



Análisis de la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional

Ayerve Gonzaga, Marco Antonio

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Ingeniería en Comercio Exterior y Negociación Internacional

Trabajo de titulación, previo a la obtención del título de Ingeniero en Comercio Exterior y Negociación Internacional

MIB. Vinuesa Luna, Jenny Lolita





03 de agosto del 2020



Document Information

Analyzed document Tesis Final Marco A. Ayerve.docx (D77107526)
Submitted 7/25/2020 3:51:00 AM
Submitted by
Submitter email marcoantonio.a.g_@hotmail.com
Similarity 2%
Analysis address jlvinueza.espe@analysis.urkund.com

Sources included in the report

- W** URL: [http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/viewFile/3977/28 ...](http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/viewFile/3977/28...) 
Fetched: 7/25/2020 3:53:00 AM
- W** URL: [https://pensamientocriticoudf.com.mx/4-no-6/14-4-no-6-02/36-la-teoria-de-los-stake ...](https://pensamientocriticoudf.com.mx/4-no-6/14-4-no-6-02/36-la-teoria-de-los-stake...) 
Fetched: 7/25/2020 3:53:00 AM
- W** URL: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36143/Bolet%C3%ADn%20FAL%2032 ...](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36143/Bolet%C3%ADn%20FAL%2032...) 
Fetched: 7/25/2020 3:53:00 AM
- W** URL: [https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/16068/Ni%C3%B1oVillami ...](https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/16068/Ni%C3%B1oVillami...) 
Fetched: 7/14/2020 2:25:26 AM

Firma:



MIB. Vinuesa Luna, Jenny Lolita

C. C.: 0602753063



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, “Análisis de la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional” fue realizado por el señor Ayerve Gonzaga, Marco Antonio, el cual ha sido revisado y analizado en su totalidad por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 03 de agosto del 2020

Firma:

MIB. Vinueza Luna, Jenny Lolita

C.C.: 0602753063



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Yo, **Ayerve Gonzaga, Marco Antonio**, con cédula de ciudadanía N° 1104120751, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **“Análisis de la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional”** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos, y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Sangolquí, 03 de agosto del 2020

Firma:

Ayerve Gonzaga, Marco Antonio

C.C.: 1104120751



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Yo, **Ayerve Gonzaga, Marco Antonio**, con cédula de ciudadanía N° 1104120751, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **“Análisis de la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional”** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 03 de agosto del 2020

Firma:

Ayerve Gonzaga Marco Antonio

C.C.: 1104120751

Dedicatoria

«Las palabras nunca alcanzan cuando lo que hay que decir desborda el alma».

Julio Cortázar

A mis padres, Wilson y Melania, que con sus enseñanzas y sabiduría supieron inculcarme valiosos valores durante toda mi carrera universitaria. Sin sus consejos y apoyos diarios para no flaquear ante las adversidades, nada de esto hubiese sido posible. Dedico este trabajo a ellos pues es su mayor orgullo: siempre me enseñaron que nada en la vida es fácil y que si quiero lograr algo lo único que puedo hacer es esforzarme.

A mis hermanos, Javier y Claudia, por compartir cada experiencia y parte de su valioso tiempo en el transcurso de esta etapa, por estar siempre presentes y ayudarme pacientemente cuando más los necesité.

A mis amigos, por compartir grandes momentos durante toda la carrera y por ser parte de las mejores experiencias en el aula, por creer en mí, por su valía y compromiso ante nuestras obligaciones.

A mi familia, compañeros y demás personas que, con su granito de arena, aportaron a mi vida universitaria y que, con cada palabra de aliento y aprecio, supieron apoyarme.

Agradecimiento

«Hay esencialmente dos cosas que te harán sabio: los libros que lees y la gente que conoces».

Jack Canfield

En primer lugar, debo agradecer a Dios porque sin su voluntad nada es posible. Su amor noble e incondicional me permitió, durante toda la carrera universitaria, cumplir satisfactoriamente con mis obligaciones, me dio la salud necesaria y la sabiduría para sobrellevar correctamente el camino académico con calidad humana. Nunca se apartó de mí, ni de mi familia.

Agradezco a mis queridos docentes de la solemne Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE y de la carrera de Ingeniería en Comercio Exterior y Negociación Internacional, especialmente a la Mgs. Alicia Montero Espinosa, quienes se han convertido en amigos leales y que con sus enseñanzas académicas y personales hicieron de mí un mejor alumno, profesional y ser humano. ¿Cómo no agradecerle a mi tutora, la Ing. Jenny Vinueza? Se convirtió en mi mentora para la elaboración de este trabajo de investigación y, sin su ayuda y compromiso, no lo hubiese logrado.

A todas las empresas y personas que colaboraron abiertamente para la elaboración del trabajo de investigación, especialmente al Ing. Galo Jaramillo, que me impulsó a su ejecución. Del mismo modo agradezco al personal de BASC Capítulo Pichincha por ser el enlace principal para el desarrollo de la tesis, fundamentalmente a Liliana Baquero, Amanda Lapuerta y Diego Castillo. A mis amigos y aquellos que, de una u otra manera, me apoyaron constantemente con sus palabras de ánimo y que estuvieron al tanto de todo este proceso.

Índice de contenido

Certificación	3
Responsabilidad de autoría	4
Autorización de publicación.....	5
Dedicatoria	6
Agradecimiento	7
Resumen	15
Abstract	16
Capítulo I.....	17
Introducción	17
Problema.....	17
Objetivos.....	18
<i>Objetivo general.....</i>	<i>18</i>
<i>Objetivos específicos.....</i>	<i>18</i>
Proposición	18
Metodología.....	19
Justificación.....	30
Capítulo II.....	35
Marco teórico	35
Responsabilidad Social Empresarial (RSE)	35
<i>Teoría de los grupos de interés</i>	<i>38</i>
<i>Teoría de la legitimación.....</i>	<i>39</i>
<i>Teoría de la ética y la moral en los negocios</i>	<i>41</i>
Sostenibilidad empresarial	42
Entorno del comercio global.....	44
Seguridad de la cadena logística	48

	9
Business Alliance for Secure Commerce (BASC)	57
<i>Alcance de la certificación BASC</i>	59
<i>Norma Internacional BASC V05–2017</i>	60
<i>Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.1 V05–2017</i>	63
Competitividad internacional	66
Capítulo III	71
Entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional	71
Entorno del comercio global	72
<i>Controles en la trazabilidad de las operaciones de comercio exterior</i>	72
<i>Riesgos en el contexto del comercio internacional</i>	75
Seguridad de la cadena logística	78
<i>Certificación BASC en las operaciones logísticas</i>	78
<i>Riesgos en la cadena logística del sector exportador de Ecuador</i>	81
Conclusiones	84
Capítulo IV	87
Estructura de la Norma Internacional BASC v05-2017 y el Estándar Internacional del exportador en la seguridad de la cadena logística internacional	87
Business Alliance for Secure Commerce (BASC)	88
<i>Experiencia con la certificación BASC</i>	88
<i>BASC como herramienta en el control de los riesgos</i>	92
<i>Contribución en los perfiles de riesgo</i>	95
<i>Costo de implementación de la Norma</i>	96
Conclusiones	98
Capítulo V	100
Situación actual de las empresas exportadoras del Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del exportador	100

	10
Alianza público–privada	101
<i>Promoviendo una cultura de seguridad</i>	101
<i>Confianza y credibilidad nacional</i>	102
Competitividad internacional	105
<i>Consideraciones generales</i>	105
<i>Acceso a mercados internacionales</i>	107
<i>Diferenciación empresarial</i>	109
<i>Impacto de la inversión</i>	110
Relación con los clientes	112
<i>Países destino de las exportaciones</i>	112
<i>Confianza y credibilidad internacional</i>	114
Conclusiones	116
Capítulo VI	118
Proposiciones	118
Metodología	118
Proposiciones	120
Postulados	122
Capítulo VII	126
Conclusiones y Recomendaciones	126
Conclusiones	126
<i>Entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional</i>	126
<i>Estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017 y el Estándar Internacional del Exportador en la seguridad de la cadena logística internacional</i>	128
<i>Situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del Exportador</i>	129
Recomendaciones	133

Reflexiones finales	136
Referencias bibliográficas	138
Anexos	150

Índice de tablas

Tabla 1 Población objeto de estudio.....	22
Tabla 2 Tamaño de la muestra por estratos	27
Tabla 3 Empresas exportadoras certificadas BASC	29
Tabla 4 Representante de BASC.....	30
Tabla 5 Representante de la DNA	30
Tabla 6 Tipos de programas en seguridad de la cadena de suministro.....	53
Tabla 7 Principales iniciativas en seguridad de la cadena logística	54

Índice de figuras

Figura 1 Esquema de la estructura de la investigación	33
Figura 2 Principales riesgos del sector exportador del Ecuador en la cadena logística.....	83
Figura 3 Países destino de las exportaciones	113

Índice de abreviaturas

ARCSA: Agencia Nacional de Regulación, Control y Vigilancia Sanitaria

BASC: Business Alliance for Secure Commerce

BM: Banco Mundial

CBP: Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (*U.S. Customs and Border Protection*)

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

CSI: *Container Security Initiative*

C-TPAT: Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*)

CVM: Cadena de Valor Mundial

DNA: Dirección Nacional Antinarcoáticos

FAO: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (*Food and Agriculture Organization of the United Nations*)

FCPA: Ley Estadounidense de Prácticas de Corrupción en el Extranjero (*Foreign Corrupt Practices Act*)

FDA: Administración de Medicamentos y Alimentos de los Estados Unidos (*U.S. Food and Drug Administration*)

GATT: Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (*General Agreement on Tariffs and Trade*)

GCI: Índice de Competitividad Global (*Global Competitiveness Index*)

GFAI: Iniciativa Global de Seguridad Alimentaria (*Global Food Safety Initiative*)

IMO: Organización Marítima Internacional (*International Maritime Organization*)

ISO: Organización Internacional de Normalización (*International Organization for Standardization*)

ISPS: Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (*International Ship and Port Facility Security*)

ITC: Centro de Comercio Internacional (*International Trade Center*)

LPI: Índice de Desempeño Logístico (*Logistic Performance Index*)

OCE: Operador de Comercio Exterior

OEA: Operador Económico Autorizado

OMC: Organización Mundial del Comercio

ONU: Organización de las Naciones Unidas

PIP: *Partners in Protection*

RSE: Responsabilidad Social Empresarial

SGCS: Sistema de Gestión en Control y Seguridad

SGS: *Société Générale de Surveillance*

TAPA: *Technology Asset Protection Association*

TEU: *Twenty-foot Equivalent Unit*

UE: Unión Europea

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (*United Nations Conference on Trade and Development*)

USDA: Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (*United States Department of Agriculture*)

WBO: Organización Mundial BASC (*World BASC Organization*)

WCO: Organización Mundial de Aduanas (*World Customs Organization*)

Resumen

La seguridad de la cadena logística es un factor clave dentro del comercio internacional debido a que garantiza relaciones comerciales seguras entre los diferentes países. El objetivo del presente trabajo de investigación es analizar la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador de Ecuador y su aporte a la seguridad de la cadena logística internacional. Para esto, se describe el entorno global de la cadena logística en el contexto del comercio internacional y de la estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017, así como del Estándar Internacional aplicable. Finalmente, se determina la situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador certificadas BASC. La metodología empleada para responder a los objetivos propuestos se basa en la obtención de información a través de entrevistas semiestructuradas aplicadas a una muestra de doce empresas exportadoras con certificación BASC, pertenecientes a los sectores de flores, agroindustria, confites, madera y alimentos, un representante de la Dirección Nacional de Antinarcóticos (DNA) y un representante de BASC Capítulo Pichincha, siendo los datos interpretados con la herramienta *Atlas ti*. De los resultados obtenidos se evidencia que la certificación BASC en el sector exportador contribuye a mejorar la seguridad de la cadena logística mediante el cumplimiento de su norma, lo que permite reflejar confianza ante autoridades y clientes internacionales, garantizando la sostenibilidad y promoción de un comercio internacional seguro.

Palabras clave:

- **BASC**
- **CADENA LOGÍSTICA**
- **COMERCIO INTERNACIONAL**
- **RIESGOS**

Abstract

The security of the supply chain is a key factor in international trade because it guarantees secure commercial relations between different countries. The objective of this research work is to analyze the *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* certification in the export sector of Ecuador and its contribution to the security of the international supply chain, for which the global environment of the supply chain is described in the context of international trade and the structure of the BASC International Standard V05-2017 as well as the applicable International Standard, finally determines the current situation of BASC certified exporting companies in Ecuador. The methodology used to respond to the proposed objectives is based on obtaining information through the semi-structured interview applied to a sample of 12 BASC-certified exporting companies belonging to the flower, agro-industry, confectionery, wood and food sectors; a representative of the National Antinarcotics Directorate; and, a representative of BASC Chapter Pichincha, the data being interpreted with the "Atlas ti". From the results obtained, it is evident that the BASC certification in the export sector contributes to improving the security of the logistics chain by complying with its standard, which allows it to reflect trust before international authorities and clients, guaranteeing the sustainability and promotion of safe international trade.

Keywords:

- **BASC**
- **SUPPLY CHAIN**
- **INTERNATIONAL TRADE**
- **RISKS**

Capítulo I

Introducción

Problema

El crecimiento del comercio internacional y, por ende, del movimiento de mercancías ha dado origen a nuevos riesgos durante la gestión logística que articula las relaciones comerciales entre los diferentes países, dificultando el control en la trazabilidad de las operaciones logísticas. El contexto del desarrollo de los mercados a nivel global implica, comercialmente, grandes desafíos para la competitividad internacional debido a que los países no solo exigen calidad en los productos que demandan sino requisitos adicionales en aspectos ambientales, de responsabilidad social empresarial y, entre ellos, de seguridad (Olivera & Viurrarena, 2011).

En las últimas décadas, la productividad económica de Ecuador ha incrementado la exportación de varios de sus productos provenientes de todos los sectores de la economía nacional, siendo los más destacados el banano, el pescado, el camarón, el atún, el cacao, el café, el brócoli, las flores y otros, convirtiéndose en un mecanismo fácil y vulnerable para ocultar sustancias ilícitas y, en consecuencia, manipulación de la carga, donde tanto las empresas exportadoras, los agentes aduaneros y los transportistas se ven afectados (Ameripol, 2013).

La expansión de los mercados ha generado mayores riesgos para el sector exportador ecuatoriano percibiendo vulnerabilidad en tanto se utilice el comercio lícito para actividades ilícitas. Asimismo, la no adopción de un control integral de las operaciones y la capacidad administrativa-financiera para obtener certificaciones en Sistemas de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) que mitiguen las prácticas ilegítimas del comercio internacional, provocó que

muchas empresas descuiden su control y, por lo tanto, se generen pérdidas en costos, prestigio internacional y apertura de oportunidades de negocio.

En esta investigación lo que se pretende es conocer cuál es la contribución de la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador de Ecuador en relación con la seguridad de la cadena logística internacional.

Objetivos

Objetivo general

Analizar la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador del Ecuador y su contribución en la seguridad de la cadena logística internacional.

Objetivos específicos

- Describir el entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional.
- Examinar la estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017 y el Estándar Internacional del Exportador en la seguridad de la cadena logística internacional.
- Determinar la situación actual de las empresas exportadoras del Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del Exportador.

Proposición

Si la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* aporta al sector exportador de Ecuador en la seguridad de la cadena logística internacional, el comercio internacional es seguro y sostenible.

Metodología

La metodología que se utiliza en la presente investigación corresponde al enfoque del método cualitativo que, según Hernández Sampieri, Fernández Collado & Baptista Lucio (2010), se basa en una interpretación de las perspectivas de los seres humanos frente al entendimiento captado activamente, proporcionando profundidad en la contextualización del entorno fundamentado en las experiencias únicas.

“La investigación cualitativa se enfoca a comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto” (pág. 364). Este enfoque suele utilizarse cuando el investigador busca conocer, desde la perspectiva y opiniones propias de los individuos involucrados, los fenómenos que los rodean, así como sus experiencias.

La base por la cual la investigación adopta este enfoque cualitativo se fundamenta en que se analizan los testimonios de los actores empresariales, públicos y organizacionales involucrados en la gestión de la cadena logística de acuerdo con SGCS BASC, lo que permitirá dar respuesta a los objetivos específicos planteados:

- **Objetivo 1:** describir el entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional. Para cumplir con este objetivo se emplea un enfoque cualitativo debido a que la naturaleza de la información proviene de fuentes de análisis primarias y secundarias a partir de dos variables: 1) seguridad de la cadena logística, donde se describe el entorno global desde el punto de vista de la seguridad logística y su importancia para el comercio internacional, detallando los principales riesgos e iniciativas existentes para controlar el movimiento de las mercancías, así como de los indicadores para medir su eficacia y 2) entorno del comercio global, a través de la

información obtenida de bases de datos propuestas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Banco Mundial, *International Trade Centre* (ITC), Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Organización Mundial del Comercio (OMC) y demás organizaciones que permitan analizar el contexto del comercio mundial, su crecimiento y desarrollo, procesos de control y del movimiento de contenedores. La técnica de recolección de datos empleada fue la entrevista semi-estructurada aplicada al grupo de empresas exportadoras certificadas BASC como unidad de análisis principal, el representante de la Dirección Nacional Antinarcoóticos (DNA) como actor del Estado y el representante de BASC Capítulo Pichincha.

- Objetivo 2: examinar la estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017 y el Estándar Internacional del Exportador en la seguridad de la cadena logística internacional. Este objetivo es abordado a través de un enfoque de investigación de carácter cualitativo mediante el análisis de la variable propuesta: *Business Alliance for Secure Commerce* (BASC). Como fuentes secundarias de información se utilizaron textos como la *Norma Internacional BASC V05-2017* (2017), el *Estándar Internacional del Exportador* (2017), informes de la *World BASC Organization* (WBO) y de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP), permitiendo comprender la estructura e implementación de los requisitos establecidos por la norma. Como técnica de recolección de datos se empleó la fuente de análisis primaria con información proveniente de la entrevista semi-estructurada aplicada al grupo de empresas exportadoras certificadas BASC, siendo la unidad de análisis principal, el representante

de la Dirección Nacional Antinarcoáticos (DNA) como actor del Estado y el representante de BASC Capítulo Pichincha.

- Objetivo 3: determinar la situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del Exportador. Desde el punto de vista de la investigación cualitativa, los datos provienen de la entrevista semi-estructurada con preguntas abiertas como herramienta de recolección de datos y del cuestionario como su instrumento de apoyo, permitiendo responder a tres de las variables: 1) alianza público-privada; 2) competitividad internacional y 3) relación con los clientes. Para este proceso se ha definido al grupo de empresas exportadoras certificadas bajo la Norma Internacional BASC como unidad de análisis principal, obteniendo información de los representantes del SGCS de cada compañía, experiencias del representante de la DNA como actor del Estado y finalmente del representante de BASC Capítulo Pichincha.

De este modo, para responder a los tres objetivos planteados, la población objetivo la constituye empresas exportadoras de Ecuador certificadas con la Norma Internacional BASC Capítulo Pichincha. Asimismo, se encuentran distribuidas en los cantones de Tabacundo, Latacunga, Santo Domingo, Machachi, El Ángel, Quito, San Gabriel, Sangolquí, Puerto Quito, Esmeraldas, Ambato, Cayambe, Cotacachi, Guayllabamba, Pifo, Salcedo, Lasso, Pelileo, Otavalo y Guayaquil.

El total de empresas es de 110, distribuidas de la siguiente manera:

Tabla 1*Población objeto de estudio*

N.º	Población (Industrias)	Cantón	Total Empresas	Total General
1	Rosas y flores	Cayambe	22	65
		Cotacachi	2	
		Latacunga	8	
		Machachi	3	
		Otavalo	1	
		Pifo	1	
		Quito	12	
		El Ángel	1	
		Salcedo	1	
		Tabacundo	14	
2	Frutas, vegetales y verduras congeladas	Sangolquí	1	7
		Lasso	1	
		Latacunga	1	
		Machachi	1	
		Quito	1	
		Pedro Vicente	1	
		Maldonado		
		Puerto Quito	1	
3	Productos agrícolas	Santo Domingo	3	4
		Quito	1	
4	Muebles y tableros	Quito	3	5
		Puerto Quito	1	
		Machachi	1	
5	Alimentos, pastas, galletas, gelatina, cereales, conservas y confites	Quito	4	6
		Sangolquí	1	
		Pelileo	1	
6	Producción y exportación de productos lácteos	Machachi	1	2
		San Gabriel	1	
7	Productos plásticos, polipropileno, higiénicos desechables, sanitarios, entre otros	Quito	8	8
8	Transformadores de energía eléctrica, cajas fuertes, transformación de vidrios y explosivos	Ambato	1	3
		Quito	1	
		Latacunga	1	
9	Productos derivados del cartón, papel y empaques	Quito	3	3

N.º	Población (Industrias)	Cantón	Total Empresas	Total General
10	Producción y exportación de aceites vegetales	Santo Domingo	1	3
		Esmeraldas	1	
		Sangolquí	1	
11	Bebidas no alcohólicas	Machachi	1	2
		Guayaquil	1	
12	Cosméticos y juguetes caninos	Quito	1	2
		Ambato	1	
Total Empresas				110
Total Industrias				12

Nota. La muestra se compone de dos poblaciones, siendo: Población 1 = Total Empresas y, Población 2 = Total Industrias. Recuperado de: *Listado de empresas certificadas BASC. WBO (2020)*.

Para la determinación de la muestra, el tipo de muestreo empleado en la investigación corresponde a un muestreo no probabilístico, ya que se seleccionó al azar únicamente las empresas cuyos ingresos fueron representativos entre sí y no respecto a la totalidad de la población.

Sin embargo, considerando la variedad de empresas que pertenecen a los distintos sectores de la población; además, se aplicó un muestreo estratificado que consiste en obtener muestras aleatorias a través de estratos, es decir, dividir la población proporcionalmente dependiendo de los criterios de industria señalados.

Los estratos considerados corresponden a:

- 1: Rosas y flores
- 2: Frutas, vegetales y verduras congeladas
- 3: Productos agrícolas
- 4: Muebles y tableros

5: Alimentos, pastas, galletas, gelatina, cereales, conservas y confites

6: Producción y exportación de productos lácteos

7: Productos plásticos, polipropileno, higiénicos desechables, sanitarios, entre otros

8: Transformadores de energía eléctrica, cajas fuertes, transformación de vidrios y explosivos

9: Productos derivados del cartón, papel y empaques

10: Producción y exportación de aceites vegetales

11: Bebidas no alcohólicas

12: Cosméticos y juguetes caninos

El conjunto de estos estratos corresponde a la población 2, por lo tanto, para este caso, se calcula la muestra utilizando la fórmula del muestreo aleatorio simple.

Tamaño de la muestra

En esta investigación, el cálculo del tamaño de la muestra se considerará desde dos escenarios:

$n_1 = \text{Total Empresas}$

$n_2 = \text{Total Industrias}$

Conocida su fórmula:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2(N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Donde:

N: es el tamaño de la población.

Z: nivel de confianza, que en este estudio será de 95 %.

p: probabilidad de éxito, equivalente a 0.5.

q: probabilidad de fracaso, equivalente a 0.5.

e: error de la muestra, es decir, el error que existirá o puede existir entre la muestra.

obtenida y la muestra que se obtendría. Equivalente a 5 %.

$$n1 = \frac{110 * 1.96^2 * 0,5 * 0,5}{0,05^2(110 - 1) + 1,96^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n1 = 85,68$$

Por lo tanto, la muestra equivale a ochenta y seis empresas exportadoras.

Del mismo modo, para la obtención del tamaño de muestra de la población por estratos se determina:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2(N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Donde:

N: es el tamaño de la población.

Z: nivel de confianza, que en este estudio será de 95 %.

p: probabilidad de éxito, equivalente a 0.5.

q: probabilidad de fracaso, equivalente a 0.5.

e: error de la muestra, es decir, el error que existirá o puede existir entre la muestra

obtenida y la muestra que se obtendría. Equivalente a 5 %.

$$n2 = \frac{12 * 1.96^2 * 0,5 * 0,5}{0,05^2(12 - 1) + 1,96^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n2 = 11,67$$

El número de estratos a considerar son doce, correspondientes a las industrias que las empresas exportadoras mantienen como su actividad económica. Se obtiene el mismo valor que la población debido a que su tamaño es pequeño.

Una vez calculado el tamaño de la muestra en los dos escenarios, se determina el proporcional para cada estrato. Según Vivanco (2005) el muestreo estratificado se establece con la siguiente fórmula:

$$nk = n * Wk$$

$$nk = n * \frac{Nk}{N}$$

Siendo:

nk = tamaño del estrato, donde k representa a cada estrato.

n = muestra esperada.

k = estrato.

Wk = peso de cada estrato.

Nk = tamaño poblacional del estrato.

N = tamaño de la población.

