



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL



EDICIÓN N° 43 - NOVIEMBRE 2021

Acuerdo para mejorar las prácticas seguras en el comercio global



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE



Entrevistas

Carlos Ochoa

Representante del U.S. CBP

Fermín Cuza

Presidente Internacional de WBO

Luis Felipe Calle Gaspary

Gerente general de FLINK

Oscar Echegaray

Gerente de Capital Humano y Asuntos
Corporativos de VIRÚ

Carlos Caro

Presidente de la Asociación Peruana de
Compliance



© BASC PERÚ

X CONGRESO MUNDIAL BASC

2022 | Lima - Perú



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE



**Confían en ti,
Confía en BASC**



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

02

Editorial

Empresas BASC con máximos beneficios de seguridad en los Estados Unidos de América

03

Portada

La Aduana de EE. UU. y BASC firman "Plan de Acción" para mejorar las prácticas seguras en el comercio.

04

Entrevista

Entrevista al Sr. Carlos Ochoa, representante de CBP, y Fermín Cuza, presidente Internacional de WBO.

07

Comercio

En medio de la pandemia por el COVID-19, la economía peruana enfrentó severas consecuencias.

10

Portada

Como cambia el mundo a causa del COVID-19. Transcurrido más de un año y medio desde el inicio de esta pandemia, sus efectos continúan haciéndose notar.

12

Portada

La situación de la recuperación económica mundial; según estudios de la Organización Mundial de Comercio.

14

Entrevista

"De nada sirve que una empresa use precintos de seguridad de mala calidad solo "para cumplir". Conoce la entrevista a Luis Felipe Calle, Gerente General de FLINK.

17

Portada

Panorama del comercio mundial en el 2020, en medio de la aparición de nuevas variantes del coronavirus y la población no vacunada, como fuertes amenazas para la recuperación comercial

20

Entrevista

Oscar Echegaray, Gerente de Asuntos Corporativos de VIRÚ, nos comenta en una entrevista que "la seguridad debe ser integral, de evaluación permanente, y trazable".

23

Portada

Situación de la carga aérea mundial, sector que ha sufrido la irrupción de la pandemia.

25

Comercio Exterior

La Cadena de Valor Global (CVG) y el Comercio Internacional.

29

Marítimo

El transporte marítimo frente a la pandemia; sector que es responsable de más del 80% del comercio de mercancías en volumen y más del 70% en valor.

33

Entrevista

"Compliance es: reducir, evitar, controlar y mitigar los riesgos derivados de la actividad empresarial", según Carlos Caro, Presidente de la Asociación Peruana de Compliance.

40

Mundo BASC

Principales actividades de World BASC Organization y Capítulo BASC PERÚ.

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 revista siempre que se cite la fuente.

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

COMITÉ EDITORIAL
Patricia Siles Álvarez
Ricardo Bernal Parodi
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





Empresas BASC con máximos beneficios de seguridad en los Estados Unidos de América

En el presente año, uno de los más importantes acuerdos firmados por nuestra organización, a través de nuestra matriz World BASC Organization (WBO), ha sido el acuerdo con la Aduana y Protección de Fronteras de los Estados Unidos de América (CBP). Se trata de un paso estratégico y trascendental del sector privado para fortalecer los niveles de seguridad de la cadena de suministro internacional. Damos este paso nada menos que con la Aduana más grande del mundo, líder de la seguridad comercial global desde los atentados del 11 de septiembre de 2001.

El comercio exterior mundial (exportaciones más importaciones) en el 2020 fue de 34,5 billones de dólares de acuerdo con cifras de la Organización Mundial de Comercio. De este monto total, el 11% correspondió a los Estados Unidos de América (3,8 billones de dólares).

La responsabilidad de controlar este enorme flujo comercial es de CBP. En consecuencia, esta entidad anualmente es responsable de la seguridad de más de 11 millones de contenedores que transitan por vía marítima, más otros 13,7 millones que llegan por camión y ferrocarril al país norteamericano.

"Somos responsables de saber qué hay adentro, si representa un riesgo (...) y asegurarnos de que se recauden todos los impuestos. Trabajando con la comunidad comercial, programas como la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (ISC) y la Asociación de Comercio Aduanero contra el Terrorismo (CTPAT) ayudan a aumentar la seguridad y salvaguardar la industria del comercio mundial", afirman en CBP.

Entre los planes de acción, además de compartir bases de datos e informes de inteligencia entre ambas entidades, el acuerdo de cooperación permitirá el reconocimiento de las 3.500 empresas certificadas por BASC como organizaciones que tienen el mismo nivel de prácticas de seguridad que las 11.400 empresas validadas por CTPAT. Es decir, una empresa CTPAT solo necesitará verificar la certificación BASC de su socio de negocio. Cada empresa involucrada sabe las implicancias positivas de esta situación.

En general, este acuerdo de cooperación es un compromiso que involucra a todas las empresas relacionadas al comercio global. Es resultado del permanente accionar conjunto entre BASC, las empresas que nos brindan soporte, las autoridades, y los organismos internacionales, los cuales hemos persistido en nuestros objetivos aún con la fuerte adversidad que representó el surgimiento de la pandemia.

Es nuestro compromiso seguir en este camino de cooperación público-privada internacional, que brindará grandes beneficios a todas las empresas BASC y sus aliados de negocios.

Atentamente,

Patricia Siles Álvarez
Presidente de BASC PERÚ



Aduana de EE. UU. y BASC firman plan de acción para mejorar las prácticas seguras en el comercio

Uno de los más importantes actos de asociación público-privado en materia de seguridad de la cadena de suministro internacional fue la reciente firma del acuerdo entre la Aduana y Protección de Fronteras de los Estados Unidos (CBP) y la World BASC Organization (WBO).

Aunque la Aduana de los Estados Unidos (CBP por sus siglas en Inglés) y la Organización Mundial BASC (WBO) mantienen una relación de cooperación desde hace un cuarto de siglo asegurando las cadenas de suministro globales y facilitando el comercio legítimo, el acuerdo firmado en abril pasado eleva dicha relación a un nivel que permita garantizar prácticas de seguridad sólidas a lo largo de los procesos logísticos, promover un campo de juego equitativo para las empresas legítimas, y proteger la salud y la seguridad de los consumidores.

La lección aprendida de la historia comercial en décadas recientes es que para elevar los niveles de seguridad en el comercio internacional, se requiere de una sólida cooperación entre los sectores público y privado. Este tipo de cooperación es capaz de fomentar una cadena de suministro global que resiste las diferentes amenazas en constante evolución, tal como el tráfico de narcóticos y productos falsificados y las tecnologías de doble uso.

En este sentido, Fermín Cuza, presidente Internacional



de BASC, ha señalado que el acuerdo permitirá a BASC expandir sus esfuerzos más allá de América Latina y el Caribe con el objetivo de “incluir y trabajar en las nuevas amenazas en evolución para la seguridad de la cadena de suministro global”.

Por su parte, CBP afirma que este paso es un avance en su enfoque de trabajo en múltiples capas para asegurar la cadena de suministro. Este enfoque incluye el programa estadounidense Customs Trade Partnership Against Terrorism – CTPAT (Alianza Comercio Aduanas Contra el Terrorismo) asociación pública-privada voluntaria a través de la cual las empresas cooperan con CBP para proteger la cadena de suministro global.

La cooperación implica principalmente el cumplimiento de estrictas medidas de seguridad en la cadena de suministro por parte de las empresas certificadas CTPAT. Esto permite a las empresas CTPAT disfrutar de beneficios que incluyen la mitigación de sus riesgos y menores tiempos de espera en las aduanas de los EE. UU. Desde su creación en 2001, C-TPAT ha acumulado más de 11,400 empresas socias certificadas.

La Organización Mundial BASC cuenta con más de 3,500 empresas miembros distribuidas en 25 capítulos en 11 países. Uno de los objetivos del reciente acuerdo es que los niveles de seguridad de estas empresas BASC sean reconocidas como si se tratara de una empresa C-TPAT. El acuerdo entre CBP y BASC fue firmado luego de culminar un proceso de elaboración de las estrategias y del plan de trabajo (liderado por CTPAT) iniciado en la segunda mitad del 2020. Las estrategias resultantes para fortalecer la relación entre ambas organizaciones finalmente se expresan en el Plan de Acción de CBP-WBO, el cual identifica nueve puntos de trabajo, entre los cuales se incluye:

- **Establecimiento de un Comité de Seguridad Marítima.** Comprende representantes gubernamentales y de organizaciones internacionales,

así como de expertos del sector privado, donde se discutan los desafíos del entorno marítimo. Permitirá mejor coordinación y un enfoque colectivo para lograr que la cadena de suministro global se mantenga asegurado.

- **El reconocimiento de un socio BASC de la cadena de suministro.** Cuando un miembro de CTPAT tiene a una empresa certificada por BASC como parte de su cadena de suministro, la empresa CTPAT solo necesita documentar que este socio de negocios está certificado por BASC para cumplir con el monitoreo y las obligaciones de supervisión.
- **Acceso de CTPAT a las bases de datos mundiales de BASC.** La Organización Mundial BASC proporciona al personal de CBP acceso a sus dos bases de datos: Global BASC y SIBASC.
- **Intercambio de inteligencia entre las dos organizaciones** para institucionalizar acuerdos de intercambio de información.
- **La creación de un comité de seguridad de la cadena de suministro.** Grupo de expertos donde discuten los problemas de seguridad de la cadena de suministro con organizaciones del sector privado que reflejan lo que hace CTPAT en el sector público.

En las actuales circunstancias globales de recursos limitados en los sectores público y privado, acuerdos como este permiten combinar esfuerzos institucionales para que el sistema de cadena de suministro global esté preparado para hacer frente a la evolución de las amenazas y los riesgos que enfrenta permanentemente el comercio exterior. Este Plan de Acción CBP-WBO beneficiará a ambas organizaciones, incluidos los miembros de CTPAT, y al comercio mundial.



A propósito del Plan de Acción entre el CBP y BASC

Una empresa CTPAT solo necesitará verificar la certificación BASC vigente de su socio

Esta es una de las principales acciones del acuerdo firmado entre la Aduana y Protección de Fronteras de los EE. UU. (CBP) y la Organización Mundial BASC (WBO). De acuerdo con Fermín Cuza, presidente Internacional de WBO, y Carlos Ochoa, representante del CBP, el plan de acción acordado incluye otros puntos decisivos que beneficiarán al comercio internacional y la comunidad empresarial. A continuación, ambos ejecutivos suscriben simultáneamente las respuestas a la siguiente entrevista hecha por Cargo Security ®.

En la reciente declaración conjunta entre el US Customs and Border Protection (CBP) y World BASC Organization (WBO), ambas instituciones indicaron su intención de incrementar y mejorar el intercambio de información. ¿Qué razones llevaron a plantear esta necesidad y de qué tipo de información se trata?

Desde el punto de vista aduanero y en particular CBP, la base de datos BASC (SIBASC y Global BASC) que contiene información sobre empresas, asociados de negocio, productos, país de exportación, informes de auditoría y formación de los empleados; todo ello es

importante para evaluar los riesgos y planificar las validaciones. Las empresas BASC se benefician de que CBP tenga esta información con el fin de reducir el riesgo que pueda representar la empresa BASC.

Otro objetivo del acuerdo también es reforzar la capacitación y divulgación conjunta de la seguridad en la cadena de suministro. ¿Cuáles fueron las oportunidades de mejora que encontraron en este campo y en qué estrategias consistirían los nuevos esfuerzos de ambas entidades?

“... una empresa CTPAT que cuenta con un socio comercial BASC, no tiene que verificar la seguridad de la empresa respecto a sus políticas, procedimientos o prácticas. Es decir, la empresa CTPAT no tiene que exigir un cuestionario de seguridad, contrato de cumplimiento, o llevar a cabo visitas o auditorías de verificación.”

En los últimos 12 meses, BASC ha llevado a cabo más de 1,500 cursos, talleres, webinars y conferencias, en los cuales más de 57,000 personas asistieron. Este expertise en temas de seguridad en la cadena de suministro se ha compartido con CBP en varios eventos conjuntos que hemos gestionado desde la firma del convenio el 27 de abril 2021.

Las dos organizaciones reconocen la importancia de la colaboración no solo en eventos y actividades, sino también en divulgar un mensaje unificado sobre la mejor manera de fortalecer la cadena de suministro ante las amenazas actuales como la seguridad agrícola y el trabajo forzoso, y en reconocer la importancia de la ciberseguridad.

Acerca de la homologación de los estándares BASC con el programa C-TPAT, ¿Cuáles serían las áreas más críticas que CBP considera deberían ser integradas con las de BASC?

Las áreas de trabajo forzoso, seguridad agrícola, ciberseguridad y la importancia de liderazgo y compromiso gerencial frente a las amenazas en la cadena de suministro. Las 3,500 empresas BASC en conjunto con las 11,000 empresas CTPAT y sus asociados de negocios, fortalecen de manera exponencial la seguridad en la cadena de suministro cuando mantienen criterios de seguridad unificados.

Bajo la declaración conjunta y respecto a las validaciones de una empresa CTPAT, ¿Cómo se aplicaría el reconocimiento a las empresas BASC que son parte de la cadena de suministro de la empresa CTPAT?

Bajo el convenio, una empresa CTPAT que cuenta con un socio comercial BASC, no tiene que verificar la seguridad de la empresa respecto a sus políticas,



procedimientos o prácticas. Es decir, la empresa CTPAT no tiene que exigir un cuestionario de seguridad, contrato de cumplimiento, o llevar a cabo visitas o auditorías de verificación.

La empresa CTPAT solo tiene que verificar que el socio comercial mantiene su certificación BASC vigente.

