



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL



EDICIÓN N° 48 - FEBRERO 2024

Cadenas de suministro marítimo bajo presión

Tendencias y riesgos
del transporte
logístico en 2024
(Pag. 3)

Las dos principales
rutas marítimas
del mundo
(Pág. 10)

Desaceleración del crecimiento
mundial y reacomodo de
patrones comerciales.
(Pág. 13)

SAVE THE
DATE

Congreso Mundial BASC 2024

Miami | Sept 25 & 26



Invitamos a nuestras más de 4.000 empresas miembros y asociados de negocios a participar de este evento en cooperación con gobiernos y autoridades de todo el mundo.

Formas de participar



Asistente



Patrocinador

Con la participación de



Hyatt Regency
400 SE. 2nd Ave.
Miami, FL. 33131
Estados Unidos

Para mayor información:

www.congresomundialbasc.org



02**EDITORIAL**

Las cadenas de suministro bajo presión global

03**PORTADA**

Tendencias y riesgos del transporte logístico en 2024

08**PORTADA**

Las cadenas de suministro marítimo bajo presión

10**PORTADA**

Las dos principales rutas marítimas del mundo

13**TENDENCIAS**

Desaceleración del crecimiento mundial y reacomodo de patrones comerciales

16**TRANSPORTE MARÍTIMO**

Transformación del transporte marítimo de contenedores

22**TERRORISMO**

Evolución del terrorismo

27**TERRORISMO**

Lista de organizaciones terroristas

29**MUNDO BASC (Institucional)**

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)

COMITÉ EDITORIAL

Isaura Delgado Brayfield
César Venegas Núñez

DIRECTOR

César Venegas Núñez

EDICIÓN / REDACCIÓN

Unices Montes Espinoza

COORDINACIÓN

Anayela Torres Palo

ALIANZA EMPRESARIAL PARA UN COMERCIO SEGURO - CAPÍTULO BASC PERÚ

Jirón Francisco Graña 335, Magdalena, Lima - Perú

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





Las cadenas de suministro bajo presión global

Cuando el mundo sentía alivio por el proceso de finalización de la pandemia del COVID-19, en febrero de 2022 surge la guerra Rusia - Ucrania y reaviva con fuerza la crisis en la economía y el comercio mundial, afectando los principales indicadores durante ese año. En 2023 el sistema mundial parecía haber asimilado dicho conflicto mostrando indicadores que recuperaban estabilidad, pero en octubre la guerra Israel – Hamas surge abruptamente. Con estos sucesos las tensiones geopolíticas entre oriente y occidente han comenzado a profundizarse. Una escalada bélica en el medio oriente es un riesgo latente y creciente. El conflicto en esta zona ha interrumpido la cadena de distribución internacional en la zona del Mar Rojo, punto de tránsito logístico más importante del mundo. En consecuencia, el transporte marítimo de carga se ha visto obligado a desviar su recorrido rodeando el continente africano por el sur, con el consiguiente incremento de costos y tiempo.

Esta situación geopolítica repercute decisivamente en la situación de la economía y el comercio mundial. Un elemento importante del conflicto en el medio oriente es el resurgimiento del "terrorismo", denominación moderna de un tema que tiene raíces históricas que datan de hace más de 2,000 años. De no enfrentar este conflicto con ideas y posiciones políticas innovadoras y diferentes a las utilizadas en el pasado, las expectativas no son buenas, no solo para dicha región sino para el mundo entero. Viejas soluciones a viejos problemas no funcionan.

Entre tanto, el Banco Mundial afirma que el mundo está en medio del crecimiento del PBI más lento de los últimos 30 años y que el período 2020-24 es el inicio de la década más débil desde principios de los 90's, cuando también existían fuertes tensiones geopolíticas y recesión global. En el presente año el

crecimiento mundial sería de 2,4% (en 2023 habría sido de 2.6%) siendo el tercer año consecutivo de desaceleración mundial.

En este contexto, la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo), órgano principal de la Asamblea General de las Naciones Unidas en la esfera del comercio, estima que el comercio marítimo en 2023 creció 1.2% y proyecta que se expandiría más de un 3% en el período 2024-2028, aunque señala que esta tasa es menor al crecimiento a largo plazo, de alrededor del 7%, registrado durante las tres décadas anteriores. Esta entidad considera también que el transporte de contenedores podría haber entrado en una fase de exceso de capacidad, una situación que revelaría imperfecciones en la industria que ameritan repensar sus estructuras y estrategias aplicadas para adaptarse a las nuevas condiciones del comercio global. Lo dicho, el transporte marítimo mundial enfrenta desafíos en el campo comercial y en las tensiones geopolíticas que generan cambios en los patrones de globalización. Como industria, enfrenta la necesidad de transitar hacia un futuro más sostenible, descarbonizarse y desarrollar la digitalización.

Consideramos que esta mirada sistémica del comercio internacional permite a nuestras empresas BASC ubicarse adecuadamente para hacer frente a los retos que presentan los mercados, sin perder de vista la importancia de no abandonar las buenas prácticas de seguridad con ética y calidad de las cadenas de suministro que la World BASC Organization Inc. desarrolla y promueve.

Atentamente,

Isaura Delgado Brayfield
Presidente de BASC PERÚ



Tendencias y riesgos del transporte logístico en 2024

¿Cuáles son los tópicos que predominarán en el escenario internacional de los transportistas que operan en las cadenas de distribución?

Las organizaciones globales ligadas a la dinámica diaria en la economía, el comercio y la industria, tienen la información y la data necesaria para estudiar y analizar los hechos en combinación con el desarrollo de la política internacional. Esto les permite establecer tendencias y probabilidades futuras. Para la corporación S&P Global, por ejemplo, el escenario global seguirá reflejando un camino difuso que no permite avizorar la recuperación de la estabilidad mundial en el transporte logístico. Esta empresa identifica cinco temas que impulsarán las relaciones políticas y económicas globales:

- Reordenamiento geopolítico,
- Defectos económicos,

- Seguridad de los recursos,
- Resiliencia de la cadena de suministro y
- Logística renovada.

El reordenamiento geopolítico será desarrollado por la realización de más de 75 elecciones políticas (la mitad presidenciales) programadas para el 2024, las cuales pueden impulsar un reordenamiento de las relaciones entre países y al interior de los foros multilaterales. Los **defectos económicos**, tales como los diferentes niveles de inflación y el control de la política monetaria, podrían causar recesión en algunas economías debido a la tensión causada por el endurecimiento de las condiciones financieras y las crecientes



tensiones geopolíticas. Por su parte, el deseo de **asegurar recursos naturales** podría llevar a países industrializados a promover políticas industriales y de abastecimiento que fomenten la autosuficiencia para asegurarse insumos y minerales clave. Los países ricos en recursos, como en América Latina y África, podrían aprovechar la competencia para impulsar su industria nacional, lo que conllevaría riesgos y oportunidades para las empresas que operan en estos países. La **resiliencia de la cadena de suministros** es visto como esencial en medio de incertidumbres relacionadas con los niveles del costo de vida y las políticas laborales. La **reconexión de la logística** se convierte en crítico debido a las tensiones geopolíticas y las intenciones de diversificar el abastecimiento global.

Desde la óptica de FORBES existen nueve mayores riesgos y amenazas que enfrentarán las empresas en 2024. Estos riesgos son el resultado de una encuesta informal entre ejecutivos y expertos publicado en diciembre último.

Incertidumbre geopolítica. Las tensiones geopolíticas vigentes constituyen un riesgo para las empresas en 2024. Estas

tensiones pueden provocar inestabilidad política y perturbaciones en el comercio y en las cadenas de suministro.

Inflación elevada. Una amenaza significativa para la economía global proviene de una elevada tasa de inflación, que puede verse impulsada por la volatilidad del mercado de valores debido a la escalada de las tensiones políticas globales. Esta situación puede precipitar aumento de costos operativos que reduzcan las utilidades y pueden llevar a medidas drásticas como reducción de personal.

Inversión estratégica. Algunos expertos sostienen que en vez de acumular dinero en 2024 las empresas inteligentes y estratégicas mirarán el panorama general e invertirán en personas y procesos para estar a la vanguardia de los años de auge que conducirán a la próxima Gran Depresión en el 2030.

Escasez de talento. Es probable que en 2024 la demanda de trabajadores calificados siga superando la oferta, sobre todo en las funciones ejecutivas y de liderazgo. Esto dificultará que las empresas encuentren y retengan el talento que necesitan



para competir y navegar a través de la incertidumbre económica y geopolítica.

Ciberataques más sofisticados. Con la introducción de la "IA generativa", que puede escribir un correo electrónico de phishing convincente en una fracción del tiempo que le toma a un humano, los ataques serán mucho más sofisticados. Es más, los objetivos evolucionarán desde el correo electrónico como vector principal para incluir mensajes de texto, redes sociales e incluso llamadas telefónicas.

Amenazas internas. Las empresas y las industrias aumentan su riesgo al no prestar atención a las amenazas internas, que representan casi el 60% de los incidentes. Una abrumadora mayoría de las juntas directivas no toman en serio el riesgo cibernético.

Cambio climático. Frente a una creciente cadena de situaciones climáticas sin precedentes, las empresas deben asegurarse de contar con planes de emergencia para el cuidado de los empleados y la continuidad de las operaciones.

Complacencia y confusión. La complacencia y la confusión acerca de los clientes

constituyen riesgos y amenazas. Si bien esto es cierto en todos los mercados, es particularmente cierto en el campo de los contenidos. Los que escuchan realmente las necesidades del cliente y se adaptan mientras superan los límites para agregar y seleccionar contenidos y al mismo tiempo, ofrecen experiencias de la más alta calidad, están mejor preparados para el éxito, siempre.

Incapacidad para conectarse con otros. No solo nos enfrentamos a una nueva generación de jóvenes criados en la tecnología y las redes sociales, carentes de relaciones interpersonales, sino que los profesionales de todas las edades pasan más tiempo que nunca frente a sus dispositivos, desconectados de los demás. Se necesitan habilidades de relaciones interpersonales si queremos tener éxito personal y profesional. Cuando las personas están desconectadas, su desempeño es peor y su probabilidad de abandonar una organización es mayor.

Por su lado, MAERSK indica cinco tendencias en el transporte de carga, considerando que esta industria está en constante evolución impulsada por los cambios económicos, los avances tecnológicos

y las expectativas de los consumidores.

