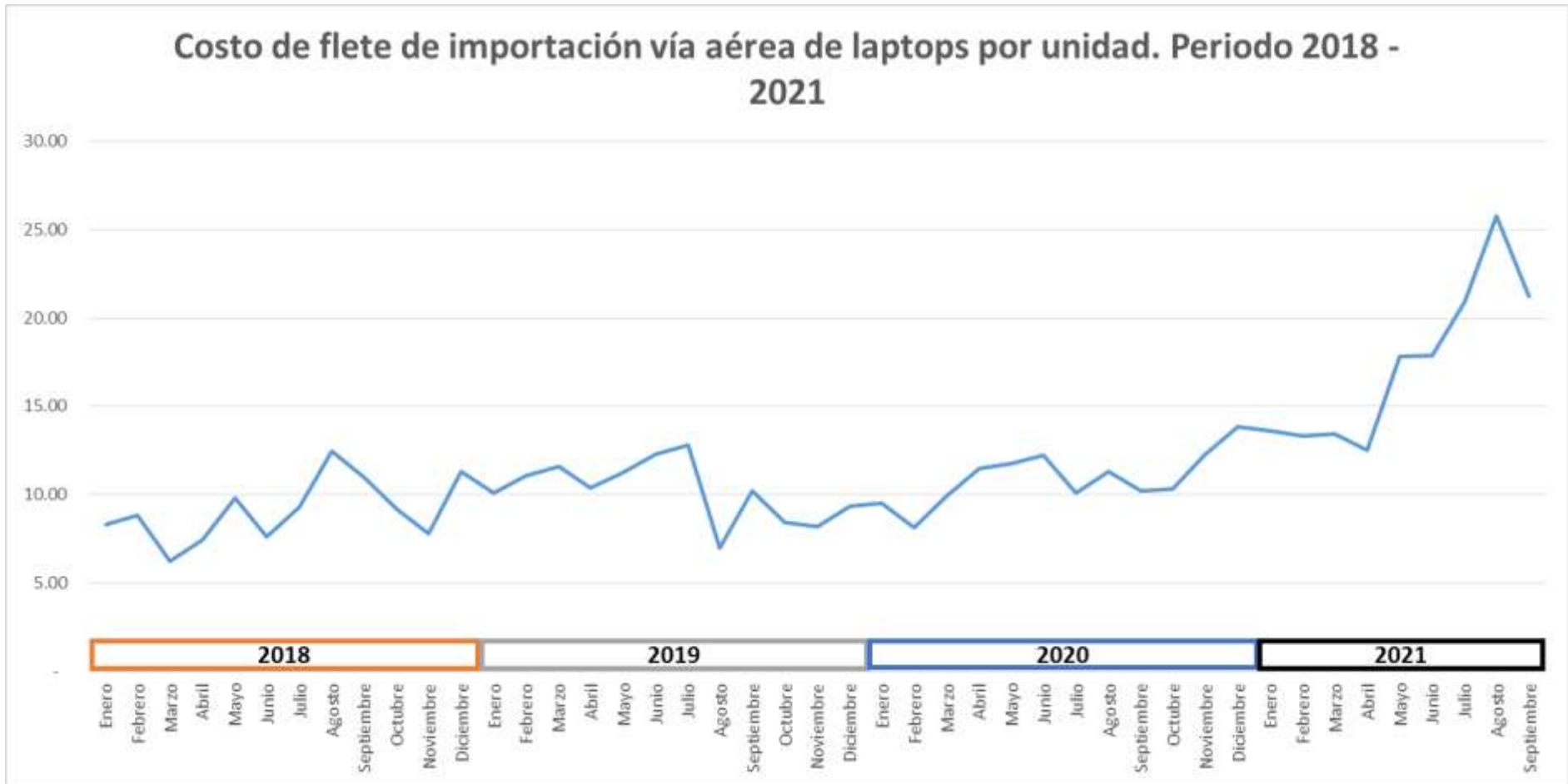
LAPTOPS

Gráfico 27: Costo de flete de importación vía marítima de laptops



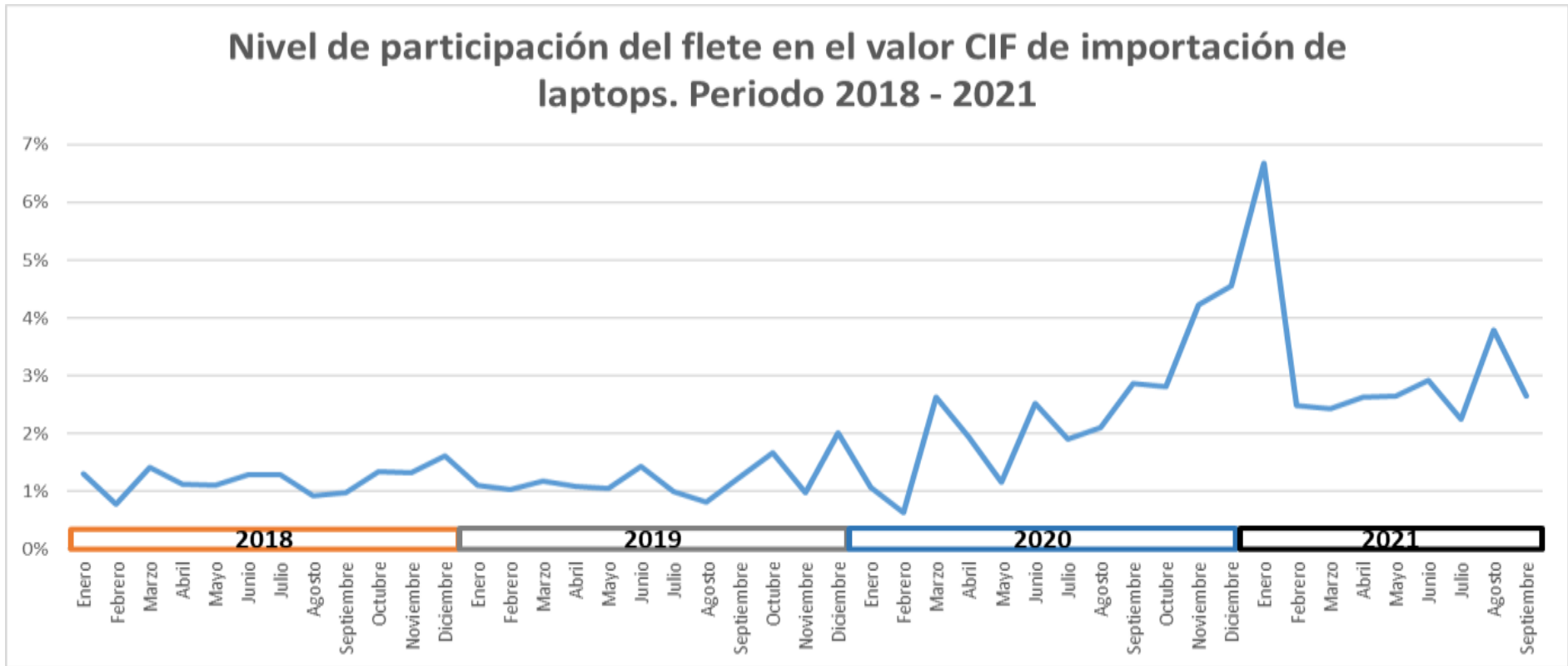
Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 28: Costo de flete de importación vía aérea de laptops



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

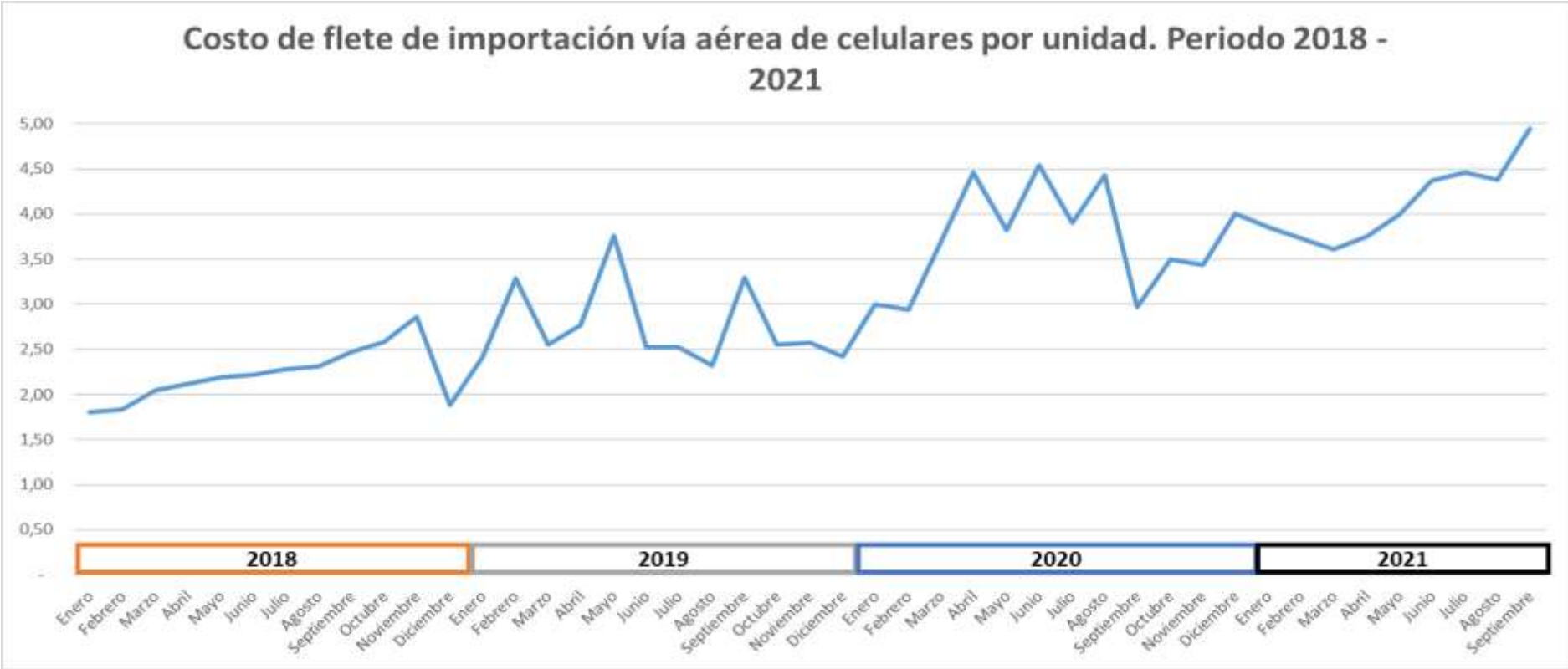
Gráfico 29: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de laptops