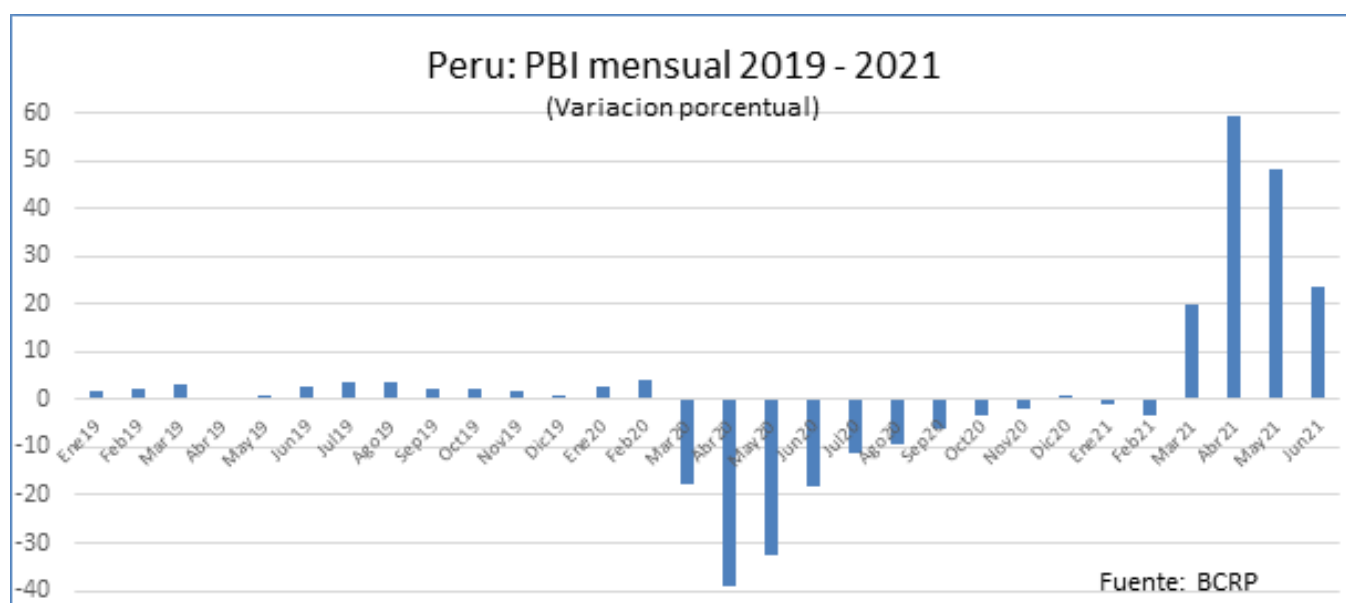
Por otro lado, ¿De qué trata el tema de la creación de nuevos comités público-privados para supervisar la seguridad de la cadena de suministro en el ámbito de la seguridad marítimo / portuario? ¿Cuál es el plan para desarrollar este esquema? y ¿Cuándo se iniciaría?

La seguridad marítima es importante para los EE. UU. y CBP porque el comercio ilícito se mueve en gran parte vía puertos, terminales y navieras. Nosotros en BASC contamos con más de 40 terminales, puertos y navieras. La idea es crear un comité BASC-CBP con otras autoridades (U.S. Coast Guard, TSA, etc.). Este comité permitirá el intercambio de información, buenas prácticas y la comunicación necesaria entre estas entidades con la finalidad de fortalecer la seguridad marítima de la carga y los contenedores que se exporta a EE. UU. de América.



Comercio exterior peruano durante el 2020

Al tiempo que el PBI mundial se contrajo 3,3% en 2020, el PBI peruano hizo lo propio en 11% lo que conllevó la reducción de las exportaciones en 11.1% así como de las importaciones en 15.6%.

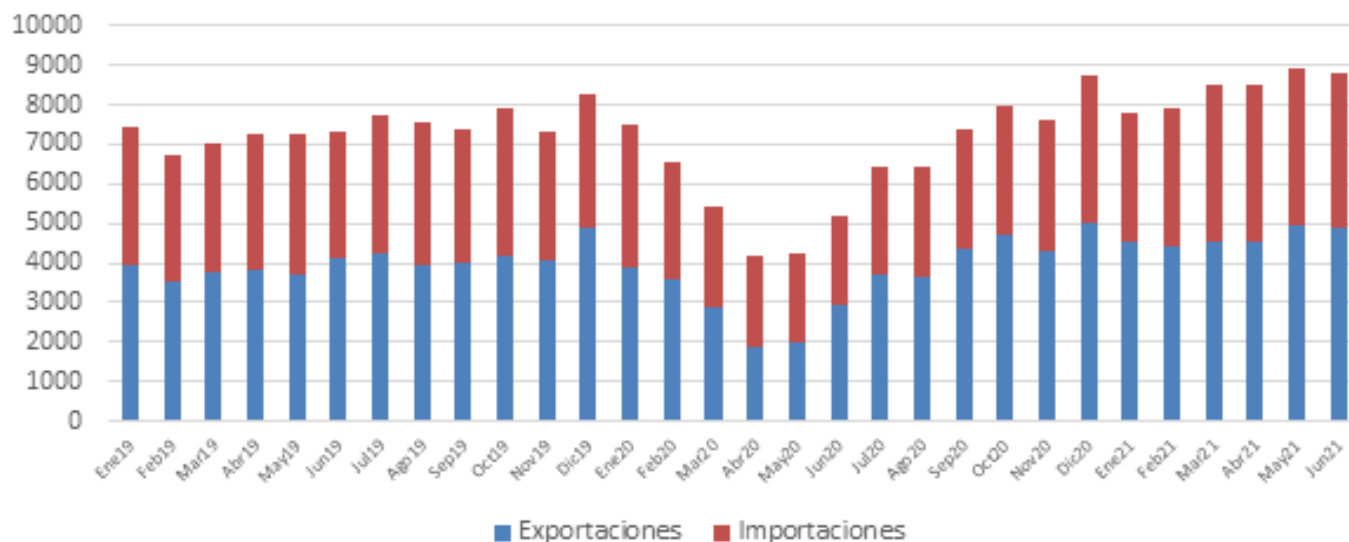


COMERCIO

Perú: Exportación 2018 – 2020 (En Millones de US\$)						
	2018	2019	2020	Var%		
				2018	2019	2020
Productos tradicionales	35 638	33 751	29 405	6,2	-5,3	-12,9
Productos no tradicionales	13 240	13 783	12 887	12,9	4,1	-6,5
Agropecuarios	5 867	6 292	6 817	15,0	7,2	8,3
Pesqueros	1 375	1 613	1 321	26,3	17,3	-18,1
Textiles	1 402	1 354	1 024	10,2	-3,4	-24,3
Maderas y papeles, y sus manufacturas	339	321	240	-1,4	-5,3	-25,4
Químicos	1 562	1 600	1 558	12,8	2,4	-2,6
Minerales no metálicos	629	604	446	7,1	-4,0	-26,1
Sidero-metalúrgicos y joyería	1 325	1 310	929	4,1	-1,1	-29,1
Metal-mecánicos	591	558	458	13,5	-5,5	-17,9
Otros 3/	150	131	93	-1,1	-12,8	-29,0
	49 066	47 688	42 413	8,0	-2,8	-11,1

Perú: Importación 2018 – 2020 (En Millones de US\$ FOB)						
TOTAL IMPORTACIONES	2018	2019	2020	Var%		
				2018	2019	2020
BIENES DE CONSUMO	41 870	41 074	34 663	8,1	-1,9	-15,6
INSUMOS	9 591	9 576	8 723	2,7	-0,1	-8,9
BIENES DE CAPITAL	20 516	19 101	15 405	14,6	-6,9	-19,3
OTROS BIENES	11 641	12 295	10 445	2,9	5,6	-15,0
	123	102	90	-25,2	-17,1	-11,7

Perú: Exportación e Importación Mensual 2019 - 2021 (Millones de US\$ FOB)



Fuente: BCRP

En medio de la pandemia del COVID-19 la economía peruana durante el 2020 también enfrentó las severas consecuencias de este extraordinario suceso. La imposición de estrictas medidas sanitarias que incluyeron restricciones a la movilidad, cierre de fronteras, reducción de aforos, paralización de las actividades con alto contacto físico, etc., condujeron a que el PBI mundial se contrajera 3,3% en dicho año (11% en el caso peruano según el INEI).

De acuerdo con información del Fondo Monetario Internacional (FMI), el 86% de los países tuvieron un descenso en su actividad económica durante el año, un porcentaje superior al registrado durante la Crisis Financiera Global de 2009 (47%).

Bajo estas condiciones, de acuerdo con el BCRP las exportaciones e importaciones del Perú disminuyeron en 11,1% y 15,6%, respectivamente, en 2020. Un impacto de la crisis asociada a la pandemia en la actividad local y en la demanda interna y externa, así como en las operaciones logísticas de comercio exterior.

Exportación

Las exportaciones peruanas en el 2020 totalizaron aproximadamente 42,413 millones de dólares, monto menor en 5,275 millones al del 2019. Los volúmenes de productos tradicionales y no tradicionales se redujeron

en 17,7% y 1,5%, respectivamente, aunque es de destacar el aumento del volumen de las exportaciones de productos agropecuarios y el incremento del precio de los commodities, que atenuaron la reducción del valor exportado. Las exportaciones agropecuarias ascendieron a 6 858 millones de dólares, el único sector que tuvo un incremento. Las exportaciones tradicionales sumaron 29,405 millones de dólares, monto inferior en 12,9% al registrado en el 2019 debido principalmente a los menores embarques del sector minero y de petróleo y gas natural. Por su lado, las exportaciones de productos no tradicionales alcanzaron los 12,887 millones de dólares, menor en 6,5% al 2019, debido a la reducción de precios (-5,1%) y de volúmenes (-1,5%). Destacó en este sector el aumento del volumen que tuvieron los productos agropecuarios y químicos (14,9% y 6,9%, respectivamente).

Importación

Las importaciones peruanas fueron de 34,663 millones de dólares, monto menor al año 2019 debido principalmente a menores importaciones de insumos (19,3%). El volumen de las importaciones totales se redujo en un 11,1%, principalmente por menores compras de petróleo crudo y derivados.



Como cambia el mundo a causa del COVID-19

Transcurrido más de un año y medio desde el inicio de esta pandemia, sus efectos continúan haciéndose notar en muchos campos de la vida económica y social del planeta. El comercio y los negocios en todas sus esferas, así como el transporte, aún no recuperan sus niveles “normales” aunque esta percepción es diferente en medio de las actuales circunstancias.

Hasta el 23 de agosto de 2021 había un total de 212 millones de casos confirmados, 4.4 millones de fallecidos y 4,958 millones de dosis de vacunas aplicadas, según cifras de la Universidad Johns Hopkins de los Estados Unidos. El coronavirus y sus variantes continúan infectando a las personas ahora incluso más jóvenes. Los desafíos siguen estando presentes para los gobiernos y las organizaciones internacionales.

Como se sabe, el impacto económico de esta pandemia ha resquebrajado los avances logrados durante las últimas décadas en cuanto a reducción de la pobreza y otros indicadores sociales, así como de los niveles de implementación de cadenas de distribución mundial que permitieron, antes de la pandemia, estabilizar los costos logísticos y aumentar la eficiencia en las cadenas de valor de las mercaderías.

En este sentido, de acuerdo con los resultados de los análisis de datos y estadísticas mundiales realizados por las **Naciones Unidas (ONU)** y las organizaciones miembros del Comité de Coordinación de Actividades Estadísticas – (CCSA por Committee for the Coordination of Statistical Activities), la pandemia del COVID-19 ha afectado drásticamente (y lo sigue haciendo) el desempeño de relevantes aspectos humanos de la vida diaria. El documento “UNCTAD Handbook of Statistics 2020” describe esta situación resumiendo los efectos en las siguientes actividades relevantes:

- **Empleo.** - Durante el 2020 se perdió el 8,8 por ciento de las horas de trabajo a nivel mundial, equivalente a 255 millones de puestos de trabajo a tiempo completo. Esta cantidad es cuatro veces la pérdida de puestos de trabajo durante la crisis financiera del 2009.

- **Pobreza.** - En el 2020 la pandemia por razón del COVID-19 llevó entre 119 - 124 millones de personas a la pobreza.

- **Aviación comercial.** - El tráfico de pasajeros disminuyó en un 60 por ciento durante el 2020. Según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) la cantidad de pasajeros en el 2020 fue de 2.700 millones, comparado con los 4.500 millones en el 2019. Dicha reducción llevó a esta variable a niveles similares al 2003. Como resultado, las pérdidas financieras de las aerolíneas fueron alrededor de 370.000 millones de dólares. Asimismo, la OACI estima que los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea perdieron por su lado 115.000 millones de dólares y 13.000 millones de dólares, respectivamente. En general, con las medidas de cierre de actividades a gran escala, de fronteras y restricciones de viaje que se establecieron a nivel global, en abril de 2020 el número total de pasajeros había caído un 92 por ciento con relación al 2019.

- **Desarrollo.** - El Índice de Desarrollo Humano registró su primera caída desde 1990, logrando borrar décadas de avances en la tasa de participación laboral femenina.

- **Turismo.** - El turismo internacional registró su peor año jamás registrado: se redujo en un 74 por ciento.

- **Polución.** - Las emisiones de CO2 disminuyeron en 6 por ciento durante 2020 debido a la reducción de la actividad en la aviación y el transporte. Ahora los países están emprendiendo esfuerzos de recuperación

incluyendo objetivos ecológicos y sostenibles en su planificación.

En medio de esta situación global los más recientes indicadores económicos y comerciales de las más importantes entidades internacionales están reflejando una tendencia a la recuperación, aunque los pronósticos a mediano y largo plazo son hechos con advertencias claras de alta variabilidad en los pronósticos. Así en el comercio, el barómetro de la **Organización Mundial de Comercio (OMC)** de agosto de 2021 (Goods Trade Barometer. World Trade Organization), registra una fortaleza de la recuperación comercial, aunque la entidad señala que “los datos sugieren que la recuperación comercial puede estar desacelerándose ya que el índice del barómetro ha comenzado a subir a un ritmo decreciente”. Con todo, la OMC conserva su pronóstico de un crecimiento del 8% en el volumen del comercio mundial de mercancías en el 2021.

Por su lado el **Fondo Monetario Internacional (FMI)** prevé que en el 2021 la economía mundial crecerá en un 6,0 por ciento y un 4,9 por ciento en 2022. Sin embargo, al tiempo que sus perspectivas para las economías de mercados emergentes y en desarrollo se han reducido para el 2021, particularmente para Asia emergente, su pronóstico es positivo para las economías avanzadas. Según el FMI estas previsiones son reflejo de la evolución de la pandemia y los cambios en cuanto al apoyo de las políticas.

En relación con las recientes presiones inflacionarias en el mundo, el FMI también señala como un factor causante a las diferencias en el control de la pandemia y los “*desajustes transitorios entre la oferta y la demanda*” (FMI, World Economic Outlook. Julio 2021). Esta institución espera que en el 2022 la inflación regrese, en la mayoría de los países, a sus rangos previos a la pandemia una vez que los desajustes se corrijan a través de los precios, “aunque la incertidumbre sigue siendo alta”. Asimismo, el FMI espera una inflación elevada en algunas economías de mercados emergentes y en desarrollo, debido en parte a los altos precios de los alimentos.

No se debe olvidar que esta probable situación también depende de la forma en que variables como el malestar social, las tensiones geopolíticas, los ataques cibernéticos o los desastres naturales relacionados con el clima, de frecuencia e intensidad creciente debido al cambio climático, podrían afectar la ansiada recuperación.



Situación de la recuperación económica mundial

La economía mundial se halla en un proceso de recuperación, pero el optimismo tiene al frente nubarrones de incertidumbre causados básicamente por la persistente desigualdad de los niveles de vacunación entre países desarrollados y en desarrollo

Hasta agosto de 2021 el mundo aún levantaba paulatinamente la cabeza como señal de recuperación de la pandemia del COVID-19. Todos los países trabajaban para recuperar sus niveles productivos prepandemia como única alternativa para reducir las altas tasas de desempleo ocasionadas por las políticas de restricción aplicadas. Como parte de la actividad económica, el comercio en general se vio gravemente afectado por el golpe de las medidas de inamovilidad social tanto en la oferta como en la demanda.