1. Más capacidad, pero demanda volátil. La industria del transporte y la logística se enfrenta a una combinación difícil de demanda decreciente de carga junto con una capacidad creciente. La asociación naviera internacional, BIMCO, estima que los volúmenes mundiales de contenedores aumentarán solo entre un 3% y un 4% en 2024, mientras que la flota oceánica mundial crecerá un 7,8% hasta alcanzar un récord de 2,7 millones de TEU'S. Mientras tanto, considera que la demanda de transporte de carga aérea sigue "tibia", aunque la capacidad aumentó hasta un 9% en 2023. ¿El resultado? Una mayor competencia en el sector, poniendo a prueba la lealtad del cliente. La eficiencia operativa será importante. Las tarifas seguirán siendo afectadas según se compita por un grupo más pequeño de carga.

2. Cambio climático y tensiones geopolíticas. Los "eventos del cisne negro" (evento inesperado y raro con consecuencias serias y generalizadas sentidas después de su ocurrencia) fueron una tendencia en 2023. En 2024 la importancia de estos eventos se centrará en el cambio climático y el malestar geopolítico. Estos pueden afectar el suministro de recursos, cortar rutas de transporte, interrumpir la producción y aumentar los costos. Es de advertir que en 2023 ya se vieron bajos niveles de agua que afectaron el tráfico por el Canal de Panamá, el río Yangtze en China y el río Rin en Europa.

3. Más consolidaciones. El mercado de fusiones y adquisiciones en el sector ha estado más activo desde el inicio de la pandemia y no habrá desaceleración en 2024. El nivel de consolidación de los transportistas independientes más pequeños probablemente alcance nuevos máximos. Será difícil que las empresas no especializadas alcancen a sus contrapartes más grandes y carecerán de fondos para inversiones clave. Por otro lado, los transportistas más grandes

aprovecharán la oportunidad para adquirir competidores y sus cuentas.

4. Una auténtica prueba de los compromisos con la sostenibilidad. En 2024 la Unión Europea inicia nuevos requisitos de presentación de informes y divulgación de sostenibilidad (básicamente reducción de emisión contaminante), mientras que otras jurisdicciones están en el mismo camino. Se espera que la OMI examine más de cerca los aspectos específicos de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Según el estudio de CEO's más grande del mundo sobre sustentabilidad realizado por Naciones Unidas y Accenture, casi la mitad ven la responsabilidad de la cadena de suministro como parte de su estrategia de sustentabilidad. ¿Los clientes aceptarán costos adicionales de una logística sostenible y los transportistas priorizarán trabajar con empresas y agentes comprometidos con este tema?

5. Digitalización imprescindible. Los transportistas digitales no satisficieron las expectativas. En 2023 la mayoría tuvo dificultades para crecer y mantener su rentabilidad en medio de un convencimiento de la gran importancia de la digitalización. A pesar de todo más transportistas tradicionales están invirtiendo en soluciones tecnológicas avanzadas. Las herramientas digitales pueden maximizar la capacidad de anticipar y responder las crisis, además de permitir mejores decisiones y optimizar la sostenibilidad. Tiene un costo, pero la mayoría en la industria (76% según Accenture) está de acuerdo en que es imperativa.

Este 2024 presenta importantes desafíos y riesgos para los transitarios. Los transportistas deberán hacer frente la inestabilidad geopolítica, la disrupción geográfica y tecnológica, así como la incertidumbre económica. Sin embargo, también hay oportunidades para sacar ventajas de nuevas oportunidades tecnológicas y avances en la sostenibilidad.



APEC PERU 2024

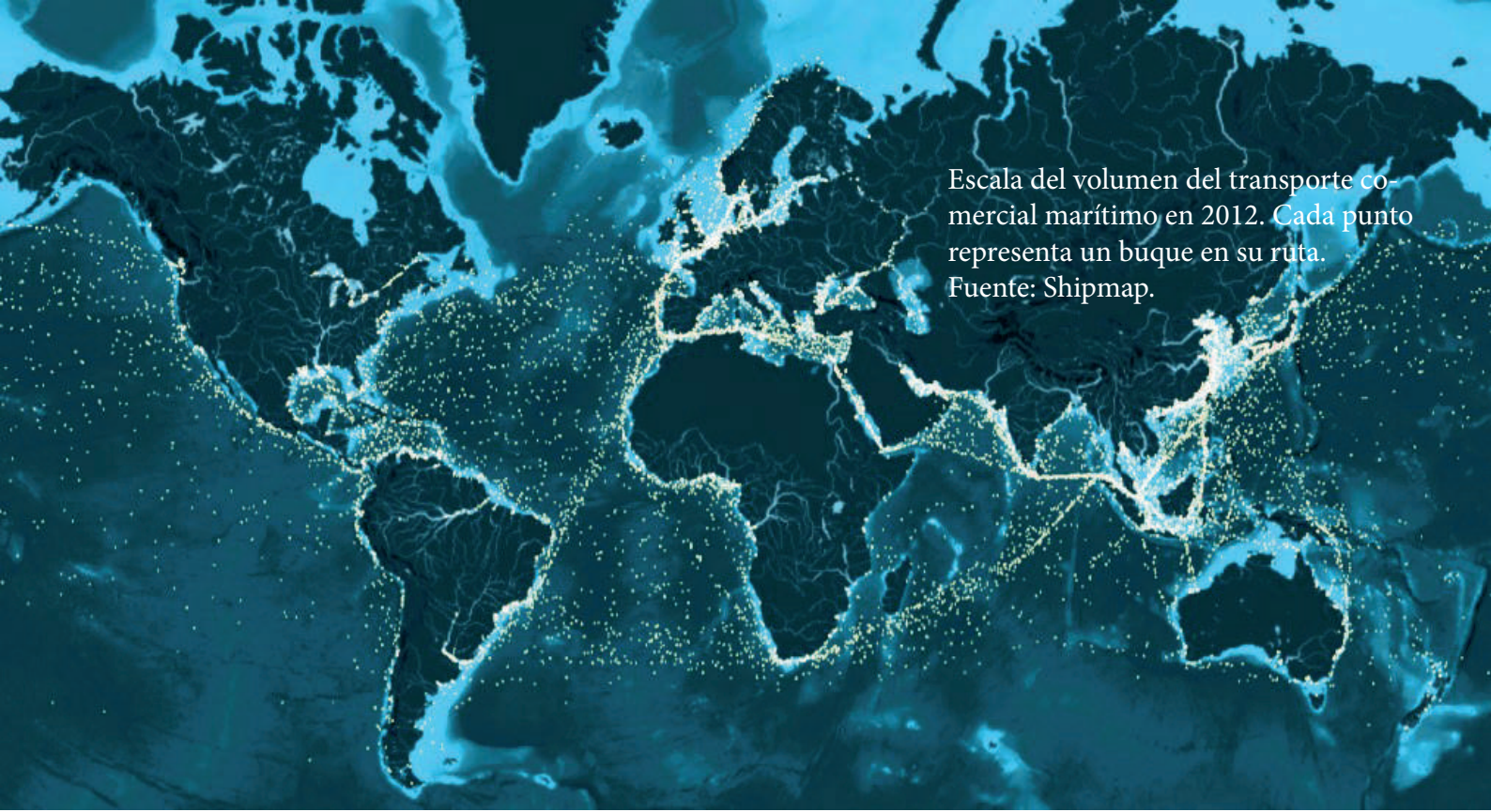


Por tercera vez, Perú vuelve a ser sede del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)

Nuestro país promoverá una agenda con un impacto positivo en nuestra política interna, fomentando el intercambio de casos exitosos y de buenas prácticas en la aplicación de políticas públicas en asuntos como el comercio e inversión inclusivos; la innovación para promover la transición a la economía formal y global; la seguridad alimentaria; la internacionalización de las PYME's; el empoderamiento económico de las mujeres; la economía digital y la inclusión financiera; el uso de energías renovables y el hidrógeno verde.

Visita la web: apecperu.pe/2024 |





Escala del volumen del transporte comercial marítimo en 2012. Cada punto representa un buque en su ruta.
Fuente: Shipmap.

Las cadenas de suministro marítimo bajo presión geopolítica

El 2024 empezó con una progresiva disrupción logística a gran escala. Dos de las mayores rutas marítimas globales experimentaron problemas en el flujo normal de barcos. Las razones son distintas. La situación del Canal de Suez y del Canal de Panamá preocupan a los operadores de comercio internacional.

El **Canal de Panamá** conecta los océanos Pacífico y Atlántico sin utilizar el agua de mar. Sus esclusas ubicadas en ambos extremos de la vía están conectadas al lago Gatún, un embalse artificial. El agua dulce fluye hacia Gatún desde el río Chagres y generalmente es abundante, pero Panamá, conocido por su clima tropical, padece una sequía, la cual afecta la provisión de agua. El canal, construido en el periodo 1904 – 1914, es considerado como una de las Siete Maravillas del Mundo Moderno. Su uso hace posible evitar que los barcos tengan que

navegar todo el litoral de América del Sur rodeando el **Cabo de Hornos**. La escasez fluvial afecta las operaciones del canal creando cuellos de botella de barcos que esperan su turno para recorrer el canal. En diciembre de 2023 Fox News señalaba que algunas empresas pagan fuertes sumas de dinero para estar entre los primeros en la fila de espera, mientras otras deciden desviar su ruta por el Cabo de Hornos.

Pero este punto comercial estratégico del comercio mundial no es el único con

problemas. El creciente riesgo de retrasos e interrupciones en 2024 está presente en otro "punto de estrangulamiento" como lo denomina la organización Freight Waves (FW). Se trata de del Estrecho de Bab-el-Mandeb en el Mar Rojo. Debido a esta situación "las finanzas de las líneas de contenedores están bajo una fuerte presión, lo que obliga a cancelar cada vez más viajes de barcos." señalaba el medio alemán FW en una entrevista a Nerijus Poskus, ejecutivo de Flexport, en diciembre pasado.

Según la entrevista, la crisis del Canal de Panamá empeora porque por esa fecha "Dos de las tres alianzas globales cambiaron sus servicios en la costa este de Asia del Canal de Panamá al Canal de Suez.", cambio que aumenta los tiempos de tránsito en un promedio de siete días, dependiendo del puerto de carga. Históricamente casi no ha habido diferencias en los precios entre los canales de Panamá y Suez, pero como ahora los costos del Canal de Panamá están aumentando, algunas "líneas navieras anuncian recargos por el Canal de Panamá de aproximadamente \$300 por TEU."

