



Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL



EDICIÓN N°42 | MARZO 2021

COVID-19

IMPACTO EN LA CIBERSEGURIDAD

MANEJO DE RIESGOS Y LOGISTICA A NIVEL GLOBAL

TIEMPOS CRÍTICOS DE SAFETY Y SECURITY

ENTREVISTAS:

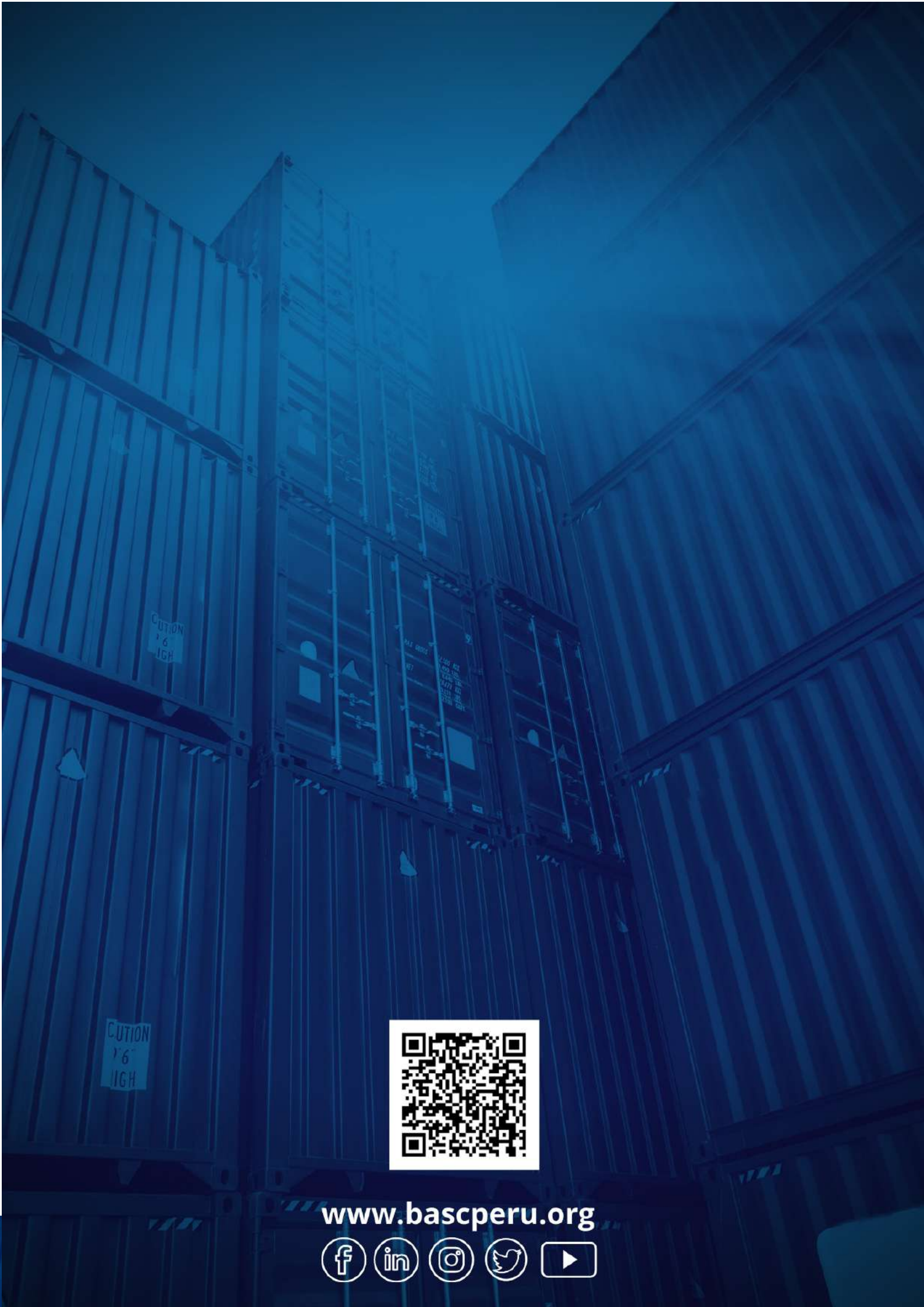
Gonzalo De Romaña
Gerente General de TASA | Pág. 11

ComexPerú: El comercio peruano
necesita reformar sus instituciones
sanitarias | Pág. 17

Gabriel Monge Aguirre
Gerente General de TISUR | Pág. 20

Encuesta Nacional de Logística:
Iniciativa a nivel país | Pág. 22





CUTION
16
IGH

411 0001
07
1.200.000
1.000.000
1.477.000
1.000.000
1.000.000

CUTION
16
IGH



www.bascperu.org



02

Editorial

“El país necesita de sus empresas y organizaciones

03

Portada

La Tercera Recesión Mundial más fuerte en 100 años

06

Portada

La recuperación en el 2021 podría ser alentadora

11

Entrevista:

“TASA invirtió 8 millones de dólares en gestión del COVID-19” según Gonzalo De Romaña – Gerente General de la empresa Tecnológica de Alimentos S.A.

15

Comercio Marítimo

El Comercio Marítimo Mundial en 2019- 2020

17

Estadísticas Comex

Rafael Zacnich, Gerente de Estudios Económicos de ComexPerú

20

Entrevista:

Gabriel Monge Aguirre – Gerente General de TISUR

22

Logística

Iniciativa Ministerial a Nivel País: Encuesta Nacional de Logística

25

Ciberseguridad

La Ciberseguridad y la Nueva Forma de Operar de Empresas y sus Empleados

30

Manejo De Riesgos

Tendencias en Riesgos de Seguridad Digital

34

latinoamérica

Latinoamérica fue la región más golpeada por la pandemia

36

Logística

La logística mundial frente a una nueva realidad

39

Mundo BASC:

La ONU reconoce a BASC como referente en comercio seguro en Latinoamérica

40

Mundo BASC PERÚ

Principales noticias sobre el Capítulo

41

Mundo BASC PERÚ

La Seguridad en las Cadenas de Suministro es vital, el Crimen Organizado no se detiene durante esta segunda ola del Covid-19

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 Bernales 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



EL PAÍS NECESITA DE SUS EMPRESAS Y ORGANIZACIONES



Patricia Siles Álvarez
Presidente de BASC PERÚ

Transcurrido un año desde el inicio de esta pandemia debido al COVID-19, a nivel mundial se registra 110 millones de personas contagiadas y más de 2,4 millones de muertos. Como se recuerda, la luz al final del túnel apareció en diciembre pasado con el lanzamiento de las vacunas y el inicio de su aplicación en diferentes países. El decrecimiento económico en 2020 fue general y los pronósticos para el 2021, aunque positivos, tienen una alta dosis de incertidumbre debido a posibles rebrotes por descuido de la población o la aparición de mutaciones del Coronavirus.

Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), en el 2020 el Producto Bruto Interno (PBI) mundial en términos reales se redujo (-3.5%) al igual que en todos los países, excepto en China (+2.3%). A nivel regional, el PBI de América Latina disminuyó en 7.4%. Por su parte, el PBI de nuestro país cayó en 12.9% según la CEPAL. En general, para el presente año 2021 las organizaciones económicas internacionales afirman que el crecimiento económico en el mundo será positivo. Sin

embargo, esas proyecciones se basan en el supuesto de que las vacunas sean aplicadas a una buena parte de la población mundial.

El desafío para la recuperación durante el 2021 es grande para todos. El país atraviesa, además, un periodo político diferente. En ese escenario, BASC PERÚ continuará apoyando con toda energía, profesionalismo y dedicación, el facilitar, desde nuestra posición, la normalización y la recuperación de nuestro comercio exterior. Formamos parte del comercio internacional peruano desde hace 23 años y el beneficio de la certificación BASC en las empresas y organizaciones peruanas, coadyuvan a su fortalecimiento, de cara a la recuperación de la economía nacional. Las empresas BASC son las mejores aliadas del país, así como de las autoridades y organizaciones que apoyamos.

“Confían en ti, confía en BASC”



LA TERCERA RECESIÓN MUNDIAL MÁS FUERTE EN 100 AÑOS

Desde el siglo XX la relación entre la economía mundial y la estadounidense ha sido intensa, prácticamente todas las crisis económicas han sido explicadas por el comportamiento de las variables comerciales y financieras del país norteamericano. En este contexto, ¿Cuáles son las principales características de la Gran Depresión, la Gran Recesión, y la actual Recesión Pandémica?, consideradas como las más fuertes ocurridas en los últimos cien años.

PORTADA



En el periodo 1929 – 2010 la historia económica de los Estados Unidos de América registra trece recesiones según Peter Philips, profesor de Historia Económica en la Universidad de Utah, EE.UU. Por la magnitud de sus efectos, hasta 2019 destacaban en dicho grupo la Gran Depresión, que se inició en 1929, y la Gran Recesión, que surgió en 2007. En marzo del 2020, de un modo inesperado, apareció una nueva recesión con efectos comparables a las dos mencionadas. Mientras la primera recesión señalada fue activada por un proceso de especulación de activos y la segunda por otro de especulación inmobiliaria, la actual recesión fue provocada por un virus, el COVID-19. Las tres crisis mundiales han necesitado del auxilio gubernamental para aliviar sus efectos y eventualmente retomar el normal funcionamiento del sistema económico.

La Gran Depresión y sus efectos fueron experimentados durante el periodo 1929-1940 y su efecto más notorio, como provoca toda recesión, fue el aumento explosivo del desempleo. En 1933, el cuarto año del periodo señalado, el desempleo en EE.UU. registró una tasa de 25%, el nivel histórico más profundo según Peter Philips. En años previos a esta crisis el mercado financiero en EE.UU. aún estaba desregulado, lo cual, según el historiador estadounidense Fred Glass

(2016), llevó a que los “inversores compraran acciones en una frenética especulación”, lo cual fue la causa principal de la crisis y provocó la pérdida del 90% del valor de las acciones según el profesor Philips. En el contexto de esta recesión hubo un duro conflicto entre el capital y el trabajo por derechos y salarios justos. Al respecto, según Glass el gobierno de Herbert Hoover (1929-1933) fue reacio a enfrentar la crisis social y económica bajo la creencia de que el mercado la resolvería. Esta conducta gubernamental cambió en 1933 con el gobierno de Franklin Roosevelt (1933-1945) quien inició un amplio y agresivo plan de ayuda económica bajo el amparo del programa New Deal. Para Fred Glass en realidad el programa New Deal obedeció al temor de una posible explosión social en contra del sistema capitalista en el país norteamericano, la cual era predecible si se considera la situación de masivas huelgas de trabajadores que en esos años estaban expandiéndose por el territorio estadounidense.

Por su parte, en la Gran Recesión, ocurrida entre el 2007 y 2014, el nivel más profundo de desempleo fue de 6.5% según el profesor Philips, aunque dicho nivel fue la cuarta parte del registrado en la Gran Depresión. Investigadores como Glass consideran a la especulación como principal causa de esta crisis, aunque esa vez se dio en el campo inmobiliario. Esta crisis, que

también significó el desembolso de una multimillonaria ayuda gubernamental a las empresas financieras, tuvo como origen el contexto inicial del fuerte avance de la informática y la tecnología en los 1970s que estimularon la automatización de la producción industrial y el traslado de las fábricas estadounidenses al exterior en búsqueda de una mejor rentabilidad. En ese contexto, Glass revela que solamente en el periodo 1979-1984 fueron despedidos 11.5 millones de trabajadores por el cierre de fábricas en Estados Unidos de América.

Un aspecto interesante de análisis económico resaltado por el profesor Glass es el papel que jugaría la desigualdad económica como un potencial factor desencadenante de este tipo de crisis. El investigador señala que el desarrollo de la desigualdad desde mediados de los 1980s hasta 2010 fue reforzando la concentración de la riqueza en pocas manos y la cual, según el ex secretario de trabajo (1993-1997) Robert Reich, tuvo sus niveles pico en 1928 y 2007, precisamente los años iniciales de la Gran Depresión y la Gran Recesión, respectivamente.

¿Cuándo habría ocurrido otra gran recesión como las dos mencionadas? Nadie lo sabe, pero la súbita aparición de la actual Recesión Pandémica nos ha confirmado que además de las variables económicas, los factores naturales

también pueden provocar una fuerte recesión. Esto no era desconocido aunque nadie esperaba que fuera de la intensidad ni la amplitud geográfica con que atacó el virus COVID-19. Solo en abril de 2020 esta recesión provocó en EE.UU. la pérdida de 20.5 millones de empleos equivalente a una tasa de 14.7%, más del doble registrado en la Gran Recesión y 10 puntos menos en la Gran Depresión. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la reducción mundial de horas trabajadas en el segundo trimestre de 2020, en comparación con el cuarto trimestre de 2019, fue equivalente a la pérdida de 400 millones de empleos de tiempo completo. En el primer trimestre de 2020 esa pérdida equivalió a 155 millones de empleos a tiempo completo. A diferencia de las dos recesiones anteriores la actual no afectó a los bancos y las financieras sino a las pequeñas y medianas empresas. En EE.UU. los \$ 2.2 billones de ayuda otorgados por el gobierno, la más alta desde la segunda guerra mundial, estuvieron dirigidos a este sector y a la población en general. Para Peter Philips el estímulo económico tuvo un efecto rebote eficiente en la recuperación del empleo aunque la culminación de sus efectos (setiembre 2020) empezó a disminuir el ritmo de recuperación estadounidense, lo cual también podría ampliar su periodo de recuperación.





LA RECUPERACIÓN EN EL 2021 PODRÍA SER ALENTADORA

Las proyecciones económicas de importantes entidades internacionales no presentan grandes diferencias. Todas indican una fuerte caída en 2020 seguido de una recuperación considerable en 2021.

Con la aparición de la vacuna contra el COVID-19 en diciembre de 2020 la esperanza de la recuperación económica mundial tomó cuerpo. Para la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), según el documento Perspectivas Económicas de la OCDE publicado en diciembre de 2020, el Producto Bruto Interno (PBI) real del mundo habría descendido 4.2% en el 2020 pero en el 2021 su recuperación sería de 4.2% (ver gráfico). El documento, en el que se resalta el hecho de que solo China no habría experimentado una reducción de su PBI real en 2020, señala que “la posibilidad de poner a disposición de la población varias vacunas contra el COVID-19 de manera generalizada el próximo año (2021) ha despertado la esperanza de una rápida recuperación”, aunque mira con cuidado la segunda ola de infecciones ocurrida al final del 2020 en Europa y EE.UU. porque podría

menoscabar el repunte económico registrado a finales del año.