Como señala la Organización Mundial de Comercio (The World Trade Organization – WTO), el comercio mundial de mercancías ya se había reducido en términos de volumen en un 0,1% durante 2019 (debido a tensiones políticas y medidas proteccionistas). En ese mismo año, y medido en términos de valor que reflejan las fluctuaciones de los precios de los productos básicos, el comercio de mercancías se había reducido en un 3%. En estas condiciones, es fácil prever que las consecuencias de un evento muy negativo a nivel global como la pandemia debía ser traumática, tal como sigue siendo actualmente.

Mundo: Crecimiento económico anual (variación porcentual)				
	2019	2020e	2021*	2022*
Mundo	2.8	-3.2	6.0	4.9
Economías avanzadas	1.6	-4.6	5.6	4.4
Mercados emergentes y economías en desarrollo	3.7	-2.1	6.3	5.2
- Latinoamérica	0.1	-7.0	5.8	3.2
Comercio mundial en volumen	0.9	-8.3	9.7	7.0
- Economías avanzadas	1.4	-9.2	8.9	7.1
- Mercados emergentes y economías en desarrollo	-0.2	-6.7	11.1	6.9

Un hecho que WTO destaca es que la pandemia de COVID-19 ha hecho más visible la importancia creciente del sector de servicios, en particular el sector de distribución, para mantener el flujo comercial. Destaca también la importancia de una actividad muy ligada a este sector: el comercio digital. Las mejoras en el ancho de banda y la innovación tecnológica han sido los principales factores del aumento del comercio electrónico y el comercio digital. Estos avances han hecho posible el desarrollo de servicios vitales como la telemedicina. De hecho, el sector de servicios representa más de un tercio del valor agregado en las cadenas de suministro farmacéuticas.

Estadísticamente la epidemia no permitió a las organizaciones internacionales contar con datos fehacientes para establecer el desempeño real del comercio mundial durante el 2020. Por ejemplo, la WTO señalaba en su "World Trade Statistical Review 2020", publicado en setiembre de 2020, que *"la presentación de informes estadísticos se ha enfrentado a una serie de desafíos a raíz del COVID-19, con demoras en algunos países al proporcionar datos comerciales. Por tanto, es demasiado pronto para cuantificar el efecto de la pandemia en el comercio mundial."* Al parecer tal dificultad hizo que esta organización publicara recién en julio 2021 su "World Trade Statistical Review 2021".

En este sentido, el International Monetary Fund – IMF (Fondo Monetario Internacional) también lanzó en agosto de 2021 su informe "World Economic Outlook Update" con datos más confiables para todo el año 2020. En esta publicación el FMI señala que las perspectivas económicas están divergiendo entre los

países según transcurría el año, situación que obedecía a las diferencias en el acceso a las vacunas por parte de los países. Para el FMI esta situación dividía la recuperación global en dos bloques: "aquellos países que pueden esperar una mayor normalización de la actividad a finales de 2021 (casi todas las economías avanzadas) y aquellos que aún enfrentarán infecciones resurgentes y muerte por el aumento del COVID-19". Sin embargo, hace hincapié en que la recuperación no es algo seguro, incluso en países donde las infecciones son muy bajas, mientras el virus circule por otros lugares.

Para esta entidad financiera (ver cuadro) la economía global crecerá 6,0% en 2021 y 4,9% en 2022. El crecimiento de las economías en desarrollo durante el presente 2021 es 6.3% grupo dentro del cual considera que Latinoamérica tendrá una tasa de recuperación de 5.8%. En relación con el reciente proceso de alza de precios a nivel internacional, para la institución esto "es el reflejo de desarrollos inusuales relacionados con la pandemia y los desajustes transitorios entre la oferta y la demanda". De esta manera espera que la inflación regrese a sus rangos previos a la pandemia en la mayoría de los países en 2022, una vez que las perturbaciones logren ajustarse a través de los precios, "aunque la incertidumbre sigue siendo alta". El FMI también espera una inflación elevada en algunas economías de mercados emergentes y en desarrollo, como resultado de la influencia de altos precios de los alimentos.



De nada sirve que una empresa use precintos de seguridad de mala calidad solo “para cumplir”

Las exigencias de seguridad han continuado aumentando dado que “la delincuencia no ha disminuido ni disminuirá” según Luis Felipe Calle Gaspary, Gerente General de FLINK. El ejecutivo aconseja que al usar instrumentos clave como son los precintos de seguridad, se debe considerar la variable calidad-seguridad-costos, porque de lo contrario la empresa deja una puerta abierta para ser víctima de contaminaciones o adulteraciones con consecuencias muy serias.

“El nombre y la reputación histórica de una empresa se pueda ver empañada por una decisión de compra equivocada si solo se limita a ver el “precio” y no el “valor” de lo que se adquiere para proteger su producto.”

Como es de conocimiento en el sector logístico, luego de los ataques del 11 de setiembre de 2001 en Estados Unidos (11/S) el comercio mundial inició el cumplimiento de requisitos de seguridad en las operaciones de exportación e importación. Veinte años después, ¿Considera Ud. que continúan las mismas exigencias en el tema de precintos de seguridad o han cambiado? De ser el caso, podría comentarnos ¿Cómo?

Las exigencias con respecto a medidas de seguridad han continuado aumentando y los precintos de seguridad y alta seguridad no son la excepción dado que la delincuencia no ha disminuido ni disminuirá. Lo que sucede y seguirá sucediendo en el comercio internacional es que las modalidades de delitos para cometer ilícitos van variando de acuerdo con los tiempos y elementos de tecnología que vayan surgiendo.

Por eso es sumamente importante que los controles y los niveles de elementos de seguridad estén a la medida de las partes involucradas en la cadena logística de seguridad. Desde el proveedor en origen hasta el cliente en destino final.

Los precintos de alta seguridad cuentan con elementos de verificación cada vez más detallistas los cuales sirven para que los usuarios puedan hacer las comprobaciones inclusive utilizando tecnologías en teléfonos inteligentes que les permitan registrar evidencias gráficas juntamente con información completa que se guarda en una plataforma a manera de salvar responsabilidades en el caso de detectar un posible ilícito.

Bajo esta premisa, ¿Cree Ud. qué aún existe la probabilidad de que el comercio internacional sea utilizado por organizaciones terroristas desde su punto de vista?

Las organizaciones terroristas siempre podrían estar

al acecho y en busca de oportunidades para perpetrar atentados para lograr sus objetivos.

Actualmente existen otras actividades ilícitas como el narcotráfico que constituye un riesgo latente para la trazabilidad del comercio internacional. Al respecto, ¿Podría comentarnos si al mercado que su empresa atiende le preocupa más el terrorismo internacional o el narcotráfico?

En nuestro medio el narcotráfico es un negocio altamente rentable al ser Perú uno de los países con más alto índice de producción de una de las drogas con más demanda en el mundo como es el clorhidrato de cocaína.

En otros países del mundo se elaboran estupefacientes con otros tipos de insumos, que son también ilegalmente comercializados, pero en nuestro país el cultivo de la hoja de coca es ideal por el clima que favorece esta práctica, lo que hace que la producción de cocaína sea muy alta y esto decanta en que nuestros clientes y usuarios de elementos de control y seguridad como precintos de alta seguridad, barras de seguridad absoluta, precintos indicativos, y lacres adhesivos, estén mucho más preocupados y alertas ante posibles contaminaciones de su carga con narcóticos que con cualquier otra posibilidad de atentado.

Un comerciante, exportador o cualquier parte que involucre la cadena logística, está expuesto a sufrir de contaminaciones si es que no minimiza riesgos al dejar de lado la importancia de los elementos de seguridad que son constantemente recomendados por nuestra empresa y que recurrentemente damos capacitaciones de uso de estos juntamente con nuestra labor de concientización.

Con relación a los estándares de calidad que los precintos de alta seguridad deben cumplir para el mercado internacional, ¿Cree Ud. que son los mismos o han cambiado durante este tiempo en las exigencias de los controles?

Los precintos de seguridad en sus distintos niveles, indicativos, de seguridad, y de alta seguridad, siguen



“... lo que hace que la producción de cocaína sea muy alta y esto decanta en que nuestros clientes y usuarios de (...) precintos de alta seguridad, barras de seguridad absoluta, precintos indicativos, y lacres adhesivos, estén mucho más preocupados y alertas ante posibles contaminaciones de su carga con narcóticos que con cualquier otra posibilidad de atentado.”

mejorando sus estándares de seguridad lo que los hace más sofisticados y que a simple vista no se nota; por eso, la demostración física y capacitación del correcto uso es una parte en nuestra labor comercial que es sumamente importante.

De nada sirve que una empresa cumpla con colocar precintos de seguridad de mala calidad solo “para cumplir” ya que es una puerta abierta a que esta empresa sea víctima de contaminaciones o adulteraciones, debido a que tendría mucho que perder cuando ya sea tarde para reaccionar por una mala decisión del área de compras, ya que los precintos deben ser evaluados por una variable que se determine por calidad/seguridad/costo y no solo por lo más barato.

El nombre y la reputación histórica de una empresa se pueda ver empañada por una decisión de compra equivocada si solo se limita a ver el “precio” y no el “valor” de lo que se adquiere para proteger su producto.

Adicional a lo anteriormente expuesto, debemos

dar a conocer que nuestra empresa no es ajena a la tendencia mundial de conservación con el medio ambiente y nuestros precintos son biodegradables, haciendo y promoviendo que nuestros clientes puedan lograr colaborar con la cadena de cuidado al planeta y certificación medio ambiental.

Como empresa certificada BASC, podría comentarnos sobre ¿Cuál es el principal valor que le ha sumado a su organización el mantener la certificación BASC y establecer controles de seguridad en sus operaciones?

Nuestra empresa es certificada ISO 9001 y mantiene la certificación BASC de manera continua hace más de 6 años, gracias a ello próximamente daremos inicio a la certificación OEA. Uno de los principales valores que nos ha proporcionado, es perfeccionar aún más los controles de seguridad, no solo en nuestra empresa, sino trasladando estos conocimientos a nuestros clientes BASC para así lograr una mejor alianza en el comercio y minimizar lo más posible los riesgos de comercio tanto nacional como internacional.



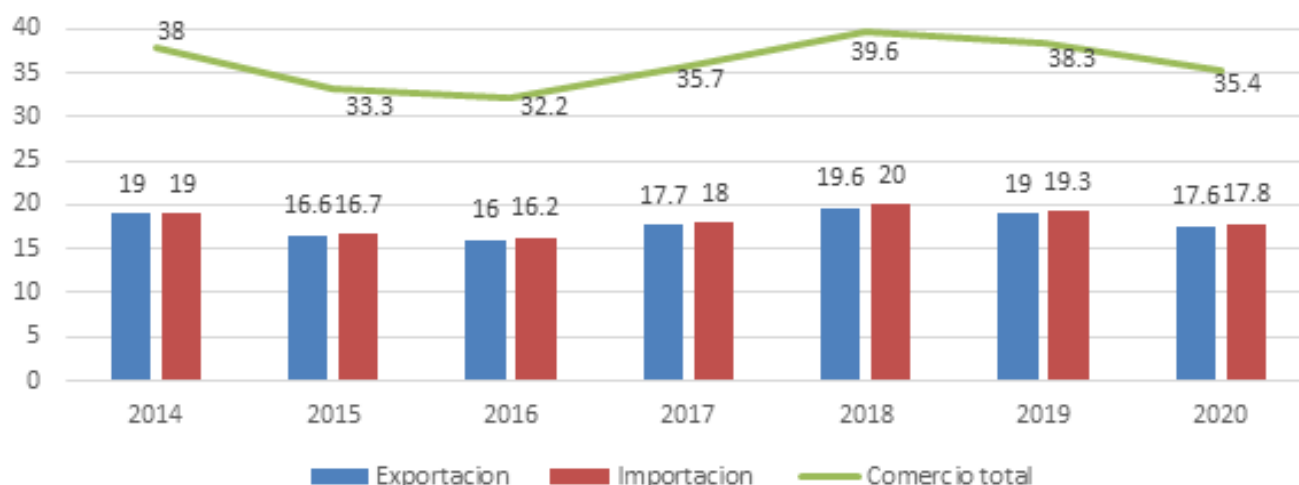
El comercio mundial en 2020

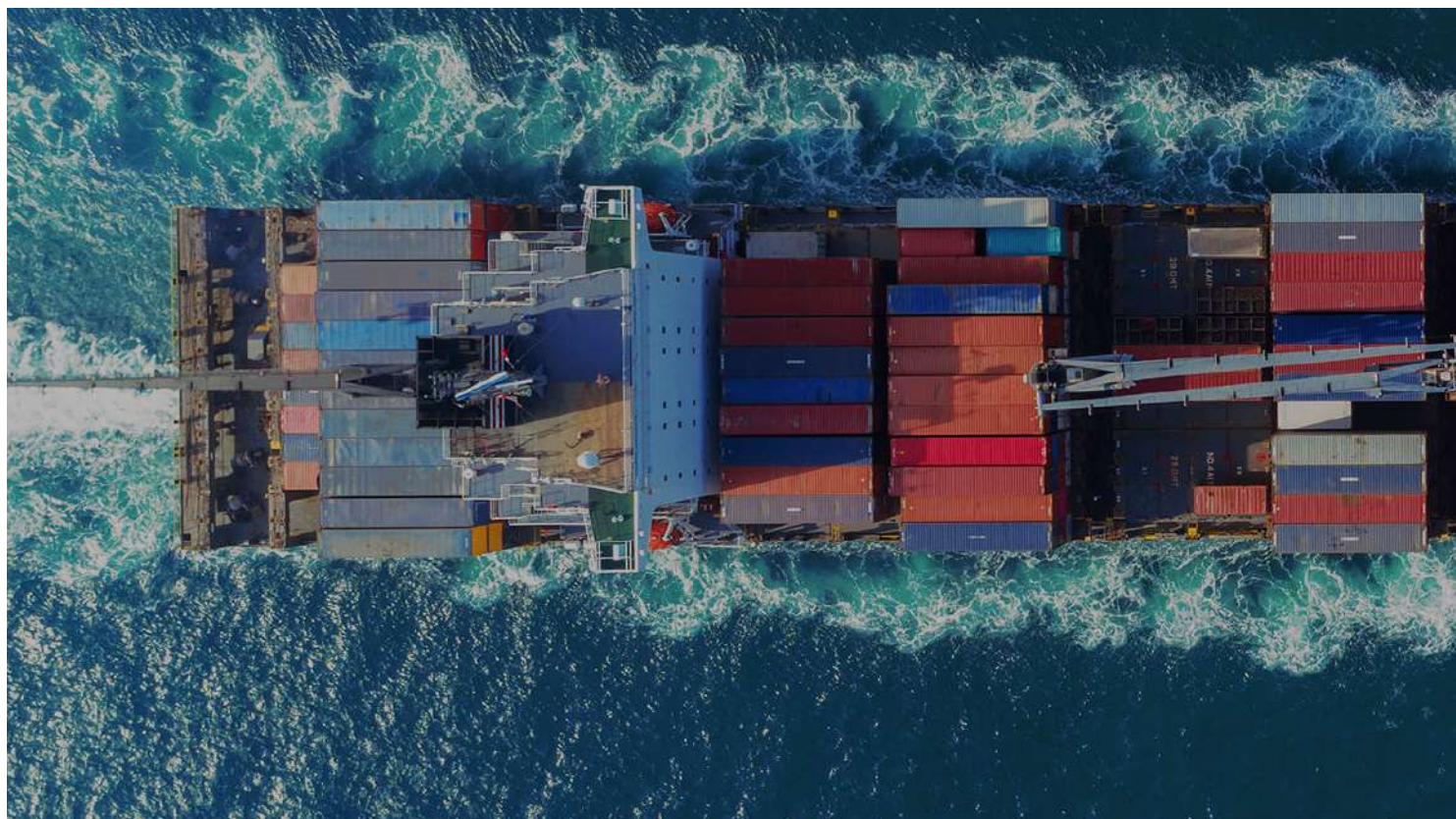
En un marco mundial de reducción generalizada en 2020, actualmente la población no vacunada aún y la aparición de nuevas variantes del coronavirus son fuertes amenazas para la recuperación comercial.