FW también señalaba que "Otra posibilidad es que los importadores opten por evitar ambos canales y simplemente regresen a los puertos de la costa oeste (de EE. UU.).", con el añadido de que en el **Canal de Suez** hubo ataques a barcos en el Mar Rojo y que el contrato ILA (International Longshoremen's Association o Asociación Internacional de Estibadores que representa a los trabajadores portuarios de la costa este de los Estados Unidos y Canadá, del Golfo, los Grandes Lagos, Puerto Rico y vías navegables interiores) ha advertido que realizará una huelga el 1 de octubre de 2024 si no se cumplen sus demandas laborales de renegociación.

Si el caso del canal de Panamá es incierto por el tema del agua, la situación en el Canal de Suez es preocupante por la seguridad del tránsito marítimo a raíz del conflicto bélico entre Israel y Hamas, lo que convierte al (extremo sur de África) en una

ruta alternativa. Como se recuerda, en el canal de Suez hubo ataques de la milicia hutí de Yemen contra barcos en el estrecho de Bab-el-Mandeb zona de alto tránsito de combustibles y de alrededor de un tercio de todos los buques portacontenedores del mundo.

A inicios de 2024 la naviera Maersk anunció que todas sus rutas por el mar Rojo serían desviadas por el sur de África en un "futuro inmediato" con la finalidad de dar "más consistencia y predictibilidad" a sus clientes a pesar de los retrasos asociados con la modificación de sus rutas. Por su lado, Arsenio Domínguez, secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI) señaló también que "al menos otras 17 compañías navieras han decidido redirigir sus barcos mercantes por Sudáfrica" para evitar pasar por el mar Rojo y limitar el impacto de los ataques. Un mes antes ya se decía que algunos barcos portacontenedores ya estaban tomando el largo camino alrededor del Cabo de Buena Esperanza. De generalizarse esta situación afectaría no sólo a los servicios transpacíficos desviados desde Panamá a través del canal de Suez, sino también a todo el comercio Asia-Europa. El flujo transpacífico que pasa por África agregaría de 10 a 14 días comparado con la ruta de Suez, que, dado el caso, ya serían otros siete días más que el Canal de Panamá. Esto llevaría a que los transportistas deberían tener hasta un 40% más de barcos en rotaciones transpacíficas sólo para sus servicios semanales, lo que podría significar una escasez de capacidad de carga.

Los riesgos logísticos representados principalmente por la escasez de agua en el Canal de Panamá, los ataques a barcos en el Mar Rojo y la amenaza de una huelga portuaria en los puertos norteamericanos de la costa este y del Golfo; son reforzados por asuntos políticos de la situación de China y las elecciones presidenciales en Estados Unidos, además de los conflictos bélicos en Europa y Oriente Medio. Algunos expertos señalan que se verá un flujo mayor de volumen hacia el Sudeste Asiático y la India.



Las dos principales rutas marítimas del mundo

Egipto y Panamá contienen las dos principales rutas marítimas del transporte marítimo mundial. Sus operaciones han sido afectadas por el cambio climático en el primer caso y por conflictos armados en el otro. Existen rutas alternativas, pero que reducen la eficiencia comercial. Una rápida mirada de estas rutas.

Después de siglos de evolución del comercio marítimo, las rutas actualmente más utilizadas responden a la eficiencia y la rentabilidad. Estos factores comprenden aspectos climatológicos y oceanográficos, además de la economía de tiempo y consumo de combustible. También hay factores legales dispuestos por la Organización Marítima Internacional (OMI) los cuales están referidos a los límites de carga que un barco puede transportar con seguridad en las rutas. Asimismo, la cercanía a puertos intermedios para cuando haya necesidad de efectuar recaladas forzosas para recibir asistencia o auxilio de tierra, son características de

una ruta segura. El cumplimiento de todos estos factores en los casos del Canal de Suez y el Canal de Panamá, ha convertido a estos dos corredores marítimos en los más importantes del mundo.

CANAL DE SUEZ

El canal de Suez, en operación desde 1869, es la ruta marítima más corta entre Europa y el sur de Asia (evita tener que rodear el continente africano). Es una vía fluvial artificial a nivel del mar que corre de norte a sur a través del istmo de Suez en Egipto que

conecta el Mediterráneo y el mar Rojo. El canal separa el continente africano de Asia. Sus 193 km constituyen una de las rutas marítimas más utilizadas del mundo (más del 10% del comercio mundial). En 2019 registró 18,880 tránsitos de naves, de los cuales 5,375 correspondieron a portacontenedores. Antes de 2015 el movimiento de naves se realizaba en convoyes de un solo sentido (ida o vuelta), actualmente los convoyes salen de los puertos extremos del canal (Puerto Said y Puerto Suez) casi al mismo tiempo por la madrugada y en la mitad de la ruta donde el canal tiene dos vías, un convoy circula hacia el norte y el otro al sur. Este canal evita que los barcos ya no tengan que dar la vuelta a África a través del Cabo de Buena Esperanza, lo que implicaría 24 días de navegación frente a las actuales 16 horas en promedio que se tarda en cruzar el canal.

CABO DE BUENA ESPERANZA

El Cabo de Buena Esperanza es una zona rocosa en el extremo sur de la Península del

Cabo, ubicada en Sudáfrica. Es conocido por su clima tormentoso y el mar agitado. La utilización de esta vía marítima natural tiene un impacto inmediato en el transporte de contenedores y petroleros. Añadir miles de kilómetros alrededor del continente africano implica mayores tarifas de transporte por el incremento del tiempo de viaje, del consumo de combustible, de mayores primas de seguros; es decir, obstaculiza el comercio y retrasa las entregas de carga. En general, un viaje de ida y vuelta entre Asia y Europa por el Canal de Suez dura unas 10 semanas, frente a 13 semanas por el Cabo de Buena Esperanza. Algunos analistas calculan que rodear el Cabo de Buena Esperanza añade unos 9.000 kilómetros a una ruta determinada y prolonga entre seis y 14 días el trayecto. Otros consultores especifican que un viaje entre los puertos de Singapur y Róterdam (Holanda), duraría unos 34 días si se hace por el Canal de Suez (ruta total de 15,350 km) y 49 días haciéndolo por el sur de África (21.770 km). De hecho, la capacidad de transporte se reduce significativamente porque los barcos que hacen esta ruta más





Canal de Panamá

larga reducen sus condiciones para hacer un nuevo viaje.

CANAL DE PANAMA

El canal de Panamá opera desde 1914. Es una ruta de 82 km que atraviesa el punto más estrecho del istmo de Panamá conectando el mar Caribe y el océano Pacífico. Es considerado como una de las grandes obras de la ingeniería mundial del siglo XX y funciona a través de esclusas para elevar los barcos hasta el nivel del lago Gatún (27.5 metros sobre el nivel del mar) y luego descenderlos hasta el nivel del Pacífico o el Atlántico, respectivamente. Si este canal no existiera, los barcos tendrían que recorrer la ruta de cabo de Hornos, al extremo sur de Sudamérica, haciendo alrededor de 25,000 km. Buques de todo el mundo transitan a diario por el Canal de Panamá. En 2023 registró 14,080 tránsitos que cubrieron 180

rutas marítimas y 170 países usuarios que conectaron con 1,920 puertos alrededor del mundo. En 2012, Estados Unidos, China, Chile, Japón y Corea del Sur fueron los cinco principales usuarios del canal.

CABO DE HORNO

Cabo de Hornos se ubica en el extremo sur de Sudamérica (Chile), zona donde confluyen los océanos Pacífico y Atlántico. Debido a las condiciones geográficas y climáticas imperantes, navegar en sus aguas es considerado como un reto por la ocurrencia de fuertes vientos y oleajes, además de la presencia de icebergs. Sin embargo, debido al avance de la tecnología con que se construyen las embarcaciones modernas, los peligros ya no son los mismos. La navegación comercial por esta ruta perdió importancia desde el inicio de operaciones del Canal de Panamá en 1914.



Desaceleración del crecimiento mundial y reacomodo de patrones comerciales

El mundo está en medio del crecimiento del PBI más lento de los últimos 30 años. El Banco Mundial considera que el período 2020-24 es el inicio de la década más débil desde principios de los 90's, época también marcada por tensiones geopolíticas y recesión global.

Según el Banco Mundial (BM) el mundo enfrenta el crecimiento del PBI (Producto Bruto Interno) más lento de los últimos 30 años (Perspectivas económicas mundiales del Banco Mundial, enero 2024). Para el presente año 2024 esta entidad estima un crecimiento mundial de 2,4% (tercer año consecutivo de desaceleración) después de registrar 2,6% en 2023 (ver gráfico). Señala además como causas principales de esta situación a la guerra Ucrania – Rusia y el

conflicto en Medio Oriente (Israel – Hamas), factores que continúan siendo un serio riesgo geopolítico cuya escalada podría empeorar la situación económica. Se debe considerar también como factores negativos a los efectos residuales de la pandemia del COVID-19, así como el aumento de la inflación y el posterior endurecimiento de las políticas monetarias globales.

En este escenario, las perspectivas de crecimiento de las economías avanzadas, y

TENDENCIAS



en China, se desacelerarían hasta situarse por debajo de su ritmo promedio en el período 2010-2019. En tanto que la recuperación mundial de la recesión pandémica de 2020 sigue siendo moderada, el BM espera que el período 2020-24 marque el comienzo de la década más débil para el crecimiento global desde principios de los años 1990, período caracterizado también por tensiones geopolíticas y una recesión global.

Con relación al comercio, el BM señala que este estuvo prácticamente estancado en 2023 y que su recuperación es débil de tal modo que en 2024 su crecimiento será solo la mitad del promedio registrado en la década anterior a la pandemia. El comercio de servicios se recuperó, pero a un ritmo más lento de lo previsto. La incertidumbre geopolítica, la posibilidad de una desaceleración más prolongada en China y posibles nuevas medidas de restricción al comercio, plantean perspectivas desfavorables. El resultado sistémico apunta a menores niveles de ingreso per cápita de las economías avanzadas y más aún en las economías en desarrollo.

A nivel regional, el BM estima que el crecimiento más alto en 2024 lo tendrá Asia meridional con 5,6 %, seguido por Asia oriental y el Pacífico con 4,5 %, mientras que Europa y Asia central registrará un 2,4 %, América Latina y el Caribe 2,3 %, y Oriente Medio y Norte de África 3,5%.

