



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL



EDICIÓN N° 51 - MAYO 2025

El auge exportador: Motor que dinamiza el comercio global

Artículos Especializados

El flujo de carga
contenerizada en el Perú

Artículo:
Comercio exterior y
balanza comercial

Puerto de Chancay: Promesa
económica para Perú,
promesa logística regional

Entrevista:
Mauricio Núñez del Prado,
Gerente General TISUR

Aspectos clave del transporte
marítimo mundial en 2024

Artículo:
La diversificación de mercados
fortalece el crecimiento
exportador del Perú



**Confían en ti,
confía en BASC**

CONTENIDO

4 EDITORIAL

Palabras del Sr. César Venegas, Director Ejecutivo de BASC PERÚ

6 ARTÍCULO | Nuevo hub logístico

Puerto de Chancay: Promesa económica para Perú, promesa logística regional

10 ARTÍCULO | La diversificación de mercados fortalece el crecimiento exportador del Perú

Mercedes Obregón Carrasco, Analista Senior - Gerencia de Estudios Económicos de ComexPerú

12 ARTÍCULO | Puerto de Chancay inicia flujo de carga en ruta Chancay - Shanghai

Auspicioso inicio del tráfico de carga en nueva ruta entre Latinoamérica y Asia

15 ARTÍCULO | El flujo de carga contenerizada en el Perú

En el Perú, los puertos movilizan cerca del 90% de su comercio exterior

17 ARTÍCULO | Las drogas y los riesgos logísticos en los puertos

Atención a las tendencias de mercados de consumo y las rutas logísticas

22 ENTREVISTA | "Contar con aliados certificados por BASC fortalece la cadena logística"

Mauricio Núñez del Prado Eguiluz, Gerente General Terminal Internacional del Sur - TISUR

23 ARTÍCULO | La conectividad marítima

Un puerto con una buena conectividad, garantiza la seguridad, eficiencia y productividad

26 ARTÍCULO | Aspectos clave del transporte marítimo mundial en 2024

El comercio internacional logra superar hechos geopolíticos y climáticos imprevisibles

28 ARTÍCULO | Sigue vigente la necesidad de asegurar las cadenas de suministro

Prevención del terrorismo con los controles de seguridad en las cargas

30 ARTÍCULO | La industria de protección marítima y la certificación BASC

La certificación BASC forma parte de la estructura interna de una empresa

33 ARTÍCULO | Perú: Comercio exterior y balanza comercial

El comercio exterior peruano inicia su crecimiento sostenido desde la década de 1990

35 ARTÍCULO | La corrupción: ilícito que vulnera la cadena de suministro

La corrupción capta la atención de los sectores de negocios e inversiones

37 ARTÍCULO | Medición de la corrupción y su impacto a nivel Global

La medición de la corrupción es necesaria como parte de su diagnóstico y solución

40 MUNDO BASC | Actividades WBO y BASC PERÚ

"El poder de la integridad en las organizaciones" y más eventos

Cargo Security® es una publicación trimestral promovida por la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC por sus siglas en inglés), Asociación Civil sin fines de lucro adscrita a la World BASC Organization Inc. (WBO).

Las opiniones vertidas en los artículos 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° 99153963 (Resolución N° 010346 - 2009 / DSD - INDECOPI).

"Promisorio futuro marítimo, pero viene con retos"

Después de ser inaugurado en noviembre de 2024, el futuro mega puerto de Chancay inició sus operaciones al siguiente mes.

Por su alto potencial, esta nueva infraestructura es una excelente oportunidad para el comercio internacional peruano desde las concesiones realizadas en el puerto del Callao hace un par de décadas.

Inicialmente, el puerto empezó operando la ruta directa Chancay - Shanghái posicionado para manejar carga de transbordo también desde Colombia, Ecuador y Brasil. A finales de abril pasado se ha establecido una nueva ruta directa con el puerto de Guangzhou (1,220 km al sur de Shanghái) que permitirá acelerar la conexión con puertos latinoamericanos como Manzanillo y San Antonio.

El puerto de Chancay avanza en su objetivo de ser un importante protagonista marítimo que impactará el comercio nacional, regional, y mundial. Está diseñado para manejar naves ULCV (Ultra Large Container Vessels) capaces de transportar más de 20,000 TEU's en rutas de conexión directa entre Asia y Sudamérica. Todo esto se traducirá en reducción de tiempo de tránsito (-12 días) y costos operativos (-20%).

Esta oportunidad prometedora plantea enormes desafíos para el país por la necesidad de emprender proyectos multisectoriales relacionados a infraestructura de comercio exterior de última generación, redes multimodales de distribución, impulso de la producción industrial, desarrollo tecnológico intensivo, esquemas especiales de tratamiento aduanero para estimular el comercio y la industria, reforma de educación superior orientada al comercio global, etc.

Mientras tanto, la actual base del comercio exterior del Perú con la zona asiática es sólida y con mucho potencial de crecimiento. En 2023 esta zona representaba la mitad de nuestras exportaciones (donde China por sí sola participaba con el 36%) y el 38% de nuestras importaciones (China con 25%). Nuestras exportaciones no tradicionales a China, encabezadas por una diversidad de mariscos, frutas (como arándanos, uvas frescas, paltas, etc.), pelos de auquénidos, tara en polvo, entre otros, tienen posibilidades de crecer y ampliar su oferta exportable.

Por su lado, nuestras importaciones desde este país podrán ampliar su composición en tanto la producción industrial nacional empiece a echar raíces. Así, los actuales productos chinos estrella importados como teléfonos inteligentes, productos de computación, vehículos, artefactos electrónicos, motocicletas, y calzados, cederán posiciones ante nuevos productos necesarios para la manufactura y el consumo peruano.



Por otra parte, el tema de la seguridad es un aspecto inevitable que trae consigo el desafío del puerto de Chancay. Bajo un concepto sistémico, este tema comprende la seguridad al interior del puerto (contra actividades ilícitas que afectan la carga), en sus zonas de influencia (contra la delincuencia común y aquella que afecta la carga), y la seguridad nacional ligada a prevenir el potencial riesgo del terrorismo internacional.

Con relación a la seguridad de las cadenas de suministro, consideramos que el comercio internacional del país posee la capacidad de hacer frente a este reto gracias a casi tres décadas de experiencia en la implementación del sistema de control y seguridad BASC.

Tenemos la confianza de que el probable incremento de operadores de comercio internacional debido al puerto de Chancay será cubierto por los servicios de nuestra organización porque tenemos el reconocimiento y la confianza del mercado, las autoridades, y las entidades de soporte internacional con las que seguimos trabajando en conjunto.

¡Juntos somos BASC!

Sr. César Venegas
Director Ejecutivo
BASC PERÚ





Puerto de Chancay: Promesa económica para Perú, promesa logística regional

El flamante puerto de Chancay es un puerto de aguas profundas, factor que explica su potencial para convertir al Perú en un hub marítimo-logístico del Pacífico Sur.

En noviembre de 2024 fue inaugurado el puerto de Chancay, cuyo nombre oficial es COSCO SHIPPING Ports Chancay PERU S.A. El inicio de operaciones de esta moderna infraestructura, cuya visión es "Ser reconocidos como la terminal portuaria multipropósito más importante y eficiente del Pacífico Sur.", recibió una extraordinaria atención internacional. Los medios globales de comunicación, además de destacar sus inmejorables condiciones técnicas como puerto de clase mundial, resaltaron particularmente el valor estratégico que representaría para los intereses comerciales de China.

CNN, por ejemplo, señaló que este proyecto "busca cambiar la ruta marítima hacia China", AP News decía que "consolidará la condición de Perú como hub que articula el transporte terrestre y marítimo y conecta Asia con América Latina", la BBC titulaba "el megapuerto que China estrena en Perú", Lloyd's List afirmaba "Xi inaugura puerto de Chancay en Perú y da a conocer el corredor China-América Latina", The Washington Post "China abre gran puerto en Perú para ampliar su alcance en América Latina", y The Economist analizaba este suceso afirmando que "La presencia de China en América Latina se ha expandido dramáticamente".

En la compañía portuaria que gestiona el puerto de Chancay participan COSCO SHIPPING Ports Limited - CSPL (60% de participación) y la compañía peruana minera Volcan. CSPL es un proveedor mundial de servicios logísticos portuarios. Su cartera de terminales abarca China, Europa, el Mediterráneo, Oriente Medio, el Sudeste

Asiático, Sudamérica y África, entre otros. Hasta el 2023, operaba y gestionaba 371 muelles en 38 puertos a nivel mundial, de los cuales 224 eran para contenedores, con una capacidad anual de manipulación de aproximadamente 123 millones de TEU's.

La nueva ruta de la seda

La Nueva Ruta de la Seda China, oficialmente conocida como "Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y Estrategia de Desarrollo de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI" que inicialmente se abrevió como One Belt One Road (OBOR), ahora es más conocida como la iniciativa BRI (por Belt and Road Initiative). Esta es una estrategia masiva de desarrollo de infraestructura global lanzada por China. Hasta febrero de 2025 eran 149 los países que han firmado acuerdos de cooperación con China para participar en esta iniciativa según Green Finance & Development Center. Se trata de un proyecto complejo y de gran alcance con importantes implicaciones para el comercio internacional y la geopolítica.

Entre sus objetivos figuran la mejora de la conectividad entre Asia, Europa, África y otros lugares mediante la construcción de carreteras, ferrocarriles, puertos y otras infraestructuras. Además, con la cooperación económica busca impulsar el comercio y la inversión creando nuevas rutas comerciales y facilitando el acceso a los mercados. Estas acciones naturalmente conducen a la expansión de la influencia global de China que aumentará y fortalecerá su influencia para consolidar su liderazgo.

El componente económico (cinturón económico) de la iniciativa BRI se centra en la infraestructura terrestre que conecta a China con Asia Central, Rusia y Europa, mientras

que el otro componente (ruta marítima del siglo XXI) hace hincapié en la infraestructura marítima que conecta a China con el Sudeste Asiático, el Sur de Asia, África y Europa. Aunque estratégicamente no es mencionado, América es considerada en los hechos. Perú, Chile, Brasil, Argentina y Uruguay han firmado acuerdos de cooperación con China en el marco de la BRI. Los acuerdos incluyen inversiones en infraestructura, y financiamiento para proyectos de desarrollo.

En esencia, la BRI es una iniciativa con potencial de transformar el comercio y la infraestructura global. Según el documento Harboring Global Ambitions (julio 2023) de AidData, en 2023 había 123 proyectos financiados por entidades estatales chinas que implicaban la construcción o expansión de 78 puertos de aguas profundas en 46 países entre los años 2000 y 2021. En Latinoamérica, durante dicho período, el documento señala un proyecto portuario en Ecuador, Venezuela, Colombia y México, así como tres en Cuba y tres en Brasil.

Principal característica del puerto

El puerto de Chancay se ubica a 74 kilómetros al norte del puerto del Callao, hasta ahora la principal infraestructura portuaria del país. Es un puerto de aguas profundas porque, a diferencia de un puerto normal que tiene un promedio de 10 a 12 metros de profundidad (calado natural), este tiene 18 metros, lo que le permite atender directamente buques con una capacidad de carga de hasta 24,000 TEUs, lo cual optimiza la eficiencia logística. Este nivel de calado es mayor a la de otros puertos de la región, como el de Buenaventura (promedio de 14 metros).

Puertos de agua profunda en el mundo

Puerto	Ubicación	Profundidad máxima (m)
De Sines	Portugal	Hasta 28
Yangshan	China	Hasta 27
Rotterdam	Países Bajos	Hasta 24
Tanger Med	Marruecos	Hasta 22
Europort	Países Bajos	Hasta 24
Hedland	Australia	Hasta 20
De Santos	Brasil	Hasta 17
Busan	Corea	Hasta 17
Colombo Internacional Container Terminal	Sri Lanka	Hasta 18
Hamburg	Alemania	Hasta 16

Fuente: Geeksforgeeks

El calado es la medida vertical de la parte sumergida de un buque o es la distancia vertical desde la línea de flotación hasta el punto más bajo de la quilla del barco. Esta característica fundamenta su alta capacidad de gestionar mayores volúmenes de carga y desarrollar mayor eficiencia, por lo que su impacto económico genera grandes expectativas.

El puerto de Chancay reducirá el tiempo de transporte hacia Asia, especialmente hacia China, estimándose que el tiempo de tránsito hacia este destino disminuye entre 10 a 12 días, al tiempo que los costos logísticos se reducen en un 15 a 20%. Este factor de eficiencia logística será particularmente beneficioso para las exportaciones peruanas de los sectores agroindustrial y pesquero. A nivel regional, la reducción de tiempos de tránsito y costos reforzará al puerto como un elemento estratégico para integrar las economías latinoamericanas y asiáticas. Algunos países podrán acceder directamente al mercado asiático y Brasil tendrá una reducción en sus costos logísticos.