En el 2020, el valor de las exportaciones mundiales de mercancías disminuyó un 8% respecto al 2019, alcanzando un valor de 17,6 billones de dólares. Los bienes manufacturados representaron el 71% de dicho monto en ese año con un valor de 12,1 billones de dólares. Como se recuerda, los impactos más severos de la pandemia se sintieron en el segundo trimestre del año, cuando el comercio de bienes cayó en un 23%. Sin embargo, la caída más fuerte

fue para el comercio de servicios que cayó en 30% debido a la paralización de los viajes y el transporte, debido a las fuertes medidas de restricción social realizados. Estas cifras corresponden a la Organización Mundial de Comercio (OMC) dados a conocer en su publicación "World Trade Statistical Review 2021" lanzado en julio donde brinda estadísticas actualizadas, correspondiente al año 2020.

Mundo: Comercio de mercancías 2014 - 2020
(Billones de US\$)





Si bien el comercio comenzó a recuperarse a mediados de 2020, los efectos de la pandemia COVID-19 en los países y las regiones, fueron diferentes. Medido en volumen, el comercio de mercancías de Asia, por ejemplo, se redujo solo un 0,5% en 2020 (la disminución mundial fue del 5,3%). Esto se debió a que en dicha región muchos países tuvieron éxito en contener la propagación del virus desde sus inicios, lo que no afectó el papel de la región como un fuerte proveedor mundial de bienes de consumo y productos médicos. Contrariamente en América, el comercio se redujo, así como en África y Medio Oriente.

A nivel de países, China (ver cuadro) fue el país top exportador de mercancías en el 2020 con una participación del 13% del total mundial (en 2019 fue de 12%). Resalta que en un escenario global donde todos los países del mundo se esforzaban por caer menos, en el grupo de los 10 países líderes del comercio mundial en 2020, China (junto con Hong Kong) haya sido el único país que registró un crecimiento de sus exportaciones (4%) mientras que Estados Unidos de América registró la tasa más alta de disminución (-13%).

Países exportadores e importadores líderes de mercaderías 2020 (En billones de US\$)

Ranking	Exportador	Valor	Var%	Importador	Valor	Var%
1	China	2591	4.0	Estados Unidos	2408	-6.0
2	Estados Unidos	1432	-13.0	China	2056	-1.0
3	Alemania	1380	-7.0	Alemania	1171	-5.0
4	Países Bajos	674	-5.0	Reino Unido	635	-9.0
5	Japón	641	-9.0	Japón	635	-12.0
6	Hong Kong	549	3.0	Países Bajos	597	-6.0
7	Corea del Sur	512	-5.0	Francia	582	-11.0
8	Italia	496	-8.0	Hong Kong	570	-1.0
9	Francia	488	-14.0	Corea del Sur	468	-7.0
10	Bélgica	419	-6.0	Italia	423	-11.0

Fuente: WTO
Nota: La variación % es con respecto al año anterior.



Sectorialmente, según la OMC, el sector automotriz fue el que más sufrió por la caída de sus exportaciones mundiales en un 16%. Sin embargo, las exportaciones mundiales de textiles crecieron un 16% como resultado del aumento de la producción de equipos de protección personal. Este tipo de manufacturas fue el que más creció al registrar un nivel de 47,2%. Asimismo, las medicinas representaron, tal como era previsible, el 52% del comercio mundial de bienes médicos en el 2020.

Por su lado, el comercio de servicios comerciales se contrajo en un 21% durante el 2020. Esto tuvo como causa a las medidas de aislamiento y restricción señaladas, que llevaron a la cancelación de vuelos, vacaciones en el extranjero, comidas en restaurantes y actividades culturales y recreativas. En este sentido, las exportaciones mundiales de viajes cayeron a 549 mil millones de dólares comparado con los 1,468 mil millones de dólares en 2019.

A pesar de la reducción del flujo de transporte mundial y la restricción de las cadenas logísticas durante 2020, las cadenas de valor ayudaron a los países a acceder a alimentos y suministros médicos esenciales durante la crisis. La OMC señala, por ejemplo, que la fabricación de vacunas requiere

insumos de muchos países. En este sentido, una vacuna COVID-19 líder incluye 280 componentes provenientes de 19 países diferentes, según esta entidad mundial.

En relación con la vacuna, entendido como factor clave en la erradicación de la pandemia del COVID-19, el nivel de su aplicación a las personas influye en los pronósticos relacionados con la pandemia. Sin embargo, esto pasa por resolver la producción y distribución insuficientes de vacunas, así como evitar los riesgos de aparición de nuevas cepas del COVID-19 que están mostrando resistencia a las vacunas existentes.

Respecto a esta situación, hasta agosto la OMC trabajaba sobre dos escenarios: uno "positivo" y otro "a la baja". En el primero, la producción y aplicación de vacunas se aceleraría, lo que permitiría relajar primero las medidas de contención. Esto agregaría alrededor de 1 punto porcentual al crecimiento del PBI mundial y de 2,5 puntos porcentuales al crecimiento del volumen del comercio mundial en 2021. Así, el comercio volvería a su tendencia anterior a la pandemia para el cuarto trimestre de 2021. En el escenario a la baja, la producción de vacuna no se ajusta a la demanda y / o surgen nuevas variantes del virus contra las cuales las vacunas son menos eficaces. Esto podría reducir 1 punto porcentual del crecimiento del PBI mundial en 2021 y reducir el crecimiento del comercio en casi 2 puntos porcentuales.



La seguridad debe ser integral, de evaluación permanente, y trazable

Para Oscar Echegaray, Gerente de Capital Humano y Asuntos Corporativos de VIRÚ, es la única ruta que puede llevar a una empresa hacia la viabilidad y sostenibilidad de su sistema de seguridad.



Como recuerda, después de los ataques del 11 de setiembre de 2001 en Estados Unidos (11/S) el comercio mundial inició una etapa de mayores exigencias en medidas de seguridad en las operaciones logísticas de exportación e importación. ¿Cuál es su impresión ahora, tras 20 años transcurridos, de la necesidad de seguir cumpliendo diversas medidas de seguridad en su organización?, ¿Cuáles considera usted que debieran reforzarse e implementarse?

Efectivamente, han pasado 20 años desde el lamentable y nefasto hecho que repercutió ampliamente en la seguridad internacional y más aun de una de las potencias como EE.UU. de América, lo que ha exigido que las organizaciones sigan siendo más creativas y mirando siempre en forma permanente y constante los riesgos y sus condiciones para con sus sistemas de seguridad.

Nada se puede dar por sentado, en temas de seguridad siempre debemos estar alertas, pensando y anticiparnos en mejorar nuestros sistemas continuamente. Todas las organizaciones estamos expuestas ante cualquier evento no deseado e inesperado. Por lo tanto, nos debemos exigir al máximo tomado en cuenta que la seguridad debe ser vista en forma integral, su evaluación debe ser permanente y la trazabilidad como sustento, éstos deben ser eficaces siempre. Es la única ruta de hacer viable y sostenible nuestros sistemas de seguridad.

¿Considera Ud. que existe una probabilidad latente de que el comercio internacional sea utilizado por las organizaciones terroristas desde su punto de vista?

El comercio internacional, como cualquier actividad lícita, es una puerta abierta para los negocios ilícitos y actividades terroristas no están ajenas a estas; sin embargo, los controles a implementar deben ser adecuados y oportunos, de acuerdo con la evaluación de riesgos que las empresas hagan que esa posibilidad se reduzca al mínimo.

Es necesario e indispensable involucrar a los diferentes actores, gremios, instituciones, entre otros, que tienen que ver directa o indirectamente con el comercio internacional y en lo posible hacer un trabajo integrado para reducir los posibles riesgos contra la seguridad en las organizaciones.

¿Cuáles son las principales amenazas de seguridad que su empresa considera dentro de su política de operaciones?

Si bien es cierto que nuestra empresa tiene la certificación BASC en todas sus instalaciones industriales en estos últimos 10 años, no podemos afirmar que no tenemos amenazas, siempre vamos a estar expuestos. Como toda organización, y más en el rubro industrial, estamos expuestos a amenazas que atentan contra la seguridad; sin embargo, en todos los niveles hasta el último proceso



operativo, gracias a nuestro SGCS BASC, se han implementado controles, los que a su vez son revisados y monitoreados en forma permanente por la alta gerencia a través de la trazabilidad del sistema integral de seguridad.

Por lo antes indicado se ha tratado, como objetivo, reducir siempre la vulnerabilidad en nuestras operaciones tanto agrícolas como industriales, vista en forma integral. Sin embargo, siempre estamos expuestos a amenazas que son observadas en nuestra empresa. Las venimos revisando, como las relacionadas y asociadas a negocios que no tienen aún una certificación BASC o un sistema de Seguridad integral, hacia ellos van nuestros esfuerzos y apoyo para disminuir cualquier riesgo, de modo que toda la cadena logística sea segura e integral.

Con relación al narcotráfico, ¿Considera que esta actividad ilícita en el Perú está en crecimiento y por lo tanto existe un riesgo latente de que sus operaciones se vean vulneradas? ¿Cómo abordan este riesgo?

Lamentablemente el narcotráfico es una amenaza permanente no solo en nuestro país, sino a nivel internacional; por lo tanto, el riesgo latente existe más aún en aquellas organizaciones que no tienen un sistema de seguridad probado y certificado.

En Virú, gracias a la implementación de nuestro Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC que

viene siendo evaluado permanentemente por el capítulo BASC PERÚ en las auditorías anuales y de control, el riesgo de alguna vulnerabilidad se controla oportunamente. Además, se tiene el compromiso evidente de cada dueño del proceso respecto de su seguridad.

En Virú formamos equipos de trabajo que suman sus esfuerzos y objetivos para controlar cualquier riesgo contra la seguridad en toda la cadena de suministros. Todos hacemos causa común buscando el mismo objetivo siempre, esto se evidencia en los ejercicios de trazabilidad trimestrales cuyos niveles de cumplimiento llegan al 98% en promedio.

Como empresa certificada BASC, podría comentarnos ¿Cuál es principal valor que el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC otorga a su organización durante los años que mantiene vigente la certificación?

Incentivar una cultura de seguridad entre el personal de la empresa y sus asociados de negocio, orientado al sentido de responsabilidad y pertenencia. Fortalecer la imagen de la organización como una empresa responsable de la seguridad con sus exportaciones y cadena de suministros. Asegurar la cadena logística nacional e internacional en todas las actividades y proceso críticos. Nos permite el seguimiento continuo a los controles de seguridad implementados a través de los ejercicios de trazabilidad en todas las unidades agrícolas e industriales. Mejora de la rentabilidad de la empresa al disminuir los riesgos asociados a la seguridad del producto y de sus exportaciones.



Situación de la carga aérea mundial

El sector de carga aérea es otra actividad que ha sufrido la irrupción de la pandemia del COVID-19 en las cadenas de suministro mundial. Aunque el impacto en el rubro de vuelos de pasajeros fue de -60%, un nivel sin precedentes, el aporte del sector aéreo para los suministros relacionados a la pandemia fue excepcional.

Las cadenas de suministro de carga aérea fueron fundamentales para las necesidades inmediatas de la población y los esfuerzos de respuesta ante la pandemia del COVID-19 en todo el mundo, y para el creciente comercio electrónico y la relativamente rápida reactivación de las economías nacionales y regionales después de la pandemia. Uno de los principales aportes del sector fue la eficiente distribución mundial de miles de millones de vacunas. Como se recuerda, el transporte de las vacunas contra la COVID-19 comenzó en diciembre de 2020.

De acuerdo con la International Civil Aviation Organization – ICAO (Organización de Aviación Civil Internacional), la aviación mundial representa aproximadamente el 35% del comercio mundial en valor. La pandemia causó inicialmente una caída del 98% en el flujo de viajeros, y la capacidad de “carga de vientre” de los aviones de pasajeros también se vio severamente restringida. ICAO señala que

cuando la pandemia golpeó por primera vez, la capacidad “del vientre” se redujo en no menos del 80%.

La logística involucrada para enfrentar el desafío del transporte de vacunas implica un conjunto complejo de procesos que involucran una sincronización cuidadosa y el uso de sistemas de distribución sensibles a la temperatura. Además, las vacunas requieren un seguimiento y una supervisión rigurosa a lo largo de sus viajes, y deben manejarse con atención y conocimientos especializados.

En este sentido, el Grupo de trabajo de recuperación de la aviación del Consejo de la OACI (CART) emitió en marzo de 2021 una nueva recomendación en su Informe de la Fase III, instando a los países a adoptar adiciones finalizadas a las Instrucciones Técnicas de la OACI para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284). Las nuevas medidas involucran una serie de preocupaciones clave y están diseñadas para garantizar que las vacunas sean aceptadas, manipuladas y transportadas de manera segura y eficiente.