Proporción o peso (W) de las industrias pertenecientes a las empresas exportadoras con respecto al total de la población

$$Wk = \frac{Nei}{N} = \frac{\text{Total de empresas por industria}}{\text{Total de empresas de la población}}$$

$$Wk1 = \frac{Nei1}{N} = \frac{65}{110} = 59,09\%$$

$$Wk2 = \frac{Nei2}{N} = \frac{7}{110} = 6,36\%$$

$$Wk3 = \frac{Nei3}{N} = \frac{4}{110} = 3,64\%$$

$$Wk4 = \frac{Nei4}{N} = \frac{5}{110} = 4,55\%$$

$$Wk5 = \frac{Nei5}{N} = \frac{6}{110} = 5,45\%$$

$$Wk6 = \frac{Nei6}{N} = \frac{2}{110} = 1,82\%$$

$$Wk7 = \frac{Nei7}{N} = \frac{8}{110} = 7,27\%$$

$$Wk8 = \frac{Nei8}{N} = \frac{3}{110} = 2,73\%$$

$$Wk9 = \frac{Nei9}{N} = \frac{3}{110} = 2,73\%$$

$$Wk10 = \frac{Nei10}{N} = \frac{3}{110} = 2,73\%$$

$$Wk11 = \frac{Nei11}{N} = \frac{2}{110} = 1,82\%$$

$$Wk12 = \frac{Nei12}{N} = \frac{2}{110} = 1,82\%$$

Para calcular la muestra por estrato se tiene:

$$nk = Wk * n$$

$$nk1 = Wk1 * n = 59,09\% * 86 = 51 \quad nk2 = Wk2 * n = 6,36\% * 86 = 5$$

$$nk3 = Wk3 * n = 3,64\% * 86 = 3 \quad nk4 = Wk4 * n = 4,55\% * 86 = 4$$

$$nk5 = Wk5 * n = 5,45\% * 86 = 5 \quad nk6 = Wk6 * n = 1,82\% * 86 = 2$$

$$nk7 = Wk7 * n = 7,27\% * 86 = 6 \quad nk8 = Wk8 * n = 2,73\% * 86 = 2$$

$$nk9 = Wk9 * n = 2,73\% * 86 = 2 \quad nk10 = Wk10 * n = 2,73\% * 86 = 2$$

$$nk11 = Wk11 * n = 1,82\% * 86 = 2 \quad nk12 = Wk12 * n = 1,82\% * 86 = 2$$

En la siguiente tabla se muestra el resumen del tamaño de la muestra de acuerdo con cada estrato identificado.

Tabla 2

Tamaño de la muestra por estratos

Industria	Estrato	Wk	nk
Rosas y flores	1	59.09%	51
Frutas, vegetales y verduras congeladas	2	6.36%	5
Productos agrícolas	3	3.64%	3
Muebles y tableros	4	4.55%	4
Alimentos, pastas, galletas, gelatina, cereales, conservas y confites	5	5.45%	5

Industria	Estrato	Wk	nk
Producción y exportación de productos lácteos	6	1.82%	2
Productos plásticos, polipropileno, higiénicos desechables, sanitarios, entre otros.	7	7.27%	6
Transformadores de energía eléctrica, cajas fuertes, transformación de vidrios y explosivos	8	2.73%	2
Productos derivados del cartón, papel y empaques	9	2.73%	2
Producción y exportación de aceites vegetales	10	2.73%	2
Bebidas no alcohólicas	11	1.82%	2
Cosméticos y juguetes caninos	12	1.82%	2
Total	12	100.00%	86

Respecto al tipo de investigación, el alcance es de carácter exploratorio y descriptivo. Se considera de tipo exploratoria debido a que se orienta a investigar un tema poco estudiado, dentro del cual es posible analizar de manera inicial los fenómenos desconocidos respecto al tema de estudio, en este caso sobre la certificación BASC y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional del sector exportador de Ecuador.

Tal como lo define Hernández Sampieri, Fernández Collado & Baptista Lucio (2010), “los estudios exploratorios sirven para preparar el terreno y por lo común anteceden a investigaciones con alcances descriptivos” (pág. 78). Por tal razón, el alcance de tipo descriptivo permitirá investigar y recabar datos importantes caracterizados fundamentalmente bajo los compendios de la seguridad logística, es decir, describir el contexto a través de la información obtenida durante su estudio.

En este contexto, de acuerdo con enfoque cualitativo de la investigación, la técnica de recolección de datos empleada mediante la entrevista es aplicada a doce de los representantes de las empresas exportadoras con mayores ingresos, al Subdirector Nacional Antinarcóticos representando a la DNA como actor del Estado y al Director Ejecutivo de BASC Capítulo Pichincha como representante de la organización.

Se muestra el resumen del total de entrevistas aplicadas por cada actor en las siguientes tablas:

Tabla 3

Empresas exportadoras certificadas BASC

N.º	Empresa	Sector	Lugar
1	The Tesalia Springs Company S.A.	Bebidas no alcohólicas	Machachi
2	Yanbal Ecuador S.A.	Cosméticos y juguetes caninos	Quito
3	Provefrut S.A.	Frutas, vegetales y verduras congeladas	Latacunga
4	Bopp del Ecuador S.A.	Productos plásticos, polipropileno, higiénicos desechables, sanitarios, entre otros	Quito
5	Ecofroz S.A.	Frutas, vegetales y verduras congeladas	Machachi
6	Alimentos Superior Alsuperior S.A.	Alimentos, pastas, galletas, gelatina, cereales, conservas y confites	El Quinche
7	Nintang S.A.	Rosas y flores	Latacunga
8	Terrafertil S.A.	Alimentos, pastas, galletas, gelatina, cereales, conservas y confites	Tabacundo
9	Tinflex S.A.	Productos plásticos, polipropileno, higiénicos desechables, sanitarios, entre otros	Pifo
10	Florícola San Isidro Labrador Florsani Cia. Ltda.	Rosas y flores	Tabacundo
11	Fairis C.A.	Transformadores de energía eléctrica, cajas fuertes, transformación de vidrios y explosivos	Ambato
12	Productora de Gelatina Ecuatoriana S.A. Prodegel	Alimentos, pastas, galletas, gelatina, cereales, conservas y confites	Ambato
13	Ahcorp Ecuador Cia. Ltda.	Muebles y tablero	Quito

Para la empresa Nintang S.A. y Provefrut S.A. la entrevista fue otorgada por un mismo representante.

Tabla 4*Representante de BASC*

Entidad	Representante
BASC Capítulo Pichincha	Director Ejecutivo

Tabla 5*Representante de la DNA*

Entidad	Representante
Dirección Nacional de Antinarcóticos DNA	Subdirector Nacional Antinarcóticos

Para la interpretación de la información se utilizó el software *Atlas ti* como herramienta de análisis, dentro del cual, mediante patrones de respuesta con criterios enlazados a cada variable, se crean códigos y familias que permiten analizar las respuestas proporcionadas por los diferentes actores.

Con el objetivo de garantizar la calidad de los datos obtenidos, la estructura de la entrevista fue validada por expertos de BASC Capítulo Pichincha.

Justificación

La seguridad de la cadena logística es un tema de gran interés e importancia que en la actualidad determina el desarrollo a nivel global de las cadenas de valor mundiales. Es decir, el comercio internacional, visto desde la teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo y basado en la triangulación de sus operaciones, incluye coordinar eficazmente los procesos logísticos y comerciales desde un enfoque de control mediante la gestión de riesgos, permitiendo, fundamentalmente, identificar e interrumpir efectos desfavorables para las empresas y, por ende, para los sectores económicos de los países.

La presente investigación es conveniente debido a que el análisis de una certificación de seguridad logística permite generar un comercio seguro basado en la utilización de sistemas de gestión orientados a identificar, controlar y manejar eventos negativos durante todo el proceso logístico, cuyo propósito se extiende más allá del flujo de mercancías o medios de transporte: también incluye la vulnerabilidad del factor humano y de los movimientos financieros inmersos en el comercio internacional.

Posee una relevancia social en el sentido que, de acuerdo con la WBO (2007), actualmente, tanto el tráfico de mercancías prohibidas como el de comercio ilícito han generado grandes pérdidas a nivel empresarial, social y estatal por temas de lavado de activos, sabotaje y corrupción. Consecuentemente, las empresas se ven obligadas a desarrollar, mantener y mejorar mecanismos eficaces para la gestión de estos riesgos, donde expertos a nivel mundial consideran que es cada vez más importante el manejo adecuado de la información, control del movimiento de la carga y monitoreo en sus operaciones, lo que permite evitar el aumento en la probabilidad de que cualquier riesgo se materialice o incremente su impacto.

En este contexto, Ecuador es apreciado como un país productivo y exportador, en su mayoría de *commodities*, cuyo sector empresarial con presencia en mercados extranjeros y empresas con capacidad de internacionalizarse buscan mantener un comercio internacional sostenible. Considerando su ubicación geográfica como mecanismo de tránsito para la circulación de sustancias ilícitas, puede provocar que las capacidades empresariales se vean frustradas y, por ende, la imagen del país a nivel internacional.

Una de las implicaciones prácticas de la investigación se basa en otorgar a las empresas el conocimiento de herramientas para la gestión de riesgos mediante sistemas de control y seguridad durante la cadena logística, permitiendo al sector exportador manejar de forma

preventiva aquellos riesgos que puedan afectar sus operaciones comerciales con la capacidad de respuesta frente a los eventos desfavorables, en caso de que estos se manifiesten. Asimismo, garantiza, tanto para el mercado nacional como internacional, el acceso a mayores oportunidades a través de la adopción de requerimientos impuestos por países de Latinoamérica, Centroamérica, Estados Unidos, Europa y Asia, beneficiando a los exportadores y a la economía de Ecuador.

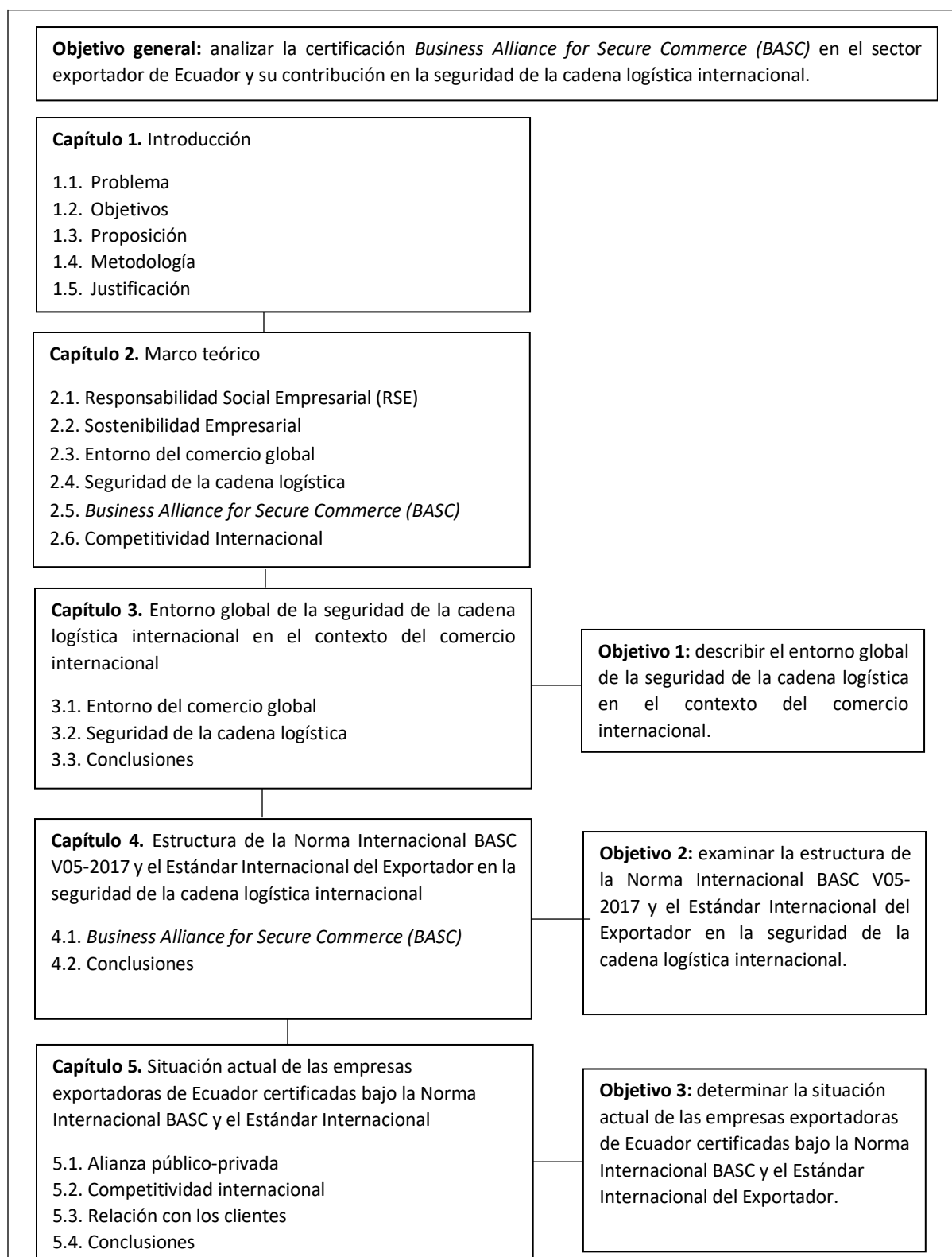
El valor teórico del presente estudio corresponde a la aplicación de sistemas de gestión en control y seguridad en la cadena logística internacional como mecanismo para garantizar el desarrollo de un comercio internacional seguro basado en el principio de sostenibilidad comercial. Además, mediante el análisis de la certificación BASC en el sector exportador de Ecuador, se contribuirá a estudios posteriores en temas de calidad, procesos empresariales sostenibles, desarrollo comercial e internacionalización, competitividad empresarial, ética basada en la transparencia de las operaciones y responsabilidad social empresarial.

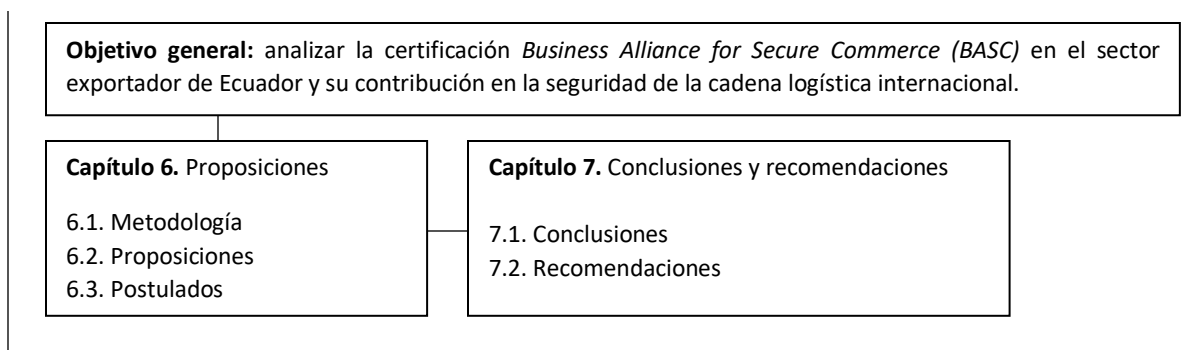
Finalmente, tiene utilidad metodológica debido a que crea un instrumento de recolección de datos y análisis de la información respecto al beneficio que tiene una certificación basada en un SGSC para las empresas frente a la logística internacional y, por consiguiente, con el comercio internacional.

En la siguiente imagen se muestra, de manera resumida, la estructura de la investigación según las partes y temas desarrollados en cada capítulo, siendo estos vinculados a los objetivos específicos que corresponden para su análisis.

Figura 1

Esquema de la estructura de la investigación





Capítulo II

Marco teórico

Considerando las características y el tema de investigación, a continuación, se aborda la literatura existente referente a la seguridad de los procesos logísticos, partiendo de aristas como la responsabilidad social empresarial y sostenibilidad empresarial, lo cual permite profundizar, desde una perspectiva de transparencia en las organizaciones, bases teóricas que sustentan el estudio a desarrollarse respecto a la seguridad de la cadena de suministro para el comercio internacional.

Además, se describe el entorno del comercio global y de la seguridad de la cadena logística, así como de la conceptualización de la Organización BASC, comprendiendo el alcance de la Norma Internacional y del Estándar de seguridad aplicable al sector del exportador, finalizando en bases conceptuales concernientes a la competitividad internacional.

Responsabilidad Social Empresarial (RSE)

El concepto de RSE tiene su origen en Estados Unidos, en la década de los años cincuenta y sesenta, extendiéndose a Europa en los noventa luego de que la Comisión Europea utilizara su definición como estrategia para generar mayor cohesión social entre los empresarios (Bateman & Snell (2005) citado en Aguilera, 2012). A partir de esta década, la empresa comprendió el propósito de satisfacer las necesidades más allá de los clientes y accionistas, sino también las de los trabajadores y su comunidad (Guzmán Vásquez, Trujillo, & Trujillo, 2006).

Business for Social Responsibility (BSR) define la responsabilidad social como “la administración de un negocio de forma que cumpla o sobrepase las expectativas éticas, legales, comerciales y públicas que tiene la sociedad frente a una empresa” (2006, pág. 357). Bajo esta

definición, la CEPAL menciona que, para una organización cuyo objetivo se basa en la utilización de estrategias de responsabilidad social, es importante que se consideren las siguientes dimensiones: ética, derechos humanos, trabajo y empleo, valores y principios de los negocios, gobernabilidad corporativa, relación con los proveedores, impacto medioambiental, transparencia y rendición de cuentas (Correa, 2004).

De igual forma, la Fundación ProHumana citada en Wagenberg (2006) define a la RSE como aquella contribución que realiza la empresa en busca del desarrollo humano sostenible mediante el trabajo conjunto en compromiso con sus empleados y sus familias, la comunidad que la rodea y la sociedad externa, cuyo objetivo principal es garantizar la calidad de vida y su capital social.

En este contexto, la responsabilidad social empresarial se entiende como la capacidad que tiene una empresa de enfrentar y responder a las acciones que incluyen a todos los involucrados con los que se relaciona. Además del enfoque económico de interés empresarial, la comunidad exige contribuir en las dimensiones legal, ético y discrecional (Carroll (1979) citado en Uribe, Vargas, & Merchán, 2018).

La RSE ha surgido desde diversos enfoques, los cuales los clasifica en cuatro dimensiones: la responsabilidad voluntaria, la responsabilidad ética, la responsabilidad económica y la responsabilidad legal, definiendo cada dimensión. La responsabilidad económica es aquella que satisface los intereses hacia los accionistas producto de su *core business*. La responsabilidad legal, en cambio, se refiere al cumplimiento de las leyes nacionales e internacionales. La responsabilidad voluntaria consiste en generar acciones adicionales ligadas a los valores grupales y personales; mientras que la responsabilidad ética busca el respeto a los asuntos no consignados en la ley relacionados a la conducta empresarial, promoviendo que los

colaboradores no tomen decisiones fuera del margen considerado moralmente transparente (Bateman & Snell (2005) citado en Aguilera, 2012).

Adicionalmente, se considera que existe una relación entre la responsabilidad social empresarial y el concepto de transparencia, ya que el cumplimiento en temas legales se integra a procesos de interés social, medioambiental, laboral y de respeto a los derechos humanos que existen vinculados a los diferentes grupos de interés (Longinos et al. (2012) citado en Arredondo, Garza, & Vázquez, 2014).

La transparencia en las organizaciones constituye un elemento clave para generar confianza a partir de la disposición de comunicar claramente sobre su situación actual, las decisiones que se han tomado y con quiénes se han ejecutado. Además, el concepto establece que el término tiene un vínculo directo con la corrupción (Longinos et al. (2012) citado en Arredondo, Garza, & Vázquez, 2014).

Según Solís González (2008) los esfuerzos de la RSE componen una parte fundamental del moderno *management* empresarial, cuyo resultado se dirige a la transformación de la estructura organizacional de las empresas vinculando su definición con el entorno social y natural, promoviendo cambios trascendentes en todos los procesos donde intervienen sus *stakeholders*. Es decir, bajo este concepto se define que, de forma global, una economía de mercado requiere de un entorno social y jurídico apropiado para desarrollarse, lo que significa que se proveerá y garantizará un ambiente de seguridad para los diferentes intercambios económicos.

Por lo tanto, el objetivo empresarial en la sociedad y a nivel de mercados globales demanda alcanzar mayores niveles de competitividad basados en aspectos de desarrollo sostenible,

siendo forjados en temas de solidaridad y con enfoques éticos frente a sus decisiones corporativas (Saavedra García, 2011).

En este sentido, existen diversas teorías asociadas a la responsabilidad social empresarial, por lo que en esta investigación se han clasificado tres: teoría de los grupos de interés, teoría de la legitimación y teoría de la ética y la moral en los negocios.

Teoría de los grupos de interés

La teoría de los grupos de interés o teoría de los *stakeholders* es postulada por Freeman en el año 1984, en la cual se los define como aquellos grupos o individuos que pueden influir de forma directa o indirecta en una organización hacia el logro de sus objetivos y por ende verse afectados por la actuación de la organización (Adhepeau, 2013). Es decir, es un compromiso generado entre la empresa y sus públicos involucrados en la gestión, cuyo objetivo es asegurar su credibilidad, legitimidad y confianza desarrollando una relación mutua entre sí.

De acuerdo con Alpuche de la Cruz & Leines Cortez (2017), para generar valor hay que considerar el rol de cada uno de los actores, donde la teoría de los *stakeholders* determina la existencia de individuos que mantienen un interés particular en la empresa, ya que participan en ella. En esta definición, Freeman concluye que los accionistas no son los únicos interesados en los procesos de la organización, sino que menciona que la estructura de las actividades de la empresa se compone de un conjunto de actores compuesto por accionistas, trabajadores, posibles inversionistas, administración, clientes, proveedores y sociedad en general (pág. 22).

La gestión de los grupos de interés es fundamental para el desarrollo de estrategias basadas en la RSE, debido a que establecer instrumentos de relación entre los actores es la clave del desarrollo organizacional porque permite generar escenarios y minimizar los riesgos

existentes, fortaleciendo la posibilidad de proporcionar ventajas competitivas asentadas en valores como la transparencia, la comunicación y el diálogo (Granda Revilla & Trujillo Fernández, 2011).

Para Vaca, Moreno & Riquel (2007), el propósito en el que se basa la teoría es buscar el beneficio de todos sus agentes sociales en la que existe una relación de dos vías, fundada en la dependencia de los grupos de interés y de la satisfacción de sus intereses.

De este modo, se clasifica a los *stakeholders* en dos grupos: primarios y secundarios. Los *stakeholders* primarios son aquellos grupos de individuos u organizaciones con los cuales la empresa no podría seguir operando y actuando en el mercado; entre estos se definen a los dueños y accionistas, los empleados, los clientes y los proveedores. Mientras que los *stakeholders* secundarios son los grupos de interés que están involucrados indirectamente en la actividad económica de la empresa, viéndose afectados por su gestión debido a cierto grado de influencia que representan, por ejemplo: la comunidad, competidores y medios externos (Fernández Fernández & Bajo Sanjuán, 2012).

Finalmente, la teoría de Freeman considera que “si se satisfacen los intereses de los *stakeholders* se mejorará considerablemente la rentabilidad, la competencia y la eficiencia de la organización” (Alpuche de la Cruz & Leines Cortez, 2017, pág. 23). Por lo tanto, para que una empresa tenga éxito se deberá gestionar eficazmente los *stakeholders*.

Teoría de la legitimación

Actualmente, las empresas forman parte de un mercado altamente dinámico cuyo propósito se basa en buscar estrategias que generen ventajas competitivas debido a que se ha convertido en la solución para obtener mejores resultados empresariales. En este contexto,

durante las últimas décadas, las organizaciones han desarrollado una serie de iniciativas de legitimidad, como acciones de RSE, lo que les ha permitido conseguir nuevas oportunidades de negocio, cuidar a la empresa de actos de incumplimiento normativo y responder eficazmente frente a sus accionistas (Diéz, Blanco, Cruz, & Prado, 2014).

La teoría de la legitimación afirma que la empresa instaura un contrato explícito e implícito con la sociedad, es decir, existe una relación directa entre ambos entes que produce una serie de obligaciones mutuas y derechos conjuntos, otorgando legitimidad a la compañía para operar en la sociedad (Lindblom (1994) citado en Ruiz Mora, 2013).

Medina Celis (2017) añade que la empresa únicamente puede integrarse a la sociedad si su cultura organizacional integra valores congruentes y acordes a esta última, por lo que al no considerarlos de forma correcta y oportuna, provocaría una amenaza a la legitimidad de la organización.

La teoría de la legitimación permite explicar que “las acciones de los agentes gozan de legitimidad en la medida en que las reglas disponibles en un ambiente institucional son asumidas, lo que fortalece la institucionalidad en razón de la legitimidad de las acciones” (Cuevas Mejía, Maldonado García, & Escobar-Váquiro, 2013, pág. 105).

Por lo tanto, la legitimidad representa un punto clave para garantizar el éxito en la supervivencia de las empresas, por lo que se ha convertido en una condición para generar valor e incrementar el rendimiento a los precios de las acciones, ofertas públicas y disminución al riesgo del mercado. En este sentido, la falta de legitimidad significa que la empresa no desempeña sus actividades de acuerdo con las normas y valores sociales provocando, en posibles medidas, el fracaso organizativo (Diéz, Blanco, Cruz, & Prado, 2014).

