Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

EDICIÓN N° 47 - SETIEMBRE 2023

Comercio se recupera pero urge inversión en logística

Dos enfoques que enfrentaron la disrupción logística (Pág. 13)

Más infraestructura y mayor competencia para el sector marítimo (Pág. 8)

Política exterior, comercio y liderazgo global, en crisis (Pág. 26)

ENTREVISTAS:
- Autoridad Portuaria Nacional (APN)
- FLINK S.A.C. Precintos de Seguridad
- Terminal Internacional del Sur (TISUR)

BASC

BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

MÁS DE

25

AÑOS

Promoviendo un comercio internacional seguro

Camposol · Danper · Viru Naturally ahead · Agrícola Chapi · Ransa · Scharff · ONE Ocean Network Express · Talma Líder en servicios aeroportuarios · Hapag-Lloyd · alicorp · Tisur · Securitas

Cargo Security
PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

02
EDITORIAL
Isaura Delgado Brayfield. Presidente del Consejo Directivo de BASC PERÚ.

03
COMERCIO EXTERIOR
El comercio mundial en 2023

05
COMERCIO EXTERIOR
En 2022 el comercio mundial creció, pero menos que en 2021

08
TRANSPORTE MARITIMO
Más infraestructura y mayor competencia para el sector marítimo

11
TRANSPORTE MARITIMO
Cifras del comercio marítimo en 2022

13
CADENAS DE SUMINISTRO
Dos enfoques que enfrentaron la disrupción logística

16
ENTREVISTA
Desde 2016 APN no registra contaminación de la carga en los terminales portuarios

20
CADENAS DE SUMINISTRO
¿Retorno a los orígenes?

23
ENTREVISTA
TISUR no registra incidentes relacionados con actividades ilegales hace muchos años

26
GEOPOLITICA
Política exterior, comercio y liderazgo global, en crisis

31
TECNOLOGIA
El cambio tecnológico benefició más al transporte

35
LOGISTICA
La revolución de los contenedores hace 66 años

38
ENTREVISTA
Fabricación ecoamigable y uso de códigos QR son la actual tendencia en precintos de seguridad

33
LOGISTICA
Saliendo de la congestión de contenedores

42
MUNDO BASC
MUNDO BASC

Cargo Security ® es una publicación trimestral promovida por los gremios que conforman la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC por sus siglas en inglés), asociación civil sin fines de lucro adscrita a la Organización Mundial BASC.

Las opiniones vertidas en los artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

Derechos reservados. Se permite la difusión del material contenido en esta revisa siempre que se cite la fuente.

REGISTRO DE MARCA: Certificado N°00153963 (Resolución N°010346 - 2009 / DSD - INDECOPI

COMITÉ EDITORIAL
Isaura Delgado Brayfield
César Venegas Núñez

DIRECTOR
César Venegas Núñez

EDICIÓN / REDACCIÓN
Unices Montes Espinoza

COORDINACIÓN
Anyanela Torres Palo

DIAGRAMACIÓN
Grupo Visión Publicidad S.A.C.

ALIANZA EMPRESARIAL PARA UN COMERCIO SEGURO - CAPÍTULO BASC PERÚ

Jiron Francisco Graña 335, Magdalena, Lima - Perú

Teléfono: (+51 1) 612 8300
www.bascperu.org

Ante la mejora del comercio, se requiere incrementar la inversión en la logística

Estimado lector:

El actual escenario del mercado marítimo mundial muestra una considerable recuperación hacia la normalidad de los principales problemas que experimentó durante la pandemia del COVID-19; tales como, perturbación de rutas logísticas, congestión de naves, escasez de contenedores y fletes elevados. Si bien, es una situación positiva para el transporte logístico marítimo, aún persisten riesgos debido al actual contexto internacional, como la guerra entre Rusia – Ucrania y las olas de tensión geopolítica protagonizada por Europa, Estados Unidos, Rusia y China.

Sin embargo, debemos reconocer que una de las grandes lecciones que nos ha dejado la pandemia por COVID-19, es haber expuesto las deficiencias que aún mantiene el sistema mundial de las cadenas de suministro. Es por ello, que a finales de 2022 la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) invocó a los países a invertir más en infraestructura logística que permita enfrentar con eficacia las futuras crisis disruptivas que podríamos atravesar de forma similar.

Asimismo, debemos destacar que los principales retos del sector apuntan también al desarrollo de relaciones de confianza con clientes y proveedores que permitan reforzar la trazabilidad del comercio internacional, así como la mejora en la gestión de la distribución y la adaptación del personal a escenarios cambiantes.

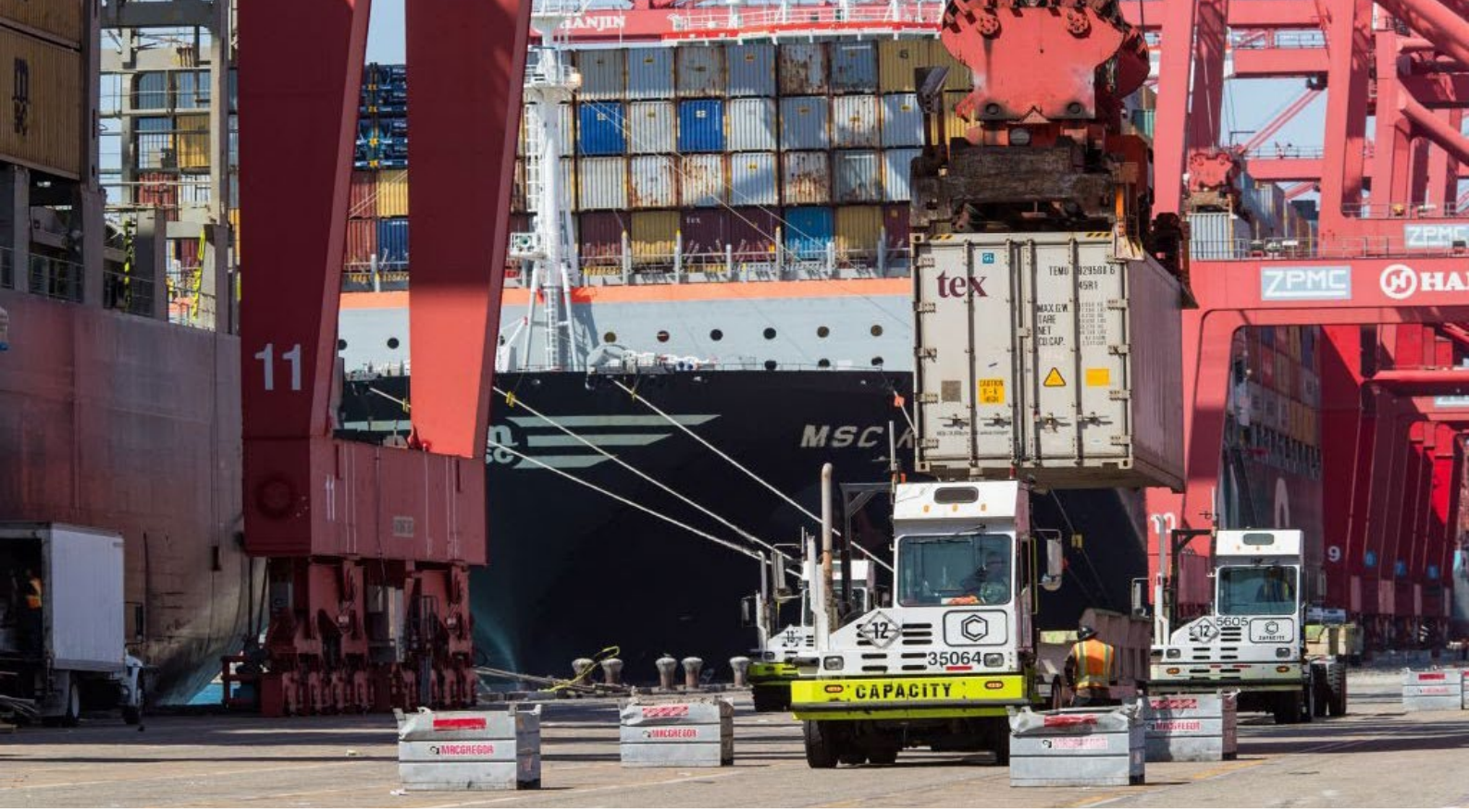
Frente a ello, hacemos un llamado a continuar con el fortalecimiento del trabajo conjunto entre el sector público y privado, con el propósito de reforzar cada uno de los eslabones que forman parte de la cadena de suministro del comercio internacional y de las infraestructuras que se requieren para agilizar el proceso operativo; el mismo que tiene un impacto global.

Desde la postura de BASC, como Alianza Empresarial para un Comercio Seguro nos comprometemos a seguir generando confianza en los negocios a través de buenas prácticas de seguridad con ética y calidad; la misma que fortalece la buena imagen de la marca Perú.

Recordemos que es tarea de todos, fortalecer la cadena de suministro y garantizar su seguridad en cada uno de los eslabones.

Cordialmente.

Isaura Delgado Brayfield
Presidente de BASC PERÚ



El comercio mundial en 2023

Existe consenso en la estimación del crecimiento del comercio mundial, aunque no en la velocidad esperada.

La Organización Mundial de Comercio (OMC) estimó en abril de 2023 que el crecimiento del volumen del comercio mundial en 2023 será de 1.7%, luego de crecer 2.7% en 2022. La OMC señala que las variables principales que llevaron a este resultado están representadas por los efectos de la guerra en Ucrania, la persistencia de la inflación, la subida de las tasas de interés y los temores de la persistencia de la inestabilidad de los mercados financieros. Según la publicación WTO Trade Forecasts, el nivel de crecimiento registrado en 2022 pudo ser mayor de no haber sido afectado negativamente durante la segunda mitad de ese año por los elevados precios mundiales de las materias primas, el inicio de la subida de las tasas de interés en los países industrializados como respuesta a la inflación, así como por los brotes de COVID-19 que interrumpieron la producción y el comercio en China.

Mundo: Variación del comercio y la producción

Variable / %	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Comercio mundial (en volumen)	0.4	-5.1	9.4	2.7	1.7	3.2
Producción mundial	2.6	-3.3	5.9	3.0	2.4	2.6

Fuente: Organización Mundial de Comercio. Abril 2023.

Las estimaciones de la OMC señalaron también que el ritmo de las exportaciones mundiales estaría liderado por el crecimiento de los envíos de Norteamérica en un 3.3% y el incremento de las exportaciones asiáticas que crecerían en un 2.5%. Europa haría lo suyo con un 1.8%, mientras que Sudamérica solo registraría un leve crecimiento de 0.3% de sus exportaciones. La principal organización del comercio mundial señaló también que la producción mundial en 2023 podría alcanzar un crecimiento de 2.4%, cuyo dinamismo sería liderado principalmente por Asia, con un incremento de 4.2%, y Norteamérica (1.5%), mientras que Europa solo crecería un 0.9%. Es de apuntar que Sudamérica tendría un crecimiento de 1.4%.

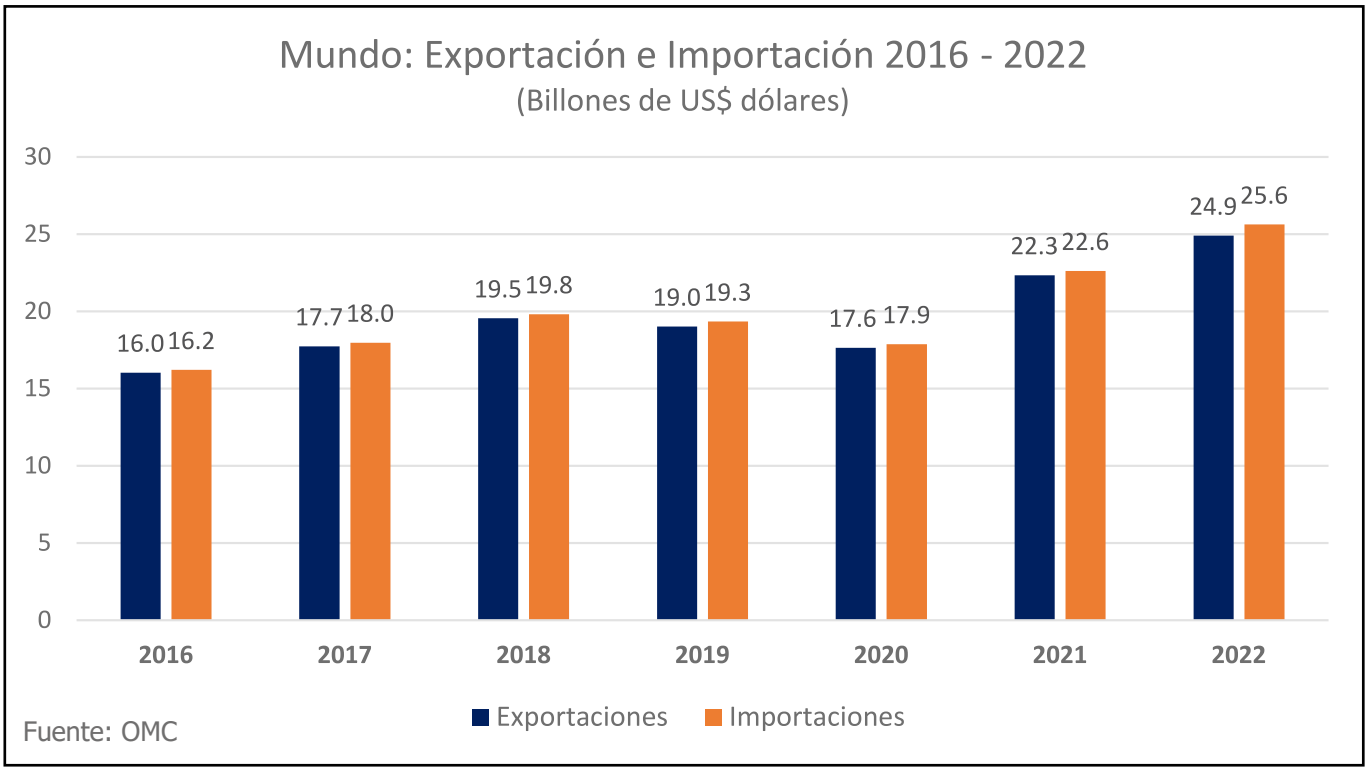
Por su lado, un mes antes, la UNCTAD, mediante su publicación Global Trade, reveló que en 2022 el comercio mundial de bienes y servicios alcanzó el récord de 32 billones de dólares, de los cuales solamente el comercio de bienes fue de unos 25 billones de dólares, equivalente a un crecimiento de 10 % con relación al 2021. Para el primer trimestre de 2023 esta entidad pronosticó un crecimiento del comercio mundial de bienes de 1%. La UNCTAD coincide en condicionar el comportamiento del comercio mundial en 2023 a las condiciones económicas y políticas internacionales consideradas por la OMC. En general, luego de hacer un balance de factores positivos y negativos, esta organización concluyó que el crecimiento se mantendrá moderado con posibilidad de un repunte en la segunda mitad del año.

Esta conclusión fue producto de considerar como factores positivos a la mejora de las perspectivas económicas en las principales economías como China, Unión Europea y Estados Unidos; la disminución de los costos en las cadenas de suministro (dijo que los cuellos de botella logísticos se han resuelto en gran medida y el índice de tarifas de carga en contenedores de Shanghái ha vuelto a los niveles previos a la pandemia). También consideró positivo el debilitamiento del dólar estadounidense (porque da lugar a un aumento de la demanda de bienes); y el aumento de la demanda mundial de servicios. Con relación a los factores negativos, la UNCTAD señaló al tema geopolítico (caracterizado principalmente por la guerra de Rusia con Ucrania y sus implicancias globales); la inflación, los precios de materias primas (energía, alimentos y metales) y las tasas de interés y la sostenibilidad de los niveles de la deuda mundial (que, aunado a las altas tasas de interés afectan negativamente la situación macroeconómica de muchos países).

Adicionalmente, la UNCTAD consideró otros factores que afectan los patrones del comercio internacional, tal como la reconfiguración de las cadenas de suministro globales (enfatizando en la mejora de la resiliencia y las políticas que promueven la "reubicación de los procesos de producción más cerca de los mercados objetivo (near-shoring) o de regreso a los países de origen (re-shoring)", lo que puede llevar a la desvinculación entre los principales economías para aterrizar en una regionalización del comercio internacional). Otro factor son las políticas comerciales para la "transición verde" (vinculadas a una transición hacia economías más verdes, comprometidas cada vez más con compromisos climáticos en el comercio y las políticas industriales con posibles prácticas comerciales restrictivas que podrían cambiar el panorama del comercio mundial).

En 2022 el comercio mundial creció, pero menos que en 2021

Medido en dólares, en 2021 el comercio total mundial creció 26% mientras que en 2022 el incremento fue de 12.4%. Sin embargo, esta última tasa es ilusoria porque, medido en volumen, la tasa resulta 2.7%. La explicación es el fuerte crecimiento de los precios de las materias primas durante el 2022.



Si bien el crecimiento del comercio mundial se mantuvo positivo durante el 2022 según el World Trade Statistical Review 2023 de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el crecimiento en dicho año fue menor que en 2021 por lo que es necesario no dejar de considerar varios riesgos que van desde las tensiones geopolíticas hasta una posible inestabilidad financiera, los cuales nublan las perspectivas a mediano plazo ya sea para el comercio como para la actividad económica en general. En este contexto, el comercio mundial ya había perdido impulso hacia finales del 2022, lo que condujo a un crecimiento débil a principios de 2023.