En 2023 América Latina creció 2.2% en el contexto de una elevada inflación, condiciones monetarias restrictivas, debilidad del comercio mundial y fenómenos meteorológicos adversos. Sin embargo, Brasil y México superaron las previsiones. Para 2024 se espera que la región tenga un crecimiento de 2,3 % y de 2,5 % en 2025. La proyección para Perú es un crecimiento del 2,5 % en 2024 y 2,3 % en 2025.

UNCTAD

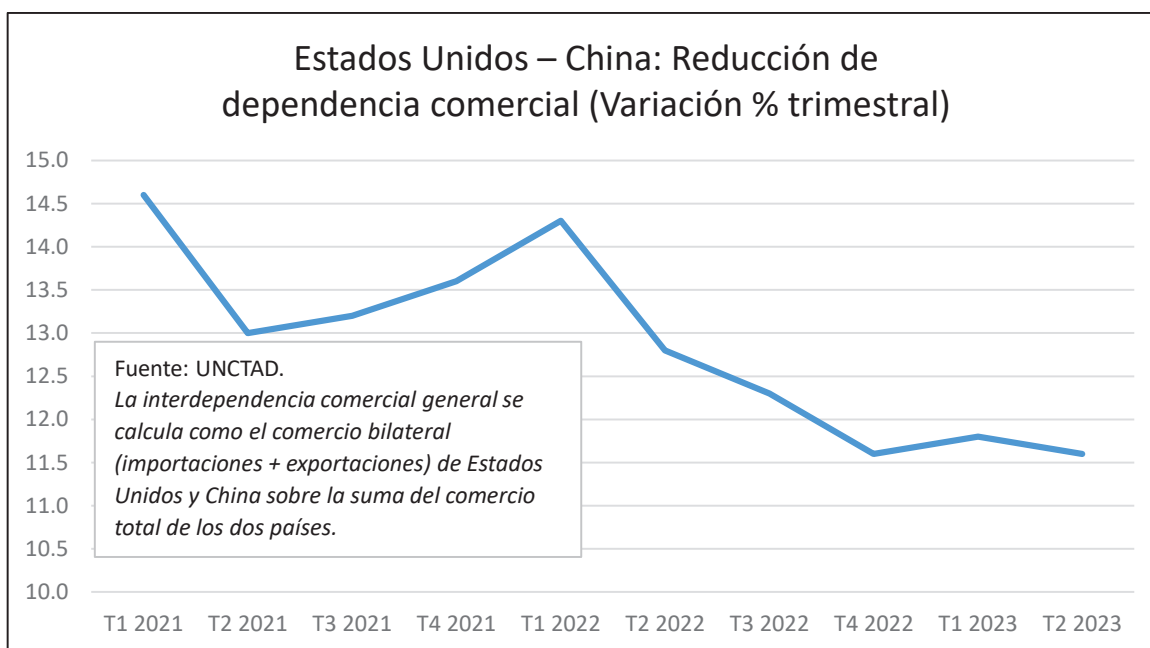
En diciembre de 2023 la UNCTAD (Conferencia para el comercio y desarrollo de la ONU) estimaba que el comercio mundial se contraería un 5% en 2023 debido a las tensiones geopolíticas y los cambios en los patrones comerciales ocasionados por dicha situación. Con esto, el comercio mundial en 2023 podría situarse por debajo de los 31 billones de dólares, señalaba esta entidad en su informe Global Trade Update. Además de las actuales tensiones geopolíticas, y la fragilidad económica generalizada, se consideran otros elementos que afectan el comercio, como son la menor demanda en los países desarrollados, el menor nivel de comercio en Asia Oriental, el repunte de medidas comerciales restrictivas, la volatilidad de los precios de materias primas, y la coyuntura de cadenas de suministro más largas y complejas, particularmente entre China y Estados Unidos. La UNCTAD

señala como tendencias positivas para el 2023 el ligero aumento de los volúmenes comerciales y un incremento de 500.000 millones de dólares en el comercio de servicios, sector que habría crecido 7% en dicho año.

La preocupación geopolítica que en 2023 se extendió al medio oriente, ha originado el fenómeno llamado "Friend-shoring" (los patrones del comercio mundial se ven influenciados por la geopolítica, haciendo que los países prefieran socios comerciales que estén alineados políticamente), tendencia que ha cobrado peso desde finales de 2022. Por otro lado, la proximidad geográfica en el comercio internacional (nearshoring o far-shoring) se ha mantenido estable. En este marco, se nota un aumento de la concentración del comercio; es decir, una disminución general en la diversificación

de la mitad de sus exportaciones a los países de sus propias zonas (68% y 59%, respectivamente). Entre tanto, los países en desarrollo latinoamericanos siguen teniendo como principal destino de sus productos a Estados Unidos, seguido de China (tercera parte del valor correspondiente a EE. UU.), mientras que en África dichos países exportan principalmente a China, seguido de Italia.

Global Trade Update revela también que en 2023 hubo un aumento de medidas restrictivas para el comercio, especialmente las medidas no arancelarias (MNA). Esto se debería al resurgimiento de políticas industriales nacionales y la necesidad de que los países cumplan sus compromisos climáticos, factores que han estimulado a los países favorecer políticas orientadas a sus industrias domésticas, reduciendo así la



de socios comerciales, lo que implica que el comercio mundial está concentrándose más entre grupos de países. Por ejemplo, es ilustrativo el continuo declive de la interdependencia comercial entre Estados Unidos y China (ver gráfico).

Estados Unidos se vuelve menos importante como mercado de exportación para China. En 2022 las exportaciones de Europa y Asia registraron como destino de más

dependencia de las cadenas de suministro extranjeras. Al respecto, el reporte "Trade regulations for climate action" de la UNCTAD identificó 2.366 MNA relacionadas con el cambio climático que afectan al 3,5% de todos los bienes potencialmente comercializables y abarcan el 26,4% del comercio mundial. Estas políticas que priorizan el desarrollo interno impedirán el crecimiento del comercio internacional, según la UNCTAD.



Transformación del transporte marítimo de contenedores

En un escenario comercial global que demanda adaptación a las nuevas condiciones sistémicas, la industria del transporte marítimo de contenedores no es ajena a un proceso de transformación de sus estructuras. En las últimas décadas, los protagonistas de este sector han enfrentado sus desafíos utilizando creativas herramientas estratégicas.

A largo plazo y en tanto elemento decisivo de la economía global, el transporte marítimo mundial sigue enfrentando los desafíos de transformación comercial, las tensiones geopolíticas y los cambios en los patrones de globalización. Como industria, el transporte marítimo enfrenta la necesidad de hacer una transición hacia un futuro más

sostenible, descarbonizarse y desarrollar la digitalización. Sin embargo, desde la mirada del usuario, esta industria global también debería examinar su estrategia de desarrollo estructural considerando los recientes cambios del sistema comercial mundial. Por ejemplo, el modo de operar en alianzas preocupa a muchos analistas por sus



consecuencias sobre los precios de los servicios y la disponibilidad suficiente de la oferta de transporte. La facultad de la Universidad Marítima de Gdynia en Polonia realizó una investigación sobre el mercado del transporte global de contenedores bajo la crisis del COVID-19 (Global Maritime Container Transport Market Under The COVID-19 Crises; Its Evolvement, Integration And Regulatory Challenges, 2023) para identificar y analizar sus características y tendencias en el periodo 2020-2022. El estudio también evaluó los efectos en la oferta de un mercado considerado como altamente concentrado en los transportistas y operadores del transporte de contenedores.

El estudio concluye dos aspectos: primero, que los procesos de consolidación entre los principales operadores de transporte marítimo de contenedores, lo cual lleva a una mayor integración del mercado, "cambia radicalmente el equilibrio de poder a favor de los operadores marítimos y crea el potencial de generar graves perturbaciones en este mercado y otros eslabones de las cadenas de suministro"; segundo, que las

autoridades antimonopolio "deben tomar medidas regulatorias apropiadas para limitar su poder en el mercado a través de medidas legales relacionadas con la competencia."

La integración

La regulación del mercado en décadas recientes ha sido orientada por el poder económico de los operadores a través de procesos de fusiones y adquisiciones y la creación de alianzas navieras. Según el estudio señalado, esto ha cambiado el equilibrio de poder en las cadenas de suministro globales porque permiten aumentar la posición de mercado y el poder económico de los operadores a expensas de otras organizaciones que operan dentro de las cadenas de suministro. Como se sabe, la decisión de este proceso estratégico de los transportistas de contenedores obedeció a la necesidad de reducir los costos fijos y los riesgos financieros como una defensa frente a la desaceleración de los mercados.

Los investigadores afirman que, gracias a un sistema suave y liberal de regulación

TRANSPORTE MARÍTIMO

internacional pública de este sector marítimo, los armadores (como ocurrió durante la pandemia del COVID-19), adoptaron estrategias de fijación de precios altos gracias a la fuerte posición oligopólica que alcanzaron. Debido a esto las autoridades antimonopolio deberían sacar conclusiones apropiadas de dicha práctica correspondiente sólo en un mercado oligopólico, cuyo impacto golpeó al comercio y los consumidores.

El mercado

Según el documento, en términos de volumen el transporte marítimo maneja más del 82% del comercio mundial. Los transportistas marítimos, con una flota de más de 2,1 mil millones de toneladas de peso muerto (DWT en inglés, medida de cuánto peso puede transportar un barco) transfirieron en promedio 11 mil millones de toneladas de carga en el periodo 2019-2021. Los bienes de valor medio y alto constituyen más del 70% del volumen total de envíos y la mayor parte es transportado en contenedores. En 2021 la flota de contenedores constituyó el 17,9% del volumen del comercio marítimo. Según la UNCTAD en 2020, año fuertemente afectado por la crisis pandémica del COVID-19, se transportaron por mar 816 millones de TEUs (en 2019 fue 825 millones de TEUs). De acuerdo con el estudio, la carga transportada por mar representó en 2020 el 65,4% del valor total del comercio mundial, que ascendió a 22 billones de dólares; es decir, el comercio marítimo alcanzó el valor de 14,39 billones de dólares. En 2021, como resultado del crecimiento del valor total del comercio mundial a 28,5 billones de dólares, el comercio marítimo registró 18,9 billones de dólares.

Particularmente el mercado de transporte de contenedores representó en 2020 el 62% del comercio marítimo mundial medido en términos de valor (8,9 billones de dólares). Aunque en 2021 su valor ascendió a 11,4 billones de dólares, su representación descendió al 60,3%. Esto fue causado por las interrupciones en las cadenas de suministro globales y graves perturbaciones ocurridas en ese año.