En este sentido, el documento advierte que durante el primer semestre de 2021 la actividad económica seguirá restringida con el mantenimiento del distanciamiento social y el cierre parcial de las fronteras, por lo que la recuperación económica mundial será paulatina a medida que las vacunas se apliquen en todos los países desarrollados durante el 2021. Asimismo, señala que los gobiernos además de haber brindado el apoyo necesario a las personas y empresas, deben ser conscientes del agravamiento de la desigualdad social porque los miembros más vulnerables fueron los más golpeados y sus efectos en la salud y el desempleo, sobre todo entre los menos calificados, podría persistir durante años. En

este aspecto, preocupan los niños y jóvenes, en particular los más desposeídos, por haberse quedado rezagados en el plano educativo, lo cual afectará aún más sus oportunidades futuras.

Además, en el plano industrial, la OCDE advierte que para millones de pequeñas y medianas empresas las deudas y la incertidumbre ponen en riesgo su supervivencia. La disminución de utilidades rompe su capacidad de cubrir deudas y debilita su capacidad de inversión. Además de las empresas del sector productivo, las de los sectores de alojamiento y alimentación, de transporte, y de entretenimiento han sido afectadas por las medidas para combatir la pandemia. Por ello, sugiere que los gastos deben desplazarse hacia una mayor inversión en salud, educación e infraestructura.

Fondo Monetario Internacional

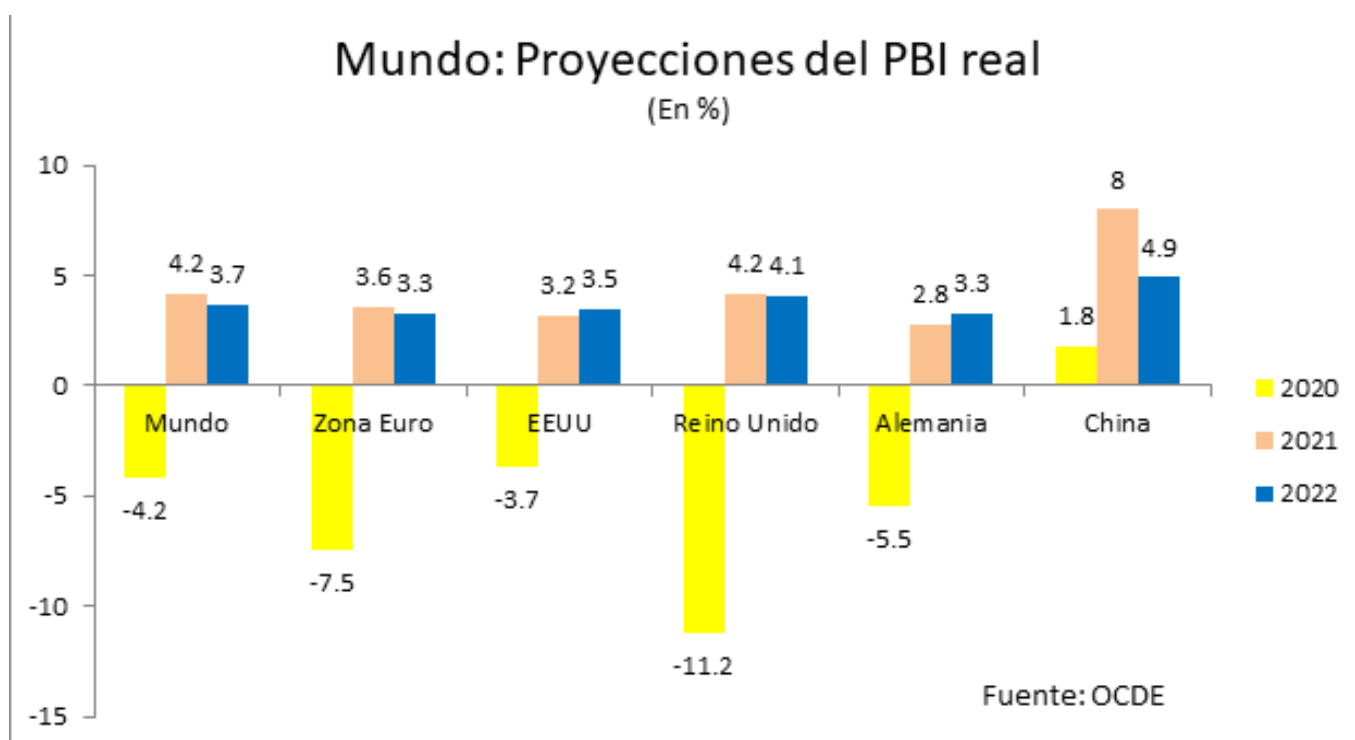
Por su parte, el Fondo Monetario Internacional (FMI) señalaba en octubre que en el año 2020 la producción anual mundial tendría una tasa negativa de 4.4%. Este estimado fue documentado en su informe Perspectivas de la economía mundial: Un largo y difícil camino cuesta arriba. El FMI señala que dicha tasa pudo ser peor si es que la recuperación económica no habría empezado en mayo y junio de 2020 después que los confinamientos empezaron a ser menos estrictos. Para esta institución mundial, especializada en cuestiones financieras, el crecimiento mundial en 2021 será de 5,2%, lo que significaría que el nivel del PBI mundial en dicho año estaría “apenas 0,6% por encima del PBI de 2019”. Estas proyecciones implican elevadas tasas de desempleo tanto en las economías avanzadas

como en las de mercados emergentes.

A mediano plazo, para el FMI la pandemia borraría el progreso realizado desde la década de 1990 hacia la reducción de la pobreza mundial y agudizará la desigualdad. Además, el cierre de las escuelas plantea un nuevo reto para los gobiernos porque juega en contra de la acumulación de capital humano. Esta entidad supone también que para finales de 2022 la transmisión local del virus habrá disminuido a niveles bajos en todas partes.

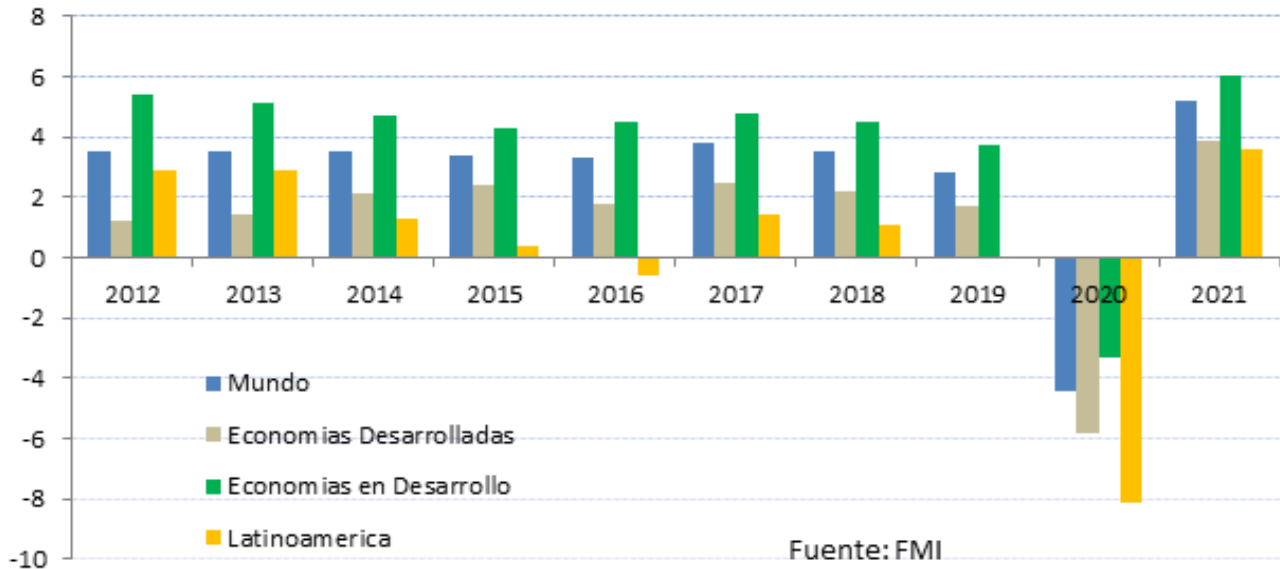
El FMI hace notar además que a medida que las economías reabrieron y flexibilizaron las restricciones del gasto, la actividad económica mundial empezó su camino de recuperación más rápidamente de lo esperado. Las cifras del PBI del segundo trimestre de 2020 sorprendieron en China (después del levantamiento parcial del confinamiento a comienzos de abril, la inversión pública china contribuyó a estimular la actividad y la llevó de nuevo a un nivel de crecimiento en el segundo trimestre) y Estados Unidos y la zona del euro (donde ambas economías sufrieron reducciones históricas en el segundo trimestre, aunque menos graves que la prevista gracias a las ayudas monetarias a los hogares).

En este contexto, el comercio internacional comenzó a recuperarse en junio con la contribución decisiva de China. Sin embargo, para el FMI en el 2020 el comercio mundial de bienes medido en volumen



Producción mundial

(Variación % anual)



(ver gráfico) presentará una tasa negativa de 8.1% mientras que el comercio de bienes y servicios lo hará en 10.4%.

Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo

Según el documento “Manual de estadísticas 2020” (Handbook of Statistics 2020) de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), durante el punto álgido de la crisis pandémica, cuando la contracción de carga en volumen acentuó el desbalance estructural del mercado, la industria de contenedores disminuyó su capacidad de carga y redujo costos para mantener rentabilidad en vez de participación en el mercado. Como resultado, las tarifas de los fletes se mantuvieron estables a pesar de la caída en la demanda. Desde el punto de vista de los exportadores, estas estrategias significaron limitaciones severas de espacio para el transporte de bienes y retrasos en las fechas de entrega. Para enfrentar la pandemia el sector adaptó sus operaciones, finanzas, protocolos sanitarios y de seguridad, así como también sus procesos y prácticas de trabajo.

Asimismo, la UNCTAD afirma que “La pandemia centró el enfoque en el acortamiento de la cadena de abastecimiento, por medio del nearshoring y reshoring, con menos dependencia en modelos de inventarios lean y just-in-time” afirma el informe. El COVID-19 también puso de manifiesto el debate sobre la diversificación de la

producción, de lugares de fabricación y de proveedores, así como revela la falta de preparación ante este tipo de crisis subrayando la necesidad de invertir en gestión de riesgo y en preparación de respuestas ante emergencias que afecten al transporte y a la logística.

Para esta institución la pandemia también ha fortalecido la tendencia hacia la digitalización y hacia la eliminación del papeleo en la industria del transporte marítimo, incluyendo los puertos, observa el reporte, reforzando la necesidad de estándares e interoperabilidad de la documentación electrónica. El informe afirma que varias medidas para la facilitación del comercio tomadas durante la pandemia requieren más inversión en digitalización y automatización.

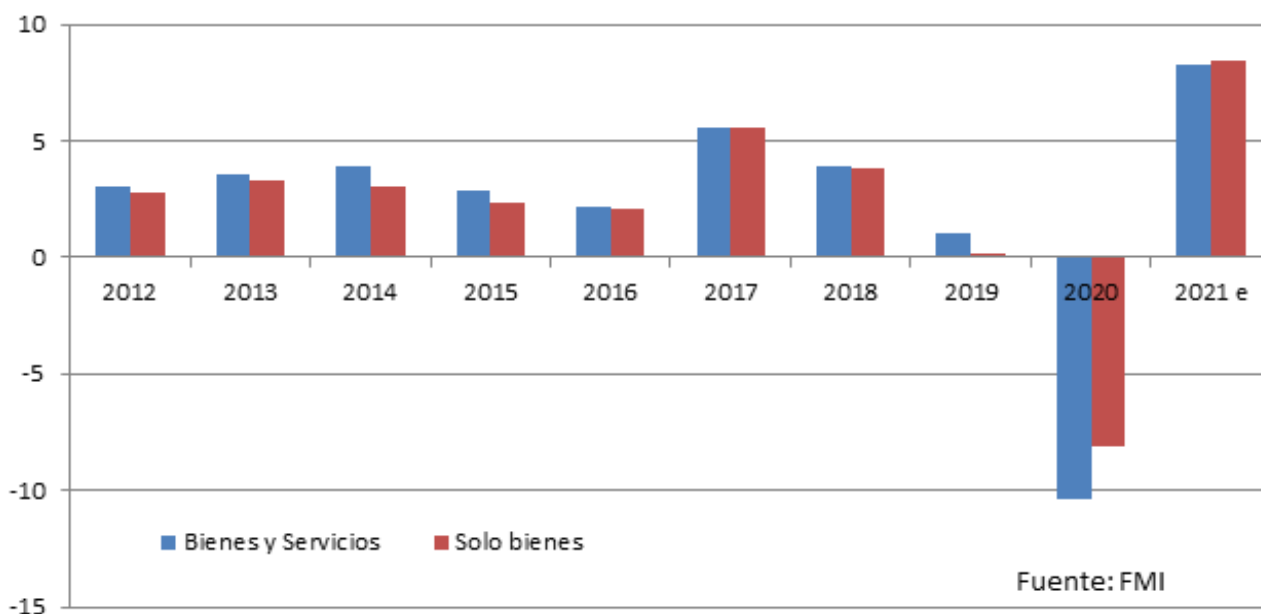
El aceptar copias digitales en vez de originales en físico, el procesamiento previo a la llegada, los pagos electrónicos y la automatización de la aduana contribuyen a acelerar el comercio internacional. Sin embargo, este proceso también ha resaltado que la digitalización conlleva mayores riesgos en ciberseguridad. El reporte también revela que más de 300,000 navegantes quedaron varados en el mar por meses más allá de la fecha límite de sus contratos.

Banco Mundial

A finales de octubre el Banco Mundial (BM), una de

Comercio Mundial

(Variación % anual en volumen)



las principales fuentes de financiamiento y conocimientos para los países en desarrollo, daba a conocer que los precios de los metales y de los productos básicos agrícolas se habían recuperado de los efectos de la pandemia de COVID-19 y que registrarán aumentos moderados durante 2021. Según esta entidad el informe bianual *Commodity Markets Outlook* (Perspectivas de los mercados de productos básicos) afirma que los precios del petróleo cayeron drásticamente durante las primeras etapas de la pandemia y luego alcanzaron parcialmente los niveles anteriores a la pandemia, mientras que los precios de los metales registraron una disminución bastante modesta y regresaron a los niveles anteriores a la crisis. Por su parte los precios agrícolas casi no se vieron afectados por la pandemia.