PORTADA

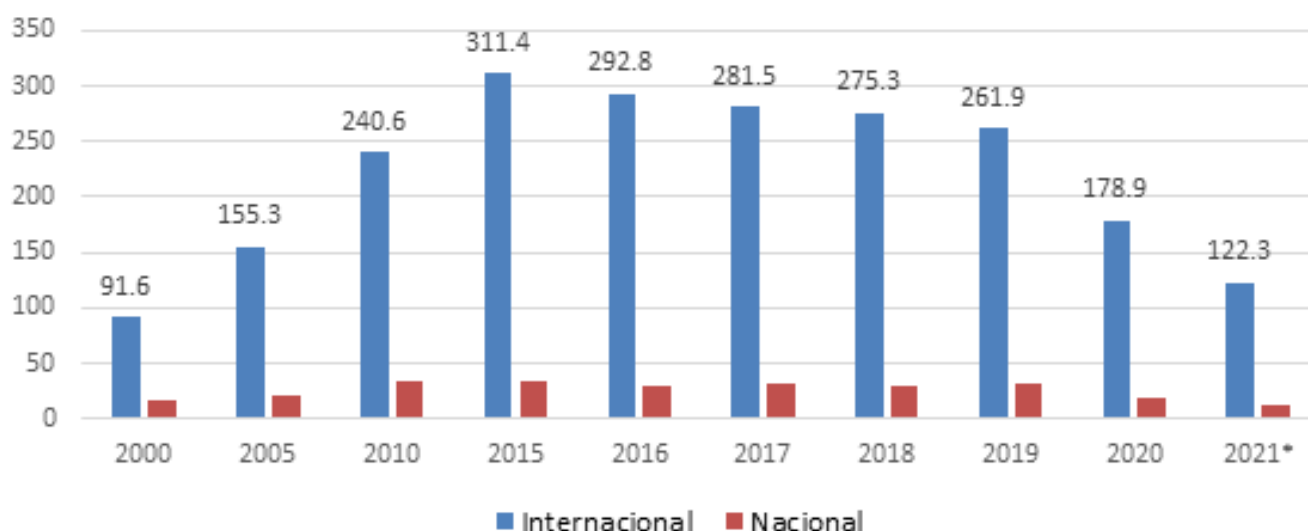
Flujo de pasajeros y carga

Con relación al flujo de carga en este escenario mundial excepción, la International Air Transport Association – IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) publicó recientemente su documento World Air Transport Statistics, Plus Edition 2021. Las estadísticas señalan que en 2020 volaron 1.800 millones de pasajeros (-60,2% respecto a 2019). Asimismo, la demanda mundial (medida en pasajeros por kilómetro transportados, RPK por sus siglas en inglés) se contrajo un 65,9% mientras que la demanda internacional (en RPK) descendió un 75,6% y la demanda doméstica (en RPK) se desaceleró un 48,8%).

De otro lado los ingresos totales de la industria descendieron un 69% equivalente a unas pérdidas netas de 126.400 millones de dólares. En abril de 2020, el peor momento de la crisis, el 66% de la flota mundial de transporte aéreo comercial se vio obligada a permanecer en tierra al tiempo que un millón de puestos de trabajo desaparecieron.

Sin embargo, en este duro escenario la carga aérea puso la nota positiva gracias a la capacidad del mercado para mantener el transporte de mercancías (incluyendo vacunas, equipos de protección personal y suministros médicos vitales) a pesar del desplome de la capacidad de carga en las bodegas de los aviones de pasajeros

Perú: Tráfico de carga / correo internacional (Millones de Kg.)



La capacidad global (medida en toneladas de carga por kilómetro disponibles, ACTK por sus siglas en inglés) descendió un 21,4% haciendo que el factor de ocupación se desplome a niveles similares a lo registrado en 1990. A finales de 2022 las toneladas de carga por kilómetro transportadas (CTK, por sus siglas en inglés) rozaron niveles precrisis, si bien el sector registró la mayor caída desde la crisis financiera global en 2009 con un descenso del 9,7%.

El documento revela asimismo que las cinco primeras aerolíneas del ranking de carga, clasificadas según toneladas de carga por kilómetro transportadas (CTK) en servicios regulares fueron: Federal Express (19.700 millones), United Parcel Service

(14.400 millones), Qatar Airways (13.700 millones), Emirates (9.600 millones), y Cathay Pacific Airways (8.100 millones). Entre las alianzas aéreas destacaron Star Alliance que siguió liderando el mercado en 2020 con un 18,7% del tráfico regular global (medido en RPK), seguida por SkyTeam (16,3%) y Oneworld (12,7%).

En relación con el Perú, (ver gráfico) el movimiento de carga internacional se redujo en 31,7% comparado con el 2019, según estadísticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). El comportamiento de esta actividad durante los primeros siete meses del presente año, hace prever que el flujo de carga internacional de carga en 2021 registrará un crecimiento de por lo menos 17% comparado con el 2020.



La Cadena de Valor Global (CVG) y el Comercio Internacional

El concepto de la CVG busca desentrañar la íntima red de interconexión que subyace al interior del flujo comercial en el actual marco de deslocalización productiva global.

Desde la década de los 80's el intercambio comercial internacional inició una etapa superior en su evolución. La dinámica de esta nueva etapa ha permitido cambiar la estructura del comercio mundial. En 1990, el 60% del comercio mundial se realizaba entre países desarrollados (Norte-Norte), el 30% entre países desarrollados y en desarrollo (Norte-Sur) y el restante del 10% entre países en desarrollo (Sur-Sur). Según el Forum de Comercio Internacional (2010) la participación del comercio Sur-Sur (entre países en desarrollo) ascendió a casi el 20% en el 2008, crecimiento influenciado principalmente por China seguido de Brasil, India y Singapur y otros países. Se estima que actualmente más de dos tercios del comercio mundial se produce a través de cadenas de valor globales, en las que la producción cruza al menos una frontera, y normalmente muchas fronteras, antes del ensamblaje final.

Al parecer, la Cadena de Valor Global (Global Value Chain – GVC), como fenómeno comercial y tecnológico, se impuso a las populares políticas de agrupación comercial regional (fundamentadas básicamente en liberalización aduanera) tan en boga en los 80's y 90's. Tanto es así que en ese entonces la fragmentación de la producción se hacía sólo dentro de bloques regionales, cuando hoy es global. Se estima que actualmente el 66% del comercio mundial consiste en bienes intermedios, servicios, tecnologías y capitales que se utilizan como inputs para la producción del bien final en un determinado país.

El impulso inicial de la fuerte deslocalización productiva mundial provino de EE. UU. de América en los 80's, cuando las principales corporaciones deciden cerrar sus plantas de producción locales para ser reemplazadas por plantas ubicadas en el exterior. Los antecedentes de este proceso que luego se consolidaría, provienen de anteriores crisis y/o cambios económicos y tecnológicos acontecidos en el país norteamericano.



En este sentido, académicos estadounidenses como el profesor de historia económica Peter Philips, de la Universidad de Utah, señalan que la crisis de la Gran Recesión (2007 – 2014) fue desencadenada por el fuerte avance de la informática y la tecnología desarrollados en los años 70s. Cuando este avance tecnológico estimuló la automatización de la producción industrial, el desempleo comenzó a aumentar provocando un creciente movimiento sindical contra las empresas manufactureras. Esta situación produjo un clima laboral inaceptable por lo que las grandes empresas y fábricas estadounidenses deciden trasladar sus operaciones de manufactura al exterior. Con este proceso la necesidad de rentabilidad empresarial marchaba en paralelo con la búsqueda de nuevas oportunidades de inversión y desarrollo corporativo. Al respecto, según el profesor de historia laboral de California, Fred Glass, solamente en el periodo 1979-1984 fueron despedidos 11.5 millones de trabajadores en Estados Unidos por el cierre de fábricas.

El Global Value Chain (GVC)

Para muchos expertos, con el fuerte cambio en la distribución geográfica de la producción mundial surge el concepto Global Value Chain. Desde aquella década de los 80's "cada vez más empresas organizan la producción a escala global y optan

por deslocalizar partes, componentes o servicios a los productores en países extranjeros y a menudo distantes" sostiene la universidad de Harvard (Conceptual Aspects of Global Value Chains, 2020). Para esta institución las típicas etiquetas "Made in" de productos manufacturados ahora prácticamente son "Made in the World", hablando retóricamente.

La contribución del comercio al PBI ha sufrido históricos periodos de cambios sustanciales. Es el caso de la "primera globalización" periodo comprendido entre 1870 y 1914 cuando se experimentó un aumento de los flujos comerciales internacionales impulsados por la invención del barco de vapor. Para la universidad de Harvard "el comercio internacional de materias primas e insumos intermedios ha sido una característica de los flujos comerciales mundiales desde tiempos inmemoriales". En este sentido, por ejemplo, señala que los comerciantes asirios que establecieron Kanesh (actual Turquía) en el siglo XIX A.C. importaban telas de lujo y estaño de Aššur (originariamente una colonia de Babilonia y posteriormente la primera capital de Asiria), y también comerciaban con cobre y lana dentro de Anatolia (actualmente parte de Turquía).

Sin embargo, para dicha universidad lo ocurrido en los 80's, lo cual marca el auge de las cadenas de valor globales (CGV), no es una simple "intensificación de la integración comercial entre países" porque este contiene



otras dimensiones muy importantes para el análisis del comercio internacional.

Definición del CGV

La definición amplia de la Cadena de Valor Global (CVG) para la universidad de Harvard es: "Una cadena de valor global o CGV consiste en una serie de etapas involucradas en la producción de un producto o servicio que se vende a los consumidores, con cada etapa agregando valor y con al menos dos etapas producidas en diferentes países. Una empresa participa en una CVG si produce al menos una etapa en una CVG".

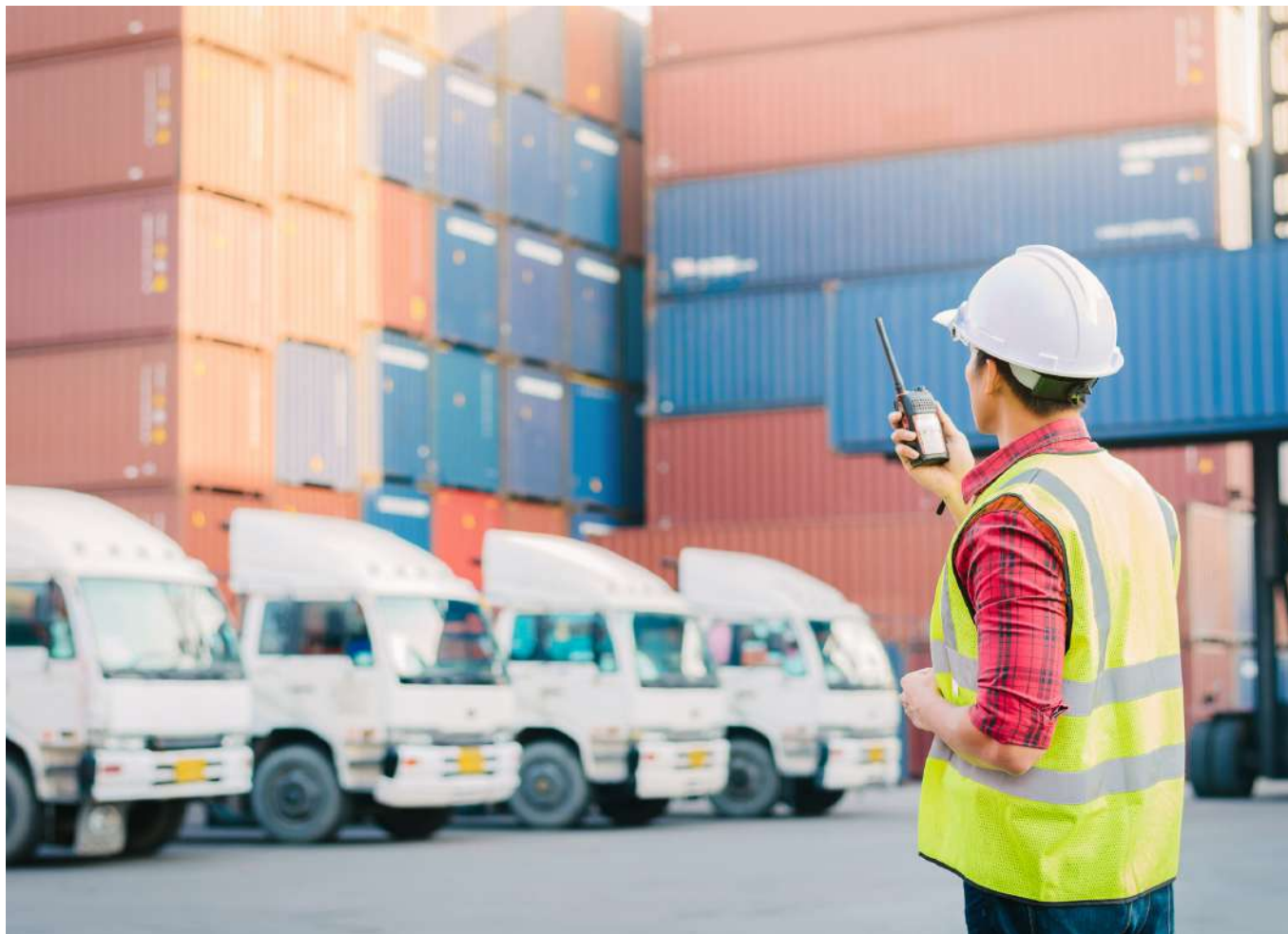
Se trata de un proceso de producción que incorpora valor agregado de al menos dos países. Para esta definición hay un uso creciente de valor agregado extranjero en la producción, especialmente en producción destinado a la exportación. Sin embargo, esta definición general no permite avizorar la forma específica en que el valor agregado extranjero se incorpora a la producción, aun cuando lo asociamos con el intercambio de materias primas, insumos intermedios, o de servicios.

Además, esto lleva más allá de conceptualizar el comercio internacional como una transacción internacional que involucra solo a dos países

(exportador e importador), porque las CVG "implican procesos de producción que a menudo cruzan fronteras en múltiples ocasiones y que a menudo involucran a más de dos países". Esta dinámica al interior del proceso comercial conduce "a un rico conjunto de determinantes y consecuencias de la participación de las CVG", así como desafíos para medir los movimientos dentro de las CVG a nivel de la empresa, redes de empresas, sectores locales, nacionales, regionales, y en el mundo.

Un ejemplo del gran reto de medición de las CVG es lo relacionado a la información de aduana. Esta fuente estándar de información de intercambio internacional brinda datos sobre dónde se produjo el bien o servicio, pero nada sobre cómo se produjo, es decir, sobre cuales países aportaron valor. Además, la aduana registra hacia dónde fluye la mercancía, pero no cómo se utilizará; es decir, si se consumirá completamente en el país importador o si se reexportará después de que el país importador agregue valor.

La necesidad de encontrar este tipo de información que no proveen las aduanas ha hecho que surjan iniciativas que buscan rastrear los flujos comerciales de valor agregado entre países. Tales iniciativas combinan información de las aduanas con las tablas nacionales de insumo-producto. El resultado ha sido las denominadas Tablas Globales de Insumo-Producto (World Input-Output Tables – WIOT).