Una muestra de las irregularidades del crecimiento se dio, por ejemplo, en la interpretación de los indicadores numéricos. Si bien el crecimiento de la exportación mundial en 2022 fue de 25.6% (ver gráfico) en valores monetarios, este crecimiento medido en volumen fue de solo 2.7%. La primera medición es alta debido fundamentalmente al efecto precio, es decir al alza de los precios de las materias primas a nivel mundial. En general, en 2022 el comercio mundial de bienes (exportaciones más importaciones) ascendió a alrededor de 50 billones de dólares.

Algunos hechos destacables acontecieron durante el 2022 en el sector manufacturero exportador, tal como el aumento considerable de China en el valor de sus exportaciones de productos automotrices en el primer trimestre de 2022 cuando registró un 30% respecto al mismo periodo de 2021. Esto fue posible a la sólida posición de China en la producción de baterías de iones de Litio, lo que lo llevó a convertirse en el segundo exportador de vehículos de motor eléctrico más grande del mundo después de la Unión Europea. Asimismo, China conservó su posición de principal exportador de mercancías en 2022, aunque su participación en las exportaciones mundiales se redujo al 14 % (del 15 % en 2021). Por su parte Estados Unidos (8% del comercio mundial) y Alemania (7%) se ubicaron en la segunda y tercera posición mundial.

Después que en 2020 la producción y exportación mundial registraron tasas de variación negativas, en 2021 la recuperación de estas variables fue positiva, particularmente para las manufacturas según se puede apreciar en el segundo gráfico. Sin embargo, en 2022 los sectores de manufacturas, combustibles y productos mineros y los productos agrícolas, vieron reducir sus exportaciones. Esto se explica básicamente por la inflación mundial de

Fuente: OMC

materias primas y las repercusiones iniciales que tuvo el conflicto bélico entre Ucrania y Rusia.

Otro hecho relevante fue que la participación de los productos manufacturados en las exportaciones mundiales de mercancías cayó al 63% en 2022 (en 2018 fue de 68%), esto debido particularmente al hecho de que los altos precios de la energía limitaron la demanda.

Con relación al comercio intrarregional de mercancías, en Europa esta variable (el intercambio comercial de mercancías solo entre los países europeos) registró el 65% de la totalidad del comercio mundial que realizó esta región en 2022. Es la proporción más alta registrada según las principales regiones del mundo, seguido de cerca por la región de Asia y Oceanía. La proporción más baja correspondió a África (14% en 2022, frente al 16% en 2018). La región latinoamericana por su lado, incluyendo a México, registra un valor promedio al 10% en esta variable. Es de señalar que en 2022 el comercio de esta región creció 20% medido en dólares y solo 2.9% medido en volumen.

Más infraestructura y mayor competencia para el sector marítimo

Al permanente desafío de la industria marítima relacionado a la reducción de la contaminación ambiental, ahora se suma la necesidad de más infraestructura, así como el tema de la consolidación horizontal y vertical de las empresas transportistas.

El transporte marítimo es la columna vertebral de la economía mundial. Más del 80% del volumen del comercio internacional de mercancías es transportado por mar. De aquí que su gran influencia en muchos aspectos sociales y económicos globales. Uno de ellos, por ejemplo, es la contaminación causada por las emisiones de los barcos mercantes o por motivos operacionales y accidentales durante las actividades logísticas correspondientes. Para proteger el medio ambiente la Organización Marítima Internacional (OMI) y la industria trabajan a través de herramientas como el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL) con resultados positivos. El Día Marítimo Mundial se celebra el 28 de septiembre y se esperan auspiciosos logros.

Con relación al dinamismo del movimiento marítimo de mercancías hasta mediados del presente año 2023, los especialistas señalan que la pandemia del COVID-19, combinada con problemas logísticos estructurales, aún influyen

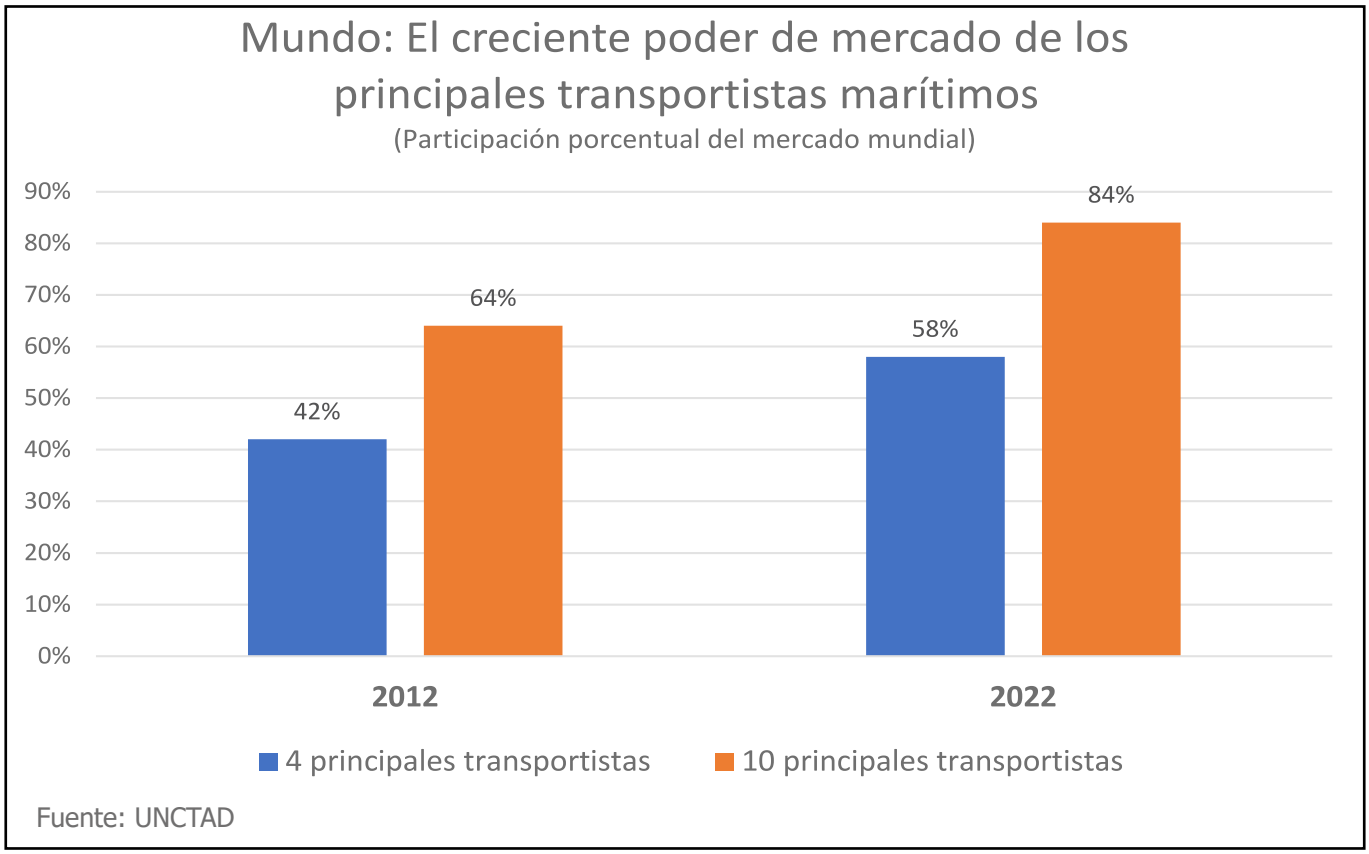
en la industria marítima, aunque con visos optimistas. Como se recuerda, la pandemia generó una crisis económica mundial caracterizada por la llegada de un desequilibrio entre la oferta y la demanda; la interrupción de las cadenas de suministro debido a los bloqueos sanitarios; el aumento de los costos operativos por escasez de contenedores; la cancelación de servicios; el aumento de los fletes en todos los modos de transporte; la escasez de productos de consumo; entre las principales señales. Cuando el mundo observaba la disminución de la pandemia, a inicios de 2022 surge el conflicto bélico entre Ucrania y Rusia, evento que hizo retroceder la recuperación mundial, particularmente en el campo de transporte marítimo relacionado a la escasez de productos, las dificultades en la negociación marítima y los obstáculos logísticos de suministro.

Sin embargo, la industria ha estado observando durante el 2023 la recuperación de los fletes, por lo que se espera siga la tendencia hacia la normalización ya que mejora la disponibilidad de nuevas flotas de barcos, la congestión portuaria ha sido superada y los barcos tienen mayor capacidad de carga. A pesar de todo existe una preocupación latente: el aumento del precio de los combustibles.

Mas inversión en cadenas de suministro

A finales de 2022 la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) invocó a la industria mundial a realizar más inversiones en las cadenas de suministro marítimas. Esta llamada obedeció al hecho de que los puertos, las flotas marítimas y las conexiones al interior de los países deben estar mejor preparados para las futuras crisis mundiales, el cambio climático y la transición a la energía baja en carbono. Como se señaló, a raíz de la pandemia hubo un serio desajuste entre la demanda y la oferta de la logística marítima, lo que provocó aumentos de los fletes, mayor congestión y severas interrupciones de las cadenas de valor a nivel mundial.

En la práctica, durante la pandemia, a nivel mundial, la gente desde el confinamiento en sus hogares empezó a incrementar sus compras por vía electrónica (en un contexto de paralización de actividades de transporte público, diversión y



relajo) pero esto colisionó con las limitaciones de la oferta logística, es decir, con puertos deficientes en infraestructura y capacidad operativa en los países, incluyendo a las economías desarrolladas. En este contexto, los países en desarrollo como el Perú deben evaluar seriamente en actualizar y ampliar sus infraestructuras portuarias, así como las conexiones físicas y de telecomunicaciones con el interior del país, lo que implica también un llamado al sector privado a la coordinación con el sector público para la correspondiente acción nacional. De esta manera el objetivo nacional apunta al reforzamiento de la conectividad de los puertos, la ampliación del espacio y las capacidades técnicas de almacenamiento en ubicaciones estratégicas del territorio. La práctica de la facilitación marítima es un aspecto clave para hacer frente las interrupciones de la cadena de suministro, lo que puede ser concretado a través de la digitalización masiva con la finalidad de reducir los tiempos de espera y de despacho en los puertos y otras infraestructuras, lo que lleva a acelerar los procesos de trámites documentarios electrónicos, así como pagos electrónicos.

Según la UNCTAD la fuerte demanda de bienes de consumo y del comercio electrónico hicieron que las tarifas de los fletes al contado de los contenedores llegaran a quintuplicarse con relación a sus niveles anteriores a la pandemia en 2021, alcanzando un máximo histórico a principios de 2022 lo que aumentó bruscamente los precios al consumidor. "Los fletes bajaron desde mediados de 2022, pero siguen siendo elevados para los cargamentos de petróleo y gas natural debido a la actual crisis energética." señala el organismo de la ONU. Por otra parte, los fletes de carga seca a granel aumentaron debido a la guerra en Ucrania, así como a la lenta disminución de la pandemia del COVID-19 y a las interrupciones de la cadena de suministro.

Competencia y consolidación del mercado

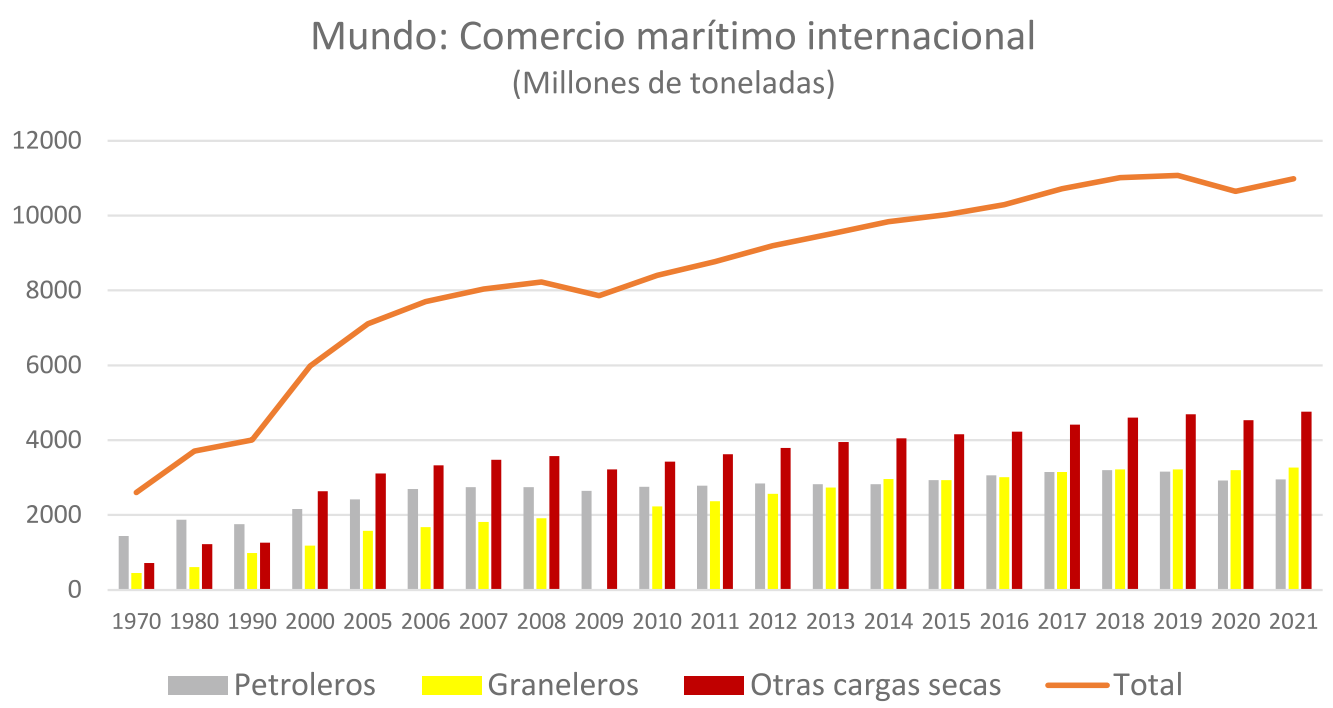
Un tema preocupante que resalta la UNCTAD es la consolidación horizontal de las empresas (fusiones y adquisiciones) además de la integración vertical de los transportistas (participación en operación de terminales y servicios logísticos). Según dicha organización, "entre 1996 y 2022, los 20 principales transportistas aumentaron su proporción de la capacidad de transporte de contenedores del 48% al 91%. Y en los últimos cinco años, los cuatro mayores transportistas aumentaron sus cuotas de mercado hasta controlar más de la mitad de la capacidad mundial."

La entidad señala también que el número de empresas que prestan servicios a los importadores y exportadores se redujo en 110 países. Esto estaría relacionado a la concentración del mercado, la cual da lugar a mercados con menos competencia y oferta de servicios que puede conducir a prácticas injustas en los negocios, así como el aumento de los precios para las empresas usuarias. El sobredimensionamiento de los buques también preocupa a la UNCTAD, revelando que entre 2006 y 2022 el tamaño de los mayores buques portacontenedores del mundo se duplicó, pasando de 9.380 TEUs a 23.992 TEUs. Esto hizo que los buques crecieron más rápido que los volúmenes de carga para llenarlos.

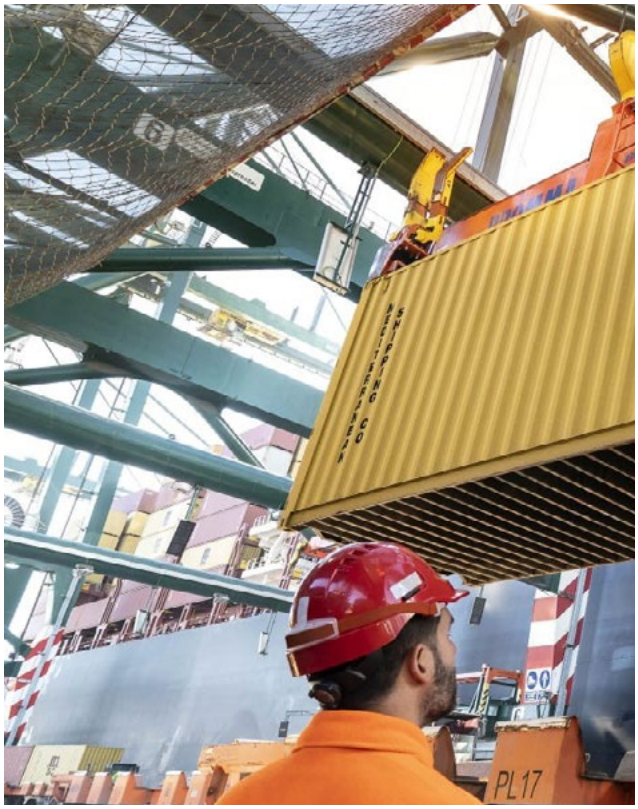
Cifras del comercio marítimo en 2022

Hasta mediados de 2023 la UNCTAD no había dado a conocer las estadísticas para el 2022. Anunció para setiembre el lanzamiento de las cifras oficiales.