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

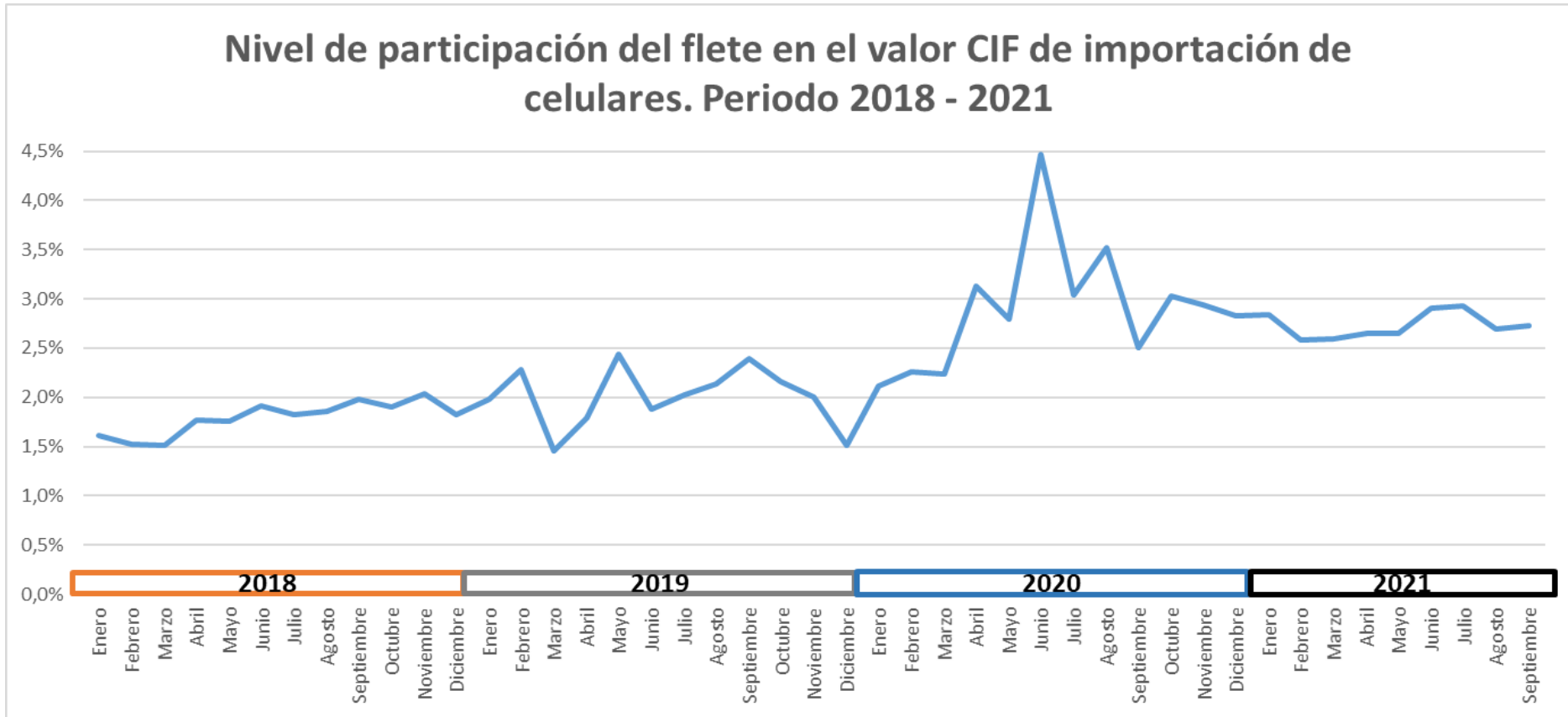
CELULARES

Gráfico 30: Costo de flete de importación vía aérea de celulares



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

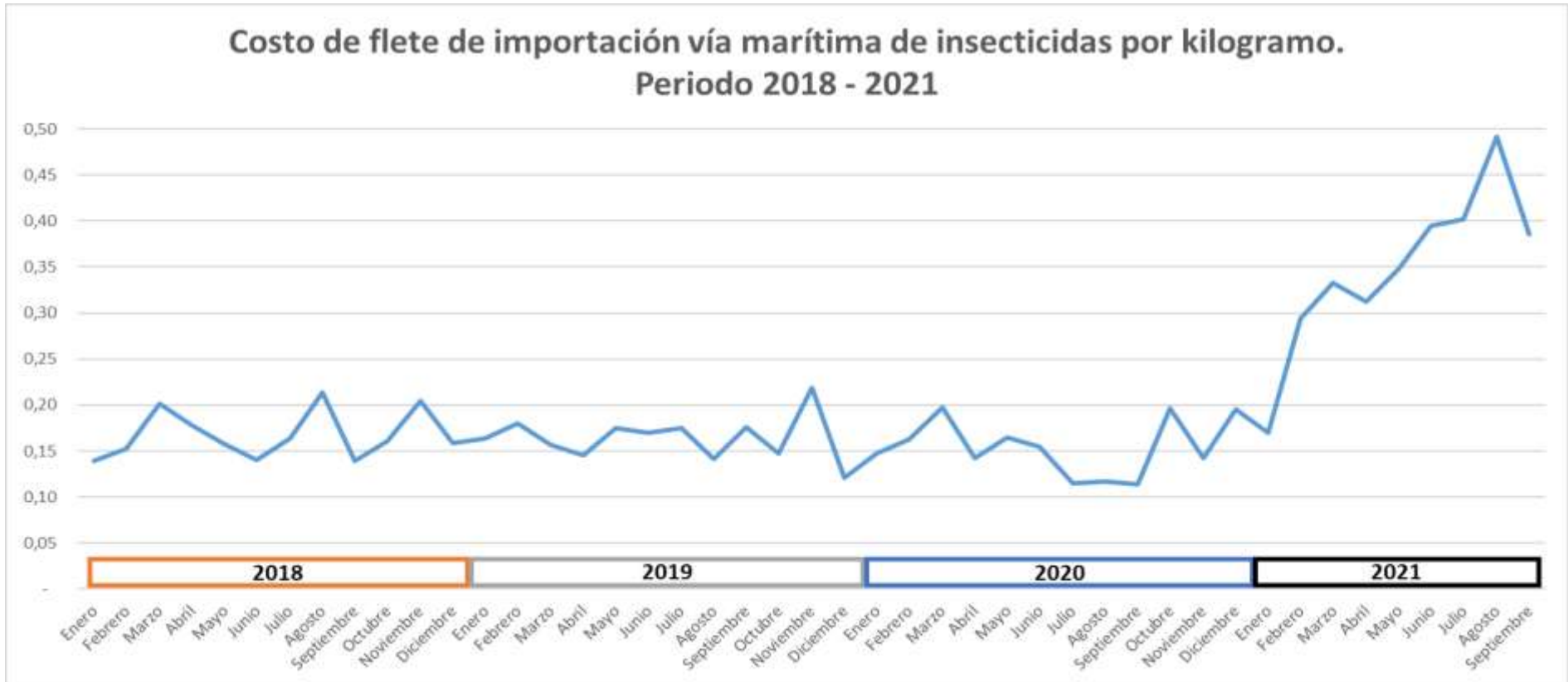
Gráfico 31: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de celulares



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

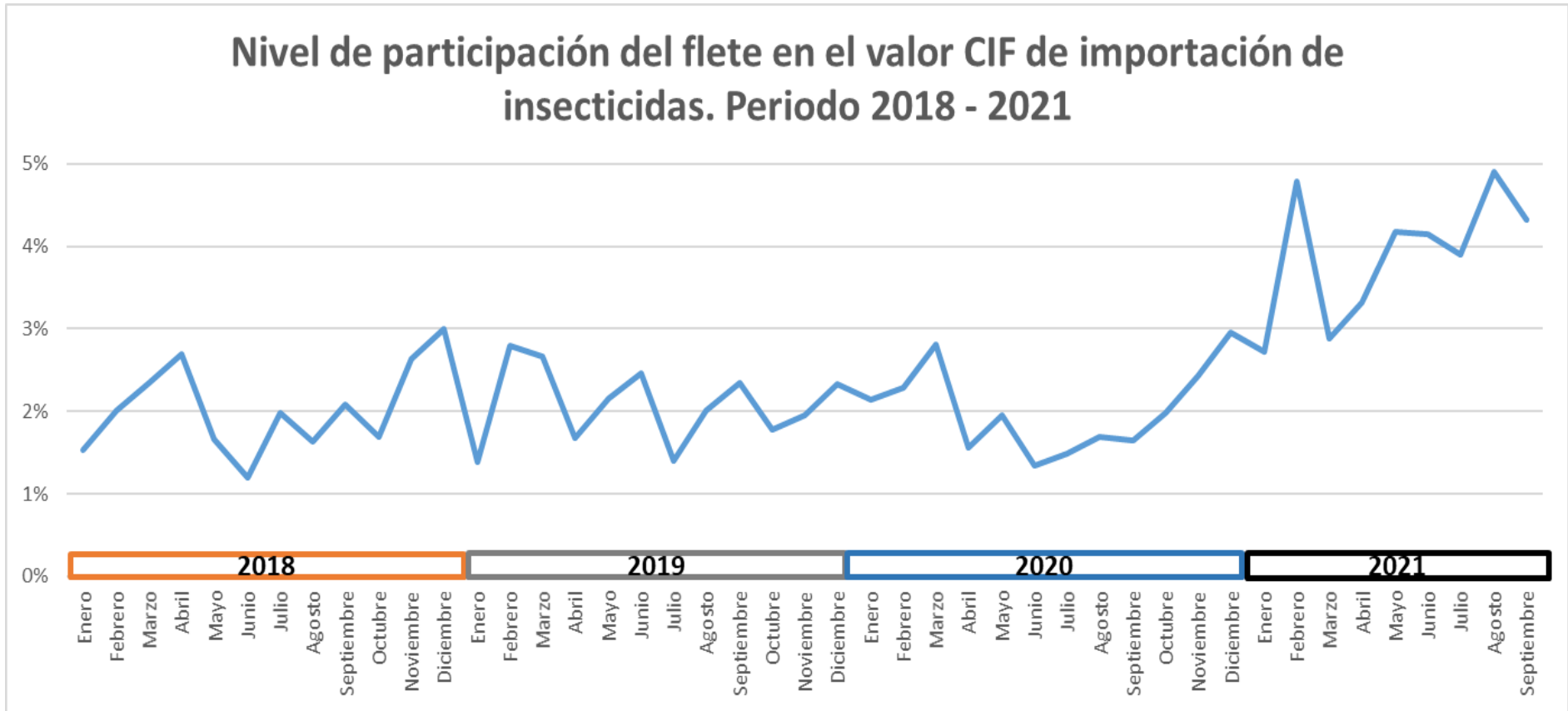
INSECTICIDAS

Gráfico 32: Costo de flete de importación vía marítima de insecticidas



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

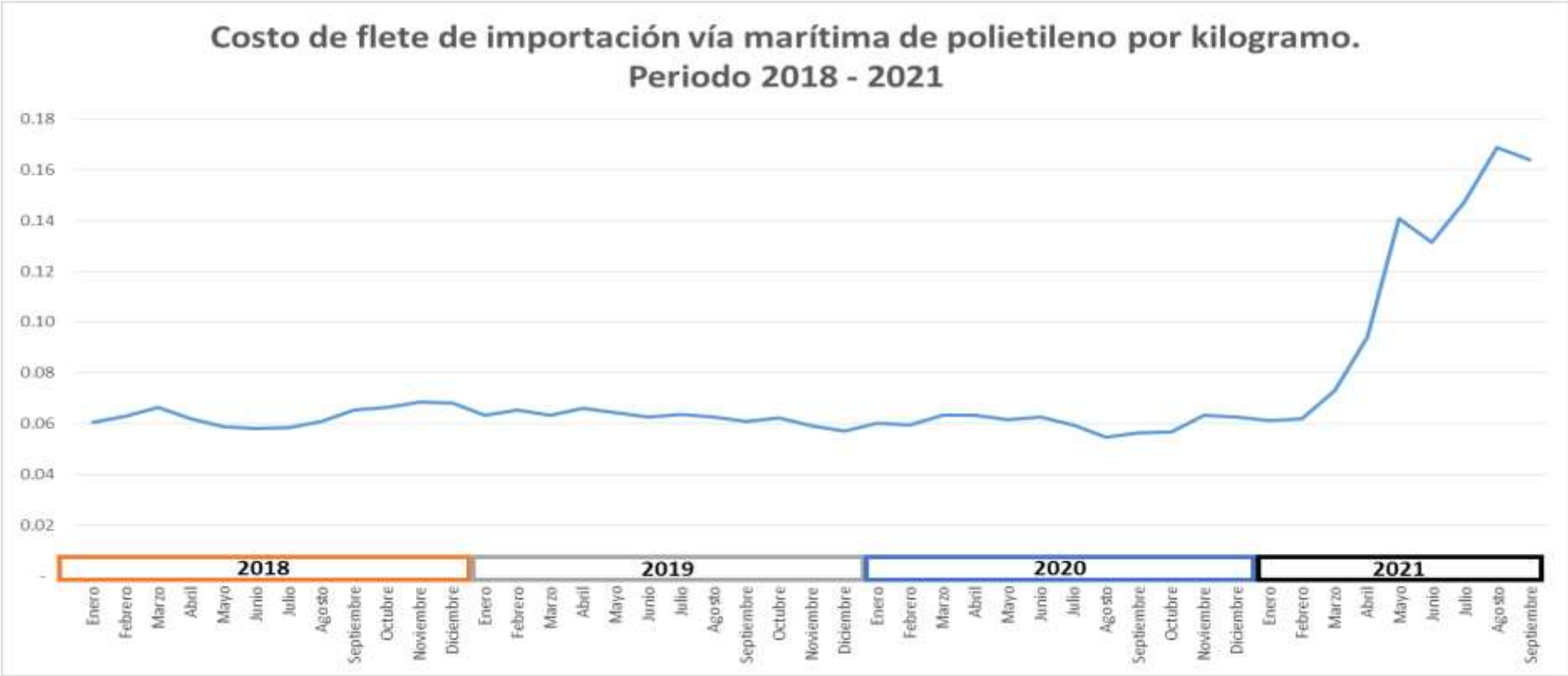
Gráfico 33: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de insecticidas