Puertos de transbordo más activos en 2019
*En millones de TEU's

Puerto	Total	Transbordo
Singapur	37,2	30,9
Shanghái	43,3	21,0
Shenzhen	25,8	12,0
Busan	22,0	9,0
Hong Kong	18,4	5,0

Fuente: Port Technology International

Chancay como puerto de aguas profundas tienen el potencial de expandirse para fortalecer su condición de puerto intermedio. El puerto intermedio más importante del mundo es Singapur. El 83% de su tráfico es transbordo. Por su extensión, su calado es variable de un máximo de 16 metros (aunque su nueva terminal de Tuas Port tiene un calado de 23 metros de costado) hasta atracaderos con calados de 5 metros. Son ubicaciones geográficas distintas, pero el crecimiento comercial regional podría ameritar los estudios correspondientes a futuro.

Hub logístico

Durante los próximos años el puerto de Chancay desarrollará su plan para lograr manejar hasta 6 millones de TEU's y con ello una gran capacidad de transferencia de carga que lo debe convertir en un importante hub logístico. En su primera etapa el puerto cuenta con cuatro terminales, dos de ellos destinados a la atención de buques multipropósito y los otros dos a la atención de naves portacontenedores.

Un hub logístico es una zona donde se realiza toda actividad relacionada con el transporte y la logística. Es un punto neurálgico en la red de transporte y distribución de mercancías que opera como un facilitador del flujo multimodal de carga a nivel regional e internacional. Su ubicación puede estar en tierra firme o en zonas costeras ligadas a infraestructuras portuarias. En el caso de un hub portuario, este actúa como lugar central para el transbordo y la distribución de carga. Su función principal es transferir la carga desde grandes buques de gran calado (buques nodriza) a buques más pequeños (buques de enlace) que pueden acoderar (ser amarrado en un muelle) en otros puertos más pequeños.

Estos centros portuarios constituyen un nodo central (donde confluyen redes) que comprende amplias instalaciones, como grandes terminales de contenedores, grúas y equipos de manipulación modernos, los cuales están conectados a redes logísticas y de distribución. Estas redes definen la conectividad del puerto hub en la medida que conecta con redes de transporte terrestre (ferrocarriles y carreteras para el transporte de carga hacia y desde el interior) e incluso aéreos (condición de cercanías). En suma, funciona como un punto de consolidación y redistribución, donde la carga proveniente de diversas fuentes se procesa y se envía a sus destinos finales, optimizando las rutas y reduciendo los tiempos de tránsito.

El puerto de Chancay reúne condiciones para lograr ser un hub regional. Tiene **ubicación geográfica estratégica** porque está situado cerca de rutas marítimas (puerto del Callao), terrestres (Corredor Interoceánico Amazonas Centro del IIRSA) y aéreas importantes (aeropuerto Jorge Chávez), lo que facilita la conectividad con mercados globales. Cuenta con **infraestructura de categoría mundial** en tecnología y procesos automatizados (para carga y descarga, vehículos eléctricos para mover contenedores, grúas automatizadas, radiofrecuencia para control de mercancías y redes de comunicaciones 5G, y operaciones las 24 horas del día), carreteras (vía Panamericana) y ferrocarriles a futuro (proyectos ferrocarril Chancay-Pucallpa y Tren Bioceánico).

Su potencial para la **conectividad multimodal** está en proceso de desarrollo al igual que complejos de **servicios logísticos** y su **impacto económico** (el BCRP estima que en 2025 contribuirá con un 0.9% al PBI peruano) es innegable porque desde sus inicios está generando empleo e inversiones que tienen injerencia en el desarrollo económico de su zona de influencia. Se avizora la consolidación de una zona económica especial alrededor de la cual se desarrollarán las industrias agropecuaria, química, metalúrgica, siderúrgica, metalmecánica, entre otras.

De esta manera, según el avance de sus etapas de desarrollo, estimulará la competitividad de empresas locales y facilitará continuamente su acceso a los mercados internacionales.

Caso similar: Puerto marítimo internacional de Vizhinjam

El "Puerto Marítimo Multipropósito de Aguas Profundas de Transbordo Internacional" Vizhinjam en el sur de India, es un ambicioso proyecto para el transbordo de contenedores, carga multipropósito y carga fraccionada. El puerto opera bajo el modelo de propietario (estado indio de Kerala) con un componente de Asociación Público-Privada (APP). Su construcción se inició en diciembre de 2015 y su primera etapa culminó en diciembre de 2024. Su capacidad es de 1 millón de TEU's con planes de expansión de hasta 6,2 millones de TEU's (2028).

Estratégicamente se ubica a 10 millas náuticas de la ruta marítima internacional que conecta Europa, el Golfo Pérsico y el Lejano Oriente, lo que lo posiciona como centro de transbordo global. Su proximidad al eje Este-Oeste, que representa una parte sustancial del comercio marítimo mundial, facilita el acceso, sin desvíos, a los grandes buques.

Su calado de 18 metros hace posible que operen buques portacontenedores de nueva generación de más de 18 mil TEU's. Su ubicación al extremo sur de la India lo posiciona para consolidar y transferir carga de origen indio y regional a buques de línea principal a costos más bajos. Este puerto aspira a competir con otros centros de transbordo de la región, como Colombo (Sri Lanka), Dubái y Singapur.

Fuente: vizhinjamport.in



PERÚ
CERTIFICATION



Excelencia certificada, confianza garantizada



ISO 9001:2015
Calidad

Acreditado por ANAB e INACAL



ISO 37001:2016
Antisoborno

Acreditado por ANAB e INACAL



ISO 37301:2021
Compliance

Acreditado por ANAB

PERU CERTIFICATION es la marca de certificaciones ISO de **BASC PERÚ**, empresa con más de 25 años de presencia en el Perú. Somos **casa matriz de certificaciones**, acreditada por ANSI National Accreditation Board (ANAB), lo que permite que las certificaciones cuenten con reconocimiento a nivel internacional.

CONTÁCTANOS:



946 454 057
paula.lopez@bascperu.org

COMEX PERU



Mercedes Obregón Carrasco
Analista Senior - Gerencia de Estudios
Económicos de la Sociedad de Comercio
Exterior del Perú (ComexPerú)

La diversificación de mercados fortalece el crecimiento exportador del Perú

Las exportaciones peruanas han logrado mantener un crecimiento sostenido en los últimos años y 2024 representó una nueva cifra récord. De acuerdo con las cifras de SUNAT, los envíos peruanos al mundo sumaron US\$ 74,664 millones el último año, lo que representó un importante crecimiento del 15.6% respecto a 2023.

Este desempeño fue impulsado por los altos precios internacionales de los minerales y por un clima estable que permitió la recuperación de las exportaciones del sector pesquero y agrícola, afectados por los fenómenos climáticos registrados en 2023.

La minería y la agricultura se consolidaron como los principales motores del crecimiento exportador. Los envíos mineros alcanzaron los US\$ 46,376 millones en 2024, impulsado por el dinamismo de sus principales productos: el cobre y el oro. Por su parte, las agroexportaciones superaron la barrera de los US\$ 12,000 millones. Las exportaciones de arándanos frescos, producto estrella del sector, registraron envíos de US\$ 2,270 millones.

Además, las exportaciones de cacao en grano destacaron por su notable crecimiento (+241%) favorecidas por los elevados precios internacionales.

En 2024 se logró la recuperación de las exportaciones de sectores importantes. Los envíos pesqueros registraron un incremento del 24.8% en 2024, lo que evidenció una significativa recuperación. Si bien se restablecieron los envíos de harina y aceite de pescado, está pendiente recuperar las exportaciones de pota, principal producto exportado. En cuanto al sector textil y confecciones, este mostró un leve crecimiento del 2.4% en 2024. Un resultado alentador ante una caída del 14.4% registrada en 2023.

China y EE. UU. se mantuvieron como los principales destinos de las exportaciones peruanas. Estos concentraron el 33.8% y el 12.7% del total exportado, respectivamente. No obstante, el 53.5% de nuestras exportaciones llegaron a más de 170 mercados, destacando la India con un valor exportado de US\$ 4,717 millones, Canadá (US\$ 3,807 millones) y Japón (US\$ 3,334 millones).

EE. UU., nuestro segundo mercado de destino y principal comprador de nuestros productos no tradicionales, inició el 2025 con una política arancelaria agresiva hacia sus socios comerciales. Entre anuncios de medidas, contramedidas y ajustes, el pasado 09 de abril, EE. UU. consideró aplicar un arancel del 10% a casi todos los países, incluido el Perú. México y Canadá fueron excluidos de esta medida, mientras que a China se le aplicó un arancel del 125%. También, algunos productos específicos quedaron exceptuados.

Esta medida coloca a los productos peruanos en desventaja frente a su competencia, especialmente frente a México, principal proveedor de frutas y hortalizas a EE. UU. Además, las medidas anunciadas el 09 de abril estarán vigentes hasta el 09 de julio próximo. Luego, se espera la puesta en marcha de nuevas medidas que darían lugar a nuevos contextos comerciales.

Ante este escenario es preciso continuar con la estrategia de diversificación de mercados. El Perú cuenta con una nueva ruta comercial Chancay- Shanghai que nos conecta con el Asia en 23 días por vía marítima.

Esta nueva ventaja competitiva nos acerca a mercados ya conocidos, donde podemos mejorar nuestro posicionamiento, así como otros aun poco explorados como los países del Medio Oriente.

El crecimiento exportador peruano es producto de la política de apertura comercial e integración al mundo que viene aplicando el Perú desde hace varios años, a través de acuerdos comerciales y promoción de inversión que dinamizan a nuestros sectores productivos.

Frente a la nueva ola de medidas arancelarias, el Perú tiene como tarea fortalecer su apertura comercial y realizar reformas que mejoren su competitividad para afrontar de la mejor manera las próximas decisiones del segundo gobierno de Donald Trump.





Puerto de Chancay inicia flujo de carga en ruta Chancay – Shanghái

Auspicioso inicio del tráfico de carga en nueva ruta entre Latinoamérica y Asia, reduciendo el tránsito en una semana y media, así como menores costos en hasta 20%

El puerto de Chancay fue inaugurado en noviembre de 2024 e inició sus operaciones al mes siguiente. Visto su gran potencial de desarrollo, esta infraestructura representa un gran aporte al comercio exterior peruano desde las concesiones hechas en el puerto del Callao hace más de dos décadas. Hasta marzo de 2025 se realizaban dos viajes regulares semanales entre Chancay y Shanghái, conectando con otros puertos chinos como Dalian, Qingdao, Ningbo y Xiamen.

Según la Aduana de Shanghái, en el periodo 18 de diciembre 2024 - febrero 2025, por este puerto se transportaron 22.000 toneladas de carga (85 millones de dólares). Así, los flujos de carga entre Latinoamérica y Asia ya están experimentando una semana y media menos de viaje, lo cual está permitiendo menores costos de envío alrededor del 20%. En este periodo los automóviles de fabricación china estuvieron entre las principales importaciones peruanas, mientras que los productos agrícolas y la harina de pescado fueron las exportaciones peruanas destacadas. Al finalizar esta fase inicial el puerto de Chancay debe movilizar 1,5 millones de TEU's anuales y después de culminar las etapas posteriores se espera que sea capaz de gestionar 6 millones de TEU's al año.

Aunque COSCO Shipping tiene participación en otros puertos en Latinoamérica, es en el puerto de Chancay donde su participación es mayoritaria y tiene responsabilidad en su gestión.

Por este motivo se considera que esta terminal multipropósito peruano es el proyecto insignia de esta corporación china. Hasta ahora, COSCO cuenta con extensas rutas que recalcan en numerosos puertos de Latinoamérica, lo que no implica que tenga participación en la gestión de ellos. Su ruta de servicio incluye recaladas en México (Manzanillo), Panamá (Balboa, Canal de Panamá), Colombia (Cartagena), República Dominicana (Caucedo) y Jamaica (Kingston).

Se dice que China tiene interés en gestionar o invertir en otros puertos de Latinoamérica, como La Unión en El Salvador, pero a la fecha Chancay representa su primera y mayor inversión directa y gestión de una instalación portuaria completa en América Latina.

Esto habría despertado la reacción geopolítica de Estados Unidos con la idea de que con estas acciones, China pondría en riesgo su seguridad comercial.

Por ejemplo, Salvatore R. Mercogliano, un historiador marítimo estadounidense, afirma: "las acciones de China demuestran una focalización irrazonable en los sectores marítimo, logístico y de construcción naval, y pueden servir para dominar o restringir el comercio estadounidense." (gcaptain.com, marzo 2025). Este académico compara la situación actual con la que EE. UU. enfrentó al inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914, cuando la marina mercante británica tenía una posición dominante en el transporte marítimo, como la que, según sostiene, tiene China actualmente.