Según el BM la pandemia es apenas la última de una serie de conmociones que ha sufrido el mercado de productos básicos. Señala que de acuerdo a un informe donde se analiza la naturaleza de estas conmociones en el caso de 27 productos básicos durante el período 1970-2019, se concluye que las conmociones sumamente persistentes “permanentes” y de poca duración “transitorias” han contribuido casi en igual medida a la variación del precio de los productos básicos. Las conmociones permanentes representan la mayor parte de la variabilidad en el precio de los productos básicos agrícolas, en tanto que las conmociones transitorias tienen mayor incidencia en el precio de los productos básicos industriales. La distinta

duración de tales conmociones pone de relieve la necesidad contar con políticas flexibles.

Foro Económico Mundial

En el análisis “Informe de Competitividad Global Edición Especial 2020: Cómo se están desempeñando los países en el camino hacia la recuperación” del Foro Económico Mundial, publicado a mediados de diciembre de 2020, se incluyó los resultados de una encuesta a ejecutivos. Entre las conclusiones de la opinión de los ejecutivos del impacto de la actual crisis de salud, el documento señala que en algunas áreas los ejecutivos sienten que el progreso se estancó o disminuyó críticamente durante la crisis, mientras que en otras hubo una mejora notable en comparación con las tendencias anteriores. Las cinco áreas principales que experimentaron el mayor movimiento a la baja en las economías avanzadas fueron: Competencia en servicios de red, Colaboración entre empresas, Competencia en servicios profesionales, Competencia en servicios minoristas y Facilidad para encontrar empleados calificados.

Por su lado, en las economías emergentes fueron los costos comerciales del crimen y la violencia, la independencia judicial, el crimen organizado, el grado de dominio del mercado y la confianza pública en los



políticos. Las cinco áreas principales que experimentaron el movimiento más ascendente fueron la capacidad de respuesta del gobierno al cambio, la colaboración dentro de una empresa, la disponibilidad de capital de riesgo, la protección de la red de seguridad social y la solidez de los bancos en las economías avanzadas; y la colaboración dentro de una empresa, la capacidad de respuesta del gobierno al cambio, la eficiencia de los servicios de trenes, la disponibilidad de capital de riesgo y la capacidad del país para atraer talento en las economías emergentes.

La encuesta de opinión ejecutiva también identificó algunas características comunes que ayudaron a los países a gestionar mejor el impacto de la pandemia en su economía y su población. Basado en la evaluación de líderes empresariales:

- i) digitalización económica y habilidades digitales;
- ii) redes de seguridad y solidez financiera;
- iii) gobernanza y planificación; y
- iv) el sistema de salud y la capacidad de investigación,

han contribuido a la resistencia de los países a la crisis sanitaria.

Según el Foro Económico Mundial la pandemia también dejó al descubierto las fallas en los sistemas de salud y protección social. Además también ha acelerado los efectos de la Cuarta Revolución Industrial en el comercio,

las habilidades, la digitalización, la competencia y el empleo, y ha puesto de relieve la desconexión entre nuestros sistemas económicos y la resiliencia social. De esta manera, “es crucial no solo reflexionar sobre la mejor manera de volver al crecimiento, sino también sobre cómo reconstruir mejores economías que mejoren los resultados para las personas y el planeta” afirma el informe.

Esta situación llevó a esta institución a postergar sus típicas clasificaciones comparativas de países respecto al Índice de Competitividad Global. Por ello el documento afirma finalmente que ahora en la “Plataforma Nueva Economía y Sociedad del Foro Económico Mundial, sede del Informe de Competitividad Global, se proporciona un ecosistema para dichos actores. Más de 200 líderes del gobierno, las empresas y la sociedad civil trabajan juntos para dar forma a una nueva visión, diseñar nuevos estándares e impulsar una acción escalable y colaborativa en cuatro áreas profundamente interconectadas:

crecimiento económico, reactivación y transformación; trabajo, salarios y creación de empleo; educación, habilidades y aprendizaje; y diversidad, inclusión, equidad y justicia social.

A portrait of Gonzalo De Romaña, a middle-aged man with short dark hair, smiling. He is wearing a dark blue blazer over a light blue button-down shirt. The background is a blurred office hallway with a green wall and a person in the distance.

TASA INVIRTIÓ 8 MILLONES DE DÓLARES EN GESTIÓN DEL COVID-19

Gonzalo De Romaña
Gerente General
Tecnológica de Alimentos S.A. - TASA



Pese a la crisis sanitaria durante el 2020 y sus efectos comerciales, TASA continúa encaminada en su plan de incorporar la economía circular en sus operaciones (menos contaminación y desechos, más apoyo a sus colaboradores, y pesca sostenible). Para Gonzalo de Romaña, Gerente General de la empresa, un aliado importante para el éxito de sus proyectos es BASC PERU porque aporta eficiencia y seguridad a sus operaciones, lo cual transmite confianza a sus asociados de negocio.

La coyuntura actual por razón del COVID-19 ha permitido analizar y evaluar el desempeño de los procesos internos durante el 2020, al respecto ¿Podría comentarnos el impacto inicial que afrontó TASA y la recuperación posterior en sus procesos productivos?

Tuvimos que adaptarnos a una nueva realidad, acelerando los procesos de digitalización e infraestructura tecnológica. En un primer momento, el propósito era contar con la totalidad del personal administrativo operativo en home office y una dotación mínima de colaboradores para trabajar en actividades expresamente autorizadas por el Gobierno al igual que los procesos de pesca de consumo humano y de exportación.

Desde el primer día nuestra prioridad fue implementar las más estrictas medidas de prevención, cumpliendo y exigiendo incluso más allá de lo propuesto por los Protocolos de Salud aprobados por el Ministerio de Salud y PRODUCE. Formamos equipos humanos multidisciplinarios dedicados íntegramente a controlar, auditar, identificar fallas, atender quejas e incorporar mejoras en los protocolos de Seguridad.

Empezamos con un presupuesto de 1.5 millones de dólares para gastos por COVID-19 durante la primera temporada de 2020 y no hemos dudado en más que triplicar esa cifra a medida que salían nuevas necesidades o requerimientos. Cerramos el año 2020 invirtiendo más de 8 millones de dólares para prevenir y atender de manera prioritaria situaciones vinculadas al COVID. A través de estas inversiones y la evaluación continua de la eficacia de nuestros procesos es que fue posible reactivar la totalidad de nuestros procesos bajo los nuevos parámetros ante el Covid-19.

Teniendo en cuenta el resultado de sus operaciones durante el 2020 ¿Cómo proyectan sus resultados para el 2021? ¿Qué tanta fue la variación porcentual en la producción?

El próximo año será mejor que este. El mercado chino, que es el principal, se viene recuperando. La porcicultura, que fue afectada por la fiebre porcina africana el 2019, hoy ya se ha recuperado a un 85% de

demanda de lo que era antes de esa enfermedad. Estimamos que con la vacunación masiva de COVID-19 se reactive la economía china y con ello aumente la demanda.

Además, este año tenemos un mayor volumen de ventas con respecto al año anterior. Recordemos que en el 2019 la segunda temporada tuvo que interrumpirse por la poca captura que hubo. El 2021 esperamos que no sea un año normal pero sí en camino a una recuperación y el 2022 sí llegaremos a un año normal pre COVID y pre fiebre porcina africana.

Podría comentarnos, ¿Cómo afectó la pandemia la actividad de exportación durante el año 2020? ¿El efecto fue igual para todos sus mercados de destino?

Como era de preverse al inicio del 2020, con la propagación del Covid-19 se registró una reducción general en las ventas y los precios. Sin embargo, las expectativas para el 2021 son más prometedoras, principalmente por la recuperación del mercado chino y la respuesta internacional ante el Covid-19.

Con relación a la seguridad de la cadena de suministro y los ilícitos que la vulneran, ¿Cómo estuvo manejando TASA esta situación teniendo en cuenta la prioridad actual de evitar los contagios por el COVID-19?

El principal valor de TASA es la seguridad y sostenibilidad, que prioriza el bienestar de nuestro personal y la de sus asociados de negocio. Desde el inicio de las operaciones de mantenimiento, la empresa adoptó protocolos de seguridad muy exigentes para proteger a nuestros colaboradores, brindándoles los equipos de protección personal requeridos,

totalmente alineados con lo dispuesto por el Ministerio de Salud (MINSA) y la Sociedad Nacional de Pesquería.

Con respecto al control de acceso, no significó una disminución en los controles de ingreso, por el contrario, lo percibimos como una gran amenaza al ser una oportunidad para el narcotráfico para intentar vulnerar nuestras medidas de seguridad y contaminar nuestro producto. Por ese motivo, el dispositivo de seguridad se incrementó para el cumplimiento de los nuevos protocolos de bioseguridad sin descuidar los controles e inspecciones a las personas, sus pertenencias y vehículos en general, que son buenas prácticas de seguridad consideradas en el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Implementamos herramientas tecnológicas que nos han ayudado a mantener la trazabilidad en los procesos, además de la intervención constante de la gerencia de auditoría interna y el soporte del área de Seguridad Física.

¿Podría compartimos algunos de los principales proyectos o planes que tiene TASA para este 2021?

Tenemos la visión de ser una empresa que incorpore un enfoque de economía circular en sus operaciones, que reduzca su huella de carbono e hídrica gradualmente, migrando inclusive a matrices energéticas más limpias, como lo hemos hecho en los últimos años en las plantas de Pisco, Callao y Pucusana.

Además, buscamos desarrollar procesos más eficientes con inversión en tecnología e investigación, sobre todo en lo referido a pesca para consolidar nuestro enfoque ecosistémico. Muestra de ello se dio en 2020 con la adquisición de la innovadora sonda Cuidamar, una



embarcación autónoma no tripulada para el registro de información oceanográfica, ambiental y acústica lo más real y en tiempo actual posible, automatizando así el envío de información.

Por otro lado, mantendremos nuestro compromiso con los colaboradores y sus familias, contribuyendo a cerrar brechas educativas, de salud y vivienda; a la par, que les brindamos herramientas para diversificar sus ingresos económicos a través de emprendimientos propios con planes de negocio sostenibles en el tiempo.

Creemos que el vínculo con TASA no es solo laboral, es un vínculo que promueve el desarrollo, por lo que nuestro

enfoque de bienestar al colaborador y sus familias ejecutará un plan ambicioso en los próximos 10 años.

Finalmente, la sostenibilidad de la pesca industrial no puede ni debe ser ajena a la sostenibilidad de la pesca artesanal. Por ello, nos proponemos articular alianzas público – privadas para hacer realidad un modelo de pesca sostenible artesanal en diversos puertos del país, que fortalezcan sus estándares de operaciones, sobre todo en calidad, seguridad y medio ambiente, e innove en sus procesos productivos y comerciales para que logren insertarse en mercados más competitivos, justos y de consumo responsable con el recurso marino.



Teniendo en cuenta que TASA posee más de 10 plantas certificadas BASC desde hace más de 16 años ¿Podría comentarnos los principales beneficios que percibe de la certificación BASC?

Somos conscientes de los riesgos que pueden afectarnos; sin embargo, la certificación BASC nos proporciona lineamientos de seguridad que contribuyen para que nuestras operaciones se desarrollen de manera eficiente y, sobre todo, de manera segura; transmitiendo esta confianza a nuestros asociados de negocio.

La implementación de los requisitos que nos proporciona la norma y su estándar aportan controles que ayudan a proteger no sólo nuestras operaciones, sino también a nuestros colaboradores. Son ellos quienes se sienten involucrados en toda la Gestión de Control y Seguridad, siendo el factor humano nuestra mayor fortaleza para evitar que los riesgos puedan vulnerarnos.

Lo fundamental es mantener una cultura de seguridad y prevención. Todos nuestros colaboradores están sensibilizados y comprometidos en reportar cualquier actividad sospechosa, así mismo, al cumplir con todos los requisitos del sistema estamos creando barreras que ayudan a detener actividades ilícitas, las cuales tiene un impacto negativo para el normal desarrollo de nuestra organización.

Todos somos eslabones de la misma cadena y conocemos el riesgo de que se rompa por el punto más débil, por ello necesitamos contar con asociados de negocio, tanto aguas arriba como aguas abajo, comprometidos y con buenas prácticas de seguridad, certificando de esta manera que la distribución de nuestros productos llegue a su destino final sin haber sido vulnerados y sin que sean involucrados en actos ilícitos.



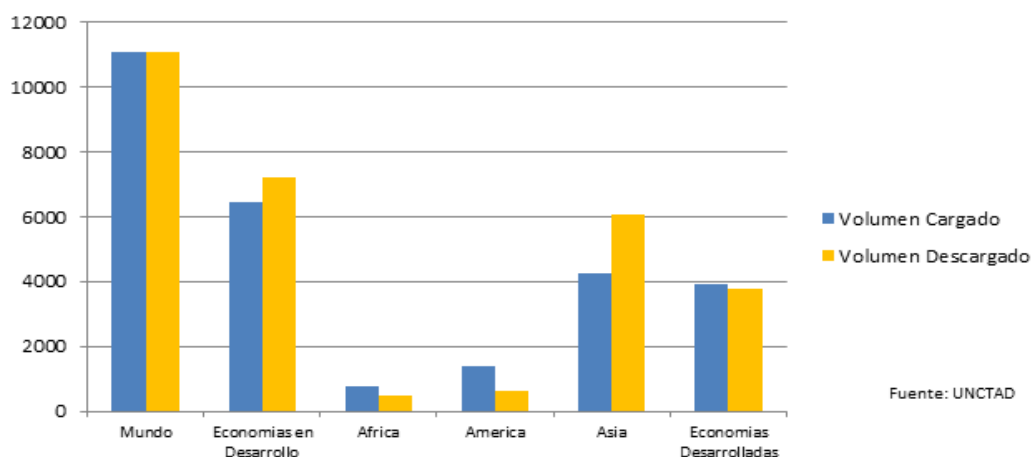
EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL EN 2019 - 2020

Después de haberse estancado en el 2019, el comercio marítimo mundial se redujo en el 2020 en un 5.6%

Según la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) en 2019 el crecimiento del comercio marítimo internacional se estancó, alcanzando su tasa más baja desde la crisis financiera mundial de 2008-2009 (ver la Gran Recesión en la pág. XX). Esta conclusión es incluida en el "Manual de estadísticas 2020" (Handbook of Statistics 2020) elaborada por dicha entidad y publicada en diciembre 2020. De acuerdo al documento el volumen mundial del comercio marítimo en 2019 fue de 11.080 millones de toneladas, lo que representa una expansión de solo 0,5% después que en 2018 había crecido en 2,8%. Asimismo, por su

fuerte contribución al comercio mundial y su alta integración en las redes de transporte marítimo mundiales, en la actualidad Asia es la mayor región comercial marítima. En 2019, los puertos marítimos asiáticos manejaron 4.500 millones de toneladas de mercancías cargadas y 6.900 millones de toneladas de mercancías descargadas. Los otros continentes registraron volúmenes menores. De las 11,1 mil millones de toneladas enviadas internacionalmente en 2019, 7,9 mil millones de toneladas fueron carga seca. Asimismo, la carga seca ha aumentado su participación y ahora representa más de dos tercios del volumen total del comercio marítimo.