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

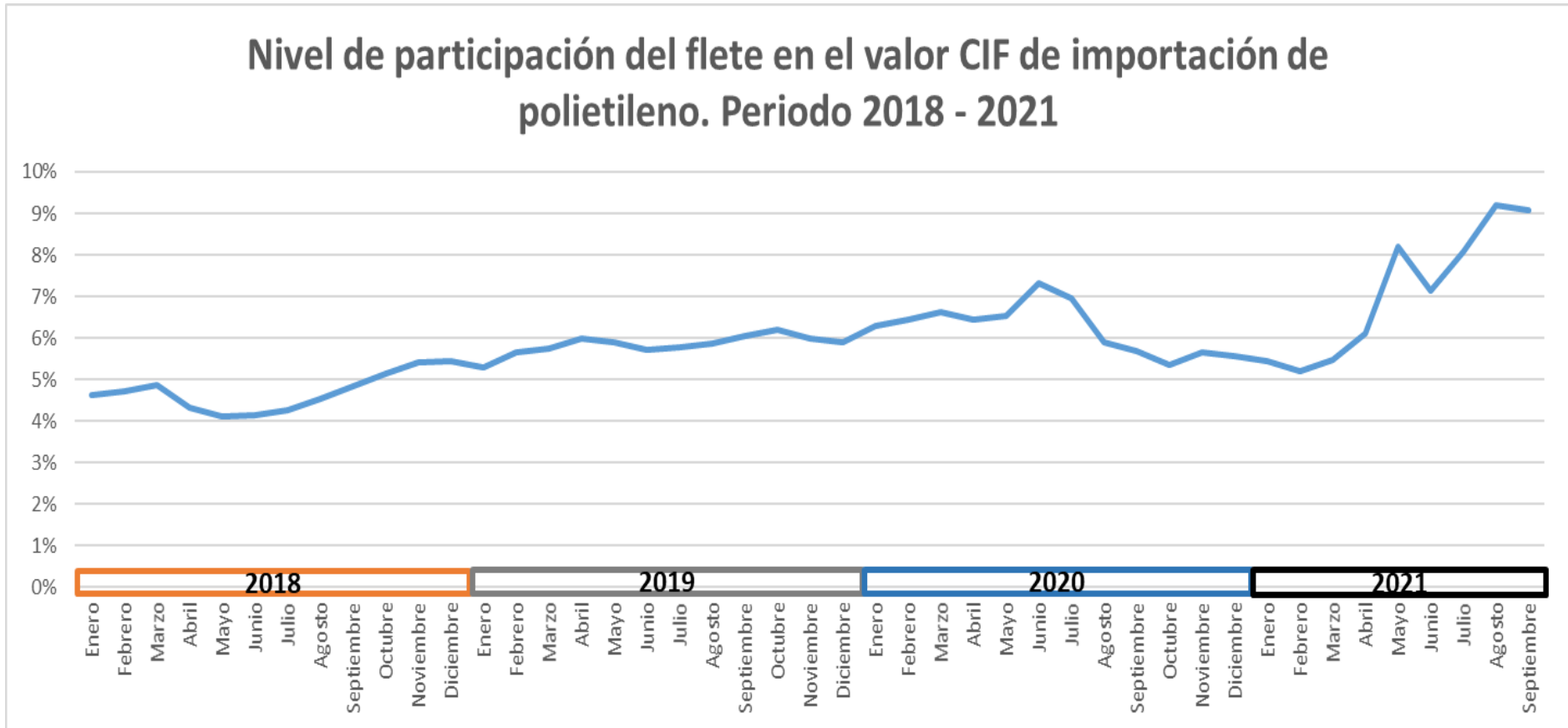
POLIETILENO

Gráfico 34: Costo de flete de importación vía marítima de polietileno



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

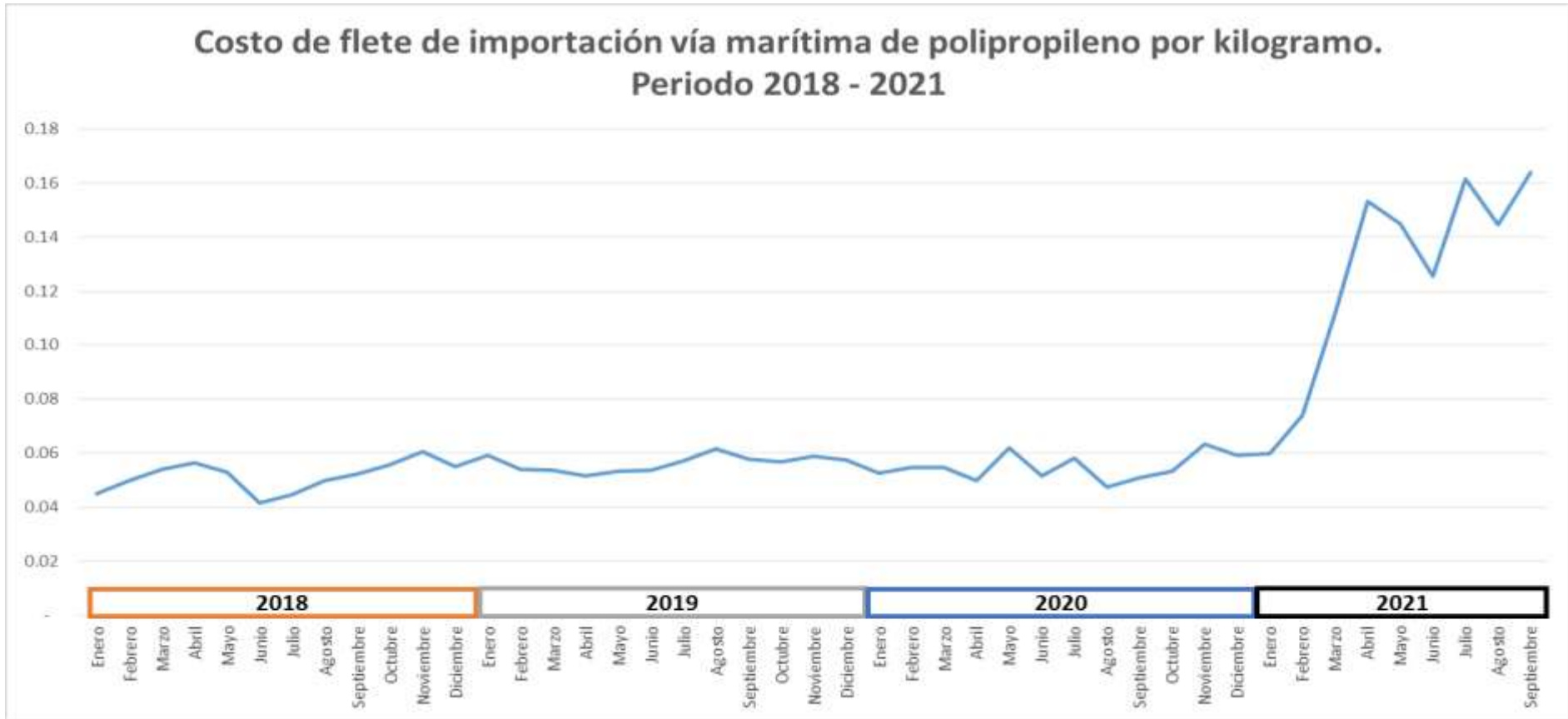
Gráfico 35: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de polietileno



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

POLIPROPILENO

Gráfico 36: Costo de flete de importación vía marítima de polipropileno



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

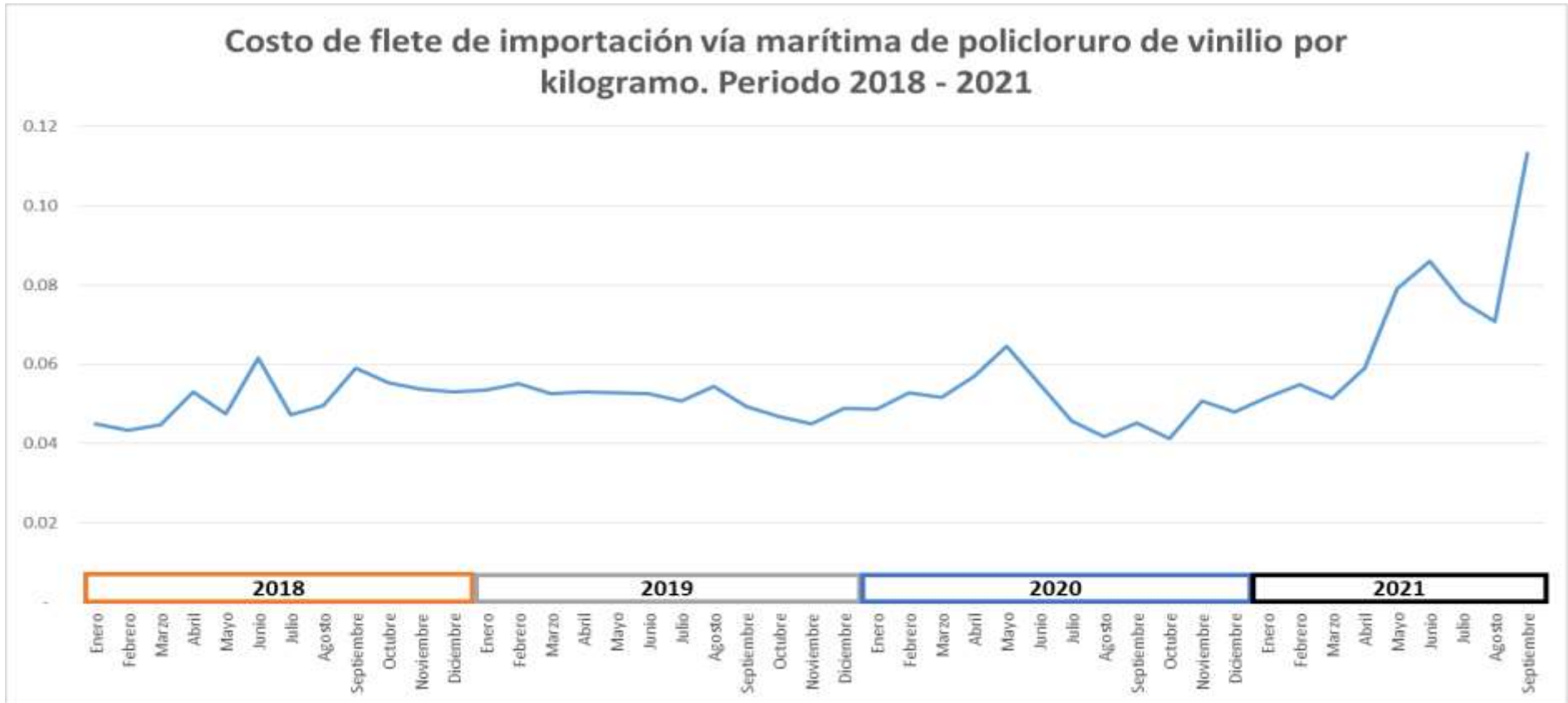
Gráfico 37: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de polipropileno