Según Mercogliano, las diez principales empresas de contenedores (en la que EE. UU. no tiene participación y COSCO tiene la cuarta posición) controlan el 85% del total mundial, China construyó el 51% de todos los buques comerciales en 2024, y China también domina los sectores de construcción y arrendamiento de contenedores, la reparación de buques y un creciente número de tripulantes chinos en la flota mundial.

Así que, para EE. UU. la carencia de una marina mercante y una base industrial marítima adecuada a las necesidades actuales representaría un fuerte obstáculo ante una potencial confrontación comercial-militar en el Pacífico. Esta situación, que recién comienza, impactará al Perú en la medida que el progreso del puerto de Chancay haga sentir sus efectos comerciales en la región.

Algunos consideran que el puerto de Chancay podría ser el próximo objetivo de la presión estadounidense sobre China. Es de recordar la afirmación en marzo pasado de la jefa del Comando Sur de EE. UU. que "China está ejerciendo su estrategia de presencia económica y equipamiento militar a los vecinos hemisféricos de Estados Unidos".



COMPLIANCE



Obtuvimos la **acreditación** como
organismo certificador
en la **Norma ISO 37301:2021**
Sistema de Gestión de **Compliance**

Acreditados por

**ANSI National Accreditation
Board (ANAB)**

ARTÍCULO TÉCNICO

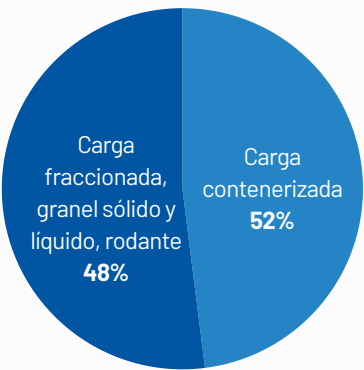
El flujo de carga contenerizada en el Perú

En 2024 la carga contenerizada total creció 22%. En el terminal de DP World Callao creció 19%, pero en los de APM Callao y TPE Paita, disminuyeron.

Si a nivel mundial el transporte marítimo de carga representa el 80% del transporte total de mercancías, en el Perú los puertos movilizan cerca del 90% de su comercio exterior (exportación + importación). En 2024, según cifras de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el flujo de carga total fue de 63.8 millones de toneladas métricas, equivalente a un crecimiento de 14.5% frente a los 55.7 millones de toneladas métricas registradas en 2023.

Es importante detallar que en 2024 el 52% de la carga nacional correspondió a carga en contenedores. El restante 48% de la carga corresponde a carga fraccionada, carga sólida y líquida, así como a carga rodante. La carga en contenedores fue de 3.5 millones de TEUs, cifra que representa un incremento de 22% con relación al año 2023. Debemos recordar que en el 2010 (ver gráfico) este indicador era de 1.5 millones de TEUs (siete años antes, en 2003, era de solamente 697,836 TEUs). En buena cuenta, durante un periodo de 14 años ha crecido en más de 130%.

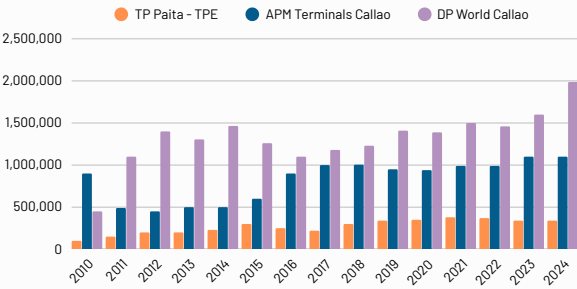
Perú: Carga marítima 2024 en TM



A nivel nacional, los principales terminales peruanos que movilizan carga contenerizada son DP World Callao, APM Terminals Callao (ambos en el puerto del Callao), y TP Paita TPE en el norte del país.

Perú: Movimiento marítimo de carga en contenedores 2010 - 2024

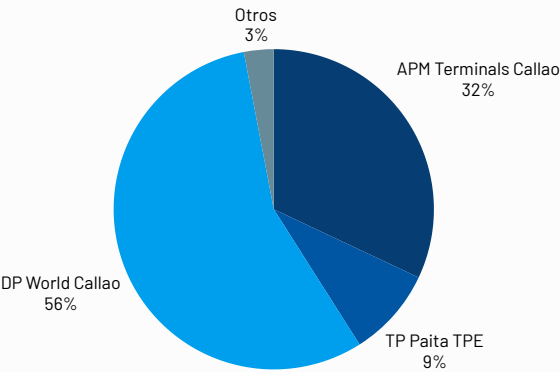
*En TEUs



En 2024 el primero tuvo una participación de 56% del total nacional (ver gráfico), el segundo de 32%, el tercero 9%, y a otros terminales menores les correspondió el 3% en conjunto.

Con relación al flujo de contenedores en estas infraestructuras, el terminal administrado por DP World Callao registró un tráfico de 1.959.135 TEUs, cantidad mayor en 19.3% a los 1,642,399 TEUs que registró en 2023 (ver gráfico).

Perú carga contenerizada: Participación por terminales 2024

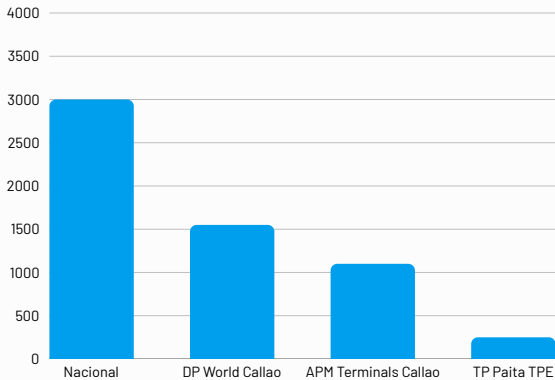




Por su parte, APM Terminals Callao tuvo un movimiento de 1'111,077 de TEUs, cantidad menor en 0.4% a los 1'115,030 TEUs manejados el año anterior. En el tercer terminal más dinámico, administrado por Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), también hubo una disminución en 2024 al registrar 309,180 de TEUs, cifra menor en 4.5% a los 323,647 TEUs alcanzado en 2023. Este resultado para la carga contenerizada se condice con las previsiones de la UNCTAD, que ha previsto para el 2024 un crecimiento del 2% del comercio marítimo total y del 3.5% para el comercio en contenedores (al cierre de esta edición esta entidad aun no publica su informe para todo el año 2024).

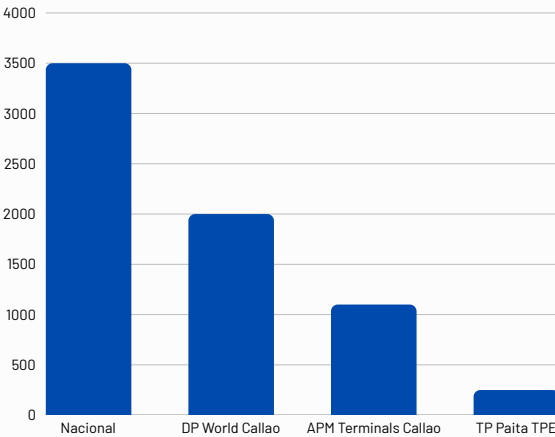
Perú: Carga contenerizada según principales terminales - 2023

**En miles de TEU's*



Perú: Carga contenerizada según principales terminales - 2024

**En miles de TEU's*



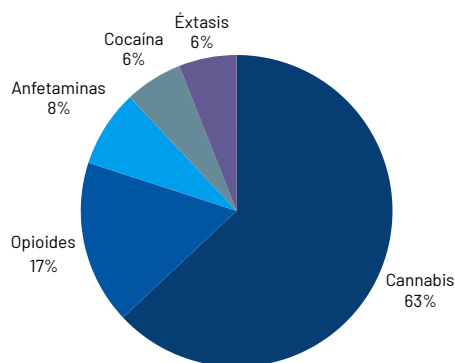


Las drogas y los riesgos logísticos en los puertos

En años recientes las incautaciones de cocaína crecen, al parecer, por el aumento de la producción más que al trabajo policial. La violencia de bandas internacionales en Ecuador sería una muestra de esto. Atención a las tendencias de mercados de consumo y las rutas logísticas.

La cocaína ocupa el cuarto lugar mundial como tipo de droga consumida según la Oficina en drogas y crimen de las Naciones Unidas (UNODC por sus siglas en inglés). El Perú, junto a Bolivia y Colombia, es un importante productor de la hoja de coca, principal insumo de la cocaína, por lo que está ligado a la producción y distribución de esta droga. Norteamérica y Europa siguen siendo sus principales mercados, a los que llega por vía marítima principalmente. Esto nos lleva a considerar la posibilidad del nuevo puerto de Chancay, como una oportunidad para ser mal aprovechada por el narcotráfico. Desde esta perspectiva, el mega puerto de Chancay podría ser visto como una potencial facilitación logística para “preñar” más contenedores en más barcos, por lo que la seguridad es de vital importancia.

Mundo: Consumo de drogas según tipo 2021



Fuente: UNODC

Aunque se da por descontado que los operadores del nuevo puerto consideran este tema de seguridad en su agenda, no es posible asegurar la seguridad en la zona fuera del control portuario, así como en las infraestructuras de apoyo logístico que surgirán progresivamente en la zona de influencia de esta infraestructura que en la práctica está conectada con Lima y el Callao.

No sería exagerado decir que actualmente la provincia de Chancay podría convertirse en un “hervidero” de una amplia diversidad de nuevos proyectos de negocios de toda dimensión. Estos proyectos podrían variar desde un emprendimiento personal o negocio familiar, hasta proyectos de empresa pequeñas, medianas, y corporativos ligados, directa o indirectamente, a distintos rubros del negocio de comercio exterior portuario.

La expectativa pública es tan positiva como amplia, e incluye, como no, los planes de crecimiento de organizaciones ilícitas como el narcotráfico. Estas podrían haber iniciado sus planes de expansión desde países limítrofes como Ecuador. Hay que considerar que la fuerte crisis de violencia en Ecuador en los recientes años está protagonizada por la competencia de bandas del mismo país, pero también de México y Los Balcanes. Ellos consideran a los puertos ecuatorianos como factor logístico estratégico para sus “negocios”. No están errados, el 80% de las incautaciones están relacionadas a los puertos, por lo que podrían decidir mudarse o expandirse hacia el Sur.

Consumo de drogas

De acuerdo con la reciente edición del *Informe mundial sobre las drogas 2024* de la UNODC, a nivel mundial en 2022 el consumo de drogas en general alcanzó los 292 millones de personas (5,6% de la población de 15 a 64 años). Esta cifra representa un crecimiento de 20% respecto a 10 años antes (2012). Según se estima, en 2021 (ver gráfico) el cannabis fue la droga más consumida (228 millones de personas, 63% de participación), seguida por los opioides (60 millones, 17%), los estimulantes de tipo anfetamínico (30 millones, 8%), la cocaína (23 millones, 6%) y el éxtasis (20 millones, 6%). Asimismo, la variedad de drogas se ha ampliado, por lo que los hábitos de consumo son cada vez más complejos, lo que ha generado que el policonsumo de drogas sea habitual en la mayoría de los mercados.

Cocaína

Con relación a la cocaína, la droga más relevante para el Perú, la UNODC revela que su producción mundial en 2022 superó las 2.700 toneladas, cifra mayor en 20% a la de 2021, y que el cultivo de hoja de coca fue de 355.000 hectáreas en total en Bolivia, Perú, y Colombia. Los principales flujos del tráfico de esta droga continúan partiendo de los Andes hacia otros países de América del Norte (principal mercado), Europa Occidental y Central (segundo mayor mercado), aunque esta droga llega a todas las regiones del mundo. En efecto, para la UNODC más del 90% de los países que participan en la elaboración del informe señalado, revelaron haber incautado esta droga desde 2019.

La cantidad total de cocaína incautada en todo el mundo (sin diferenciarlo según pureza) fue de 2.000 toneladas en 2022 y está en crecimiento. En 2024 la incautación en Perú fue de 160 toneladas, cantidad mayor a la del año anterior. Solo en los dos primeros meses de 2025 se decomisaron 30 toneladas, el doble del mismo periodo de 2023. La incautación en los países andinos en 2022 fue mayor frente a 2021. El tráfico de cocaína tiene lugar mayormente por **vía marítima**. En los últimos años, más del 80% de las cantidades de cocaína incautadas están vinculadas al tráfico marítimo (el 86% en 2022 y más del 90% en 2023) según el documento de la UNODC.

Su situación geográfica

El incremento del tráfico de cocaína en la región sudamericana tuvo repercusiones particulares de violencia y descontrol principalmente en **Ecuador**, donde grupos delictivos y transnacionales, principalmente de México y de los Balcanes (Albania, Bulgaria, Croacia, Grecia, Rumanía, Serbia, Eslovenia y la parte europea de Turquía, etc.).