En conclusión, la teoría de la legitimación radica en la percepción de que para que una empresa funcione con éxito, debe operar dentro del entorno de lo que la sociedad considera un comportamiento aceptable, es decir, dar respuesta a las expectativas que los grupos de interés tienen sobre su gestión e imagen organizativa (Lindblom (1994) citado en Ruiz Mora, 2013).

Teoría de la ética y la moral en los negocios

La ética en los negocios y la responsabilidad social empresarial han tenido un importante acercamiento en el entorno corporativo debido, principalmente, a una serie de escándalos empresariales generados por acciones deshonestas de sus responsables frente a la sociedad en que operan (Montuschi, 2009).

Según Mundim Pena (2004), la ética surge como una reclamación de las demandas sociales desde una visión deontológica, exigiendo a la empresa responder por sus actuaciones con integridad en relación con su entorno. En este sentido, las organizaciones buscan aplicar a su sistema corporativo las diferentes exigencias de la sociedad en torno a la moralidad como estrategia empresarial y cuyo objetivo se basa en atender a la demanda desde la perspectiva de su rol en la sociedad.

Se entiende como ética en los negocios a la aplicación de los principios y estándares que conducen al comportamiento empresarial en el ámbito de los negocios, enfocándose en el correcto manejo de modelos con carácter moral y aplicados a las organizaciones en medio de sus gestiones comerciales (Montuschi, 2009).

Es así que, la contribución de la ética radica en justificar el orden social, generando un vínculo a la conducta humana que es aceptada por la sociedad y que empresarialmente incrementa las ventas, fortalece la lealtad y la responsabilidad de los empleados, evita pérdidas

de financiamiento e inversión y, por consiguiente, garantiza su imagen corporativa (Ramírez, 2008).

Adicionalmente, Montuschi (2009) señala que el concepto de la ética en los negocios “puede extenderse a todas las áreas de una organización, incluyendo en las mismas la forma en que dicha organización interactúa con sus empleados, con la sociedad y sus *stakeholders* externos” (pág. 8).

En este contexto teórico, se consideran tres dimensiones sobre la ética de los negocios. La primera de ellas desde el ámbito micro cuyo significado gira en torno a las normas de intercambio justo entre dos individuos, la segunda es la dimensión macro y se desenvuelve desde la perspectiva institucional del comercio hacia la sociedad en general y, finalmente, al área molar, constituyendo la relación ética del comercio actual, es decir, visto como la corporación (Solomon, 1995).

Sostenibilidad empresarial

El origen de la sostenibilidad data del año 1972 cuando la Organización de las Naciones Unidas (ONU) realiza la primera conferencia mundial sobre el medio ambiente en Estocolmo. A partir de esta fecha, son vastos los eventos efectuados para promover el desarrollo sostenible de las empresas, de los gobiernos y del mundo en general. Asimismo, en 1999, se firma el Pacto Mundial de las Naciones Unidas junto a los diez principios de la sociedad corporativa en busca de la sostenibilidad: protección ambiental, relaciones laborales, derechos humanos y lucha contra la corrupción. No obstante, a inicios del siglo XXI, los acontecimientos que giraron en torno a este propósito se mantuvieron, logrando que las primeras empresas se unan al Pacto

Mundial y se firme la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas (Bradley & Parrish (2005) citado en Garzón & Ibarra, 2014).

Cuando existe sostenibilidad empresarial, el objetivo de los negocios se basa en la aplicación de buenas prácticas de gestión relacionadas a la RSE e integradas a sus actividades económicas, las cuales son: mejor control de los riesgos, relaciones eficaces y transparentes con los grupos de interés, identificación de nuevas oportunidades de negocio, mayor reputación y posicionamiento, así como garantizar la protección del medio ambiente y la creación de valor con la sociedad (Scade, 2012).

Las empresas sostenibles buscan la estrategia de la rentabilidad desde el punto de vista social a través de la integración con todos los *stakeholders* y su entorno natural, trabajando en relación con el desarrollo de la sociedad y a su crecimiento constante. En ese sentido, para que la sostenibilidad empresarial suceda, existen tres dimensiones a considerar: económica, social y medio ambiental. Desde el punto de vista económico, los criterios enlazados a la dimensión integran temas como: la transparencia y cumplimiento de la legislación, identificación y gestión de riesgos del negocio, procesos y su sector (Bradley & Parrish (2005) citado en Garzón & Ibarra, 2014).

Gil Lafuente & Paula (2011) mencionan que, dentro de los modelos para la gestión de la sostenibilidad empresarial, se considera el análisis de los riesgos sociales, económicos y ambientales, así como la relación con los diferentes grupos de interés.

Por lo tanto, una empresa sostenible es aquella organización que contribuye al desarrollo de todo el sistema, garantizando el futuro de la sociedad en relación con el mutuo beneficio y a la supervivencia de la empresa. Es así como, con el propósito de crear mayor valor sostenible, las organizaciones deben operar en un ambiente donde exista transparencia y la mejor

capacidad de respuesta frente a su comunidad (Bradley & Parrish (2005) citado en Garzón & Ibarra, 2014).

Entorno del comercio global

Es definido como el ambiente comercial que, desde la firma de acuerdos y creación de organizaciones de facilitación al comercio internacional, ha venido evolucionando y desarrollando las economías de los diferentes países. Además, se realiza una breve revisión del comportamiento y dinámica de los movimientos comerciales, ahondando en las repercusiones para el transporte de las mercancías negociadas, así como para la generación de las cadenas de valor mundiales y el crecimiento comercial.

La complejidad del comercio internacional y los desafíos en la estructura de los procesos y operaciones empresariales son el resultado de una era de globalización y a la tendencia que tienen los países hacia una apertura económica de sus fronteras (Fontalvo Herrera, 2012).

Desde 1990, cuando las negociaciones comerciales en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) -definido como Ronda de Uruguay- habían culminado, siendo uno de sus objetivos principales la liberalización del comercio internacional de mercancías a partir de la eliminación de las restricciones, el mercado global se convirtió en el estímulo adicional de los países frente a las nuevas tendencias económicas cuyo propósito se basaba en la construcción de la competitividad en los sectores más dinámicos del comercio global (Rosales, 1990).

Sin embargo, como menciona Hidalgo Gallo (2018), “desde la década de los cincuenta, el comercio mundial de mercancías se caracterizó por registrar un ritmo de crecimiento superior al del PIB mundial” (pág. 154). En este período fueron vastos aquellos eventos políticos,

económicos y sociales que determinaban, año tras año, la evolución y variación de estos indicadores.

El comercio mundial, desde sus inicios, ha mantenido un comportamiento variable en el cual las tendencias de los mercados de bienes y servicios han sido fruto de acontecimientos internacionales, enmarcados en negociaciones multilaterales de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Por lo tanto, las empresas que forman parte de este modo de operación económica hacia mercados extranjeros, desde espacios geográficos distintos, buscan alcanzar mayores niveles de participación y rentabilidad en cada eslabón de la cadena (Hidalgo Gallo, 2018).

En este contexto, las empresas con presencia internacional debido, en su gran mayoría, a la actividad económica basada en la exportación-importación de insumos no manufacturados, han sido partícipes de cadenas que exigen ampliar sus fronteras hasta conseguir productos finales. Consecuentemente, cada vez que estas mercancías atraviesan las fronteras hasta llegar a su destino final, desde el inicio de su movimiento a lo largo de la cadena de suministro, se registra una transacción internacional (OMC, 2009).

Según Rosales (2017), en el año 2016, el comercio mundial mantuvo un crecimiento igual o menor al Producto Interno Bruto (PIB) mundial, en el que las exportaciones sufrieron un incremento y déficit en el transcurso de la década de los noventa hasta el periodo 2012-2016. No obstante, este comportamiento no significa una pérdida en la dinámica de las operaciones comerciales a nivel internacional, sino en aspectos económicos, como el deterioro en el precio de los *commodities* cuyo fenómeno no se determina por el intercambio en volumen de materias primas y manufacturas, sino al precio en que se comercializaban (pág. 21).

En el 2017, el volumen del comercio internacional de bienes presentó un aumento, siendo el doble del ritmo registrado entre 2012-2016. No obstante, en el año 2018, este comportamiento decreció y, para el 2019, la dinámica se mantenía a la baja. Esto se debe fundamentalmente a la disminución de la demanda de algunos países por temas de restricciones comerciales a nivel internacional (CEPAL, 2018).

Naciones Unidas (2013) considera que “el elemento constitutivo de la globalización actual es la mayor circulación de capital, información, bienes, servicios y en menor medida mano de obra, entre los diversos países” (pág. 2), en donde la participación de las economías en desarrollo respecto a las exportaciones mundiales de mercancías representa el doble a lo registrado entre 1990 y 1999, gracias a los diferentes vínculos comerciales (Naciones Unidas, 2013).

Según el Banco Mundial (2018), esta creciente complejidad y aumento del comercio tiene grandes repercusiones en temas de interés global, cuyas consideraciones ofrecen nuevas oportunidades para generar en los países mejores resultados económicos, de los cuáles surgen sistemas de transporte, logísticos y aduaneros que requieren mayor control por la conectividad internacional de sus mercados.

En este sentido, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2018) menciona que debido a la reactivación económica mundial en 2017 el comercio marítimo está prosperando, por lo que recobró impulso y mejoró las relaciones del sector del transporte con un volumen transportador de 10.700 millones de toneladas donde, aproximadamente, la mitad se debió a mercancías a granel.

Asimismo, el transporte marítimo es responsable de movilizar cerca del 80 % del total de mercancías que intervienen en el comercio mundial y del 70 % de su valor. Durante el año 2018,

en treinta y un países de América Latina y el Caribe, las mercancías movilizadas por contenedores fueron de 53,2 millones de TEU (unidad equivalente a 20 pies), es decir, un 7,1 % del total de mercancías transportadas a nivel mundial (UNCTAD (2018) citado en CEPAL, 2019).

Frente a este contexto de actividad del comercio internacional y del crecimiento en el movimiento de contenedores, una de las principales características de la globalización, y motivo de este comportamiento, es la evolución de las cadenas de valor mundiales, por lo cual a nivel global la fragmentación de los mercados y la productividad de sus economías han generado un fenómeno competitivo hacia las empresas y sectores de cada país (Naciones Unidas, 2013).

“Una Cadena de Valor Mundial (CVM) divide el proceso de producción entre distintos países. Las empresas se especializan en una tarea específica y no elaboran todo el producto” (Banco Mundial, 2020, pág. 3). Las CVM están transformando el comercio internacional, lo que significa que en su mayoría se intercambian bienes intermedios, generando diversas transacciones por varios países hasta que el producto sea ensamblado en un bien final (Bianchi & Szpak, 2013).

A partir de 1990, la expansión del comercio internacional impulsó el aumento de las CVM, donde el crecimiento de las relaciones empresariales a nivel mundial, en busca del intercambio de sus productos, generó un modelo exitoso que impulsó a los fabricantes extender los procesos de fabricación fuera de las fronteras nacionales (Banco Mundial, 2020).

La estrategia de las CVM corresponde a un mecanismo que algunas economías emergentes consideran un tipo de industrialización que forma parte fundamental para alcanzar el desarrollo económico. Según Castellano (2006), para lograr presencia en el mercado exterior hay que ser competitivo, es decir, que los productos sean preferidos a nivel internacional, lo que significa

que, a mediano y largo plazo, es una vía segura para garantizar el crecimiento y, posterior a ello, el desarrollo de las economías.

Por esta razón, las nuevas tendencias del comercio internacional y los escenarios cambiantes, en cada área del mercado mundial, pueden generar interrupciones en las economías debido a que, producto de la globalización, tienden a estar más interconectadas y dependientes, por lo que el entorno empresarial y los negocios deben tener la capacidad de respuesta frente a estas circunstancias (Vanegas, Restrepo, & González, 2015).

Seguridad de la cadena logística

En el siglo XX, la industria logística sufrió importantes cambios estructurales a nivel mundial debido, principalmente, a la apertura comercial de las grandes economías y de los países emergentes como China e India. Del mismo modo, la creación del contenedor como transformación tecnológica para el transporte de mercancías, firma de acuerdos comerciales y consolidación de bloques económicos como la Unión Europea dieron origen a una compleja y extensa demanda de los servicios logísticos desde el ámbito local, regional y global (Leal & Pérez Salas, 2009).

A partir de estos acontecimientos, la logística, desde el punto de vista internacional, llega a formar parte de sistemas complejos de gestión basados en la sincronización de procesos y de actividades múltiples con todos los participantes de la cadena logística.

Correa Espinal & Gómez Montoya (2010) sostienen que, en la última década, la gestión de la cadena de suministro ha tenido gran interés en el contexto empresarial nacional e internacional gracias a los resultados de productividad y competitividad que genera en todos los

sectores donde interviene, además de su contribución a la satisfacción de los actores finales por medio de la coordinación para el flujo de productos, información y dinero.

“Las cadenas de suministro globales se construyen con base a una combinación de compradores, vendedores, empresas de transporte y diferentes intermediarios que tienen la responsabilidad del flujo de elementos físicos, el flujo de información o ambos” (Christopher y Lee (2004) citado en Young & Esqueda, 2005, pág. 66)

Por lo tanto, la facilitación de la logística definida como la gestión del flujo de bienes, documentos y pagos, cuyo propósito es la reducción de los costos directos e indirectos, permite considerar este concepto como enlace al servicio del comercio y de la producción desde el origen hasta el destino internacional de las mercancías que un país exporta o importa (Pérez & Sánchez, 2019).

Wilmsmeier, Roser, Alderman & Iliina (2014) mencionan que el desempeño de las cadenas logísticas es fundamental para alcanzar la sostenibilidad y competitividad debido a que operan en diferentes contextos políticos, económicos, sociales y ambientales. No obstante, a mayor crecimiento económico y desarrollo, las cadenas logísticas serán más extensas y con nuevos retos de sostenibilidad.

En este contexto, la “globalización de los mercados implica nuevos riesgos para el vínculo comercial entre los países, pero a su vez una plataforma de enorme potencial para el desarrollo de políticas y estándares globales que garanticen y faciliten el intercambio entre los países” (Olivera & Viurrarena, 2011, pág. 4). Es decir, en un rápido desarrollo industrial, la seguridad debe ser presentada como un criterio de responsabilidad comercial, calidad y de competitividad que permita dar respuestas sostenibles ante la expansión comercial.

Por este motivo, la seguridad logística tiene gran importancia en las operaciones comerciales a nivel internacional y a escala regional, pues en América Latina y el Caribe es crucial para su desarrollo, evitando que se generen efectos nocivos, tanto económicos como sociales. La paralización de una cadena logística equivale a la pérdida de la competitividad nacional, costos operativos, incumplimientos con clientes y quebranto de contratos comerciales (Pérez Salas, González Ramírez, & Ascencio Carreño, 2011).

Para Pérez Salas (2013) “la seguridad de la cadena logística es el conjunto de acciones que se realizan para velar por el correcto y oportuno funcionamiento de las cadenas de suministro frente amenazas externas como pueden ser actos terroristas o criminales” (pág. 2). Consecuencia de esto, garantizar la seguridad en la cadena de suministro permite, de manera imperativa y sostenible, mantener la continuidad de las actividades económicas, lo que significa un desarrollo transparente del comercio y de la sociedad (Opazo Ziem, 2012).

Producto de los acontecimientos del 11 de septiembre del 2001 -conocido como 11-S-, se generó un cambio radical en las medidas de seguridad de la cadena de suministro. Previo a estos sucesos, los gobiernos y las organizaciones internacionales se enfocaban principalmente en la facilitación del comercio y la armonización de las normas y prácticas comerciales como efecto de lo estipulado en el Convenio de Kyoto dentro del sistema comercial y aduanero de los países. A partir de dicho evento, el comercio mundial y, por lo tanto, el flujo de mercancías, personas, medios de transporte y transacciones monetarias experimentaron un cambio esencial en la estructura de control y manejo de las relaciones comerciales, desde la facilitación y armonización hasta la adopción de medidas antiterroristas y de seguridad (Donner & Kruk, 2009).

Si bien, es cierto que a partir de los acontecimientos terroristas ocurridos durante el 11-S las prácticas de seguridad logística adoptaron mayor interés, este se limitó desde una perspectiva privada dentro de la empresa. Hoy en día, la seguridad de la cadena de suministro amplió su alcance de extremo a extremo, es decir, todos los procesos inmersos de su gestión han sido considerados de manera global para el debido control de riesgos.

La vulnerabilidad de la cadena de suministros se ha determinado históricamente por las interrupciones generadas por los participantes a lo largo del flujo logístico, sin embargo, en busca de la intervención frente a estos sucesos, existe el desarrollo de alternativas que pueden atenuar las amenazas (Christopher y Lee (2004) citado en Young & Esqueda, 2005).

Después de septiembre del 2001, desde el inicio de los atentados a Estados Unidos, el comercio de mercancías sufrió importantes cambios percibiendo la necesidad de aumentar la seguridad y el control en la trazabilidad de la cadena logística, no solo hacia este país sino a nivel mundial. Las empresas incrementaron sus niveles de seguridad en cada uno de los eslabones, mejorando sus políticas internas de gestión de emergencias y promoviendo una mayor confianza en el comercio global (Cardona, Ceballos, & Arango, 2018).

Galindo Cantor (2019) considera que, en el 2001, la seguridad a lo largo de la cadena de suministro internacional fue un tema de interés mundial para todos los países y, especialmente, para Estados Unidos, pues el transporte de las mercancías se convirtió en un mecanismo fácil para el terrorismo, cuya nueva amenaza se centraría en el tránsito de los productos comercializados.

Bajo estos antecedentes se pueden identificar y categorizar los problemas de seguridad de la cadena logística desde dos enfoques: actos terroristas y actos criminales. El primero se refiere a las acciones donde los terroristas emplean el uso de medios de transporte -incluyendo el

contenedor- como modos de envío de materiales explosivos, armas o productos contaminantes. En el segundo se integran todos aquellos delitos caracterizados por el tráfico ilegal de bienes o personas, robo de la carga o del medio de transporte (Closs et al (2004) citado en Pérez Salas, 2013).

De acuerdo con esto, Pérez Salas (2013) menciona que, debido a los diferentes ámbitos de aplicación de la seguridad logística, se ha recalcado el término *Supply Chain Security Management* (SCSM). Closs et. al., (2004) lo definen como:

La aplicación de políticas, procedimientos y tecnología para proteger los bienes de las cadenas de abastecimiento del robo, daño o terrorismo y prevenir la introducción de contrabando no autorizado, personas o armas de destrucción masiva a lo largo de toda la cadena de abastecimiento (pág. 12).

Consecuentemente, con el objetivo de mantener el control de la cadena logística, se generaron una serie de iniciativas internacionales vinculadas a la protección del comercio internacional. Según Donner & Kruk (2009) “los programas de seguridad existentes han sido creados para diferentes propósitos y por diferentes agencias u organizaciones, identificándose cuatro tipos: a) programas de cumplimiento aduanero a los que se ha agregado una capa de seguridad; b) programas de seguridad pura originados por el gobierno; c) programas de normas de seguridad originados por la Organización Internacional; d) programas de seguridad pura del sector privado” (pág. p. 13). En la tabla 6 se describe detalladamente cada uno de ellos.

Tabla 6

Tipos de programas en seguridad de la cadena de suministro

Tipo de Programa	Ejemplos	Principal motivación y filosofía
Programas de cumplimiento aduanero a los que se ha agregado la capa de seguridad	PIP (Canadá), ACP & <i>Frontline</i> (Australia), OEA (UE)	Permiten simplificar procedimientos aduaneros para importadores y exportadores. Se les ha agregado una capa de seguridad que implica el cumplimiento de normas con la Aduana y también ser de bajo riesgo.
Programas de seguridad pura originados por el gobierno	C-TPAT (EEUU), <i>Secured Export Partnership</i> (New Zealand)	Surgen a partir de ataques terroristas donde las medidas de seguridad se transfieren a los importadores y exportadores siendo responsables del control logístico. Permiten detectar actividades ilegales y participar en otros programas de cumplimiento aduanero.
Programas de normas de seguridad originados por la Organización Internacional	WCO <i>SAFE Framework of Standards</i> , ISO, IMO (ISPS)	Establecen estándares que puedan generalizarse para toda la comunidad comercial.
Programas de seguridad pura del sector privado	BASC (América Latina), TAPA	Medidas de seguridad orientadas a la protección de la carga para empresas privadas expuestas a altos riesgos de contaminación.

Nota. Recuperado de: *Supply Chain Security Guide*. Washington DC: The World Bank. Donner & Kruk (2009)

Estos programas de seguridad, en cada tipo y alcance de su aplicación, son la base fundamental para que los actores del comercio internacional, especialmente los exportadores, establezcan prácticas de seguridad eficaces que les garantice un mayor rendimiento de la cadena de suministro y atenúen el riesgo de robo, pérdida, modo de contrabando y como instrumentos de terrorismo a la cadena logística mundial (U.S. Customs and Border Protection, 2006).

Sin embargo, Pérez Salas (2013) define las principales iniciativas internacionales en seguridad logística de la siguiente manera:

Tabla 7

Principales iniciativas en seguridad de la cadena logística

Nombre	Descripción	Fecha inicio	Entidad promotora	Tipo
CSI Container Security Initiative	Alcance para carga contenerizada en relación con la seguridad y evaluación del riesgo. Procedimiento definido por la CBP.	2002	EE. UU.	Voluntaria
C-TPAT Customs Trade Partnership against Terrorism	Permite controlar la seguridad logística y a participantes del programa obtienen simplificación de trámites y mejores perfiles de riesgo.	2001	EE. UU.	Voluntaria
SAFE Framework of Standards	Normas que promueven y fortalecen la cooperación entre las aduanas y las empresas en materia de seguridad de cadenas logísticas.	2005	OMA	Voluntaria
AEO Authorized Economic Operator	Promueve una cadena logística más segura entre los actores a cambio de la facilitación de procedimientos aduaneros.	2007	UE	Voluntaria
BASC Business Alliance for Secure Commerce	Asegura la cadena logística mediante la gestión de riesgos por parte de los miembros de una cadena dada. BASC ha adoptado los estándares C-TPAT.	1996	Sector Privado	Voluntaria
ISO 28000 Security Management systems for the supply chain	Estándares regulados por la ISO con alcance internacional aplicables a la seguridad de la cadena logística.	2007	ISO	Voluntaria

Nota. Recuperado de: *La necesaria facilitación y seguridad de los procesos logísticos en América Latina y el Caribe*. En *Boletín FAL*, (321), pp. 1-9. Pérez Salas (2013)

Si bien es cierto que toda esta evolución e importancia del manejo de la seguridad en el comercio internacional ha sido previsible, existe una tendencia a cumplir dos propósitos: seguridad y eficiencia. Este concepto surgió gracias a Malcolm McLean en 1956, quien, luego de observar procesos lentos, ineficientes y no seguros durante veinte años, desarrolló el conocido

contenedor, cuyo propósito fue asegurar su carga y transportarla de manera eficiente. Por esta razón, este es la unidad de carga con mayor control en temas de seguridad de la cadena de suministro debido a que se estandarizó el transporte de mercancía la seguridad, se redujeron los costos de movilización de las mercancías y, por ende, del comercio, se mejoraron las pérdidas en tránsito y se generó un proceso de interoperabilidad a nivel global (Donner & Kruk, 2009).

Sin embargo, su estructura, tal como fue creada, no asegura actualmente la seguridad total debido a que los volúmenes del comercio están constantemente en crecimiento. Las barreras entre los países son cada vez menores. La globalización tecnológica está transformando la dinámica del comercio y, sin duda, las redes criminales y terroristas se han vuelto más sofisticadas y se han aprovechado de estos avances mundiales.

A partir de la creación del contenedor, los riesgos no solo se concentraron en la unidad de carga, sino que los puntos críticos se agrupaban durante toda la cadena de suministro. Por este motivo, en la actualidad, las amenazas a la seguridad se han identificado en la detección de mercancías peligrosas o ilícitas, armas de destrucción masiva, drogas, lavado de activos, hurtos, alteración de los sistemas de seguridad, entre otros.

Según Pérez Salas, González Ramírez & Ascencio Carreño (2011) “la seguridad en la cadena logística requiere de un enfoque coordinado entre el sector público y privado” (pág. 2). Es decir, un trabajo integrado donde el sector público es el encargado de proveer la infraestructura y servicios para asegurar la seguridad física y el manejo eficiente del transporte, mientras que el sector privado debe adoptar las medidas necesarias y pertinentes para controlar los procesos logísticos, así como mitigar los riesgos.

Por ende, implementar medidas de seguridad no solo beneficia a la eficiencia de las operaciones, sino que contribuye adicionalmente a respuestas adyacentes a la trazabilidad de la

cadena logística. Por ejemplo, a la proactividad en caso de ruptura, disminución de pérdidas por robo o incidentes de contaminación de embarques, estandarización de procesos mejorando las relaciones con socios comerciales, reducción de la materialización de riesgos y, por consiguiente, efectivización de pólizas de seguros y, finalmente, beneficios por parte de organizaciones estatales (Closs et al (2004) citado en Pérez Salas, 2013).

