

negocios



Nueve aeropuertos del Perú tendrán rayos X para inspeccionar equipaje

● Entre febrero y junio del 2016, los aeropuertos de Chiclayo, Trujillo, Piura, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Cajamarca, Tumbes y Talara contarán con un moderno sistema de inspección de rayos X de equipaje factura-

do, por lo que ya no será necesario el chequeo manual de equipaje. Este servicio estará a cargo de la empresa Securitas, quién ganó el concurso convocado por la empresa concesionaria de dichos terminales aéreos,

Aeropuertos del Perú (AdP) para otorgar el servicio de Inspección de Equipaje Facturado por un período de diez años. Según el cronograma de trabajo, Securitas instalará los equipos de inspección de rayos X hasta

fin de febrero en los aeropuertos de Chiclayo, Trujillo y Piura. Asimismo, a fines de abril deberán estar operativos en los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa y Tarapoto. Del mismo modo, a fines de junio deberán estar listos

los de los terminales aéreos de Cajamarca, Tumbes y Talara. Con este nuevo servicio, Aeropuertos del Perú cumple con mejorar el servicio y la seguridad de dichos terminales aéreos que tiene en concesión.

Evaluación económica de proyectos: hablemos sobre el transporte público

Economista nos hace un análisis sobre la medición de llevar a cabo una reforma y su impacto social, los mismos que deben estar orientados a satisfacer necesidades de manera eficiente en el Perú.

FRANCISCO HUERTA B.
Presidente del Instituto de Economía y Empresa (IEE)

● El sector de transporte tiene una importancia creciente en Perú ante la necesidad de integrar físicamente el mercado interno y facilitar el comercio exterior, hay pues que cerrar “brechas”, pero de manera eficiente, una buena formulación y evaluación de proyectos es la adecuada forma de avanzar. Estimamos que no es lo suficientemente conocido el desarrollo de su ciclo del proyecto, aquí nos referiremos a la “evaluación de proyectos”.

Son una condición necesaria para el crecimiento económico, pero una misma dotación agregada de capital público en infraestructuras puede estar asociada a distintas tasas de crecimiento y niveles de vida. No se trata solo de invertir, sino de invertir bien.

La evaluación económica de los proyectos de infraestructura ayuda a tomar estas decisiones, al permitir comparar el beneficio social esperado con el coste de oportunidad de la inversión. Existen principios económicos y lecciones aprendidas que se debería considerar. (BID sector transporte, 2010).

La contribución de las infraestructuras al crecimen-



INFRAESTRUCTURA. La construcción y mantenimiento de la red existente es básico para el país.

to económico de un país y su repercusión en el bienestar social no solo depende del stock

de capital agregado sino de su composición. La inversión en mantenimiento y mejora de la red existente y resulta tan útil como la construcción y explotación de capacidad adicional.

Hay que gastar bien, ya que los recursos asignados a proyectos para los cuales existen mejores alternativas implican un coste de oportunidad social que reduce el nivel de

vida medio potencialmente alcanzable con recursos económicos disponibles.

“Los beneficios sociales reflejan la valoración total de un terminado producto o servicio”.

“La evaluación económica de proyectos de infraestructura ayuda a tomar decisiones”.

DIFUSIÓN.

ALGO MÁS

Los costos y beneficios

Tanto los beneficios como los costes pueden evaluarse desde el punto de vista privado como social, perspectivas que generalmente no coinciden en proyectos de transporte:

1. Los beneficios. Los beneficios sociales reflejan la valoración total de un determinado producto o servicio por parte de los individuos, mientras el beneficio privado suele ser menor, ya que se limita a los ingresos obtenidos por parte de las empresas que producen o prestan dichos servicios.

2. Costos. Los costes sociales se calculan añadiendo a los costes privados todos los efectos externos (por ejemplo, la contaminación atmosférica o el ruido) que normalmente no son considerados por las empresas que elaboran el producto o prestan el servicio.

El problema de información asimétrica debe obligar a considerar explícitamente los distintos incentivos de los agentes participantes en este proceso de selección de los proyectos.

VAN Social y financiero

● El Valor Actual Neto (VAN) social y el financiero difieren cuando:

- Cuando una infraestructura de transporte ahorra tiempo de viaje, la disposición a pagar por dicho ahorro excede los ingresos que el operador es capaz de recaudar. En el caso extremo de una carretera libre, es decir, sin peajes, esta diferencia es máxima.

- En lo que concierne a expresión monetaria de costes y beneficios, en análisis coste-beneficio, los costes de construcción, mantenimiento y operación han de valorarse a su coste social de oportunidad, definido como lo que la sociedad pierde en la mejor alternativa disponible para los recursos destinados al proyecto.

- Cuando los efectos del proyecto desbordan los límites del mercado primario analizado y afectan significativamente a los costes o a la demanda de otros mercados secundarios, el análisis financiero simplemente los ignora si no repercuten en las cuentas del propio proyecto.

- En la actualización de los flujos de beneficios y costes también pueden existir diferencias. En el financiero se actualizan los flujos de ingresos netos con el coste del capital, que puede ser el tipo interés de mercado y una prima de riesgo.