Comercio Marítimo Mundial 2019
(En millones de toneladas)



Por su parte, el tráfico mundial de contenedores en 2019 alcanzó los 811 millones de TEU's. El papel de Asia como principal región portuaria de carga y descarga y su alta conectividad de transporte marítimo se reflejan en la gran contribución de la región al rendimiento de los puertos en contenedores. En 2019, los puertos de las economías en desarrollo de Asia y Oceanía manejaron 504 millones de TEU's de contenedores, lo que representa el 62% del tráfico mundial de contenedores en los puertos. La proporción de América en desarrollo y África en desarrollo era inferior al 10% cada una mientras que las economías desarrolladas representaron el 27%. Es de notar que la economía que registró la mayoría de las escalas de barcos en el puerto en 2019 fue Noruega. En promedio, los barcos que transportaban carga salían de los puertos noruegos medio día después de su llegada.

De acuerdo al documento, en 2019 las economías en desarrollo todavía representaban la mayor parte del comercio marítimo mundial, tanto en exportaciones como en importaciones. Cargaron el 58% y descargaron el 65% del total mundial. Con un volumen de 4.300 millones de toneladas cargadas y 6.100 millones de toneladas descargadas, las economías en desarrollo de Asia y Oceanía contribuyeron más a esa proporción. Si bien las economías en desarrollo siguen siendo los principales centros de comercio marítimo, la estructura de su comercio ha cambiado. Desde 2014, su participación en las importaciones mundiales ha superado su participación en las exportaciones mundiales. Esta situación se refleja en una disminución constante de su balanza comercial.

En relación a la propiedad de los barcos comerciales,

la UNCTAD señala que en enero de 2020 las cinco principales economías propietarias representaban el 52% del tonelaje total mundial. Grecia tenía una cuota de mercado del 18% seguida de Japón (11%), China (11%), Singapur (7%) y Hong Kong (5%). Con esto la mitad del tonelaje mundial pertenece a empresas asiáticas. Los propietarios europeos representaron el 41% y de América del Norte el 6%. Por su parte, las empresas de América Latina y el Caribe, África y Oceanía tenían participaciones de poco más del uno por ciento o menos. A principios de 2020 más de la mitad de los barcos japoneses estaban registrados en Panamá, más de una quinta parte de los buques griegos estaban registrados en Liberia y otra quinta parte en las Islas Marshall. Panamá (329 millones de TPM), Liberia (275 millones de TPM) y las Islas Marshall (262 millones de TPM) fueron las principales banderas de registro. Hong Kong y Singapur le siguieron en cuarto y quinto lugar respectivamente. Entre estos cinco, Liberia y las Islas Marshall registraron los mayores aumentos de registros en los últimos años.

Estimaciones para el 2020

La UNCTAD, a través de su Handbook of Statistics 2020, estima que el comercio marítimo mundial de mercancías en el 2020 cayó en 5.6% comparado con el 2019. Esta caída sería la más baja desde el 2009 cuando el comercio mundial cayó 22% en medio de una recesión mundial ocasionada por la crisis financiera de 2007. Es de señalar, sin embargo, que el comercio de servicios presenta un diagnóstico más preocupante que el comercio de mercancías. En efecto, si en 2009 este sector cayó 9.5%, para el 2020 se estima que disminuirá un 15.4%.

Principales hechos del transporte marítimo mundial en 2019

- El comercio de hierro cayó por primera vez en 20 años (-1.5%).
- Brasil superó a los Estados Unidos como mayor exportador de granos por vía marítima.
- En marzo 2020 se estimaba que el 20% del comercio mundial de productos manufacturados intermedios se origina en China. En 2002 este mismo indicador era 4%.
- Los grandes barcos portacontenedores usualmente incrementan el costo total de transporte en la cadena logística. La capacidad de estos barcos contenedores aumentó en 10.9%, lo que beneficia a las empresas navieras por las economías de escala, lo que no es necesariamente el caso para los puertos y proveedores de transporte terrestre.
- Los puertos muestran más interés en fortalecer conexiones con las zonas del interior (hinterland) para acercarse más a los exportadores y 'anclar' volúmenes de carga.
- China, Grecia y Japón se mantienen como las 3 mayores potencias en el negocio de propiedad de buques, representando el 40.3% del tonelaje mundial en capacidad de transporte de carga y el 30% desde la perspectiva del valor de la flota global.

Fuente: Handbook of Statistics 2020, UNCTAD 2020.



EL COMERCIO PERUANO NECESITA REFORMAR SUS INSTITUCIONES SANITARIAS

Para salir airosos de esta crisis pandémica y seguir una ruta de desarrollo internacional se requiere, entre otros esfuerzos, mejorar las instituciones sanitarias claves, afirma Rafael Zacnich, Gerente de Estudios Económicos de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú - ComexPerú.

¿Cuál es su evaluación de la estadística anual de los efectos de la pandemia COVID-19 en el comercio exterior peruano durante el 2020? ¿Podría compartirnos una proyección para el 2021?

Como era de esperarse, el resultado de nuestras exportaciones en 2020 no fue bueno. Estas registraron una caída del 15.5%, particularmente por el retroceso de los envíos de la gran mayoría de sectores durante el año pasado, donde resaltan las menores ventas de productos mineros, con una caída del 15.3%. Recordemos que las exportaciones mineras representan casi el 60% de nuestras exportaciones al mundo, por lo que el resultado de estas últimas está muy ligado al desempeño de las mineras.

No obstante, debemos destacar un sector que, a pesar de haber sido un año complicado para el comercio global, se mantiene firme con un importante dinamismo: las agroexportaciones. En lo que respecta a nuestros envíos del sector agropecuario al mundo, estas alcanzaron un crecimiento del 7.5%, donde resaltaron nuestras ventas de

uvas, arándanos, mangos, mandarinas, entre otros. En el caso de las uvas, registraron un récord, con un valor exportado de US\$ 1,055 millones, lo que reflejó un crecimiento del 20.2%; mientras que los arándanos sumaron ventas al exterior por US\$ 998 millones, lo que evidenció un aumento del 22.5%, con respecto a 2019.

Toda estimación para 2021 dependerá de la duración de la Covid-19 y sus impactos en la economía global. Si bien es cierto que se viene experimentando una recuperación en el precio de minerales, como es el caso del cobre, nuestro principal producto de exportación, aún el escenario es incierto dada las nuevas cepas del virus, así como la eficacia de las vacunas y la capacidad de respuesta de los gobiernos. Para recuperar los valores de exportación de 2019, nuestros envíos al mundo tendrían que registrar un dinamismo del 20% en 2021. Un escenario de pandemia como el que atravesamos, sazonado localmente por un cambio de Gobierno, resulta difícil para estimar resultados de cuentas que depende



no solo del comportamiento interno, sino también del exterior.

Pero, en lo que respecta a las agroexportaciones, con campañas en camino y órdenes de compra confirmadas, esperaríamos que estas continúen el dinamismo alcanzado en 2020. Sin embargo, debemos ser conscientes de los riesgos que existen en el sector de cara a 2022, a propósito de la derogación de la Ley de Promoción Agraria. Este no es un tema menor, pues genera mucha incertidumbre en los inversionistas de cara a los próximos años. El Perú podría perder competitividad en el sector agrícola, si la nueva Ley no se condice con la realidad del sector, a tal punto de perder inversiones en el campo.

¿Cómo fueron los procesos de impacto y recuperación a raíz de la pandemia en los diversos sectores peruanos de exportación, importación, tales como: carga marítima, aérea, y terrestre? ¿Considera que han logrado adaptarse plenamente a los requerimientos y las condiciones de la nueva operatividad del comercio internacional?

Recordemos que, desde el inicio del Estado de Emergencia, y las medidas que se dieron para frenar el brote de la Covid-19 en nuestro país, las operaciones de comercio exterior, tanto de importación como de exportación de mercancías no se restringieron. Es decir, la operatividad del comercio exterior estaba asegurada,

aunque con las limitaciones de personal propias de un escenario de pandemia y las acciones tomadas por el Ejecutivo: toque de queda, aforos, entre otros.

Un aspecto importante en lo que a consecuencias de la Covid-19 en las operaciones del comercio exterior se refiere, ha sido la adaptación de tecnologías en el desarrollo de actividades. Las limitaciones del contacto físico, así como la necesidad de recurrir a herramientas virtuales, indujeron a los principales actores de la cadena de logística para el comercio exterior, incluidas las entidades públicas, hacia el trabajo remoto, ya sea para el control o supervisión de mercaderías. Muestra de ello ha sido la adaptación de los documentos digitales, en reemplazo de los físicos, lo que habría agilizado las operaciones en el sector.

¿Existen actualmente aspectos de mejora en el sector público peruano relacionados a las operaciones de comercio exterior, originadas por las nuevas condiciones planteadas por la pandemia del COVID-19? ¿Podría contarnos cuáles?

Si, por parte de la aduana del Perú se han implementado nuevos procesos de importación y exportación, los cuales ahora son 100% digitales. Por otro lado, el DL 1492 implementa un marco normativo para la digitalización de los procesos relacionados al comercio exterior, tanto para entidades públicas como privadas. Asimismo, dentro del proyecto VUCE2.0 se



viene acelerando componentes para la facilitación del comercio exterior.

¿Cómo evalúa la situación de la seguridad de la cadena internacional del comercio peruano, considerando la ciberseguridad, contaminación de la carga por actividades ilícitas, y los protocolos de control sanitario?

El sector público y el sector privado vienen coordinando acciones a través de la Autoridad Portuaria Nacional, para implementar acciones que aumenten la seguridad de la cadena de comercio exterior. Sin embargo, es necesaria una mayor atención por parte del Ejecutivo, para dotar de recursos a la implementación de acciones contra la lucha de actividades ilícitas.

Un tema muy importante es el sanitario, donde las entidades como Digesa, Digemid, necesitan una reforma institucional que aseguren entidades autónomas y de clase internacional, para acompañar de esta manera el crecimiento de nuestro comercio exterior.

¿Qué gestiones tiene en agenda las asociaciones empresariales como ComexPerú para apoyar a las empresas e instituciones públicas relacionadas al comercio interancional peruano durante el 2021?

ComexPerú, siendo un gremio que defiende principios

de libre mercado, apertura e integración con el mundo, y promoción del empleo y la inversión privada en un ambiente competitivo, en su día a día trabaja arduamente por mejorar los ambientes de negocios, en diversos sectores relacionados o no al comercio exterior, así como por una correcta, oportuna y eficiente ejecución de los recursos públicos.

En ese sentido, ComexPerú promueve mejoras normativas, para la agilización de procesos y adopción de nuevas tecnologías, siempre en coordinación con el Mincetur. Asimismo, se preocupa porque alguna iniciativa del Congreso, u organismos del Estado, no entrapen o retrasen los avances que se tienen en la logística del comercio exterior peruano.

Por otro lado, en el caso de las empresas, promueve y difunde la internacionalización de las empresas, a través de eventos como la Cumbre Pyme del Apec, la cual venimos desarrollando desde 2008, y que, en 2020, así como haremos en 2021, llevamos a cabo en forma virtual. En dicho evento, pequeñas y medianas empresas no solo asisten a una serie de presentaciones y conversatorios, sino también reciben capacitaciones en materia aduanera y logística, para la mejora de sus operaciones y acercamiento con el mercado global.



ENTREVISTA



Gabriel Monge Aguirre
Gerente General
Terminal Internacional del Sur - TISUR

PARA ASEGURAR LA COMPETITIVIDAD DE NUESTRAS ORGANIZACIONES ES IMPORTANTE MANTENER LA RELEVANCIA DE NUESTRO SGCS BASIC FRENTE A LOS NUEVOS PROTOCOLOS ESTABLECIDOS

Considerando el impacto de la pandemia por razón del COVID-19 a nivel global, podría comentarnos ¿Cuál es su perspectiva acerca del efecto que ha tenido este suceso en el sector dónde opera TISUR?

Este hecho ha afectado la cadena de suministro mundial, generando incertidumbre y exigiendo al máximo la capacidad de reacción y eficiencia del sector para garantizar la continuidad de nuestras operaciones de una manera responsable y extremando medidas para prevenir y controlar el contagio. El sector portuario en el que Tisur se encuentra no dejó de operar, somos un servicio público esencial y es parte de nuestros compromisos el asegurar la continuidad de la cadena de suministro del sur del país.

Al respecto, podría compartimos ¿Cuáles son sus proyecciones del movimiento de carga en el presente año, comparado con el 2019, y cómo estima el panorama para el próximo año?

Las expectativas que teníamos para el 2020 se vieron afectadas por la pandemia. Las detenciones de la quincena de marzo y parte de abril en algunas industrias no se recuperarán. Por otro lado, tenemos otras industrias que por el contrario han visto incrementado su movimiento de carga. Como efecto neto, tenemos un resultado 16% por debajo de nuestra expectativa del año 2020.

En cuestión de seguridad de la cadena desuministro del comercio internacional, hasta el 2019 la preocupación del sector estaba relacionada contra las actividades ilícitas. Actualmente, la prioridad de las empresas es evitar el COVID-19 principalmente y recuperarse a nivel comercial. Podría comentarnos ¿De qué manera TISUR se ha adaptado a este diferente enfoque y qué cambios tuvieron que realizar en sus operaciones?