De la misma manera, Galindo Cantor (2019) considera que:

La relación costo-beneficio de esta implantación tendrá su resultado en un corto y/o mediano plazo, con procesos simplificados de desaduanamiento en puertos, disminución en los procesos de reconocimiento de la mercancía en puerto, así como ostentar el reconocimiento de operador seguro y confiable en la cadena de suministro internacional frente a las autoridades aduaneras de terceros países (pág. 5).

En este sentido, la seguridad logística aporta, en gran medida, a la competitividad de una economía, ya que sus eslabones durante toda la cadena de suministro integran criterios de costos relacionados a pérdidas directas de mercancías o contratos comerciales, ya sean por delito o por descuido.

Para medir este criterio de competitividad, existen algunos indicadores mundiales. Entre ellos el Índice de Competitividad Global (GCI), el *Doing Business* respecto a la facilidad para hacer negocios, el Índice de Facilitación del Comercio (ETI) y el Índice de Desempeño Logístico (LPI) que permiten evaluar de manera cuantitativa, en algunos de sus ítems, los aspectos vinculados a la seguridad de la cadena logística.

Dentro de estos indicadores los parámetros de seguridad son evaluados de acuerdo con las iniciativas que desde los enfoques tanto público y privado han adoptado para mejorar los

sistemas de gestión en control y seguridad. Una de ellas, vinculada a temas de seguridad logística y emprendida por el sector privado, es *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)*.

Business Alliance for Secure Commerce (BASC)

Nace en 1996 bajo el concepto de una alianza contra el contrabando a partir de una propuesta generada por la empresa norteamericana Mattel, la cual se presentó ante la Comisión del Servicio de Aduana de los Estados Unidos con el propósito fundamental de implementar procedimientos y mecanismos que permitieran que las empresas no sean utilizadas por organizaciones ilícitas para el transporte de narcóticos para, de esta manera, eliminar sucesos como robos o contaminación de las mercancías. Además, en ese año, la Aduana de los Estados Unidos es contactada por una empresa colombiana que tenía interés en participar en el programa, convirtiéndose en la primera empresa de Suramérica en adoptarlo. En 1997, es seleccionada formalmente como prueba piloto, constituyéndose los primeros Capítulos BASC en Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela, Costa Rica y otros países de la región (WBO, 2013).

Gracias a la gran expansión de la iniciativa en seguridad de la gestión logística y operacional de las empresas y con el objetivo de representar la organización como un ente internacional que garantizara la confiabilidad y responsabilidad de la alianza, en el año 2002 se constituye la World BASC Organization (WBO) como una entidad sin ánimo de lucro, basada en una cultura de seguridad mediante la implementación de sistemas de gestión y herramientas aplicables al comercio internacional, mejorando así el entorno y desarrollo comercial de todos los países miembros.

WBO (2005) define a BASC como “una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales”. Actualmente tiene presencia en once países: Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos,

Guatemala, México, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. En cada país existen Capítulos BASC que cuentan con más de 3.500 empresas certificadas.

A partir de su creación, BASC ha mantenido su visión y enfoque en una alianza de comercio que garantice el establecimiento y manejo de estándares globales de sistemas de control y seguridad, cuyo propósito es facilitar y promover un comercio mundial seguro. Para esto, sostiene asociaciones con empresas, gobiernos, aduanas y organizaciones internacionales.

La certificación BASC es un programa voluntario que garantiza que las empresas manejan un fuerte control en todos los procesos productivos inherentes a la actividad económica que desempeñan, por ejemplo, para el caso de las exportaciones: empaque, embarque y transporte de la carga con destino al exterior. Al ser una empresa BASC, se avala que las mercancías no tienen posibilidades de contaminación de sustancias ilícitas o de contrabando en ningún eslabón de la cadena de suministro (Fontalvo Herrera & Morelos Gómez, 2011).

Según Fontalvo Herrera (2012), BASC utiliza un sistema de gestión cuyo enfoque se basa en procesos que permiten a las empresas obtener mayores beneficios en cuanto a la integración de procedimientos con mayor alcance, confiabilidad de las partes interesadas, nitidez y sostenibilidad de las operaciones, disminución de costos y tiempos a través de la optimización de recursos y finalmente mejora en los resultados.

Esta norma insta una serie de requisitos y precisa información sobre el desarrollo de los sistemas de gestión en control y seguridad de las empresas en el comercio internacional donde, para cada actividad relacionada al sector, se establecen estándares que contienen los criterios y parámetros de adopción respecto a sus procesos.

Para Cardona Betancur, Ceballos Uribe & Arango Vásquez (2018) las certificaciones internacionales en temas de seguridad y calidad contribuyen continuamente a incrementar el

valor en cada proceso operacional traduciéndose en una buena percepción por parte del cliente, consumidor o país receptor, lo que se convierte en un determinante de compra internacional. Sin embargo, el contar con una certificación de este tipo no implica que la empresa sea más segura, sino que tendrá la capacidad de identificar oportunamente errores o fallas en su gestión permitiéndole eliminarlas o mitigarlas en un futuro.

Las empresas que no garantizan la seguridad de su cadena logística y, por ende, la de sus operaciones comerciales, pueden correr el riesgo de ser excluidas de cualquier oportunidad comercial. En este sentido, BASC aporta una ventaja adicional generando la posibilidad de que las empresas se acojan al programa de Operador Económico Autorizado (OEA), ya que en gran parte de sus requisitos compromete a toda la organización a cumplir las reglas establecidas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) como parte de su iniciativa de seguridad (Fontalvo Herrera T. J., 2012).

BASC enfatiza la gestión que realiza en conjunto con aduanas, organismos de control y organizaciones internacionales, donde la WBO (2005) afirma que:

Mediante la cooperación mutua, los gobiernos, organismos internacionales, autoridades de control y BASC se benefician del intercambio de experiencias, información, entrenamiento y participación en mesas de trabajo y grupos consultivos para el desarrollo de políticas, nuevas iniciativas y proyectos a nivel global y de países.

Alcance de la certificación BASC

BASC ha incorporado la nueva norma y estándares internacionales -versión 5-2017-, donde se detallan los requisitos mínimos de seguridad *Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)* para cumplir los criterios conexos a la protección de la cadena de suministro contra la

contaminación de sustancias ilícitas, prevención del lavado de activos y financiamientos del terrorismo. Tanto la norma como los estándares internacionales son totalmente compatibles con los Criterios Mínimos de Seguridad C-TPAT de la Aduana de los Estados Unidos (WBO, 2019).

En el marco de las exportaciones, la WBO, como parte de su normatividad, establece el estándar de seguridad para el exportador en donde las empresas, cuya actividad económica se basa en la exportación de mercancías, deben establecer prácticas de seguridad que optimicen y garanticen la cadena logística frente a riesgos de pérdida, robo, tráfico de drogas y armas, contrabando o lavado de activos (Rivera Pita, 2015).

Norma Internacional BASC V05–2017

Esta Norma Internacional permite la implementación del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC, en el cual las empresas lo adoptan mediante la utilización de la metodología basada en procesos, gestión de riesgos y mejora continua (WBO, 2019).

Esta quinta versión fue aprobada el 10 de agosto de 2017 por el Consejo Directivo mediante acuerdo N.º 30-2017, reemplazando a todas las versiones anteriores. Al ser una Norma Internacional de un SGCS, especifica los requisitos que las empresas deben adoptar para implementar el SGCS BASC y obtener la certificación, siempre y cuando se demuestre con evidencia el cumplimiento de los mismos. Podrá ser aplicada por cualquier empresa sin importar su tamaño o actividad económica.

Entre las principales referencias normativas que la WBO empleó de manera explícita e implícita para la implementación del SGCS BASC y que orientaron a su administración son: a) *Framework of Standards–World Customs Organization (WCO)*, b) *Trade Facilitation Agreement–World Trade Organization (WTO)*, c) *Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)*; d)

International Ship and Port Facility Security (ISPS/PBIP), e) *Foreign Corrupt Practices Act (US FCPA)*, f) Sistemas de Gestión de la Calidad: fundamentos y vocabulario (ISO 9000), g) Sistemas de Gestión de la Calidad (ISO 9001), h) Estándares de sellos mecánicos para contenedores (ISO 17712), i) Auditorías Internas de Sistemas de Gestión (ISO 19011), j) Gestión de Riesgos (ISO 31000), k) Sistemas de Gestión Antisoborno (ISO 37001) y l) especificaciones para la seguridad de los sistemas de la información (ISO 27001).

La Norma Internacional BASC V05-2017 divide su contenido normativo en seis requisitos macro que las empresas deben cumplir para certificarse internacionalmente en seguridad de la cadena logística bajo los SGCS:

1) Contexto de la empresa. La empresa debe tener conocimiento del entorno externo e interno a la compañía, identificando aquellos factores que puedan generar un impacto en la cadena de suministro y en el comercio. La comprensión del contexto externo puede darse del estudio de situaciones de factores macro provenientes del aspecto de mercado, legal, social, cultural, regional, político, económico, infraestructura, entre otros. Por otra parte, para entender el contexto interno se analizan temas como la cultura organizacional, procesos, estructura y madurez de la empresa.

Además, es importante comprender su estado actual dentro de la cadena de suministro y su relación con los interesados, pudiendo identificar cómo se interrelacionan para la gestión de los resultados deseados.

De la misma manera, debe determinar y documentar el alcance del sistema de gestión, incluyendo todas las actividades comerciales que realiza, así como delimitando físicamente sus

instalaciones. Una vez que establezca el alcance, se deberán registrar los procesos que incluye toda la gestión.

- 2) Liderazgo.** Principalmente se refiere al compromiso de alta dirección para establecer, documentar y respaldar al sistema de gestión, demostrando liderazgo y responsabilidad en asegurar la implementación.

Se determina la política de gestión en control y seguridad que deberá considerar el alcance, contexto y riesgos de la empresa para luego ser comunicada a todos los niveles de la empresa. Así mismo, la alta dirección debe establecer, documentar, revisar y dar seguimiento a los objetivos del sistema, los cuales estarán debidamente alineados a la política.

- 3) Planificación.** La empresa, en base al enfoque en procesos, debe mantener un procedimiento documentado para la gestión de riesgos, en el que se identificarán aquellas etapas donde estos sean mayores para la compañía y su cadena de suministro. Estos riesgos deben ser analizados de acuerdo con la probabilidad de ocurrencia e impacto, una vez que sean identificados el objetivo es implementar medidas de control adecuadas, dando seguimiento y comunicando constantemente a toda la organización.

En este punto, la empresa también debe generar un procedimiento documentado para identificar y controlar los requisitos legales relacionados con su actividad económica.

- 4) Apoyo.** Se refiere principalmente a los recursos y a la información documentada. La empresa debe determinar y proporcionar los recursos necesarios para la correcta implementación del sistema de gestión, así como su mantención y mejora continua. Se consideran recursos el personal y la infraestructura operacional.

En cuanto a la documentación que servirá como apoyo y soporte a la implementación del sistema, se considera la política, objetivos, manual de control y seguridad, procedimientos y registros que soporten el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Norma Internacional BASC y el estándar de seguridad respectivo.

5) Evaluación del desempeño. Se realiza con el propósito de dar seguimiento, medir, analizar y evaluar el sistema de gestión, metodología que debe incluir los objetivos, indicadores y procesos que lo integran.

Además, la empresa debe desarrollar un procedimiento documentado para la ejecución de auditorías internas que permitan determinar el cumplimiento de los requisitos de la empresa como de la Norma Internacional BASC y el estándar aplicable. Esta auditoría deberá realizarse por un equipo auditor debidamente certificado por los capítulos BASC y en base a un plan que incluya el objetivo, alcance, responsables, agenda y equipo auditor.

6) Mejora. La empresa debe generar procesos de mejora a la gestión de riesgos en base a actividades correctivas, acciones correctivas y de mejora, con el objetivo de aumentar la eficacia y permitir al sistema desarrollarse cumpliendo con los resultados planificados.

Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.1 V05–2017

En el estándar internacional de seguridad BASC se detallan todas las medidas que, dependiendo la actividad económica realizada, se deben adoptar para el control operacional en los temas relacionados con la seguridad de la cadena logística. Es decir, especifica de manera detallada los requisitos que las empresas deben cumplir en cuanto a su operación (WBO, 2019).

El Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.1 se aplica a las empresas que tienen contacto directo con la carga o con las unidades de transporte de carga: fabricantes, productores, exportadores, importadores, comercializadores, operadores logísticos, transportadores, empresas que almacenan carga, instalaciones portuarias, entre otros.

Entre las medidas de control detalladas en el estándar constan las siguientes:

- 1. Requisitos de asociados de negocio:** corresponden a las partes interesadas de la empresa, constituyendo los proveedores, clientes y otros vinculados a la cadena de suministro. La empresa debe determinar el nivel de criticidad de cada asociado en base a la gestión de riesgos, requisitos referentes a la certificación BASC u otras certificaciones y acuerdos de seguridad en caso de no poseerlas. Además, debe establecerse un procedimiento adecuado para la selección de los asociados de negocio incluyendo una serie de requisitos y criterios de prevención como aspectos legales, socios, fondos, contratos, antecedentes financieros y análisis de actividad económica.
- 2. Seguridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga:** se entiende como unidades de carga a los medios para el tráfico internacional de mercancías como contenedores, unidades de carga aérea u otros. En las unidades de transporte de carga se definen a los camiones, furgones, plataformas, o similares. La empresa debe mantener un procedimiento documentado para: a) inspecciones a las unidades de carga, b) inspecciones a las unidades de transporte de carga, c) prevención de contaminación cruzada, d) integridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga, e) seguridad en el proceso de carga, f) sellos de seguridad y g) control de ruta.

- 3. Seguridad en los procesos de manejo de la carga:** con el objetivo de asegurar los procesos de manejo de carga, la empresa debe establecer controles durante la producción, fabricación, empaque, embalaje, manejo de documentación y verificación de la mercancía. Para esto se deben mantener procedimientos documentados para: a) control de materia prima, material de empaque y embalaje, b) precursores químicos y sustancias controladas, c) procesamiento de información y documentos de la carga y d) discrepancias en la carga.
- 4. Seguridad en los procesos relacionados con el personal:** se refiere como personal a todos los colaboradores directos, personal subcontratado y al personal temporal. En este sentido, la empresa debe disponer de un procedimiento que regule y verifique la información de los candidatos por ser contratados, así como programas de capacitación en aplicación al sistema de gestión.
- 5. Control de acceso y seguridad física:** este requisito permite a la empresa evitar el ingreso de personas no autorizadas, manteniendo un control de los colaboradores, visitantes y proveedores. Así mismo, controlar la seguridad física permite proteger las instalaciones de la empresa donde se realicen procesos críticos.
- 6. Seguridad en los procesos relacionados con la tecnología y la información:** la empresa debe establecer y controlar una política de manejo de la información confidencial, así como del uso de los recursos informáticos. Este procedimiento permite mantener la integridad, confidencialidad y disponibilidad de la documentación, registros y evidencias de la aplicación de la Norma Internacional BASC.

Competitividad internacional

En el contexto de crecimiento del comercio internacional, con un comportamiento superior al de las economías de los países, la globalización generó un mayor impacto en la competencia del comercio de bienes y servicios, fundamentalmente de *commodities* y de aquellos productos manufacturados. Sin embargo, esta integración mundial del comercio generó adicionalmente competitividad respecto a las inversiones de las empresas transnacionales bajo criterios de exportaciones, importaciones y transferencia de tecnologías (Mortimore, Bonifaz, & Duarte de Oliveira, 1997).

Según Guzmán & Aborte (1993) la competitividad es analizada desde dos aristas interrelacionadas: macroeconómico (nación) y microeconómico (empresa). No obstante, en ambas perspectivas se busca identificar a los factores determinantes para considerar una posición competitiva favorable y las estrategias que hagan posible su cumplimiento.

Por lo tanto, alcanzar una competitividad legítima y que esta sea sostenible en el tiempo exige la implementación de una serie de políticas que permitan la adaptación y superación a los obstáculos existentes para lograrla (Suñol, 2006).

Suñol (2006) menciona que Michael Porter fue el primero en determinar estructuralmente y de manera sistemática el concepto teórico de competitividad, definiéndola como “la capacidad para sostener e incrementar la participación en los mercados internacionales, con una elevación paralela del nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograrlo se basa en el aumento de la productividad” (pág. 81).

La competitividad a nivel de países es un tema que produce amplias discusiones, especialmente por situaciones de crisis internacionales que, cada cierto tiempo y en diferentes

países, han golpeado a sus economías. Sin embargo, existen dos vías en las que se pone énfasis a la proporción del valor de las exportaciones de un espacio geográfico determinado en los mercados internacionales, pero también aquellos que atan la competitividad al progreso de ese fenómeno. Es decir, los resultados de la competitividad surgen del comportamiento de los diferentes sectores de cada país y su relación a las condiciones internacionales (Álvarez Figueroa, 2014).

La evolución del comercio internacional y de la competencia global promovieron una gran demanda de los servicios logísticos, definiendo la expresión *global sourcing* que permite a las empresas aprovisionarse desde fuera de las fronteras del país donde opera. Por ende, la eficiencia logística de un país es directamente proporcional al desarrollo de sus infraestructuras, a la legislación nacional, la calidad de sus procesos y el control de sus operaciones (Kirby & Brosa, 2011).

En este sentido, “el éxito en la integración de la logística global comienza con la capacidad de mover mercancías a través de las fronteras rápido, confiable y barato” (Francois, Bonales, & Martínez, 2009, pág. 613). Consecuentemente a esto, la logística se ha convertido en un mecanismo para desarrollar ventajas competitivas debido a que permite controlar y reducir los costos de operación, así como generar diferenciación en los mercados.

Asimismo, Puertas Medina, Martí Selva & García Menéndez (2014) mencionan que la logística se ha convertido en una de las claves del comercio internacional debido al incremento de la competitividad, donde el desarrollo eficiente de las operaciones durante la cadena logística facilita el movimiento de los productos garantizando fluidez, seguridad y reducción de los costos.

La competitividad de una economía mantiene una relación directa con la seguridad logística debido a que las pérdidas ocasionadas por delitos, costos de incidentes, seguros y disminución de la productividad nacional encarecen el proceso de exportación. Además, desde el punto de vista internacional, la imagen de la empresa y del país se pueden ver afectados por temas de tráfico de sustancias ilícitas, lavado de activos o contrabando (Pérez Salas, González Ramírez, & Ascencio Carreño, 2011).

Con el objetivo de medir la competitividad de una economía, existen diversos indicadores mundiales asociados en cierta forma a temas de seguridad de la cadena logística, entre ellos está el Índice de Competitividad Global (GCI), la facilidad para hacer negocios (Doing Business), el Índice de Facilitación del Comercio (ETI) y el Índice de Desempeño Logístico (LPI).

Por ejemplo, el GCI corresponde a una medición anual, desarrollada por el Foro Económico Mundial (WEF), referente a los pilares del crecimiento económico de las naciones. Para presentar el informe se analiza cerca de 139 países. En el año 2019 se incluyeron 141 economías representado el 99 % del PIB mundial y el 94 % de la población mundial (Centro de Desarrollo Industrial, 2019).

El GCI incorpora factores que determinan los niveles de productividad económica, sin embargo, se compone de manera enfática por los elementos asociados al capital humano, agilidad, resiliencia e innovación (Deloitte, 2019).

Estos pilares son doce, divididos en cuatro componentes: 1) entorno, cuyos pilares son: instituciones, infraestructura, adopción de tecnologías de información y comunicación macroeconomía, 2) capital humano, donde se analiza el pilar de salud y capacidades, 3) mercados, dividido en mercado de bienes, mercado laboral, sistema financiero y tamaño de

mercado y 4) factores de innovación y sofisticación, definido por los pilares del dinamismo de negocios y capacidad de innovación.

Dentro del componente 'entorno' -pilar 'instituciones'- se analizan los esquemas legales y administrativos que interactúan en cada uno de los sectores de los países, por lo que dentro de otros aspectos, en este ítem se consideran los costos ocasionados por temas de crimen organizado y violencia, corrupción y terrorismo en las operaciones comerciales (Pérez Salas, González Ramírez, & Ascencio Carreño, 2011).

Por otro lado, el ETI fue desarrollado por el Foro Económico Mundial (WEF) con el objetivo de evaluar cómo las economías organizan sus instituciones, políticas, infraestructuras y servicios para facilitar el flujo del comercio a nivel país (Consejo Nacional de Competitividad, 2016).

Este indicador cubre todos los procedimientos aduaneros y fronterizos para medir su desempeño al reducir administrativamente los costos comerciales, permitiendo evaluar el impacto de las implementaciones de las políticas públicas (Steer Davies Gleave, 2017).

Según Pérez Salas, González Ramírez & Ascencio Carreño (2011) "el ETI está conformado por 4 subíndices que analizan los distintos aspectos de la facilitación, uno de los cuales corresponde al 'ambiente de negocios' que considera los aspectos de seguridad física y ambiente regulatorio" (pág. 4). En cuanto al aspecto de seguridad física, se identifican temas relacionados principalmente con amenazas de terrorismo, actividades criminales y confiabilidad de la institución policial.

En este contexto, los índices de competitividad internacional revelan la capacidad que tienen los países para desenvolverse comercialmente con los mayores estándares

internacionales en tecnología y calidad de manera eficiente y sostenible, permitiéndoles incrementar los niveles de productividad e ingresos para sus economías (Pérez Soto, 2012).

Capítulo III

Entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional

Este capítulo se divide en dos apartados que permiten responder al objetivo 1 de la presente investigación: “describir el entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional”. En la primera sección se describe el entorno del comercio global, ahondado en consideraciones particulares respecto a los controles efectuados en la trazabilidad de las operaciones de comercio exterior, así como los principales riesgos de la cadena logística en el contexto del comercio internacional. En la segunda parte se analiza la situación actual de la seguridad de la cadena logística y el papel de la certificación BASC en las operaciones de exportación de las empresas, detallando los riesgos que el sector exportador ha identificado en la cadena logística dependiendo de sus productos comercializados.

El desarrollo del capítulo se apoya en información obtenida de bases teóricas sobre la RSE, como la Teoría los Grupos de Interés, Teoría de la Ética y la Moral en los Negocios y de publicaciones en revistas e informes de investigación de la CEPAL, Banco Mundial, Centro de Comercio Internacional (ITC), Conferencia de las Naciones Unidas (UNCTAD), Organización Mundial de Comercio (OMC) y Organización Mundial de Aduanas (OMA), que permiten vincular teóricamente los datos relevantes respecto al entorno global del comercio internacional y su compleja estructura a la vanguardia de la globalización con los resultados de la metodología planteada. A su vez, la metodología propuesta se basó en la obtención de información basada en experiencias y perspectivas propias de los representantes en temas de seguridad logística de las empresas exportadoras de Ecuador, así como de las consideraciones empíricas del representante de BASC Capítulo Pichincha y de la Dirección Nacional de Antinarcoóticos (DNA).

Entorno del comercio global

Controles en la trazabilidad de las operaciones de comercio exterior

Actualmente, las empresas trabajan sobre cuatro pilares de gestión: 1) calidad, 2) inocuidad, 3) legalidad y 4) seguridad. En este sentido, si en los tres primeros pilares existe un fallo en el trayecto de sus procedimientos, estos son solucionables, pero si la seguridad falla, los problemas son irreparables.

El comercio internacional ha transformado la logística internacional siendo, que se ha vuelto más compleja y ha dado origen a la CVM, en las cuáles la carga recorre mayores distancias y con diferentes modos de transporte, la información se transmite en segundos y hay más entes involucrados en la cadena. En su mayoría, se intercambian bienes intermedios generando diversas transacciones por varios países hasta que el producto sea ensamblado en un bien final.

La seguridad logística tiene gran importancia en las operaciones comerciales a nivel mundial y a escala regional, pues la realidad mundial, y particularmente de América Latina, ha ocasionado que el crimen organizado mantenga un comportamiento de crecimiento en forma geométrica, mientras que, en temas de seguridad, las empresas lo hacen de forma aritmética. Además, Ecuador, al estar ubicado geográficamente entre Colombia y Perú, es considerado un territorio de tránsito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas ilegales, por lo que es necesario efectuar controles de seguridad a fin de evitar que se generen efectos nocivos económicos y sociales.

Del apartado que antecede se obtiene una proposición: “si las empresas no implementan medidas de seguridad en su cadena logística, el crimen organizado aprovecha sus operaciones de exportación para el tráfico de narcóticos”.

Cuando existe un comercio y, debido a la complejidad de la estructura de los procesos y operaciones empresariales internacionales, los controles son aspectos fundamentales que garantizan que los productos exportados son de calidad y no poseen ningún tipo de contaminación, ya sea por actos ilegales, de corrupción o soborno.

Desde el inicio de los atentados que sucedieron al 11-S en Estados Unidos, el comercio de mercancías sufrió importantes cambios, percibiendo la necesidad de aumentar la seguridad y el control en la trazabilidad de la cadena logística, desde el cultivo de los productos hasta su destino al cliente final, monitoreando cada movimiento de la carga mediante la creación de sistemas integrados de seguridad que permitan realizar controles preventivos sobre el narcotráfico y lavado de activos.