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

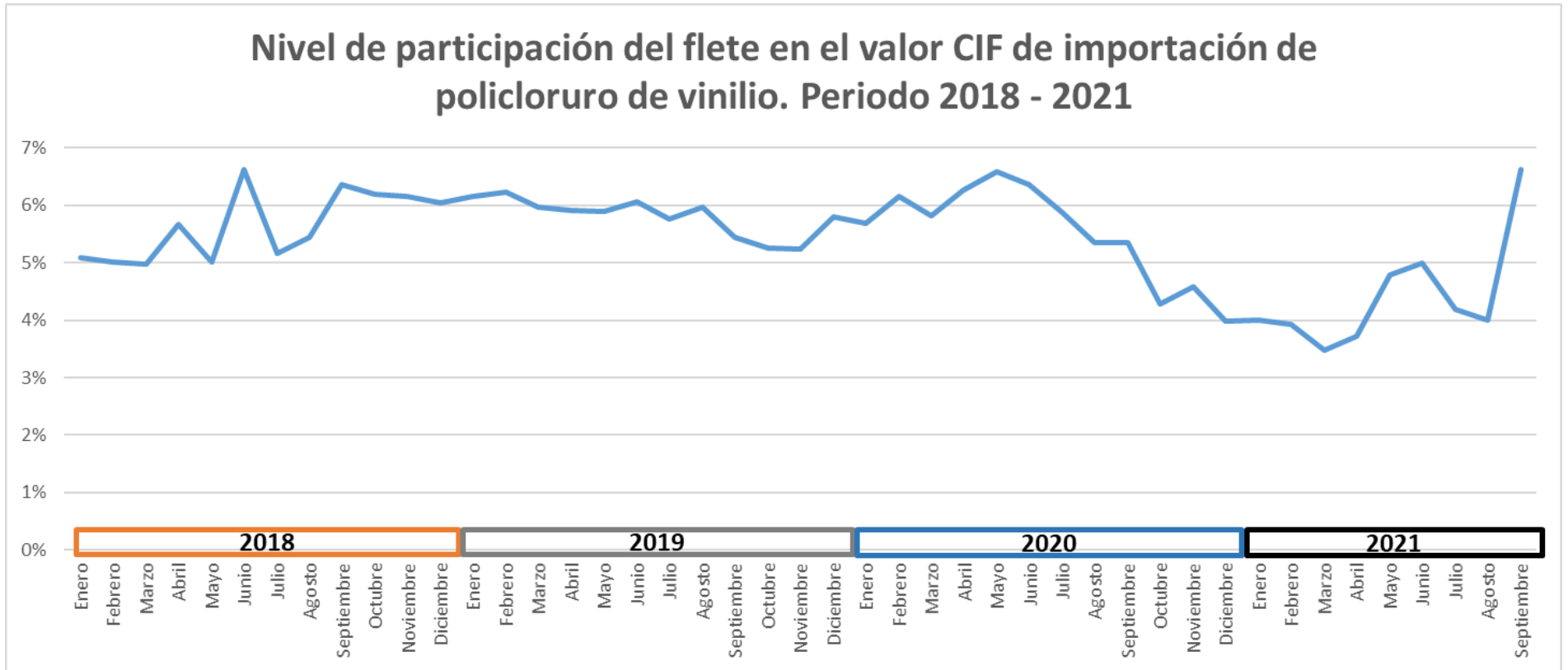
POLICLORURO DE VINILO

Gráfico 38: Costo de flete de importación vía marítima de policloruro de vinilo



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

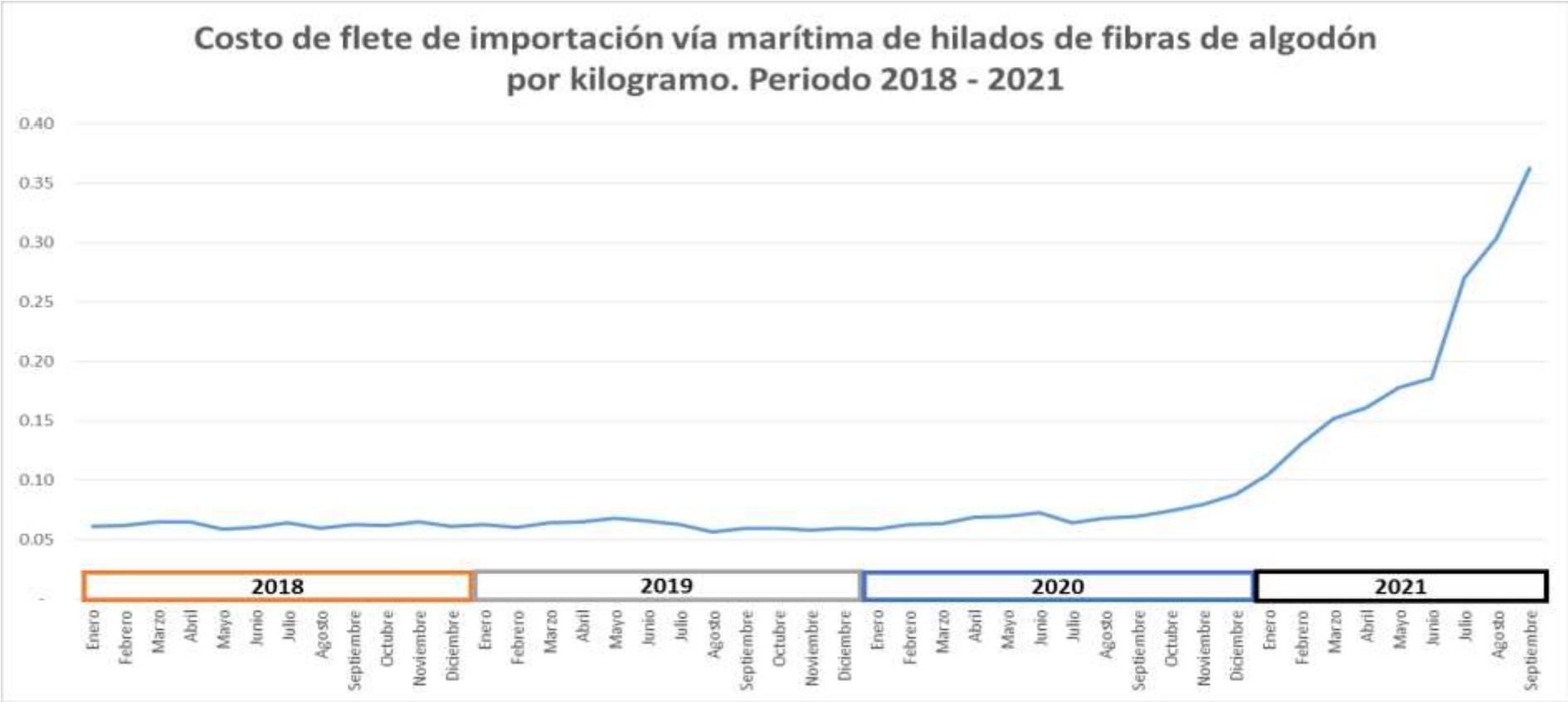
Gráfico 39: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de policloruro de vinilo



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

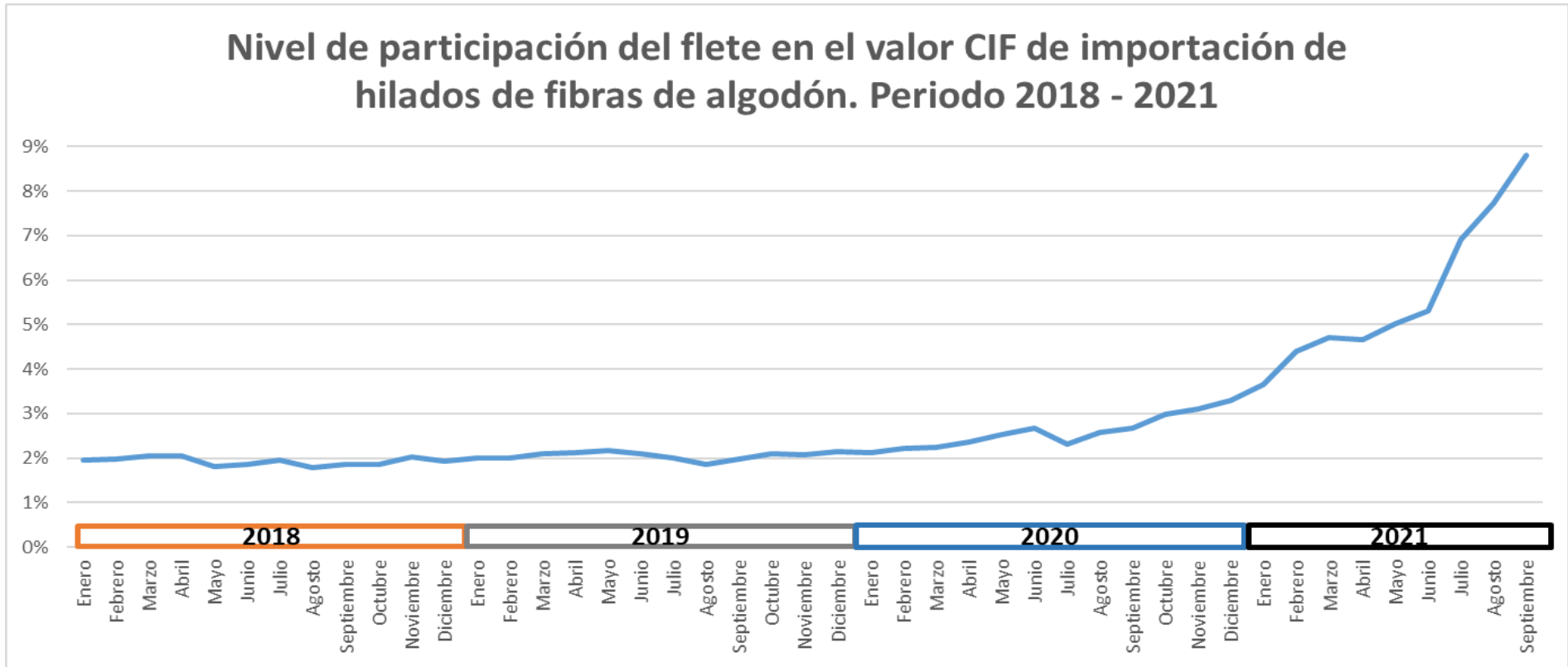
HILADOS DE FIBRAS DE ALGODÓN

Gráfico 40: Costo de flete de importación vía marítima de hilados de fibras de algodón



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

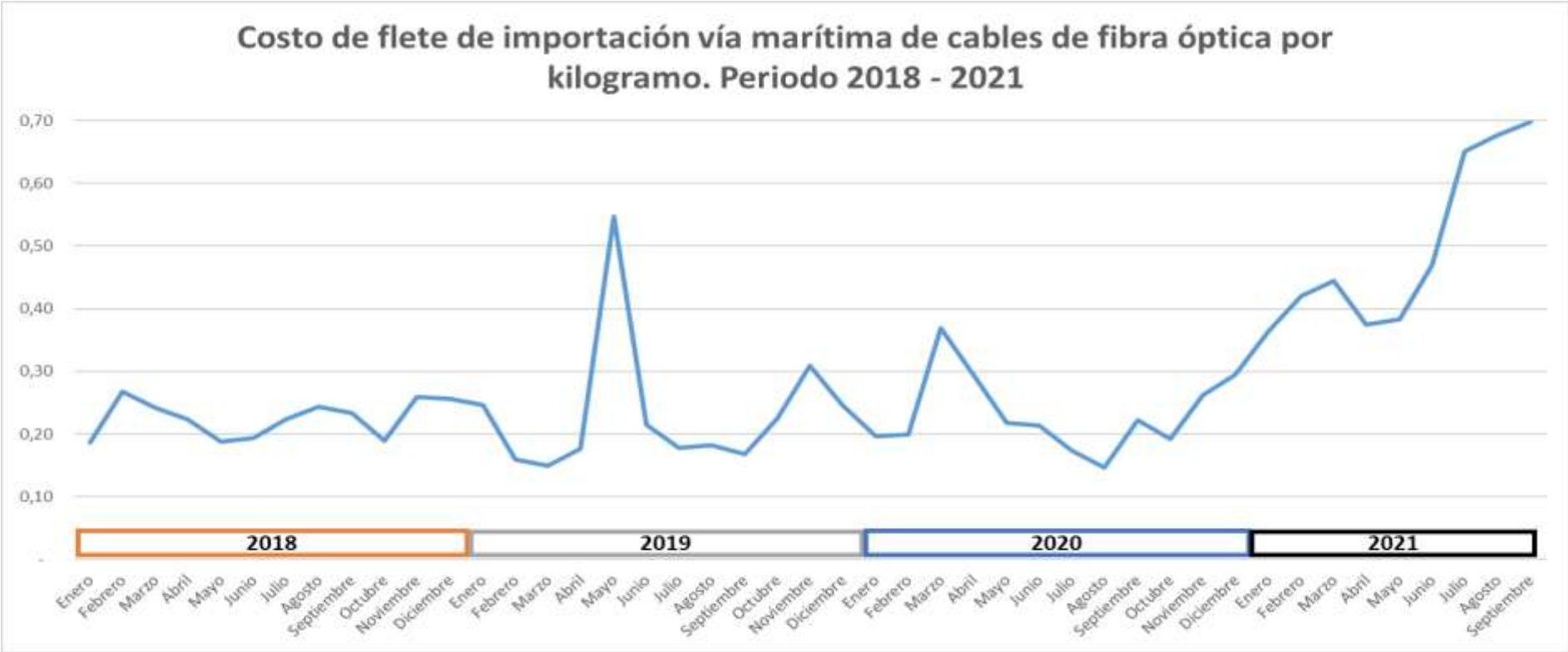
Gráfico 41: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de hilados de fibras de algodón