Estructura del mercado

Debido a que los operadores mundiales de transporte de contenedores ofrecen servicios estándar en términos de calidad y expectativas de la demanda, este mercado suele tener características homogéneas. Esto posibilita analizar la oferta identificando los resultados de su integración en términos de capital y aspecto comercial y operativo. Los investigadores, basados en información de Alphaliner pudieron obtener la estructura de la oferta de este mercado.

El grupo de los 12 mayores operadores marítimos con una participación de mercado superior al 1% de la capacidad de la flota mundial de contenedores que existía a finales de 2022, tenía a su disposición una capacidad de transporte de contenedores del 87,4% del total. Diez de ellos concentraban el 84,7% de la capacidad de la flota mundial de contenedores, y sólo los cinco primeros tenían una participación del 65% en el potencial de la flota mundial de contenedores. Además, la cartera de nuevos pedidos de este grupo de transportistas también era la mayor a finales de 2022. Esto significa que más de 120 transportistas de contenedores que operaban en el mercado de contenedores marítimos, tanto a escala global como regional, poseían en ese periodo solo el 12,6% de la capacidad de transporte total. En los años 2012-2013 su porcentaje rondaba el 70%, lo cual prueba el nivel de concentración alcanzada.

Consolidación horizontal

En relación con la tendencia a la consolidación horizontal, las empresas de transporte de contenedores llevan mucho tiempo bajo este esquema mediante fusiones, adquisiciones y en ocasiones, debido a quiebras, frecuentemente como reacción al exceso de capacidad. De 1996 a 2022, la participación de los 20 principales transportistas en la capacidad de transporte de contenedores aumentó del 48% al 91%. En tiempos más recientes, esa proporción se ha mantenido estable, aunque los cuatro primeros de esos 20 han controlado más

de la mitad de la capacidad mundial desde 2017. Desde 2018 cada uno ha tenido una cuota de mercado de más del 10%.

Número de empresas nacionales

Respecto al número de empresas locales (nacionales) entre 2006 y 2022 el número promedio disminuyó de 18 a 13. Alemania, por ejemplo, en 2006 tenía 97 transportistas, pero en 2022 el número se redujo a 37. En ese periodo el tamaño de los portacontenedores más grandes del mundo se duplicó con creces, de 9.380 a 23.992 TEU's. En el mismo período el comercio en contenedores también creció, pero bajo menor competitividad. La tasa de rendimiento de los activos disminuyó cuando el tamaño de los barcos aumentó más rápidamente que el volumen. Debido a su incapacidad para proporcionar los mismos servicios o competir en precios con los transportistas más grandes, a las empresas navieras más pequeñas les resultó cada vez más difícil mantenerse en el negocio.

Rutas marítimas

Otro rasgo característico del mercado mundial del transporte marítimo de contenedores es su grado de concentración en principales rutas marítimas, que pueden

considerarse segmentos de mercado separados. Para el estudio, es el resultado de fuertes interdependencias económicas que existen entre los mercados de transporte de mercancías y de contenedores.

Esto es consecuencia de una concentración del comercio mundial en tres principales regiones y direcciones del intercambio de bienes en la dirección Este-Oeste; es decir, el Lejano Oriente, la Unión Europea y América del Norte. El alto grado de intensidad del intercambio de bienes entre los países del Lejano Oriente, por un lado, y los EE. UU. y Canadá, por el otro lado, ha creado la ruta comercial y marítima transpacífica. En total, en las tres relaciones principales: en los transpacíficos, Europa-Asia y transatlánticos, en 2020 se enviaron 59,2 millones de TEUs, mientras que en 2021 fueron 65,5 millones de TEUs. Esto significa que en los últimos dos años cerca del 60% de los envíos se realizaron fuera de la configuración de las principales rutas marítimas. Aunque indica que todavía existe el predominio de los envíos con puertos marítimos en los países en desarrollo, hay que tener en cuenta que los envíos en estas relaciones se realizan en más de 120 bucles, mientras que el número de contenedores transportados en estas relaciones nunca supera el nivel del 7% del volumen total de envío.

ESTADÍSTICAS 2023

Hasta finales de enero de 2024 no estaban disponibles las estadísticas del movimiento marítimo de mercancías a nivel mundial correspondiente a 2023. Las principales entidades del sector ofrecían algunas previsiones elaboradas a partir de mediados de 2023. Por ejemplo, la UNCTAD afirmaba que el volumen del comercio marítimo se contrajo marginalmente un 0,4% en 2022 y proyectaba que crecería un 1,2% en 2023 y se expandiría más de un 3% en el período 2024-2028, aunque señalaba que esta tasa está por debajo del crecimiento a largo plazo de alrededor del 7% durante las tres décadas anteriores. Esta entidad también afirmaba que, por el lado de la oferta, el transporte de contenedores "podría haber entrado en una fase de exceso de capacidad", lo que significa que los transportistas intentarán gestionar la capacidad utilizando herramientas como el deslizamiento, la inactividad de los barcos o la demolición.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Las tres principales rutas de transporte de contenedores, consideradas por los operadores como las relaciones de transporte más lucrativas que existen en la dirección Este-Oeste, siguen ganando importancia. Aquí los armadores concentran cada vez más su potencial marítimo, a menudo a expensas de su reducción en las rutas de importancia regional: en Asia, Europa y en las conexiones con África. La concentración de los envíos y del tonelaje que se produce en la configuración espacial también es visible a nivel de empresas armadoras, pertenecientes al grupo de los principales líderes mundiales que mantienen estas relaciones.

También es necesario tener en cuenta la existencia y desarrollo de consorcios marítimos en el lado de la oferta. Estos consorcios que aparecen a mediados de los años 90s, son alianzas navieras creadas por dos o más operadores que cooperan. Les permite utilizar sus recursos comunes de manera más efectiva, integrando el sistema que da servicio a la red de conexiones marítimas. El objetivo estratégico es reducir tanto el riesgo de inversión como el riesgo de explotación. Otro objetivo es lograr máximos en economías de escala. Al mismo tiempo, las partes en dichos acuerdos, a diferencia de los armadores que antes operaban en conferencias marítimas que tienen el carácter de un cártel marítimo, declaran su voluntad y disposición para garantizar una serie de ventajas para los participantes restantes en el suministro logístico mundial (transportistas, transitarios y operadores de terminales portuarios).

Las alianzas

Las alianzas de transporte de contenedores creadas en 1994 siguieron un período de evolución, incluidas fases de importantes transformaciones y reconstrucciones estructurales. El resultado fue una integración progresiva de los mayores operadores de transporte de contenedores y una consolidación simultánea del mercado. Finalmente, en 2017 surgió un grupo de solo

tres alianzas fuertes: 2M, Ocean Alliance y THE Alliance. Diez de las líneas navieras de contenedores más grandes del mundo cooperan plenamente entre sí en el marco de estos consorcios.

Para el estudio de la universidad polaca los tres consorcios existentes controlan conjuntamente el 84,6% del mercado mundial del transporte de contenedores. Solo el 15,4% del mercado es atendido por el resto de los operadores. La escala de intensificación de la consolidación del mercado puede reflejarse en el hecho de que, en el año 2000, 10 de las mayores compañías navieras de contenedores atendían el 51% del mercado mundial de transporte marítimo. Además, en los años 2000-2021, debido a las numerosas quiebras y adquisiciones que se produjeron, aproximadamente 60 de los 100 mayores transportistas marítimos de contenedores desaparecieron del mercado, entre los que se encontraba el operador coreano Hanjin, el sexto operador más grande en ese momento, que quebró en 2016.

La estructura de suministro, formada de tal manera y aprobada por las autoridades reguladoras que otorgan acceso al mercado mundial de transporte marítimo de contenedores, junto con una demanda relativamente dispersa espacialmente, así como incomparablemente más numerosa y diversificada, con un poder de negociación considerablemente menor y menos posibilidades de construir un terreno común para comprender e influir en una estructura de oferta tan fuertemente consolidada, ha resultado en un oligopolio global, con impacto sin precedentes en los eslabones restantes de la cadena de suministro global.

Este oligopolio tiene gran libertad en el ámbito de la configuración de las políticas de precios. Su autonomía a ese respecto, así como la escala de posibilidades con respecto a la fijación de precios en las principales relaciones de transporte, fueron particularmente visibles durante la crisis de la pandemia del COVID-19 en 2020-2021.

“PRUEBAS TOXICOLÓGICAS PARA EMPRESAS BASC”

DROAL INC. es una empresa peruana líder en la prevención y diagnóstico del consumo de drogas y alcohol en el ámbito laboral; atendiendo al mercado nacional desde el año 2004 con los más elevados principios de ética profesional y comercial, promoviendo una cultura de protección y seguridad en el Comercio Internacional.

Asimismo, brindamos un servicio personalizado a nuestros clientes ya que los atendemos en sus propias instalaciones con nuestro Staff de Enfermeros ya sea a nivel nacional.

Brindamos nuestros servicios a empresas de diversos rubros, como, por ejemplo, Compañías relacionadas al Comercio Exterior; como **Agencias de Aduana, Agencias de Carga, Marítimas, Almacenes, Aeroportuarias, del Sector Pesquero, Textil y de Agroindustria; adicionalmente a Empresas de Seguridad y Transportes**, entre otros.

Con la finalidad de brindarles un excelente servicio, utilizamos productos con tecnología de última generación, los cuales detectan rápidamente si una persona ha hecho consumo de alguna droga o no.

Con los reactivos toxicológicos que son altamente sensibles, podemos detectar: 2, 3, 5 ó 10 drogas simultáneamente, los cuales proporcionan óptimos resultados en términos de seguridad, confiabilidad y oportunidad.

Dentro del paraguas de Servicios, también realizamos **Verificaciones Domiciliarias** en Lima Metropolitana y en la Provincia Constitucional del Callao.

Adicionalmente, comercializamos **Alcoholímetros Digitales Portátiles** y brindamos el servicio de **Calibración y Mantenimiento**, no solamente a los equipos de Alcoholemia; sino a diferentes equipos de medición y Peso.

Durante estos 20 años de arduo trabajo, **DROAL INC.** ha obtenido diversos Reconocimientos Nacionales e Internacionales como, por ejemplo, la World Confederation of Businesses (WORLDCOB) le otorgó el premio empresarial **“The BIZZ 2014”**, el cual fue entregado en la ciudad de Honolulu-Hawái, en el Kahala Hotel & Resort.