La trazabilidad de las operaciones de comercio exterior y, especialmente en las exportaciones, requiere arduos procesos de control, porque una paralización de la cadena logística equivale a la pérdida de la competitividad nacional, altos costos operativos, incumplimientos con clientes y terminación de contratos comerciales. Estos controles deben ser efectuados durante el despacho, manejo de la documentación, personal que interviene en la carga, colocación de sellos, monitoreo satelital del medio de transporte y unidad de carga desde su salida de la empresa hasta la llegada a puerto o aeropuerto, así como dentro de las instalaciones de las aduanas.

El contenedor es la unidad de carga con mayor control en temas de seguridad de la cadena de suministro y cada vez son más los problemas de contaminación en sus instalaciones debido a

que la fuerza delictiva está a la vanguardia y el riesgo de que ocurran estos percances es un factor constante que no se puede eliminar pero que, de algún modo, se puede mitigar; por ejemplo con controles basados en la verificación durante el ingreso del medio de transporte y al momento de estibar la carga de exportación, revisión del estado físico interno y externo, comprobación de información del transportista asignado y monitoreo desde el despacho del contenedor de las instalaciones de la empresa hasta su arribo al puerto y cliente final.

En la actualidad, desde la perspectiva de la exportación, el control de la trazabilidad llega hasta un punto dado en el puerto o aeropuerto, donde, si bien hay monitoreos tipo tracking, más allá de las fronteras del país, existe la necesidad de notificar previamente al exportador cualquier movimiento de inspección al contenedor efectuado en aduanas extranjeras, a fin de mantener el adecuado seguimiento de su trazabilidad.

Del análisis anterior surge la siguiente proposición: “si el mayor riesgo de contaminación existe dentro de los contenedores de exportación, el seguimiento y control en la trazabilidad de la carga debe efectuarse desde el origen hasta el destino final.”

La cadena logística es muy amplia, por lo que se requiere una diversidad de procedimientos y controles de diferentes niveles debido a que las antiguas capacidades para garantizar la seguridad de esta actualmente han dejado de controlar los riesgos mínimos. Entonces, producto de la globalización aparecen fragmentos de la logística que no están siendo controlados, tanto por las autoridades gubernamentales como por las empresas. El desafío de las compañías para sobrevivir a esta expansión de los mercados no se limita únicamente a las ventajas competitivas, capacidades de la cultura organizacional y fuentes de conocimiento, sino a la gestión efectiva de su cadena de suministro.

El crimen organizado a nivel mundial es capaz de permear instituciones públicas y privadas afectando a todos los países, por lo que es importante que cada eslabón de la cadena logística del comercio internacional sea asegurado mediante controles efectuados tanto por las empresas como por las autoridades gubernamentales, existiendo una colaboración de esfuerzos mutuos en beneficio del comercio exterior ecuatoriano.

Riesgos en el contexto del comercio internacional

Los riesgos se intensifican a medida que el comercio internacional aumenta. Actualmente, el transporte marítimo es responsable de movilizar cerca del 80 % del total de mercancías que intervienen en el comercio a nivel mundial. No es lo mismo controlar un solo contenedor que cien contenedores a la vez. Hay que tener en cuenta que por cada procedimiento que se ejecuta existe un riesgo. El comercio internacional, al igual que la logística internacional, involucran riesgos basados fundamentalmente en el transporte de mercancías y en las inversiones que involucran sus operaciones.

La globalización de los mercados implica nuevos riesgos para el vínculo comercial entre los países y en el entorno del comercio internacional. Al igual que las amenazas y los desafíos siempre han existido y están latentes, sin embargo, trabajar en base a una adecuada gestión de riesgos permite estar preparados en caso de que ocurran. La evolución de la tecnología y la situación actual del comercio hace que se manifiesten mucho más rápido porque versan sobre la velocidad en que se transmite la información en cada parte de la cadena logística que, si bien facilita la comunicación entre los actores importador y exportador, también se extiende a los que la utilizan para actividades ilícitas.

De los párrafos precedentes se obtiene una proposición: “si aumenta el comercio internacional y el movimiento de contenedores, el control en las operaciones se vuelve más complejo y los riesgos de contaminación se incrementan”.

El dinamismo del comercio genera riesgos como el narcotráfico, robo de la carga, lavado de activos y contaminación en general, donde los delincuentes utilizan las empresas para hacer uso de sus delitos, considerando que las organizaciones criminales y la existencia de mafias han estado presentes por décadas. De igual forma, Ecuador, al estar situado en una zona geográfica donde coexisten los mayores países productores de sustancias ilícitas como la cocaína, las empresas están expuestas a desafíos que en su gestión se obligan a implementar medidas de seguridad y análisis de riesgos para poder enfrentarlos.

La creciente complejidad y aumento del comercio tiene grandes repercusiones en temas de interés global, donde, por la conectividad internacional de sus mercados, los movimientos operativos amplían la participación de los involucrados en la cadena logística generando mayores riesgos, por lo que es importante rastrear toda la operación en su conjunto.

La delincuencia común y la delincuencia organizada a menudo buscan nuevas formas de actuar, proporcionalmente si mejora el control policial y organizacional los delincuentes, también empiezan a desarrollar nuevas maneras de actuar. En este sentido, aparecen nuevas modalidades para traficar droga y nuevos delitos, uno de ellos el robo de información en las empresas, ya sea financiera, estratégica, de negocios, entre otros.

A partir de la creación del contenedor, los riesgos no se concentran únicamente en la unidad de carga: los puntos críticos se agrupan durante toda la cadena de suministro y, hoy en día, las empresas no solo se enfrentan a modalidades de delito como el narcotráfico, sino a aquellos relacionados con la seguridad de la información.

Los riesgos son directamente proporcionales a la complejidad de las cadenas logísticas, entre ellos: 1) narcotráfico, 2) terrorismo, 3) lavado de activos, 4) robo de información, 5) tráfico de obras de arte, 6) tráfico de personas, 7) tráfico de armas, 8) corrupción, 9) contrabando y 10) soborno. Según Castillo (2020), "dado la facilidad comercial y del intercambio de información no hay operación logística sin riesgos; sin embargo, al riesgo no se le teme, se lo gestiona" (Ayerve, comunicación personal, 18 de febrero de 2020).

Se considera también que el riesgo no proviene del comercio sino de quienes utilizan esta actividad para fines delictivos, manipulando la cadena logística y comercial con el objetivo de movilizarse de sus fronteras, acciones que en ocasiones son con previo conocimiento o actuando en base a sobornos.

Al existir mayor cantidad de empresas y entidades que trabajan en el medio junto a la facilidad para constituir las, existe el riesgo de contratar compañías involucradas en asuntos de lavado de activos, por lo que establecer instrumentos de relación entre los actores clave del desarrollo organizacional permite generar escenarios y minimizar los riesgos existentes, fortaleciendo la posibilidad de proporcionar ventajas competitivas asentadas en valores como la transparencia. Cuando el mercado global aumenta, también lo hacen los riesgos y las empresas fantasma aprovechan el comercio legal para actividades ilícitas, razón por la cual la gestión de los grupos de interés es fundamental para mermar los riesgos con 'nuevas empresas' y que del mismo modo permita desarrollar estrategias basadas en la RSE. En este contexto, a nivel internacional, la Lista Clinton puede ser un instrumento de ayuda, no obstante, es importante considerar el riesgo de las nuevas empresas.

Los exportadores, al pretender vender sus productos a más empresas, descuidan la seguridad y, para garantizar el control de las operaciones a sus clientes teniendo la certeza de

conocer con quién se negocia, se deben cumplir sistemas y varios requisitos que certifiquen el adecuado control de los riesgos, relaciones eficaces y transparentes con los grupos de interés, posicionamiento y creación de valor con la sociedad con prácticas de gestión relacionadas a la RSE y a la sostenibilidad empresarial.

En el análisis del apartado que precede se identifica la siguiente proposición: “si se establecen relaciones transparentes entre los grupos de interés, aumenta la capacidad de gestión del riesgo de la cadena logística y disminuye la posibilidad de involucramiento con empresas dedicadas al lavado de activos”.

Seguridad de la cadena logística

Certificación BASC en las operaciones logísticas

La logística es una operación fundamental en el ámbito del comercio internacional. Ecuador ha tenido estructuralmente un gran crecimiento, por lo que es preciso que todos los involucrados mediante la certificación establezcan criterios que garanticen la seguridad de la cadena a nivel nacional e internacional. Promoviendo que todos los aliados estratégicos del negocio manejen la misma metodología generando confiabilidad de las partes interesadas, nitidez y sostenibilidad de las operaciones, disminución de costos y tiempos a través de la optimización de recursos y, por consiguiente, una mejora en sus resultados económicos.

Según Galiano (2020) “la seguridad es un ecosistema donde intervienen *stakeholders* de ingreso y de salida” (Ayerve, comunicación personal, 29 de enero de 2020) que, para generar valor se debe considerar el rol de cada uno de los actores determinados. En este escenario, la certificación promueve que la operación de la empresa sea más segura y eficiente otorgando

herramientas para poder analizar, identificar y prevenir los riesgos ampliando su alcance a los asociados del negocio.

La logística forma parte de una cadena con variedad de eslabones que, en la práctica su control podría omitirse. Sin embargo, BASC utiliza un sistema de gestión cuyo enfoque se basa en procesos permitiendo concentrarse en tales puntos a partir de la integración de procedimientos en los aspectos más pequeños que integran la cadena, así como identificar y analizar la operación logística en su conjunto aplicando temas de seguridad.

Las certificaciones internacionales en temas de seguridad y calidad contribuyen continuamente a reforzar la cadena de valor, lo que representa una mayor tranquilidad en las operaciones, ya que si se manejan adecuadamente los procesos existiendo un control y seguimiento constante de la cadena logística la empresa estará más protegida.

No obstante, a pesar de que la empresa con la certificación está protegida, no quiere decir que en ningún momento vaya a suceder algún problema de seguridad. Puesto que el contar con una certificación de este tipo no implica que la empresa sea más segura, sino que le permitirá disminuir la probabilidad de que estos riesgos se materialicen y, en caso de que ocurran, tener la capacidad de identificar oportunamente errores o fallas en su gestión permitiéndole eliminarlas o mitigarlas en un futuro.

La certificación exige implementar controles reales y estrictos, ya que, si bien al no tenerla se realizan revisiones a contenedores o medios de transporte. El alcance de BASC llega al punto de verificar la no existencia de dobles fondos, paredes dobles, entre otros. Además, considerando que no existe una protección total, se posee la capacidad de responder inmediatamente frente a cualquier conflicto de seguridad con la ventaja de respaldarse en base a documentos y evidencias.

La certificación BASC promueve operaciones de comercio exterior seguras y eficientes en la medida que la norma internacional presenta una serie de requisitos que las empresas deben aplicar en todos los eslabones de la cadena logística. Esto garantiza el manejo de un fuerte control en todos los procesos operativos inherentes a la actividad económica que desempeñan, por ejemplo, para el caso de la exportación: empaque, embarque y transporte de la carga con destino al exterior. El SGCS avala que las mercancías no tienen posibilidades de contaminación de sustancias ilícitas o de contrabando a través de la garantía que otorgan todas las medidas utilizadas para los diferentes controles que se realizan en los aeropuertos, puertos, auditorías a las empresas y proveedores.

Valencia (2020) postula que BASC genera un plus a la seguridad del comercio internacional y crea tranquilidad al cliente. Implementar medidas de seguridad, no solo beneficia a la eficiencia de las operaciones, sino que permite dar seguimiento a toda la cadena logística mediante respuestas adyacentes a su trazabilidad, por ejemplo, evita grandes pérdidas de dinero por temas de robos de la carga. Entonces, “sin BASC no existiría una coordinación de las actividades logísticas” (Valencia, 2020 en Ayerve, comunicación personal, 31 de enero de 2020).

En este sentido, la certificación BASC permite gestionar los riesgos de la cadena de suministro mediante el uso de la norma internacional y de los estándares internacionales de seguridad, conteniendo los requisitos aplicables que a través de su cumplimiento hacen que la posibilidad de que un riesgo se manifieste sea mínima.

Las empresas certificadas pueden reaccionar de mejor manera que las empresas que no lo estén. Pudiendo demostrar los controles realizados en cada eslabón gracias al registro de las personas que participaron en los procedimientos: proveedores, clientes, transportistas y demás

actores que intervienen en la cadena, lo que se evidencia con documentación, fotografías y videos ante las autoridades.

Finalmente, el hecho de que constantemente se realicen capacitaciones en temas de seguridad y logística, fortalecen los controles a través de procedimientos de inspección al ingreso del medio transporte, durante su permanencia y salida al puerto, controles de peso y verificaciones a los contenedores. La certificación es un actor positivo para el comercio internacional que promueve la existencia de un comercio exterior seguro reflejando tranquilidad y seguridad frente a otros países.

El análisis anterior permite identificar la siguiente proposición: “en la medida que las empresas implementan y cumplen los requisitos de la Norma Internacional BASC y del estándar aplicable, se promueve operaciones de comercio exterior seguras”.

Riesgos en la cadena logística del sector exportador de Ecuador

Existe una variedad de riesgos que pueden afectar a la cadena logística internacional y, por ende, al comercio exterior ecuatoriano, sin embargo, por el tamaño de las empresas y el movimiento de gran cantidad de dinero que manejan durante sus operaciones comerciales, el lavado de activos es un riesgo que surge de los asociados al negocio o de posibles accionistas con deseos de invertir en la compañía.

Uno de los principales riesgos es el narcotráfico basado en la contaminación intencionada de la carga con sustancias ilícitas que, particularmente en las exportaciones, es de mayor grado debido a su operación en un comercio global. De igual forma, considerando que Ecuador es un país de tránsito para el tráfico de drogas cuyos destinos de exportación son países perfilados

como mercados potenciales para el narcotráfico, como el caso de Europa, donde las unidades de carga son manipuladas para su contaminación y transporte.

En este contexto, el mayor riesgo de narcotráfico surge a partir de una contaminación externa ya que todos los procesos de exportación manejados por las empresas certificadas BASC son debidamente controlados, al igual que todos los actores que intervienen en la cadena logística.

Según la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos, el 54 % de los delitos que se cometen en una cadena logística se generan en el transporte. Por lo tanto, es en este proceso donde la gestión de riesgos debe ser mayor. Cuando el producto sale de las instalaciones de la empresa, existe más probabilidad de que el contenedor sea contaminado, la carga robada y que ocurra clonación de sellos, principalmente porque la compañía pierde el control total durante el trayecto hasta el puerto o aeropuerto, cediendo esa responsabilidad al transportista.

Al ser BASC una certificación que se extiende a todo el contexto empresarial con sus asociados al negocio permite minimizar el riesgo por medio del control y de la exigencia a que el operador de transporte obtenga una certificación en seguridad de la cadena logística que garantice el correcto transporte de las mercancías. No obstante, al ser un programa voluntario, cuando el transportista no posee la certificación, la empresa desarrolla acuerdos de seguridad a fin de mantener el control de la trazabilidad mediante rastreos satelitales, reporte de paradas, entre otros.

Otro de los riesgos se basa en la contratación y vinculación con proveedores o clientes que desempeñen algún tipo de actividad ilegal debido a que las empresas, por negociar grandes contratos de compra-venta y generar mayores ingresos, se pueden vincular inconscientemente

a compañías ilícitas. El peligro puede originarse en diferentes ámbitos: dentro de la misma empresa, por los proveedores y clientes, por el transporte, las empresas de seguridad y las instalaciones portuarias y aeroportuarias.

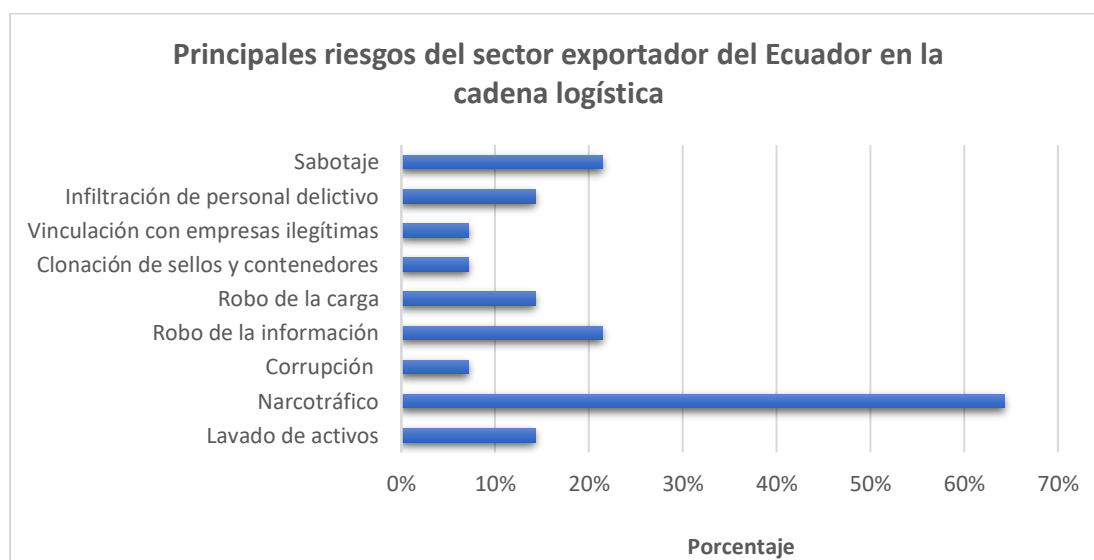
El siguiente riesgo está dado por mafias que operan en los puertos o aeropuertos, quienes pueden manipular la carga dentro de la zona de exportación. Sin embargo, desde el punto de vista interno a la empresa, el riesgo surge desde la zona de guardianía por infiltración del personal y sabotaje.

Finalmente, otros de los riesgos que afectan a las actividades de las empresas son la corrupción y el soborno, el robo de la información, el robo de la carga, los procesos débiles en la selección y contratación de personal, la alteración y mal uso del material de empaque y el contrabando de artes.

En la siguiente figura se presenta un resumen de los riesgos en la cadena logística del sector exportador de Ecuador:

Figura 2

Principales riesgos del sector exportador del Ecuador en la cadena logística



Se observa que el 64 % de las empresas exportadoras certificadas BASC considera que el narcotráfico es el principal riesgo que puede afectar la cadena logística internacional de sus operaciones comerciales, seguido del sabotaje y robo de información con el 21 %. El lavado de activos, robo de la carga e infiltración del personal representan el 14 % dentro de los riesgos existentes, continuando con el 7% la corrupción, la vinculación con empresas ilegítimas y la clonación de sellos y contenedores.

Conclusiones

Entorno del comercio global

La globalización de los mercados a nivel mundial ha generado que el comercio internacional aumente y, por ende, que la logística internacional para el movimiento de mercancías e información durante su trayecto recorra mayores distancias, demandando control total en la trazabilidad de las operaciones de acuerdo con cuatro pilares: 1) calidad, 2) inocuidad, 3) legalidad y 4) seguridad.

La realidad mundial y de América Latina está caracterizada por el aumento de casos donde el crimen organizado aprovecha el comercio lícito para actividades ilícitas, y donde Ecuador, al ser un país ubicado geográficamente entre países productores de sustancias estupefacientes y psicotrópicas como Colombia y Perú, es considerado como un país de tránsito que abre paso al flujo de las mismas.

Los riesgos son directamente proporcionales a la dinámica del comercio internacional y a la complejidad de las cadenas logísticas que, debido a la facilidad comercial y al intercambio de información, no existe operación logística sin estos. Los siguientes riesgos son: 1) narcotráfico;

2) terrorismo; 3) lavado de activos; 4) robo de información; 5) tráfico de obras de arte; 6) tráfico de personas; 7) tráfico de armas; 8) corrupción; 9) contrabando; 10) soborno.

Uno de los principios básicos para minimizar los riesgos en cada eslabón de la cadena logística se basa en la gestión de los grupos de interés, que corresponden a todos los actores involucrados en las operaciones logísticas, principalmente proveedores y clientes. Su relación eficaz y transparente permitirá el adecuado control de los riesgos y la creación de valor con prácticas de gestión relacionadas a la RSE y a la sostenibilidad empresarial.

Seguridad de la cadena logística

La logística es una operación fundamental en las operaciones comerciales internacionales ya que hace posible que las mercancías lleguen a destino final buscando los mejores costes y tiempos de ejecución. A medida que las cadenas logísticas aumentan, son más los involucrados en su gestión y existen mayores riesgos que deben ser controlados.

La certificación BASC es un sistema de gestión que permite la identificación, análisis y control de los riesgos en base a un SGCS, apoyado en la ejecución de procesos reales y confiables que, mediante el cumplimiento de los requisitos previstos en la norma internacional y el estándar aplicable, garantiza la disminución de las probabilidades de existencia de eventos desfavorables como contaminación por narcotráfico o lavado de activos, teniendo la capacidad de responder eficazmente con evidencia documental en caso de que los riesgos se materialicen y, consecuentemente, deslindar a la compañía de responsabilidad penal alguna.

Entre los principales riesgos identificados por las empresas exportadoras de Ecuador en la cadena logística internacional de sus operaciones, independientemente de la industria o productos exportados, se reconoce que el narcotráfico, el robo de la información, el lavado de activos y el sabotaje son los mayores riesgos, por lo que se deben ejecutar medidas preventivas

de control. De igual forma, la infiltración de personal delictivo, la vinculación con empresas ilegítimas y la clonación de sellos y contenedores son otros de los riesgos latentes en las operaciones comerciales del sector exportador ecuatoriano.

Capítulo IV

Estructura de la Norma Internacional BASC v05-2017 y el Estándar Internacional del exportador en la seguridad de la cadena logística internacional

En este capítulo, se responde al objetivo 2 de la investigación: “examinar la estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017 y el Estándar Internacional del Exportador en la seguridad de la cadena logística internacional”. Su distribución emerge del concepto macro del objetivo que corresponde a *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)*, del cual surgen consideraciones respecto a la experiencia de las empresas con la certificación BASC, así como el aporte del sistema como herramienta en el control de los riesgos. Esto permite identificar su contribución en los perfiles de riesgo ante las autoridades de control y, finalmente, analizar el costo de implementación de la norma.

El desarrollo del capítulo se apoya en información obtenida de bases teóricas sobre la RSE como la Teoría los Grupos de Interés, Teoría de la Legitimación, Teoría de la Ética y la Moral en los Negocios y de textos como la Norma Internacional BASC V05-2017, el Estándar Internacional del Exportador, informes de la WBO y de la CBP que permiten vincular teóricamente los datos relevantes descritos en la estructura de la norma y el estándar como aspectos clave para el entendimiento del aporte de la certificación relacionados con los resultados de la metodología planteada, más no para un análisis profundo de cada requisito definido en el texto. A su vez, la metodología propuesta se fundamentó en la obtención de información basada en experiencias y perspectivas propias de los representantes en temas de seguridad logística de las empresas exportadoras de Ecuador, además de las consideraciones empíricas del representante de BASC Capítulo Pichincha y de la DNA.

Business Alliance for Secure Commerce (BASC)

Experiencia con la certificación BASC

La certificación permite a las empresas armarse como un rompecabezas con miles de piezas evitando que personas externas -generalmente narcotraficantes-, mediante el uso de la información, se infiltren en los procesos internos. En comparación al juego de mesa, con BASC se impide que recompongan todas las piezas y actúen en base a ello, brindando una protección adicional frente a los riesgos.

Según Medrano (2020), BASC permite generar una cultura de seguridad y disciplina en el control de los procesos de constante seguimiento y monitoreo de los riesgos. También, ha contribuido a desarrollar una cultura preventiva en los colaboradores, que va más allá de cumplir los requisitos de la norma y vigilar el riesgo, sino implementar y ejecutar medidas que las han hecho más confiables frente a sus clientes.

El resultado de BASC es cuidar los intereses de los accionistas de la empresa. Sin embargo, para generar valor hay que considerar el rol de cada uno de los actores debido a que los principales socios no son los únicos interesados en los procesos de la organización, donde la certificación mediante su SGCS íntegro y completo, permite controlar todos los procesos logísticos de manera más precisa, identificando los posibles riesgos que pudiesen afectar la estructura de las actividades de la empresa compuesta en conjunto por proveedores y colaboradores internos.

Los *stakeholders* son aquellos grupos o individuos que pueden influir de forma directa o indirecta en una organización hacia el logro de sus objetivos y, por ende, verse afectados por la actuación de la organización. En este sentido, la certificación se extiende a los proveedores de

transporte y, a su vez, hacia las navieras, asegurando así cada eslabón. No obstante, se considera que, en el contexto empresarial del sector exportador agroindustrial, existe mayor riesgo con el asociado de negocio de ingreso que con el de salida, debido a que, por el tamaño de las empresas, es difícil solicitarles certificaciones a quien cultiva los productos, por lo que BASC permite implementar controles adicionales de entrada para poder garantizar la seguridad total de la cadena.