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

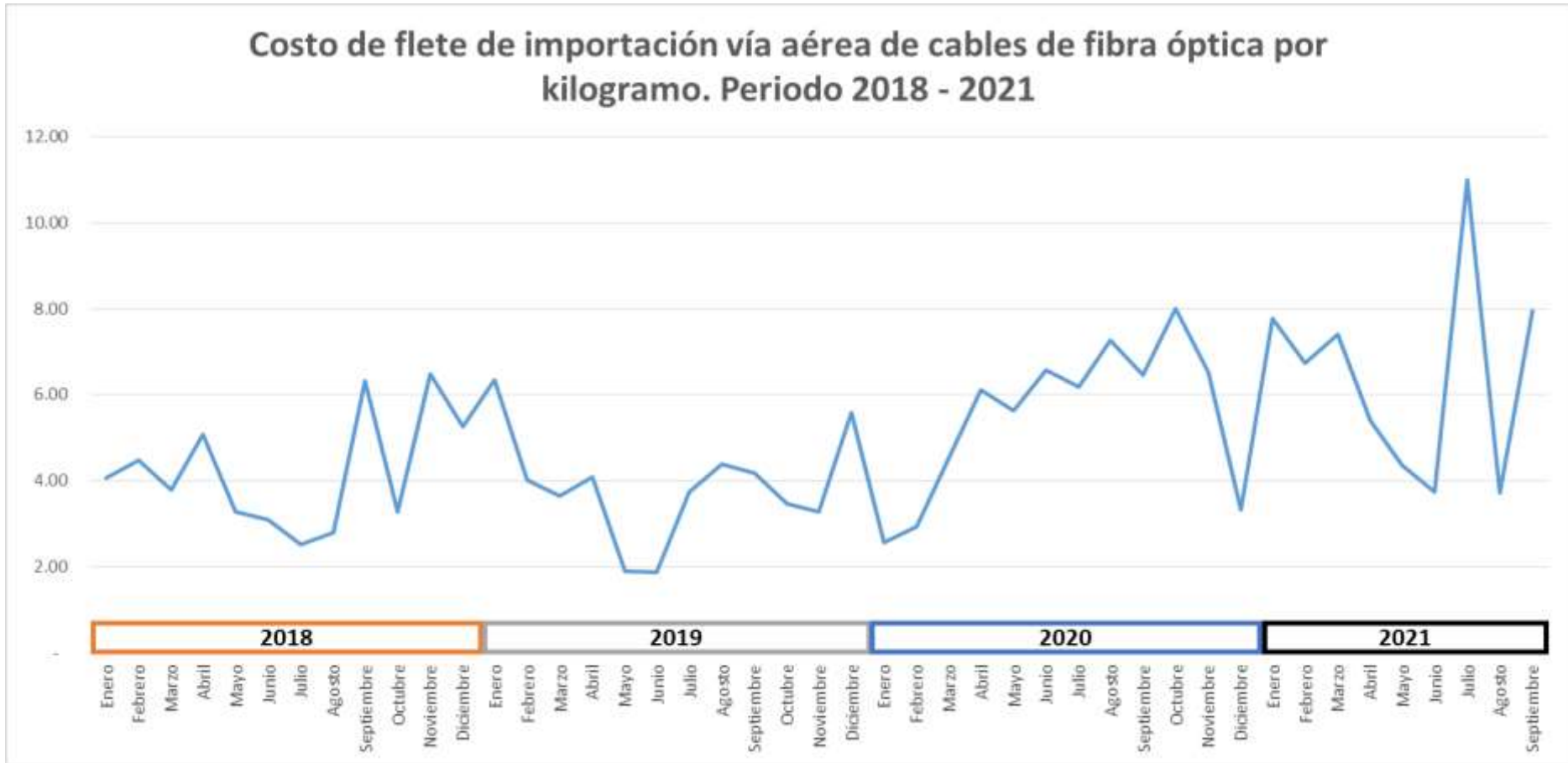
CABLES DE FIBRA ÓPTICA

Gráfico 42: Costo de flete de importación vía marítima de cables de fibra óptica



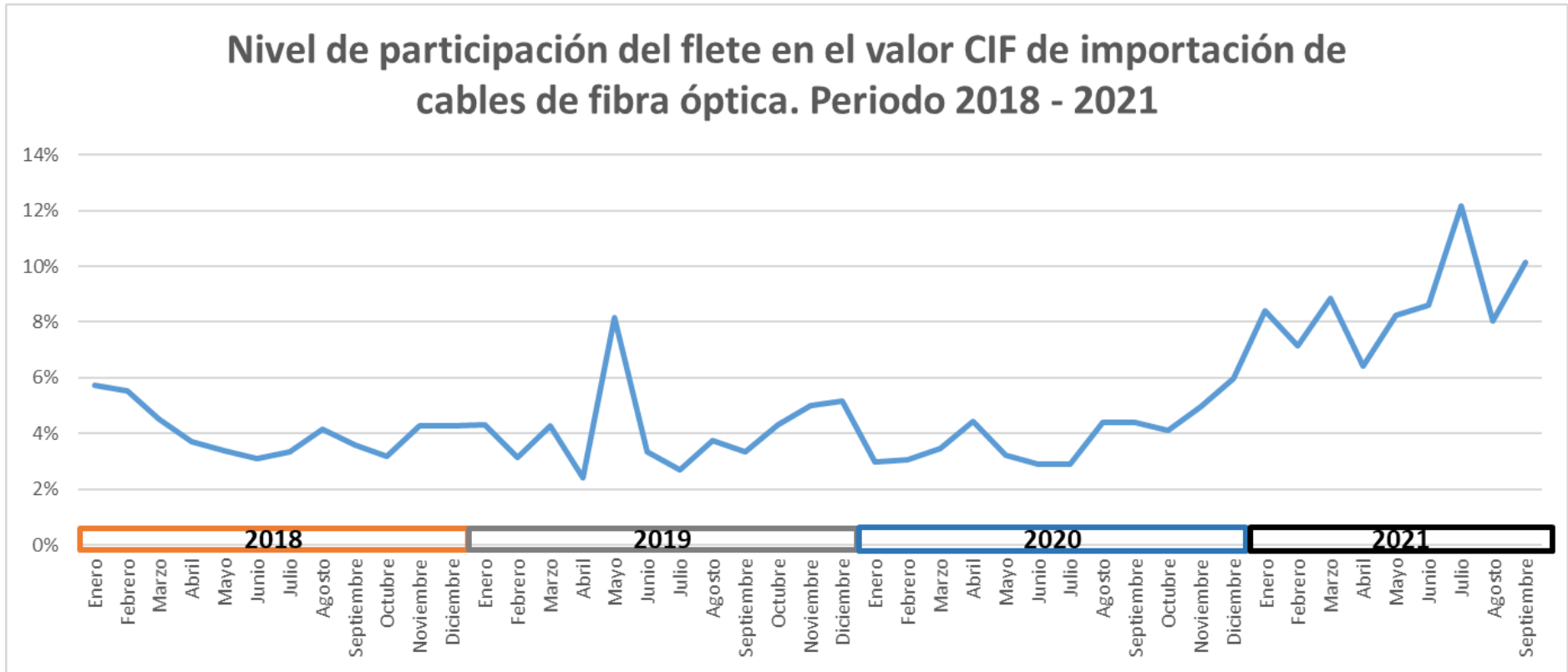
Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 43: Costo de flete de importación vía aérea de cables de fibra óptica



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

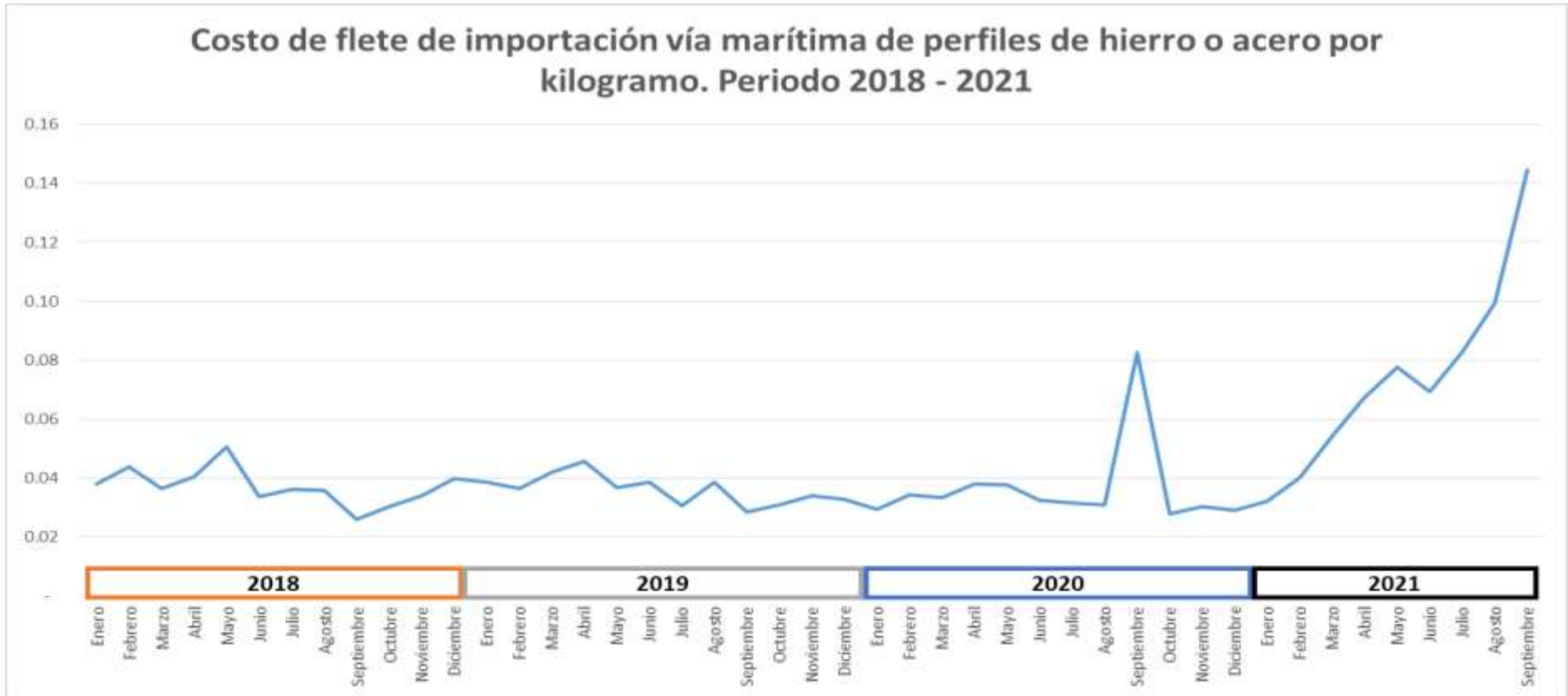
Gráfico 44: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de cables de fibra óptica



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

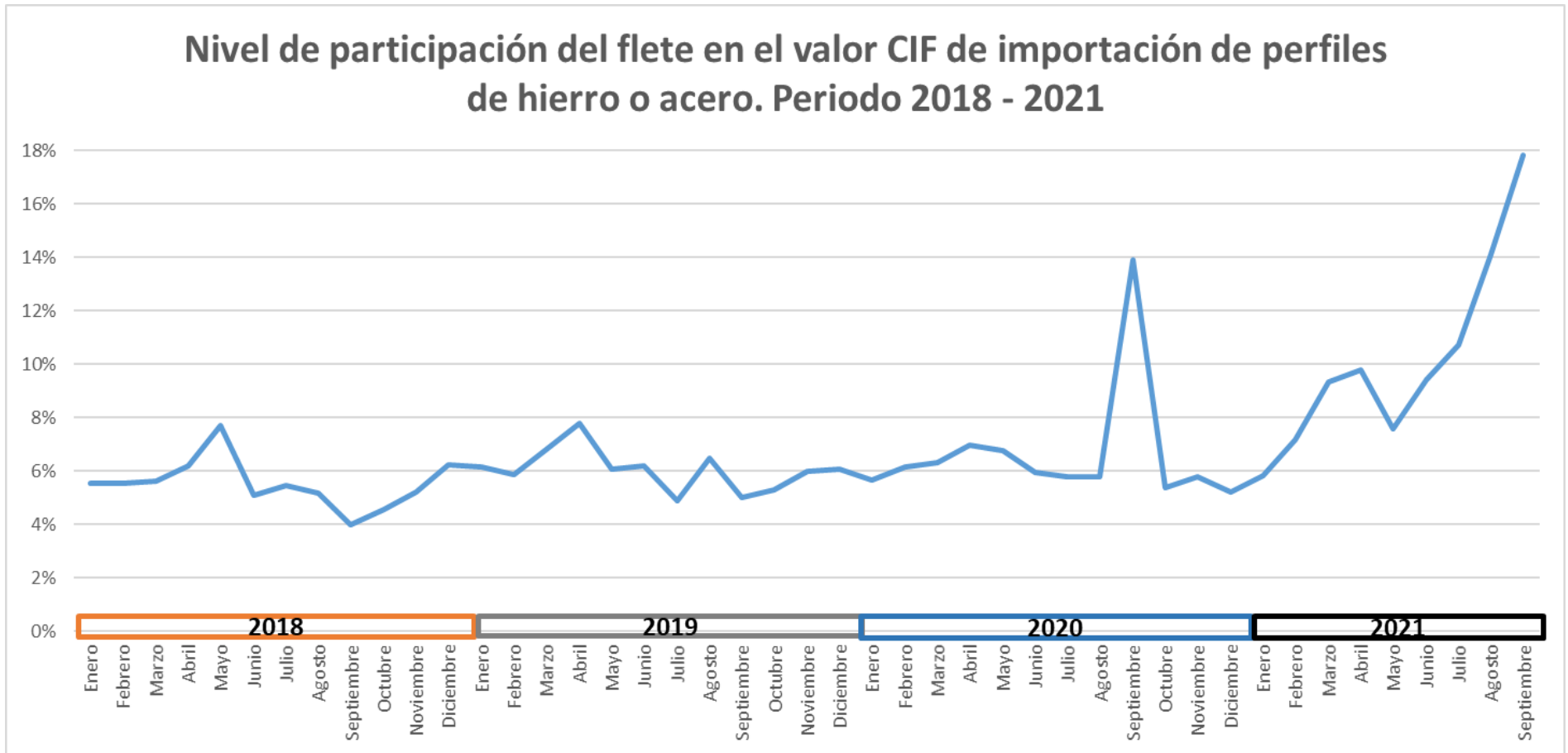
PERFILES DE HIERRO O ACERO

Gráfico 45: Costo de flete de importación vía marítima de perfiles de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

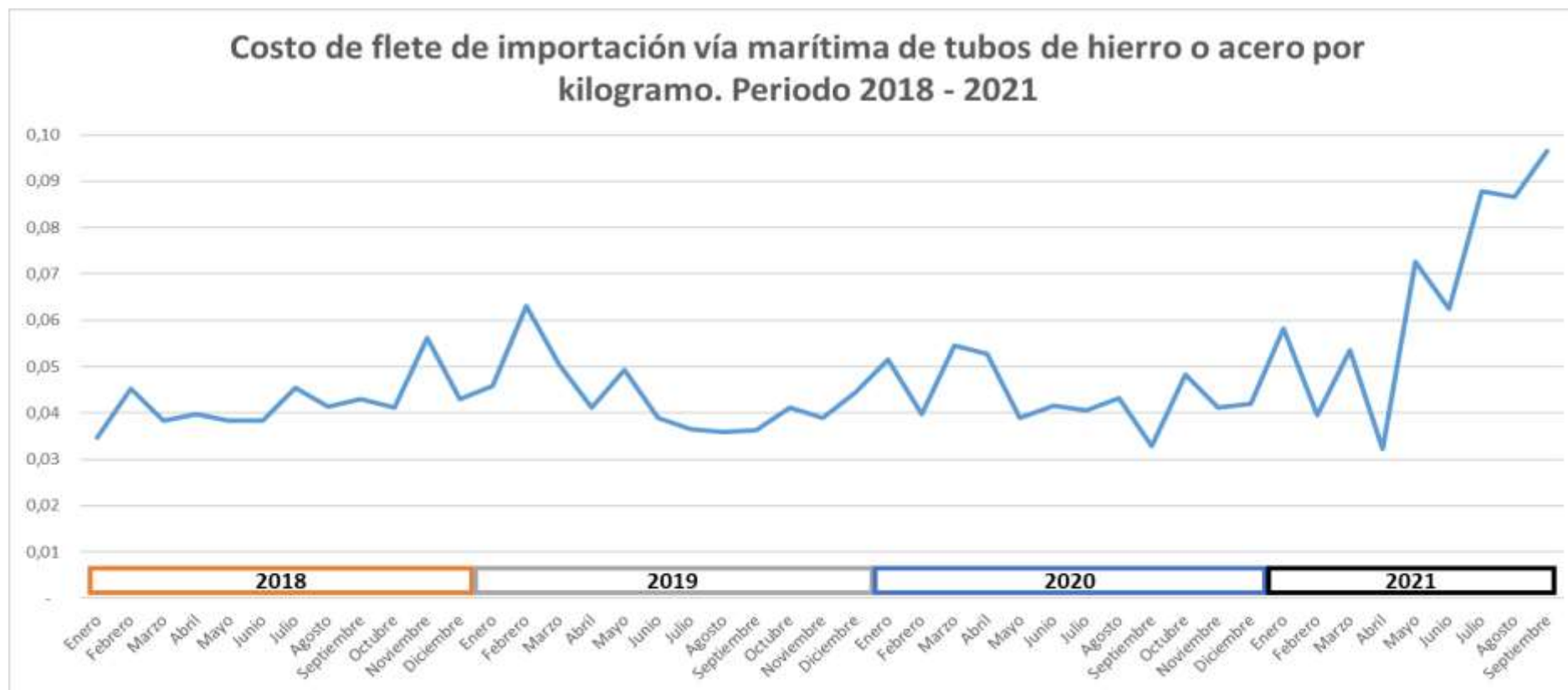
Gráfico 46: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de perfiles