Adicionalmente, Premios como “Empresa Peruana del Año”; “Premio a Internacional a la Calidad Empresarial” “Éxitos Awards”, entre otros.

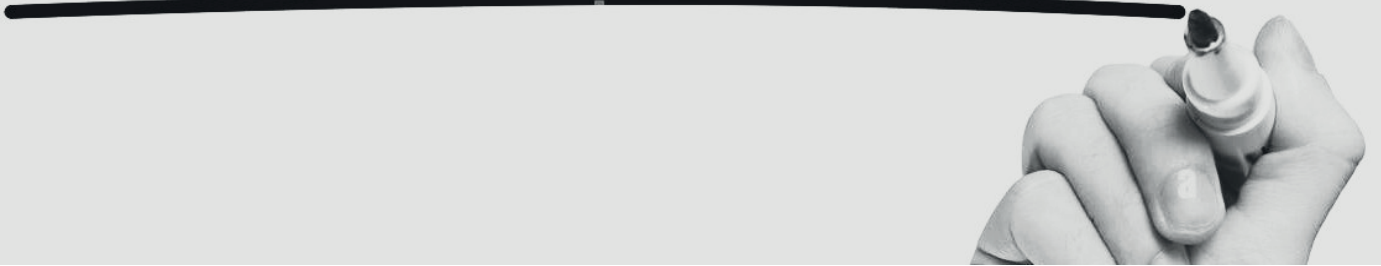
DROAL INC. ha sido calificada bajo los siguientes parámetros de evaluación, en temas como: Liderazgo Empresarial; Sistemas de Gestión, Calidad en los Productos y/o Servicios, Creatividad e Innovación Empresarial, asimismo, Responsabilidad Social Empresarial, Logros y Reconocimientos

Desde el año 2017 nuestra empresa se encuentra Certificada por BASC (Business Alliance For Secure Commerce) con la finalidad de elevar la seguridad en todos sus procesos (SGCS).

Por lo mencionado líneas arriba, nos gustaría atender a todas aquellas empresas BASC y en proceso de Certificación con la finalidad de cumplir con los Estándares que solicita la Norma.



TERRORISMO



Evolución del terrorismo

El tema del terrorismo internacional reingresó con fuerza en los medios de comunicación desde octubre de 2023 tras el sorpresivo y feroz ataque del grupo palestino Hamas a Israel. Para las generaciones recientes este hecho sería el inicio de la guerra entre estas dos naciones, cuando en realidad sus orígenes se remontan a más de 2000 años atrás.

Del inicio a la actualidad

El experto alemán Henner Hess afirma que el terrorismo "Es el arma de los débiles en una situación en la que las condiciones estructurales o las relaciones de poder les dan pocas esperanzas de éxito directo." (Like Zealots and Romans: Terrorism and Empire in the 21st Century, 2003). Este investigador corrobora esta posición en el recorrido de la historia. Señala que hace 2000 años, los judíos sicarios y zelotes lo utilizaron contra los romanos y contra sus propias élites moderadas que colaboraban con el imperio romano ocupante. Henner dice que se basaron en una estrategia que ahora se considera típica del terrorismo: esperar el éxito utilizando la fuerza del oponente.

A través de sus acciones violentas intentar provocar una reacción exagerada, algún tipo de represión brutal que luego estimule una revuelta más amplia, una revuelta que los terroristas nunca podrían haber estimulado directamente. En el caso de los zelotes y los romanos, todo salió según lo planeado por los zelotes. Los romanos respondieron a sus ataques con una represión sangrienta y el pueblo judío, como reacción a esta represión, fue a la guerra contra los romanos. Al final de esa guerra, en el año 70 D.C., los romanos destruyeron templos y convirtieron el Estado judío, hasta entonces bajo dominio indirecto, en una provincia del Imperio Romano. Mil años después de los zelotes, los Hashishins chiítas, dirigidos desde la fortaleza de Alamut en Persia, establecieron la tradición

islámica del terrorismo. ¿Cómo? Cometiendo sus ataques contra los califas sunitas y los cruzados cristianos bajo la influencia del hachís (de ahí su nombre hashishin, del que se deriva el término asesino). Henner también estudió el terrorismo en los últimos 100 años y como resultado distingue tres categorías enfocadas según el tipo de mensaje que cada grupo intenta comunicar:

1. Terrorismo represivo.

Cuando los estratos no privilegiados en una sociedad logran establecer derechos que les den igual acceso en los campos político y económico, restringiéndose de este modo los privilegios de un grupo dominante. El grupo dominante reacciona con violencia. Generalmente, los contactos de este grupo llegan hasta el aparato estatal lo que les permite evitar ser procesados.

2. Terrorismo insurreccional de carácter étnico/nacional/separatista.

Los numerosos y diferentes grupos en esta categoría tienen un objetivo similar (ETA, IRA, y similares). Con frecuencia cuentan con un apoyo entre la población, y las reacciones represivas podrían hacerlos lo suficientemente fuerte como para convertir el terrorismo en una guerra de guerrillas. Así ocurrió en algunas de las guerras de liberación contra las potencias coloniales europeas.

3. Terrorismo social revolucionario.

Después de las revoluciones políticas y económicas en Gran Bretaña y Francia, Carlos Marx comenzó a teorizar sobre la revolución proletaria y esperaba que esta ocurriera como una evolución social inevitable (no necesariamente violenta) hacia las que consideraba ser las últimas formaciones socioeconómicas: socialismo y comunismo. Pero con el aumento de la socialdemocracia y las reformas de finales del siglo XIX, tal revolución parecía posponerse demasiado tiempo, por lo que se debía acelerar dicha evolución inevitable. Es decir, la historia necesitaba un pequeño empujón. Luego para Lenin ese empujón debía ser hecho por un partido de vanguardia liderando los sectores más avanzados de la clase trabajadora. Entonces, el pueblo ruso, no marxista, y el Partido Social Revolucionario Ruso (fundado en 1901) se dirigieron al campesinado como su sujeto revolucionario y recurrieron a asesinatos y otros actos terroristas que provocaron lo ya conocido.

Los paradigmas terroristas

Desde otra óptica, en su libro "Is the 'New Terrorism' Really New?: An Analysis of the New Paradigm for Terrorism" (2001), Thomas Copeland analiza los cambios de las estrategias y los modos de actuar que



TERRORISMO

ha experimentado el terrorismo y considera que este mostró un cambio radical en su modo de actuar con los atentados del 11 de setiembre de 2001 en Estados Unidos. Fue claro que con esa acción su radio de acción, nacional y regional durante décadas, paso a ser internacional, casi global. Se convirtió de pronto en una amenaza político-militar con un poder desconocido como inesperado. Puso en una crisis profunda nada menos que a la mayor potencia del mundo (cultural, económico, político, y militar). Con esto el siglo XXI marca un quiebre del nivel de capacidad operativa de las organizaciones consideradas terroristas. Luego de esos atentados, los académicos y analistas coincidían en la necesidad de repensar el terrorismo para combatirlo eficazmente.

Copeland recuerda que en ese entonces se consideraba que el terrorismo había adquirido nuevos paradigmas. Citando a Bruce Hoffman, director de la oficina de Washington de la Corporación RAND (instituto de investigación y firma consultora estadounidense), decía que el nuevo terrorismo es muy diferente y más letal que los grupos terroristas 'tradicionales' y que era necesario un cambio radical en la forma de pensar sobre este fenómeno y las políticas para contrarrestarlo. Cita también al experto Walter Laqueur (1921 – 2018, influyente académico en temas de terrorismo y violencia política, autor de 78 libros), quien sugirió que hubo "una transformación radical, si no una revolución, en el carácter del terrorismo". Otro experto, Ian O. Lesser, afirmó que el nuevo terrorismo "hace obsoletos muchos análisis previos del terrorismo basados en grupos establecidos".

Surge el terrorismo político

Copeland sostiene que el terrorismo ha tenido altibajos a lo largo de los siglos. La evolución de sus formas puede ser caracterizado por protagonistas en diferentes épocas. Por ejemplo, los fanáticos de la Palestina del siglo I de la era cristiana. En esa época Palestina era una zona llena de conflictos dinásticos por el poder, luchas internas y ocasionalmente guerras en gran

escala. También la orden medieval de los Asesinos, termino referido a los nizaríes, un grupo de musulmanes chiíes medievales cuyo origen se remonta al cisma del islam en el año 632 D.C., cuando las diferencias para suceder al profeta Mahoma como imán (líder) dividieron a los musulmanes en chiíes y suníes. Cuando en el siglo IX hubo otro desacuerdo entre los chiíes, los seguidores de un líder llamado Ismail formaron su propia secta, los ismailitas. En esta época, los nazaríes, al estar en desventaja numérica frente a sus enemigos, formaron un grupo de combatientes llamados 'fedayines' conocidos por ser tan devotos como mortíferos cuando lanzaban sus ataques de precisión contra objetivos políticos seleccionados. Los fedayines nizaríes, entrenados para infiltrarse, matar y ser sometidos a torturas y a la muerte si era necesario, adquirieron una fuerte reputación. En la era moderna, las bandas Irgun y Stern de la década de 1940 fueron bandas paramilitares de movimientos sionistas que buscaron establecer un país para el pueblo judío en Palestina. Irgun operó entre 1931 y 1948.

En cuanto a perpetradores individuales, destacan los casos de 'Carlos el Chacal' (el venezolano Ilich Ramírez Sánchez) quien cometió una serie de asesinatos y atentados terroristas con bombas entre 1973 y 1985 como parte de su afiliación en el Frente Popular para la Liberación de Palestina (FPLP); Guy Fawkes, miembro de un grupo de católicos ingleses involucrados en el fallido complot de la pólvora de 1605, cuando él y otros conspiradores católicos intentaron volar el Parlamento y asesinar a Jaime I de Inglaterra; y Timothy McVeigh el terrorista estadounidense autor del atentado con bomba en Oklahoma City el 19 de abril de 1995 que mató a 168 personas, hirió a 680 y destruyó la tercera parte de un edificio federal. Se considera a McVeigh como miembro del movimiento derechista Patriota que negaba la legitimidad del gobierno federal y de las fuerzas del orden. Este movimiento temía complots autoritarios del gobierno federal estadounidense y las élites corporativas.