En Ecuador las incautaciones de cocaína y las tasas de homicidio se quintuplicaron entre 2019 y 2022, principalmente en las zonas costeras, donde el envío de drogas al exterior se facilita por la existencia de infraestructura marítima.

El aumento de esta actividad ilegal y la violencia también repercutió en **El Caribe**, aunque en América Central, con énfasis en **El Salvador**, el desmantelamiento de bandas violentas relacionadas al narcotráfico parece haber contribuido a reducir el tráfico de cocaína en esta subregión. En **Europa Occidental y Central**, los puertos del mar del Norte se posicionan como principales puntos de entrada al mercado de la cocaína en la subregión. Hubo un aumento de formas de delincuencia como la corrupción, la intimidación y la violencia, particularmente en países con grandes puertos donde la fuerte competencia fue motor del enfrentamiento entre grupos delictivos.



La UNODC afirma que “ pese a la disminución de las incautaciones en 2022, el papel de Europa Oriental y Sudoriental como zona de tránsito de la cocaína hacia los mercados de Europa Occidental se ha incrementado año tras año y la subregión se ha visto cada vez más afectada por el consumo de esa droga.” Para esta entidad, contrario a lo que sucede con el mercado de **Estados Unidos**, que parecería estar contrayéndose, los mercados de Europa Occidental y Central y de Europa Sudoriental siguen creciendo.” Entre las señales del comportamiento del mercado de la cocaína son los tratamientos de salud relacionados a la cocaína. El documento afirma que la demanda de estos tratamientos “aumentó en 60% entre 2011 y 2022 en esas subregiones, mientras que en Estados Unidos se redujo en más del 50% entre 2011 y 2021”.

Con respecto a **África**, en los últimos 10 años el tráfico de cocaína ha ido adquiriendo importancia como zona de tránsito de América Latina a Europa a través de África Occidental y el Norte de África. Debido al efecto indirecto en los mercados locales, la cocaína también se está consolidando como droga nociva en la región, donde muchas personas están empezando a recibir tratamiento por trastornos por consumo de cocaína.

El tráfico de esta droga se ha expandido hacia el este (Asia) en los últimos diez años. Algunos países de **Asia** han notificado incautaciones de cocaína de volumen significativo, y la demanda de esa droga está aumentando en algunos mercados emergentes de la región. En Oceanía, a juzgar por las incautaciones, el tráfico de cocaína siguió creciendo en 2022.

El Estado de Derecho como factor

Un factor importante que sirve como facilitador social para el crecimiento del narcotráfico es un escenario (localidad, zona, región, país) fértil para operar y crecer. Es decir, en este tipo de zona el Estado de Derecho se encuentra en una situación débil debido a la inacción, ineptitud y corrupción de las instituciones y autoridades. Las organizaciones criminales aprovechan esto para cometer impunemente sus delitos. En las zonas dominadas por la corrupción es la principal arma para debilitar la vigencia de las leyes y la autoridad de sus representantes. Progresivamente, logrando estos objetivos prosiguen su expansión abarcando otras actividades ilícitas como la trata de personas, la extorsión, el sicariato, la infiltración en política, etc.





Mauricio Núñez del Prado Eguiluz
**Gerente General Terminal
Internacional del Sur - TISUR**

“Contar con aliados certificados por BASC fortalece la cadena logística bajo un estándar común de seguridad y prevención”.

Según la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en 2024 la carga contenerizada en el Perú creció un 22%, consolidando su rol como pilar del comercio exterior. Este escenario representa una oportunidad clave para terminales como TISUR, que buscan adaptarse a la creciente demanda logística en el sur del país. TISUR opera como uno de los principales nodos logísticos del sur peruano. ¿Qué desafíos y oportunidades ha traído consigo el reciente aumento del flujo de carga contenerizada en el país?

El aumento del flujo de carga contenerizada representa una gran oportunidad para el movimiento de carga a través de TISUR. Si bien TISUR está entre los principales puertos del Perú por el movimiento de carga, la misma es en su mayoría como carga a granel. Para aprovechar esta oportunidad, TISUR tiene como principal desafío el lograr consolidar un volumen de carga contenerizada que sea atractivo para incrementar el número de líneas navieras que recalcan en TISUR y ofrecer la conectividad que tanto importadores como exportadores necesitan.

Frente a amenazas crecientes como el narcotráfico o la contaminación de carga, ¿Cómo ha fortalecido TISUR sus protocolos de seguridad?

TISUR ha adoptado un enfoque preventivo, coordinado y colaborativo para fortalecer sus protocolos de seguridad. Como parte activa de la Mesa de Trabajo de Protección Marítima Portuaria de Matarani, liderada por la Intendencia de Aduana de Mollendo, articulamos esfuerzos con autoridades como SUNAT, DICAPI, Migraciones y la Marina de Guerra del Perú para realizar inspecciones conjuntas, capacitaciones operativas y controles aleatorios.

Además, contamos con el sistema INFOCONTROL para la gestión de accesos, vigilancia estratégica en puntos críticos y protocolos internos de declaración de materiales. A ello se suma el fortalecimiento del centro de control de cámaras del puerto y la revisión continua de nuestros controles operacionales, todo enmarcado en una cultura de mejora continua para minimizar los riesgos de contaminación de carga o actividades ilícitas.

¿Cuál considera que es el valor agregado de contar con aliados certificados por BASC en el ecosistema logístico del puerto?

Contar con aliados certificados por BASC fortalece la cadena logística bajo un estándar común de seguridad y prevención. Esto genera confianza, mejora la trazabilidad de las operaciones y consolida una red de actores comprometidos con el comercio seguro. Además, refuerza nuestra imagen ante clientes internacionales, lo que resulta clave para ser considerados como puerto confiable a nivel global. TISUR, como empresa certificada BASC, promueve una cultura organizacional de cumplimiento que es compartida por sus aliados estratégicos.

Ante la aparición del puerto de Chancay como nuevo hub regional, ¿Cómo visualiza la complementariedad o competencia entre terminales portuarios?

Entendemos que la eficiencia de la carga contenerizada se da a través del tránsito marítimo por lo que el puerto de Chancay nos abre la oportunidad de complementar la logística para la región sur del Perú, Bolivia y Brasil. Siendo un puerto regional y conectándonos a través de una línea de contenedores, se genera un flujo de carga que traerá beneficios para las empresas dedicadas al comercio exterior, reduciendo tiempos de tránsito y disminuyendo los costos logísticos.

¿Qué acciones han emprendido para fortalecer la conectividad multimodal y digital en el puerto, considerando las tendencias del comercio marítimo global?

En cuanto a conectividad multimodal, el puerto de Matarani mantiene un vínculo clave con la red vial nacional, facilitando el tránsito de carga hacia los corredores logísticos del sur peruano. Actualmente, TISUR participa en mesas de trabajo interinstitucionales junto a SUNAT, DICAPI, APN, y otros actores, con el objetivo de impulsar mejoras operativas que garanticen una logística segura, predecible y eficiente, especialmente para sectores clave como la minería, agroindustria y comercio exterior.

¿Qué rol juega la cultura organizacional orientada al cumplimiento en la mejora de la eficiencia operativa y la confianza internacional?

En TISUR, la cultura organizacional se vive a través de "Nuestra Mistica", una filosofía que promueve el compromiso, la responsabilidad y la mejora continua. Este enfoque orientado al cumplimiento ha permitido fortalecer nuestros sistemas de seguridad, sostenibilidad y eficiencia. Gracias a ello, proyectamos una **imagen de confiabilidad y transparencia** que es reconocida por nuestros clientes y aliados internacionales.





Terminal Portuario de Matarani - Arequipa



**Conectamos
oportunidades
para un
futuro mejor**

La conectividad marítima

El nuevo puerto de Chancay puede fortalecer el incremento del índice de conectividad marítima del Perú, pero surgen inquietudes al considerar su debilidad en varios factores que componen su conectividad.

A propósito del incremento de la capacidad portuaria del Perú con el inicio de operaciones del puerto de Chancay, un aspecto importante a considerar es la posibilidad de que el país tiene también la oportunidad de mejorar su conectividad marítima. La definición básica de este aspecto está relacionada a la red de servicios y rutas de transporte que un país utiliza usualmente en los océanos para comerciar con otros países.

Todo país tiene servicios de naves y rutas (carreteras en sentido terrestre) que conforman una red particular. La cuestión de fondo es: ¿Qué tan eficiente es la red para servir a los barcos procedentes de mercados de interés?, ¿Qué tan eficaz es la red en su capacidad de conexión con las redes marítimas de otros países?, entre otras cuestiones importantes. La calidad de la conectividad marítima está sujeta a la interacción de diversos factores.

- **Infraestructura portuaria:** Se considera a la calidad y capacidad de un puerto para manejar diferentes tipos de naves y cargas, así como a la eficiencia con que las operaciones de carga y descarga son realizadas. Además, es crucial la disponibilidad de instalaciones de almacenamiento, conservación y logística.
- **Rutas marítimas y servicios de transporte:** Según la ubicación geográfica de un país, su acceso a las principales rutas marítimas (carreteras principales) será más o menos fácil. Asimismo, es un aspecto facilitador la frecuencia y disponibilidad de servicios (buses que cubren un destino particular) de transporte marítimo regulares, así como la presencia de líneas navieras (empresas de buses) importantes que operan en el país.
- **Factores económicos y comerciales:** Para tener buena conectividad, es necesario que un país tenga un volumen considerable y creciente de comercio internacional. Para ello será bueno que la producción interna sea dinámica para atraer la demanda de transporte tanto para importaciones y exportaciones. Ante la competencia comercial, es importante la competitividad de los costos de transporte marítimo.
- **Regulaciones y políticas gubernamentales:** La legislación interna relativa a las políticas aduaneras y comerciales deben estar orientadas a facilitar el flujo de mercancías. Vale también como facilitador, las regulaciones de seguridad marítima y protección ambiental. Una buena política de inversiones atraerá la construcción de infraestructura portuaria y el ingreso de más empresas de transporte marítimo.
- **Tecnología y digitalización:** La implementación de tecnologías modernas y su aplicación eficaz en la gestión portuaria y el transporte marítimo impulsa la calidad de la conectividad marítima. En este campo es crucial la digitalización eficiente de los procesos aduaneros y logísticos bajo el paraguas de una política eficaz de ciberseguridad marítima.
- **Conectividad terrestre:** El complemento absolutamente necesario para la eficiencia de la conexión portuaria con la infraestructura y centros de distribución terrestre aledaños o en la zona de influencia del puerto, es la conectividad de la red terrestre. Las vías por carreteras, ferrocarriles, y cabotaje son la columna vertebral del movimiento portuario local y donde más está expuesta la carga de ser contaminada.

La conectividad marítima es un indicador clave de un sistema portuario para medir su capacidad real para participar en el proceso de comercio internacional, así como su integración física en la economía local, nacional, regional y global. Un puerto con una buena conectividad, garantiza la seguridad, eficiencia y productividad del sistema comercial nacional porque permite a las naves: una buena comunicación con las autoridades en tierra, acceder a información y datos en tiempo real, monitorear variables ambientales, transferir datos cruciales para la operación, mantener la tripulación conectada con el centro de control, acceder a las últimas alertas de navegación y seguridad, así como a tecnologías de conectividad marítima, conectividad celular IoT, servicios Wi-Fi gestionados, WAN inalámbricas basadas en la nube, servicios de alta velocidad y baja latencia.

El indicador busca capturar el nivel de integración de un país costero a las redes globales de las líneas navieras, ya que el acceso de un país hacia los mercados internacionales dependerá principalmente en su conectividad de transporte (específicamente, en los servicios de exportaciones e importaciones de las líneas navieras).

El índice de conectividad UNCTAD

La UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el comercio y desarrollo) publica trimestralmente el índice Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) o Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea, y en la práctica es un indicador de la oferta de servicios contenerizados de líneas navieras. Su objetivo es describir el nivel de integración de un país a las redes globales de las líneas navieras.

Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)
para algunos países adelantados
*Índice en Primer trimestre - Q1 2023 = 100

País	2010	2024	Base Q1 2023
China	1189,28	1189,28	1155,72
Corea	640,38	640,38	622,06
Singapur	585,63	585,63	590,49
EE.UU.	503,95	503,95	515,83

Fuente: UNCTAD

En la elaboración del índice participan alrededor de 170 países. Este se genera a partir de los siguientes **seis componentes**:

- 1. El número de escalas programadas de buques por semana en el país.
- 2. Capacidad anual desplegada en unidades equivalentes a veinte pies (TEU): capacidad desplegada total ofrecida en el país.