Utilidad de los WIOT

La potencialidad de uso de los WIOT ha llevado a la Unión Europea (UE), por ejemplo, a usarla como base de investigación del efecto en las políticas económicas y ambientales de la producción de artículos electrónicos y electrodomésticos, dado que estos “se montan en muchos países diferentes en virtud de potentes cadenas de valor global”. De esta manera, la UE financia el proyecto «World input-output database: Construction and applications» (WIOD) que trabaja en la “construcción de una base de datos global para ayudar a desentrañar las complejidades de las entradas y salidas, así como sus repercusiones”.

Este proyecto investiga la estructura global de producción interdependiente a través de tablas de oferta y uso o SUT (Supply and Use Tables) y tablas de entradas y salidas o IOT (Input–Output Tables, IOT) conectadas a través de los flujos comerciales internacionales para crear SUT e IOT entre países. A modo de ejemplo, una IOT entre países podría contener información como las ventas de la industria

química de la India a la industria automovilística alemana.

El proyecto europeo WIOD ha esbozado SUT e IOT anuales y globales entre países para crear tablas de entradas y salidas mundiales (WIOT) mediante la combinación de SUT nacionales con estadísticas de comercio internacional. De esta manera la base de datos ha permitido arrojar luces sobre campos de interés, tal como “los efectos de la externalización de países avanzados a países en desarrollo, en particular con respecto a los patrones de especialización y los mercados laborales”.

El futuro

Para la universidad de Harvard el futuro de la Cadena de Valor Global (CVG) está condicionada más a lo que suceda con la tecnología que a los vaivenes de las políticas comerciales. Considera que las tensiones comerciales entre los EE. UU. de América y otros países no podría afectar la geografía futura de la producción global tanto como el uso y surgimiento de nuevas tecnologías como son las plataformas digitales, blockchain, automatización e impresión 3D, por ejemplo.



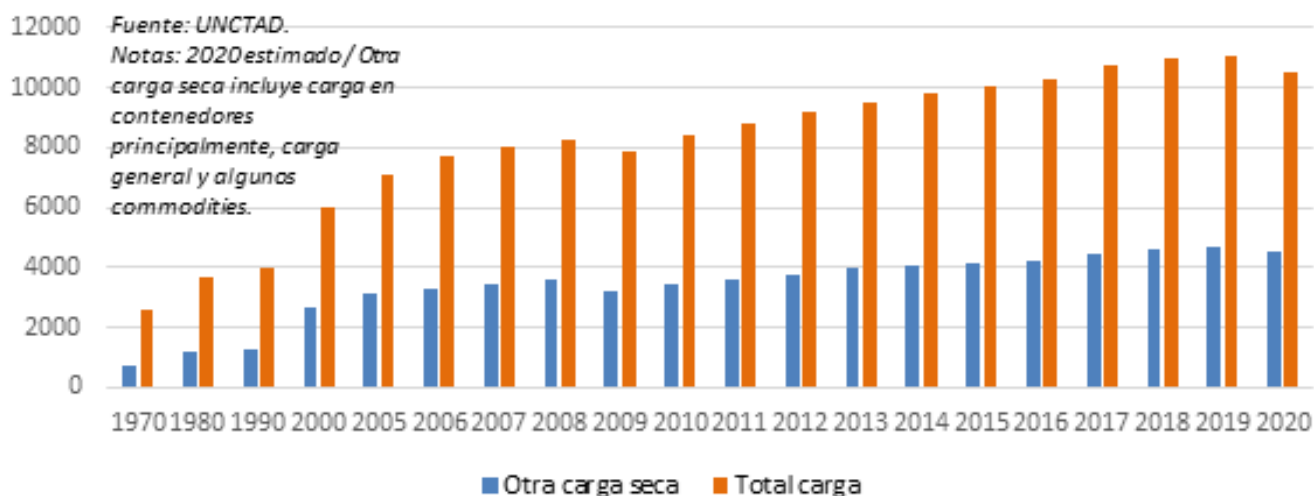
El transporte marítimo frente a la pandemia

A nivel mundial el transporte marítimo es responsable de más del 80% del comercio de mercancías en volumen y más del 70% en valor. Es muy fácil prever que cualquier disrupción en este sector, como la pandemia del COVID-19, afecta inevitablemente las cadenas de suministro global, así como el comercio y la actividad económica en general.

Conocer el impacto a largo plazo del COVID-19 es difícil, aunque recientes indicadores marítimos apuntan a importantes desafíos inmediatos. De acuerdo con el proyecto United Nations Development Account (UNDA) de la ONU que viene desarrollando el trabajo "Conectividad

del transporte y el comercio en la era de las pandemias: soluciones de las Naciones Unidas sin contacto, fluidas y colaborativas", estos desafíos difieren según el segmento de transporte marítimo (contenedor, granel, refrigerado, petrolero) y si la operación de transporte es nacional o internacional.

Mundo: Comercio Marítimo 1970 - 2020 (En Millones de toneladas)



También varían según la región, el nivel de desarrollo y el estado de preparación previa para los choques y las interrupciones. Los países con una alta participación en la cadena de valor global son más vulnerables a las interrupciones de la cadena de suministro. Mientras tanto, cualquier impacto negativo fuerte en economías vulnerables donde los desafíos logísticos y de desarrollo son considerables, podría ser traumático para sus aspiraciones de desarrollo sostenible.

En este sentido, la UNDA señala que es fundamental fortalecer la capacidad de los países para anticipar y recuperarse de las interrupciones que afecten a su cadena de suministro marítimo. Esto requiere conocer y comprender cómo el COVID-19 afectó al sector, incluidos los desafíos enfrentados y las soluciones que se habían adoptado.

Información real durante la pandemia

La UNCTAD por su parte ha evaluado los efectos de la pandemia del COVID-19 en la cadena de suministro mundial durante el 2020. El análisis de los datos y las estadísticas del tráfico marítimo le permitieron estimar los efectos de las medidas restrictivas que prevalecieron. Para ello la organización utilizó los datos del Sistema de Identificación Automatizado (Automatic Identification System – AIS) que le permitió acceder a la información satelital del movimiento de las embarcaciones prácticamente en tiempo real.

Como se sabe, el Automatic Identification System Data permite a los buques comunicar su posición y otras informaciones relevantes para que otros buques o estaciones puedan conocerla y evitar colisiones. Los resultados del estudio están contenidos en “How COVID-19 is changing the world: a statistical perspective Volume III”, documento publicado en marzo de 2021.

Así, por ejemplo, del registro de escalas en los puertos de embarcación durante 2020 y 2019 se obtuvo la magnitud de la interrupción de la cadena de suministro marítimo. Según el documento citado, durante 2020 una caída significativa en las escalas de puertos de buques a nivel mundial se produjo en las semanas 12 y 13 (segunda quincena de marzo de 2020). Posteriormente en las semanas 21-24 (mediados de mayo a mediados de junio) se produjo la caída más significativa (21%) como resultado de los bloqueos estrictos y generalizados vigentes en ese periodo. A finales de junio (semana 25) se inició una recuperación cuando las economías de todo el mundo salieron del bloqueo, alcanzado su punto máximo a principios de septiembre (semana 37).

El documento de la UNCTAD revela que las escalas en los puertos de los portacontenedores cayeron un 2,8% en 2020 en comparación con 2019 mientras que la reducción para los buques de carga seca se redujo un 7,8%, y los graneleros secos y húmedos disminuyeron un 4,1% y un 4,9%, respectivamente. Las escalas de los buques Ro Ro cayeron un 12,8%. El hecho de que los buques de carga obtuvieron mejores resultados, es explicado por la continuación del comercio de mercancías, incluyendo los



productos necesarios para combatir la pandemia (por ejemplo, equipos de protección personal), así como el mobiliario y el equipo necesarios para el masivo acondicionamiento de oficinas en el hogar debido al trabajo remoto.

La flota marítima

Por su lado, la UNCTAD ha señalado recientemente (Informe sobre el transporte marítimo 2020) que a comienzos de 2020 la flota mundial total contaba con 98.140 buques mercantes con un arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas brutas equivalente a una capacidad de 2.060 millones de toneladas de peso muerto. Asimismo, durante 2019 la flota mercante mundial creció un 4,1 %, la tasa de crecimiento más elevada desde el 2014, aunque por debajo de los niveles registrados durante el período 2004-2012.

En relación con las dimensiones, el organismo señala que los buques de transporte de gas experimentaron un rápido crecimiento, seguido por los petroleros, los graneleros y los portacontenedores. El tamaño

del mayor buque portacontenedores en términos de capacidad aumentó en un 10,9 %. Debido a ello los mayores portacontenedores son ahora tan grandes como los mayores petroleros y más que los graneleros de carga seca y cruceros de mayor tamaño. En este sentido, la UNCTAD considera que según lo ocurrido con otros tipos de buques sumado a las limitaciones que afectan a los canales de acceso, las infraestructuras portuarias y los astilleros; es probable que los tamaños de los buques portacontenedores hayan llegado a su máximo.

Efectos en la cadena de suministro

De acuerdo con el documento "COVID-19 and Maritime Transport Impact and Responses" de la UNCTAD, una encuesta que midió el efecto de la pandemia en las cadenas de suministro mundiales reveló que alrededor del 59,2% de los profesionales del transporte marítimo y el transporte de mercancías en el mundo se han visto afectados de modo "significativo", mientras que el 25% se vio "moderadamente" afectado.

La mayoría de los envíos y fletes experimentaron caídas

COMERCIO EXTERIOR

de volumen, mientras que más de la mitad sufrió retrasos en el tránsito. Alrededor del 50% se vio afectado por retrasos del puerto a los clientes y el 40% tuvo que abordar problemas relacionados con la falta de capacidad.

Las operaciones se enfrentaron al desafío de una demanda de volumen inconsistente, pero también por factores financieros que van mucho más allá del aumento de los costos, como el retraso o la falta de pago de los clientes y las líneas de crédito canceladas de los operadores físicos.

Asimismo, el 37% de los encuestados declaró que experimentaron un cierre parcial de la cadena de suministro con importantes retrasos en el transporte.

También reconocieron que, pese a señales de flexibilidad incorporada en las cadenas de suministro mundiales, se necesitan más cambios como: inversiones en tecnología (67%), empleados (33%), activos (26%), adquisiciones (13%) y otros aspectos (12%).

Latinoamérica

A nivel regional, según la UNCTAD, Europa y América del Norte sintieron la interrupción del abastecimiento de bienes de consumo a causa del menor flujo marítimo. Las economías asiáticas, en su condición de exportadoras netas, experimentaron una disminución menor en las escalas de los puertos de embarcaciones, ya que la estricta gestión de la pandemia aseguró la continuidad del negocio y una rápida reanudación de

LATINOAMERICA: PAISES CON MAYOR FLUJO DE CONTENEDORES 2019 – 2020 (En TEUs)				
Ranking	País	2019	2020	Variación %
1	Brasil	10 691 861	10 786 170	0,9
2	Panamá	7 346 859	7 734 024	5,3
3	México	7 105 880	6 461 476	-9,1
4	Colombia	4 938 259	4 568 154	-7,5
5	Chile	4 642 539	4 195 816	-9,6
6	Perú	2 676 438	2 654 275	-0,8
7	Ecuador	2 257 627	2 294 564	1,6
8	Argentina	1 803 584	1 660 959	-7,9
9	Jamaica	1 626 291	1 611 637	-0,9
10	República Dominicana	1 409 956	1 357 481	-3,7
Fuente: CEPAL, Informe portuario 2020				

Otro 36% tuvo problemas que retrasaron el flete unos días. Mientras tanto, el 9% experimentó un cierre completo de la cadena de suministro, y solo el 14% declaró que la cadena de suministro pudo adaptarse sin problemas. Por lo demás, la mitad de ellos admitió que no estaban preparados en absoluto.

En relación con el futuro, siete de cada diez profesionales indicaron que existía la necesidad o el potencial de cambiar su estrategia de envío y cadena de suministro basado en su experiencia con el COVID-19. Parece que las cadenas de suministro ya se han adaptado a la crisis, con el 92% de los encuestados diciendo que experimentaron interrupciones pero que lograron adaptarse en diversos grados.

la actividad económica.

Particularmente, y según la Comisión Económica para América Latina – CEPAL (Informe Portuario 2020), en América Latina el flujo de contenedores de exportación e importación tuvo una variación de -4,0% en 2020 en relación con el año 2019. Además, en este escenario, entre los primeros 10 países con más flujo de contenedores en esta región, el Perú ocupó el sexto lugar con 2.7 millones de TEU's (ver cuadro) equivalente a una reducción de 0.8% respecto al 2019. Es de señalar que este indicador ha sido el resultado del análisis del movimiento comercial en 88 puertos y zonas portuarias de la región que realizó la CEPAL.



Compliance es: reducir, evitar, controlar y mitigar los riesgos derivados de la actividad empresarial

El Dr. Carlos Caro, presidente de la Asociación Peruana de Compliance, afirma que las empresas pueden tener una respuesta estructural frente a crisis de seguridad permitiendo manejar los riesgos de forma eficiente y sostenible en el tiempo.

¿Puede darnos una breve reseña de cómo surgió la Asociación Peruana de Compliance (APC)?

La Asociación Peruana de Compliance (APC) nace en marzo de 2018, siendo la primera asociación peruana enfocada en la ciencia y práctica del compliance. Sus buenas prácticas empresariales y su preocupación por el desarrollo científico del compliance como disciplina, la han convertido en una de las asociaciones del mercado peruano más importantes y autorizadas en la materia.

Desde sus orígenes, la APC nace como una organización independiente y sin fines de lucro, enfocada a la puesta en valor del compliance en las entidades públicas y privadas, nacionales y extranjeras, así como en la creación y difusión del conocimiento científico sobre el cumplimiento normativo, en el ámbito nacional e internacional, teniendo en cuenta la perspectiva corporativa, jurídica y de auditoría.

El Consejo Directivo de nuestra Asociación está compuesto por prestigiosos profesionales a nivel nacional e internacional, un grupo selecto de expertos en el cumplimiento normativo con una amplia experiencia y sólida formación en la materia, siendo referentes de la difusión y puesta en valor del Compliance.

Tenemos un fuerte compromiso con la difusión del conocimiento científico, por lo que realizamos proyectos de investigación, elaboramos material académico y desarrollamos programas de capacitación orientados a brindar una formación especializada, actualizada y de alta rigurosidad académica y científica en materia de responsabilidad penal corporativa, buenas prácticas empresariales y cumplimiento normativo o "corporate compliance".

¿Por qué el compliance ha adquirido importancia creciente?

En los últimos años, especialmente en nuestro país, el compliance ha adquirido vertiginosamente especial protagonismo, producto de los escándalos financieros de corrupción empresarial como Odebrecht, Club de la Construcción, Lava Jato, o incluso el reciente "Vacunagate".

Frente a estos posibles eventos de infracción de la Ley, es del mayor interés para las corporaciones el implementar al interior de sus organizaciones un marco normativo que les permita responder a presiones inmediatas en un nivel de respuesta estructural permitiendo el tratamiento y control de los riesgos de forma eficiente y sostenible en el tiempo, esta es la razón del compliance: reducir, evitar, controlar y mitigar los eventos de riesgo derivados de la actividad empresarial.