De acuerdo con estimaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el volumen del comercio marítimo durante 2022 habría alcanzado un crecimiento de 1.4% una cifra menor al 3.2% registrado en 2021. Esto significa que en 2022 el comercio marítimo mundial habría sido de 11.1 miles de millones de toneladas. Esta entidad oficial, considerada como referente del sector marítimo mundial para las estadísticas del sector, anuncio en julio de 2023 el lanzamiento en setiembre de su publicación "Examen del transporte marítimo 2022" que contendrá las cifras oficiales correspondientes al año 2022.



Notas del gráfico:
Petroleros: incluyen petróleo crudo, productos petrolíferos refinados, gas y productos químicos.
Graneleros: La mayor parte incluye mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfato. A partir de 2006, el "granel principal" incluye únicamente el mineral de hierro, los cereales y el carbón.
Otras cargas secas: incluye productos a granel menores, comercio en contenedores y carga general residual.
Fuente: UNCTAD.



La UNCTAD proyecta que el crecimiento del comercio marítimo para el período 2023-2027 se expandirá a un promedio anual del 2,1%, una tasa más lenta que el promedio de las tres décadas anteriores del 3,3%.

Durante muchos años, según la UNCTAD, el segmento de más rápido crecimiento fue el comercio en contenedores, rubro para el cual predice un crecimiento 1.2% en 2022 y de hasta el 1,9% para el 2023. Asimismo, la entidad recuerda que durante el 2022 el comercio marítimo internacional experimentó a causa de la guerra en Ucrania una fuerte perturbación de las rutas marítimas y las cadenas de suministro.

Dos enfoques que enfrentaron la disrupción logística

¿Cómo fue enfrentada? Una visión de dos enfoques: Economía dirigida y Economía de mercado.

Uno de los grandes efectos de la pandemia del COVID-19 tuvo lugar en el campo del comercio exterior. Las medidas de restricción significaron un golpe directo para el intercambio de bienes por sus efectos en las redes de producción y distribución, desde las etapas iniciales de obtención de los productos en los países de origen, hasta las etapas finales de entrega al consumidor en los países de destino. Este proceso resultó en la demora o el desabastecimiento total de mercancías en los puntos finales de venta, tal como los estantes vacíos en los supermercados que muchos pudieron apreciar alrededor del mundo. Esto fue resultado de la disrupción de las cadenas de abastecimiento internacional.

En general, las características de esta disrupción resultaron comunes para todo tipo de economía y para todos los países y las regiones alrededor del mundo, aunque el enfoque para enfrentarla difiere según el tipo de gobierno. Por ejemplo, China, una de las economías motores del mundo, enfocó la solución de la crisis de un modo más estructurado. Según el estudio China's logistics development trends in the post COVID-19 era publicado en el International Journal of Logistics en

2022, este país tuvo cinco impactos: a) fuerte caída en la demanda logística, b) escasez de capacidad de transporte, c) interrupción de la red logística, d) cambio de modo de servicio y aumento en los costos operativos, y e) cantidad de empresas con pérdidas. Estos impactos fueron enfrentados por una política clara que combinó "tres fuerzas motrices" (campos de acción): el mercado, la tecnología y la política. Según los autores, la buena gestión en estos campos facilitó que la industria logística china se recupere rápidamente y sea capaz de generar cambios importantes en su demanda logística, oferta logística, infraestructura logística, informatización logística y el desarrollo de su industria logística.

A pesar de la diferencia entre la economía china, que es planificada y dirigida por su gobierno y las economías orientadas al mercado internacional, los efectos logísticos del COVID-19 resultan similares. Una muestra de ello fue descrita en el documento "Six key trends impacting global supply chains in 2022. From logistics disruption to workforce and labour" de la consultora KPMG. Mientras que China actuó bajo su política de "tres fuerzas motrices" (mercado, tecnología, y política), el común de las economías buscó desarrollar la resiliencia en sus cadenas de suministro enfrentando las siguientes tendencias.

Interrupción logística

De acuerdo con el documento mencionado, la interrupción logística derivadas de la pandemia afectaron el flujo de bienes de consumo hacia grandes mercados como América del Norte y Europa, el sudeste asiático e India, como consecuencia de los continuos cierres de los principales puertos y aeropuertos mundiales, principalmente en China, Corea del Sur y EE. UU. esta situación creó "un efecto dominó" en las cadenas de suministro globales, lo que condujo a la acumulación del almacenamiento de bienes, que, a su vez, produjo demoras y desvíos a los barcos cuando llegaban a los centros de tránsito, lo cual restringió los flujos comerciales limitando el acceso de las empresas para importar y reponer sus existencias de inventario. KPMG señala que los líderes gubernamentales y de la industria buscaron definir estrategias que generen resiliencia y aumenten las capacidades nacionales para disminuir la dependencia de las cadenas de suministro regionales y globales. Coordinaron con las empresas el rediseño de flujos alternativos de la cadena de suministro, la creación de capacidades de almacenamiento de inventario más cerca de sus clientes y determinaron cómo mejorar las entregas de última milla y los productos devueltos.

Retrasos en la producción

Los retrasos en la producción llevaron a los fabricantes a competir por el suministro limitado de productos básicos y la capacidad logística, lo que condujo a estanterías vacías y plazos largos de entrega para los consumidores. Esto produjo un proceso de supervivencia para los fabricantes y los comercializadores por mantener inventarios de insumos y de productos finales, respectivamente.

Alta dependencia de pocos terceros

La crisis de la pandemia llevó a muchas empresas a depender de hasta un solo socio comercial o cliente importante y/o un socio importante de la cadena de suministro. Según la pandemia fue disminuyendo, muchas empresas vieron la necesidad de equipar mejor sus cadenas de suministro identificando asociaciones comerciales alternativas, buscando más proveedores, más mercados-clientes alternativos, así como proveedores logísticos alternativos. Para KPMG las nuevas tecnologías como los sistemas comerciales, las capacidades de planificación y análisis, así como los requisitos logísticos adicionales, brindan soluciones de costo variable en lugar de gastos generales fijos a largo plazo, lo que permite una mayor flexibilidad y un mejor control de costos. Esto puede crear una cadena de suministro más sólida y diversificada con mayor capacidad de mitigación de riesgos y costos.

Inversión en tecnología

En los primeros dos años de la pandemia las empresas invirtieron considerablemente en automatización. KPMG señala que la inversión se dio en nodos clave de la cadena

de suministro como la automatización inteligente en tiendas, almacenes, factorías y en oficinas corporativas. Se considera que en 2022 las inversiones se dirigieron a mejorar las capacidades de planificación de la cadena de suministro y agregándole mayor visibilidad, por ejemplo. Las empresas líderes están utilizando tecnologías avanzadas para mejorar la visibilidad para permitir aumentar la capacidad de respuesta a las interrupciones y el cambio de variables dentro de sus cadenas de suministro.

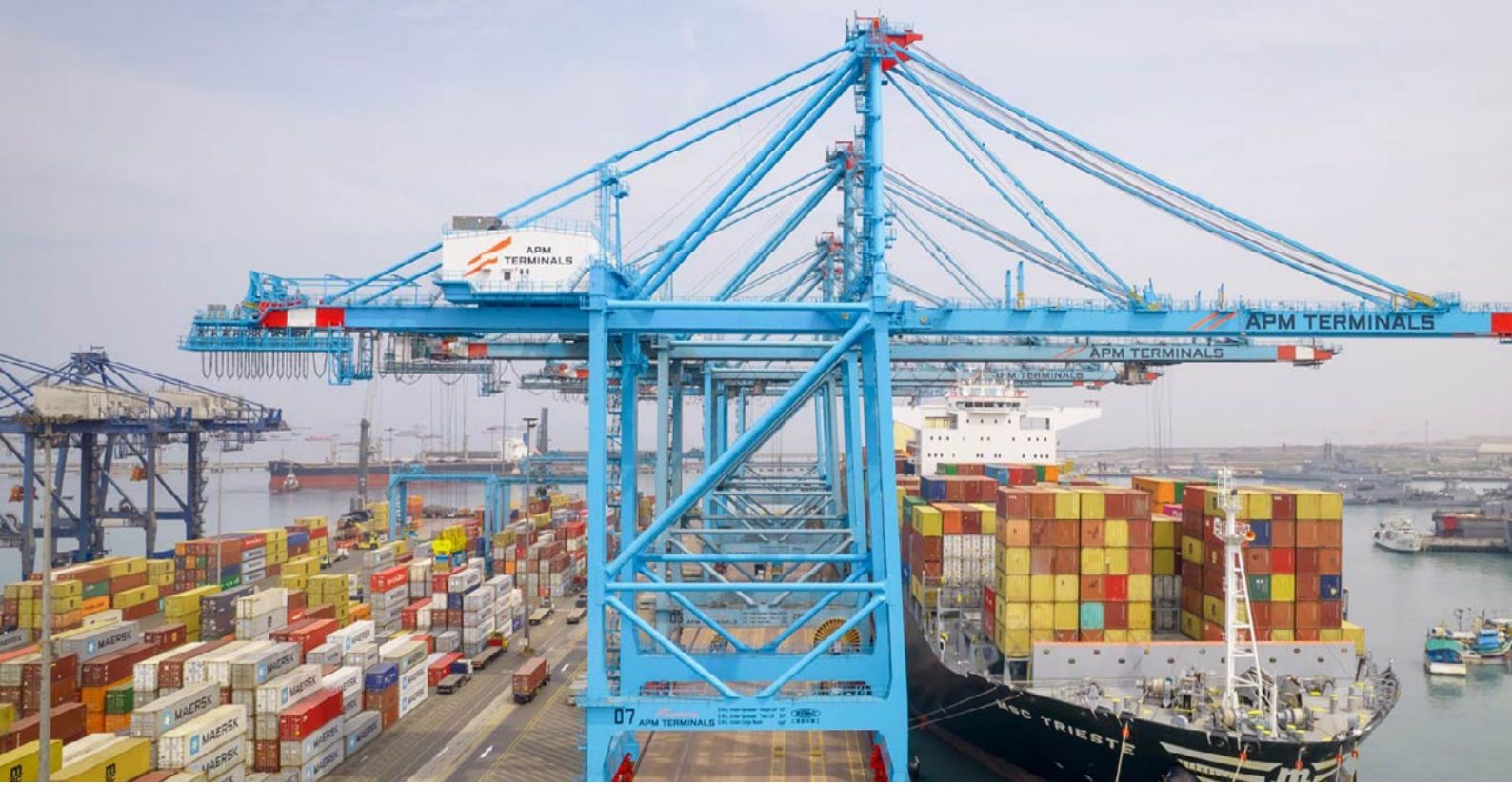
Precios de productos básicos

La crisis sanitaria ha llevado a que los profesionales de la cadena de suministro y de adquisiciones sean más que simples negociadores. También ha revelado que la transparencia del gasto sigue siendo escasa porque hay necesidad de definir el detalle del precio de las categorías en términos de componentes del material, el desperdicio, la conversión, la mano de obra y los valores agregados. KPMG dice que a menudo los precios no están indexados al precio básico de las materias primas. Por ejemplo, pocas organizaciones fijan en forma científica el precio de las cajas de cartón corrugado. Para la consultora, en muchas organizaciones las decisiones de compra de productos básicos se basan más en la experiencia que en un mecanismo estructurado. "El momento de la compra y la cantidad se vuelven cruciales al tomar estas decisiones.", señala. La profundización en la transformación digital y la tecnología para tener un flujo continuo de información de la cadena de valor es una estrategia para superar este problema. Es importante aumentar la visibilidad de dónde, cómo y cuándo se gasta.

Mano de obra

Durante la pandemia y hasta la actualidad, en muchas economías avanzadas existe escasez en el mercado laboral. Las nuevas tecnologías han transformado la forma en que operan las cadenas de suministro, haciendo que los consumidores sean más exigentes y las cadenas de suministro respondan a un ritmo más rápido. Los cambios demográficos están generando la fuerza laboral futura que debe estar preparada para satisfacer las exigencias de estos cambios.

KPMG ha previsto que las condiciones para las interrupciones en las operaciones de la cadena de suministro permanecerán en 2023 debido a los conflictos geopolíticos, las presiones inflacionarias y el ambiente recesivo, así como por eventos climáticos y otros imprevistos.



Desde 2016 APN no registra contaminación de la carga en los terminales portuarios

Aunque en 2022 el movimiento de carga en los puertos peruanos disminuyó, el presidente de la Autoridad Portuaria Nacional, Manuel Hinojosa, predice un crecimiento para el 2023 debido a la recuperación económica y la digitalización de operaciones. Entre tanto, el Puerto del Callao ha sido considerado entre los puertos con mejor desempeño en Latinoamérica según el Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores 2022 (CPPI) del Banco Mundial y S&P Global.

¿Cómo fue el desempeño del movimiento portuario peruano en el 2022 y cómo se avizora su comportamiento para finales del presente año?

En el año 2022 el movimiento de carga portuario del país alcanzó alrededor de los 110 millones de toneladas métricas y un movimiento de contenedores mayor a 2.8 millones de contenedores (TEUs). Según la tercera edición del Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores 2022 (CPPI), elaborado por el Banco Mundial y la Unidad de Inteligencia de Mercados de S&P Global, donde analizan el desempeño de 348 puertos a nivel mundial, los puertos del Callao y de Paita se ubican en los puestos 35 y 101 respectivamente, resaltando que el puerto del Callao se considera entre los puertos con mejor desempeño de Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, ubicándose en la posición 5 de la región.

Con la finalización de las restricciones debido a la pandemia del COVID-19 y la recuperación de las actividades económicas, se prevé un

crecimiento del movimiento de carga portuario del país para el año 2023. Asimismo, el apoyo de políticas de estado y los acuerdos comerciales del sector privado, como las que vienen implementado los administradores portuarios con las líneas navieras para aumentar el movimiento de contenedores -principalmente la carga de transbordo-, apuntan a facilitar la recuperación del movimiento portuario de la región.

Por otro lado, la pandemia del COVID-19 aceleró la digitalización de los procesos en los puertos del país, desarrollando medios y plataformas electrónicas que permitieron la continuidad de la cadena logística portuaria, conectándose y encontrándose a la altura de los principales puertos de América Latina. Ello coadyuvó al desempeño portuario del país, mejorando los indicadores portuarios de eficiencia, viéndose reflejado en la atención de las naves y carga de forma oportuna y segura ante el brote de la pandemia; además, la modernización permanente de la infraestructura portuaria ha sido un gran soporte para la mejora de los niveles de servicio y productividad.

¿Cuál fue la situación de actividades ilegales, como el narcotráfico, que se registraron durante el 2022 en los puertos peruanos?

De acuerdo con las atribuciones conferidas a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en el Reglamento de la Ley N° 29743, Ley del Sistema Portuario Nacional, la APN a través de la Unidad Orgánica Protección y Seguridad (UPS) coordina con las autoridades competentes de las diferentes instituciones públicas que cuentan con atribuciones fiscalizadoras contra el tráfico ilícito de drogas, como son MRREE-DEVIDA, DIRANDRO y SUNAT.

Igualmente, efectúan coordinaciones con organismos internacionales en el marco del Programa Global de Control de Contenedores de la UNODC de las Naciones Unidas y el Programa SEACOP de la Unión Europea, que han permitido durante el 2022, recibir apoyo para la lucha contra el narcotráfico internacional y otras actividades ilegales. La implementación de la Unidad de Control de Conjunto (UCC) en los puertos de Paita y Matarani, se suma a la oficina implementada en el puerto del Callao desde el año 2018; con las cuales se han desarrollado (04) cursos de capacitación dirigido al personal que las integra.

Según los reportes de las instalaciones portuarias, así como de información proporcionada por la DIRANDRO y SUNAT, en el año 2022 se presentaron 06 casos de contaminación de la carga que fueron intervenidos por las autoridades competentes al interior de los terminales portuarios. De acuerdo con las investigaciones de las autoridades competentes, en estos casos la carga ingresó contaminada al terminal portuario, empleando distintas modalidades como el acondicionamiento de la droga en la estructura del contenedor, acondicionamiento de droga en el producto y acondicionamiento en la estructura del contenedor refrigerado. Adicionalmente, por fuentes policiales se tiene conocimiento de 8 casos de TID en contenedores, que tenían como destino puertos de Europa, estos hallazgos fueron realizados fuera de los terminales portuarios.

Cabe precisar que, según las estadísticas registradas de casos TID en los terminales portuarios a nivel nacional, desde el año 2015 (año en el que se registraron 9 casos de contaminación de la carga al interior de los terminales portuarios), la cifra ha disminuido considerablemente, destacando que desde el año 2016 no se registran incidentes de contaminación de la carga al interior de dichos terminales. Los registros muestran que los casos TID presentados se trataron de cargas que ingresaron al terminal portuario ya contaminados en sus distintas modalidades, como por ejemplo acondicionamiento de producto, bloqueo químico de la molécula cocaína, contaminación de la estructura de contenedor (pañol, sistema de refrigeración), contaminación del buque (fondo, doble fondo, pañol) y Rip Off; los mismos que, gracias a la labor de inteligencia de las autoridades competentes, colaboración del sector privado, así como del Programa Global de Control de Contenedores, son descubiertos cuando la carga se encuentra en el terminal portuario o en la nave.

Durante la pandemia del COVID-19 uno de los problemas críticos para el abastecimiento internacional fue la escasez de contenedores. ¿Cuál es la situación actual a nivel mundial y particularmente en el mercado peruano?