- 3. El número de servicios regulares de transporte marítimo desde y hacia el país.
- 4. El número de compañías de transporte regular que brindan servicios desde y hacia el país.
- 5. El tamaño promedio en TEU's (Unidades equivalentes a veinte pies) de los barcos desplegados por el servicio programado con el tamaño promedio de barco más grande.
- 6. El número de otros países que están conectados al país a través de servicios de transporte marítimo directo (tenga en cuenta que un servicio directo se define como un servicio regular entre dos países; puede incluir otras paradas intermedias, pero el transporte de un contenedor no requiere transbordo).

El LSCI se actualizó y mejoró en 2019, con cobertura de país adicional e incorporando un componente adicional (el número de pares de países con una conexión directa), y se generó nuevamente para 2006 en adelante. Desde 2020, el índice se publica como una serie trimestral y a partir de 2024 se ha ajustado para igualar a 100 el promedio del primer trimestre de 2023. La nueva serie temporal reemplaza a la anterior UNCTAD LSCI, que se había generado a partir de 2004.

Las variables críticas utilizadas para el LSCI están relacionadas a servicios:

- 1. Cantidad de servicios brindados.
- 2. Cantidad de empresas que proveen servicios de líneas navieras de/hacia a los puertos del país.
- 3. Cantidad de países conectados a través del servicio directo (servicio regular entre dos países, puede incluir paradas intermedias pero el transporte del contenedor no requiere transbordo).

Las variables relacionadas a capacidad instalada son:

- 4. Cantidad de naves.
- 5. Capacidad contenerizada combinada total.
- 6. TEU's de la nave con mayor tamaño.



Resultados en 2023

Según el índice LSCI publicado en 2024, los países mejor conectados en 2023 fueron los países asiáticos donde Vietnam registra el mayor aumento de conectividad a largo plazo. En el segundo trimestre de 2024, entre los diez países mejor conectados China estaba en primer lugar, seguida de Corea y Singapur. Estados Unidos ocupaba el cuarto lugar, y los países europeos más conectados eran España, Reino Unido y Países Bajos. Los mayores incrementos en las 10 primeras economías se observaron en Vietnam (casi el triple), China (66%) y Corea (50%). En los tres casos, la mejora se debió al aumento del tamaño de los buques, la capacidad desplegada, el número de proveedores de servicios y las escalas semanales.

El informe resalta que los contenedores se mueven con mayor rapidez en los barcos de mayor tamaño, sobre todo porque los puertos más grandes suelen encargarse de las actividades de transbordo y utilizan operaciones paralelas de grúa y automatización. En 2023 TrainForTrade (es de la UNCTAD y proporciona a países en desarrollo asistencia técnica y creación de capacidad a medida) revisó la gama de indicadores y medidas utilizados para evaluar el rendimiento portuario en el mundo, y añadió tres nuevas categorías: gobernanza, resiliencia y sostenibilidad ambiental. Es de consenso que el uso de contenedores hace más fluido el transporte multimodal, reduce la congestión en los puertos y minimiza los tiempos de tránsito. Sin embargo, los largos plazos de entrega de los contenedores vacíos siguen siendo motivo de preocupación, ya que interrumpen las operaciones y aumentan los costos.

En Latinoamérica

La UNCTAD decidió hacer un cambio en la base referencial para calcular los índices con la finalidad de proporcionar una base de referencia más actual y relevante para las comparaciones. De este modo, actualmente el índice LSCI establece como base = 100 el valor del índice en el primer trimestre (Q1 en inglés) de 2023. Con esto, el valor promedio de la conectividad que tenga un país en el primer trimestre de 2023 se considera igual a 100 para cualquier comparación relativa posterior o anterior a dicho año.

Por ejemplo (ver cuadro), el índice de Perú en el primer trimestre de 2023 fue 118.17 y en 2024 fue 131.94 (ver cuadro). Si consideramos a 118.17 = 100, entonces el índice equivalente para 2024 será igual a 111.65 que se puede interpretar como que el incremento del índice peruano fue de 11.65% (resultado de restar 100) entre el primer trimestre de 2023 y el valor promedio en 2024.

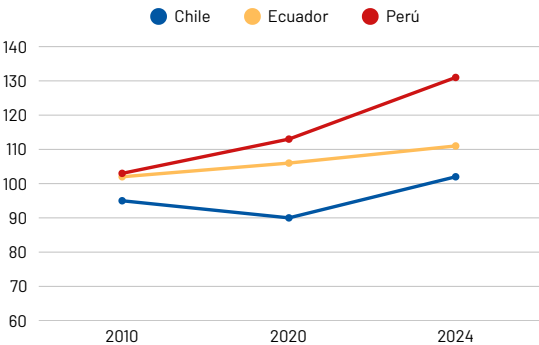
Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)
para algunos países de Latinoamérica
**Índice en Primer trimestre - Q1 2023 = 100*

País	2010	2020	2024	Base Q1 2023
Brasil	147,63	122,57	154,65	126,17
Chile	97,17	91,24	104,59	98,02
Colombia	161,24	181,27	194,05	184,00
Ecuador	103,13	106,89	111,70	106,51
Perú	105,06	114,38	131,94	118,17

Fuente: UNCTAD

Analizando el cuadro presentado, es posible observar que, comparando el índice para Chile, Ecuador y Perú, a largo plazo el Perú está aumentando su conectividad marítima frente a sus vecinos (ver gráfico). Se puede esperar que con el nuevo puerto de Chancay esta ventaja comparativa se puede ampliar aún más en los siguientes años.

Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) para Perú y países vecinos



Aspectos clave del transporte marítimo mundial en 2024

En un escenario global incierto, este sector logra superar hechos geopolíticos y climáticos imprevisibles, apoyándose en la dinámica económica y su capacidad de gestión.

Considerando que la situación del tráfico internacional marítimo mejoró en 2024, los estimados para el volumen total del transporte marítimo de mercancías indican que este habría alcanzado la cifra de 12.537 millones de toneladas. Asimismo, se estima que la mercancía transportada en contenedores habría registrado 183 millones de TEUs. Con relación a este importante rubro del transporte marítimo, el último Índice de Desempeño de Puertos de Contenedores (CPPI por sus siglas en inglés) desarrollado por el Banco Mundial, señala que los puertos de contenedores mejor clasificados en el 2023 fueron el puerto de Yangshan (China), seguido por el puerto de Salalah (Omán), el puerto de Cartagena (Colombia), el puerto de Tánger-Mediterráneo (Marruecos) y el puerto de Tanjung Pelepas (Malasia).

En general, el sector del transporte marítimo mundial en 2024 experimentó grandes desafíos. Cubus Container, compañía inglesa proveedora de contenedores, sostiene que esta industria estuvo repleta de hechos que trastocaron sus operaciones. Los hechos respondieron a causas geopolíticas, climáticas y tecnológicas. En resumen, los aspectos clave de nivel estructural más destacables del sector fueron:

a) Disrupción logística

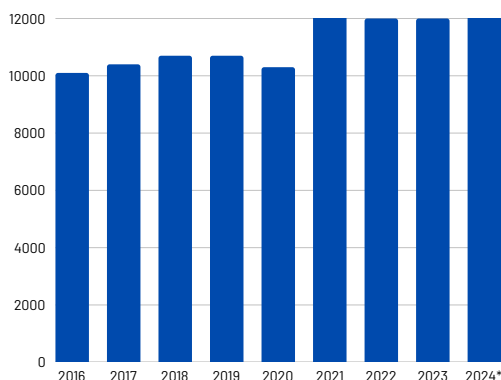
La crisis del Mar Rojo, iniciada a finales de 2023, fue una fuerte disrupción logística de naturaleza geopolítica que provocó el desvío de los barcos alrededor del Cabo de Buena Esperanza al extremo sur de África. Este desvío llevó a un mayor consumo de combustible y plazos de entrega extendidos, lo que sacudió la normalidad de las cadenas de suministro globales. Obedeciendo a causas climáticas, hubo también problemas en el cruce de naves por el Canal de Panamá debido a la insuficiencia del nivel de agua causada por la sequía. En el periodo octubre 2023 – setiembre 2024, el flujo de barcos por el canal disminuyó casi un 30%.

b) Expansión de producción de barcos

De otro lado, hubo una expansión de la flota y pedidos de barcos a pesar de los problemas en las rutas logísticas. Las compañías navieras estuvieron en una ola de construcción naval, haciendo que los pedidos de nuevos barcos portacontenedores alcanzaran niveles récord. En esta vorágine, hubo un aumento de los barcos de doble combustible destinados a reducir las emisiones.

Mundo: Transporte total de carga marítima

**En millones de TM*

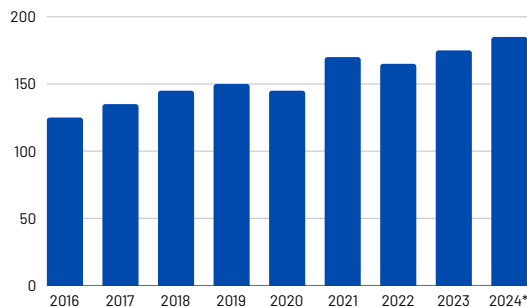


c) Mejoras en infraestructura portuaria

Mientras aumentaba el número de barcos, los puertos invirtieron en mejoras de sus infraestructuras y procedimientos. ¿Resultados? Los puertos asiáticos, particularmente en el Lejano Oriente, superaron a sus pares europeos en conectividad y volúmenes de carga. Los puertos de Shanghái y Singapur siguen dominando el mercado, lo cual es un reflejo del cambio de orientación del comercio mundial hacia Asia.

Mundo: Transporte de carga en contenedor

*En millones de TEU's



d) La economía del mercado de contenedores

El mercado mundial del transporte marítimo de contenedores experimentó volatilidad, registrando tarifas de flete fluctuantes debido a las interrupciones en la cadena de suministro y limitaciones en la capacidad portuaria. Mientras tanto, el impulso de la industria marítima hacia prácticas de transporte marítimo más ecológicas llevó al logro de la adopción del eBL (conocimiento de embarque electrónico) y otras herramientas digitales, lo que facilita el avance hacia la disminución del desperdicio de papel y la mejora de la eficiencia y la transparencia en las operaciones marítimas.

Fletes de contenedores

En 2024 se puede destacar lo sucedido con los fletes de contenedores. De acuerdo con el Informe sobre el transporte marítimo 2024 de la UNCTAD, en enero de 2024 el Índice de Fletes de Contenedores de Shanghái, principal indicador de las tarifas al contado del transporte de contenedores desde Shanghái (China) a varios puertos importantes de todo el mundo, se situó en un promedio de 2.130 puntos, más del doble del nivel de diciembre de 2023 (un mes de diferencia), aunque más del 50% por debajo del máximo alcanzado durante la pandemia de COVID-19.

Los fletes volvieron a subir en mayo de 2024, cuando alcanzó un promedio de 2.644 puntos. Esto debido a las subidas generales de tarifas y a la coincidencia con la temporada alta del comercio de contenedores, junto con otros costos como los relacionados con el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea, los peajes del canal de Panamá y el aumento de las primas de seguro por riesgo de guerra.

Los fletes al contado se vieron afectados en la mayoría de las rutas. Los fletes respondieron inicialmente con lentitud a la perturbación en el Mar Rojo, pero empezaron a subir a partir de enero de 2024.

A pesar de esta situación, desde mediados de diciembre de 2023 hasta junio de 2024, la demanda de capacidad adicional de portacontenedores aumentó en un 12% como consecuencia de los desvíos de rutas. Además de absorber el exceso de capacidad, los desvíos provocaron un aumento de la velocidad (de 16 a 20 nudos) de las naves para cumplir los plazos de entrega con el consiguiente consumo de combustible (se triplicó), lo que a su vez incrementó los fletes y los costos de transporte.

A mediados de junio de 2024, la congestión en los puertos fue equivalente a que un volumen de 2,5 millones de TEU's esperaban ser desembarcados de los barcos esperando frente a los puertos. Esta cifra representaba el 8,4% de la capacidad mundial y contribuyó también al aumento de los fletes. Para la UNCTAD, el impacto de estas perturbaciones en los fletes de contenedores fue compensado en parte por el aumento de la capacidad de oferta de los barcos portacontenedores. El desvío de los barcos para evitar los cuellos de botella marítimos (Mar Rojo y canal de Panamá) aumentó las distancias recorridas y la demanda de capacidad de carga, pero el mercado lo absorbió utilizando la capacidad adicional disponible.

Flota mundial

La UNCTAD también afirma que la flota marítima mundial creció un 3,4% en 2023 (por encima del comercio marítimo), aunque por debajo del crecimiento medio en el periodo 2005 - 2023. La capacidad total de carga alcanzó los 2.400 millones de toneladas, impulsada por el crecimiento de los portacontenedores y los barcos de transporte de gas natural licuado. Los graneleros y los petroleros siguieron representando la mayor parte de la capacidad de la flota naviera mundial. La crisis del cambio de rutas marítimas en 2024, que provocó el aumento de los recorridos, fue útil para absorber este exceso de capacidad naviera. Tras la desaparición de los cuellos de botella se podría suponer que haya regresado el problema de exceso de capacidad (al cierre de edición la UNCTAD aun no publica datos de los doce meses de 2024).