Con la promulgación de la Ley N° 30424, Ley de responsabilidad administrativa de la persona jurídica, que contempla por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico una responsabilidad autónoma

de la persona jurídica, esta necesidad se ha engrosado.

Este fenómeno caracterizado por la acelerada puesta en valor del compliance en las legislaciones hace posible que podamos hablar de "la era del compliance", pues son cada vez más las corporaciones que deciden voluntariamente implementar al interior de sus organizaciones un programa de prevención o "compliance program".

Las motivaciones que pueda tener una organización para implementar un sistema de prevención son variopintas, pudiendo clasificarse en motivaciones de ética corporativa (generar valores en la organización y cultura de cumplimiento), legales (en el Perú podemos hablar de una autorregulación coaccionada, porque aun cuando la Ley N° 30424 no impone a las empresas la obligatoriedad de implementar un sistema de prevención, sí prevé mecanismos que eximen a la corporación de la responsabilidad -mal llamada administrativa- o que la atenúan. Entonces, esta regulación funciona como un incentivo negativo para la empresa "o implementas un sistema de cumplimiento normativo o compliance o te atienes a las consecuencias"), económicas (el objetivo de todo

negocio es la generación de riqueza y las empresas deben velar por salvaguardar su finalidad. El modelo de prevención conlleva a que la empresa pueda identificar los riesgos inherentes de su negocio e implementar acciones preventivas para mitigarlos, gestionarlos y controlarlos, reduciéndose el impacto de estos).

¿Qué requiere una empresa para implementarlo?

Evidentemente la implementación exitosa de un modelo idóneo de prevención de riesgos o cumplimiento normativo por parte de una corporación exige la concurrencia de determinados elementos mínimos necesarios como son:

- a) la existencia de una cultura de cumplimiento, que implique el compromiso de cumplimiento normativo desde el más alto nivel (Alta Dirección u órgano similar) y se imparta en todos los niveles o estratos de la organización; esto es, que se adhiera al ADN de la organización,
- b) la elaboración de un perfil de riesgo de la empresa, que implica que la corporación desarrolle procesos para identificar, evaluar y tomar acciones respecto a los riesgos inherentes identificados y riesgos residuales, y,
- c) modelo de prevención, estructurado sobre la base de la cultura de cumplimiento, la ética e integridad, que cuente con un órgano de cumplimiento o "compliance officer", canales de denuncia y sistemas de investigación interna, protocolos de actuación, entre otros elementos que deberán obedecer a la naturaleza de la organización, actividad, tamaño, etc. Si falta alguno de estos tres elementos

mínimos indispensables, no habrá compliance. No existirá una implementación efectiva del modelo de prevención.

El enfoque a tener en cuenta es la aplicabilidad del marco regulatorio (leyes, reglamentos, regulaciones internas) en procesos y requisitos operativos prácticos, para lo cual es necesario que el profesional especialista en compliance desarrolle y gestione un conjunto de herramientas sólidas que le permitan la identificación y evaluación de riesgos (metodología, medición de riesgos, inventarios, etc.), abordar las causas de los problemas de cumplimiento y no reducirse a simplemente tratar "los síntomas", establecer estándares de programas de formación e incentivos adaptados a las especiales realidades y particularidades de los distintos escenarios y/o ambientes de trabajo, asegurar que las primeras líneas de mando apliquen de forma efectiva los procesos y herramientas de cumplimiento implementadas, aprobación de reglas predefinidas basadas en riesgos para transacciones específicas y evaluación periódica del estado del programa de cumplimiento general.

¿Principalmente en qué actividades empresariales es necesario implementar el compliance?

Podría decirse que, en nuestro ordenamiento jurídico existen, actualmente, dos tipos de compliance o modelos de prevención:

- a) el régimen voluntario, regulado bajo los alcances de la Ley N.º 30424, Ley de responsabilidad administrativa de la persona jurídica, y,





b) el obligatorio, adoptado en nuestro ordenamiento a partir de la entrada en vigencia del D.L. N.º 1106 “Decreto Legislativo de lucha eficaz contra el lavado de activos y otros delitos relacionados a la minería ilegal y crimen organizado”, que en su Primera Disposición complementaria final prescribe señala que, las instituciones sometidas al control y supervisión de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS) están obligadas a adoptar medidas de control apropiadas y suficientes para evitar que, en la realización de sus operaciones se produzca el ocultamiento, manejo, inversión o aprovechamiento en cualquier forma de dinero u otros fines provenientes de la minería ilegal, así como de cualquier otra actividad de crimen organizado o destinados a su financiación o para dar apariencia de legalidad a las actividades delictivas o a las transacciones y fondos vinculados con las mismas.

Ahora bien, a través de la Ley N.º 27693, se establece la obligación de las empresas del sistema financiero de proporcionar a la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) cualquier información requerida bajo responsabilidad y de reportar cualquier operación calificada como sospechosa, para lo cual deberá llevar un Registro de Operaciones. A través de esta Ley, se regula el deber de los sujetos obligados de implementar en la organización un sistema para la detección de operaciones sospechosas de lavado de activos y/o financiamiento de terrorismo, a través de la implementación de un modelo de prevención y designación de un oficial de cumplimiento o “compliance Officer”.

En otras palabras, la Ley obliga a los sujetos del sistema financiero a la implementación de un modelo de prevención o “compliance Officer”. La lista de los sujetos obligados se contempla en la Ley N.º 27693, Ley que crea la Unidad de Inteligencia Financiera – Perú, la Ley N.º 29038, Ley que incorpora la Unidad de Inteligencia Financiera del Perú (UIF) a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, y el Reglamento de la Ley N.º 27693, encontrándose en este grupo las empresas del sistema financiero y del sistema de seguros y las demás comprendidas en los arts. 16 y 17 Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, Ley N.º 26702, las empresas emisoras de tarjetas de crédito y/o débito, las cooperativas de ahorro y crédito, casinos, sociedades de lotería y casas de juego, incluyendo bingos, tragamonedas hipódromos y agencias similares, clubes de fútbol profesional, entre otros.

¿Cuál es la situación actual del compliance en el mercado peruano?

Con la entrada en vigor de la Ley N.º 30424 y modificatorias, y con ello, la introducción de una responsabilidad corporativa autónoma de la persona jurídica en nuestro ordenamiento jurídico, el interés de las empresas peruanas por trabajar seriamente el tema, especialmente, la gestión de riesgos se ha



intensificado. Es así como, hablar de compliance en Perú no necesariamente resulta privativo de las empresas del rubro financiero, sujetas a la supervisión de la SBS, y que forman parte del sistema LA/FT, sino que compete a cualquier organización que, en un esfuerzo por lograr una cultura de cumplimiento, basada en ética e integridad, decide implementar modelos de prevención de riesgos.

Ejemplo de esto lo encontramos en algunas Firmas legales de abogados, que, aun cuando no son sujetos obligados, conforme al sistema LA/FT, han implementado al interior de sus organizaciones verdaderos modelos de prevención de riesgos penales de soborno (ISO 37:0001) o, por parte del sector público, entidades que cuentan con certificaciones o estándares ISO, en sistemas de gestión de calidad, sistemas de gestión antisoborno, etc.

¿Cuántas empresas y de qué rubros están implementando el compliance?

Aunque es muy prematuro aún evaluar los programas de compliance en las empresas peruanas, por cuanto no existe ninguna sentencia en la que se haya evaluado el tema, el espíritu del compliance se hace manifiesto en el esfuerzo y compromiso de organizaciones públicas como la Superintendencia de Mercado de Valores (SMV) de proporcionar a las organizaciones en general diversos Lineamientos para la implementación de modelos de prevención, a modo de principios rectores,

que permitirán generar seguridad jurídica respecto a lo que se considera un programa de compliance idóneo.

Asimismo, vemos con agrado que, el Instituto Nacional de Calidad (INACAL) del Ministerio de la Producción, ha aprobado la Norma Técnica Peruana "NTP-ISO 37301: 2021 Sistemas de Gestión del Compliance. Requisitos con orientación para su uso", que establece requisitos y directrices para mantener y mejorar los sistemas de gestión del cumplimiento normativo o "compliance program" de forma eficaz dentro de una determinada organización.

¿Las actividades ilícitas en el comercio internacional requieren medidas especiales en el esquema del compliance? ¿Cómo cuáles?

En el comercio internacional pueden suscitarse diversos riesgos, que de una u otra forma demandarán el establecimiento de medidas de acción preventivas reforzadas para su tratamiento, gestión y control, entre éstos se comprenden a los riesgos asociados a la comisión de ilícitos penales, tales como corrupción pública y privada, contrabando, lavado de activos, estafa, entre otros. Atendiendo a las especiales características de la organización, a la naturaleza de sus actividades (rubro comercial), tamaño y capacidad económica, el modelo de prevención deberá incorporar medidas especiales de tratamiento, gestión y control de riesgos derivados de la comisión de ilícitos penales.

ENTREVISTA

Por ejemplo, para el tema de lavado de activos, la elección del socio comercial es fundamental, pues de ello depende el éxito del negocio, y el evitar la evitación de posibles riesgos legales que involucren a la empresa con posibles actos de conversión y transferencia de activos ilícitos (riesgo legal), a razón de esto, resulta fundamental que la organización contemple sistemas de debida diligencia reforzados dirigidos a la comprobación previa de antecedentes, a través de la búsqueda en bases de datos de organismos nacionales e internacionales vinculados al Comercio (Cámaras de Comercio, Consulados Comerciales de Embajadas extranjeras, Ferias Comerciales, etc.), así como de fuentes de información pública.

Por su parte, para evitar posibles escenarios de corrupción pública o privada, es esencial que la empresa implemente un modelo de prevención en materia antisoborno, bajo los estándares internacionales de la ISO 37001:2015, en aquellas áreas o estructuras de la organización con mayor incidencia a eventos de soborno (ej. Área de facturación y compras, área legal, etc.).

En otras palabras, el establecimiento de este tipo de medidas preventivas reforzadas atenderá, en cualquier caso, a las especiales condiciones de la organización (actividades, tamaño, socios, rubro comercial, capacidad económica, entre otros).

Teniendo en cuenta su participación como ponente en los eventos que realiza BASC PERÚ. Nos podría comentar **¿Cuál es el principal reconocimiento**

que tendrían las organizaciones que fomentan buenas prácticas de seguridad ante ilícitos como la corrupción y el soborno?

En tiempos actuales, las empresas que ingresan al tráfico jurídico y a la economía nacional e internacional sin contar con un programa de prevención o "compliance program", están más expuestas a daño reputacional, sanciones económicas, y riesgos de toda índole (legal, estratégico, operacional, etc.) en comparación de aquellas que lo han implementado al interior de sus organizaciones.

Ello es así, por cuanto contar con un programa de prevención permitirá no sólo la generación del perfil de riesgos, siendo parte integrante del mismo la identificación de los riesgos inherentes de la actividad empresarial, sino también de su tratamiento con miras a la implementación de acciones preventivas tendentes a lograr su tratamiento, gestión, control y mitigación, de manera que, se reduzca su intensidad y probabilidad.

Desde esta perspectiva, la implementación de un programa adecuado e idóneo (eficaz) de cumplimiento normativo reflejará el compromiso y real preocupación de la organización en prevenir ilícitos y promover una cultura de cumplimiento normativo basada en la ética empresarial y cultura de integridad, lo cual la distinguirá de aquellas que no cuentan con cultura de prevención de riesgos, y se encuentran expuestas a diversos riesgos en el desarrollo de sus actividades.

En el caso específico de la corrupción y el soborno,



los modelos de prevención deben, principalmente, ser acordes a los estándares de la norma técnica ISO 37001:2017, norma diseñada para ayudar a las organizaciones a implantar medidas tendentes a prevenir, detectar y controlar los riesgos de soborno en la organización.

Desde el ámbito jurídico, la Ley N.º 30424, Ley de responsabilidad administrativa de la persona jurídica, ha instaurado un sistema de incentivos a aquellas organizaciones que cuentan con un modelo de prevención implementado antes de la comisión del ilícito penal, funcionando a modo de eximente de la responsabilidad -mal llamada administrativa- de la persona jurídica, o sea que decidan adaptarlo luego de

la comisión del ilícito, funcionando, en este último caso, como un atenuante de responsabilidad corporativa.

Entonces, si la empresa voluntariamente decide implementar dentro de su organización programas de cumplimiento normativo en materia antisoborno y se comprueba por parte de las autoridades competentes (SMV) su adecuado funcionamiento (eficacia) - ver art. 3.2. de los Lineamientos para la Implementación y Funcionamiento del Modelo de Prevención-, la persona jurídica quedará exenta de responsabilidad corporativa, no siendo posible la imposición de consecuencias accesorias.

¿Cómo el compliance puede favorecer a las empresas dedicadas al comercio internacional? ¿Qué beneficios tangibles pueden apreciar las empresas en un corto y mediano plazo?

Tradicionalmente, los riesgos asociados a operaciones de comercio exterior, derivadas de actividades de exportación, importación y logística, han significado escenarios de amplios y diversos riesgos, que van desde los riesgos comerciales y contractuales hasta los de corrupción pública y privada y de contrabando.

Las organizaciones que desarrollan actividades de comercio internacional se enfrentan constantemente a dificultades en la obtención de información suficiente sobre el vendedor/comprador, el desconocimiento de las costumbres y prácticas comerciales del país en el que se realiza la negociación (entorno legal), o encontrarse en escenarios en los que la mercancía que el vendedor ofrece al comprador no satisfaga los requisitos contractuales de calidad, tiempo, forma de entrega o que simplemente no se entregue, riesgos extraordinarios y catastróficos, producto de eventos naturales, de caso fortuito o fuerza mayor, o los nuevos peligros producto del escenario post- COVID, en materia de ciberseguridad y protección de datos.

Precisamente debido a este variopinto escenario de riesgos, las empresas que se dedican a este rubro específico de actividad económica se encuentran sujetas a fuertes niveles de control y estándares regulatorios por parte de organizaciones internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), Organización Mundial de Aduanas (OMA), Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Fondo Monetario Internacional (FMI), Departamento de Comercio de Estados Unidos, entre otros.

El comercio internacional exige que sus operadores cuenten con compromisos éticos y de integridad firmes, los mismos que se materializarán siempre que las organizaciones adapten sus estructuras empresariales a la prevención y tratamiento de los riesgos inherentes a la actividad de comercio exterior, a través de la implementación de programas o modelos de prevención o “compliance programs”.

Estos modelos de integridad permitirán a corto plazo a la organización contar con un sistema adecuado y eficaz de tratamiento de riesgos, permitiendo la creación de condiciones idóneas para el cumplimiento de la normativa – aduanera, tributaria, arancelaria, civil, penal - relacionada al negocio (Aduanas, controles, impuestos locales y licencias nacionales e internacionales), detección de posibles inconformidades y de riesgos contractuales, que, a largo plazo, significarán la reducción significativa de la probabilidad de ocurrencia de los riesgos anotados, y de las posibles pérdidas económicas derivadas de estos.