Durante la pandemia del COVID-19 se produjo una escasez de contenedores que dificultó el tráfico de mercancías a nivel internacional, ello produjo falta de disponibilidad y reposición de estos equipos a escala global. En el Perú, la falta de contenedores afectó la actividad marítimo-portuaria y a la cadena logística en su integridad, lo cual también impactó considerablemente a los fletes, llegándose a niveles nunca visto en la industria.

En el Perú y en el contexto internacional, las cosas han cambiado producto de la estabilización y normalización inicial de los flujos comerciales con respecto a los años 2020 y 2021, existiendo a la fecha una oferta normal de naves y contenedores que favorecen el intercambio comercial del Perú. Por otro lado, se han presentado acontecimientos de orden económico que podrían afectar al comercio global como son: la inflación y recesión mundial, la contracción del consumo a nivel global, el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, entre otros.

Las líneas navieras han reposicionado los contenedores para dinamizar el comercio mundial en diferentes rutas, generando la accesibilidad a la demanda de estos reflejándose además en el precio de los fletes y la competitividad de los mercados.

Desde hace décadas el comercio exterior peruano enfrenta un alto nivel de deficiencia en infraestructura. Recientemente el documento técnico "Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032" reitera esta situación sobre la base de información actualizada. El documento hace una crítica a la falta de colaboración entre los sectores privado y público para hacer frente los problemas del sector logístico nacional. ¿Existe algún proyecto de trabajo actual sobre este tema en el que su institución está participando activamente?

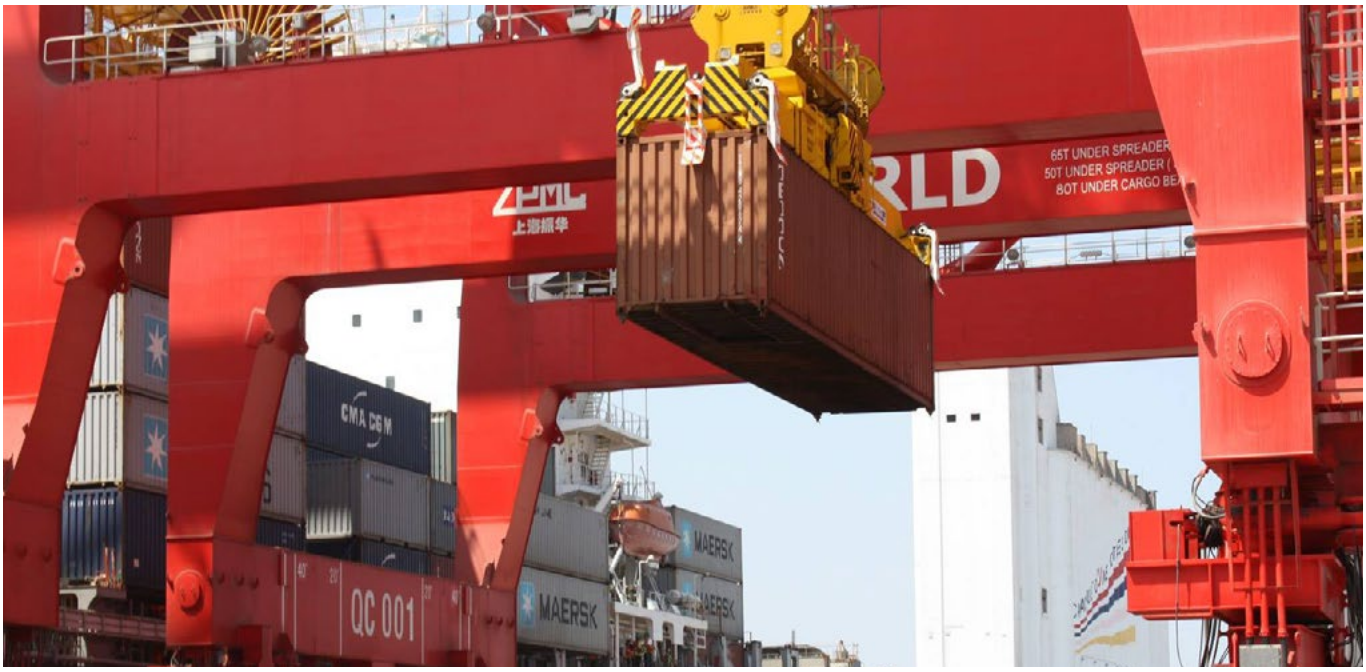
En la actualidad la APN viene trabajando en la evaluación de diferentes proyectos que mejorarán la logística nacional favoreciendo su competitividad. Los proyectos de mejoramiento logístico son los siguientes:

En el corto plazo, acciones para facilitar la operatividad de la entrada y salida de camiones a los terminales portuarios APM Terminals Callao (APMTC) y DP World Callao (DPWC), que mueven distintos tipos de carga, a través de una gestión colaborativa entre APN, MTC, Operadores portuarios, PNP, Gobierno Regional, Gobierno Local, entre otros, a fin de mejorar la accesibilidad a las instalaciones portuarias de la manera más eficientemente posible.

Los proyectos en infraestructura del sector, como por ejemplo el Antepuerto del Callao, en el cual viene participando la APN y que contribuirá a un ordenamiento sistemático del flujo de camiones que ingresan a las instalaciones los terminales del Puerto del Callao y una conectividad ferroviaria que ingrese a las instalaciones portuarias de APMTC y DPWC con los beneficios que ello conlleva.

Respecto al Antepuerto, la APN impulsa y apoya la política y acciones que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) viene realizando. A la fecha se ha presentado a los gremios de transporte de carga los detalles de este proyecto y de mejoramiento de las vías de acceso al puerto y antepuerto. El Antepuerto estará ubicada entre las avenidas Néstor Gambeta y Contralmirante Mora con un área operativa de aproximadamente 21 hectáreas con capacidad para aproximadamente 730 camiones. Esta infraestructura tiene como propósito, el estacionamiento de camiones, servicios colaterales a los camiones y carga y a la descongestión de las vías de acceso.

Otro proyecto en el que participa la APN es en el de la conectividad ferroviaria. La empresa Ferrovías Central Andina S. A. concesionaria del Ferrocarril del Centro, tiene previsto



desarrollar el proyecto de acceso ferroviario al Terminal Norte Multipropósito del Callao y a DPWC, a fin de lograr un acceso a esos terminales portuarios para las operaciones portuario-ferroviarias de las cargas provenientes de la zona de influencia del puerto del Callao, principalmente, las cargas de la zona central del país. Este proyecto beneficiará los flujos de carga, los costos logísticos y la descongestión de puerto del Callao

Asimismo, la APN impulsa el desarrollo del cabotaje marítimo entre puertos nacionales, a fin de que sea la vía marítima la que contribuya a descongestionar los accesos terrestres del puerto del Callao, dado que una importante cantidad de carga en contenedores vienen desde el norte y sur para ser embarcados por los terminales portuarios del puerto del Callao y diferentes cargas del exterior hacia esos destinos, todo lo cual genera cuellos de botella en las vías públicas y en los accesos al puerto del Callao.

¿Cuáles serían las principales propuestas de la APN para mejorar el proceso logístico en los puertos peruanos?

La APN viene impulsando una propuesta técnica basada en la sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional en sus dimensiones ambiental, económica y social, entre lo que podemos destacar lo siguiente:

La conectividad de la vía férrea como una alternativa al transporte terrestre de camiones, a fin de darle la sostenibilidad ambiental a las actividades logístico-portuarias, lo cual también conlleva a mejoras en los costos logísticos, obteniéndose una ventaja competitiva para la carga del comercio internacional del país y su consecuente sostenibilidad económica.

Impulsar el desarrollo de la implementación de anillos periféricos viales para las cargas de importación y exportación, lo cual permitirá la conectividad de las principales vías nacionales con el puerto del Callao e igualmente también disminuir los tiempos y costos logísticos. Cabe precisar que, en la sostenibilidad social, estas obras reducirán también los tiempos de viajes de las personas en su actividad diaria y demás externalidades positivas a que conlleva.

Igualmente impulsar la implementación de soluciones que utilicen tecnología avanzada para el desarrollo de las actividades logísticas y portuarias como el ´internet of thing´ o internet de las cosas (IOT), Inteligencia artificial (IA) y otros desarrollos tecnológicos para el mejoramiento y eficiencia de las actividades del sector en apoyo a nuestro comercio internacional.

¿Retorno a los orígenes?

El FMI esboza tres remedios para evitar que las cadenas de suministro no tengan las deficiencias experimentadas durante la pandemia del COVID-19. ¿Es un retorno a la era pre-globalización?

En junio de 2022 el Fondo Monetario Internacional (FMI) publicó un artículo en el que se esboza los siguientes tres remedios para evitar que las cadenas de suministro registren experiencias negativas como las experimentadas durante la pandemia del COVID-19: 1) Relocalización de empresas, 2) Mayor diversificación de oferta y 3) Exceso de inventario.

Los autores del artículo "El dasafío de las cadenas de suministro" señalan en primer lugar la necesidad de relocalizar las fábricas a sus lugares de origen, fenómeno económico que, como se recuerda, fue iniciado a finales de la década de los 70´s. Este proceso permitiría a las empresas desconectarse de las cadenas de suministro globales. En segundo lugar, señalan a una mayor diversificación de proveedores extranjeros de un insumo dado "aunque implique mayores costos". Esto permitiría que los productores sean menos afectados ante posibles problemas en la oferta de proveedores en el exterior. Finalmente, la tercera opción es que las empresas mantengan un exceso de inventario para manejar mejor una potencial escasez. Esta última opción es una clara contraposición a sistemas que sostuvieron el auge de la globalización, como el sistema JIT (just in time), que tan buenos resultados dio a la industria internacional desde su aparición en la década de los 50´s.

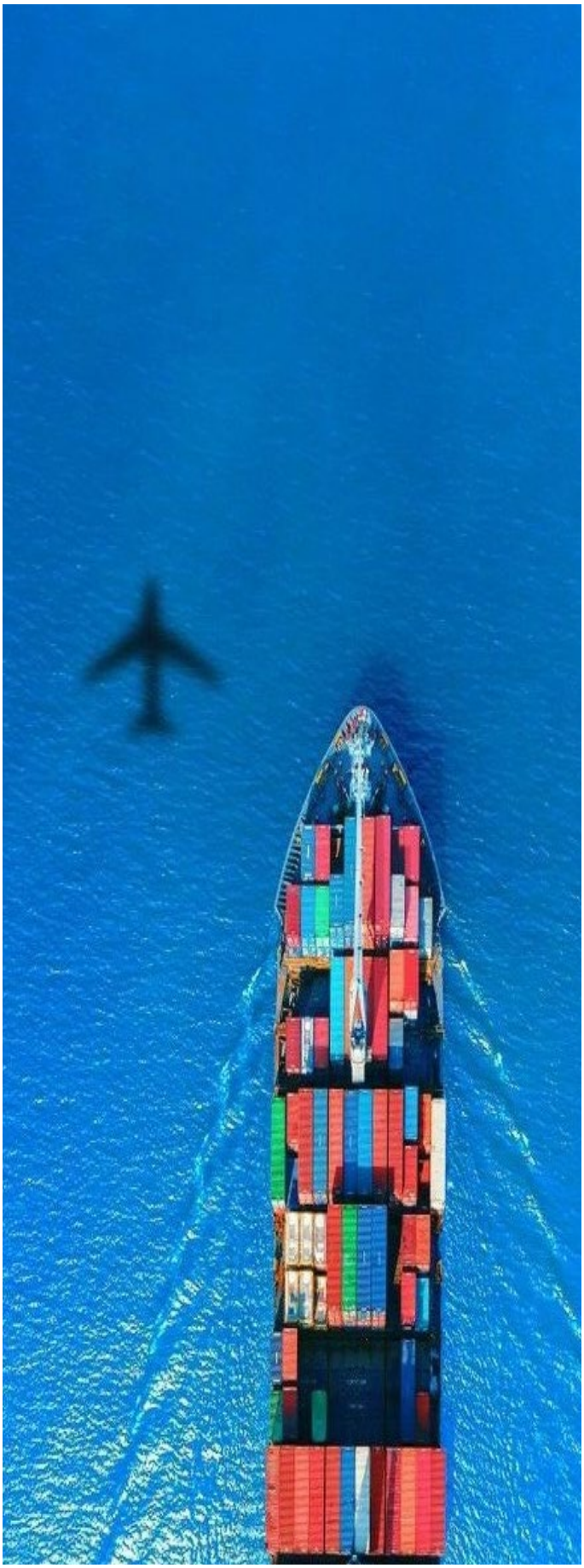
Bajo una visión panorámica e histórica, estos posibles remedios llevan a plantearse si tales medidas significan un retorno a los orígenes de los sistemas de producción y distribución industrial moderna. La relocalización productiva iniciada en los 70´s, la cual obedeció básicamente al deseo de los industriales estadounidenses de reducir costos de producción (principalmente

mano de obra), fue un impulso para el desarrollo de la distribución y facilitación física internacional de bienes. Este proceso luego sería reimpulsado en los 90´s con el avance de la computación, la Internet y las telecomunicaciones. Desde entonces, a nivel global este sistema logró sostener el crecimiento y desarrollo del sistema de deslocalización productiva que avanzó hasta lograr la era de la globalización económica y comercial.

Se espera que todo sistema humano sea capaz de funcionar con normalidad superando situaciones de crisis de diversa naturaleza. Esto es conocido como resiliencia. La deslocalización superó situaciones de riesgo relacionadas a eventos climáticos y seísmos focalizados, así como la crisis financiera internacional de 2008. Sin embargo, funcionó de un modo deficiente durante la pandemia del COVID-19, además de ser golpeado por el inicio de la guerra Ucrania-Rusia, un evento bélico con alto riesgo de empeorar y expandirse en un escenario político y militar internacional sin visos de culminación. Esta situación ha generado un nivel de cuestionamiento de este sistema por parte de autoridades y representantes de empresas, quienes han comenzado a plantear la necesidad de su desarticulación, reestructuración o cambio.

La segunda propuesta de remedio puede ser relacionada a la primera, considerando que, tras un posible retorno de las fábricas a sus lugares de origen, es de esperar que pudiera darse un incremento de empresas en los países de retorno, o en países adyacentes o muy cercanos a este. Con relación a la tercera alternativa, como se señaló, implicaría situaciones como el descarte o modificación de la aplicación de sistemas de gestión de la producción como el JIT.

Para los autores del artículo, la autosuficiencia productiva no es viable porque implica una producción menos eficiente y no mejora la resiliencia. Respecto a la diversificación y el almacenamiento en exceso, señalan que son estrategias que requieren coberturas de seguro. Tener, por ejemplo, exceso de inventario, no es gratuito porque básicamente esos activos deben



estar protegidos contra eventualidades (incendio, inundación, pérdida de valor, etc.). ¿Están las empresas dispuestas a pagar primas de seguros adicionales? ¿Los políticos o autoridades están dispuestos a comprometer los activos nacionales para compartir los riesgos con las empresas? ¿Esto implicaría una asistencia con recursos públicos? Surgen muchas interrogantes con pocas respuestas hasta ahora.

Lo que queda más claro cada vez es la necesidad del debate sobre la amplitud y profundidad de los cambios estructurales en las cadenas de suministro globales destapado por el COVID-19. La deslocalización productiva que llevó al mundo a la globalización ha mostrado para algunos, tener pies de barro cuando se trata de enfrentar grandes crisis sanitarias y bélicas (aunque este último aún se encuentra en un proceso inicial). Esto ya era previsto por muchos estudios durante el primer año de la pandemia. Un ejemplo fue el estudio de la Fundación Valenciaport "El impacto del COVID-19 en las cadenas de suministro y aprovisionamiento local. Un resumen de resultados." publicado a finales de 2020.

El trabajo señalaba que el riesgo de tener procesos de fabricación y ensamblaje en distintas partes del mundo son vulnerables por la falta de detección de sus limitaciones "puesto que entorpece su capacidad de respuesta, una actuación proactiva y conjunta" necesarias para mejorar el flujo de información que las haga "más ágiles, flexibles y estables." Según este estudio, hacia finales de 2020 las organizaciones deslocalizadas ya aplicaban las estrategias de acortar, relocalizar y diversificar su red de suministros. Este proceso ya había comenzado con China por la política comercial del entonces presidente estadounidense Donald Trump, lo que se incrementó con otros países asiáticos debido a la pandemia, y se agravó tras el inicio de la guerra Rusia-Ucrania. Hace poco, en febrero de 2023, Bloomberg reveló que por primera vez en 25 años China no está entre los tres principales destinos de inversión para la mayoría de las empresas estadounidenses.

TISUR no registra incidentes relacionados con actividades ilegales hace muchos años

El año 2022 fue muy bueno para la empresa aun en medio de la recuperación de los mercados tras la pandemia del COVID-19. Para Javier Calderón, Gerente de Operaciones del Terminal Internacional del Sur, el impacto de la pandemia sobre los fletes y precios se ha disipado, aunque perturba los efectos de la guerra entre Rusia y Ucrania.

¿Cómo fue el desempeño de Tisur en el 2022 y cómo avizora su comportamiento para finales del presente año?

El desempeño de nuestra empresa en el 2022 fue muy bueno, logramos estar 5% sobre los objetivos planteados para ese periodo. Esperamos que este año los resultados también sean favorables, tenemos un primer semestre muy positivo a pesar de las restricciones logísticas en los primeros dos meses del año por las protestas sociales en el Sur del país.