Al no poder paralizar nuestras operaciones por su importancia tuvimos que implementar de forma inmediata el protocolo sanitario correspondiente, asegurando que estas medidas no afecten la

sostenibilidad y competitividad del puerto, adicionalmente el proceso de transformación digital que vivimos en la organización desde hace un par de años nos ha dado las herramientas para asegurar la continuidad de nuestros controles de seguridad.

Dentro de los principales cambios se encuentra el proceso de registro previo de los camiones, la formación de células operativas y administrativas de trabajo, entre otros.

¿Podría comentarnos si TISUR tenía contemplados planes y proyectos para el presente año que se vieron truncados por la pandemia? ¿Cuáles y si la empresa planea retomarlos en el 2021?

Para el 2020 teníamos programado la construcción de un edificio de recepción de minerales a granel en el orden de 10 millones de dólares. Esta obra se vio impactada por el estado de emergencia nacional, generando retrasos importantes. No obstante, recibimos la autorización por parte del Estado para reiniciar obras de construcción en la primera etapa de reactivación, lo cual nos permitió culminar la obra dentro del 2020.

Con relación a la certificación BASC, TISUR mantiene de manera continua por más de dieciséis (16) años la seguridad de sus operaciones a través del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS), ¿Podría comentarnos los principales beneficios que percibe con base a la misma?

Dentro de los beneficios percibidos tenemos:

- Soporte en la madurez de nuestro Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) mediante los procesos de auditoría continua que nos ayudan a mejorar nuestras fortalezas e identificar oportunidades de mejora.
- Competitividad en el sector al reducir las interrupciones de la cadena logística por este tipo de eventos, considerando que este tipo de interrupciones podría afectar tanto económicamente como en imagen al cliente y nosotros.
- Personal capacitado e informado sobre nuevas modalidades ilícitas que podrían presentarse en nuestro sector.

Paúl Caiguaray Pérez
Viceministro de Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones



INICIATIVA MINISTERIAL A NIVEL PAÍS: ENCUESTA NACIONAL DE LOGÍSTICA

Cerrar con mayor rapidez las brechas de infraestructura y la necesaria adaptación a la digitalización global, son los retos de esta herramienta que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) está realizando con el apoyo técnico del BID. BASC PERÚ como aliado estratégico de esta iniciativa, entrevistó a Paúl Caiguaray Pérez, Viceministro de Transportes del MTC.

¿En qué consiste la Encuesta Nacional de Logística y cómo surgió esta iniciativa a nivel país?

Desde hace algunos años, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) viene desarrollando diversas medidas integrales para mejorar la competitividad nacional y reducir los costos logísticos asociados al transporte. Estas medidas abarcan aspectos normativos, organizacionales, de planificación, de ejecución de proyectos de infraestructura y de gestión de los servicios de transporte y logística.

En ese sentido, se han desarrollado diversos planes y estudios con el propósito de conocer a mayor profundidad las principales características y limitaciones de la logística y el transporte para adoptar políticas públicas que mejoren la competitividad y el desempeño logístico del país.

En los años 2011 y 2016 se formularon Planes de Logística Nacional y Subnacional, en los cuales se hizo un diagnóstico de la logística a nivel nacional. Sin embargo,

la dinámica del comercio mundial actual y la pandemia nos obligan hoy a ser mucho más asertivos en las decisiones que tomamos desde el sector público, así como también desde el sector empresarial. Tenemos que adaptarnos a las nuevas tendencias de digitalización y cerrar con mayor rapidez las brechas de infraestructura y servicios existentes; para lo cual la información se vuelve una pieza clave.

Es por ello que, el MTC, con el apoyo técnico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), lanzó en octubre del 2020 la primera Encuesta Nacional de Logística (ENL), la cual busca medir el costo logístico del Perú y analizar el nivel de desarrollo del sector logístico, obteniendo datos representativos e identificando problemáticas, características y prácticas predominantes, tanto en la oferta como en la demanda de servicios logísticos.

Con los resultados que se obtengan, el MTC podrá conocer a fondo las características y brechas del sector transporte y logística para poder desarrollar mejores



ENCUESTA NACIONAL DE LOGÍSTICA

políticas públicas acordes a las necesidades y elevar la competitividad del país. Asimismo, la medición de los costos logísticos es muy importante, ya que permitirá identificar cuáles son los principales cuellos de botella en todo el proceso productivo y tomar medidas correctivas.

Por su parte, los actores privados podrán utilizar la información de la ENL para identificar en qué parte del proceso de su propia cadena logística pueden reducir sus costos con la finalidad de generar mayor rentabilidad o mejorar su eficiencia.

¿Cuáles son los principales objetivos de la Encuesta Nacional de Logística?

- Identificar las necesidades, percepciones y barreras logísticas, tanto de los usuarios de servicios logísticos (USL) como de los prestadores de servicios logísticos (PSL).
- Crear la primera línea base de los principales indicadores del sector logístico del país, permitiendo el monitoreo permanente.
- Lograr que más de 1,000 empresas, entre grandes, medianas y/o pequeñas, de diferentes sectores económicos (agroexportación, industria, manufactura, comercio, construcción, entre otros) participen de manera activa en la ENL.

¿Qué sectores económicos son los involucrados a participar y por qué?

La logística se ha convertido en una pieza clave para que las empresas sean más competitivas a nivel nacional e internacional, y para que el Estado pueda brindar mejores servicios públicos, así como permitir el movimiento de productos dentro de los países y/o entre países. Debido a ello, diversos sectores económicos intervienen en todo el proceso logístico, por lo que la Encuesta Nacional de Logística busca recopilar información de todos ellos.

Estos sectores económicos son: agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; minería; industrias manufactureras; servicios eléctricos, gas y agua, construcción; comercio y reparación de vehículos

automotores y motocicletas; comercio al por mayor y al por menor; transporte y almacenamiento; actividades de alojamiento; actividades de servicios de comidas y bebidas y actividades de información y comunicaciones.

¿En cuántos módulos está dividida la encuesta y cuál es la diferencia entre ellos?

La ENL está dividida en cuatro módulos:

I) Perfilamiento de la empresa: Las empresas brindarán información general, como el sector económico al que pertenecen, su localización, su tamaño, entre otros puntos pertenecientes a sus características.

II) Desempeño logístico: Las empresas completarán información sobre su desempeño logístico, lo cual se realizará a través de un conjunto de indicadores que nos permitirán medir el costo logístico, la calidad de la entrega de sus productos, el nivel de tercerización de sus procesos logísticos, entre otros puntos.

III) Comercio exterior: Está enfocado en contar con información de los costos, tiempos y la problemática en los procesos de importación y exportación de productos, en aquellas empresas dedicadas al comercio exterior.

IV) Perspectiva empresarial y pública de la logística, se recopilará información sobre educación, recursos humanos, empleo, innovación, e infraestructura de la empresa, así como una evaluación a las entidades públicas que intervienen en sus procesos.

Cuáles son los beneficios que obtienen las empresas al participar en esta iniciativa?

- Ser parte de la primera medición más grande realizada en el Perú respecto a la logística, a través de la Encuesta Nacional de Logística. El MTC reconocerá a las empresas con un certificado.
- Conocer el costo logístico de su empresa y compararlo con el costo logístico del sector económico de su actividad y del Perú.

- Contar con una línea base de indicadores logísticos del país que permita monitorear y retroalimentar las acciones que se promuevan para mejorar la competitividad y desempeño logístico, permitiendo tanto al sector público como al sector privado identificar las oportunidades de trabajo para lograr un proceso logístico más eficiente.

¿Quiénes lideran la Encuesta Nacional de Logística?

Este proyecto es liderado por un equipo técnico multidisciplinario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal.

Asimismo, participa el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la firma colombiana Imétrica, la cual asesora y trabaja en conjunto con el equipo técnico del MTC en el desarrollo de la Encuesta Nacional de Logística. Imétrica cuenta con experiencia realizando encuestas nacionales de logística en otros países de la región como Colombia, Bolivia y Paraguay.

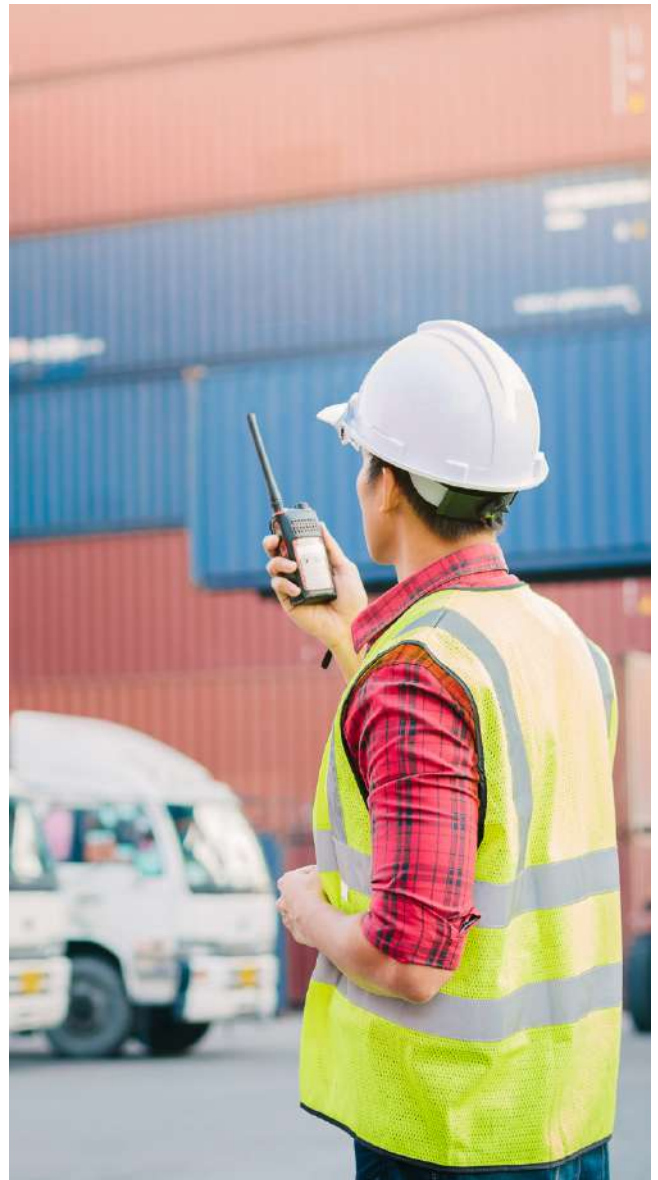
Como Aliados Estratégicos para la difusión de esta importante iniciativa a nivel nacional, podría invitar a las empresas BASC a participar de la Encuesta:

A todas las empresas BASC, quiero invitarlas a ser parte de esta iniciativa, y así permitirnos conocer la problemática desde su mirada y establecer a partir de ello soluciones en conjunto.

Queremos alcanzar la participación de más de 1 000 empresas de todo el país, empresas grandes, medianas y pequeñas; usuarias y prestadoras de servicios logísticos. Muchos pensarán que realizarla en estos tiempos es un reto bastante ambicioso, pero estamos seguros de que trabajando juntos, tanto a nivel del sector público, del sector privado y la academia, bajo un mismo objetivo de hacer del Perú un país logístico, lograremos reducir los costos logísticos, mejorar la rentabilidad en nuestras empresas y contar con mejores oportunidades de trabajo y desarrollo para todos nosotros.

Para poder participar en la Encuesta Nacional de Logística, se debe acceder al portal <https://perulogistico.mtc.gob.pe/>. En este portal se podrá encontrar el enlace para llenar los cuatro módulos de la encuesta: características de la empresa, desempeño logístico, comercio exterior y perspectiva empresarial y pública de la logística.

Una facilidad implementada en la encuesta es que puede ser desarrollada en diferentes momentos, pues la información quedará guardada y disponible hasta que se finalice el llenado. En este mismo portal se podrá encontrar información sobre la encuesta y los resultados de esta, una vez que estén listos.



LA CIBERSEGURIDAD Y LA NUEVA FORMA DE OPERAR DE EMPRESAS Y EMPLEADOS

Durante la crisis pandémica las tecnologías digitales resultaron críticas para los negocios y vienen siendo agresivamente empleadas a pesar del aumento de los riesgos de seguridad.

Las empresas mantienen una permanente preocupación por controlar los riesgos para su seguridad cuando deciden acceder a las herramientas digitales que faciliten su crecimiento en el mundo de los negocios. Esta preocupación por la ciberseguridad creció a raíz de la pandemia del COVID-19 porque la necesidad de las empresas por usar las tecnologías de información fue más fuerte. En este escenario y por su gran importancia en el desarrollo económico mundial, la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo (OCDE por sus siglas en inglés) publicó el informe "Digital Economy Outlook 2020" en la que examina la evolución, las oportunidades y los desafíos de la economía digital durante el 2020. Aunque el documento, la tercera edición desde que se inició su publicación, se enfoca en la situación de los países de la OCDE, la información

contenida es una fuente útil para el resto de países incluyendo aquellos en desarrollo como el Perú.

El documento proporciona un enfoque especial sobre cómo la pandemia COVID-19 está amplificando las oportunidades y los desafíos de la transformación digital en el mundo, razón por la que editamos lo más relevante para el conocimiento de los empresarios y directivos. Como se sabe, el Covid-19 ha afectado profundamente la relación de los países con las tecnologías digitales porque como nunca antes se comprobó la alta dependencia digital de la sociedad para la educación, la salud, el teletrabajo, el aprendizaje a distancia, el comercio electrónico, entre otras actividades. Por su parte, los gobiernos, las empresas y el mundo académico valoraron más el potencial de la inteligencia

artificial (IA) para contribuir a la respuesta a la crisis, junto a la necesidad de un acceso oportuno, seguro y confiable a los datos. El intercambio y la colaboración global en los datos de investigación alcanzaron niveles sin precedentes.

El uso intensivo de actividades basadas en Internet expuso las brechas digitales en cuanto a la conectividad de alta calidad, así como la seguridad porque el COVID-19 creó un entorno fértil para los ciberdelincuentes. Todo esto ha llevado a los países desarrollados, principalmente, a planear una transformación digital estratégica. Según el documento señalado 34 países de la OCDE tienen una estrategia digital nacional para mejorar la coordinación de políticas en los niveles más altos de gobierno, de los cuales, a mediados de 2020, eran 24 los países que tenían una estrategia nacional de inteligencia artificial (IA).