BASC permite que las empresas conozcan mejor a sus proveedores y a sus clientes, lo que avala un beneficio para todos sus agentes sociales mediante la relación basada en la dependencia de los *stakeholders* y de la satisfacción de sus intereses, promoviendo que todos los colaboradores comprendan la importancia de la seguridad en las operaciones logísticas de comercio exterior y se involucren en los procesos, respondiendo eficazmente frente a posibles amenazas. De igual manera, se ha logrado que las compañías estén conscientes de los delitos existentes y la forma en cómo se pueden involucrar las organizaciones.

Por esta razón, actualmente el gremio de empresas certificadas BASC ha crecido y son muchos los actores de la cadena logística que se han unido al programa en beneficio del comercio exterior ecuatoriano.

La certificación ha otorgado las herramientas para poder controlar y gestionar los riesgos. Además, a través de su experiencia adquirida durante las auditorías realizadas en las diferentes empresas certificadas, se informa sobre las distintas modalidades de peligro y nuevos riesgos que enfrentan las organizaciones. Es un observador externo quien ayuda a analizar áreas de ceguera desde un enfoque más amplio mediante la creación de indicadores y matrices de riesgo, disminuyendo los índices de asaltos, robos, entre otros.

Asimismo, ayuda a la empresa a seguir los procedimientos adecuados para proteger los bienes de las cadenas de abastecimiento del robo, daño o terrorismo, aplicando un sistema de gestión cuyo enfoque se basa en procesos que, a través de los requisitos establecidos en la norma y estándar aplicable, permite controlar toda la cadena de exportación, garantizando que las empresas no sean utilizadas por organizaciones ilícitas para el transporte de narcóticos. Es una certificación que contribuye a estandarizar los procesos y aplicarlos bajo una norma, controlando la trazabilidad del producto y concientizando a todos los colaboradores sobre el riesgo que puede existir y sus implicaciones. El enfoque BASC demuestra que, en una empresa, a pesar de poseer varias certificaciones y de manejar procesos bien definidos, existen procedimientos vulnerables en temas de seguridad que, implementando la norma, se pueden controlar.

El gran aporte de la certificación ha sido la reducción en pérdidas materiales de aquellos productos que son manipulados en puertos o aeropuertos por las autoridades de control durante la inspección de los contenedores. Las empresas mencionan que gracias a BASC y al trabajo realizado en conjunto con las autoridades gubernamentales, se obtuvo una disminución en los controles efectuados y, por ende, en los daños ocasionados en la carga, evitando, incluso, perder clientes potenciales por problemas en las mercancías exportadas.

Es una iniciativa que se actualiza constantemente, permitiendo tener un conocimiento más profundo de los riesgos que las empresas pueden tener y que, a través de la nueva versión (V05-2017) de la norma -a diferencia de la versión anterior-, es más completa e integral, porque incluye todas las áreas o grupos de interés involucrados en la cadena logística, así como también los retos actuales del comercio global y la integración de los diferentes programas de seguridad de las aduanas.

Mediante auditorías internas se verifica el cumplimiento de los diferentes procedimientos, por ejemplo, en el control del personal que ingresa a la empresa, la seguridad física y de la información y el registro de movimientos de los contenedores en las instalaciones, entre otros controles.

Las empresas afirman que a nivel nacional ha sido una gran experiencia certificarse con BASC ya que es un pilar fundamental que les ayudó a cumplir de forma eficaz auditorías de otros programas, considerándose su principal sistema de gestión. A su vez, permite fortalecer programas exigidos en Europa y Estados Unidos como el *Food Defense*¹ y el C-TPAT respectivamente: "si no se implementara BASC se caminaría a ciegas con los otros sistemas que se auditan" (Calero, 2020). Esta certificación absorbe los requisitos mínimos de seguridad de iniciativas muy importantes a nivel internacional, ya que desde el nivel más alto de las empresas se cree en el modelo y, además, cumple con los criterios conexos a la protección de la cadena de suministro contra la contaminación de sustancias ilícitas, contribuyendo a las compañías con la consolidación en el mercado global.

Del análisis precedente se obtiene una proposición: "si se implementa la certificación BASC, se fortalece el cumplimiento de otros programas internacionales como el *Food Defense* y el C-TPAT".

Para el caso de la industria alimentaria, con el objetivo de asegurar la calidad de los productos, existen certificaciones como la Certificación para Buenas Prácticas de Manufactura

¹ Término utilizado para la implementación de medidas que reducen las posibilidades de contaminación intencionada al suministro de alimentos (USDA, 2013).

(BPM)², el Sistema de Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control (HACCP)³ para el control de peligros en los productos alimenticios, así como el programa *Food Defense* para prevenir la contaminación intencionada. Sin embargo, una vez que se logra controlar y garantizar la seguridad e inocuidad alimentaria hasta su estado final, el próximo e indispensable paso es asegurar la cadena logística que mediante BASC se hace posible.

Finalmente, las organizaciones mencionan que la certificación BASC les ha otorgado fuerza a nivel comercial debido a que, internacionalmente, se exige que formen parte de una cadena de seguridad que garantice que se están generando relaciones comerciales con empresas seguras. Su implementación les ha permitido ingresar a mercados internacionales cuyos clientes solicitan el certificado BASC para asegurarse que el control que se maneja está debidamente documentado y actualizado.

La realidad de las empresas se refleja en sus resultados. Existe mayor presencia a nivel de seguridad en puertos, aeropuertos y clientes. Se considera un sistema confiable cuya certificación es la carta de presentación hacia los clientes internacionales, generando un plus a la marca y ayudando a mantener un orden y control de las exportaciones fundamentadas en la seguridad y la debida gestión de riesgos.

BASC como herramienta en el control de los riesgos

BASC, al ser un sistema de gestión en control y seguridad específica, sostiene que las empresas deben adoptar requisitos para obtener la certificación, siempre y cuando se demuestre con evidencia el cumplimiento de los mismos. Se basa en una norma y estándares de

² “Políticas que al ser implementadas en una industria aseguran un estricto control de la calidad de los alimentos, a lo largo de la cadena de producción, distribución y comercialización” (ARCSA, 2015).

³ “Permite identificar peligros específicos y medidas de control con el fin de garantizar la inocuidad de los alimentos” (FAO, 1997).

seguridad que permiten controlar adecuadamente los riesgos de la cadena logística, no solo en el ámbito del comercio exterior, sino sobre cualquier empresa, independientemente de la actividad económica que desempeñe.

Al incrementar y mejorar los controles en ciertos procesos que, sin la certificación no existían, se garantiza que la cadena logística sea segura, disminuyendo el riesgo de que las mercancías sean utilizadas para la contaminación intencionada de cualquier sustancia ilícita. En este sentido, BASC otorga los lineamientos que permiten llevar un orden y control de los procesos con más riesgo durante las operaciones logísticas puesto que el campo de visión es mayor y ayuda a “crear conciencia de no solamente hacer comercio exterior sino de ser exigente en la seguridad de ese comercio” (Garzón, 2020).

Para minimizar el riesgo durante el transporte, se trabaja con operadores certificados con BASC, minimizando las posibilidades de que exista una contaminación en el trayecto de la carga. De igual forma, ha permitido filtrar a los diferentes proveedores y clientes, teniendo claro conocimiento de con quién se negocia y determinando el nivel de criticidad de cada asociado en base a la gestión de riesgos.

Desde que se introduce BASC a la empresa, se tiene conciencia de las consecuencias que pueden provocar los problemas de contaminación de la carga. Por lo que, si las empresas cumplen estrictamente los requisitos de la norma BASC, tienen mayores posibilidades de defenderse ante estas amenazas. La certificación es una herramienta de seguridad que, mediante el control de los sellos y de los contenedores, rastreo satelital y documentación, permite llevar un seguimiento a todos los procesos de exportación, clientes internacionales, proveedores y seguridad física.

Adicionalmente, BASC aporta como herramienta al control de los riesgos gracias a las diferentes charlas y capacitaciones impartidas con la socialización de la norma y los estándares sobre las distintas modalidades que existen del narcotráfico. Cada inspección o auditoría que ejercen y, a través de los nexos que mantienen con la DNA para la verificación con los canes especializados, permiten que todo el personal de la empresa esté alerta a los controles que se efectúan y eviten realizar cualquier acto ilegal, manteniendo su credibilidad, legitimidad y confianza mutua entre sí.

Durante las últimas décadas, las organizaciones han desarrollado una serie de iniciativas de legitimidad, lo que les ha permitido cuidar a la empresa de actos de incumplimiento normativo bajo la implementación de una serie de procedimientos, análisis por gestión de riesgos y planes de mitigación para mantener un correcto control de las operaciones: “podría fallar el sistema de gestión de calidad, pero nunca puede fallar el SGCS BASC” (Jaramillo, 2020).

Las certificaciones internacionales, cualesquiera que sean, se implantan por dos razones: para generar valor agregado a la empresa o porque el cliente la solicita. En temas de seguridad y calidad, se contribuye continuamente a incrementar el valor en cada proceso operacional traduciéndose en una buena percepción por parte del cliente. Si una empresa ha crecido en gran medida, o si continúa creciendo, uno de los principales activos que se debe cuidar es la marca, por lo que no puede estar involucrada a ningún tipo de vinculación con actos ilícitos, lo que se convierte en un determinante de compra internacional.

De los párrafos que anteceden se obtiene una proposición: “si se implementa la certificación BASC para el control de la seguridad logística, se cuida el activo intangible de la marca a nivel internacional”.

Contribución en los perfiles de riesgo

El riesgo es una constante amenaza que puede existir en menor o mayor grado, sin embargo, en base a los requisitos y acciones que se deben implementar para poder cumplir con lo solicitado en la norma, BASC ayuda fuertemente a disminuir los perfiles de riesgo, debido a que toda la cadena logística está certificada bajo criterios de seguridad en el que tanto los distintos proveedores como transportistas, empresas de seguridad, agentes de aduana y otros involucrados, cumplen estrictamente las reglas de seguridad, obteniendo así la certificación que, según Galiano (2020), “permite generar un ecosistema más seguro y a mejorar los procesos” (en Ayerve, comunicación personal, 29 de enero de 2020) de forma integral.

Gracias a la certificación BASC, los participantes del programa obtienen mejores perfiles de riesgo. Actualmente ha acreditado que, en temas de control aduanero, gran parte de los aforos sean automáticos, lo que significa que es el indicativo a que se maneja un buen perfil ante las autoridades de control debido al compromiso diario generado al cumplir con todos los protocolos de seguridad provistos por BASC. Según Guerra (2020), no significa que teniendo la certificación se logra este reconocimiento, sino gracias a los requisitos y los procedimientos que implica obtener el certificado.

Al ser una empresa certificada, la vulnerabilidad frente a problemas de contaminación es menor y, por consiguiente, sus perfiles de riesgo disminuyen. La relación costo-beneficio de esta implantación tendrá su resultado en un corto y/o mediano plazo con la disminución en los procesos de reconocimiento de la mercancía en puerto y evitar demasiados controles, a diferencia de una compañía que no esté certificada bajo la implementación de procesos de control en la seguridad de su cadena logística.

La certificación permite ingresar con menos perfiles de riesgo ante las autoridades en puertos, aeropuertos o pasos de frontera, obteniendo procesos simplificados de desaduanamiento y reduciendo el número de inspecciones en relación con otras empresas exportadoras que no manejen algún sistema de control en seguridad logística o que recientemente inicien sus actividades, donde los contenedores serían objeto de constantes procesos de verificación aduanera.

No obstante, en la cadena logística internacional, interviene un último eslabón: los recintos portuarios y aeroportuarios. Desde el punto de vista de las autoridades de control, los perfiles de riesgo para la vigilancia de actividades ilícitas dependen de lo que sucede en su interior, por lo que una vez que la carga ingresa a estas dependencias, el perfil para las empresas vuelve a cero debido a que es una parte de la cadena con riesgo de contaminación.

El análisis anterior arroja la siguiente proposición: “si los perfiles de riesgo de los recintos portuarios y aeroportuarios son altos frente a las autoridades de control, la seguridad de la cadena logística internacional se vuelve vulnerable para el sector exportador”.

Costo de implementación de la Norma

El costo real, desde el punto de vista de la certificación BASC, proviene de dos vías: 1) certificación e 2) implementación. En cuanto al primer punto, se incluyen los temas de afiliación anual y re-certificación. Para el caso de la implementación, el costo depende de la complejidad del negocio, es decir, del tipo y tamaño de la empresa, ya que son factores determinantes para considerar el número de auditores líderes, los controles operativos y los diferentes procedimientos a aplicar.

En este contexto, las empresas mencionan que el costo de la certificación es mínimo, mientras que la implementación del SGCS ya genera un valor adicional por la adaptación de la organización con sistemas de domótica, sistemas de cámara CCTV, seguridad física, capacitación al personal de seguridad y formación de auditores internos, utilización de sellos certificados, entre otros.

Mencionan, además, que la implementación de la Norma Internacional BASC es considerada como una inversión que permite generar un plus al modelo de negocio y evitar cualquier problema en temas de seguridad. En cuanto a los beneficios que otorga a la actividad económica de las empresas y a los ingresos que obtienen, el costo no es un valor alto, pues existen sistemas integrados y controles previos que se realizan. No obstante, en caso de implementar la norma desde cero, se requiere una mayor inversión que, a largo plazo, no es representativa.

Cuando se desea implementar un sistema de gestión siempre existirá una inversión física, sin embargo, la empresa únicamente puede integrarse a la sociedad si su cultura organizacional integra valores congruentes y acordes a esta última. Lo más complejo es la concientización: se requiere capacitar continuamente al personal y que adopten la cultura de seguridad, teniendo el conocimiento y capacidad de conocer que existen riesgos que requieren la atención de todos los colaboradores, así como también ajustar procesos y documentos para garantizar la seguridad logística y, por consiguiente, obtener la certificación. Al no considerarlos de forma correcta y oportuna, provocaría una amenaza a la legitimidad de la organización.

De lo anterior analizado nace la siguiente proposición: “si los colaboradores de la empresa que implementa el SGCS BASC no adoptan una cultura de seguridad, se pierde valor en el control de la seguridad logística”.

Conclusiones

Business Alliance for Secure Commerce (BASC)

La experiencia que las empresas han obtenido al implementar la Norma Internacional BASC es que les ha permitido crear una cultura de seguridad y disciplina en el manejo de sus operaciones logísticas, otorgándoles las herramientas necesarias para identificar y controlar los riesgos existentes que podrían afectar el normal desempeño de sus actividades, así como fortalecer la implementación de otras certificaciones internacionales. Les ha contribuido a reducir pérdidas materiales de sus mercancías, ocasionadas por el incorrecto manejo de la carga durante las constantes inspecciones realizadas. Además, gracias a la certificación internacional en seguridad de la cadena logística, su fuerza comercial ha tenido un impacto positivo debido a la garantía que les ofrecen a sus clientes extranjeros en cada exportación efectuada.

Consideran que, desde el punto de vista de la estructura de la norma y el estándar aplicable al sector exportador, los requisitos detallados y procedimientos exigidos para obtener la certificación son la principal herramienta que BASC les otorga para controlar los riesgos existentes. Igualmente, las charlas, capacitaciones y visitas aleatorias, conjuntamente realizadas con la DNA, les ha permitido estar a la vanguardia de los avances delictivos en temas de narcotráfico, lavado de activos, sabotaje, entre otros.

La implementación de cualquier sistema de seguridad de la cadena logística contribuye a las empresas a reducir sus perfiles de riesgo desde una perspectiva interna a la compañía y, en menor cantidad, a los criterios determinados por la autoridad de control aduanera, proyectando tranquilidad y confianza en las inspecciones realizadas. Obtener la certificación BASC no significa la eliminación total de los controles aduaneros, pues el trato es similar al de las empresas no certificadas. No obstante, la ventaja se atribuye a responder inmediatamente en caso de existir

un problema, teniendo la capacidad de identificar su origen y derivar las responsabilidades respectivas.

En cuanto al coste de implementación, se considera que depende del tamaño y actividad económica de la empresa; sin embargo, el costo más grande surge del compromiso de todos los colaboradores en crear una cultura de seguridad que cree conciencia del riesgo existente en las organizaciones y el objetivo de cuidar los intereses de todos.

Capítulo V

Situación actual de las empresas exportadoras del Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del exportador

Este capítulo se divide en tres apartados que permitirán responder al objetivo 3 de la investigación: “determinar la situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del Exportador”. En la primera sección se determina la existencia de la alianza público–privada que BASC mantiene a favor de la seguridad de la cadena logística y del comercio internacional seguro, en beneficio de la gestión de las empresas certificadas. Además, se aterriza en temas particulares sobre el desarrollo de una cultura de seguridad, así como de la confianza y credibilidad generada a nivel nacional. En la segunda parte se analiza la situación actual de las empresas respecto a la competitividad internacional, detallando consideraciones generales del contexto mundial para, posteriormente, puntualizar en el aporte de la certificación para el acceso a mercados internacionales, generación de diferenciación empresarial y el impacto de su inversión en las operaciones de comercio exterior. Finalmente, en la tercera sección se aborda la relación con los clientes donde se detallan los principales países destino de las exportaciones de las empresas certificadas BASC, así como de la relación de confianza y credibilidad a nivel internacional con los mismos.

El desarrollo del capítulo se apoya en información obtenida de bases teóricas sobre la RSE como la Teoría de los Grupos de Interés y la Teoría de la Legitimación, así como de información documental obtenida de artículos e informes de investigación sobre competitividad internacional, permitiendo vincular teóricamente los datos relevantes con los resultados de la metodología planteada. A su vez, esta metodología se fundó en la obtención de información

basada en experiencias y perspectivas propias de los representantes en temas de seguridad logística de las empresas exportadoras de Ecuador, a la par de las consideraciones empíricas del representante de BASC Capítulo Pichincha y de la Dirección Nacional de Antinarcóticos (DNA).

Alianza público–privada

Promoviendo una cultura de seguridad

Desde el año 2000, el trabajo de BASC ha sido ejecutado conjuntamente con las autoridades de control a través de Policía Nacional Antinarcóticos y, a partir del 2007, entró en vigencia el *Memorando de Entendimiento y Cooperación con la Policía Nacional de Ecuador* basado en una alianza público–privada con intereses nacionales con el objetivo de promover un comercio internacional seguro, cada vez más confiable y sostenible.

BASC enfatiza la gestión que realiza en conjunto con aduanas y organismos de control mediante el vínculo que mantiene con la DNA, donde frecuentemente se realizan inspecciones disuasivas y se analizan los riesgos que las empresas pueden sufrir y determinar cualquier actividad delictiva en su interior. Periódicamente, se ejecutan visitas con los canes antinarcóticos del Centro Regional de Adiestramiento Canino (CRAC), con el objetivo de verificar el cumplimiento de los procesos de seguridad e identificar posibles acciones criminales.

Gracias a la coordinación de BASC, y mediante la cooperación mutua, las autoridades de control, a través del intercambio de experiencias, información y entrenamiento, capacitan a los miembros de la organización y a funcionarios policiales fomentando la seguridad del comercio exterior de forma integral.

Cualquier certificación requiere del cumplimiento de procedimientos claramente definidos y BASC es un sistema de gestión que garantiza que el sector privado adopta las medidas

necesarias y pertinentes para controlar los procesos logísticos con el propósito de minimizar la probabilidad de ocurrencia de riesgos como contaminación o robo de la carga.

Sin embargo, la seguridad en la cadena logística requiere de un enfoque coordinado entre el sector público y privado que, desde el punto de vista privado, se desarrollan charlas, congresos y eventos sobre temas delictivos que promueven la interrelación en asociación con empresas de los diferentes sectores como alimentos, flores, agentes logísticos, transporte, entre otros. La certificación hace posible que todos los colaboradores de la compañía generen una cultura de seguridad, en la cual, mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos para el control de los procesos y constantes capacitaciones al personal, generen iniciativas que concienticen a todos.

A nivel de Ecuador, muchas de las empresas que están certificadas en BASC son privadas y varias no certificadas se están uniendo con el propósito de garantizar la cadena de seguridad en sus operaciones.

Del análisis precedente surge una proposición: “si las instituciones del sector público involucradas en el comercio exterior de Ecuador no adoptan normas de seguridad logística a través de observadores externos a su gestión, se desvirtúa la existencia de un comercio internacional seguro”.

Confianza y credibilidad nacional

Actualmente, los gobiernos a nivel mundial y, especialmente, en Ecuador están considerando con mayor seriedad los criterios de seguridad. Varias empresas que están iniciando sus actividades económicas piensan en adoptar la certificación, más aún cuando el

gobierno promueve su implementación como mecanismo para la generación de un comercio internacional seguro, generando mayor confianza en los procesos empresariales.

El SGCS BASC ha tenido un fuerte crecimiento en los últimos años con un empuje considerable de compañías que están adoptando la certificación debido a que su cumplimiento significa el manejo eficaz de los procesos logísticos, lo que garantiza una gestión segura de las operaciones. Además, existe confianza entre los diferentes actores de la cadena puesto que se homologan los procedimientos de control en base a la gestión de riesgos.

Sin embargo, a pesar de existir confianza y credibilidad por parte del gobierno, la certificación no busca incentivos por parte de las autoridades, sino que el propósito radica en hacer que las empresas tengan eslabones confiables en su cadena de suministro y que lo reflejen ante las autoridades.

La marca BASC y el logotipo que representa son significado de confianza y credibilidad. Actualmente existen casi mil empresas certificadas y cada vez son más las que adoptan los requisitos de la norma y del estándar. Si bien la certificación genera tranquilidad y una garantía de seguridad para las autoridades, no representa un indicativo para la eliminación total de la inspección y verificación de la carga.

A nivel nacional, la certificación BASC es estrechamente conocida por las autoridades, lo que ha ayudado que exista mayor transparencia en las operaciones de comercio exterior. Cuando los organismos de control revisan un contenedor de una empresa certificada, conocen los procesos de seguridad que se han manejado, teniendo la credibilidad y tranquilidad de no encontrar ningún problema de contaminación asociado; no obstante, no existe un trato preferencial.

Desde el punto de vista empresarial, en el sector privado existe un compromiso generado entre la empresa y sus públicos involucrados en la gestión debido a la cultura de seguridad que promueve y a los resultados que genera a nivel organizacional, asegurando credibilidad, legitimidad y confianza.

Hace varios años atrás, poseer un certificado BASC significaba, para las entidades de control, únicamente el cumplimiento de una norma que acreditaba la utilización de cierto tipo de parámetros en seguridad logística que no necesariamente excluían a las compañías de controles como los aforos físicos intrusivos, por ejemplo. No obstante, gracias al trabajo conjunto realizado con la autoridad de control, se consigue mayor flexibilidad en las inspecciones debido a la existencia de excesivos daños en la carga. En este sentido, producto de la cooperación para la generación de alternativas de control que no provoquen daños o pérdidas de las mercancías, se empezó a concientizar y a fomentar confianza entre el trabajo de la empresa privada y la empresa pública.

La DNA, a través de BASC, tiene un intercambio de capacitaciones, análisis y fortalecimientos que causa un alto grado de satisfacción en la organización al llegar a diversos gremios empresariales.

Finalmente, BASC aporta una ventaja adicional al generar la posibilidad de que las empresas se acojan al programa de Operador Económico Autorizado (OEA) que posee medidas de seguridad que cumplen las empresas y que les otorga ciertos incentivos ante la aduana. Una empresa certificada BASC está más cerca de obtener el OEA debido a que, en gran parte de sus requisitos, compromete a toda la organización a cumplir las reglas establecidas por la Organización Mundial de Aduanas como parte de su iniciativa de seguridad.

Del apartado anterior se obtiene la siguiente proposición: “si una empresa implementa la certificación BASC, se puede adoptar fácilmente el programa de la OEA promovido por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) a fin de obtener los incentivos de simplificación aduanera”.

Competitividad internacional

Consideraciones generales

Actualmente, las empresas se enfrentan y conviven en un mundo globalizado donde las negociaciones gravitan bajo la creación de diferentes acuerdos comerciales entre regiones y países, siendo uno de sus objetivos principales la liberalización del comercio internacional de mercancías a partir de la eliminación de las restricciones. El mercado global se ha convertido en el estímulo adicional de los países frente a las nuevas tendencias económicas, generando un incremento en la competitividad.

La globalización ocasionó mayor impacto en la competencia del comercio de bienes y servicios, fundamentalmente de *commodities* y de productos manufacturados, provocando que el mercado se vuelva más competitivo en la manera en que las empresas buscan llegar al cliente con mejores productos, al menor tiempo posible y satisfaciendo los requerimientos que este necesita. Además, esta integración mundial del comercio generó competitividad en un contexto donde los exportadores aprendieron a ejecutar sus operaciones bajo las mismas simetrías de trabajo de los países a nivel global, forjados a desarrollar estrategias diferenciales que garanticen la compra de las mercancías ofertadas.

El mercado internacional, desde sus inicios con la globalización, mantiene una fuerte competitividad que surge del comportamiento de los diferentes sectores de cada país y su

relación con las condiciones internacionales, debido a la participación de varios mercados y empresas que desempeñan una misma actividad económica, es decir en el marco en que los países abren sus fronteras, el nivel de la competitividad aumenta.

De igual manera lo hace cada vez más la transformación tecnológica que avanza, facilitando la comunicación entre los países y provocando que el mercado sea más competitivo en aspectos como diferenciación del producto, variedad, calidad, seguridad, precios, tiempos de entrega, entre otros.