¿Cuál es su visión frente al comportamiento del mercado mundial portuario y el comercio exterior internacional a estas alturas de la post pandemia?

Los mercados se han venido recuperando progresivamente. Hoy podríamos decir que el efecto de la pandemia del COVID-19 ha sido superado. El impacto en los mercados sobre fletes marítimos y precios de los productos, al menos por efecto de la pandemia, ya se ha disipado; sin embargo, otros factores aparecen o siguen generando algunos cambios en el

mercado como la guerra entre Rusia y Ucrania y los procesos inflacionarios globales de los últimos meses.

¿Cuál fue la situación en su puerto de algunas actividades ilegales, como el narcotráfico durante el 2022?

Durante el 2022 y hace muchos años no hemos registrado incidentes relacionados con actividades ilegales en nuestro puerto. Sobre este punto cabe resaltar que contamos con estrictos controles y estándares que nos permiten minimizar la exposición a estos riesgos. Contamos con un sistema integrado de gestión muy maduro que nos ha permitido ser un puerto seguro y confiable, y entre los socios estratégicos con los que contamos para ello esta BASC un soporte muy relevante para nosotros.

Durante la pandemia del COVID19 uno de los problemas críticos para el abastecimiento internacional fue la escasez de contenedores. ¿Cuál es su comentario para el caso de su empresa y el mercado peruano en general?

Efectivamente, la escasez de contenedores generó un incremento de precios en los fletes marítimos. Dicha situación generó que las líneas navieras opten por priorizar los puertos base como el Callao. Por ello vimos reducida de manera importante nuestra cantidad de contenedores movilizados anualmente. Como puerto, la pandemia nos trajo la pérdida de la principal línea de contenedores con recaladas de itinerario en Matarani y hoy cuando el abastecimiento de contenedores ya ha sido resuelto casi en su totalidad o al menos la distorsión en los fletes; nuestros clientes se ven en la necesidad de afrontar sobrecostos logísticos por no contar con líneas suficientes en su puerto regional.

Desde hace décadas el comercio exterior peruano enfrenta un alto nivel de deficiencia en infraestructura. Recientemente el documento técnico "Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística

de Transporte al 2032" reitera esta situación sobre la base de información actualizada. El documento hace una crítica a la falta de colaboración entre los sectores privado y público para hacer frente los problemas del sector logístico nacional. ¿Cuál su opinión sobre este tema?

Considero que la colaboración entre el sector público y privado se viene impulsando de manera positiva en los últimos meses. En mi opinión, el Estado debe de continuar propiciando y promoviendo nuevas inversiones en el sector destrabando una serie de proyectos. Desde el sector privado nos toca proponer también soluciones eficientes para atender o cubrir estas brechas en infraestructura. El desarrollo de infraestructura es vital para mantener e impulsar la competitividad de nuestro país. El Estado como promotor de la inversión, debe de continuar garantizando un marco de estabilidad y reglas claras para mecanismos como las Asociaciones Público-Privada (APP). Impulsando el desarrollo de nuevas asociaciones como también fortaleciendo las existentes en pro de su sostenibilidad y continuidad.

Desde su óptica, ¿Cuáles serían las principales propuestas que su empresa propondría para mejorar el proceso logístico en los puertos peruanos?

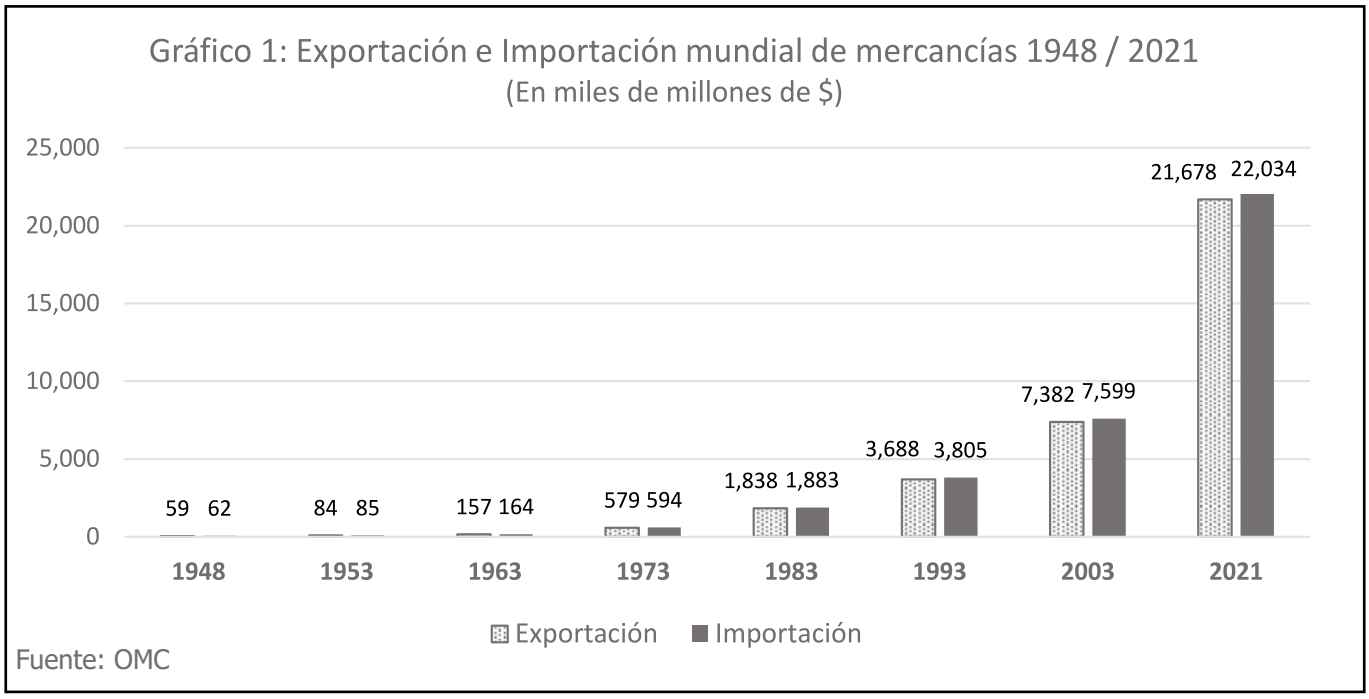
Consideró que se están dando pasos importantes como por ejemplo el hecho que se haya retomado la ley de cabotaje, necesaria para optimizar el flujo marítimo en nuestro país. También es muy relevante el desarrollo de nueva infraestructura como se viene dando en las concesiones de Callao y el nuevo Terminal Portuario de Chancay. Lo relevante aquí es ser oportunos en el acompañamiento del crecimiento del comercio exterior con infraestructura portuaria suficiente, no solo para hacer más eficiente y competitivo a nuestro país, sino también para viabilizar una gran cantidad de proyectos mineros y agroindustriales que requieren infraestructura adecuada para poder concretarse en los

Política exterior, comercio y liderazgo global, en crisis

La historia económica mundial evidencia la fuerte dependencia del comercio frente a la política exterior implementada por países líderes. Pero también registra decadencias de tales liderazgos.

En 2021 el valor del intercambio comercial mundial fue de 43.7 billones de dólares de acuerdo con cifras de la Organización Mundial del Comercio (OMC). En 1948, tres años después de la finalización de la II Guerra Mundial, el valor era de 121 mil millones de dólares (0.121 billones, 361 veces menor). Este enorme crecimiento de las exportaciones e importaciones fue el resultado de la implementación, después de 1945, de un nuevo modelo económico y comercial promovido por el Plan Marshall. Recordemos que este Plan implicó la creación de las tres bases del nuevo modelo: el Fondo Monetario Internacional (FMI), la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y el Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (General Agreement on Tariffs and Trade – GATT) que luego se convirtió en la actual OMC.

Desde entonces, los indicadores estadísticos de la economía y el comercio mundial iniciaron un proceso de auspicioso crecimiento. En el ver Gráfico 1 se puede apreciar los periodos cuando el comercio exterior experimentó un fuerte incremento, como en 1973. Este salto fue resultado del inicio del proceso de globalización en los 70´s, fenómeno que permitió el gran incremento comercial mundial mencionado. Sin embargo, a la luz de los recientes acontecimientos, el éxito de aquel modelo ha demostrado no estar exento de profundos problemas evidenciados durante la pandemia



del COVID-19 y la guerra Rusia-Ucrania. Frente a esto, muchos analistas han llegado, inclusive, a sugerir la necesidad de revertir la deslocalización productiva, fundamento clave de la globalización y el enorme volumen comercial logrado.

Política exterior y comercio

En general, la política exterior de países influyentes determina el comportamiento del comercio internacional. Esto es corroborado por la historia. Alan Wolff, ex director general adjunto de la OMC, señaló en 2018 (Paradigm lost? US Trade Policy as an Instrument of Foreign Policy) que en el siglo III A.C., durante la dinastía Han, China usó su poder militar para mantener la Ruta de la Seda debido a su alto valor comercial. También, Roma conquistó Egipto en el año 30 A. C. para, entre otros objetivos, tener un mejor suministro de cereales; así como la Compañía Británica de las Indias Orientales impulsó la política exterior británica hacia el sur de Asia debido a los intereses comerciales británicos en el siglo XVIII.

La historia reciente registra algo parecido. Según Alan Wolff la política comercial ha sido la base de la política exterior de los Estados Unidos desde la Segunda Guerra Mundial. En este caso se puede decir, como ejemplo, que un componente principal del Plan Marshall fue el interés por crear un gran mercado que sirviera para reconstruir Europa y al mismo sirva como destino de los productos estadounidenses. Además, dicho Plan "creó socios comerciales confiables y apoyó el desarrollo de gobiernos democráticos estables en Europa occidental." (US National Archives). La política, parte esencial de la geopolítica, tuvo presencia en este Plan para evitar la expansión del comunismo y la fuerte influencia soviética en ese tiempo. Bajo el liderazgo de Estados Unidos, el cuerpo institucional mundial para servir estos objetivos fue construido sobre tres bases: financiero, político, y comercial. La primera base fue el Fondo Monetario Internacional (FMI) creado en 1944; la segunda fue la Organización de las Naciones Unidas (ONU) creada en 1945; y la tercera el Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (General Agreement on Tariffs and Trade – GATT) fundado en 1947 y posteriormente reemplazado por la OMC en 1995. El Plan Marshall inició un nuevo modelo mundial de economía y política exterior cuyo contenido y posterior dinamismo, dio forma al sistema político, económico y comercial que el mundo vio evolucionar. Políticamente, los países representantes de dos grandes sistemas (democracia y comunismo) iniciaron una disputa ideológica y geográfica que llevó a grandes conflictos sociales y bélicos.

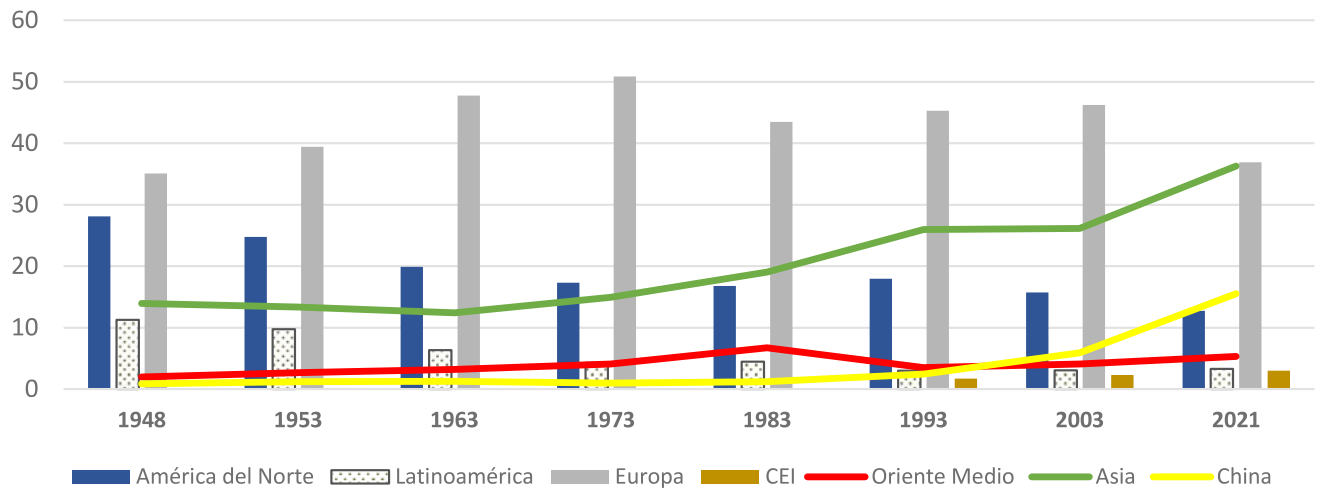
Reorientación productiva y globalización

Durante el periodo de antagonismo, conocido como la Guerra Fría, que estuvo vigente entre 1945 y 1991, también hubo mucho progreso tecnológico y científico que condujo a cambios profundos en la economía y el comercio. Tales cambios empezaron en los 70´s. La progresiva influencia de la informática, computación y los avances tecnológicos en infraestructura, transporte y comunicaciones, llevó al despegue del comercio internacional. La necesidad de cambios provocó que Estados Unidos, la potencia hegemónica, decida el traslado de sus fábricas particularmente al Asia, incluyendo China, con la finalidad de reducir costos e incrementar la eficiencia. En los gráficos 2 y 3 es posible ver la evolución de las exportaciones e importaciones, respectivamente, de estos y otros países.

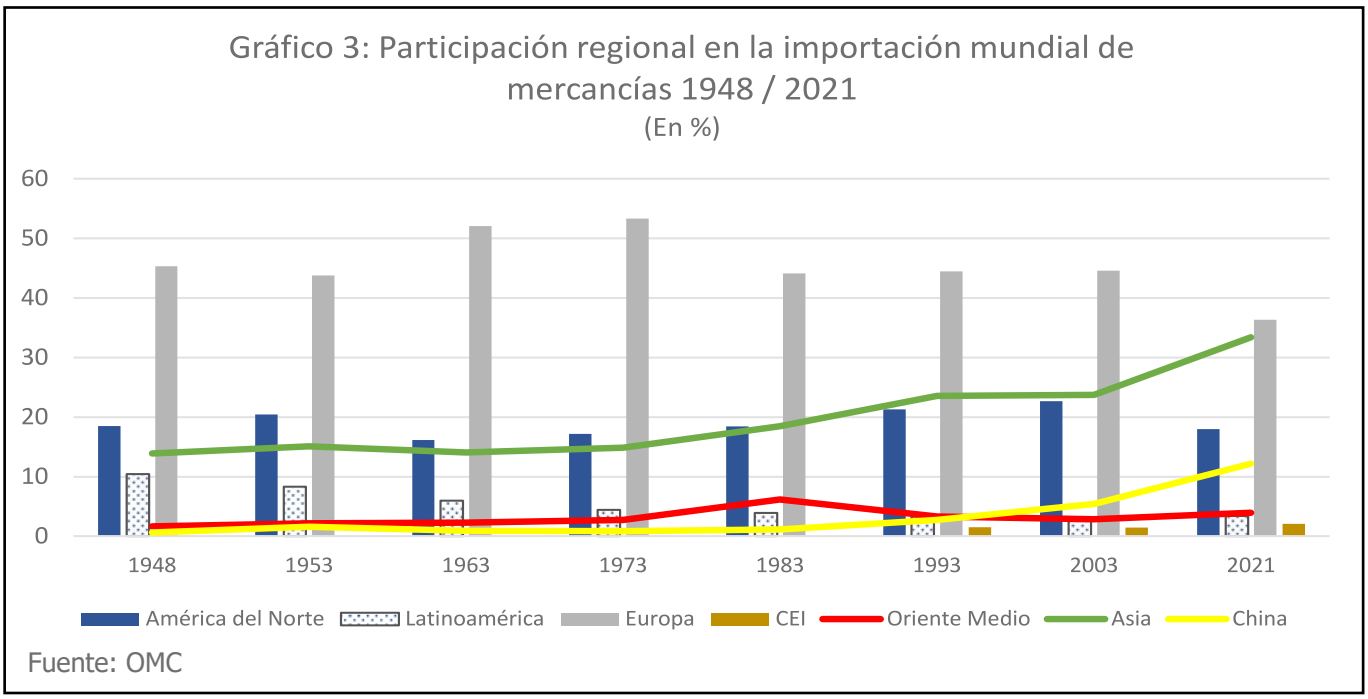
Con relación a los gráficos y de modo particular para Latinoamérica, aunque la exportación de esta región pasó de 6.7 a 715.4 mil millones de dólares entre 1948 y 2021 así como su importación lo hizo de 6.4 a 749.2 mil millones de dólares, su participación porcentual con respecto al total mundial se redujo de 11.3% a 3.3% para sus exportaciones y de 10.4% a 3.4% para sus importaciones. Esta fuerte caída de participación contrasta con el fuerte impulso productivo y comercial que adquirió China en 2001 al ser incorporado a la OMC con el firme apoyo de Estados Unidos. Alan Wolf es contundente al decir: "Se esperaba con esto eliminar barreras a las exportaciones e inversiones estadounidenses, profundizar la integración de China en la economía mundial, fomentar un cambio dentro de China, y mejorar las perspectivas de paz y seguridad en Asia y el mundo." Pero en 2015 se creó el Trans-Pacific Partnership (TPP) conformado por países del Asia Pacifico, como un intento de contrapesar el fuerte crecimiento económico y político que China ya estaba registrando en esa región. Desde 2018 su nueva denominación es The Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP).