ACTORES MALICIOSOS

Durante la pandemia los actores maliciosos aprovecharon para hacer ataques de phishing a través de correos electrónicos conteniendo temas de coronavirus en el campo de asunto o como un nombre de archivo adjunto. Los atacantes enviaron correos electrónicos o SMS tomando los nombres de gobiernos, líderes o instituciones como la Organización Mundial de la Salud (OMS). Ejemplo, los ciberdelincuentes imitaron ser de la Universidad Johns Hopkins que rastrea las infecciones por coronavirus para propagar malware que roba contraseñas. El kit de malware estaba a la venta en foros clandestinos de la web oscura por 200 dólares.

También hubo casos de ransomware y ataques DDoS dirigidos a actividades esenciales. Los hospitales de Francia y España, por ejemplo, se vieron afectados por ataques DDoS, mientras que un hospital en la República Checa se vio gravemente afectado por un ransomware.

MEDIDAS DE SEGURIDAD EN NEGOCIOS

La OCDE afirma que es difícil cuantificar hasta qué punto las empresas implementan buenas prácticas de protección digital. La evaluación de riesgos, la evaluación periódica de la probabilidad y las consecuencias de los incidentes, son el núcleo de la gestión de riesgos de seguridad digital. Según el estudio, en países de la OCDE la proporción de empresas que realizan evaluaciones de riesgos oscila entre el 14% (Hungría) y el 60% (Finlandia). En otros indicadores de seguridad digital esta participación aumenta con el tamaño de las empresas. Es menos de un tercio entre las empresas pequeñas, pero se acerca a las tres cuartas partes entre las grandes.

La evaluación de riesgos de seguridad digital es esencial para ayudar a decidir qué hacer con el riesgo. El riesgo se puede reducir o transferir. También se puede tomar o eliminar, aunque la eliminación elimina tanto los riesgos como los beneficios. Para reducir el riesgo a un nivel aceptable, las empresas deben seleccionar medidas de seguridad acordes con el riesgo y el contexto. Demasiada seguridad inhibiría las actividades económicas y sociales que las medidas de seguridad pretenden proteger. Muy



poca seguridad no reduciría suficientemente el riesgo. Las medidas de seguridad pueden incluir pruebas de seguridad, procedimientos de respaldo, técnicas de criptografía, autenticación de dos factores, control de acceso a la red (como provee la certificación ISO 27001) y uso de redes privadas virtuales.

En la Unión Europea, la evaluación de riesgos se correlaciona con las pruebas de seguridad o los procedimientos de respaldo. Las grandes empresas realizan esas actividades con más frecuencia que las pequeñas. Asimismo, una gran proporción de grandes empresas realizan copias de seguridad independientemente del porcentaje de grandes empresas que practican la evaluación de riesgos. Por el contrario, en los países donde una gran parte de las PYMES practica la evaluación de riesgos, también una gran parte de ellas también realiza copias de seguridad.

Otro indicio del compromiso con la seguridad digital es la proporción de empresas que sensibilizan a los empleados sobre sus obligaciones en cuestiones relacionadas con la seguridad digital de las tecnologías de información y comunicaciones (TIC's). Esto va desde un tercio en Grecia hasta más de tres cuartos en Irlanda, donde también hay una alta concentración de empresas en el sector de las TIC's, a menudo principales multinacionales para Europa. Esta proporción también aumenta con el tamaño de las empresas: menos del 60% entre las pequeñas, pero más del 90% entre las grandes.

LAS AGENCIAS DE SEGURIDAD

Las agencias gubernamentales a cargo de la seguridad digital en los países de la OCDE han respondido a la crisis del coronavirus de varias maneras. Han creado conciencia, monitoreado el panorama de amenazas, brindado asistencia cuando fue apropiado y cooperado con todas las partes interesadas, incluso a nivel internacional:

- La Agencia de Ciberseguridad e Infraestructura de Seguridad de los Estados Unidos (CISA por sus siglas en inglés) creó una sección para los riesgos de seguridad relacionados con la crisis del COVID-19 (www.cisa.gov/coronavirus).
- La Comisión Europea, la Agencia de la Unión Europea (UE) para la Ciberseguridad, Europol y el Equipo de Respuesta a Emergencias Informáticas de las instituciones, organismos y agencias de la UE cooperaron para rastrear actividades maliciosas relacionadas con COVID-19.
- El Centro Canadiense de Ciberseguridad publicó una alerta en la que recomendaba que las organizaciones de salud canadienses involucradas en la respuesta nacional a la pandemia permanezcan atentas y se aseguren de participar en las mejores prácticas de seguridad digital.
- La Oficina Nacional Checa de Seguridad Cibernética y de la Información (NÚKIB) ordenó a determinadas entidades sanitarias que mejoraran la seguridad de los principales sistemas de TIC's.



- La agencia ofreció consultas y apoyo a estas entidades.

Además, empresas, grupos industriales y profesionales, informaron al público sobre los riesgos de seguridad digital relacionados con la COVID-19. Muchos de ellos crearon bibliotecas de recursos y ventanillas únicas. Esto les permite asesorar sobre temas específicos como el teletrabajo seguro.

ADOPCIÓN DE TECNOLOGÍA DIGITAL PARA LOS NEGOCIOS

Para la OCDE muchas empresas y organizaciones adoptaron agresivamente y desarrollaron herramientas digitales durante la pandemia. Las empresas modificaron rápidamente su forma de trabajar para permitir que los empleados trabajen a distancia. El documento cita estudios que sugieren que una minoría significativa de trabajos en la OCDE (entre un cuarto y un tercio) se puede realizar desde casa de modo aceptable, mientras que "alrededor del 30% de los trabajadores de América del Norte y Europa Occidental tienen ocupaciones que permiten el trabajo a domicilio". Estos porcentajes son más altos que en otras regiones, incluidas América Latina (23%), Asia oriental (19%) y Europa oriental (18%); siendo la estimación global del 18%. En términos reales la OIT estima que por lo menos entre el 10% y el 15% de los trabajadores de los países de la OCDE trabajaron desde casa en 2019.

En Italia casi la mitad de los trabajadores del sector de la información y las comunicaciones pudieron trabajar remotamente durante el COVID-19. Mientras

tanto, alrededor de un tercio de los empleados de otras industrias relativamente altamente digitalizadas pudieron trabajar remotamente. Esto incluyó los de actividades profesionales, científicas y técnicas, y de finanzas y seguros. Los niveles de teletrabajo fueron más bajos (5% a 10% de los empleados) en industrias que dependen de maquinaria y recursos especializados a los que no se puede acceder de forma remota. Estos incluyen industrias como transporte y almacenamiento, minería y canteras, manufactura y construcción.

Se observaron patrones similares en Francia. En todas las industrias, una cuarta parte de los empleados trabajó remotamente en la última semana de marzo de 2020 cuando las medidas de bloqueo estaban en plena vigencia. La proporción alcanzó el 36% de media en las industrias de servicios y fue mayor (28%) para las empresas más grandes que para las pequeñas (20%). Además, la proporción alcanzó alrededor del 60% en industrias que ya eran muy intensivas en aplicación digital (por ejemplo, servicios de información y comunicación; actividades financieras y de seguros).

Canadá también vio aumentos en el teletrabajo durante las primeras etapas de COVID-19. Antes del 1 de febrero de 2020, el 11% de las empresas tenían más de la mitad de los empleados que trabajaban a distancia. Esta proporción había aumentado al 35% el 31 de marzo de 2020. Además, en el 18% de las empresas todos los empleados trabajaban a distancia el 31 de marzo. Al mismo tiempo, la proporción de empresas en las que el 10% o menos

de los trabajadores laboraban remotamente descendió del 78% de las empresas antes del 1 de febrero al 51% el 31 de marzo de 2020.

Algunas empresas dudaban en adoptar el teletrabajo. Sin embargo, la crisis de COVID-19 cambió esta situación para mantener las operaciones y reducir la exposición de los empleados al virus. Los gobiernos están apoyando este cambio, especialmente entre las PYMES, ayudándolas a desarrollar rápidamente sus capacidades de teletrabajo. Japón ha ampliado el apoyo a estas empresas para introducir el teletrabajo en el entorno de oficina. Corea también ha desarrollado una infraestructura digital para ayudarlas a trabajar de forma remota y permitir las relaciones con los inversores en línea en lugar de en persona. Italia creó un sitio web para ayudar a las empresas y las instituciones educativas a comprender y elegir entre las herramientas web relevantes. España introdujo el programa Talent Accelerate para fortalecer las habilidades digitales en las PYMES a través de la formación.

Las iniciativas privadas también apoyan a las PYMES. En Francia, las asociaciones industriales apoyan a estas empresas a través de un conjunto de herramientas de teletrabajo y asesoramiento. Singapur trabajó con

la industria seleccionando soluciones digitales para ayudar a las empresas a enfrentar los desafíos de COVID-19. Los elementos de la lista van desde el trabajo remoto y la gestión de visitantes hasta la venta en línea, la facturación y los pagos en línea. Singapur proporciona subvenciones gubernamentales para considerar soluciones digitales adicionales, como la colaboración en línea y las reuniones virtuales (para trabajo remoto) y la detección de temperatura y la gestión de colas (para la gestión de visitantes).

Otro ejemplo de adopción de tecnología se relaciona con los servicios de chatbot. Durante la pandemia, las empresas han experimentado niveles crecientes de consultas telefónicas y en línea. Al mismo tiempo, el distanciamiento social y otras medidas redujeron la cantidad de personal disponible para atender estas solicitudes. En respuesta, las organizaciones públicas y privadas han implementado y personalizado rápidamente servicios de chatbot disponibles en empresas como IBM y Google. Los chatbots utilizan la inteligencia artificial para analizar el significado de las solicitudes habladas o escritas y proporcionar la respuesta si es posible o transmitirla a los agentes humanos cuando sea necesario.

Principales hallazgos en seguridad digital durante el COVID-19

- Las amenazas como el phishing, la denegación de servicio y los ataques de ransomware son cada vez más selectivos y sofisticados.
- Las criptomonedas continúan atrayendo a los ciberdelincuentes. Docenas de ataques exitosos han robado más de mil millones de dólares en criptomonedas de los intercambios de monedas.
- Los ataques de alto perfil han puesto de relieve importantes brechas de seguridad digital, especialmente al final de la vida útil de los productos que contienen código de software. Los países de la OCDE están desarrollando cada vez más etiquetas de seguridad digital y requisitos reglamentarios.
- La inteligencia artificial y otras tecnologías emergentes son un arma de doble filo. Son muy prometedores para una mejor protección, pero también se pueden utilizar para eludir las medidas tradicionales de seguridad digital. Las mejores prácticas emergentes ilustran la necesidad de una mayor cooperación entre las partes interesadas.
- El brote de COVID-19 creó un entorno fértil para los ciberdelincuentes. Un gran número de personas y organizaciones se pasaron al teletrabajo, utilizando nuevas herramientas por primera vez. Los actores maliciosos se aprovecharon de la seguridad laxa para aumentar las estafas y las campañas de phishing relacionadas con la pandemia.
- El ransomware y los ataques distribuidos de denegación de servicio tenían como objetivo hospitales, pero no más que antes de la crisis del COVID-19. Las agencias de seguridad digital han creado conciencia y han ayudado a los operadores de actividades críticas, particularmente en el sector de la salud.

Fuente: OCDE, Digital Economy Outlook 2020



TENDENCIAS EN RIESGOS DE SEGURIDAD DIGITAL

Los perpetradores tienen diferentes motivaciones y estrategias para realizar ataques de incidencias, phishing, ransomware, y malware.

Según la OCDE el riesgo de seguridad digital surge de incidentes causados por amenazas que explotan vulnerabilidades. Las fuentes de amenaza incluyen gobiernos, grupos e individuos con propósitos maliciosos o malintencionados y/o criminales. Sus motivaciones varían, pero generalmente incluyen objetivos geopolíticos para los gobiernos, lucro para los criminales, ideología para los hacktivistas, violencia para los terroristas, objetivos personales para los que buscan emociones fuertes y descontento por las amenazas internas. Los incidentes también pueden resultar de amenazas no intencionales, como un error humano o un corte de energía.

ATAQUE DE DENEGACIÓN DE SERVICIO (DDOS)

Los ataques distribuidos de denegación de servicio (DDoS) son un tipo común de incidente que interrumpe el funcionamiento de un servicio en línea al inundarlo con solicitudes ilegítimas, generalmente para extorsionar a las víctimas. Para lanzar estos ataques, los actores

maliciosos a menudo aprovechan las botnets, es decir, grandes redes de dispositivos comprometidos llamados drones o zombies.

En 2016, los atacantes detrás de la botnet Mirai derribaron docenas de los sitios web más grandes de América del Norte durante unas horas. Estos generalmente provienen de empresas que ofrecen servicios de mitigación de DDoS. Por ejemplo, según Netscout, la magnitud de los ataques DDoS más grandes ha aumentado con el tiempo. En 2005, los ataques más grandes alcanzaron los 11 Gigabits por segundo (Gbps), 50 Gbps en 2009, 100 Gbps en 2010, 500 Gbps en 2015 y 800 Gbps en 2016. En 2018, uno alcanzó 1,7 Tbps.

En 2019 no se detectaron ataques DDoS muy grandes. Sin embargo, el número de ataques DDoS comunes detectados por Netscout sigue siendo alto, con 6,91 millones de ataques en 2018, un 4% menos que en 2017. China (19,87%), Turquía (15,25%), Estados Unidos (15,24%) y Corea (12,33%),

representaron más del 60% de los dispositivos implicados en ataques DDoS detectados por NexusGuard en el tercer trimestre de 2019.

EL PHISHING SE MANTIENE ALTO

En el phishing los atacantes se disfrazan de una entidad confiable en una comunicación en línea para obtener información sensible (nombres de usuario y contraseñas), o entregar un código malicioso ("malware"). Existen diferentes tipos de ataques de phishing. Los mensajes de phishing a menudo incluyen enlaces a sitios maliciosos que son cada vez más difíciles de detectar para los usuarios finales sin utilizar alguna protección automatizada. Las campañas amplias no dirigidas tienen como objetivo recopilar credenciales dirigiendo a los usuarios a sitios web financieros o de comercio electrónico falsos. Los correos electrónicos más sofisticados se dirigen a personas específicas para plantar malware en el sistema de información de su organización (spear-phishing).