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

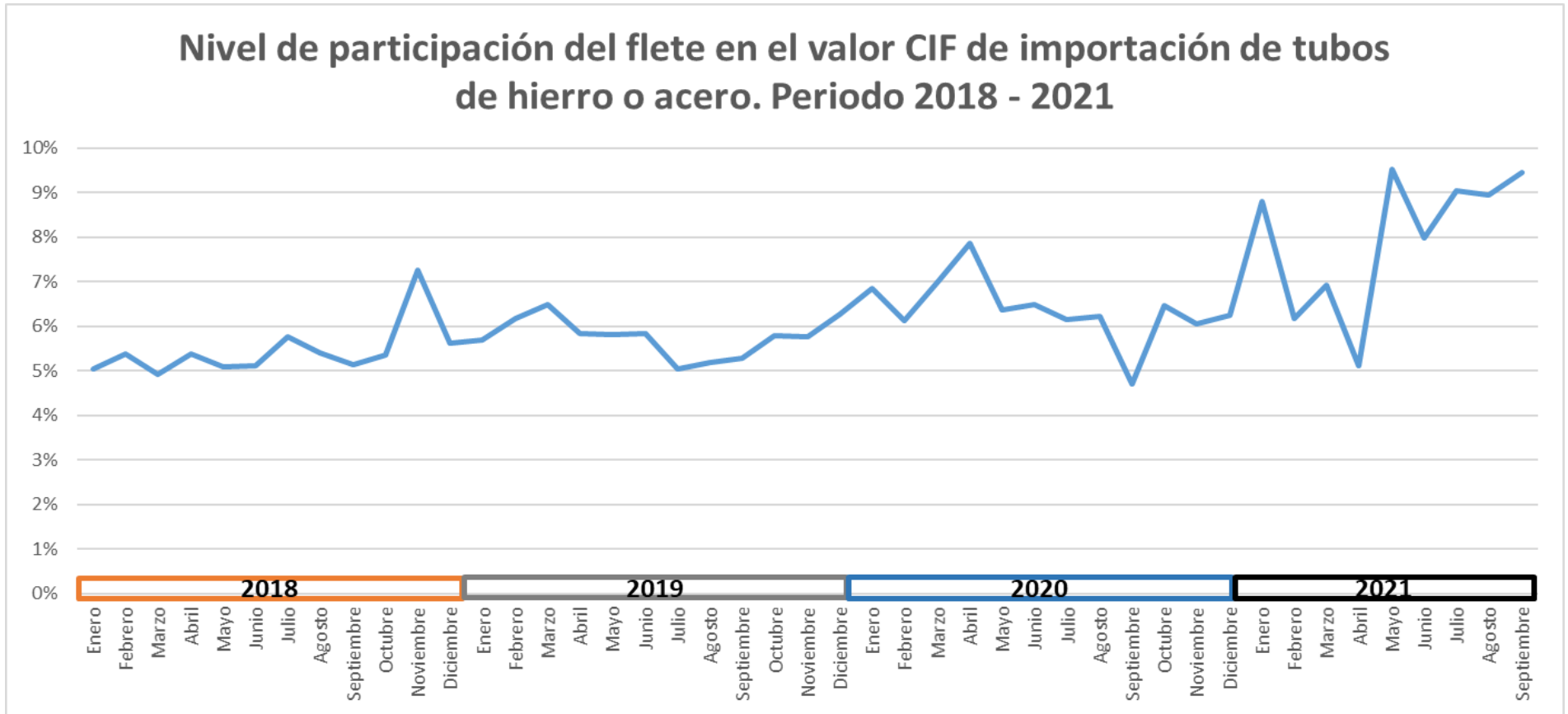
TUBOS DE HIERRO O ACERO

Gráfico 47: Costo de flete de importación vía marítima de tubos de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

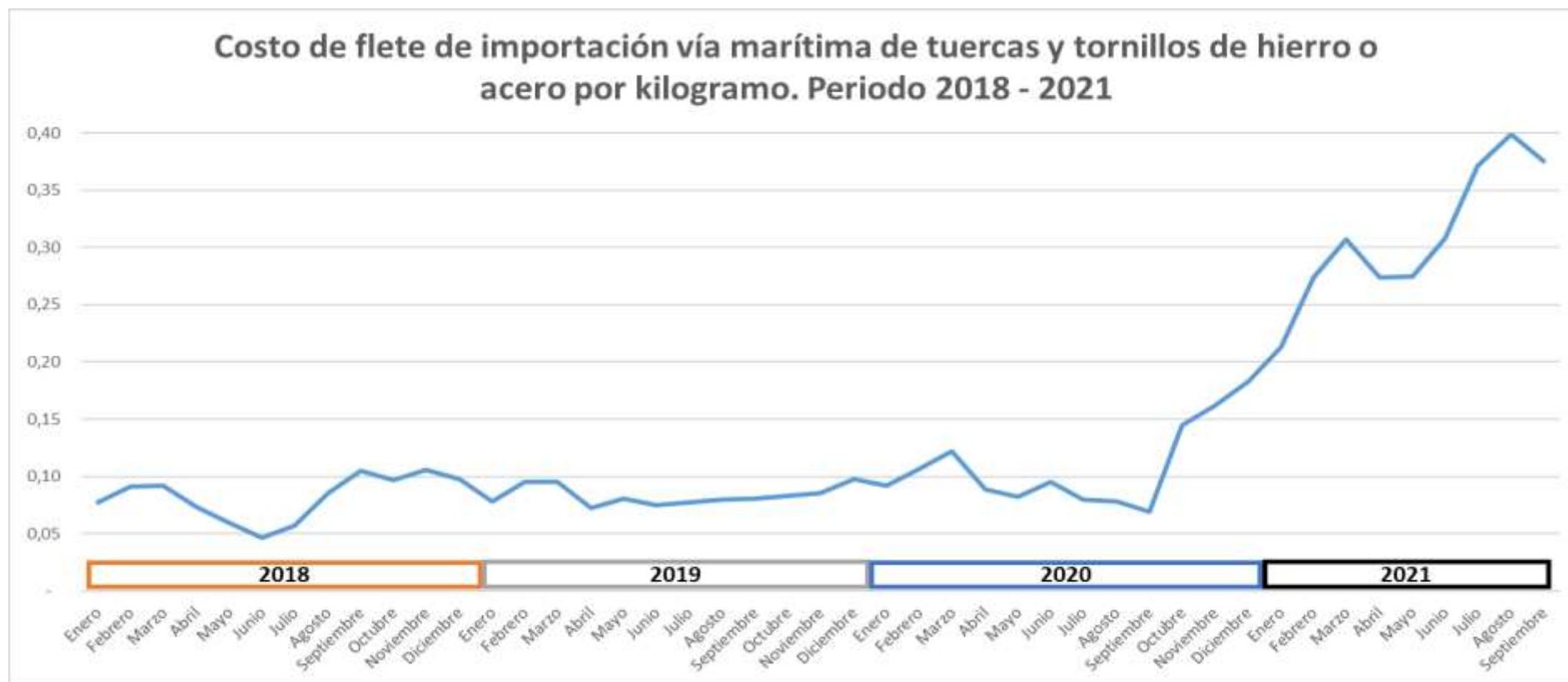
Gráfico 48: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de tubos de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

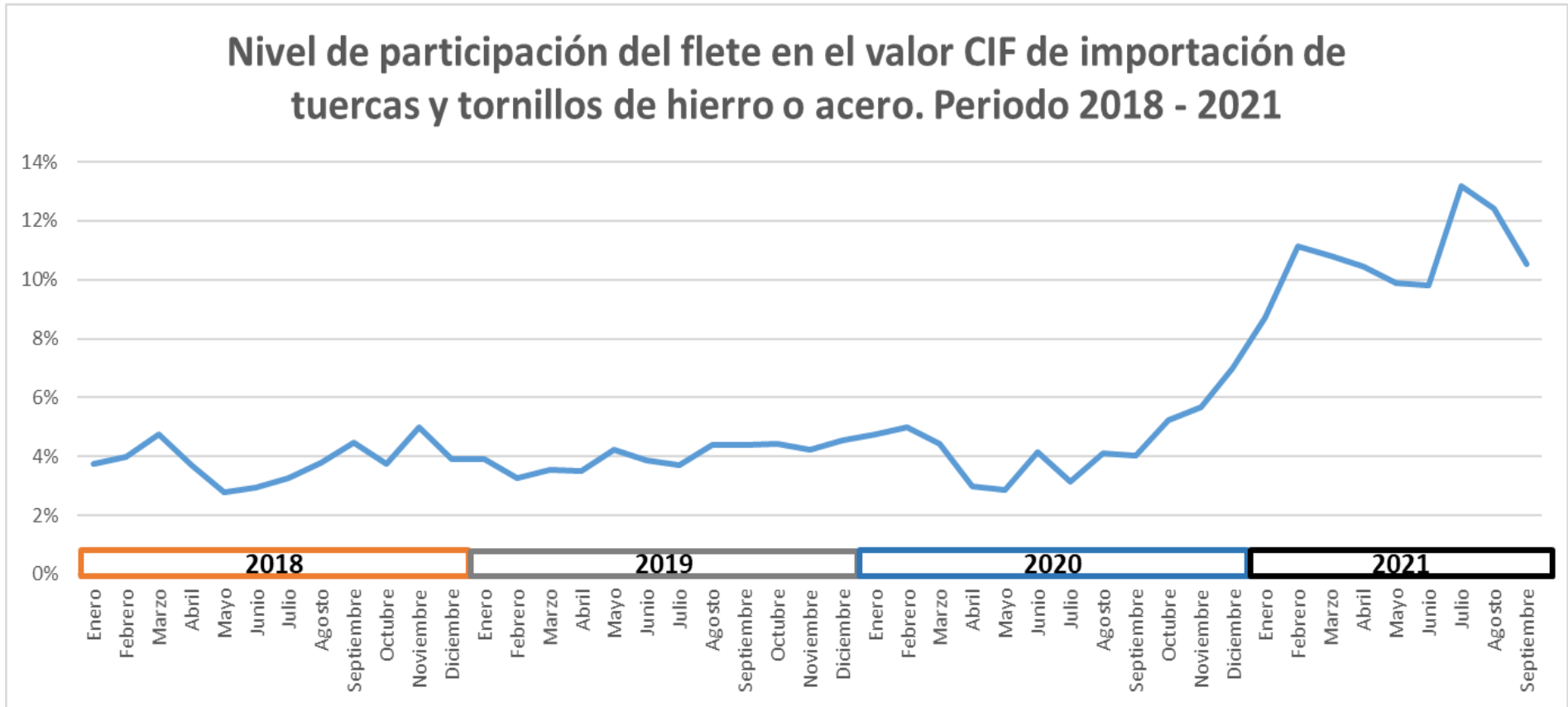
TUERCAS Y TORNILLOS DE HIERRO

Gráfico 49: Costo de flete de importación vía marítima de tuercas y tornillos de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