Lanzamos Global BASC, la más novedosa plataforma y red de empresas confiables del mundo

El concepto de la CVG busca desentrañar la íntima red de interconexión que subyace al interior del flujo comercial en el actual marco de deslocalización productiva global.

Global BASC, una organización subsidiaria de WBO. Mediante su plataforma tecnológica, Global BASC promueve un comercio confiable y seguro conectando proveedores, asociados de negocio y clientes pertenecientes a diversos programas de seguridad de la cadena logística en el mundo que aplican similares prácticas en sus procesos de comercio internacional.

Asimismo, Global BASC cuenta con el beneficio de poder evaluar los riesgos dentro de la cadena de suministro de cualquier empresa.

El evento de lanzamiento de esta iniciativa se realizó de manera remota y contó con la participación de más de 270 representantes de empresas BASC en 15 países y la Aduana de los Estados Unidos (Custom and Border Protection – CBP), representada por el Señor Carlos Ochoa, Jefe de Relaciones Comerciales y Comunicaciones CTPAT / CBP.

También estuvieron directivos de WBO, entre ellos, el Sr. Emilio Aguiar, Presidente de la Junta Directiva; Álvaro Alpízar, Vicepresidente de la Junta Directiva; Fermín Cuza, Presidente Internacional; Manuel Echeverría, Director Ejecutivo; y además, Omar Castellanos, Director Ejecutivo de BASC Dominicana. El lanzamiento de Global BASC ha sido considerado un gran logro por ofrecer apoyo y beneficios a las empresas BASC, así como a las aduanas y autoridades de control con las que mantiene una estrecha relación y acuerdos de cooperación. Global BASC es utilizada a una escala global para verificar, evaluar los riesgos y poder establecer relaciones de comercio de manera más eficiente y confiable a la vez que conexión con las diferentes aduanas. La Aduana de los Estados Unidos (CBP) expresó su



beneplácito y felicitaciones por esta iniciativa.

Global BASC cuenta con importantes componentes. Primero, el nuevo concepto de buscador de empresas confiables para sus usuarios, al poder construir su cadena logística con alta confianza y a la vez generar negocios alrededor del mundo.

Segundo, la evaluación de riesgos, lo cual requiere que una empresa aplique la metodología para evaluarlos a lo largo de la cadena de suministro. Tercero, la formación y concientización del personal de las empresas en prácticas de seguridad en las operaciones de comercio internacional, en las que se encontrarán diferentes módulos de entrenamiento que complementan a las capacitaciones que ofrece BASC en los diferentes países. Por último, Global BASC ofrece la opción de que sus miembros puedan monitorear su cadena de suministro o asociados de negocios.

A través del índice de seguridad, llamado BASC Index, se califica la confiabilidad de las empresas frente a sus procesos. Con el BASC Index, las empresas pueden también mejorar su puntaje, a medida que generan cambios en la implementación de nuevos procesos o una cadena logística más segura.

World BASC Organization, con el apoyo de todos sus capítulos miembros en 11 países, ha logrado materializar este gran proyecto en beneficio de la comunidad empresarial, asociaciones empresariales y gobiernos.

Global BASC está a disposición de las empresas miembros BASC de manera gratuita, asimismo aquellas empresas que pertenecen a la cadena logística de empresas BASC y demás empresas, del mundo podrán ser miembros de Global BASC a través de una suscripción anual que traerá múltiples beneficios y posibilitará hacer negocios de una manera más confiable.

Conferencia Internacional BASC sobre seguridad de la cadena de suministro



Los Capítulos BASC Perú, BASC Colombia y BASC Panamá, organizaron en mayo pasado su primera conferencia internacional para desarrollar el tema "Importancia del Comercio Regional y la participación del Sector Privado en la Seguridad de la Cadena de Suministro".

El evento fue iniciado con las palabras de bienvenida del Sr. Fermín Cuza, Presidente Internacional de World BASC Organization (WBO), y continuó con las ponencias del panel especializado conformado por el Mg. Severino Mejía, Coordinador Proyectos y Programas de Seguridad de la Presidencia de la República de Panamá; Ph. Dino Caro, Presidente de la Asociación Peruana de Compliance; y el Ing.

Alberto Guevara, Consultor y Auditor en Sistemas de Gestión.

Los temas abordados resaltaron la importancia de resguardar la seguridad de las operaciones del comercio internacional, incluyendo "Comercio Ilícito y el Impacto del Centro Regional de Operaciones Aeronavales (CROAN)", "Compliance frente a la Criminalidad Organizada y Empresarial", y "Delitos Transnacionales de Soborno y Corrupción".

En el evento virtual participaron 180 asistentes, entre representantes de Capítulos BASC a nivel internacional, empresas asociadas BASC y público general relacionado a la cadena de suministro.

BASC en el seminario anual Virtual Trade Week de la aduana de Estados Unidos

La Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras de EE. UU. (CBP) realiza anualmente su seminario Virtual Trade Week con la finalidad de dar capacitación técnica a sus oficiales, quienes pueden obtener Créditos de Especialista Certificado en Aduanas (CCS) y Especialista Certificado en Exportación (CES). El evento correspondiente a 2021 se llevó a cabo del 20 al 22 de julio pasado e incluyó sesiones sobre los riesgos en el comercio electrónico, el trabajo forzoso, la modernización de las exportaciones, CTPAT, entre otros.

En este evento participó World BASC Organization (WBO) como organización representante del sector privado y compartió su experiencia y logros en los temas citados, así como en el proceso de certificación de las empresas BASC.



El Sr. Thomas Overacker, Director Ejecutivo de Carga y Transporte de la Oficina de Operaciones de Campo del CBP, fue el moderador del evento y enfocó la dinámica en la discusión y el análisis de las amenazas que están

BASC INTERNACIONAL

afectando el comercio, especialmente a raíz de la pandemia del COVID-19.

Por su parte, el Sr. Manuel A. Garza, Director de CTPAT de la Oficina de Operaciones de Campo de CBP, explicó cómo la pandemia afectó al comercio y la industria y su impacto en las validaciones a las empresas CTPAT enfatizando en los esfuerzos del programa en el mantenimiento de las empresas miembros y las nuevas empresas que han sido admitidas tras cumplir con los requisitos CTPAT.

El Sr. Jeff Gifford, Director de Seguridad Fronteriza y Protección de Activos de Magna International Inc., empresa canadiense de tecnología de movilidad para fabricantes de automóviles, compartió su experiencia en la implementación de los criterios de CTPAT y OEA.

A su turno la Jefe de la Sucursal de CTPAT en la Oficina de Operaciones de Campo de CBP, Sra. Carmen Perez, comentó sobre los esfuerzos de CBP en la lucha contra el trabajo forzado, como afecta a la sociedad y cómo las empresas pueden evitar estas acciones. Con el fin de contrarrestar el trabajo forzado, CBP ha desarrollado nuevos requisitos que las empresas deberán implementar y cumplir con las validaciones CTPAT.

Por su parte Fermín Cuza, Presidente Internacional de WBO, compartió la exitosa experiencia de BASC en la realización de las auditorías remotas para la certificación BASC, lo cual ha servido como ejemplo de buenas prácticas para otras organizaciones con las que WBO trabaja, como son OMA y CBP.

Asimismo, señaló que gracias a los más de 2.000 auditores BASC en el mundo, BASC ha podido mostrar de manera positiva su operación global como respuesta a la pandemia. En este sentido, comentó que BASC está trabajando en la actualización de sus estándares para incorporar los nuevos criterios incluidos por CTPAT, tales como el trabajo forzado y la ciberseguridad, con la finalidad de contemplar los nuevos criterios mínimos de CTPAT.

Como ejemplo de la cooperación con CBP, Cuza afirmó que WBO ha compartido importante información sobre estos temas a través de los boletines Alertas CTPAT y los diferentes webinars realizados, aportando capacitación en el tema a sus 15 países miembros. Además, gracias a la reciente firma de la declaración conjunta entre BASC y CBP, se fortalece aún más la relación entre ambas organizaciones como socios estratégicos para la promoción y aplicación de mejores prácticas y seguridad al comercio global.

Encuentro Internacional de Auditores Internos

El 18 de marzo el Capítulo BASC PERÚ realizó el evento virtual "Encuentro Internacional de Auditores Internos", evento que reunió a más de 250 auditores internos y representantes de las empresas certificadas BASC a nivel nacional.

El importante encuentro inició con las palabras de bienvenida del Sr. Fermín Cuza, Presidente Internacional de World BASC Organization (WBO) y continuó con las ponencias internacionales a cargo del Sr. David Pereira, Presidente de Security Professionals; Sra. Nancy Yong, Socia Líder de Servicios de Gobierno Corporativo, Riesgo & Cumplimiento Forense de PwC Perú; y el Mayor PNP Mario Carrasco, representante de la División de Investigación de Delitos de Alta Tecnología (DIVINDAT), de la



Policía Nacional del Perú.

El evento fue ocasión para resaltar la confianza depositada por las empresas certificadas BASC y el vínculo que se conserva a través de los auditores internos, quienes se encargan de fortalecer el Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC en dichas organizaciones.

Medidas preventivas y consecuencias de la carga ilícita

Iniciando el segundo año de la pandemia del Covid-19, el 18 de febrero pasado BASC PERÚ realizó el primer webinar para desarrollar el tema "Medidas Preventivas y Consecuencias de la Carga Ilícita". El evento contó con la ponencia del Mayor PNP Freddy Vega, Jefe del Departamento Antidrogas del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO), y el Sr. Eduardo Bejarano, Gerente de Seguridad de la empresa Talma Servicios Aeroportuarios.

Los más de 280 asistentes en el webinar, entre personal de empresas BASC y funcionarios del gobierno, pudieron recibir información acerca de temas como el "Tráfico Ilícito de Drogas: Impacto y Modalidades" y las "Buenas Prácticas de Seguridad Aeroportuaria".

En el encuentro también intervino el Sr. Carlos Reyes Lazo, Gerente de Operaciones del Capítulo



BASC PERÚ, quién resalto la importancia de trabajar de manera conjunta para prevenir que diversos ilícitos vulneren la seguridad de las operaciones del comercio internacional. BASC PERÚ reitera su agradecimiento al panel especializado y las empresas que participaron por su compromiso por la mejora continua de su SGCS BASC y la seguridad de sus operaciones.

Mejoras en el SGCS BASC con enfoque en los Asociados de Negocio

BASC PERÚ realizó otro webinar el 25 de febrero pasado. Este encuentro virtual desarrolló el tema "Mejoras en el SGCS BASC con enfoque en los Asociados de Negocio", el cual estuvo a cargo del Sr. Carlos Reyes Lazo, Gerente de Operaciones del Capítulo BASC PERÚ.

Entre los temas compartidos con los participantes constituidos por colaboradores de empresas BASC, figuraron: La diferencia entre partes interesadas y asociados de negocio; Criterios de



seguridad para determinar a sus asociados de negocio; y Cómo reducir costos sin afectar la eficacia en los controles con sus asociados de negocio.

El Capítulo BASC PERÚ agradece la participación de más de 140 empresas certificadas BASC y en proceso de implementación, quienes participaron activamente con el objetivo de reforzar sus controles con relación al SGCS BASC.

BASC PERÚ y AGAP realizan webinar sobre trazabilidad en la agroexportación

El Capítulo BASC PERÚ y la Asociación de Gremios Productores Agrarios del Perú (AGAP) llevaron a cabo el webinar "Cómo gestionar la Trazabilidad en el Sector Agroexportador", evento que contó con más de 150 asistentes, entre empresas certificadas BASC, socios de AGAP y gremios que representan al sector agroexportador.

En este importante encuentro realizado el 08 de abril pasado, participó el Sr. Gabriel Amaro, Director Ejecutivo de AGAP, así como el Sr. César Venegas Núñez, Gerente General de BASC PERÚ, y el Sr. Oscar Echegaray Rengifo, Gerente de Capital



Humano y Asuntos Corporativos de VIRÚ S.A., quienes expusieron temas como el "Impacto y Beneficios de la Trazabilidad en las Agroexportaciones" y la "Casuística de Trazabilidad".

Acuerdos de Seguridad con Asociados de Negocio

El 20 de mayo BASC PERÚ realizó el webinar "Acuerdos de Seguridad con Asociados de Negocio" que contó con la ponencia del Sr. Carlos Reyes Lazo – Gerente de Operaciones del Capítulo BASC PERÚ y del Sr. Daniel León Shima – Coordinador de Seguridad Integral de Pesquera Exalmar.

El objetivo del evento en el que se registraron mas de 220 asistentes, fue dar a conocer la importancia de mantener controles con los asociados de



negocio de las empresas BASC, clientes y proveedores, los mismos que forman parte de la cadena de suministro y son considerados según su participación, como críticos.

Encuentro de CEO's BASC 2021

El Capítulo BASC PERÚ llevó a cabo a inicios de junio su "Encuentro de CEO's BASC 2021" con la asistencia de más de 120 personas, entre gerentes generales, jefes de procesos y representantes de empresas certificadas BASC.

Este novedoso encuentro comenzó con las palabras de bienvenida del Sr. Fermín Cuza, Presidente Internacional de World BASC Organization (WBO), quien destacó la importante labor de los CEO's como aliados para mantener el compromiso con la seguridad y el bienestar del país, así como promotores de la ética e integridad en sus organizaciones. El panel de expositores estuvo conformado por el Dr. Carlos



Caro, Presidente de la Asociación Peruana de Compliance, quien trató el tema "El Valor Legal, Financiero y Reputacional de la Certificación ISO 37001". En representación de la Alta Dirección de las empresas BASC participó, para brindar su testimonio, el Sr. Juan José Córdova, CEO de Textil del Valle y el Sr. Javier Calderón, Gerente de Operaciones de TISUR.

BASC PERÚ y AmCham organizan webinar sobre cadena de suministro sostenible

El Capítulo BASC PERÚ y la Cámara de Comercio Americana del Perú (AmCham) llevaron a cabo en junio pasado el Webinar "Aduanas y el Sector Privado trabajando juntos para promover una Cadena de Suministro Sostenible". El evento reunió a más de 120 asistentes, entre empresas certificadas BASC, socios de AmCham y Capítulos BASC a nivel internacional.

Las palabras de bienvenida en el webinar estuvieron a cargo de la Dra. Patricia Siles Álvarez, Presidente del



Consejo Directivo de BASC PERÚ. Posteriormente expuso el Sr. Fermín Cuza, Presidente Internacional de World BASC Organization (WBO), con la participación en calidad de moderadora, la Sra. Orietta Gajate, Gerente General de Terminales Portuarios Peruanos y Presidente del Comité de Facilitación del Comercio de AmCham.



**Confían en ti,
Confía en BASC**

www.bascperu.org