En la Unión Europea (UE), el phishing y el pharming (redirigir a sitios web falsos que solicitan información personal) varían mucho entre países. Según encuestas, el 60% de los usuarios de Internet en Noruega han experimentado phishing, pero la cifra desciende a menos del 10% en Grecia, Polonia, Letonia o Lituania. Más del 25% de los usuarios de Internet en Islandia y el Reino Unido y el 30% en Noruega han experimentado pharming, pero menos del 10% en otros 13 países de la UE. Varios factores pueden contribuir a explicar esas diferencias. Estos incluyen la falta de conocimiento / comprensión de los intentos de phishing y / o la incapacidad de identificarlos, idiomas nacionales, medidas de seguridad ofrecidas por proveedores de servicios de Internet y correo electrónico (ISP), etc.

Según Symantec, el spear-phishing siguió siendo la vía más popular para los ataques dirigidos en 2018. Fue utilizado por el 65% de todos los grupos de ciberdelincuencia conocidos y patrocinados por el estado. Según Verizon, el 32% de las violaciones de datos en 2018 involucraron actividad de phishing. El phishing estuvo presente en el 78% de los incidentes de espionaje de seguridad digital, incluida la instalación y el uso de puertas traseras.

La frecuencia de estos ataques no está clara, en gran parte debido a la ausencia de definiciones comunes y a las divergencias en las herramientas y técnicas de medición. Por ejemplo, los niveles de phishing

disminuyeron en 2018, pasando de 1 de cada 2 995 correos electrónicos a 1 de cada 3 207 correos electrónicos del año anterior. Otro estudio encontró ataques de phishing en el 1% de los 55,5 millones de correos electrónicos recibidos por una muestra de empresas con 20 a 100 000 empleados en 2018. Un tercer estudio encontró un aumento del 40,9% en los ataques de phishing en 2018. Según PhishLabs, estos correos electrónicos tenían como objetivo implantar malware en el dispositivo del destinatario (50,7%), recolectar credenciales (40,9%), extorsionar dinero (8%) y phishing (0,4%).

De manera más general, la presencia de un pictograma de candado de Capa de conexión segura (SSL) ya no es suficiente para confiar en un hipervínculo. Los hosts de un número creciente de sitios de phishing utilizan certificados digitales técnicamente válidos. Según Phishlabs, el 50% de los sitios de phishing maliciosos utilizaban certificados digitales SSL válidos en el cuarto trimestre de 2018.

EL RANSOMWARE ES MÁS DIRIGIDO

El ransomware es un tipo de software malintencionado que utiliza la criptografía para limitar o deshabilitar la accesibilidad de los datos y exige un rescate para su recuperación. Estos ataques son una forma de extorsión digital. Aunque el ransomware ha existido durante muchos años, ganó notoriedad en 2017. Los ataques WannaCry y NotPetya utilizaron malware diseñado para propagarse rápidamente dentro y fuera de las redes de las víctimas, para encriptar archivos y pedir un rescate a cambio de una clave de descifrado. WannaCry infectó más de 100.000 sistemas en todo el mundo, mientras que NotPetya inicialmente infectó dispositivos en Ucrania antes de expandirse rápidamente a nivel mundial.

Juntos, estos dos ransomware causaron miles de millones de dólares en daños a empresas como Boeing, Beiersdorf (Nivea), Deutsche Bahn, DHL, DLA-Piper, FedEx (USD 400 millones), Honda, Renault, Merck (USD 870 millones), Mondelez, Petrobras, PetroChina, Reckitt Benckiser, Rosneft, Saint-Gobain (USD 384 millones) y AP Moller Maersk (USD 300 millones). También afectaron a organizaciones del sector público como el Servicio Nacional de Salud del Reino Unido y el Ministerio del Interior de Rusia.

Los ataques de ransomware evolucionaron en 2018 para ser más específicos. Por ejemplo, las



empresas de seguridad observaron una disminución del 20% en la actividad de ransomware. Para aumentar la probabilidad de recibir un rescate, los ciberdelincuentes han elegido cada vez más a sus víctimas entre organizaciones que dependen de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y se sabe que prestan menos atención a la seguridad digital.

Algunos ejemplos de estos ataques en 2018 y 2019 fueron: Puertos de Barcelona (España), San Diego y Long Beach (Estados Unidos). Aeropuertos de Bristol (Reino Unido), así como de Atlanta, Cleveland y Nueva York (Estados Unidos). Hospitales y organizaciones de atención médica en los Estados Unidos, así como en Australia, Rumania y Francia. En febrero de 2020, NRC Health en los Estados Unidos tuvo que cerrar sus sistemas debido a un ataque de ransomware. La empresa vende herramientas de administración de pacientes a 9 000 instituciones sanitarias, incluido el 75% de las 200 cadenas de hospitales más importantes.

El ransomware puede paralizar las operaciones físicas en plantas y entornos de fabricación. Si los atacantes obtienen acceso al sistema de tecnología de la información (TI), pueden pivotar con éxito su ataque

hacia la infraestructura de tecnología operativa (OT) que administra las instalaciones físicas.

EL MALWARE SE SOFISTICA

Los actores maliciosos demuestran una agilidad e innovación considerables, adaptando el malware para evadir la detección y apuntar a nuevas tecnologías. Entre 2018-19, por ejemplo, se observó un aumento del 18% en la prevalencia de las técnicas sin archivos. El malware sin archivos es menos visible ya que el código solo se ejecuta en la memoria del sistema o aprovecha las herramientas normalmente permitidas instaladas en un sistema. El malware de criptojacking entra en esta categoría ya que se ejecuta en el navegador del usuario sin dejar ningún rastro en el disco duro.

El malware ha evolucionado de cifrado a oligomórfico a polimórfico y metamórfico. Con el tiempo, los actores maliciosos han mejorado sus técnicas para evadir mejor la detección. El malware oligomórfico puede cambiar su descifrador en cada generación del código de malware, es decir, cada vez que el código se propaga a un lugar diferente. Pero esta técnica solo puede producir unos cientos de generaciones diferentes, lo que no es

HISHING

suficiente para evadir las herramientas de seguridad. El malware polimórfico puede crear un sinnúmero de descifradores utilizando un motor de mutación. Es imposible ser detectado por simples herramientas de seguridad basadas en firmas. Según Webroot el 93% del malware fue polimórfico en 2017 y 2018. El malware metamórfico puede reescribir completamente su código. De esta manera, cada nueva versión de sí misma que se propaga a otro lugar ya no coincide con su iteración anterior sin usar cifrado.

El malware puede vivir mucho tiempo y evolucionar con el tiempo. Por ejemplo, el troyano Emotet, descubierto en 2014, continuó propagándose y causando daños en 2020. Un troyano es un tipo de malware que oculta su verdadero contenido para engañar al usuario haciéndole creer que es un archivo inofensivo. Emotet se encuentra entre los programas maliciosos más costosos y destructivos que afectan al sector público y privado.

Emotet es un troyano bancario polimórfico que puede evadir la detección típica basada en firmas. Utiliza varios métodos, como servidores de control

y comando remoto, para mantener la persistencia, evolucionar continuamente y actualizar sus capacidades. Se difunde a través de correo no deseado con archivos adjuntos o enlaces maliciosos que utilizan una marca familiar para el destinatario.

Emotet utiliza la lista de contactos de una víctima para enviarse a otras personas, a veces enviando un mensaje que incluye el contenido de un intercambio de correo electrónico anterior entre la víctima y el destinatario. Una vez descargado, Emotet establece persistencia e intenta propagar las redes locales. Entre 2014 y 2020, este virus evolucionó para integrar nuevas funciones.

De robar inicialmente los detalles de las cuentas bancarias, comenzó a transferir dinero, enviar spam e instalar otro malware en las máquinas infectadas, como otros troyanos y ransomware.

Fuente: Resumido y editado de Digital Economy Outlook 2020, OCDE.



LATINOAMÉRICA FUE LA REGIÓN MÁS GOLPEADA POR LA PANDEMIA

Según la Comisión Económica por América Latina y el Caribe (CEPAL) la producción latinoamericana cayó 7.7% en el 2020, después de su crecimiento en un 0.1% durante el 2019

Aunque la entidad prevé que en 2021 la región crezca 3.7%, este será fundamentalmente debido al rebote estadístico, por lo que no alcanzará recuperar los niveles de actividad económica pre-pandemia. En su balance preliminar de las economías de la región hecho a mediados de diciembre, la CEPAL estima que el Perú tuvo la mayor reducción de su PBI con 12.9% solo superado por Venezuela (-30.0%) y que, básicamente por efecto de rebote, en 2021 se recuperará con un crecimiento de 9.0%, el más alto entre los países de la región.

UNA REGIÓN DE PEQUEÑAS EMPRESAS

A finales de 2020 la Organización para la Cooperación Económica para el Desarrollo (OCDE por sus siglas en inglés) publicó el documento "COVID-19 in Latin America and the Caribbean: Regional socioeconomic implications and policy priorities" para dar a conocer en forma actualizada los indicadores y las principales consecuencias socioeconómicas de la crisis de COVID-19 en nuestra región latinoamericana.

El documento revela que a nivel mundial Latinoamérica es la región emergente y en desarrollo

más afectada por la pandemia en términos de crecimiento del PBI. Socialmente, el impacto ha sido asimétrico por el alto nivel de informalidad laboral, cercana al 60%, lo cual se traduce en que el 40% de los trabajadores no están cubiertos por ningún régimen de protección o asistencia social.

El informe señala que la CEPAL proyecta que en la región un total de 2,7 millones de empresas habrían quebrado hasta finales de 2020, en particular las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES) que representan el 99% de todas las empresas de la región y generan más de la mitad de los puestos de trabajo. Las MIPYMES, especialmente las que dependen del autoempleo y las microempresas, emplean al 76,5% de los trabajadores en el sector comercial y al 86,1% en hoteles y restaurantes.

Adicionalmente, la brecha de productividad de las MIPYMES de la región latinoamericana las hace muy vulnerables a los choques de la demanda, tal como sucedió durante la pandemia. La productividad de estas empresas alcanza solo el 6% de la productividad de las grandes empresas (frente al 42% de las empresas similares en la Unión Europea).

IRRUPCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Según la OCDE desde el comienzo de la pandemia el transporte marítimo y terrestre en Latinoamérica se mantuvo en gran medida funcional, aunque hubo registros de retrasos considerables. Sin embargo, el transporte aéreo de carga se vio gravemente interrumpido. Por su parte, en transporte marítimo muchas economías cambiaron los protocolos portuarios, desde cierres de puertos y restricciones de cambio de tripulación hasta requisitos de documentación adicional y exámenes físicos de los buques y de la tripulación, lo que interrumpió los servicios de envío.

Asimismo, para evitar que la menor demanda reduzca las tarifas de envío, la industria marítima redujo su oferta de salidas. Como resultado, si bien el costo del envío de contenedores en enero y febrero fue comparable al mismo período del 2019, el reinicio de la economía china comenzó a hacer subir los precios a mediados de marzo, y el repunte de la demanda en los Estados Unidos causó un aumento repentino en mayo.

En cuanto al transporte terrestre internacional, según la OCDE, fue afectado por controles fronterizos, medidas sanitarias (ej. medición de temperatura a los conductores) y arreglos especiales, como el cierre de ciertos puestos fronterizos y desvíos. Tales

factores provocaron retrasos. Para aliviarlos algunos exportadores intentaron trasladar la carga por ferrocarril.

De otro lado, las restricciones de viaje afectaron duramente al transporte aéreo. La drástica reducción de los vuelos de pasajeros afectó sobremedida a la carga aérea porque representan alrededor de la mitad de su volumen. En consecuencia, hubo una fuerte disminución en la capacidad de carga aérea y un aumento en las tarifas de transporte aéreo. A nivel mundial la capacidad anual de carga aérea se redujo en un 24,6% en marzo de 2020, y los rendimientos de la carga aérea en abril de 2020 fueron casi el doble que en abril de 2019. Como se recuerda, algunas aerolíneas comenzaron a enviar carga en aviones para pasajeros previa adaptación.

El documento de la OCDE afirma que la interrupción del transporte de carga aérea tuvo consecuencias para los productores de bienes perecederos, suministros médicos y proveedores de piezas y componentes. Muchos gobiernos trataron de mantener el flujo comercial con medidas como eximir a los conductores de camiones, tripulaciones de aviones de carga y otro personal de transporte de carga de las restricciones de entrada y los requisitos de cuarentena.





LA LOGÍSTICA MUNDIAL FRENTE A UNA NUEVA REALIDAD

En un escenario en que el mundo aún batalla contra la pandemia, las cadenas de suministro ahora enfrentan la necesidad de talentos que resuelvan las nuevas necesidades del sector surgidas durante el 2020 pero sin perder de vista las tendencias que registraba antes de esta crisis sanitaria global.

Hasta finales de 2019 el sector logístico mundial marchaba entusiasta siguiendo las principales tendencias del crecimiento imparable del comercio mundial y los avances sólidos de la tecnología y el desarrollo constante del manejo de la información. Sin avizorar para nada la gran pandemia global en ciernes, en general los líderes de las cadenas de suministro de todas las industrias apostaban con entusiasmo por la incursión de los negocios en cinco áreas principales: acuerdos comerciales, el movimiento de la sostenibilidad, la economía circular (energía de fuentes renovables), la necesidad de una visibilidad profunda y la tecnología de rápido avance para la automatización de instalaciones y la toma de decisiones.

Señalaban que estas seis tendencias logísticas principales ejercerían una presión sobre todas las

industrias, independientemente de los volúmenes de carga. Precisaban que para ello se requerirán inversiones intensivas en capital para las cadenas de suministros globales, regionales y locales. Añadían que los transportistas necesitarán grandes talentos para decidir qué hacer, mientras que los proveedores de servicios necesitarán grandes talentos para decidir cómo ayudar a sus clientes a hacerlo.

Tras la pandemia del COVID-19 resulta cierta la gran necesidad de grandes talentos para todas las áreas de negocios en el mundo. Sin embargo, estos talentos deberán, ahora, cambiar radicalmente de esquema porque de pronto, de un día para otro, se encontraron parados en otro escenario local, nacional, e internacional. No significa un reinicio total pero sí un quiebre o golpe de timón en cuento a

estrategias y tácticas, aunque con los mismos objetivos de ganancia para las empresas.