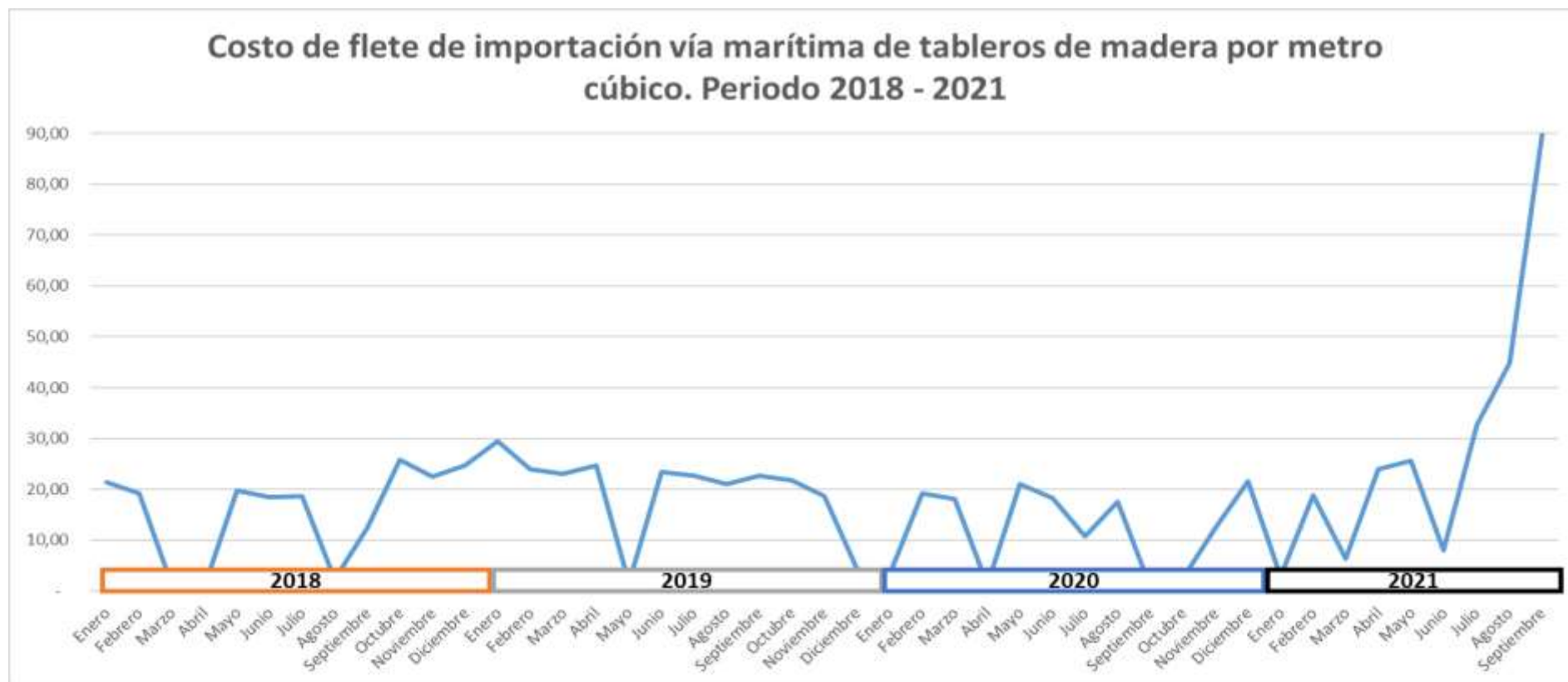
Gráfico 50: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de tuercas y tornillos de hierro o acero



Fuente: SUNAT
 Elaboración: IDEXCAM

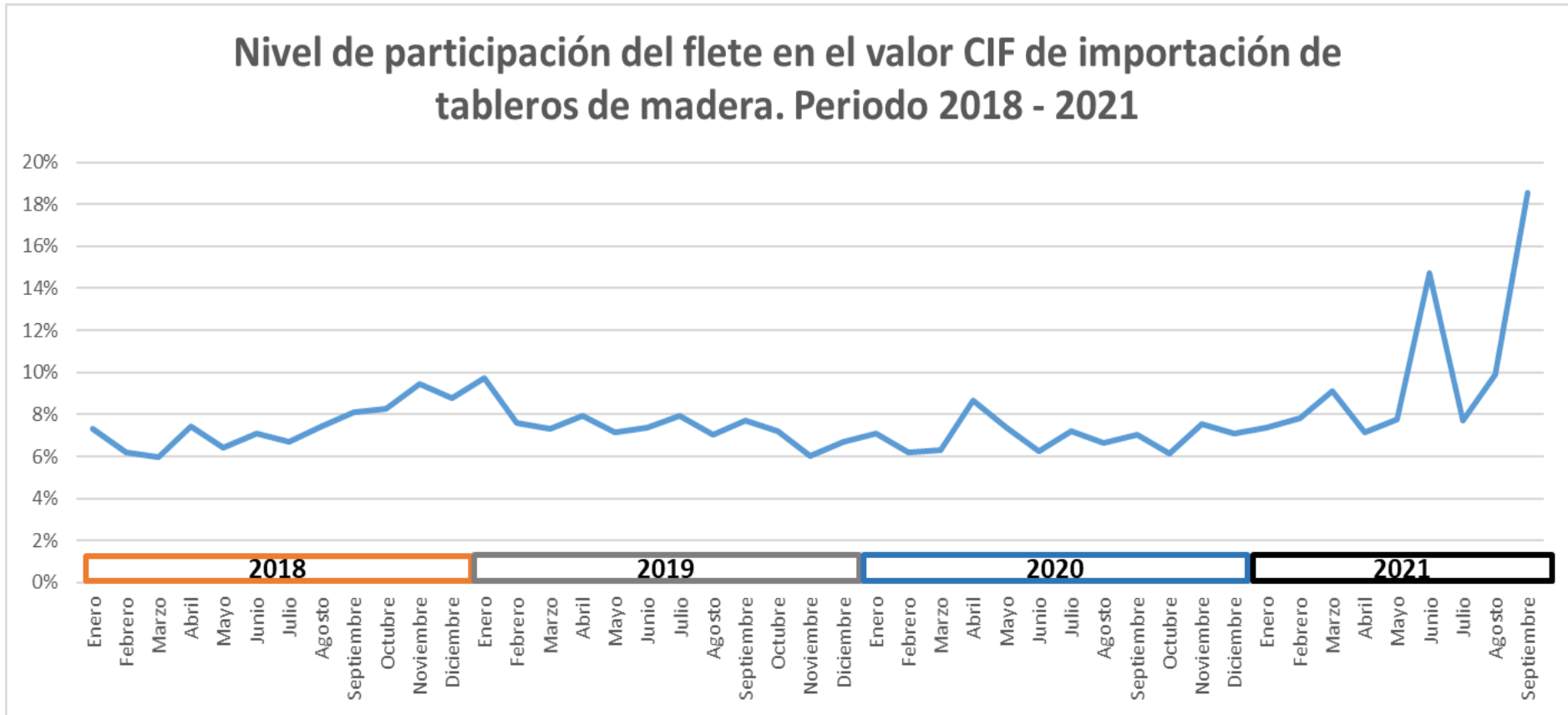
TABLEROS DE MADERA

Gráfico 51: Costo de flete de importación vía marítima de tableros de madera



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

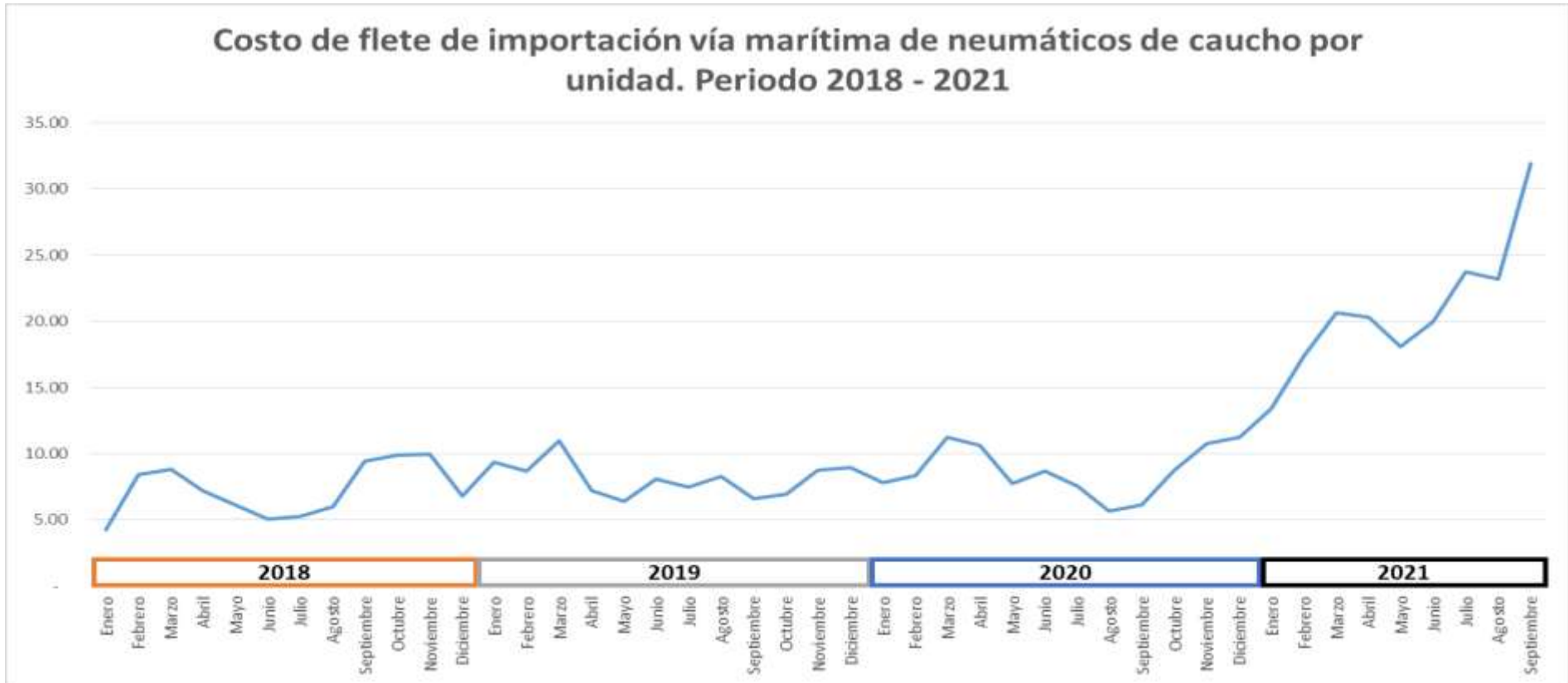
Gráfico 52: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de tableros de madera