Retomando la reorientación productiva de Estados Unidos, este obedeció aparentemente a su intento de corregir problemas en importantes indicadores de desarrollo, tal como la reducción del ingreso real del trabajador estadounidense. Al respecto, en los cien años anteriores a 1973 Estados Unidos había aumentado los ingresos reales/hora en 1,9% anual, lo cual permitía que cada 36 años los ingresos de un trabajador se duplicaran. "Independientemente de cómo se mida el crecimiento de los ingresos laborales, claramente se ha desplomado desde 1973.",

Gráfico 2: Participación regional en la exportación mundial de mercancías 1948 / 2021 (En %)



Fuente: OMC



señala el estudio "International Trade and American Wages in the 1980´s: Giant Sucking Sound or Small Hiccup?" desarrollado por Lawrence et. al. (1993). Según Lawrence hubo otros factores que impulsaron la decisión estadounidense. Por ejemplo, el aumento en la desigualdad de ingresos entre los trabajadores calificados y los menos calificados; la reducción de la productividad laboral (en los 1950´s la producción del trabajador estadounidense era el doble que del europeo y seis veces al de Japón. Para 1973 Europa y Japón ya estaban cerrando esta brecha); el crecimiento del déficit comercial estadounidense (las importaciones baratas cambiaron el patrón de gasto de los ciudadanos), etc.

La nueva política exterior tuvo logros positivos para las empresas y los países receptores de la deslocalización, sobre todo para China porque ha logrado convertirse en la segunda potencia económica mundial. Tiene el segundo Producto Bruto Interno (PBI) más grande del mundo y puede llegar a superar a Estados Unidos en pocos años. Además de este problema económico, China representa el sistema comunista el mayor enemigo político de Estados Unidos. Esto parece ser un desafío autoinfligido para EE. UU. y cuya resolución apunta a la posibilidad de repensar en una nueva política externa que conlleve un nuevo modo de práctica del comercio exterior. De hecho, muchas empresas ya están retirándose de Asia hacia sus países de origen o puntos más cercanos.

Hasta ahora la política externa occidental mantiene su objetivo de reforzar el sistema democrático en desmedro del comunismo, mientras que el objetivo de la política externa comunista no ha sido claro porque, en la práctica, típicamente ha seguido las pautas de la política occidental. ¿Qué países representan actualmente el comunismo? Según la Enciclopedia Británica, "Hoy el comunismo es la forma oficial de gobierno en solo cinco países: China, Corea del Norte, Laos, Cuba y Vietnam. Sin embargo, ninguno cumple con la verdadera definición de comunismo." Asimismo, esta organización afirma que, aunque "los cinco países tienen gobiernos autoritarios, su compromiso con la abolición del capitalismo es discutible." Aunque no incluye a Rusia, pero tras la invasión a Ucrania, este país ahora es considerada comunista por sus críticos y enemigos, a pesar de que oficialmente esta condición terminó en 1991 con la caída del Muro de Berlín.

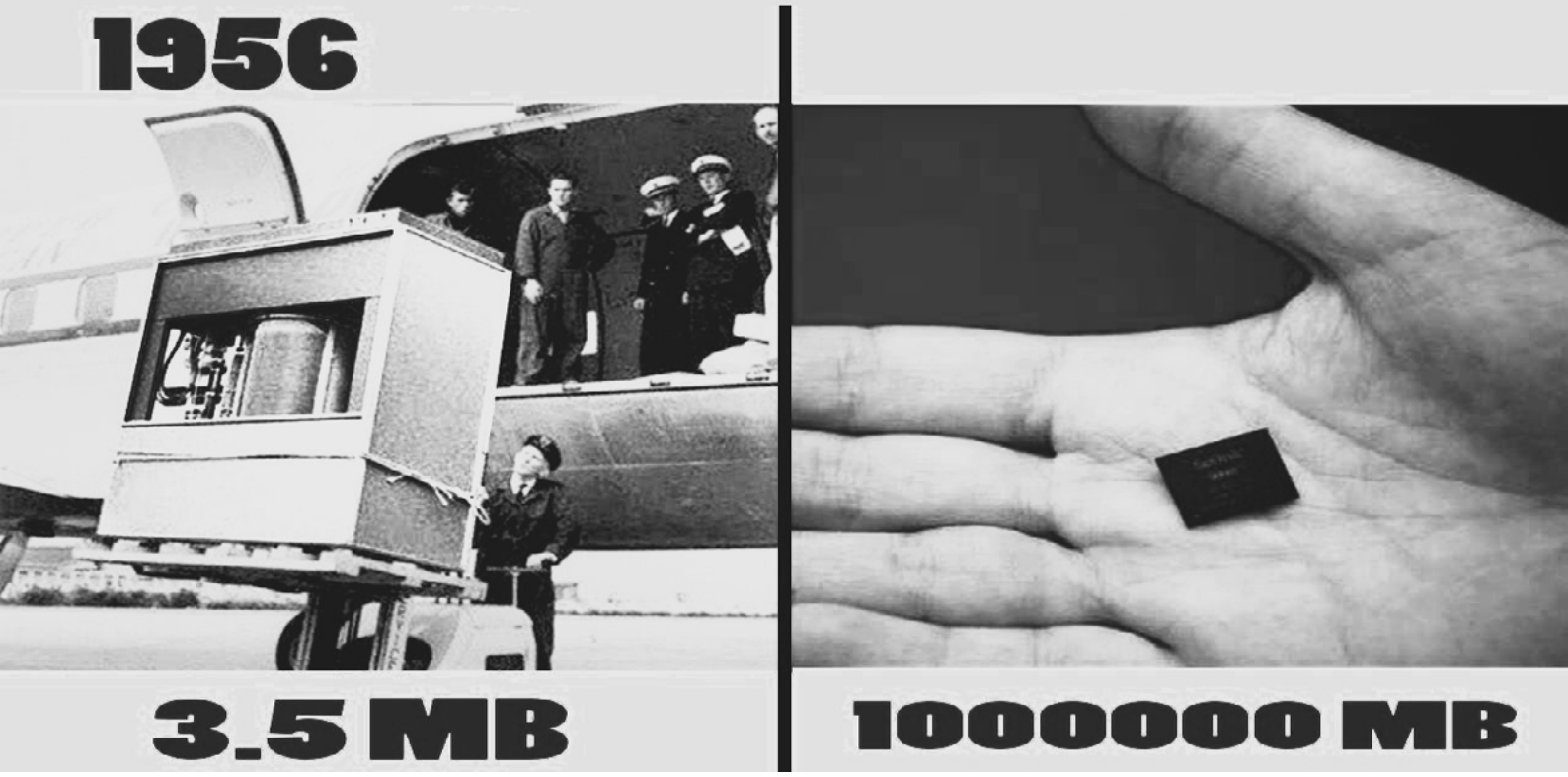
Por otro lado, en las últimas décadas China ha adquirido mayor poder económico y militar en vez de ideológico, mientras que Rusia y Corea del Norte han desarrollado poder militar, sobre

todo. Estos tres países tienen capacidad nuclear. A pesar de esto, en los 70 años desde el final de la Segunda Guerra Mundial, la política externa occidental tiene el mismo contenido ideológico. Excepto en Corea del Norte, el activismo político comunista en Rusia y China ha disminuido rotundamente para centrarse en el crecimiento económico. De este modo China está "conquistando" países vía inversión capitalista y no a través de la ideología. Entonces, ¿La rivalidad geopolítica en estos tiempos es regional en vez de ideológico? China funciona con una economía capitalista y es administrado con una política comunista cada vez más light.

¿Decadencia del sistema comercial?

Alan Wolff afirma que la situación actual del "sistema de comercio global liderado por Estados Unidos se está desgastando. En demasiados casos, las reglas no se pueden hacer cumplir o tienen grandes lagunas. Los jugadores más grandes no están obedeciendo las reglas y donde no hay reglas, no quieren o no pueden trabajar juntos para llenar los vacíos en el libro de reglas. Cada vez más, las naciones comerciales confían en lugares alternativos para negociar acuerdos comerciales." (In a fragmented world, we can't take global trade for granted, Fortune, enero 2023). Es evidente que en el campo comercial el mundo es ahora multipolar porque Estados Unidos ya no es el país con el comercio más grande, sino que, si se considera a la Unión Europea en conjunto, es solo el tercero más grande.

Después de la política de Donald Trump de impulsar las exportaciones y frenar las importaciones estadounidenses mediante la imposición de aranceles y como consecuencia experimentar fricciones comerciales con China, el actual régimen de Joe Biden no ha ejecutado una política comercial con un objetivo específico. Pareciera no existir el componente comercial de la política exterior estadounidense, sino más bien todas las energías están enfocadas al juego geopolítico militar. De aquí el riesgo de que el sistema de comercio se fragmente y el mundo demore demasiado en organizarse para enfrentar con efectividad problemas globales como el cambio climático y las futuras pandemias, así como asegurar que la economía digital global funcione bien.



El cambio tecnológico benefició más al transporte aéreo que al marítimo

Desde la segunda mitad del siglo XIX los cambios tecnológicos impactaron el comercio internacional a través de la reducción de costos en el transporte, aunque sus efectos fueron percibidos por el sector aéreo mayormente.

Las razones del espectacular crecimiento del intercambio comercial mundial después de la II Guerra Mundial no solo obedecieron al cambio del sistema económico y comercial, sino también a los adelantos en la ciencia y la tecnología que favorecieron los modos y la calidad del transporte, así como la informática y las comunicaciones. Los avances en la tecnología, por ejemplo, generaron una reducción estructural de los costos del sistema operativo del transporte internacional. Entre los estudios de los costos de transporte de los siglos XVIII y XIX para identificar los impulsores fundamentales de la revolución del transporte en esa época, el trabajo "Dry Bulk Shipping and the Evolution of Maritime Transport Costs, 1850-2020" de David Jacks y Martin Stuermer (2021), señala que en el 2004 se hizo el análisis más completo de los costos del transporte marítimo para el período 1869 – 1950, concluyendo que el crecimiento de la productividad en este periodo estuvo más asociado con los cambios drásticos en la capacidad / tamaño de carga de los barcos, así como con los tiempos de respuesta en los puertos. Asimismo, en el estudio "Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy" (1999) que analiza la economía global antes de la Primera Guerra Mundial, O'Rourke y Williamson hallaron que la disminución de los costos del transporte marítimo, junto con el desarrollo de los ferrocarriles, explica claramente el surgimiento de la primera ola de la globalización a partir de 1870.

Después de la Segunda Guerra Mundial los cambios tecnológicos continuaron en el transporte, incluyendo, por ejemplo, el desarrollo de motores de aviones a reacción y el uso de contenedores en el transporte marítimo. Sin embargo, los investigadores señalan que no es posible encontrar estudios acerca de la disminución real de los costos de envío en las décadas posteriores a 1945. Un trabajo que busca cerrar esta brecha académica es el estudio "Dry Bulk Shipping and the Evolution of Maritime Transport Costs, 1850-2020" de Jacks y Stuermer (2021). Esta investigación caracteriza los patrones de los costos del transporte marítimo y aéreo internacional en las décadas recientes. Con relación a la evolución de tarifas de carga seca a granel para el período 1850 – 2020, revela que las tarifas reales cayeron de 1850 a 1910, luego aumentaron de 1910 a 1950 y después cayeron nuevamente a partir de 1950, registrando una disminución acumulada del 79% para todo el periodo 1850 – 2020. Pero los autores reconocen que los cambios modernos en los costos de transporte resultan difíciles de comprender por la complejidad que implican las características propias de la modernidad. Los costos que se mide son afectados, por ejemplo, por los cambios en los tipos de productos comercializados y la intensidad del uso de los servicios de transporte por parte de estos, así como el tipo de transporte elegido (marítimo o aéreo). Además, las mejoras tecnológicas del transporte pueden ser contrarrestadas por cambios en los costos de los insumos y en la naturaleza del bien comercializado. Otra fuerza que afecta se encuentra en las mejoras de la calidad de los servicios de transporte (mayor velocidad y confiabilidad) porque llevan a reorganizar las redes globales de producción y distribución.

En general, después de 1950 las condiciones en que el intercambio comercial era realizado variaron considerablemente respecto al periodo anterior a dicho año. David Hummels, en su estudio "Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization" (2007) señala que los historiadores económicos han argumentado que el cambio tecnológico en el transporte marítimo fue el insumo fundamental para el crecimiento del comercio en la primera era de la globalización durante la segunda mitad del siglo XIX. Para este autor "el cambio tecnológico en el transporte aéreo y la disminución del costo del transporte rápido ha sido un aporte fundamental en una segunda era de globalización durante la segunda mitad del siglo XX."

Para el transporte aéreo los avances en la tecnología impulsaron una fuerte disminución de costos. Muestra de ello es que el ingreso promedio por tonelada-kilómetro enviada se redujo en un 92% entre 1955 y 2004. En el transporte marítimo, que representa el 99% del comercio mundial por peso y la mayor parte por valor, también se benefició del avance tecnológico en forma de envío de contenedores, aunque "no se evidencian caídas dramáticas de los precios." El estudio señalado afirma que los precios del transporte marítimo en el periodo 1952 – 1970 muestran pocos cambios. Hay aumentos sustanciales desde 1970 hasta mediados de los 80s, seguido de una disminución constante de 20 años. Esto no desmerece la revolución de los contenedores porque las estimaciones del autor muestran que aumentar la proporción del comercio en contenedores reduce los costos de envío del 3% al 13%. Sin embargo, estos ahorros fueron superados por fuertes aumentos en los costos de combustible y puertos en la década de 1970.

Transporte aéreo más beneficiado

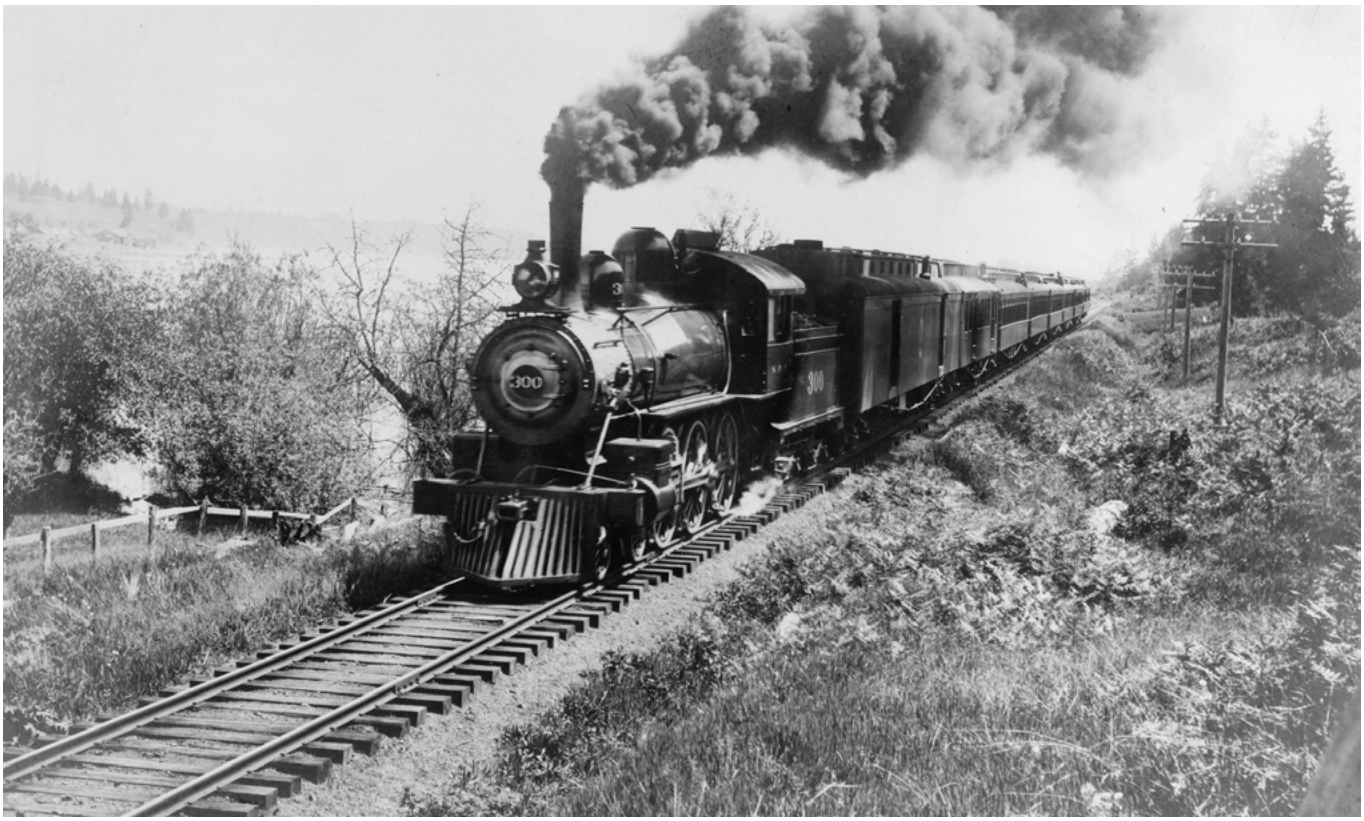
Un factor importante para el mayor crecimiento del transporte aéreo ha sido la fuerte disminución del costo relativo. Un dólar de mercancía aérea pesa mucho menos ahora que en años anteriores. David Hummels revela que en el periodo 1960 – 2004 el valor real del comercio de manufacturas creció un 1,5% anual más rápido que el peso de las cargas que no son a granel. Una caída en la relación peso/valor del comercio conduce a más transporte aéreo por dos razones. Primero, el costo marginal de combustible de llevar un paquete de 100 kilogramos por aire es más alto que el costo de llevarlo en barco. Segundo, los consumidores son sensibles a los cambios en el precio de entrega de la mercancía y no a los

cambios en el precio del transporte. Si el transporte es solo una pequeña fracción del precio entregado, entonces, al elegir el modo de transporte los costos explícitos del transporte pueden ser superados por costos implícitos, como la puntualidad o la confiabilidad.