Las empresas consideran que un factor determinante para la competitividad internacional se basa en el precio de las mercancías. En el caso de Ecuador, al ser un país cuya moneda de transacción es el dólar americano y el coste de mano de obra es alto, a diferencia de países como Colombia y Perú, los costos de producción son mayores, lo que genera una desventaja en el mercado internacional obstaculizando que las empresas puedan competir a nivel mundial. Es decir, la situación actual de los precios, la variedad de productos ofertados y exigentes requerimientos de los clientes han obligado a las empresas a desarrollar estrategias que garanticen la calidad de las mercancías como respuesta a precios altos, ejecutadas mediante la implementación de normas internacionales.

Del párrafo que antecede se determina una proposición: “si el precio de las mercancías exportadas es alto, se obtiene mayor competitividad a través de certificaciones internacionales que garanticen la calidad de los productos ofertados”.

Por lo tanto, en la actualidad, los requerimientos para ingresar a los mercados internacionales son más rigurosos, esencialmente en temas de seguridad donde las reglas son más estrictas y, por lo tanto, su implementación es esencial. En este sentido, la competitividad de una economía mantiene una relación directa con la seguridad logística, en la cual gobiernos y

empresas solicitan a las compañías exportadoras que formen parte de una cadena de seguridad que garantice la tranquilidad de sus clientes y genere relaciones de comercio exterior seguras, evitando pérdidas ocasionadas por delitos, costos de incidentes, seguros y disminución de la productividad nacional que encarecen el proceso de exportación.

El objetivo empresarial en la sociedad, y a nivel de mercados globales, demanda alcanzar mayores niveles de competitividad basados en aspectos de desarrollo sostenible demostrando que se cumplen los más altos estándares de control y seguridad a lo largo de la cadena logística. La competitividad se afronta generando valor agregado para los clientes, el mismo que puede ser demostrado con intangibles que, a nivel comercial, permitan la adaptación y superación de obstáculos existentes, llegando a ser absolutamente valiosos.

Acceso a mercados internacionales

Formar parte de una cadena de seguridad logística se ha convertido en un requisito que, a nivel internacional, se exige a las empresas, al menos si se trata de exportaciones y que, dependiendo del destino -como a Estados Unidos o Europa-, son mayormente consideradas, al igual que Centroamérica.

A nivel comercial, las empresas solicitan que se maneje una certificación en seguridad de la cadena logística, que no necesariamente debe ser BASC pero que, al ser una organización internacional con presencia en varios países, incluido Ecuador, las compañías conocen su importancia y la calidad de sus procesos de gestión debido a los beneficios y tranquilidad que generan a todos los *stakeholders*.

BASC permite y ayuda a que las empresas se consoliden a nivel internacional por el hecho de ser una certificación que garantiza que las operaciones de comercio exterior han cumplido un

proceso de control y gestión de sus riesgos traduciéndose en una buena percepción por parte del cliente, consumidor o país receptor, lo que se convierte en un determinante de compra internacional y el acceso a grandes mercados de países de Europa y Estados Unidos donde la seguridad es un principio esencial. Además, ha impulsado que filiales a las empresas constituidas en otros países implementen la norma por los resultados que se obtienen y se aportan al control de los riesgos de su cadena logística y seguridad, tanto para la empresa como para los clientes a nivel internacional.

Desde el punto de vista de la industria agroalimentaria, tanto la certificación para la Seguridad Alimentaria FSSC 22000⁴ basada en la Norma ISO 22000 como la certificación BASC han permitido formar parte de negociaciones a nivel internacional que, sin su implementación, no hubiesen participado. Por ejemplo, para exportar a Estados Unidos, incluso implementando ambas certificaciones, se requiere la aprobación de la Agencia de Medicamentos y Alimentación (*Food and Drug Administration*)⁵ para poder ingresar a ese país. Es decir, cada mercado implanta sus requerimientos y BASC, al ser una certificación internacional, garantiza la seguridad de la cadena logística del producto hasta el destino final.

La normativa de los clientes internacionales es exigir ciertas certificaciones a sus proveedores y BASC les permite respaldarse en la seguridad de su producto durante todo el proceso logístico. Cuando un comprador en cualquier parte del mundo busca proveedores en

⁴ Corresponde a un estándar de seguridad alimentaria derivado de la Iniciativa Mundial de Seguridad Alimentaria (GFSI), cuyas siglas en inglés FSSC se definen como “*Food Safety System Certification*” (SGS, 2020).

⁵ La FDA es la agencia del gobierno de Estados Unidos responsable de proteger la salud pública mediante la regulación de alimentos, medicamentos de uso humano y veterinario, vacunas, productos biológicos y cosméticos (FDA, 2018).

Ecuador, una empresa certificada BASC tiene más posibilidades de ser elegida para cerrar la negociación y venderle sus productos que una que no lo sea.

Diferenciación empresarial

Las empresas consideran que implementar la certificación BASC genera una notable diferenciación con aquellas compañías que no la poseen: la logística se ha convertido en un mecanismo para desarrollar ventajas competitivas que, mediante la gestión por procesos de los riesgos, garantice la seguridad de la cadena.

Poseer una certificación basada en un SGCS permite a las empresas ubicarse en un estándar de nivel superior frente a sus proveedores, competidores y clientes, puesto que significa la generación de valor en las operaciones de una organización que maneja estrategias con el objetivo de ser más competitiva y segura, permitiéndoles mantener y acceder a nuevos mercados.

No es lo mismo una empresa que desarrolle procedimientos formales para el control de la seguridad logística a una que no lo haga: la preparación frente a los riesgos es mayor y tendrá la capacidad de responder adecuadamente si estos se materializan. Además, desde la perspectiva de las autoridades, una compañía no certificada BASC tendrá controles más estrictos.

Al ser la certificación BASC una iniciativa que promueve el comercio exterior seguro, ayuda principalmente a generar tranquilidad para el empresario y cliente internacional puesto que las mercancías transportadas están estrictamente controladas. A nivel nacional, si un proveedor de una empresa que cumple la norma internacional no está certificado con BASC no es contratado, ya sea el transportista, la empresa que suministra los precintos, la compañía de seguridad o

cualquier otra. En este sentido, con el propósito de garantizar la seguridad total, se exige que todos los actores que intervienen en la cadena logística estén certificados con BASC.

Por otro lado, a nivel internacional, grandes cadenas de supermercados en Estados Unidos prefieren negociar con empresas certificadas para adquirir sus productos debido a que las actividades del narcotráfico están en aumento y la certificación pasa a convertirse en una garantía. Del mismo modo, distintas empresas multinacionales también exigen a sus filiales en Ecuador que implementen sistemas de gestión para mejorar sus procesos en seguridad logística.

Impacto de la inversión

En cuanto al impacto de la adopción de la certificación BASC, las empresas consideran que, siempre, la implementación de un sistema de gestión es una inversión que se considera rentable a largo plazo, puesto que desde el punto de vista comercial genera mayores oportunidades de negocio y amplía las posibilidades de acceder a los mercados, permitiendo trabajar con importantes clientes.

Cualquier certificación que se cumpla genera un impacto positivo en las operaciones de la empresa, ya que permite tener mayor control en los procesos, el personal está más comprometido y crea consciencia sobre el cuidado de la carga; no obstante, se considera un impacto intangible que no necesariamente aporta económicamente, sino que contribuye a cuidar el patrimonio de la empresa, por lo que siempre es importante poseer un sistema formal de gestión.

Toda implementación de una norma internacional asume un coste, ya que generar mayor control eleva los costos de operación, pero, proporcionalmente, incrementa la calidad de los productos. Es decir, la relación costo-beneficio es mínima con respecto a los resultados que a

largo plazo se obtienen, justificando su inversión en razón de la reducción de costos por problemas logísticos y el desarrollo de un comercio sostenible.

El desempeño de las cadenas logísticas es fundamental para alcanzar la sostenibilidad y, a largo plazo, una alianza con BASC se considera rentable puesto que garantiza la sostenibilidad del negocio y asegura la permanencia de la empresa en el tiempo. Permite abrir mercado, mantener los que ya se tienen y acelerar las ventas.

Del análisis anterior emerge la siguiente proposición: “si la *World BASC Organization* es una alianza para el comercio internacional seguro, la implementación de su norma genera sostenibilidad empresarial en las exportaciones ecuatorianas”.

Toda certificación depende del mercado al que se desea ingresar, y una vez implementada la norma internacional, habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos para poder acceder a ese mercado, ya significa un impacto positivo que, al no existir BASC, no se hubiese tenido la posibilidad de ingresar. Por ejemplo, si se desea negociar con Europa o Estados Unidos se deben cumplir las normas que estos países exigen, garantizando la calidad y control del producto exportado.

Finalmente, las empresas consideran que el costo no tiene mayor incidencia en relación con los beneficios que representa: bien administrado es un rubro que justifica totalmente la inversión por las facilidades de mercado que otorga; también amplía la cuota de mercado y disminuye los perfiles de riesgo frente a clientes y autoridades gubernamentales. Además, en caso de existir alguna contaminación de la carga y no disponer de la certificación, se perdería credibilidad con los clientes provocando pérdidas de mercados y compradores potenciales.

Relación con los clientes

Países destino de las exportaciones

En el mercado internacional, son muchos los países que exigen el cumplimiento de distintas normas internacionales que certifiquen el uso de procedimientos en la fabricación y exportación de las mercancías negociadas. Por ejemplo, una de ellas es la Certificación FSSC 22000 que garantiza la calidad de los alimentos y que forma parte de un requisito previo para poder ingresar a distintos países.

De igual manera, el manejo de un sistema de seguridad logística como el que otorga BASC avala que, dentro de la organización, se ejecutan operaciones en base a una gestión por procesos, manteniendo registros documentados de cada movimiento logístico. Por lo que, a nivel comercial otorga mayores oportunidades de negocios con empresas de países que conocen y reconocen el trabajo realizado respecto al control de la cadena logística de sus mercancías.

Para los países destino de las exportaciones ecuatorianas la certificación BASC es la garantía que asegura que su carga no forma parte de actividades de transporte para la comercialización de sustancias ilícitas, por lo que solicitar el manejo de un programa de seguridad les otorga tranquilidad gracias al control en la trazabilidad del proceso de exportación.

A continuación, se muestran los países con los cuales las empresas certificadas BASC mantienen relaciones comerciales, los mismos que reconocen la implementación de la norma internacional:

Figura 3*Países destino de las exportaciones*

La figura 3 indica que Estados Unidos es el principal país destino de exportación -con el 71 % del total de empresas entrevistadas-, lo que significa que es un importante mercado internacional donde una certificación en seguridad de la cadena logística permite fortalecer las relaciones comerciales. Países como Colombia y Perú representan el 43 % y 50 % de sus exportaciones, al igual que Centroamérica con el 43 %.

Las empresas consideran que la certificación BASC les permite dar valor a su marca haciendo posible que estén presentes en todos estos países, además de homologar sus procesos de seguridad logística con las filiales que operan bajo la misma norma internacional, disminuyendo controles y trámites entre sí.

Para países como México, Dubai y Japón, la certificación les ha generado una ventaja de ingreso al ser un requisito importante para la negociación comercial. Mientras que países de

Europa como España, Alemania, Italia, Holanda y Bélgica, a pesar de exigir certificaciones de calidad en los procesos operacionales de las empresas, BASC les ha permitido, mediante la implementación de su sistema de seguridad logística y los requisitos de la norma, poder ejecutar de forma exitosa otros programas como el *Food Defense*.

Confianza y credibilidad internacional

Las empresas consideran que BASC ha sido un soporte y garantía que, más allá de obtener beneficios para sus operaciones, es la confianza y credibilidad que reciben por parte de los clientes internacionales. Esto la convierte en un importante sistema para implementar, percibiendo calidad de los productos exportados a través de la seguridad logística y el cumplimiento de requisitos que la norma y el estándar exigen.

La transparencia en las organizaciones constituye un elemento clave para generar confianza a partir de la disposición de comunicar claramente información detallada de la trazabilidad de sus productos y el control y seguimiento que se le otorga a toda la cadena logística de la carga exportada, generando tranquilidad tanto a los clientes internacionales como a los accionistas y colaboradores internos de la empresa exportadora.

Las empresas sostenibles buscan la estrategia de rentabilidad desde el punto de vista social a través de la integración con todos los *stakeholders* y su entorno natural, por lo que la confianza y credibilidad se extiende a los proveedores locales, como el transportista certificado BASC o la empresa proveedora de empaques, vinculando temas como la transparencia, el cumplimiento de la legislación, la identificación y gestión de riesgos del negocio, lo que les permite garantizar la seguridad de su operación y hacer que toda la cadena logística sea segura para sus clientes internacionales.

Cuando se ejecuta la exportación, acciones como enviar al cliente la información respecto a la carga que se está exportando, el serial de los precintos y el número del contenedor, documentar todo el proceso y manejo de la carga por medios fotográficos, son procedimientos ejecutados con el propósito de mantener una trazabilidad integral que, luego, es reportada al cliente, quien recibe con mayor tranquilidad, seguridad y confianza su importación. Del mismo modo, constantemente los clientes realizan auditorías en las instalaciones de las empresas que, dependiendo la certificación que se maneje, los controles se realizan en base al cumplimiento de esa norma, sea de calidad, inocuidad o en sistemas de seguridad donde se asocia BASC.

La certificación permite que, a nivel internacional, las organizaciones sean vistas como empresas confiables que manejan sistemas de gestión maduros en temas de seguridad. Por ejemplo, cuando empresas de Ecuador realizan importaciones de cualquier producto proveniente de países como Colombia o Perú, la probabilidad de negociar con empresas certificadas BASC es más alta que hacerlo con una empresa no certificada, debido a que la credibilidad y confianza durante toda la logística es mayor por los procedimientos de seguridad que cumplen, lo que permite evitar cualquier riesgo y pérdida en la carga. De igual manera sucede con los clientes a nivel internacional de empresas ecuatorianas.

Finalmente, se considera también como beneficio la consolidación de la marca empresarial en un mercado altamente competitivo, convirtiéndose la certificación en una carta de presentación que avala la adopción de un sistema de control en un contexto donde los clientes internacionales continuamente buscan la seguridad de sus productos importados.

Conclusiones

Alianza público–privada

BASC Ecuador mantiene una alianza público–privada con la Policía Nacional del Ecuador que, a través de la DNA y el CRAC, promueven una cultura de seguridad que mediante la generación de esfuerzos mutuos crean un sistema de prevención y control de actividades ilícitas. Sin embargo, la certificación se destaca como una iniciativa de la empresa privada, cuyos resultados han sido la formación de sectores de exportación conscientes y comprometidos con la seguridad logística. Desde el enfoque de las instituciones públicas relacionadas a operaciones de comercio exterior no ha existido una adopción y socialización integral del trabajo realizado por la organización.

En cuanto a la confianza y credibilidad nacional de las empresas certificadas BASC, se concluye que su implementación refleja a todos los *stakeholders* involucrados en la cadena logística que sus operaciones cumplen estrictos procedimientos de seguridad, donde tanto las autoridades gubernamentales como empresas privadas mantienen tranquilidad en los controles efectuados. No obstante, esto no significa la simplificación de procesos de control aduanero.

Competitividad internacional

Actualmente, el mercado internacional es altamente competitivo y el reto de las empresas es generar estrategias que les permitan garantizar la calidad de los productos ofertados e implementar acciones que las hagan diferentes a sus competidores. Esto sucede con la adopción de certificaciones internacionales que avalen el cumplimiento efectivo de las normas allí contenidas.

El cumplimiento de cualquier certificación internacional en empresas exportadoras permite tener mayores oportunidades de ingreso a mercados globales, por lo que dependiendo del país destino de la negociación y potencial comprador de las mercancías exportadas, su adopción corresponderá a un importante determinante de compra visto como un requerimiento previo a la exportación.

Poseer la certificación BASC, tanto a nivel nacional como internacional, genera una gran diferenciación con aquellas empresas que no la implementan, debido principalmente al manejo de procedimientos que las convierten en compañías mejor preparadas y con sistemas formales de gestión.

Finalmente, las empresas consideran que al adoptar el SGCS BASC el impacto de la inversión para su implementación se ve reflejado a largo plazo en resultados económicos e intangibles, caracterizados por evitar pérdidas materiales y robos en las mercancías, así como por la generación de confianza y sostenibilidad con los clientes.

Relación con los clientes

El destino de las exportaciones de las empresas certificadas BASC corresponden, en mayor cantidad, a países donde BASC tiene presencia internacional y que cumplen con los criterios de seguridad la cadena de suministro global. De igual modo, son países ubicados en regiones con alto índice de tráfico de sustancias ilícitas.

El sistema de seguridad BASC, a nivel de clientes internacionales, contribuye enormemente a la consolidación de la marca empresarial, convirtiéndose en la carta de presentación para las negociaciones internacionales y generando confianza en razón de la identificación y gestión de los riesgos del negocio.

Capítulo VI

Proposiciones

El desarrollo de la presente investigación ha aportado al descubrimiento de la situación actual de la cadena logística en el comercio internacional: se están generando mayores riesgos de contaminación; entre las principales preocupaciones y peligros en las operaciones logísticas de las empresas exportadoras se cuentan el narcotráfico, el lavado de activos, el robo de información, el sabotaje, la infiltración de personal delictivo, la vinculación con empresas ilegítimas y clonación de sellos y contenedores. La certificación BASC permite a las empresas prepararse para la identificación, análisis, control y respuesta oportuna ante los riesgos de seguridad logística. Asimismo, ha promovido una cultura de seguridad fortalecida desde el sector privado y ha incrementado las oportunidades de acceso a mercado internacionales, precisamente porque genera confianza y credibilidad a nivel nacional e internacional. Se emplea la metodología propuesta por Zetterberg (1965) que, mediante el análisis inductivo, define y explora las consideraciones teóricas del aporte de la certificación BASC en la cadena logística internacional del sector exportador de Ecuador. Posteriormente, se plantean postulados que pueden ser demostrados en investigaciones futuras como base para otros razonamientos que contribuyan a nuevos estudios del país y de la región.

Metodología

El enfoque cualitativo utilizado en la metodología para el desarrollo de la presente investigación se complementa con la utilización del método inductivo para plantear las proposiciones a desarrollarse en el actual capítulo. En este proceso, se emplea el razonamiento para obtener conclusiones a partir del estudio de casos particulares considerados como válidos

sobre la perspectiva y experiencia del sector exportador de Ecuador en relación con aporte de la certificación BASC para la cadena logística internacional, permitiendo explicar los fenómenos estudiados de forma general (Bernal Torres, 2006).

El presente estudio no cuenta con numerosas teorías sobre la seguridad de la cadena logística que revelen la situación actual del sector exportador de Ecuador y sobre la certificación BASC como un aporte particular, no obstante, ciertos análisis empíricos de expertos relacionados al tema de investigación contribuyen a la generación de variables que se adaptan al problema de investigación planteado.

Según Hernández Sampieri, Fernández Collado & Baptista Lucio (2010), cuando no existen muchas teorías que expliquen los fenómenos estudiados, se tienen generalizaciones empíricas definidas como proposiciones comprobadas en previas investigaciones realizadas, lo que motiva a la construcción de perspectivas teóricas a partir de estudios antecedentes. Se entiende como proposición a la estructura de la interpretación de expresiones compuestas por dos o más enunciados vinculados entre sí mediante frases de relación, con el objetivo de crear unidades con un significado no considerado como verdad o falsedad absoluta (Novak & Gowin, 1984).

Las proposiciones se obtienen de los resultados obtenidos durante la investigación a partir de las entrevistas realizadas a los representantes de las empresas exportadoras certificadas BASC, el representante de BASC Capítulo Pichincha y el representante de la DNA, así como del análisis documental de informes y artículos de organismos internacionales. Posterior a esto, se plantean los postulados que, según Zetterberg (1965), corresponden a reducciones proposicionales desde la combinación de las proposiciones existentes como formulaciones axiomáticas.

Los postulados definen el entendimiento del aporte de la certificación BASC en la seguridad de la cadena logística internacional del sector exportador de Ecuador como contribución del desarrollo del trabajo de investigación.

Proposiciones

A continuación, se presentan las proposiciones que emergieron del análisis de los resultados obtenidos en la investigación, manifestados en el desarrollo de los capítulos anteriores:

1. Si las empresas no implementan medidas de seguridad en su cadena logística, el crimen organizado aprovecha sus operaciones de exportación para el tráfico de narcóticos (ver pág. 73).
2. Si el mayor riesgo de contaminación existe dentro de los contenedores de exportación, el seguimiento y control en la trazabilidad de la carga debe efectuarse desde el origen hasta el destino final (ver pág. 74).
3. Si aumenta el comercio internacional y el movimiento de contenedores, el control en las operaciones se vuelve más complejo y los riesgos de contaminación se incrementan (ver pág. 76).
4. Si se establecen relaciones transparentes entre los grupos de interés, aumenta la capacidad de gestión del riesgo de la cadena logística y disminuye la posibilidad de involucramiento con empresas dedicadas al lavado de activos (ver pág. 78).
5. En la medida que las empresas implementan y cumplen los requisitos de la Norma Internacional BASC y del Estándar aplicable, se promueven operaciones de comercio exterior seguras (ver pág. 81).

6. Si se implementa la certificación BASC, se fortalece el cumplimiento de otros programas internacionales como el *Food Defense* y el C-TPAT (ver pág. 91).
7. Si se implementa la certificación BASC para el control de la seguridad logística, se cuida el activo intangible de la marca a nivel internacional (ver pág. 94).
8. Si los perfiles de riesgo de los recintos portuarios y aeroportuarios son altos frente a las autoridades de control, la seguridad de la cadena logística internacional se vuelve vulnerable en el sector exportador (ver pág. 96).
9. Si los colaboradores de la empresa que implementa el SGCS BASC no adoptan una cultura de seguridad, se pierde valor en el control de la seguridad logística (ver pág. 97).
10. Si las instituciones del sector público involucradas en el comercio exterior de Ecuador no adoptan normas de seguridad logística a través de observadores externos a su gestión, se desvirtúa la existencia de un comercio internacional seguro (ver pág. 102).
11. Si una empresa implementa la certificación BASC, se puede adoptar fácilmente el programa de la OEA promovido por el SENA E a fin de obtener los incentivos de simplificación aduanera (ver pág. 105).
12. Si el precio de las mercancías exportadas es alto, se obtiene mayor competitividad a través de certificaciones internacionales que garanticen la calidad de los productos ofertados (ver pág. 106).
13. Si la *World BASC Organization* es una alianza para el comercio internacional seguro, la implementación de su norma genera sostenibilidad empresarial en las exportaciones ecuatorianas (ver pág. 111).

Postulados

En este apartado se detallan los postulados que, en base a lo propuesto por Zetterberg (1965), surgen de la reducción proposicional. De las proposiciones identificadas en la sección anterior se realiza una combinación infiriendo en la relación de los enunciados que permita analizar la certificación BASC en el sector exportador de Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional.

Así, surgen las siguientes relaciones, definidas como postulados: el postulado (a) relaciona las proposiciones (1) y (3); postulado (b), las proposiciones (3) y (2); postulado (c), las proposiciones (4) y (5); postulado (d), las proposiciones (5) y (13); postulado (e), las proposiciones (6) y (11); postulado (f), las proposiciones (7) y (6); postulado (g), las proposiciones (8) y (10); postulado (h), las proposiciones (9) y (3); postulado (i), las proposiciones (10) y (8); postulado (j), las proposiciones (11) y (7); postulado (k), las proposiciones (4) y (7) y postulado (l), las proposiciones (3) y (12).

A continuación, se presentan los postulados obtenidos:

- a. Si las empresas no implementan medidas de seguridad en su cadena logística, el control en las operaciones se vuelve más complejo y los riesgos de contaminación se incrementan (ver págs. 73 y 76).
- b. Si aumenta el comercio internacional y el movimiento de contenedores, el seguimiento y control en la trazabilidad de la carga debe efectuarse desde el origen hasta el destino final (ver págs. 76 y 74).
- c. Si se establecen relaciones transparentes entre los grupos de interés, se promueven operaciones de comercio exterior seguras (ver págs. 78 y 81).

- d. En la medida en que las empresas implementen y cumplan los requisitos de la Norma Internacional BASC y del Estándar aplicable, se genera sostenibilidad empresarial en las exportaciones ecuatorianas (ver págs. 81 y 111).
- e. Si se implementa la certificación BASC, se puede adoptar fácilmente el programa de la OEA promovido por el SENA E a fin de obtener los incentivos de simplificación aduanera (ver pp. 91 y 105).
- f. Si se implementa la certificación BASC para el control de la seguridad logística, se fortalece el cumplimiento de otros programas internacionales como el *Food Defense* y el C-TPAT (ver pp. 94 y 91).
- g. Si los perfiles de riesgo de los recintos portuarios y aeroportuarios son altos frente a las autoridades de control, se desvirtúa la existencia de un comercio internacional seguro (ver pp. 96 y 102).
- h. Si los colaboradores de la empresa que implementa el SGCS BASC no adoptan una cultura de seguridad, el control en las operaciones se vuelve más complejo y los riesgos de contaminación se incrementan (ver pp. 97 y 76).
- i. Si las instituciones del sector público involucradas en el comercio exterior de Ecuador no adoptan normas de seguridad logística a través de observadores externos a su gestión, la seguridad de la cadena logística internacional se vuelve vulnerable para el sector exportador (ver pp. 102 y 96).
- j. Si una empresa implementa la certificación BASC, se cuida el activo intangible de la marca a nivel internacional (ver pp. 105 y 94).
- k. Si se establecen relaciones transparentes entre los grupos de interés, se cuida el activo intangible de la marca a nivel internacional (ver pp. 78 y 94).