A principios de 2024, la cartera mundial de pedidos de naves se situaba en un 12% de la capacidad activa de la flota mundial. Destacaban los pedidos de barcos de doble combustible, y continuaba la adopción de tecnologías de ahorro de energía. En 2023 y el primer semestre de 2024, la actividad de desguace de barcos siguió siendo baja, ya que los fletes eran altos y se encontraban nuevas oportunidades de empleo para barcos más antiguos, derivadas del cambio de ruta de los barcos. La capacidad mundial de construcción naval también influye en las pautas de renovación de la flota. En 2023, China, Japón y Corea seguían dominando el mercado de la construcción naval y representaban alrededor del 95% de la producción mundial. En 2023, por primera vez, China suministró más del 50% del tonelaje construido.

Sigue vigente la necesidad de asegurar las cadenas de suministro

Tal vez ahora más que antes, en plena coyuntura mundial incierta, los controles de seguridad para las cargas sean vitales para prevenir que el comercio internacional sea un medio de facilitación para organizaciones terroristas.

La industria del comercio internacional, particularmente el sector del transporte y el subsector logístico no está exento de las amenazas de actividades que pueden perjudicar a los que protagonizan estas actividades trascendentales para la economía mundial. Estos son los exportadores, los importadores, los agentes intermediarios como los almacenes, aduaneros, transportistas, operadores de carga y descarga, así como los barcos de carga y sus tripulantes, etc. Las amenazas están representadas por el terrorismo, la piratería y el tráfico de mercancías ilegales (drogas, armas, sustancias químicas nocivas, ataques cibernéticos).

Organizaciones como BASC, que es considerada como fundadora de la elaboración de políticas de seguridad de las cadenas de suministro en el comercio internacional, trabajan desde hace 28 años implementando sistemas de gestión en seguridad y control especializada que consisten en planes y procedimientos detallados que son capaces de garantizar la seguridad de sus operaciones para las empresas.

Desde su fundación trabaja bajo el enfoque de cooperación entre la industria privada, el gobierno y organismos internacionales con miras a desarrollar la capacidad interna de las empresas para prevenir la indeseable invasión de las organizaciones delictivas en las operaciones logísticas legales. De esta manera, busca limpiar las cadenas de suministro del país para beneficio pleno de su comercio exterior y su imagen internacional en el mercado global.

Punto de quiebre

Como se sabe, desde el 11 de septiembre de 2001, cuando ocurrieron los atentados terroristas en Estados Unidos, todos los países buscan evitar primariamente la infiltración del terrorismo en los embarques y las naves de transporte. Esto con el fin de evitar las consecuencias de que mercancías ilícitas o peligrosas lleguen a sus destinos, los que podrían repetir esa tragedia violenta o hacer daño el futuro de jóvenes y adultos en cualquier país.



Desde esa fecha, prácticamente todos los países aceptan que las cargas sean objeto de un control riguroso en las aduanas y en etapas previas a este punto en los puertos de llegada y origen de los barcos de carga internacionales. Asimismo, las instalaciones portuarias deben cumplir con el Código internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS por sus siglas en inglés), el cual exige que cada barco, cuyo estado de pabellón sea parte del Convenio de la OMI (Organización Marítima Internacional) para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), implemente un plan de protección de los buques. Los gobiernos también, principalmente los desarrollados, quieren estar informados de la carga que fluye por sus fronteras. Quién mueve qué carga, a quién y desde dónde, les permite administrar las políticas de seguridad nacionales propias, de los países con los que comercia, y que esté en concordancia con las políticas de seguridad supranacionales.

Desde 2001, los EE. UU., la Unión Europea y otros países, han establecido sistemas de tecnologías de información (TI) y marcos legales correspondientes para administrar una seguridad eficaz de la cadena de suministros mundial.

De acuerdo con la industria, estos sistemas no están basados exclusivamente en la información anticipada sobre la seguridad de la carga que proporcionan las líneas navieras, sino que también obtienen datos de toda la cadena de suministro, incluyendo importadores, fabricantes y transportistas con acceso a información adicional de las mercancías.

Los sistemas de información anticipada de la carga cumplen los requisitos acordados por los países y la industria en el Marco de Normas SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que establece la manera en que se puede obtener información precisa de manera eficiente de la fuente de información, sin violar la confidencialidad comercial ni interrumpir las funciones comerciales. Además, los miembros de la industria del transporte multimodal trabajan estrechamente en programas voluntarios promovidos por autoridades gubernamentales como la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (CTPAT) de Estados Unidos (con BASC trabaja estrechamente) o el sistema de Operador Económico Autorizado (AEO por sus siglas en inglés) de la OMA, los cuales buscan promover y desarrollar escudos de protección efectivos para los operadores y el comercio seguro.





La industria de protección marítima y la certificación BASC

El mercado internacional de seguridad marítima abarca un amplio espectro de servicios externos a las empresas. La certificación BASC forma parte de la estructura interna de una empresa en forma de política interna de cumplimiento obligatorio en todos sus niveles jerárquicos.

Dependiendo de las características del segmento en el que las empresas están involucradas en el mercado internacional de seguridad marítima, se estima que este mercado emergente ha crecido fuertemente en los últimos años a causa de factores contemporáneos como el cambio climático, las amenazas de ciberseguridad, las tensiones geopolíticas, y las amenazas marítimas crecientes. De modo particular, se considera también a las amenazas de piratería, ataques terroristas a objetivos marítimos, contrabando y tráfico ilícito, disputas y conflictos marítimos, y crecimiento del comercio global. El cálculo de los montos de movimiento en este mercado varía de 25 a 31 mil millones de dólares.

En términos generales, y de acuerdo con la industria internacional compuesto por empresas consultoras y asesoras que brindan servicios relacionados a este campo, la seguridad marítima está relacionada a la protección de buques, puertos y otras infraestructuras marítimas, contra amenazas como el terrorismo, la piratería, el robo, el tráfico ilegal de bienes y personas y la pesca ilegal. Es decir, abarca la seguridad del transporte marítimo, el comercio y el medio ambiente marino.

En este sentido, los principales componentes de la seguridad marítima son las soluciones y los servicios, pero considerando otros criterios, esta industria puede estar segmentada del siguiente modo:

- 1. Por componente:** solución (sistemas de vigilancia, sistemas de control de acceso, soluciones de ciberseguridad, sistemas de detección de intrusiones) y servicio (servicios de consultoría, capacitación y educación, mantenimiento y soporte, servicios de seguridad administrados).
- 2. Por tipo de seguridad:** seguridad de puertos e infraestructura crítica, seguridad de barcos, vigilancia costera.
- 3. Por servicio:** evaluación e investigación de riesgos, consultoría, mantenimiento y soporte, capacitación, otros servicios.
- 4. Por tecnología:** control de acceso, detectores, sistemas de información geográfica, comunicaciones, control de supervisión y adquisición de datos (SCADA), detección y escaneo, contenedores inteligentes, vigilancia y seguimiento, monitoreo meteorológico.

Las principales tendencias para este mercado incluyen la integración de inteligencia artificial (IA), la rápida adopción de sistemas no tripulados, el enfoque en la resiliencia de la ciberseguridad, la colaboración global y el intercambio de información, y la integración de la sostenibilidad ambiental. Las empresas involucradas se concentran en el uso de innovaciones tecnológicas, como el sistema de información de gestión del tráfico marítimo (VTMIS), para mejorar la seguridad y la eficiencia marítimas, tecnología que integra los activos de un entorno portuario y marítimo, como radares, CCTV, radios, sistemas meteorológicos y radiogoniómetros (dispositivo que permite determinar la dirección de una señal de radio).

La región de Asia-Pacífico es la más grande en el mercado de seguridad marítima y puede principalmente incluir países como Australia, Brasil, China, Francia, Alemania, India, Indonesia, Japón, Rusia, Corea del Sur, Reino Unido, Estados Unidos, Canadá, Italia y España.

La certificación como herramienta de seguridad

Aunque la industria descrita opera también como proveedora de las cadenas de suministro del comercio internacional, es necesario diferenciarlo de las actividades de organizaciones enfocadas en la promoción de sistemas de gestión y control de seguridad al interior de las mismas empresas receptoras del servicio cuya principal actividad está relacionada directamente con el comercio internacional.

Es decir, exportadores, importadores, agentes intermediarios de servicios aduaneros, de almacén, de producción, de transporte multimodal, de vigilancia y control físico, etc.

En este sentido, **BASC**, por ejemplo, provee su propio Sistema de Gestión y Control de Seguridad **BASC** elaborado y desarrollado desde hace casi tres décadas antes que organizaciones internacionales públicas (C-TPAT, CBP, OMA, etc.), así como con las autoridades (administración aduanera, policía, poder judicial) y empresas del país donde realizan sus actividades. Cada empresa que decide implementar en su política interna de seguridad el Sistema de Gestión en Control de Seguridad (SGSC) **BASC**, orienta sus esfuerzos corporativos a trabajar en el proceso respectivo que puede durar meses hasta lograr la correspondiente aprobación y obtener el certificado respectivo de certificación **BASC**.

El certificado **BASC** es emitido por World BASC Organization (WBO) y es tramitado por cada capítulo **BASC** miembro de la organización, los cuales están autorizados para llevar a cabo el proceso de auditoría y certificación, el cual se renueva anualmente. Desde el inicio del proceso, la empresa interesada tiene un periodo de tiempo para la preparación e implementación del sistema. Luego, **BASC** coordina con la empresa una auditoría de seguridad para verificar el cumplimiento de la norma y los estándares mínimos exigidos por **BASC**. Para ello, **BASC** cuenta con Auditores Internacionales de certificación quienes actúan como terceras partes para llevar a cabo las auditorías y la verificación de la correcta implementación del SGSC **BASC** y sus procesos.





¿Sabías que Perú perdió 72 mil millones de soles debido a la corrupción en tan solo dos años?

Fuente: Contraloría General de la República (2024)



ISO 37301:2021 Sistema de Gestión de Compliance

Norma certificable que permite a una organización demostrar su compromiso de cumplimiento con las leyes, requisitos regulatorios, códigos de la industria y las normas que establece a nivel corporativo.



Difunde una **cultura de cumplimiento** a través de la **gestión eficaz y sólida de los riesgos** relacionados con el compliance.



Crea una **organización sostenible**, mejorando la **confianza** entre clientes y socios comerciales.



Es prueba de la aplicación correcta de la **debida diligencia**. Además, refuerza el **sistema de gestión antisoborno**.

ARTÍCULO TÉCNICO

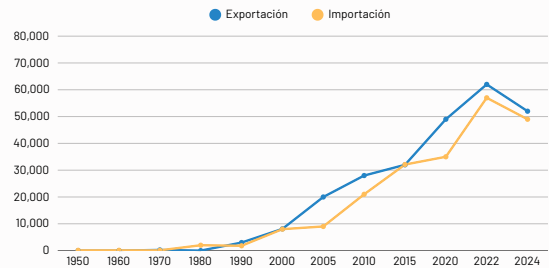
Perú: Comercio exterior y balanza comercial

A largo plazo, el comercio exterior peruano inicia su crecimiento sostenido desde inicios de la década de 1990. En 1992 las exportaciones e importaciones sumaban 7 mil millones de dólares, en 2023 fueron 116 mil millones.

La importancia económica del comercio exterior para el Perú empieza con el inicio de su crecimiento sostenido en los años 80's. En este periodo hay un quiebre de la política económica del país debido básicamente a la salida del régimen militar nacionalista que gobernaba desde 1969. Desde 1980 la economía peruana empieza a orientarse al mercado internacional al tiempo de disminuir la política interna de control y restricciones relacionadas a la actividad empresarial, así como a las exportaciones e importaciones.

Estadísticamente, desde 1950 hasta 1972 las exportaciones totales peruanas no alcanzaron a registrar la cantidad de mil millones de dólares. De 1973 a 1977 no logran alcanzar dos mil millones de dólares, aunque en 1978 si se logra superar este monto. Desde 1979 el crecimiento exportador permite registrar montos superiores a los tres mil millones de dólares, lo cual se mantiene con altibajos hasta 1990. Un crecimiento más estable y progresivo se inicia en el primer quinquenio de los 90 como resultado de una profunda reforma institucional y de política económica integral. La continuación de este proceso ha permitido que en 2023 el valor total de las exportaciones supere los 67 mil millones de dólares.