El viejo paradigma del terrorismo

Thomas Copeland dice que la era del terrorismo político internacional comenzó con una serie de incidentes de secuestro aéreo en 1968 provocados por la guerra árabe-israelí. Estos fueron seguidos en 1970 por el secuestro y destrucción de varios aviones en el Dawson's Field en Jordania, y en 1972 por el asesinato de atletas israelíes en los Juegos Olímpicos de Munich. Este período marcó la transición del escenario nacional al global del terrorismo en apoyo a causas de izquierda y etnonacionalistas. Los analistas consideran las décadas de 1970 y 1980 como la etapa del viejo paradigma terrorista caracterizado por su motivación ideológica de izquierda (marxistas), etnonacionalistas y separatistas (por ejemplo, irlandés -IRA-, vasco -ETA-, y palestino -OLP-). Sus exigencias eran comúnmente negociables:

El nuevo terrorismo

El atentado con bomba en 1993 contra el World Trade Center en Nueva York y el ataque con gas sarín en 1995 en el metro de Tokio por parte del culto Aum Shinrikyo, pueden ser considerados como el inicio del nuevo terrorismo según Copeland. Este nuevo paradigma terrorista tiene diferentes motivos, diferentes actores, diferentes patrocinadores y una mayor letalidad que el terrorismo tradicional descrito anteriormente. Asimismo, según Laqueur los motivos de los nuevos terroristas han cambiado y que el terrorismo de izquierda está disminuyendo. El experto británico Paul Wilkinson planteó que la motivación ideológica de extrema izquierda para el terrorismo casi ha desaparecido en Europa, aunque sobrevive mínimamente en América Latina. Mas bien, el terrorismo está surgiendo



liberación de camaradas encarcelados y pago por la liberación de rehenes. Cuando las demandas eran difíciles de satisfacer (reunificación de un país, cambios profundos en el sistema capitalista), se expresaban en términos claros y comprensibles. Los terroristas querían la máxima publicidad para sus actos. Aunque los grupos ocasionalmente tomaron medidas fuera de sus áreas habituales de ataque (por ejemplo, los palestinos en Europa, el IRA en Alemania), sólo en raras ocasiones el terrorismo internacional se extendió fuera de Europa y Medio Oriente.

desde la derecha (como los supremacistas blancos en Europa y América del Norte), y el terrorismo nacionalista-separatista continúa en muchos lugares. Además, el terrorismo conectado con el fanatismo religioso está en aumento (no sólo en el islam, sino también en el cristianismo, el judaísmo y el hinduismo). Para Hoffman la motivación religiosa (fanática) define al terrorista moderno produciendo "sistemas de valores, mecanismos de legitimación y justificación, conceptos de moralidad y visión del mundo radicalmente diferentes.

TERRORISMO

Laqueur sostiene que "el nuevo terrorismo tiene un carácter diferente y no apunta a demandas políticas claramente definidas sino a la destrucción de la sociedad y la eliminación de grandes sectores de la población". Esto puede implicar la liquidación de un país o de un grupo étnico entero, y tal vez incluso de toda la humanidad. Shoko Asahara (líder del culto japonés apocalíptico Aum Shinrikyo), creía que su grupo necesitaba provocar el Armagedón, y muchos grupos supremacistas blancos tienen como objetivo la eliminación de todos los pueblos no arios. La sed de anarquía y destrucción se encuentra no sólo en los cultos apocalípticos y los paramilitares racistas, sino también en el terrorismo a gran escala y de rabia popular (desconectados de una agenda política clara) que se observa en Argelia, Ruanda, Haití y Somalia.

Los nuevos terroristas todavía demuestran interés en la notoriedad o la celebridad, pero muestran menos interés en el "teatro" como parte de su estrategia política. Por un proceso de aprendizaje los nuevos terroristas han renunciado a los secuestros "tradicionales" de aviones y a prolongadas negociaciones debido a reacciones más contundentes de los gobiernos. A este respecto, Thomas Copeland señala que (los terroristas) "deben haber observado el destino que corrieron los terroristas que tomaron rehenes en la residencia del embajador japonés en Lima Perú en 1996."

Con relación al financiamiento, el nuevo terrorismo sigue dependiendo menos del patrocinio de países poderosos. El auge de la globalización acompañado de la rápida movilidad de personas y el dinero, crean oportunidades para que los terroristas diversifiquen sus fuentes de ingresos vía organizaciones criminales involucrados en el tráfico de drogas. Ya sea comerciando con ellas o brindándoles protección (como Sendero Luminoso con los narcotraficantes peruanos y las FARC y el M-19 con los cárteles de la droga colombianos).

El aumento de la letalidad terrorista es una posibilidad por el uso de armas de destrucción masiva. Hasta ahora el ataque de Aum Shinrikyo de 1995 es el único

incidente de uso de armas químicas. No ha habido ataques nucleares, aunque se registra un mayor número de incidentes e intentos de utilizar agentes biológicos. Muchos apuestan a que los ataques con armas de destrucción masiva no son viables para los terroristas debido a la carencia de capacidad técnica, así como al hecho de que las víctimas masivas perjudicarían la agenda política terrorista.

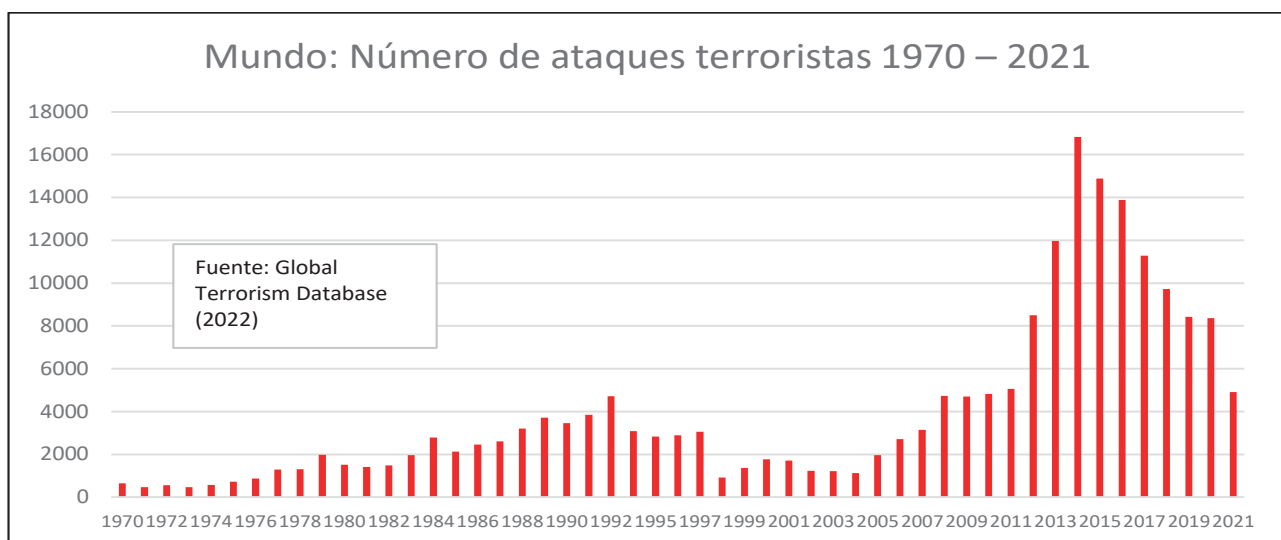
Los cambios producidos en el terrorismo se dan en medio de un entorno internacional en evolución. El fin de la Guerra Fría y la desaparición de muchos gobiernos comunistas han desatado históricos conflictos étnicos y religiosos. Además, la finalización del sistema bipolar (EE. UU. – Rusia) y la construcción por parte de las superpotencias de países sustitutos regionales han permitido el surgimiento de potencias regionales, como Irán, que utiliza el terrorismo como herramienta de diplomacia. Además, el colapso de la autoridad gubernamental (debido a la corrupción y la ineptitud) ha generado nuevos actores no estatales ligados particularmente al crimen organizado. Estos llenan el vacío dejado por el colapso de la autoridad nacional (principalmente en países en desarrollo) y la disminución permanente de la legalidad, la legitimidad, el poder y la autoridad estatal. Sin embargo, las intervenciones de Estados Unidos en asuntos internacionales y su presencia en muchos países a través de su poder militar y cultural han desarrollado una animosidad por parte de los fundamentalistas, particularmente en el Medio Oriente.

El recorrido histórico de lo que comúnmente se consideran actos de terrorismo alrededor del mundo, muestran como común denominador la expresión simple del experto Ian O. Lesser: "Terrorismo es, entre cosas, un arma usado por el débil contra el fuerte" (artículo *Countering the New Terrorism: Implications for Strategy*, 1999). Tal vez, la definición mas clara y sencilla de lo que implica el enfrentamiento violento entre dos lados desiguales en poder, tal y como también afirma el alemán Henner Hess, citado al inicio de este artículo.

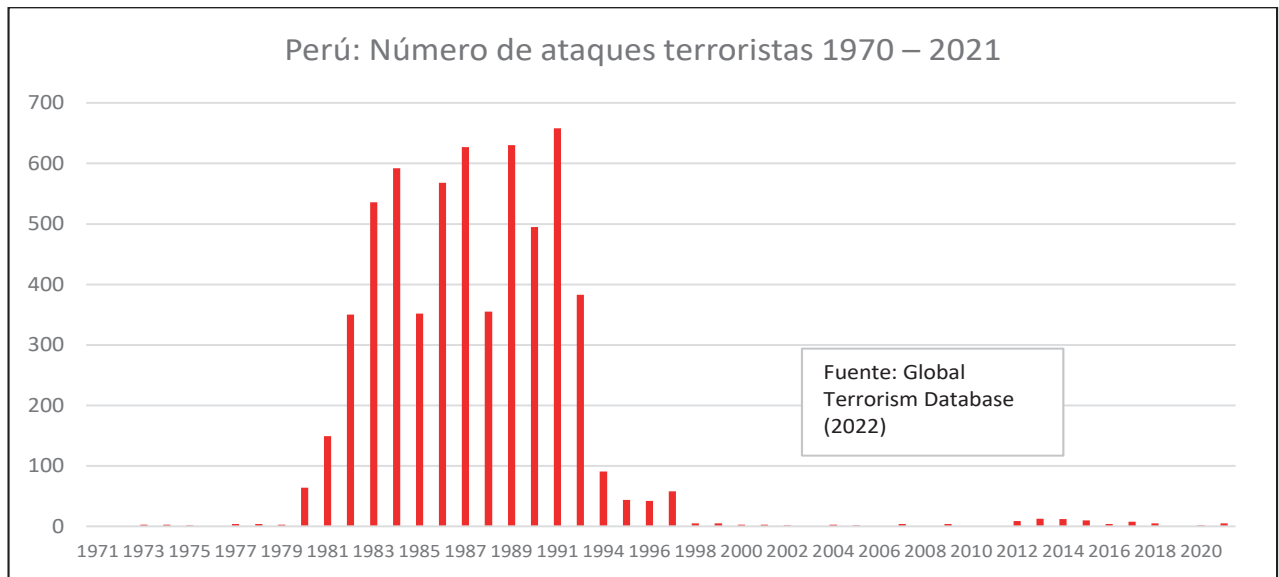


Lista de organizaciones terroristas

La principal fuente de calificación y elaboración de una lista de organizaciones terroristas a nivel mundial es el Departamento de Estado de los Estados Unidos. El gobierno estadounidense cree que las designaciones en esta lista sirven a la comunidad internacional como un medio efectivo para descubrir a las organizaciones consideradas como terroristas y de esta manera se les corte todo tipo de apoyo.