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

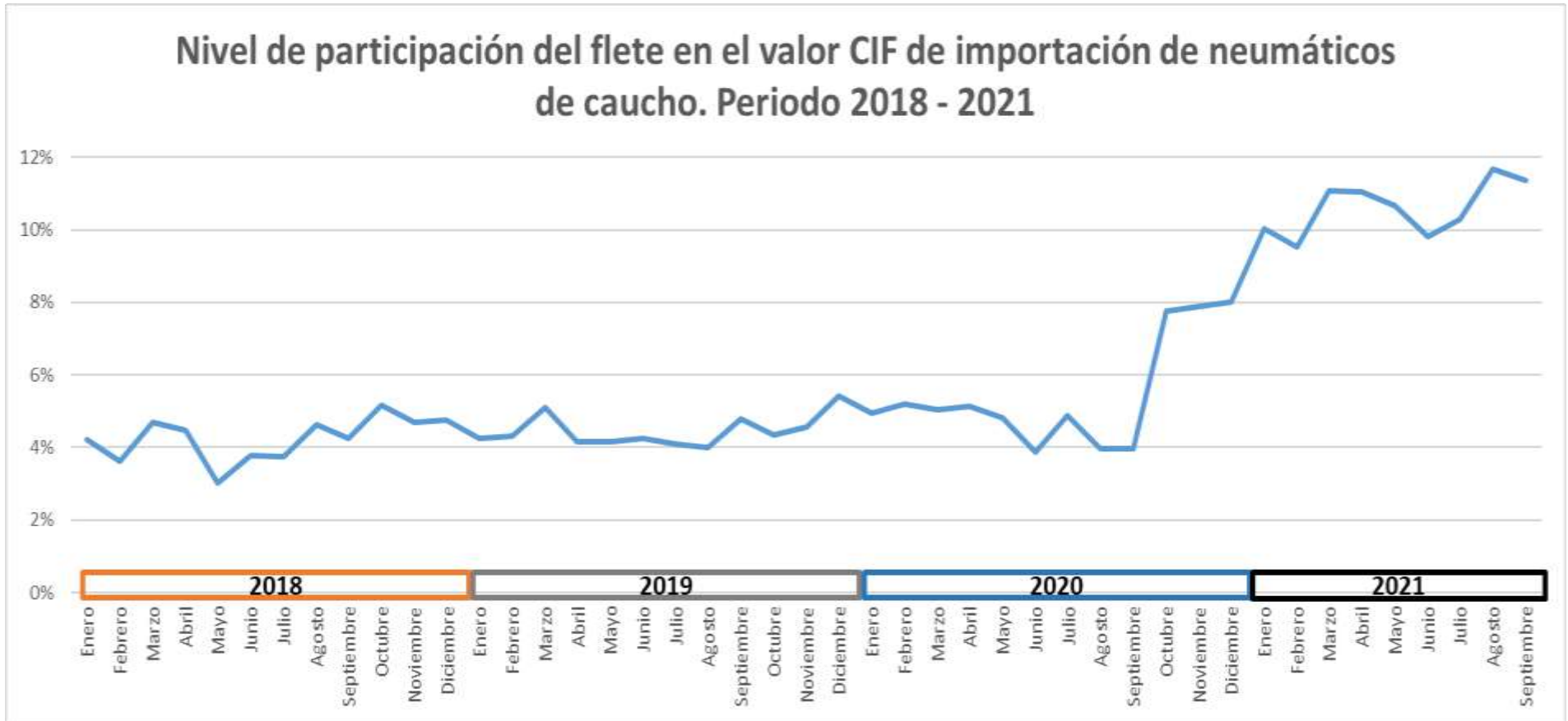
NEUMÁTICOS

Gráfico 53: Costo de flete de importación vía marítima de neumáticos de caucho



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

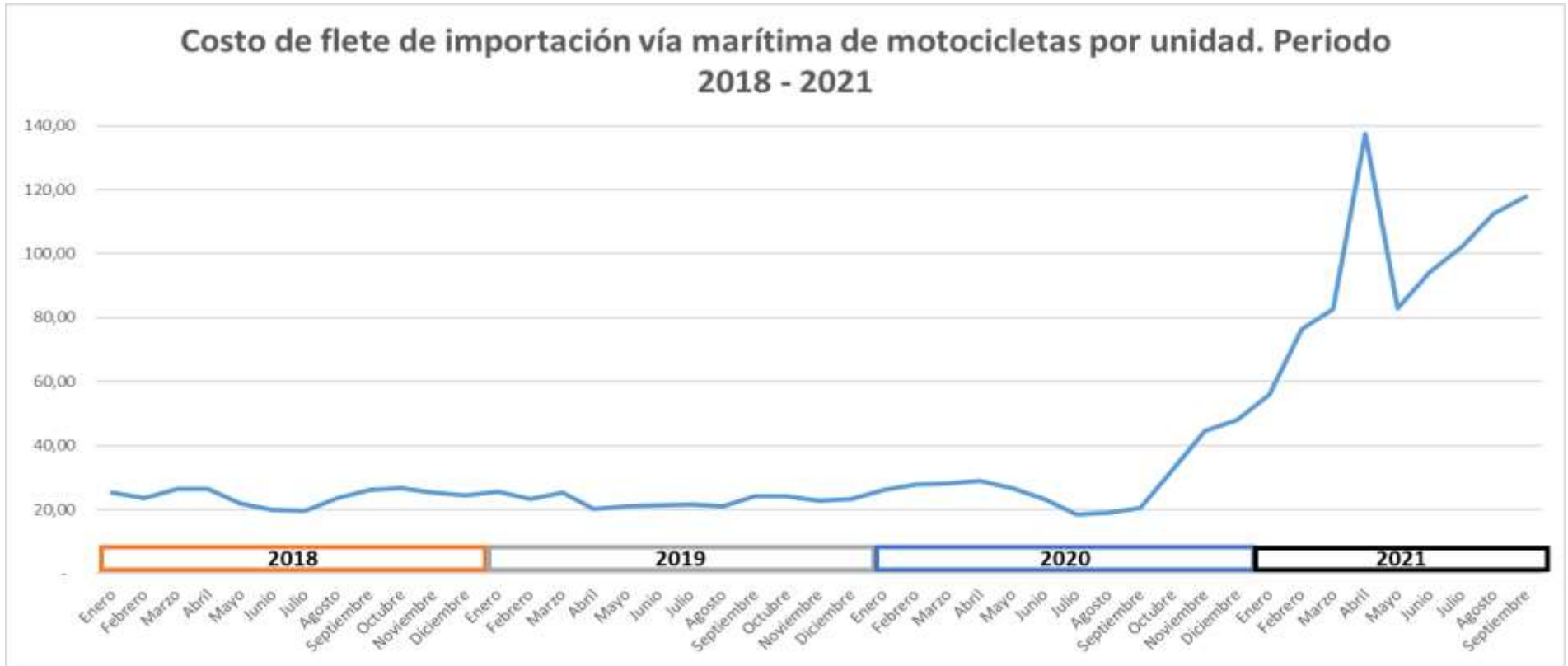
Gráfico 54: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de neumáticos de caucho



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

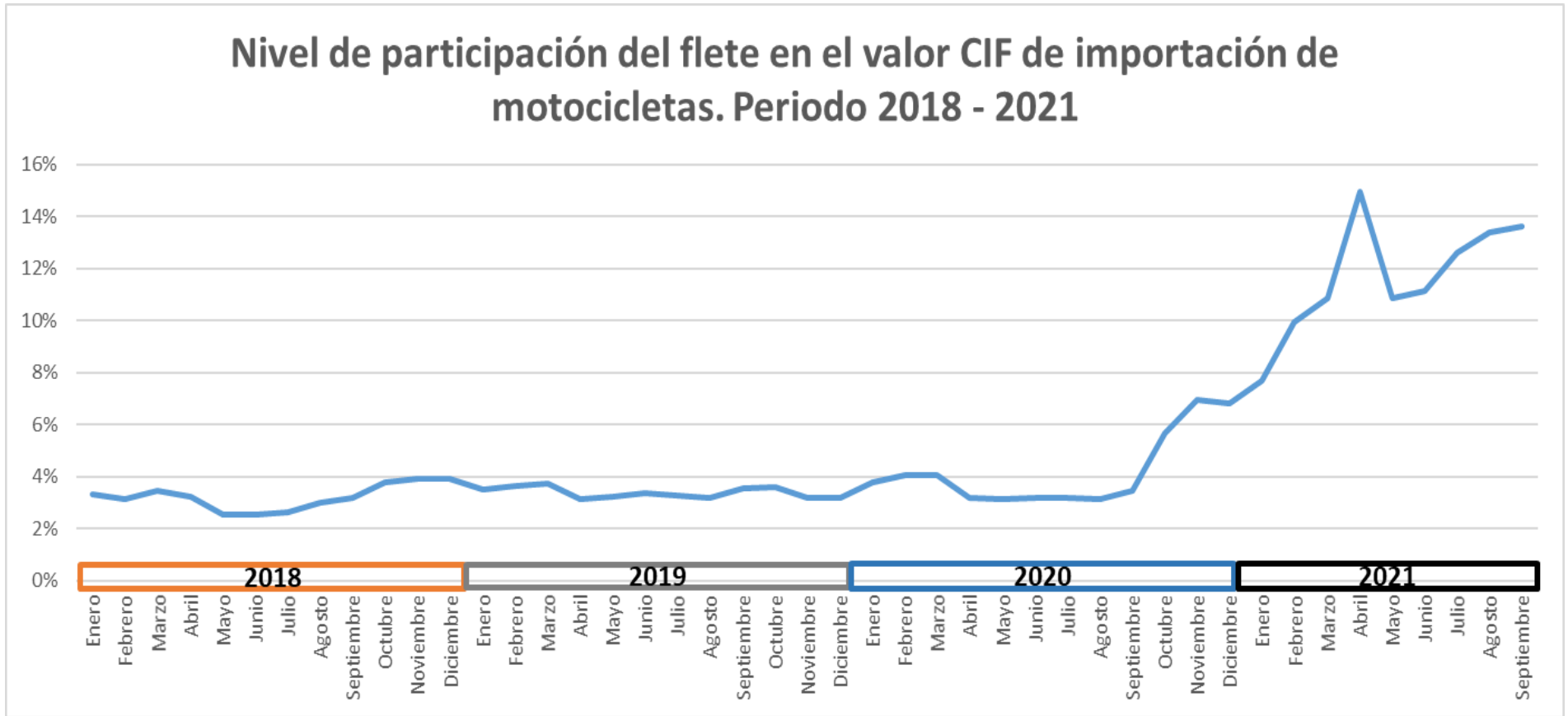
MOTOCICLETAS

Gráfico 55: Costo de flete de importación vía marítima de motocicletas



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

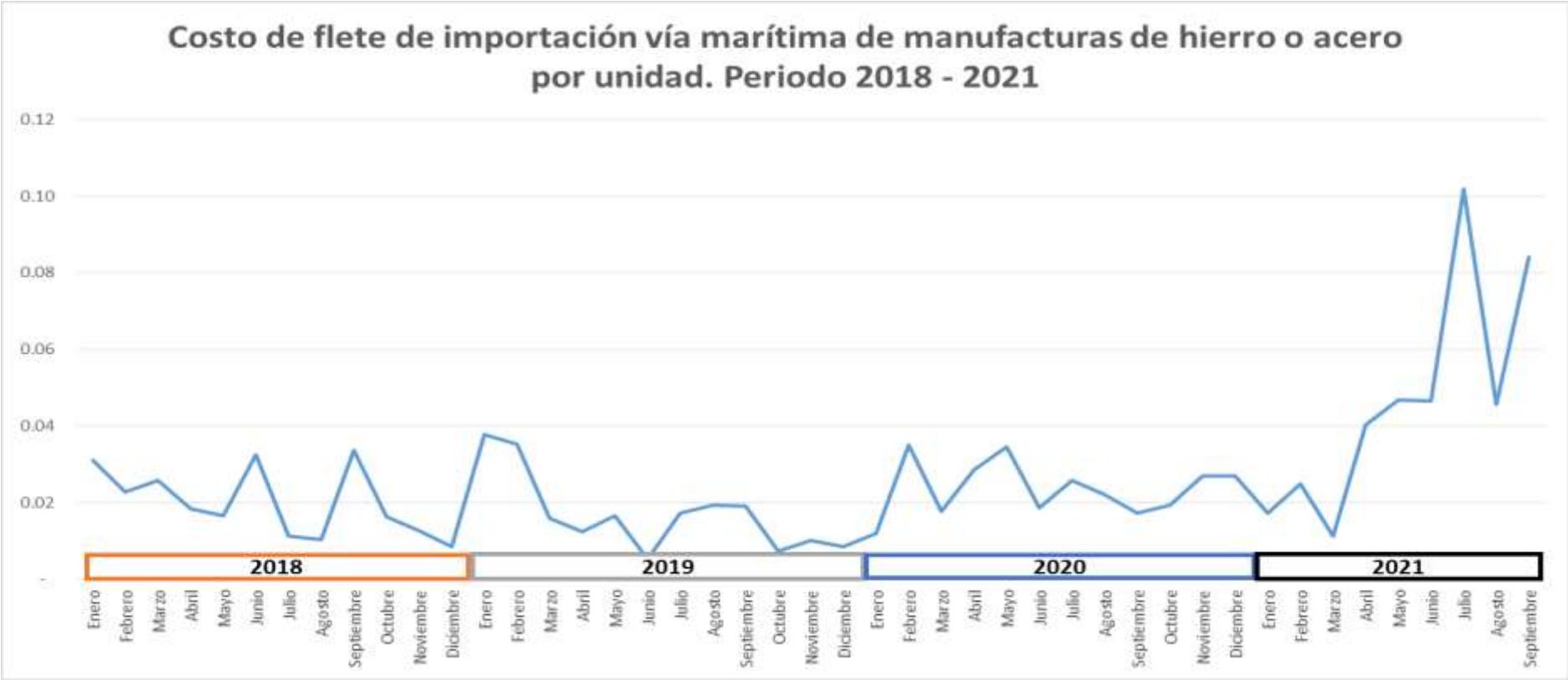
Gráfico 56: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de motocicletas



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

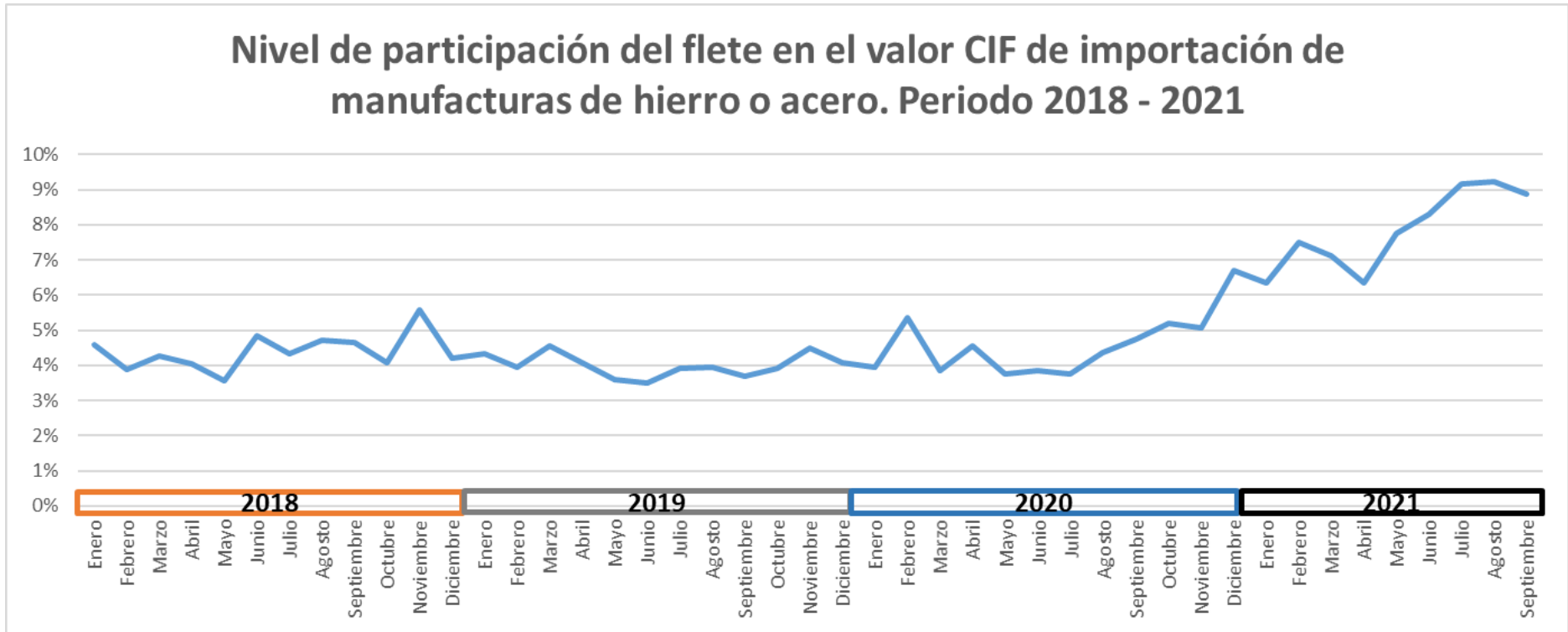
MANUFACTURAS DE HIERRO O ACERO

Gráfico 57: Costo de flete de importación vía marítima de manufacturas de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM

Gráfico 58: Nivel de participación del flete en el valor CIF de importación de manufacturas de hierro o acero



Fuente: SUNAT
Elaboración: IDEXCAM