En el estudio se da el siguiente ejemplo: Quiero importar una botella de vino de $16 de Francia. El costo de envío aéreo de $8 es el doble del costo de envío marítimo de $4. Elegir la vía aérea en vez de la marítima, aumenta el costo de entrega en $4 o el 25% del precio original. Ahora quiero importar una botella de vino de $160 de Francia. Los costos de envío son los mismos, pero el costo adicional de $4 para el envío aéreo representa solo un aumento del 2.5% (25% en el caso del vino de $16) en el precio de entrega. Entonces, es mucho más probable que el consumidor utilice la opción de envío más rápida, aunque más costosa, cuando el efecto porcentual sobre el precio entregado es menor. Otra ventaja del sector aéreo es que las ganancias de emplear este transporte, en lugar del de superficie (marítimo o terrestre), son más pronunciadas en las rutas más largas. Así, elegir el transporte aéreo desde Reino Unido a Francia podría ahorrar al transportista cinco horas, mientras que elegir el transporte aéreo desde China a Francia podría ahorrarle cinco semanas. Pero, además, el costo marginal del transporte aéreo de carga de una milla adicional está cayendo rápidamente. En el largo plazo el envío aéreo promedio se está haciendo más largo y el envío marítimo promedio se está acortando. Combinando los datos de toneladas y toneladas-milla (por ejemplo, 8,335 mil millones de toneladas-milla/2855 millones de toneladas en 2004), la carga transportada por mar viaja un promedio de 2,919 millas en 2004, frente a las 3,543 millas en 1975. En contraste, la carga aérea enviada viajó 3,383 millas en promedio en 2004, frente a las 2,600 millas en 1975.

Transporte marítimo

Según historiadores económicos, el cambio tecnológico en el transporte marítimo fue el insumo fundamental para el crecimiento del comercio en la primera era de la globalización durante la segunda mitad del siglo XIX. Pero



para Hummels el cambio tecnológico en el transporte aéreo y la disminución del costo del transporte rápido fue un aporte fundamental en ese periodo. El investigador señala que el transporte marítimo ha sufrido varios cambios tecnológicos e institucionales importantes en la era de la posguerra: el crecimiento del transporte marítimo de registro abierto, los efectos de escala del aumento de los volúmenes comerciales y la introducción del contenedor. El envío de registro abierto es la práctica de registrar barcos bajo banderas de conveniencia, por ejemplo, Liberia o Panamá, para eludir los costos regulatorios y de personal más altos impuestos por las naciones más ricas. Las flotas de registro abierto comprendían el 5% del tonelaje marítimo mundial en 1950, el 31,1% en 1980 y el 48,5% en 2000. Por su parte, S. R. Tolofari, en su estudio "Open Registry Costs and Freight Rates: Are they Related? (1986), ha estimado que los costos operativos de los buques de registro abierto son de 12% a 27% más bajos que los de las flotas de registro tradicionales y que la mayoría de los ahorros estimados provienen de los gastos de dotación.

El aumento del comercio mundial puede haber tenido impactos significativos en los precios de envío a través de efectos de escala. En períodos de rápido aumento de la demanda, la capacidad de envío se vuelve escasa y los precios de envío al contado aumentan rápidamente. Sin embargo, durante períodos más largos, el aumento de la demanda de envío puede reducir los precios de envío. La razón es que la capacidad de un transatlántico moderno es grande en relación con las cantidades enviadas por las naciones exportadoras más pequeñas. Como consecuencia, los barcos pueden detenerse en una docena de puertos y en muchos países diferentes para alcanzar su capacidad. Además, el movimiento de algunos bienes, como productos básicos a granel, productos frescos refrigerados y automóviles, requiere embarcaciones especializadas. Un mayor comercio permite la introducción de estos barcos especializados por lo que se introducirán barcos más grandes en rutas muy transitadas, y estos disfrutarán de ahorros sustanciales en costos, en comparación con los más pequeños y antiguos.

Cuando estos y otros efectos se combinan resulta un importante beneficio, tal como ocurrió con la introducción del transporte en contenedores. El uso de contenedores estandarizados proporciona ahorros, permitiendo que los productos se empaquen una vez y se muevan largas distancias a mediante diversos modos de transporte, sin tener que desempacar y volver a empaquetar. La contenerización reduce los costos portuarios directos como almacenamiento y estiba (mano de obra portuaria), así como los costos indirectos incurridos durante paradas prolongadas en el puerto (la tasa de alquiler sobre el capital no utilizado mientras un barco permanece inactivo). En 1970 la UNCTAD encontró que el tiempo de los buques de carga a granel (sin contenedores) en el puerto es de la mitad a dos tercios de la vida útil del buque. La utilización de contenedores también genera ahorros en el tramo marítimo. Los buques más grandes y rápidos reducen sustancialmente el precio por tonelada – milla mientras el barco navega, pero incurren en costos portuarios indirectos más altos (tiempo de inactividad) en proporción a su gasto de capital reducido. Debido a que los portacontenedores pasan más tiempo navegando, las inversiones en barcos más grandes y rápidos se vuelven factibles

Sin embargo, Hummels dice que la contenedorización no redujo las tarifas de los liners, específicamente en los servicios de transatlánticos cuyos precios aumentaron, tanto en términos absolutos como en relación con los precios de las tramps. La explicación sería que las ganancias reales de la contenedorización "podrían provenir de un cambio de calidad no medido en los servicios de transporte." Los portacontenedores son más rápidos que sus predecesores, y para la carga y descarga son mucho más rápidos que con la carga fraccionada. Además, los contenedores permiten el seguimiento de la carga, para que las empresas sepan con precisión dónde se encuentran los productos en ruta y cuándo llegarán. Hummels afirma que en la medida en que estas mejoras de calidad no se reflejan en los índices de precios medidos, los índices subestiman el valor del avance tecnológico.

La revolución de los contenedores hace 66 años

En el actual escenario mundial de dudas sobre la globalización, la salud del comercio exterior y el transporte, solamente la brillante "caja" que hizo posible el volumen comercial actual no es objeto de replanteamiento.

La era de los contenedores empezó a inicios de octubre de 1957 cuando el primer portacontenedor celular de Sea-Land (en 2006 dejó de existir cuando Maersk SeaLand fue renombrado como Maersk Line) hizo su viaje inaugural de Nueva York a Miami (Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos, 1969). Curiosamente, en esa misma semana sucedió el lanzamiento exitoso del primer Sputnik por parte de los rusos, lo que fue celebrado por los medios de comunicación de todo el mundo. Este evento fue el inicio de la guerra por la primacía en el desarrollo espacial entre Rusia y Estados Unidos.

Sin embargo, aunque captó poca atención, la aparición del contenedor fue también el inicio de una carrera de inversiones entre transportistas, puertos y gobiernos para desarrollar el concepto de contenerización debido a los excelentes resultados de su uso en el comercio internacional. En 1969 la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos ya hablaba de la "revolución de los contenedores" y señalaba que en 1968 "más de doscientos mil contenedores equivalentes a 20 pies se movieron en el comercio internacional solo en las rutas comerciales del Atlántico Norte." (Use of Containerization in Freight Transportation) y que los cargadores y transportistas ya habían aceptado al contenedor

Pronóstico: La industria del contenedor en 2067

- Barcos autónomos de 50 000 TEU´s surcando los mares tal vez junto con contenedores flotantes modulares similares a drones.

- El tráfico intrarregional de corta distancia aumentará a medida que las huellas de fabricación se dispersen más ampliamente en medio del mayor uso de la automatización y la robótica. Los flujos de contenedores dentro del Lejano Oriente seguirán siendo enormes y la segunda ruta comercial más importante puede unir esa región con África, con una escala en el sur de Asia.

- Tres o cuatro grandes empresas de transporte de contenedores. Estos negocios pueden ser independientes habilitados digitalmente con una fuerte orientación al cliente y prácticas comerciales innovadoras o pequeñas subsidiarias de gigantes tecnológicos que combinan a la perfección los ámbitos digital y físico. El transporte de carga como negocio independiente se extinguirá debido a las interacciones digitales sin existir la necesidad de intermediarios para administrar los servicios logísticos. Todos los ganadores habrán digitalizado por completo sus interacciones con los clientes y sus sistemas operativos y estarán estrechamente conectados a través de ecosistemas de datos.

- Una cadena de transporte totalmente autónoma se extenderá desde la carga inicial, la estiba y la navegación hasta la descarga directa en trenes y camiones autónomos y entregas de última milla habilitadas para drones.

- Necesidades de los clientes serán divergentes: algunos esperarán que sus transportistas estén completamente integrados en sus cadenas de suministro, estando dispuestos a pagar una prima por ello. Otros seguirán exigiendo transporte marítimo al menor costo. Ambos grupos de clientes esperarán que la transparencia y la confiabilidad sean la norma, no la excepción.

Fuente: Container shipping: The next 50 years, McKinsey & Company, 2017.

como una herramienta útil y efectiva para el transporte de carga. Su principal ventaja era que se puede utilizar "indistintamente en todos los modos de transporte de superficie. El remitente puede cargar un contenedor en su muelle de envío, cerrar las puertas y hacer que se mueva por una combinación de ferrocarril, camión y barco hasta su destino sin que el contenido sea manipulado nuevamente hasta que el consignatario lo descargue."

En esta misma línea McKinsey & Company resume la evolución del comercio mundial señalando que este despegó en los 1800´s debido a que las innovaciones de la Revolución Industrial redujeron los costos de transporte, lo que permitió a los países especializarse productivamente (Container shipping the next 50 years, 2017). La consultora afirma que el crecimiento del comercio tuvo una pausa durante la Primera Guerra Mundial (1914 – 1918), la Gran Depresión (1929) y la Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945), pero que luego se recuperó y continuó con la ayuda del contenedor. El crecimiento durante las décadas posteriores superó el crecimiento de la producción mundial. Por ejemplo, durante el periodo 2001– 2007 los volúmenes del comercio en contenedores crecieron en alrededor de 11 % anual, el triple de la tasa de crecimiento del PBI mundial.

Sin embargo, con la crisis financiera mundial de 2008 el crecimiento tuvo un punto de inflexión, de tal modo que en 2012 el volumen de bienes comercializados (incluyendo los bienes no transportados en contenedor) estuvo creciendo a la par con el PBI mundial. Por primera vez desde el 2001 en 2016 el volumen del comercio de mercancías creció 1,3 %, con lo que quedó rezagado con respecto al crecimiento del PBI mundial. Además, según McKinsey & Company, la tasa de contenerización (medida de la carga transportada por mar en contenedores) se estabilizó en 13% desde la crisis financiera. Esta pérdida de velocidad habría sido ocasionada por algunas tendencias como el crecimiento de mercados emergentes (China y su integración a la economía global, por ejemplo), la relocalización productiva por el uso creciente de tecnologías digitales (robótica avanzada, impresión 3D), la desmaterialización de la demanda (por ejemplo, un teléfono inteligente reemplaza a: cámara, mapa, linterna, calculadora, periódicos, teléfono), y una política y geopolítica inciertas (hay mucha incertidumbre para nuevos acuerdos comerciales).

Si bien la velocidad de crecimiento del comercio en contenedores con relación al crecimiento de la producción global se estaría ralentizando debido a la transformación del contenido de la oferta y de la demanda, para especialistas esto no significa la declinación del comercio sino un reacomodo estructural. En medio de esta situación, la escala en el tamaño de los buques es un tema pendiente.

Desde que en 1956 el primer barco que transportó contenedores llevó solo 58 unidades de estos (Marc Levinson, 2006), la capacidad de este tipo de barcos se ha multiplicado por 418 hasta el año 2023 (los barcos MSC Irina and MSC Loreto tienen cada uno una capacidad de 24,346 TEU´s). Por el lado del tamaño del contenedor los especialistas proyectan que podría aumentar. Desde el contenedor Conex original de seis pies de largo que usó el ejército de EE. UU. en la década de 1950 (los "container and express" fueron desarrollados por EE. UU. durante la guerra de Corea para enviar carga militar), estos crecieron a 20 y 40 pies y más. La limitación del tamaño es la compatibilidad con la carretera, el ferrocarril y otros modos de transporte. En las carreteras de EE. UU. y China, la longitud máxima es de 53 pies y son comunes para el comercio interno en EE. UU. Se prevé que según las redes de carreteras mejoren y el transporte por esta vía se vuelva autónomo en rutas principales, se podría ver contenedores de 60 pies o más, así como más anchos y altos.

Mientras las características físicas y económicas del transporte de contenedores no cambien, el tema de la escala no se abandonará en las décadas siguientes. Pero Las nuevas y emergentes tecnologías podrían lograr hacer que los barcos lleguen a ser redundantes. Por ejemplo, los contenedores autónomos similares a drones que floten a través de los océanos, y la tecnología Hyperloop (tren en tubos de vacío con propulsión eléctrica que corre por levitación magnética a velocidades de más de 1220 km/h) que podría crear "tuberías" de contenedores).

Fabricación eco amigable y uso de códigos QR son la actual tendencia en precintos de seguridad

Luis Felipe Calle, Gerente General de FLINK, dice que actualmente el mercado peruano de precintos de seguridad apuesta por productos eco amigables y el creciente empleo de códigos QR que permite a la empresa usuaria añadir información relevante para la seguridad y el control de sus operaciones mediante un fácil acceso personalizado. Todo sin costo adicional.

¿Cuál es la evolución del mercado de precintos de seguridad en el mercado peruano durante los últimos años?

El mercado peruano actualmente promueve el enfoque hacia la conservación del medio ambiente. En ese sentido, nuestra empresa se suma a esta iniciativa, motivo por el cual nuestros precintos de seguridad son eco amigables, ya que están fabricados con componentes biodegradables sin alterar sus funciones técnicas.

¿Qué tipos de precintos de seguridad son los más demandados actualmente?

La demanda de los precintos de seguridad dependerá del sector usuario.

Las empresas de transporte u otros negocios que busquen garantizar una cadena logística bajo altos estándares de seguridad como la Norma y Estándares BASC requerirán un tipo específico de precinto. Por ejemplo, para las empresas de carga logística se emplea un tipo de precinto que cuente con la mayor cantidad de características de seguridad, ya que su objetivo principal es resguardar la mercadería durante el tránsito internacional. Esto a su vez garantiza el prestigio de la empresa usuaria.

¿En qué consiste la aplicación de la tecnología del Código QR en el precinto de seguridad para contenedores?

A través del uso de códigos QR en los precintos de seguridad, la empresa usuaria, en coordinación

con nosotros, puede añadir información relevante que requiera para la seguridad y el control de sus operaciones, pues los códigos QR tienen la capacidad de almacenar más de 7,000 caracteres. El acceso a esta información se realiza mediante una lectura rápida, utilizando lectores o dispositivos inteligentes como celulares u otros. Entre la información que se puede almacenar, se incluye datos sobre la empresa, color del precinto, instrucciones de uso, codificación, entre otros.

¿Cuáles son las ventajas de la tecnología del Código QR en el precinto de seguridad para las empresas usuarias?