LA NUEVA REALIDAD

La prestigiosa revista estadounidense *Journal of Commerce* (JOC) publicó recientemente su revisión anual y perspectivas logísticas para el 2020 (Annual Review and Outlook – Logistics) con la participación de expertos y líderes empresariales. Los participantes señalan diagnósticos y recomendaciones logísticas desde su experiencia particular durante la pandemia. Así, algunos de ellos señalan que la gran historia para el 2020 es la evolución continua de la tecnología para eliminar el desperdicio y mejorar la productividad en las cadenas de suministro corporativas. De esta manera los remitentes y transportistas deben continuar realizando inversiones significativas en su infraestructura tecnológica para abordar la forma en que empresas como Amazon y Uber están cambiando las expectativas de los clientes.

Otros afirman que la evolución continua del comercio electrónico y los dispositivos de registro electrónico (ELD por electronic logging device), junto con el potencial de una mayor actividad de fusiones y adquisiciones en un mercado fragmentado, continuará dominando las discusiones en un año en el que se esperan tarifas bastante planas. Asimismo, pronostican

que la próxima década verá una mayor demanda de tiempos de respuesta más ajustados y servicios aéreos y marítimos premium, junto con inversiones desafiantes en infraestructura ferroviaria y terrestre y una mayor presión para la reducción de la huella de carbono.

Por su parte otros participantes recuerdan que al inicio de 2020 la industria del transporte marítimo enfrentaba incertidumbres en torno al crecimiento del comercio, la demanda de fletes y la implementación de las regulaciones de emisiones de carbono de la Organización Marítima Internacional (OMI por sus siglas en inglés) que afectan los pronósticos de la industria al hacer que las entradas en torno a los niveles, el tiempo y los bienes sean difíciles de predecir.

Por otro lado la transformación digital impulsada por la Inteligencia Artificial (IA) requerirá tiempo y recursos, pero la digitalización puede conducir a mejoras dramáticas en el servicio al cliente y en los procesos para los proveedores de servicios y sus clientes por igual. Junto con el aprendizaje automático, el procesamiento del lenguaje natural y otras tecnologías que liberan a los profesionales de la cadena de suministro para actividades de creación de valor de orden superior, se necesita un rediseño completo del antiguo modelo de logística heredado,





basado en el “procesamiento directo”, para producir flujos de datos totalmente digitales de un extremo a otro y sistemas físicos predecibles y de menor costo.

El pronóstico para algunos era que el 2020 vería tecnología emergente y soluciones innovadoras, como SaaS y almacenamiento en la nube, servicios API (interfaz de programación de aplicaciones) para conectar diferentes sistemas y toma de decisiones automatizada basada en IA, que permiten el flujo de datos entre organizaciones para ganar visibilidad y eficiencia e iluminar los agujeros negros.

Si bien ayer (antes de la pandemia) se trató de aplicaciones del sistema de gestión de transporte (TMS) y optimización específicas del remitente, las plataformas digitales de hoy mejoran esas aplicaciones al aprovechar todos los datos del transportista y del transportista para todas las partes interesadas de la red.

Los transportistas que son reacios a adoptar nuevas tecnologías de visibilidad se verán obligados a hacerlo por presiones competitivas o regulatorias, como el mandato federal de los ELD para la industria de camiones. Las soluciones de servicio ofrecidas por los 3PL deben respaldar las necesidades tradicionales de gestión de inventario y almacén y el cumplimiento de respuesta rápida, al tiempo que ofrecen una visibilidad completa al conectarse con múltiples plataformas de comercio electrónico.

Para otros la demanda del comercio electrónico de envíos más rápidos está impulsando a los clientes de logística a rellenar bienes raíces en forma de instalaciones de distribución urbana y de último toque, pero se enfrentan al desafío de los altos costos de construcción y la falta de terrenos disponibles.

Los operadores de la cadena de suministro exigen cada vez más implementaciones en la nube para sistemas operativos de terminales (TOS) para reducir los costos de infraestructura de TI, acortar los plazos de implementación de TOS y aumentar la interoperabilidad con las partes interesadas. Además, las empresas que aprovechan la tecnología actual para encontrar eficiencia y reducciones de costos en sus cadenas de suministro tienen una gran oportunidad para abordar las ineficiencias latentes mediante la digitalización de procesos, la mejora de los flujos de trabajo y la adopción de nuevos modelos comerciales en torno al intercambio de datos.

En general, las exigencias de la demanda en el sector logístico no cambiarán en su esencia, por lo que a medida que los clientes exigen tiempos de entrega más cortos y los barcos, terminales, camiones y trenes continúan moviéndose de manera lenta y poco confiable, los gerentes de la cadena de suministro deberán utilizar una visibilidad mejorada a lo largo de la cadena de suministro como sustituto de la velocidad.



Secretary-General's report
 pursuant to resolution 7518 (L) of the preliminary list*
 General and complete disarmament

**The illicit trade in small arms and light weapons in all its
 aspects and assistance to States for curbing the illicit traffic
 in small arms and light weapons and collecting them**

Report of the Secretary-General

Summary

The present report provides a consolidation of requests from the General Assembly contained in resolution 7518 (L) on the illicit trade in small arms and light weapons in all its aspects and resolution 7513 (L) on assistance to States for curbing the illicit traffic in small arms and light weapons and collecting them.

The report includes an overview of challenges related to the diversion of small arms and light weapons at the national, regional and international levels. It provides an overview of good practices, lessons learned and recommendations on preventing and combating the diversion and illicit international transfer of small arms and light weapons to unauthorised recipients. The views of Member States, the United Nations system, the International Criminal Police Organization and the World Customs Organization are reflected therein.

An analysis of these views reveals that the full and effective implementation of the Programme of Action to Prevent, Combat and Eradicate the Illicit Trade in Small Arms and Light Weapons in All Its Aspects and the International Instrument to Enable States to Identify and Trace, in a Timely and Reliable Manner, Illicit Small Arms and Light Weapons is critical to combating diversion and preventing the acquisition of small arms and light weapons by unauthorised recipients, including terrorist groups.

In addition, multi-stakeholder platforms at the regional level can bring together relevant States, institutions and agencies, international organizations and other public and private partners to address transnational threats such as trafficking in arms.

Furthermore, the diversion of and illicit trafficking in arms continue to have differentiated impacts on women, men, girls and boys. In that connection, therefore, understanding the gendered nature of small arms and light weapons, including through

* A/75/60

7518004 1 1 731270



Please recycle

LA ONU RECONOCE A BASC COMO REFERENTE EN COMERCIO SEGURO EN LATINOAMÉRICA

Este reconocimiento se dió en su informe 2020 para la Asamblea General sobre Comercio Ilícito de Armas.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) publicó el año pasado su más reciente informe sobre el comercio mundial ilícito de armas pequeñas y ligeras. El informe incluye un panorama general de los problemas relacionados con la desviación de armas pequeñas y armas ligeras en los planos nacional, regional e internacional. Asimismo, proporciona una sinopsis de buenas prácticas, enseñanzas extraídas y recomendaciones para prevenir y combatir la desviación y la transferencia internacional ilícita de armas pequeñas y armas ligeras a receptores no autorizados. En él se reflejan las opiniones de los Estados Miembros, el sistema de las Naciones Unidas, la Organización Internacional de Policía Criminal y la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

En la parte C del informe titulado "Buenas prácticas para prevenir y combatir la desviación y la transferencia internacional ilícitas de armas pequeñas y armas ligeras a receptores no autorizados", BASC es mencionada como referencia de la sección "Buenas prácticas en el plano nacional" señalando su trabajo y el rol de la certificación BASC en las Américas y el Caribe (ver

pág. 13, párrafo 54). El texto señala lo siguiente: 54. En las Américas y el Caribe, la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro promueve el comercio seguro en cooperación voluntaria con los Gobiernos, los organismos fronterizos, las autoridades de control y las organizaciones internacionales. La certificación de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro puede proporcionar a las autoridades nacionales normas de cumplimiento para el control y medidas relacionadas con la mitigación del riesgo de desviación.

Este reconocimiento nos recuerda que BASC es mucho más que un organismo certificador. Somos soldados activos en la lucha contra el contrabando y todas las actividades ilegales que amenazan la cadena de suministro de las empresas BASC, trabajando en conjunto con organizaciones aduaneras, policiales, ONG y del sector privado en todo el mundo.

Para conocer en mayor detalle la publicación, puede consultar el documento a través del siguiente enlace: <https://undocs.org/A/75/78>



WEBINAR INTERNACIONAL

En diciembre pasado BASC PERÚ realizó la webinar internacional "Perspectivas de Cooperación y Seguridad entre Perú y EE.UU." con la participación del Sr. Fermín Cuza, Presidente Internacional de World BASC Organization (WBO); Sr. Carlos E. Ochoa, Jefe de la Subdivisión de Relaciones y Comunicaciones de la Oficina de Operaciones de Campo del Programa Customs Trade Partnership Against Terrorism Programa (CTPAT); y el Sr. Rafael Zacnich, Gerente de Estudios Económicos de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú – ComexPerú.

La Dra. Patricia Siles Álvarez, presidente del Consejo Directivo del Capítulo BASC PERÚ, resalto, durante sus palabras de bienvenida, la importancia de EE.UU. como uno de los principales mercados de las exportaciones peruanas y con el que mantenemos un Tratado de Libre Comercio – TLC. Durante su intervención, el Sr. Fermín Cuza, destacó el vínculo del Perú con la aduana americana a través de su ponencia "Cooperación CBP y BASC para reducir riesgos en la cadena logística" en el que hizo mención de la elaboración de un Plan de Trabajo conjunto destinado a resguardar la seguridad del comercio internacional y brindar beneficios de reconocimiento para las empresas BASC como asociados de negocio seguro.

ALIADO ESTRATÉGICO DE LA ENCUESTA NACIONAL DE LOGÍSTICA DEL MTC

La Alianza Empresarial para un Comercio Seguro – BASC PERÚ, fue denominada como Aliado Estratégico por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) con el objetivo de apoyar en la difusión y convocatoria de las empresas participantes en la primera "Encuesta Nacional de Logística 2020".

Esta encuesta nacional es realizada por dicho ministerio con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para medir y analizar el nivel de desarrollo del sector logístico en el Perú con el objetivo de desarrollar políticas que contribuyan a mejorar la competitividad nacional.

En el marco de su participación en calidad de aliado estratégico, BASC PERÚ organizó, a mediados de noviembre, el Taller Virtual "Mejorando la Competitividad a través de la Encuesta Nacional de Logística" en el que expuso el Sr. Alvaro Rodriguez, representante de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la consultora IMÉTRICA.

WEBINAR BASC: LIDERANDO DESDE LA ADVERSIDAD CON EL PAD Y TALMA

En setiembre de 2020 BASC PERÚ organizó el webinar "Liderando desde la Adversidad" con la ponencia del Sr. Rafael Zavala Batlle, representante del PAD – Escuela de Dirección de la Universidad de Piura y el Sr. Arturo Cassinelli Sánchez, Gerente General Corporativo de la empresa BASC, TALMA Servicios Aeroportuarios.

La realización del webinar tuvo por objetivo estimular la reflexión de los asistentes sobre la actitud de las personas frente a los problemas emergentes y la necesidad de tener líderes con carácter que sean capaces de sacar a relucir el mejor lado de las personas que caminan siguiendo su liderazgo. BASC PERÚ, agradece a los más de 150 participantes registrados, representantes de Capítulos BASC a nivel internacional, empresas asociadas BASC, y público en general.





LA SEGURIDAD EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO ES VITAL, EL CRIMEN ORGANIZADO NO SE DETIENE DURANTE ESTA SEGUNDA OLA DEL COVID-19

El Director Ejecutivo de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro – BASC PERÚ, César Venegas Núñez, ante la noticia del pasado 10 de febrero del presente año, en donde se incautó 571.81 kilos de alcaloide de cocaína que se encontraba en el interior de un contenedor (precintos adulterados) embarcado en una de las bodegas de una nave amarrada a muelle de uno de los terminales portuarios del Callao, que tenía como destino final el puerto de La Havre, en Francia, valorizada en destino, según la información periodística, en 40 millones de Euros; recordó que no debemos bajar la guardia en cuanto a controles de seguridad interna (procesos y personal con acceso a información sensible) y externa (Clientes, proveedores y terceros en la cadena con un nivel de criticidad) que forman parte de la cadena de suministro del comercio internacional.

Valoró como positivo la labor activa de sectores que forman parte de la cadena de suministro del comercio internacional, más aún cuando estamos en medio de una situación complicada por razón del COVID-19 y requiere la mayor cantidad de protocolos para dar la continuidad a la cadena de abastecimiento, exportaciones, importaciones y transporte de mercancías.

Al respecto, BASC PERÚ recomienda a las empresas tomar las siguientes medidas con relación a este tipo de situaciones que ponen en riesgo la continuidad del negocio y la trazabilidad de toda la cadena de suministro. Entre ellas:

- Evaluar y seleccionar a los Asociados de Negocio (Clientes, proveedores y terceros en la cadena con un nivel de criticidad), fin identificar posibles operaciones sospechosas.
- Restringir el acceso a la información sensible de

las operaciones de exportación (Número de contenedor y precintos de seguridad utilizados para el cierre, terminal marítimo de salida de los contenedores, de escala y destino final, entre otros) a los colaboradores y asociados de negocio.

- Asegurar controles de seguridad efectivos a los colaboradores que ocupan cargos críticos; así como, a los asociados de negocio antes de iniciar operaciones comerciales.
- Asegurar el monitoreo de la unidad de carga (Contenedor de exportación) en los puntos de la cadena antes de ser embarcado para su traslado a destino final.
- Realizar auditorías de trazabilidad a los actores de la cadena de suministro, basada en los puntos establecidos en los acuerdos de seguridad con los asociados de negocio NO BASC.
- Mantener registros físicos, filmicos y fotográficos, según corresponda, la cantidad de tiempo necesario que permita evidenciar la trazabilidad de la carga de exportación.
- Realizar trazabilidad a los precintos de seguridad instalados en el contenedor, desde la colocación en planta o almacén hasta antes de ser embarcado en las naves marítimas
- Establecer procedimientos ante la detección de sustancias ilícitas en cualquier punto de la cadena de suministro, incluido en el destino final.

En tal sentido, invocamos al sector empresarial relacionado al comercio internacional a mantener los controles operacionales activos con el propósito de seguir mitigando el comercio ilícito a través de nuevas modalidades que se presentan en medio de la actual coyuntura mundial.



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Confían en ti,
Confía en **BASC**



www.bascperu.org