Perú: Exportaciones e importaciones 1950 - 2024
*En millones de US\$ FOB

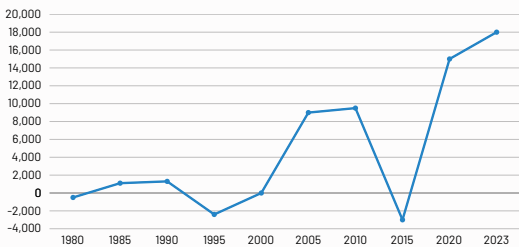


Fuente: BCRP (Enero - Setiembre)

Perú como socio comercial del mundo

Con un comercio de ida y vuelta (exportación más importación) que en 2023 alcanzó la cifra de más de 116 mil millones de dólares (SUNAT), el Perú tiene más posibilidades de ampliar sus perspectivas de crecimiento comercial. Aunque su alcance comercial se expande a 162 países para sus exportaciones (Banco Mundial, 2022) y a 201 países para sus importaciones, el comercio peruano registra una concentración geográfica de sus socios comerciales. En general, el 45% de su intercambio comercial lo realiza con la zona de Asia y el 40% con el continente americano (ver cuadro y gráfico). En suma, más del 85% de su comercio corresponde a Asia y América, dejando a Europa con una participación de solo 13%.

Perú: Balanza comercial 1980 - 2023
*En millones de US\$ FOB



Perú: Exportaciones e importaciones 2022 - 2023
*En millones de US\$

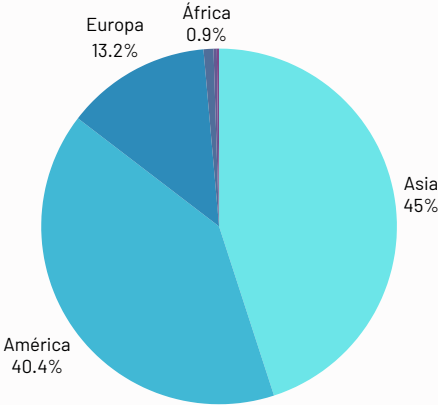
Zona	Exportación		Importación		Comercio total		Estructura% 2023
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	
TOTAL	63,357.12	64,093.81	60,255.65	52,090.62	123,612.77	116,184.43	100.00%
Asia	31,154.87	32,536.95	23,222.11	19,747.11	54,376.97	52,284.06	45.00%
América	20,594.39	20,925.28	30,492.97	25,963.60	51,087.36	46,888.88	40.36%
Europa	10,950.89	9,941.78	5,674.67	5,442.31	16,625.56	15,384.09	13.24%
África	283.23	379.40	550.82	657.36	384.05	1,036.76	0.89%
Oceania	130.00	103.02	292.42	266.43	422.42	369.45	0.32%
Resto	243.75	207.37	22.66	13.82	266.41	221.19	0.19%

Fuente: SUNAT

País exportador

Según el Banco Mundial (2022), considerando seis dígitos del Sistema Armonizado, el Perú exporta en total 3.397 productos (Chile registra 3.308 productos) a 162 países (Chile a 176 países). En 2023 (SUNAT) los principales países de destino de las exportaciones peruanas fueron China (35.5% del total) y Estados Unidos (14.3%), sumando ambos países casi la mitad del total. Los siguientes países a donde Perú exportó por lo menos mil millones de dólares, son Canadá, India, Corea del Sur, Japón, España, Chile, Países Bajos, Brasil, Suiza, Reino Unido, Ecuador y Emiratos Árabes Unidos.

Perú: Intercambio comercial
(Exportaciones + Importaciones)
*Por zonas 2023



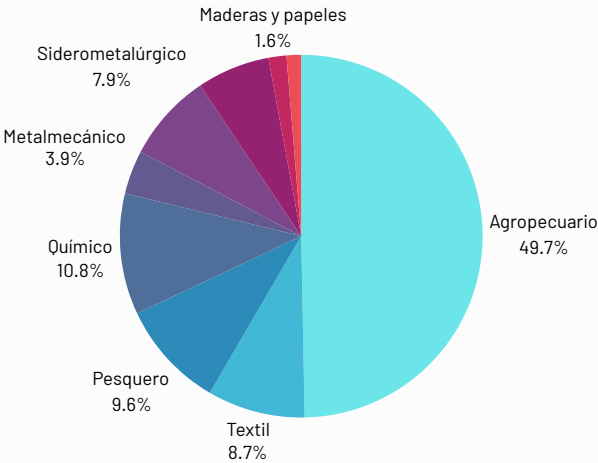
Perú: Exportaciones según sectores
*En millones de US\$ FOB

Exportación	2022	2023	Estructura % 2023
TOTAL	63.357,12	64.093,81	100,00%
PROD. TRADICIONALES	44.942,29	45.429,14	70,88%
Minero	35.297,28	39.365,21	61,42%
Pesquero tradicional	2.385,45	1.141,98	1,78%
Petrolero y gas natural	5.905,34	3.951,39	6,17%
Agrícola	1.354,21	970,57	1,51%
PROD. NO TRADICIONALES	18.171,08	18.457,29	28,80%
Agropecuario	8.366,45	9.179,78	14,32%
Textil	1.872,84	1.601,89	2,50%
Pesquero	1.638,69	1.777,18	2,77%
Químico	2.347,11	1.996,81	3,12%
Metal - mecánico	658,91	721,63	1,13%
Sidero - metalúrgico	1.629,54	1.450,96	2,26%
Minería no metálica	1.093,64	1.193,45	1,86%
Artesanías	2,00	1,84	0,00%
Maderas y papeles	312,66	289,62	0,45%
Pieles y cueros	7,01	6,20	0,01%
Varios (inc. joyería)	242,22	237,92	0,37%
OTROS	243,75	207,37	0,32%

Fuente: SUNAT

Ocupando una posición extraordinaria de crecimiento en los siguientes años, el sector de exportación no tradicional está siendo liderado por el subsector agropecuario. Este rubro registraba en el 2000 una exportación de solamente 645 millones de dólares, y en 2023 ha superado los 8 mil 300 millones de dólares, lo que representa prácticamente la mitad del total de las exportaciones no tradicionales peruanas, seguido por los sectores químico, pesquero, y textil (ver gráfico).

Perú: Exportaciones no tradicionales



País importador

Por el lado de las importaciones, y considerando seis dígitos del Sistema Armonizado, según el Banco Mundial (2022), el Perú importa 4.084 productos (Chile importa 4.328 productos) de 201 países (Chile importa de 185 países). Según la SUNAT, en 2023 los principales países de origen de las importaciones peruanas fueron China (25.9% del total) y Estados Unidos (21.1%), haciendo ambos países el 47% del total. Los siguientes países de donde Perú importó por lo menos mil millones de dólares, son Brasil, Argentina, México, Chile, Colombia, Canadá, Ecuador, Alemania, India y Japón.



La corrupción: ilícito que vulnera la cadena de suministro

El interés por analizar y estudiar la corrupción surge principalmente en la década de los 80's cuando este fenómeno social capta la atención principalmente de sectores relacionados a los negocios e inversiones.

A estas alturas de nuestra evolución social la corrupción parece estar ahogando las estructuras de las sociedades humanas. "Es uno de los mayores problemas mundiales, por delante de la pobreza extrema, el desempleo, el aumento del precio de los alimentos y la energía, el cambio climático y el terrorismo." afirma Leslie Holmes, profesor de ciencia política de la Universidad de Melbourne, Australia. Este investigador afirma en su libro "Corruption: A Very Short Introduction" (2015) que inclusive, se cree que es una de las "principales causas de la pobreza en todo el mundo". Para este autor, aunque la corrupción es tan antigua como la humanidad misma, recién la comunidad internacional ha empezado a tratarla como un problema solo en las últimas tres décadas.

Definición

El significado del término corrupción, según el diccionario Cambridge, es el "comportamiento deshonesto, ilegal, o malo, especialmente por parte de personas en posiciones de poder". La organización Transparencia Internacional (TI) lo define como "el abuso del poder confiado para obtener beneficios privados". En general, existe una diversidad de definiciones hechas por organizaciones dedicadas a las ciencias sociales, a labores académicas, a la política, y a actividades relacionadas a organizaciones no gubernamentales. Las definiciones responden naturalmente a la visión particular de tales entidades. Pero además del ámbito donde se originan los conceptos, las definiciones responden también a características culturales.

Ramsay MacMullen, historiador de la Universidad de Yale, afirma que la definición de corrupción es influenciada por la cultura, entendida como las creencias, actitudes y comportamientos dominantes en una sociedad. Asimismo, la cultura puede estar relacionada con la religión y con el hecho de que un país haya sido o no una colonia o una potencia colonial ("Comparative corruption, past and present" en The Journal of Social, Political and Economic Studies 2017). En este trabajo MacMullen analizó los antecedentes históricos del soborno en el siglo XIX en Europa y los siglos XVII y XIX en China. Su finalidad fue enriquecer los enfoques de solución de este problema social analizando su vigencia en otras épocas y entornos para desvelar sus causas o motivaciones. Su principal conclusión fue planteada con la pregunta: "¿Cómo ha logrado la corrupción hacerse un lugar más allá de la mera tolerancia, más allá de la paradoja de ser buena y mala a la vez (es buena para el corruptor y el corrompido, y es mala para la sociedad)?".

En su estudio, el autor asume la "corrupción" en su sentido más común: "une a dos partes en un intercambio". Una de ellas pide a una autoridad privada o gubernamental "hacer lo que no deben o que no hagan lo que deben". El artículo referido esboza dos líneas de respuesta. Por un lado, señala al mundo de los negocios diciendo que "la respuesta no debe buscarse simplemente en las crecientes y cada vez más insistentes demandas de las empresas globales".

Por otro lado también apunta al ámbito político afirmando: "igualmente notable ha sido el surgimiento de la democracia como forma de gobierno que prevalece en todas partes". Sostiene que la democracia "permite" participar en una operación corrupta porque, "si el Estado es el cuerpo ciudadano, entonces todos los ciudadanos tienen el mismo derecho a participar en sus operaciones por el precio que se acuerde y a compartir las recompensas resultantes. Sin duda, esto es justo."

"Es decir, parece que la democracia peca por ser permisiva con esta actividad y que las empresas globales, en sus ansias por crecer, lo demandan con insistencia".

Con relación a la variedad de definiciones, MacMullen afirma que la confusión actual se puede demostrar con dos ejemplos. Primero, no existe una definición de corrupción en la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (United Nations Convention Against Corruption), documento considerado como "el único instrumento universal jurídicamente vinculante contra la corrupción". Quienes lo elaboraron no pudieron ponerse de acuerdo sobre una definición. En segundo lugar, la principal ONG anticorrupción del mundo, Transparencia Internacional (TI), "ha utilizado durante la mayor parte de este siglo dos definiciones, pero ahora elude el tema."

Para su producto anual más conocido, el Corruption Perceptions Index - CPI (Índice de Percepción de la Corrupción - IPC), utilizó hasta 2012 lo que sigue siendo la definición más citada, "el abuso del cargo público para obtener beneficios privados". Esta definición es similar o incluso idéntica a la utilizada por muchas otras agencias, como el Banco Mundial.

En todos los demás contextos, según MacMullen, TI define la corrupción como "el abuso del poder confiado para obtener beneficios privados". La principal diferencia entre ambos es que el primero requiere la participación de un funcionario del Estado, mientras que el segundo es más amplio y permite la conducta malintencionada de, por ejemplo, altos ejecutivos de empresas privadas e incluso la corrupción exclusivamente dentro del sector privado (B2B, o entre empresas). En 2012, TI dejó de definir la corrupción para su IPC (aunque en el IPC de 2013 se señala que "mide los niveles percibidos de corrupción en el sector público"), lo que refleja la confusión general.





Medición de la corrupción y su impacto a nivel Global

Siendo un problema social creciente a medida que pasa el tiempo, la medición de la corrupción es necesaria como parte de su diagnóstico y solución. En este aspecto, investigadores como Anja Rohwer de la Universidad de Munich señalan que “la pregunta crucial es: ¿Es posible medir la corrupción y, de ser así, ¿cómo?” (“Measuring Corruption: A Comparison between the Transparency International's Corruption Perceptions Index and the World Bank's Worldwide Governance Indicators” 2009) Para esta investigadora la corrupción no se puede medir directamente, a pesar de que el número de índices elaborados para medir la corrupción ha crecido durante en las últimas décadas. Ella señala como los indicadores más establecidos y ampliamente utilizados al Índice de Percepción de la Corrupción (Corruption Perceptions Index – CPI) de Transparencia Internacional (TI), los Indicadores Mundiales de Gobernanza del Banco Mundial (World Bank's Worldwide Governance Indicators – WGI), el Barómetro Global de la Corrupción (Global Corruption Barometer) de TI y el Índice Global de Integridad de Global Integrity (Global Integrity's Global Integrity Index).