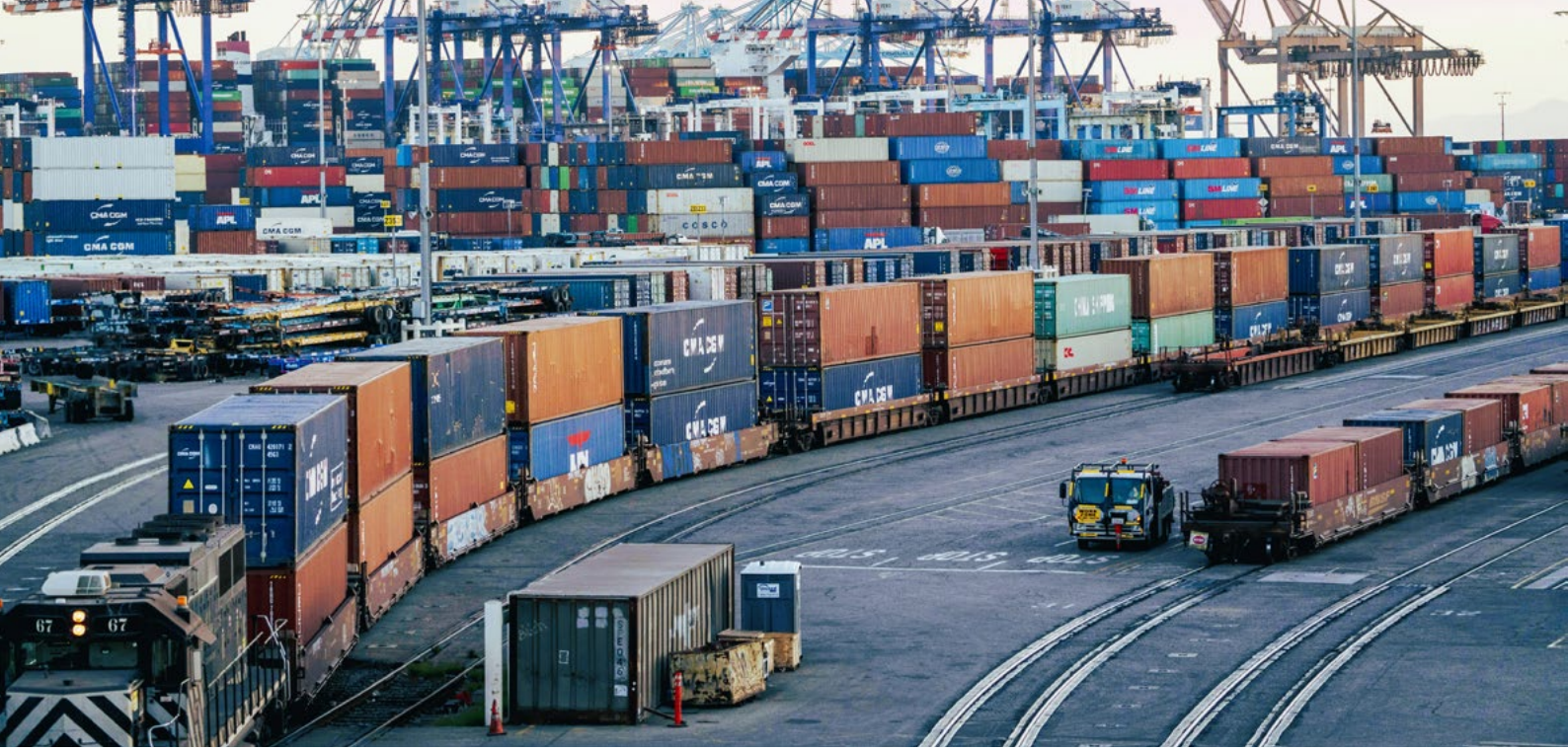
Es sumamente importante que la información contenida en el código QR sea previamente coordinada entre la empresa usuaria y Flink, debido a que los datos ingresados son a solicitud y a la medida de cada cliente. El código QR tiene la capacidad de almacenar una cantidad considerable de datos y es fácil y rápido de escanear. Permite contener información personalizada y evita errores en transcripciones manuales.

¿Cuál es el costo-beneficio para las empresas de la aplicación de la tecnología del Código QR en el precinto de seguridad para contenedores?

El beneficio es superlativo y no representa un costo adicional al personalizar los códigos QR de acuerdo con la necesidad de cada una de las empresas usuarias que tomen la decisión de utilizar precintos de alta seguridad y calidad.

¿Satisface el uso del Código QR en el precinto de seguridad para contenedores los estándares de seguridad BASC?

Es de suma importancia cumplir con la Norma y Estandares BASC, así como con la normativa aduanera vigente, ya que esta exige que los precintos de alta seguridad, como los de tipo perno (comúnmente conocidos como tipo botella) y tipo cable, incorporen un código QR. Este código es necesario para acceder a información del distribuidor, usuario y numeración correlativa del precinto.
Toda esta información debe ser registrada por el exportador en la plataforma de la SUNAT de acuerdo con lo establecido en la normativa "Uso y control de precintos aduaneros y otras medidas de seguridad de la carga" (CONTROL-PE.00.08, Versión 4).



Saliendo de la congestión de contenedores

Los especialistas coinciden en que desde finales de 2022 la congestión de contenedores ha ido desapareciendo, por lo que se espera que este año el flujo debería normalizarse.

Una de las consecuencias que tuvo la pandemia del COVID-19 en el comercio internacional fue la congestión de contenedores en los puertos a nivel mundial por la escasa oferta del transporte marítimo debido a la restricción general implementada como medida para combatir la pandemia. La congestión obedecía a la sobre existencia de contenedores listos para el embarque a causa de la demora en la llegada de los barcos. En las rutas más importantes se daban demoras de 110 a 120 días cuando normalmente tomaban de 40 a 50 días. Un efecto de esto fue el alza exponencial de los fletes marítimos en todas las rutas. A inicios de 2022, cuando la situación era de recuperación, también hubo congestión de naves que limitó la disponibilidad de contenedores, lo que empeoro temporalmente la crisis.

En tal situación se desordenó el cumplimiento de los itinerarios de las navieras de servicios frecuentes afectando no solo a los puertos, sino también a las empresas logísticas y los dueños de carga. Se trastocó la planificación de las navieras, la programación de muelles y de recursos físicos y humanos. En consecuencia, el tiempo de espera de cargas por embarcar o desembarcar fueron impactados con un alza de los costos logísticos, lo que golpeó la productividad de los operadores logísticos en los puertos.

Según el FMI, hasta marzo de 2022 la congestión portuaria afectó a una amplia gama de países, pero por su alcance y la persistencia de los retrasos, China y EE. UU. fueron los más afectados. Asimismo, según el documento Supply Chains and Port Congestion Around the World (2022) elaborado por dicha entidad, un análisis del rendimiento de carga a nivel de puerto y los tiempos de respuesta arroja que la congestión es impulsada por una compleja combinación de presiones de demanda y de factores de oferta. El análisis de datos realizado respalda la idea de que los puertos contribuyeron a aumentar las fricciones comerciales en el sistema de transporte mundial desde el inicio de la pandemia. Comparando la distribución

de los tiempos de viaje para el año previo a la pandemia (2019) y el año 2021, el FMI observó que los viajes más largos se convirtieron en la norma para los buques de carga. Comparando los tiempos de viaje en las mismas rutas durante ambos años, se concluye que los puertos se congestionaron más y los barcos enfrentaron más demoras, lo que habría causado interrupciones en las cadenas de suministro.

A nivel mundial, los tiempos de envío aumentaron tan pronto como llegó la crisis del COVID-19, y después de una marcada aceleración desde finales de 2020, los retrasos superaron los 1,5 días en promedio en diciembre de 2021. Teniendo en cuenta que los tiempos de viaje promedio globales oscilaron constantemente entre 6 y 6,5 días de 2016 a 2019, las demoras adicionales en los puertos para finales de 2021 ascendieron a un aumento aproximado del 25%. Con relación a la desaceleración alrededor de los puertos, aproximadamente dos tercios se atribuyen a los barcos esperando más tiempo anclados antes de ingresar al puerto, y un tercio a un procesamiento más lento de la carga en los atracaderos.

La variabilidad en las demoras también fue evidente a nivel de puerto. El puerto estadounidense de Los Ángeles fue un caso atípico, tanto en términos de tiempos de espera más largos en el fondeadero como de tiempos de procesamiento más lentos en los muelles. Los tiempos de respuesta más lentos en los muelles obedecieron a que no solo llegaban más barcos, sino que los cuellos de botella en el suministro, como el apilamiento de contenedores vacíos, impidieron el procesamiento eficiente de la carga entrante. La mayoría de los puertos de contenedores más grandes de EE. UU. mostraron patrones similares de demoras. Por otro lado, si el aumento de la demanda se traduce en congestión también depende de la tasa de utilización de la capacidad de los puertos antes de la pandemia. Los puertos con exceso de capacidad pudieron recibir más carga sin aumentar los tiempos de espera de los buques, pero si un puerto maneja menos carga con demoras más largas, se puede pensar en interrupciones en el suministro.

Según Drewry, consultora internacional de investigación marítima, la congestión mundial de contenedores en los puertos disminuirá en el presente año hasta alcanzar los niveles previos a la pandemia gracias a la reducción de la demanda de carga. La menor demanda será resultado de un menor crecimiento económico. Como se recordará, el mercado de exportación estadounidense se enfrentó a una escasez de contenedores cuando los transportistas priorizaron llevar contenedores vacíos a Asia para satisfacer la demanda del crecimiento de sus exportaciones en lugar de llenarlos con exportaciones estadounidenses. Este problema de capacidad se expandió mundialmente, ya que los transportistas también desviaron barcos de otros mercados para satisfacer la creciente demanda asiática. En efecto, desde el primer trimestre de 2022 los precios de los fletes marítimos empezaron a bajar y las tarifas entre China y la costa oeste de EE. UU. han alcanzado recientemente los niveles anteriores a la pandemia. Los volúmenes de contenedores importados a EE. UU. cayeron hasta noviembre de 2022, disminuyendo significativamente la congestión al tiempo que sucedía lo mismo con las tarifas de envío de contenedores.

Desde el lado de las empresas muchos ven el 2023 como un año para corregir errores mediante decisiones de fondo, tal como puede ser el rediseño de una cadena de suministro que permita el crecimiento con la capacidad de anticipar, evitar y prosperar, es decir, resiliente. Pero vez muchas empresas simplemente vuelven a sus viejas prácticas y esperan no verse interrumpidas la próxima vez que ocurra un evento global, lo que no es descabellado esperar que así sea. Pero algunos especialistas señalan que los supuestos que sustentan la cadena de suministro global están en riesgo, considerando que en marzo de 2023 el Índice de Presión de la Cadena de Suministro Global cayó al nivel más bajo desde noviembre de 2008. Como se sabe, este indicador, elaborado por la Reserva Federal de Nueva York y cuya sigla en inglés es GSCPI, combina variables globales relacionadas con el transporte y la fabricación como plazos de entrega, costos de envío de materia prima, y porcentajes de volumen de stock o costos aduaneros globales.

Más de 100 nuevos miembros de BASC PERU

El 9 de febrero pasado BASC Perú realizó una ceremonia de bienvenida a más de 100 nuevas empresas certificadas BASC dedicadas a diversas actividades empresariales, tales como exportador, importador, agente de aduana, agente de carga, almacén, operador logístico, seguridad y vigilancia, operador portuario, zona franca, transporte, entre otros.
El evento fue realizado en la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía (SNMPE) con la participación de la Sra. Isaura Delgado Brayfield, presidente del Consejo Directivo de BASC Perú, quien destacó el valioso aporte de las empresas BASC para garantizar la competitividad y el crecimiento sostenible del comercio exterior y de la cadena de suministro del país.
A su turno, el director ejecutivo de BASC Perú, Sr. César Venegas, compartió los principales logros del Capítulo durante el 2022, entre los cuales resaltó la capacitación de más de 26,000 colaboradores de empresas BASC, la realización de más de 850 auditorías, y la actualización gratuita para 800 auditores internos en la actualizada versión 06:2022 de la Norma y Estándares internacionales BASC.

Webinar sobre ciberseguridad

BASC PERÚ realizó el primer webinar de 2023 con la participación de más de 450 personas, quienes tuvieron la oportunidad de escuchar como ponentes a Maurice Frayssinet y Christiam Garrat, expertos en ciberseguridad. Ambos especialistas señalaron, entre otros aspectos, que el 95% de los incidentes de ciberseguridad se debe a errores humanos, por lo que la concientización en todos sus niveles es vital; a nivel organizacional es de suma importancia establecer procedimientos estrictos para resguardar la seguridad de la información; y que, si bien es cierto que existen cifras oficiales sobre los incidentes reportados relacionados a ciberseguridad, hay una gran cantidad que no son reportados, por lo que se recomienda hacerlo para reducir los riesgos.

Aporte de la certificación BASC en la seguridad de las operaciones de comercio exterior

Los días 28 y 29 de marzo pasado BASC PERÚ organizó el curso "Aportes del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC en las operaciones de comercio exterior" en el que participaron más de 20 funcionarios de entidades como Autoridad Portuaria Nacional (APN), Centro de Información y Educación para la Prevención del Abuso de Drogas (CEDRO), Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO), Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI) y la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT).

Esta convocatoria simultanea de diversas instituciones que se repite trimestralmente, fue posible por los convenios que BASC PERÚ mantiene con diversas entidades del sector público afines al comercio internacional y con los cuales se comparte el interés de difundir y promover una cultura de prevención de seguridad en las operaciones de las cadenas de suministro internacional del país.

Nueva Junta Directiva 2023 – 2025 de World BASC Organization

A mediados de abril pasado se realizó la elección de la nueva Junta Directiva - World BASC Organization (WBO) con ocasión de la Asamblea General Ordinaria de esta organización. El evento se realizó en Miami, EE. UU. y contó con la participación de representantes de los 11 Capítulos Nacionales BASC, entre ellos el de Perú, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, México, Panamá, República Dominicana y Venezuela.

La nueva Junta Directiva de WBO (BASC Mundial) para el periodo 2023 – 2025 está conformada por el representante de Colombia, Sr. Oscar Sánchez, como presidente, y la representante de Perú, Sra. Isaura Delgado Brayfield, como vicepresidente. La secretaria recae en el Sr. Tomás Diaz, de Panamá; tesorero, Sr. Emilio Aguiar, de Ecuador; vocal, Sr. Oscar Andrade, de Guatemala; y como suplentes a los representantes de República Dominicana (Armando Rivas) y El Salvador (José Javier Ayala).

Encuentro Nacional de Auditores Internos BASC

El 30 de mayo se llevó a cabo el "Encuentro Nacional de Auditores Internos BASC", evento organizado por BASC PERÚ y que reunió a más de 150 auditores internos, representantes de empresas certificadas BASC pertenecientes a distintos sectores del comercio internacional.
Durante la bienvenida del encuentro el Sr. César Venegas Núñez, Director Ejecutivo del capítulo peruano, enfatizó que el buen trabajo realizado durante más de un cuarto de siglo ha permitido a BASC PERU ser considerado un referente de la seguridad en el comercio internacional, gracias a las buenas prácticas de su Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC.
También reconoció el compromiso de las empresas BASC a través de su principal nexo, los auditores internos, quienes monitorean constantemente la trazabilidad del SGCS BASC en sus operaciones y la seguridad del comercio internacional.
El evento tuvo como ponentes al Sr. Erick Díaz, Auditor Líder de Intertek Testing Services Perú; Sr. Maurice Frayssinet, líder del Centro Nacional de Seguridad de la Secretaría de Gobierno Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros; y el Sr. Julio Guerrero, Trainer Internacional especialista en habilidades directivas. Ellos abordaron temas relevantes para el SGCS BASC tales como: Responsabilidad Empresarial Corporativa y Compromiso Social; Ethical Hacking; Comunicación Efectiva y Gestión del Tiempo.

Webinar "El Impacto del TID por vía marítima"

El 15 de junio se desarrolló el webinar "Impacto del TID por vía marítima" en la que participaron más de 400 colaboradores de empresas certificadas BASC, capítulos y empresas a nivel internacional, gremios y autoridades del Estado. La bienvenida del evento estuvo a cargo del Sr. César Venegas, Director Ejecutivo de BASC PERÚ, quien presentó al Sr. Coronel PNP Luis Bolaños, Jefe de la División Portuaria Antidrogas de la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO) así como al Sr. Javier Calderón, Gerente de Operaciones del Terminal Internacional del Sur (TISUR), quienes participaron en calidad de expositores y compartieron con los asistentes sus experiencias y aspectos de casuística y buenas prácticas de seguridad para mitigar el impacto del tráfico ilícito de drogas (TID).

BASC PERÚ y BASC COLOMBIA organizaron Webinar "Trazabilidad de la Carga en el Transporte: Buenas Prácticas Internacionales BASC"

El 27 de junio se llevó a cabo el webinar internacional "Trazabilidad de la carga en el transporte: Buenas prácticas internacionales BASC", el cual fue coorganizado por los Capítulos BASC PERÚ y BASC COLOMBIA.

El evento contó con la participación de más de 350 personas quienes pudieron escuchar las participaciones del Sr. Erik Moncayo, Presidente Internacional de WBO; César Venegas Núñez, Director Ejecutivo de BASC PERÚ y Luis Bernardo Benjumea, Director Ejecutivo de BASC Colombia. Asimismo, el bloque de ponencias estuvo conformado por Carlos Ciriani, Director de Logística Extractiva de RANSA (Perú) y Mauricio Lloreda, CEO de Protekto Américas (Colombia). Ambos compartieron información valiosa sobre cómo mantener la trazabilidad de la carga de manera más segura.

Desayuno Gerencial: "El liderazgo del futuro: Desafíos y oportunidades"

El 11 de julio se llevó a cabo el primer desayuno gerencial denominado "El liderazgo del futuro: Desafíos y oportunidades", el mismo que contó con la participación de más de 150 gerentes generales y líderes de empresas certificadas BASC.

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo de Isaura Delgado B. Presidente del Directorio de BASC PERÚ.

El importante encuentro tuvo como ponente principal a la Sra. Patricia Merino, Coach empresarial en estrategia y liderazgo para directivos.

Asimismo, como parte del evento se desarrolló el panel "Líderes con Propósito" conformado por Pedro Bellatin, Country President de Securitas; Adriana Giudice, Gerente General de Austral Group; y Roberto Figari, Vicepresidente de RANSA – Perú.

Las conclusiones finales así como las palabras de despedida estuvieron a cargo del Director Ejecutivo del Capítulo BASC PERÚ, Sr. César Venegas N.

BASC PERU agradeció el apoyo de las empresas Securitas, Austral Group, RANSA, Villas Oquendo, Flink, Contrans, Transitex y AmCham.

Confían en ti,
Confía en BASC
www.bascperu.org