TERRORISMO



El Departamento de Estado continuamente monitorea las actividades de grupos activos alrededor del mundo considerados potencialmente terroristas para identificar candidatos a la designación. Esta entidad no sólo toma en cuenta los actuales ataques terroristas sino también si está inmerso en planeamientos o preparativos para posibles futuros actos, o adquiere la capacidad y la intención de llevar a cabo dichos actos. Las designaciones como "Organización

Terrorista" expiran automáticamente luego de dos años, pero el secretario de Estado puede redesignar a una organización por períodos adicionales de dos años.

Hasta inicios del 2006, el 27% de las organizaciones enlistadas eran grupos islámicos en el Medio Oriente, seguida por los grupos comunistas. La mayoría del resto de eran organizaciones nacionalistas o separatistas. Las excepciones eran el grupo japonés Aum Shinrikyo, y el grupo derechista colombiano Autodefensas Unidas de Colombia.

Designated Foreign Terrorist Organizations

Date Designated ↑ ↓	Name ↑ ↓
December 1, 2021	Segunda Marquetalia
December 1, 2021	Revolutionary Armed Forces of Colombia - People's Army (FARC-EP)
March 11, 2021	ISIS-DRC
March 11, 2021	ISIS-Mozambique
January 14, 2021	Harakat Sawa'd Misr (HASM)
January 10, 2021	Asa'ib Ahl al-Haq (AAH)
April 15, 2019	Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC)
September 6, 2018	Jama'at Nusrat al-Islam wal-Muslimin (JNIM)
July 11, 2018	Al-Ashtar Brigades
May 23, 2018	ISIS in the Greater Sahara (ISIS-GS)
February 28, 2018	ISIS-West Africa
February 28, 2018	ISIS-Philippines

La lista continúa...

Fuente: Departamento de Estado de EE. UU.

Actualmente la lista contiene 67 organizaciones de las cuales la inclusión más reciente corresponde a diciembre de 2021. En el caso de organizaciones peruanas, solamente figura Sendero Luminoso desde octubre de 1997. El MRTA, después de ser incluida en octubre de 1997, fue retirada de la lista en octubre de 2001. En total en la lista de des listadas figuran 20 organizaciones.

Workshop para responsables de RR.HH.

En octubre pasado BASC PERÚ realizó un workshop dirigido a responsables de recursos humanos con la finalidad de fortalecer el proceso de asimilación de la cultura BASC en las organizaciones que logren obtener la certificación en su Sistema de Gestión y Control de Seguridad. El evento reunió a más de cincuenta jefes de recursos humanos, quienes participaron en las exposiciones de los especialistas Max Carbajal Meléndez y Camila Mallqui Escalante sobre compliance legal al momento de la contratación, ley de protección de datos personales, y buenas prácticas de seguridad BASC en la contratación de puestos críticos. Asimismo, Kandy Escobar, Gerente de Formación y Capacitación de BASC PERÚ, expuso sobre el requisito relacionado al programa de formación, capacitación y concientización del personal, contemplado en el Estándar de seguridad BASC.



Curso: Aportes del SGCS BASC a la seguridad del comercio exterior

El curso de "Aportes del SGCS BASC en la seguridad de las operaciones de comercio exterior" fue realizado en octubre pasado y estuvo dirigido a autoridades y organizaciones vinculadas a exportaciones, importaciones, y servicios logísticos relacionados. El evento fue iniciado por el director ejecutivo de BASC PERÚ, Sr. César Venegas, quien compartió con los asistentes las exposiciones de representantes de la SUNAT, Autoridad Portuaria Nacional, DIRANDRO, y CEDRO.



Encuentro Nacional de Auditores Internos BASC

BASC PERÚ desarrolló en noviembre pasado el "11avo Encuentro Nacional de Auditores Internos" con la participación presencial de más de ciento cincuenta (150) auditores internos de empresas certificadas BASC a nivel nacional. También, de manera remota, participaron doscientos cincuenta auditores internos de países donde operan los capítulos BASC.

En este evento estratégico de BASC participó el Sr. Erik Moncayo, Presidente Internacional de World BASC Organization (WBO), y el Sr. César Venegas Núñez, Director Ejecutivo del capítulo BASC PERÚ. Ambos resaltaron la importancia de los auditores internos por su rol en la promoción de las buenas prácticas de seguridad y el monitoreo constante de la trazabilidad de las operaciones de las empresas sobre la base del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC.

Asimismo, en el encuentro participó el Sr. Fermín Cuza, Past President Internacional y miembro honorario de WBO, quien reafirmó la importancia de *"mantener una conducta ética en todos sus niveles y el compromiso por parte del auditor interno para promover una cultura de seguridad en toda la cadena de suministro."*



Reconocimiento institucional al Sr. Fermín Cuza

Con ocasión del evento "La Seguridad del Comercio Internacional desde la Cooperación Público – Privada" realizado el 17 de noviembre pasado, el Capítulo BASC PERÚ reconoció la importante contribución institucional y la destacada trayectoria profesional del Sr. Fermín Cuza, Past President Internacional de World BASC Organization (WBO), creador de la iniciativa BASC. El reconocimiento fue realizado asignando su nombre al aula magna del Capítulo BASC PERÚ, lo cual ha quedado perennizado en una placa que lleva su nombre.



Las palabras protocolares estuvieron a cargo de la Sra. Isaura Delgado, Vicepresidenta de World BASC Organization y Presidente del Consejo Directivo de BASC PERÚ.

La ceremonia contó con la participación de los directores representantes de los gremios de comercio exterior que conforman el directorio BASC PERÚ así como de representantes de organizaciones público y privadas con las que el capítulo peruano de BASC mantiene alianzas estratégicas; entre ellos: la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA), Centro de Información y Educación para la Prevención del Abuso de Drogas (CEDRO), Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ), Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y la Unidad de Inteligencia Financiera de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS).



Reunión de la Junta Directiva de World BASC Organization

A inicios de noviembre pasado, Isaura Delgado, Vicepresidenta de la WBO y Presidente del Consejo Directivo de BASC PERÚ, participó en la reunión de la Junta Directiva de WBO realizada en Los Ángeles, California, EE. UU.

Este evento tuvo como objetivo propiciar un amplio y directo diálogo constructivo para el fortalecimiento y el desarrollo integrado de la toma de decisiones corporativas para lograr mayores beneficios de los capítulos BASC y, por consiguiente, del comercio internacional.



Misión comercial BASC en Los Ángeles

Del 6 al 9 de noviembre de 2023, BASC PERÚ, participó en la misión comercial a Los Ángeles organizada por World BASC Organization (WBO). En el evento estuvieron presentes también representantes de empresas que cuentan con la certificación BASC de los diversos capítulos BASC, además de funcionarios de C-TPAT, la Aduana estadounidense (U.S. Customs and Border Protection – CBP) y otras autoridades relacionadas al comercio internacional. Como parte de las actividades programadas, la delegación visitó el Terminal de Contenedores de Long Beach y el puerto de Los Ángeles, la oficina de CBP y empresas operadoras en dichos centros logísticos, entre otros lugares de interés.



Foro Taller Nacional PBIP y Seguridad Paracas 2023



Del 8 al 10 de noviembre de 2023, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú organizó el "XV Foro Taller Nacional PBIP y Seguridad Paracas 2023".

En este importante evento estuvo presente el gerente de operaciones del Capítulo BASC PERÚ, Sr. Carlos Reyes, quien, durante los tres días del evento, participó en las diversas actividades y ponencias de expertos sobre la correcta gestión de la seguridad y protección en los terminales portuarios a nivel nacional.

Comité de seguridad de transportes

BASC PERÚ realizó a mediados de noviembre pasado la reunión del "Comité de Seguridad de Transportes" en la que se abordaron temas relevantes para las empresas BASC que operan en dicho sector. Los representantes de las 20 empresas BASC que estuvieron presentes en el encuentro, tuvieron la oportunidad de participar en importantes temas expuestos como: "Impacto, modalidades y rutas del contrabando" del Sr. Gino Campaña Albán de la División de Acciones Inmediatas y Masivas de SUNAT, y "Seguridad satelital" abordados por los señores Xavier Ríos de Azambuja y Alfredo Alessandro Aimini Díaz de la empresa COMSATEL.



Congreso Mundial BASC 2024

Miami | Sept 25 & 26



¡ASEGURE SU PARTICIPACIÓN EN EL CONGRESO MUNDIAL BASC, EN SU EDICIÓN NÚMERO 11!

COSTOS POR PARTICIPACIÓN

Pronto Pago: Hasta Julio 15 de 2024.

Miembros BASC*: USD \$500.00

Participantes Generales: USD \$600.00

Regular: De Julio 16 a Septiembre 24 de 2024.

Miembros BASC*: USD \$550.00

Participantes Generales: USD \$650.00

*Miembros BASC: Empresas afiliadas y/o certificadas BASC, miembros de Juntas Directivas BASC, empleados BASC y Auditores Internacionales BASC con licencia vigente.

¡POTENCIE SU MARCA A NIVEL INTERNACIONAL!

Y sea patrocinador del encuentro internacional más importante de seguridad en la cadena de suministro, lleve su marca al siguiente nivel en las Américas.

Para mayor información sobre cómo vincular su empresa como patrocinador.

Contáctenos: marketing@wbasco.org



Mayor información



**Confían en ti,
Confía en BASC**

www.bascperu.org