Rohwer acepta que la corrupción se puede medir de manera indirecta (mide la ‘percepción’ de las personas) pero cuestiona su precisión. Su análisis comparativo de dos índices basados en la percepción, el CPI y el WGI, le permitió recomendar que estos debieran utilizarse con más cautela debido a la falta de transparencia y a los problemas de definición de la corrupción. Ha señalado que “Debería haber un mayor control de los criterios y de los métodos de obtención de indicadores agregados para comprender mejor lo que miden y determinar (aproximadamente) su grado de interdependencia.”

Recomienda a los usuarios de este tipo de mediciones “reconocer que se trata de medidas de percepciones de la corrupción, no de la corrupción misma.” De esta manera señala como un buen ejemplo el Barómetro Global de la Corrupción de TI por evaluar tanto la percepción como la experiencia del público en general respecto a la corrupción.

Medición sin definición única

Mientras que para especialistas como Anja Rohwer la corrupción es posible medirla, pero sin precisión, para otros investigadores, como Leslie Holmes, no es posible medirla porque no hay un acuerdo en la definición de corrupción. Holmes criticó a Moisés Naim por afirmar en 1995 que el mundo estaba frente a una “erupción de corrupción” (“Corruption: A Very Short Introduction” 2015). Holmes hizo preguntas como: ¿aumenta realmente la escala de la corrupción? ¿Son algunos países realmente más corruptos que otros? Para responder estas preguntas se requiere una medición de la corrupción, “una tarea particularmente difícil, en parte porque no podemos ponernos de acuerdo sobre lo que constituye corrupción.” afirmaba el autor inglés. Además, planteaba la dificultad de obtener información señalando que “En la mayoría de los delitos y actos de mala conducta, hay víctimas que pueden denunciar su experiencia a las autoridades, y a menudo lo hacen. Pero es poco probable que los ciudadanos que han pagado un soborno denuncien al funcionario que lo exigió o lo aceptó.” Eso sería una autoincriminación porque, por ejemplo: “el sobornador puede tener miedo de que el permiso para construir una casa o el pasaporte que recibió a cambio del soborno sean revocados o confiscados.”



Holmes refuerza la dificultad de la cuantificación señalando que cuando un funcionario no ha participado en un intercambio bilateral (por ejemplo, malversando fondos), la "víctima" suele ser una organización grande y anónima, como el Estado o una gran corporación, que ni siquiera se dará cuenta de las pérdidas hasta que se realice una auditoría adecuada, lo cual puede ocurrir en raras ocasiones. A veces, la "víctima" es incluso más abstracta, como la "sociedad". Existen métodos para medir la escala de la corrupción: estadísticas oficiales; encuestas de percepción y actitud; encuestas experienciales; y encuestas de seguimiento. Para el autor "las democracias ricas y estables suelen ser las que tienen menos corrupción, mientras que las dictaduras empobrecidas y los estados en problemas son los que más." Los estados nórdicos registran niveles muy bajos de corrupción, cualquiera sea el método elegido. En general considera que, aunque las sofisticadas técnicas computarizadas pueden ayudar en medir la corrupción, no son alternativas para una conceptualización clara y defendible.

Holmes afirmó que el interés por la corrupción toma fuerza internacional desde la década de los 80's, cuando aparecieron análisis empresariales de niveles de corrupción en determinados países (International Country Risk Guide, por ejemplo). En los años 1990 y 2000 surgieron encuestas sobre corrupción. El primer Corruption Perceptions Index (CPI) se publicó en 1995, el primer Global Corruption Barometer (GCB) fue publicado por Transparencia Internacional en 2003, la primera encuesta de seguimiento se realizó en 1996, mientras que los primeros resultados de investigación experimental se publicaron en 2000. Esta situación lo condujo a refutar que hubo un "estallido de corrupción" en la década de los 90, aunque acepta que la conciencia sobre este tema ha aumentado drásticamente. Considera que "estamos en una etapa temprana de investigación empírica sobre la corrupción" por lo que aun somos débiles en su medición.

Reporte de Embarque Sospechoso



10:14 4G 38%

menú con Suspensión de Embarque
Reporte de Embarque

BAC
Banco de Aduanas y Comercio Exterior

BASNET

REPORTE DE EMBARQUE SOSPECHOSO

Formulario de Aviso de Carga

* Los campos marcados con (*) son obligatorios.

Datos del generador de la carga (Exportador)

Razón Social

RUC

Dirección

Agente de carga

Razón Social

basasperu.org

Informa oportunamente a las autoridades competentes sobre la detección de embarques sospechosos.



www.basasperu.org



Conoce nuestras Actividades en el año

Como cada año, el Capítulo BASC PERÚ organiza y participa de eventos de interés para el sector. Asimismo, fomenta espacios de encuentro entre empresas certificadas a nivel nacional.



BASC PERÚ organiza con éxito el evento "El poder de la integridad en las organizaciones"

El pasado 20 de marzo se llevó a cabo el **primer evento antisoborno del año**; el mismo que reunió a más de 60 participantes, entre representantes del sector público y privado. Este importante encuentro inició con las palabras de bienvenida de nuestro Director Ejecutivo, Sr. César Venegas Núñez, quien mencionó la importancia de la integridad como un pilar dentro de las organizaciones que están comprometidas con el buen gobierno corporativo.

Posteriormente, el Responsable de Auditoría Interna de Redondos, Sr. Juan García, expuso sobre las buenas prácticas que mantiene su organización y sobre el enfoque en el cumplimiento, la integridad y la excelencia.

Asimismo, contamos con un destacado panel de líderes con integridad, conformado por la Sra. Maria Paz Torres, Especialista en Cumplimiento en Antamina; Srta. Diana Choy, Gerente Adjunto de Proceso de Cumplimiento en el Banco de Crédito BCP y el Sr. Vladimir Fernández Castro, Oficial de Cumplimiento en Ositrán Perú.

Junto a ellos exploramos cómo los principios de ética y cumplimiento fortalecen la cultura organizacional en diversos rubros.





BASC PERÚ culmina con éxito el 79° Curso de Formación de Auditores Internacionales

En línea con su compromiso con la seguridad y la gestión del riesgo en el comercio internacional, World BASC Organization y BASC PERÚ llevaron a cabo el 79° Curso de Formación de Auditores Internacionales BASC V06:2022. Durante cinco jornadas intensivas, representantes de Colombia, Costa Rica, Ecuador y Perú reforzaron sus conocimientos en auditoría, seguridad en la cadena de suministro y buenas prácticas alineadas al estándar internacional BASC.

El curso inició con las palabras de bienvenida del Sr. Erik Moncayo, presidente Internacional de World BASC Organization, seguido de la Sra. Suzanne Lemaitre, directora ejecutiva de World BASC Organization, el Sr. Aldo Defilippi, presidente del Consejo Directivo de BASC PERÚ, y el Sr. César Venegas, director ejecutivo de BASC PERÚ, quienes destacaron la importancia de este espacio para fortalecer la cultura de seguridad en el comercio internacional.

Del 31 de marzo al 4 de abril, se abordaron temas estratégicos como la evolución de los programas de seguridad BASC, CTPAT y el Marco SAFE-OEA, la importancia de la ciberseguridad en la cadena de suministro, la trazabilidad de operaciones y el liderazgo en auditoría.

Asimismo, contamos con la participación de importantes funcionarios del sector público, de entidades como la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO), el Ministerio Público - Fiscalía de la Nación y la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT).

Durante la ceremonia de clausura, el Sr. Fermín Cuza, Miembro Honorario de World BASC Organization, destacó el valor estratégico de BASC en el contexto del comercio global, así como el rol fundamental del auditor en la promoción de un entorno seguro y confiable. Además, contamos con la presencia del Sr. Luis Sandoval, jefe de la División de Operador Económico Autorizado de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) y la Dra. Ana María Calderón, Gerente Central de la Escuela del Ministerio Público - Fiscalía de la Nación, quienes compartieron su experiencia en la gestión de riesgos y estrategias de control para fortalecer la seguridad del comercio internacional.

“Nos vamos satisfechos de haber sumado más conocimientos de la mano de excelentes profesionales y sobre todo de excelentes formadores, como lo es la organización BASC PERÚ”, afirmó Lidia Cervantes, participante del curso.

Actividades de BASC PERÚ | Febrero

COMITÉ DE SEGURIDAD BASC: EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE



El 07 de febrero se llevó a cabo el “Comité de Seguridad BASC para Empresas de Transporte Terrestre”, en la ciudad de Lima, con el objetivo de afianzar el vínculo entre el sector privado y las autoridades afines al comercio exterior peruano. El evento inició con las palabras de bienvenida del Gerente de Operaciones de BASC PERÚ, Sr. Carlos Reyes. Además, se contó con la participación del Sr. Francisco Reyes, Sub-Gerente de Seguridad en RANSA COMERCIAL, quien brindó a los participantes un panorama sobre los controles de seguridad y las buenas prácticas que mantienen como empresa BASC. También, contamos con la participación del Sr. Sebastián Llosa, Jefe de Proyectos de Precintos en PERSEAL, quien explicó sobre los diferentes tipos de precintos de seguridad y su importante rol dentro del comercio nacional e internacional.

CHARLA DE SENSIBILIZACIÓN Y CEREMONIA DE RECONOCIMIENTO A EMPRESAS BASC



El 27 de febrero se realizó una exitosa charla de sensibilización en la ciudad de Piura a cargo de nuestro Director Ejecutivo Sr. César Venegas Núñez, reuniendo a más de 80 participantes de empresas de la zona. Posterior a este evento, se realizó una ceremonia de reconocimiento a empresas que, con un compromiso inquebrantable, han mantenido de manera ininterrumpida, por más de 15 años, su Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC certificado, reafirmando así su compromiso por un comercio internacional más seguro.

Para BASC PERÚ, es motivador trabajar junto a organizaciones que comparten nuestra visión y promueven buenas prácticas de seguridad en el sector.



Actividades de BASC PERÚ | Enero

CEREMONIA DE BIENVENIDA A NUEVAS EMPRESAS BASC



El 16 de enero se llevó a cabo una "Ceremonia de Bienvenida a las nuevas empresas que certificaron BASC", en el periodo agosto - noviembre de 2024. En esta ocasión especial, tuvimos unas palabras de felicitaciones por parte de la Sra. Suzanne Lemaitre, Directora Ejecutiva de World BASC Organization. Asimismo, del Sr. Aldo Defilippi, Presidente del Consejo Directivo de BASC PERÚ y del Sr. César Venegas, Director Ejecutivo del Capítulo. ¡Felicitamos a las más de 30 empresas que demostraron su compromiso con la seguridad del comercio internacional! Es un orgullo y compromiso para BASC PERÚ ver que cada vez hay más empresas comprometidas con la seguridad.

EL IMPACTO DEL TID EN LA CADENA DE SUMINISTRO



El 30 de enero se llevó a cabo el primer webinar del año, el cual tuvo por tema central "El impacto del TID en la cadena de suministro". El evento inició con las palabras de bienvenida del Sr. César Venegas, Director Ejecutivo de BASC PERÚ. Luego se dio pase al Sr. Raúl Conco, Supervisor BOE de la unidad Marítima de la SUNAT, quien brindó información sobre casuística y modalidades de contaminación.

Asimismo, se contó con un panel de representantes de empresas certificadas BASC, conformado por Javier Calderón, Gerente de Operaciones de TISUR; Eduardo Bejarano, Gerente de Seguridad de TALMA y César Miñano, Jefe de Seguridad Patrimonial de Pesquera Diamante. Ellos compartieron conocimientos y experiencias sobre las buenas prácticas de seguridad para resguardar la trazabilidad de sus operaciones frente a este y otros ilícitos. Desde BASC PERÚ agradecemos a los más de 400 asistentes que participaron y pudieron ampliar sus conocimientos en este tema tan importante para los diversos actores del comercio internacional.

RECONOCIMIENTO A BASC PERÚ POR PARTE DE WORLD BASC ORGANIZATION



En la ciudad de Miami-EEUU, nuestro Director Ejecutivo, Sr. César Venegas Núñez, recibió de manos del presidente internacional y directora ejecutiva de WBO, el reconocimiento de World BASC Organization a BASC PERÚ, al haber aprobado con excelentes resultados, la auditoría que nos acredita como capítulo nacional BASC.

Nos sentimos orgullosos de seguir trabajando por más de 27 años en la mejora continua del SGCS BASC, apoyando desde nuestro capítulo al fortalecimiento de la WBO, por un comercio internacional seguro con ética y calidad.



Insíbete al **Newsletter**
de **BASC PERÚ** en LinkedIn
y accede a información
que aporta valor a tus
buenas prácticas de
seguridad BASC.





BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

MÁS DE

27

AÑOS

***Generando confianza
en los negocios***

Revista especializada
elaborada por el Capítulo BASC PERÚ