- I. Si aumenta el comercio internacional y el movimiento de contenedores, se obtiene mayor competitividad a través de certificaciones internacionales que garanticen la calidad de los productos ofertados (ver pp. 76 y 106).

Aunque los postulados antes mencionados surgen del análisis e interpretación de los resultados de la investigación, algunos de ellos no quedan bastante claros, por lo que pueden ser estudiados y demostrados en futuros trabajos investigativos, siendo estos:

postulado (c): si se establecen relaciones transparentes entre los grupos de interés, se promueve operaciones de comercio exterior seguras; postulado (e): si se implementa la certificación BASC, se puede adoptar fácilmente el programa de OEA promovido por el SENA E a fin de obtener los incentivos de simplificación aduanera; postulado (g): si los perfiles de riesgo de los recintos portuarios y aeroportuarios son altos frente a las autoridades de control, se desvirtúa la existencia de un comercio internacional seguro; postulado (i): si las instituciones involucradas en las operaciones de comercio exterior de Ecuador pertenecientes al sector público no adoptan normas de seguridad logística a través de observadores externos a su gestión, la seguridad de la cadena logística internacional se vuelve vulnerable para el sector exportador y postulado (l): si aumenta el comercio internacional y el movimiento de contenedores, se obtiene mayor competitividad a través de certificaciones internacionales que garanticen la calidad de los productos ofertados.

Los postulados que eventualmente pueden ser demostrados son: postulado (a): si las empresas no implementan medidas de seguridad en su cadena logística, el control en las operaciones se vuelve más complejo y los riesgos de contaminación se incrementan; postulado (b): si aumenta el comercio internacional y el movimiento de contenedores, el seguimiento y control en la trazabilidad de la carga debe efectuarse desde el origen hasta el destino final;

postulado (f): si se implementa la certificación BASC para el control de la seguridad logística, se fortalece el cumplimiento de otros programas internacionales como el *Food Defense* y el C-TPAT; postulado (h): si los colaboradores de la empresa que implementa el SGCS BASC no adoptan una cultura de seguridad, el control en las operaciones se vuelve más complejo y los riesgos de contaminación se incrementan; postulado (j): si una empresa implementa la certificación BASC, se cuida el activo intangible de la marca a nivel internacional y postulado (k): si se establecen relaciones transparentes entre los grupos de interés, se cuida el activo intangible de la marca a nivel internacional.

Se concluye que con los postulados presentados se ratifica el valor teórico de la investigación al analizar la aplicación de sistemas de gestión en control y seguridad en la cadena logística internacional como mecanismo para garantizar el desarrollo de un comercio internacional seguro, basado en un principio de sostenibilidad comercial, a la vez se confirma que una certificación BASC contribuye a la calidad de las exportaciones; asimismo: el aporte en los procesos empresariales sostenibles, factores a considerar para el desarrollo comercial e internacionalización y su contribución a la ética de los negocios basada en la transparencia de las operaciones y responsabilidad social empresarial.

Capítulo VII

Conclusiones y Recomendaciones

En el presente capítulo se presentan las principales conclusiones y recomendaciones que se obtuvieron del desarrollo de la investigación, mismas que permitirán responder a los objetivos específicos planteados y a la elaboración de futuros trabajos de investigación.

Conclusiones

Entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional

Objetivo específico 1: “describir el entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional”.

Se demuestra que la globalización de los mercados incidió en el crecimiento del comercio internacional y del movimiento de mercancías a nivel mundial, lo que ha producido que la cadena logística recorra mayores distancias y sean más los actores involucrados en su operación. Se evidencia que el principal riesgo de la cadena logística es el narcotráfico, así como también la existencia de distintas iniciativas de seguridad para el control de la seguridad logística siendo BASC una de ellas. Por lo tanto, se cumplió en su totalidad el primer objetivo.

En el Capítulo 3 se obtienen las conclusiones sobre el entorno del comercio global y sobre la seguridad de la cadena logística.

Sobre el entorno del comercio global. El mercado global versa sobre el crecimiento en la dinámica del comercio internacional donde interactúan distintos actores económicos distribuidos en diferentes áreas geográficas, generando mayores riesgos en las operaciones de comercio exterior. Ecuador, al estar ubicado en una región de producción y tráfico de sustancias

ilícitas, es caracterizado por ser un país de tránsito para la contaminación intencionada de contenedores de exportación, por lo que implementar controles en calidad, inocuidad, legalidad y seguridad logística permite a las empresas permearse contra eventos desfavorables a su gestión.

Se identifica que entre los principales riesgos de la cadena logística en el contexto del comercio internacional son: 1) narcotráfico, 2) terrorismo, 3) lavado de activos, 4) robo de información, 5) tráfico de obras de arte, 6) tráfico de personas, 7) tráfico de armas, 8) corrupción, 9) contrabando y 10) soborno. La gestión de los grupos de interés, fundamentalmente con proveedores y clientes, permite a las empresas identificar los riesgos de las operaciones logísticas, así como también crear valor empresarial.

Sobre la seguridad de la cadena logística. A medida que las cadenas logísticas aumentan, los riesgos de operación se incrementan, por lo que se debe identificarlos y controlarlos. Una de las iniciativas para garantizar la seguridad de la cadena logística es la Certificación BASC que, mediante la implementación de su Sistema de Gestión en Control y Seguridad, basado en el cumplimiento de los requisitos de la Norma Internacional BASC y el Estándar del Exportador, permite identificar, analizar y responder a los riesgos existentes.

En el sector exportador de Ecuador los principales riesgos identificados en la cadena logística internacional de las empresas son: 1) narcotráfico, 2) robo de la información, 3) lavado de activos, 4) sabotaje, 5) infiltración de personal delictivo, 6) vinculación con empresas ilegítimas y 7) clonación de sellos y contenedores.

Estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017 y el Estándar Internacional del Exportador en la seguridad de la cadena logística internacional

Objetivo específico 2: “examinar la estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017 y el Estándar Internacional del Exportador en la seguridad de la cadena logística internacional”.

Al observar el segundo objetivo de la investigación, este se cumplió parcialmente debido a que se evidencia que la estructura de la norma y el estándar contiene los requisitos clave para el control de la seguridad de la cadena logística internacional pero no se interpretó cada uno de ellos por parte de los entrevistados, únicamente se vinculó de manera general las reglas establecidas de la certificación BASC y su aporte en la seguridad logística.

En el capítulo 4 se obtienen conclusiones sobre la certificación BASC, ahondando en la experiencia de las empresas exportadoras certificadas y sobre BASC como herramienta para el control de los riesgos de la cadena logística, la contribución de la certificación para los perfiles de riesgo y sobre su costo de implementación.

Sobre la certificación BASC. Se evidencia que la certificación BASC permite crear una cultura de seguridad y conciencia en el manejo de las operaciones logísticas, así como contribuir en la reducción de pérdidas materiales por el incorrecto manejo de las mercancías por cada inspección realizada. Se considera, además, que su implementación fortalece el cumplimiento de otros programas internacionales de certificación.

Las principales herramientas que otorga BASC para el control de los riesgos relacionados a seguridad de la cadena logística se basan en el cumplimiento de los procedimientos exigidos por cada requisito de la norma y del estándar, así como por charlas y capacitaciones dictadas en conjunto con la Dirección Nacional de Antinarcóticos.

Se concluye que la implementación de la certificación BASC contribuye a la reducción de perfiles de riesgo desde la perspectiva interna a las operaciones logísticas de la empresa, criterio que proyecta tranquilidad y confianza frente al control de las autoridades, aunque no su total exoneración. Las empresas desarrollan la capacidad de responder eficazmente frente a la materialización de cualquier riesgo, identificando su origen y deslindando las responsabilidades de contaminación a su gestión operacional.

En lo que se refiere al costo de implementación de la Norma Internacional BASC, se concluye este surge desde dos enfoques: primero, el costo monetario que se considera bajo y que depende del tamaño de la empresa, así como del sector al que pertenece y segundo, un costo intangible que proviene del compromiso de los colaboradores para adoptar la cultura de seguridad y considerado como el costo más alto.

Situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del Exportador

Objetivo específico 3: “determinar la situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del Exportador”.

El presente objetivo se cumple en su totalidad ya que se determina la situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador en relación con la implementación de la certificación BASC: se evidencia el desarrollo de una cultura de seguridad por parte de las empresas, la existencia de la marcada diferenciación de sus operaciones respecto a empresas no certificadas y el escenario de su comercio internacional.

En el Capítulo 5 se obtienen las conclusiones respecto a la alianza público–privada de BASC en beneficio de la seguridad de la cadena logística internacional y del comercio internacional seguro para las empresas, la situación de la competitividad internacional, la relación con los clientes -detallando los países de exportación- y su percepción de acuerdo a la certificación.

Sobre la alianza público–privada. Se evidencia que BASC Ecuador mantiene una alianza público–privada a través del *Memorando de Entendimiento y Cooperación con la Policía Nacional del Ecuador*. La certificación se destaca como una iniciativa de la empresa privada que promueve la generación de una cultura de seguridad que garantiza un comercio internacional seguro.

Se demuestra que con la implementación de la certificación BASC las empresas reflejan confianza y credibilidad a todos los *stakeholders* involucrados en la cadena logística, tanto hacia las autoridades gubernamentales como hacia la empresa privada. A pesar de esto, su cumplimiento no significa la simplificación de procesos de control aduanero: los procedimientos son los mismos por los que pasa una empresa no certificada BASC.

Sobre la competitividad internacional. Se evidencia que la competitividad de las empresas exportadoras de Ecuador a nivel internacional no se limita al precio de sus mercancías, sino a la implementación de certificaciones internacionales que garanticen la calidad de sus productos y de sus procesos, por lo que BASC constituye un determinante para la exportación segura y generación de ventajas competitivas.

La implementación de cualquier certificación internacional es considerada como un determinante de compra internacional pues, en la mayoría de los casos, corresponde a requerimientos previos, lo que ha permitido a las empresas acceder y mantener potenciales clientes extranjeros.

Implementar la certificación BASC se considera una inversión a largo plazo como rentable, debido a que ha permitido a las empresas cuidar su patrimonio y evitar pérdidas por robo o gastos en los seguros a las mercancías. También ha contribuido a fortalecer relaciones comerciales sostenibles.

Sobre la relación con los clientes. Se concluye que los destinos de exportación de las empresas certificadas son países con alto riesgo de comercialización de sustancias ilícitas en los cuales existe la presencia de BASC y otros programas de seguridad de la cadena logística. Los clientes de estos países -como Estados Unidos, México y Dubai- reconocen la implementación de la certificación BASC, la cual se ha convertido en la carta de presentación y símbolo de confianza y seguridad de las operaciones de comercio exterior.

Seguidamente, se presenta el compendio del cumplimiento de los objetivos planteados, así como la verificación de la proposición identificada inicialmente.

El objetivo general de la investigación fue “analizar la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* en el sector exportador de Ecuador y su contribución en la seguridad de la cadena logística internacional”. El mismo se cumple y queda demostrado en el planteamiento de las proposiciones y postulados.

El primer objetivo fue “describir el entorno global de la seguridad de la cadena logística en el contexto del comercio internacional”; el mismo se cumplió de forma total puesto que demostró que la globalización de los mercados incide activamente en el crecimiento del comercio internacional y del movimiento de mercancías a nivel mundial, lo que ha producido que la cadena logística recorra mayores distancias y sean más los actores involucrados en su operación. Se evidencia que el principal riesgo de la cadena logística es el narcotráfico, que se

minimiza gracias a la existencia de distintas iniciativas de seguridad para el control de la seguridad logística, siendo BASC una de ellas. Por lo tanto, se cumplió en su totalidad el primer objetivo.

El segundo objetivo fue “examinar la estructura de la Norma Internacional BASC V05-2017 y el Estándar Internacional del Exportador en la seguridad de la cadena logística internacional”; el mismo se cumplió parcialmente, debido a que se evidencia que la estructura de la norma y el estándar contiene los requisitos clave para el control de la seguridad de la cadena logística internacional pero no se interpretaron por parte de los entrevistados, únicamente se vinculó de manera general las reglas establecidas de la certificación BASC y su aporte en la seguridad logística.

El tercer objetivo fue “determinar la situación actual de las empresas exportadoras de Ecuador certificadas bajo la Norma Internacional BASC y el Estándar Internacional del Exportador”; el mismo se cumplió en su totalidad porque se determina la situación actual las empresas exportadoras de Ecuador en relación a la implementación de la certificación BASC, evidenciando el desarrollo de una cultura de seguridad por parte de las empresas, la existencia de la marcada diferenciación de sus operaciones respecto a empresas no certificadas y el escenario de su comercio internacional.

La proposición inicial “si la certificación *Business Alliance for Secure Commerce (BASC)* aporta al sector exportador de Ecuador en la seguridad de la cadena logística internacional, el comercio internacional es seguro y sostenible” se evidencia en el desarrollo del segundo y tercer objetivo. En el Capítulo 4, correspondiente al segundo objetivo específico, se concluye que la implementación de la certificación BASC ha permitido a las empresas mejorar la seguridad de su cadena logística a través de la adecuada gestión de riesgos, impulsando la adopción de medidas

de control en las operaciones logísticas de exportación y disminuyendo la probabilidad de existencia de actividades ilícitas que aprovechen el comercio lícito, lo que promueve que el comercio internacional sea seguro. El Capítulo 5, que hace referencia al tercer objetivo específico, permite comprobar la proposición planteada respecto a la generación de un comercio internacional sostenible en razón de la aplicación de la certificación BASC como iniciativa de seguridad que compromete una relación transparente con los asociados al negocio, generando confianza y credibilidad a nivel nacional e internacional con autoridades de control y clientes respectivamente sobre el comercio exterior generado, así como siendo un determinante para el desarrollo de competitividad empresarial.

Recomendaciones

En el siguiente aparte se detallan las respectivas recomendaciones de acuerdo con los problemas identificados en el desarrollo de la presente investigación:

Situación 1: la realidad mundial y de América Latina ha ocasionado que el crimen organizado mantenga un comportamiento de crecimiento en forma geométrica mientras que, en temas de seguridad, las empresas lo hacen de forma aritmética.

Recomendación 1.1: Las empresas de Ecuador dedicadas al comercio internacional de bienes y servicios, ya sea en importaciones o exportaciones, deben desarrollar mecanismos para la gestión de los riesgos relacionados a temas delictivos debido a que su actividad comercial puede ser aprovechada para la contaminación con sustancias ilícitas.

Situación 2: el crimen organizado a nivel mundial es capaz de permear instituciones públicas y privadas afectando a todos los países.

Recomendación 2.1: todas las instituciones del Estado involucradas en las operaciones de comercio exterior, conjuntamente con las organizaciones aliadas ligadas a la promoción del comercio internacional de Ecuador así como con los representantes del sector exportador, pueden proponer la elaboración de un 'plan de prevención' que contenga estrategias integrales para la ejecución de acciones y sistemas de control homologados en los procesos de exportación, cuyo alcance se extienda a todas las organizaciones por igual.

Recomendación 2.2: se sugiere que el Estado, a través del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca y del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), proponga la obligatoriedad del cumplimiento de normas de seguridad en la cadena logística por parte de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) en equilibrio con acciones para la facilitación del comercio exterior de Ecuador.

Situación 3: El mayor riesgo de narcotráfico surge a partir de una contaminación externa durante el transporte de los contenedores, es decir, no interna en las instalaciones de las empresas.

Recomendación 3.1: se sugiere que las empresas exportadoras desarrollen procedimientos para la adecuada selección de proveedores de salida, especialmente para empresas transportistas, así como la implementación de herramientas para el control de rutas, tiempos y paradas realizadas.

Recomendación 3.2: el Estado debe crear la infraestructura logística destinada exclusivamente al control de los medios de transporte utilizados para la movilización de carga de exportación, siendo esta la construcción de espacios autorizados para la realización de paradas programadas, permitiendo garantizar su seguridad y trazabilidad.

Situación 4: una empresa certificada BASC está muy cerca de obtener la calificación de la OEA debido a que, en gran parte de sus requisitos, compromete a toda la organización a cumplir las reglas establecidas por la Organización Mundial de Aduanas como parte de su iniciativa de seguridad.

Recomendación 4.1: al ser la calificación de la OEA un programa voluntario y gratuito que permitirá a las empresas obtener beneficios por parte de la Administración Aduanera y otras entidades del Estado, se recomienda a las empresas certificadas BASC postularse para su calificación, ya que el cumplimiento de la norma les facilita la obtención del programa.

Recomendación 4.2: el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) en cooperación con BASC Ecuador debe desarrollar convenios para la homologación de las normas de seguridad en la cadena logística establecidas por el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE) y las Normas Internacionales BASC, a fin de que las empresas certificadas BASC obtengan los mismos beneficios que la calificación de la OEA.

Situación 5: un factor determinante para la competitividad internacional se basa en el precio de las mercancías. En el caso de Ecuador, al ser un país cuya moneda de transacción es el dólar americano y el coste de mano de obra es alto -a diferencia de países como Colombia y Perú-, los costos de producción son mayores lo que genera una desventaja en el mercado internacional, obstaculizando que las empresas puedan competir a nivel mundial.

Recomendación 5.1: las empresas que mantienen actividades de exportación y las nuevas con proyectos de internacionalización, con el objetivo de mantenerse competitivas en el mercado internacional deben implementar certificaciones internacionales de acuerdo con sus mercados potenciales y productos ofertados.

Reflexiones finales

El aporte real evidenciado en la presente investigación existe al identificar la contribución de la certificación BASC como iniciativa de seguridad en la cadena logística internacional mediante la implementación del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC, cuya relevancia social recae en el fortalecimiento de las operaciones logísticas de comercio exterior de las empresas exportadoras de Ecuador, promoviendo un comercio internacional seguro.

En lo que se refiere a las implicaciones prácticas se determina un aporte con tres actores: 1) empresas exportadoras para manejar de forma preventiva aquellos riesgos que puedan afectar sus operaciones comerciales y para aprovechar el sistema de gestión en la adopción de otras certificaciones internacionales, 2) instituciones gubernamentales relacionadas al comercio exterior para homologar procesos de control de la seguridad logística y facilitar el comercio exterior ecuatoriano con la simplificación de procedimientos y 3) *stakeholders* de la cadena logística, debido a que forman parte de los asociados al negocio y su adecuada gestión permite operar de forma segura y transparente.

El valor teórico se da al implementar una metodología que contiene una relación del análisis entre la certificación BASC, la seguridad de la cadena logística internacional y el comercio internacional ecuatoriano, contribuyendo en temas de sostenibilidad comercial, desarrollo comercial e internacionalización y responsabilidad social empresarial basada en la ética y transparencia de los negocios, pues se construyen axiomas a través del método inductivo, obteniendo conclusiones de casos particulares considerados como válidos sobre la perspectiva y experiencia del sector exportador de Ecuador vinculado a BASC.

Respecto al tema de la certificación BASC y seguridad de la cadena logística todavía queda mucho por investigar. Así, surgen los siguientes interrogantes que se podrán estudiar en futuras investigaciones:

La seguridad de la cadena logística de Ecuador, ¿aporta al mejoramiento del Índice de Competitividad Global y al Índice de Desempeño Logístico? ¿Cuál es el impacto de la certificación BASC en la rentabilidad de las empresas exportadoras de Ecuador? Adoptar la certificación BASC, ¿permite mejorar la eficiencia y productividad empresarial? ¿Cómo aporta la seguridad de la cadena logística internacional con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible? ¿Cómo articular los objetivos de la calificación de Operador Económico Autorizado impulsados por la Aduana con los objetivos de la *World BASC Organization*?

“No lograremos disfrutar del desarrollo sin seguridad y no lograremos disfrutar de seguridad sin desarrollo”

Kofi Annan

Ex - Secretario General de la ONU

Organización de las Naciones Unidas

Referencias bibliográficas

Adhepeau, J. L. (2013). Responsabilidad social corporativa (RSC) y teoría de los stakeholders en el sector del petróleo de costa de marfil. En *Prisma Social*, (10), pp. 303-331.

Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=353744534009>

Agencia Nacional de Regulación, Control y Vigilancia Sanitaria. (2015). *Las BPM garantizan la inocuidad en la cadena de producción de los alimentos procesados*. Recuperado de: <https://www.controlsanitario.gob.ec/las-bpm-garantizan-la-inocuidad-en-la-cadena-de-produccion-de-los-alimentos-procesados/>.

Aguilera, A. & Puerto, D. (2012). Crecimiento empresarial basado en la Responsabilidad Social.

En *Pensamiento y Gestión*, (32), pp. 1-26. Recuperado de:

<http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/viewFile/3977/2823>

Alpuche de la Cruz, E. & Leines Cortez, L. L. (2017). La Teoría de los Stakeholders: un análisis centrado en los grupos dentro de la organización y propuesta de un nuevo grupo. En *Pensamiento Crítico*, (6), pp. 21-34. Recuperado de:

<https://pensamientocriticoudf.com.mx/4-no-6/14-4-no-6-02/36-la-teoria-de-los-stakeholders-un-analisis-centrado-en-los-grupos-dentro-de-la-organizacion-y-propuesta-de-un-nuevo-grupo-html>

Álvarez Figueroa, O. (2014). La competitividad en las actuales condiciones de la economía internacional. En *Economía y Desarrollo*, 151 (1), pp. 58-70. Recuperado de:

http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-85842014000100005

Ameripol. (2013). *Análisis situacional del narcotráfico, una perspectiva policial. (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá y Perú)*. Bogotá; Madrid: Ameripol. Recuperado de:

https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=54531&fbclid=IwAR0_Z4LFG1YmCRUvgMN9_9OB3koxKAXNeLYhofv_tvDWMII_-ybzAvoVZRA.

Arredondo, F., Garza, J., & Vázquez, J. (2014). Transparencia en las organizaciones, una aproximación desde la perspectiva de los colaboradores. En *Estudios Gerenciales*, 30(133), pp. 408-418. Recuperado de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5036461>

Banco Mundial. *Apertura del comercio: políticas más sólidas posibilitan el crecimiento económico en beneficio de todos*. Recuperado de:
<https://www.bancomundial.org/es/results/2018/04/03/stronger-open-trade-policies-enables-economic-growth-for-all>.

----- (2020). *Informe sobre el desarrollo mundial 2020: el comercio al servicio del desarrollo en la era de las cadenas de valor mundiales*. Washington: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento; Banco Mundial. Doi: 10.1596/978-1-4648-1457-0.

Bernal Torres, C. A. (2006). *Metodología de la investigación. Para administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. México: Pearson Educación.

Bianchi, E. & Szpak, C. (2013). *Cadenas globales de producción: implicancias para el comercio internacional y su gobernanza*. Buenos Aires: Cátedra OMC FLACSO Argentina.

Calero, P. (17 de febrero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (Entrevistador).

Cardona, L., Ceballos, A. & Arango, L. (2018). Implementación del Operador Económico Autorizado en América Latina y su incidencia en la cadena logística en Colombia. En

Escenarios: empresa y territorio, 7 (9), pp. 15-58. Recuperado de:

<https://revistas.esumer.edu.co/index.php/escenarios/article/download/150/169>

Castellano, R. L. (2006). Comercio internacional y crecimiento económico. Una propuesta para la discusión. En *Aldea Mundo*, 11 (20), pp. 49-55.

Castillo, D. (18 de febrero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (Entrevistador).

Centro de Desarrollo Industrial. (2019). *Informe global de competitividad 2019*. Recuperado de: <http://www.cdi.org.pe/InformeGlobaldeCompetitividad/>.

CEPAL. (2018). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe. Las tensiones comerciales exigen una mayor integración regional*. Santiago: Naciones Unidas.

----- (2019). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe*. Santiago: Naciones Unidas.

Consejo Nacional de Competitividad. (2016). *Análisis del Índice de Facilitación Comercial 2016*. Recuperado de: <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2017/06/indice-facilitacion-comercial.pdf>.

Correa Espinal, A. & Gómez Montoya, R. (2010). Seguridad en la cadena de suministro basada en la Norma ISO 28001 para el sector carbón, como estrategia para su competitividad. En *Ciencias de la Tierra*, (28), pp. 39-50.

Correa, M. C. (2004). Responsabilidad social corporativa en América Latina: una visión empresarial. En *Serie Medio ambiente y desarrollo: División de Desarrollo Sostenible y*

Asentamientos Humanos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, (85), pp. 1-79. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/5621-responsabilidad-social-corporativa-america-latina-vision-empresarial>

Cuevas Mejía, J., Maldonado García, S. & Escobar-Váquiro, N. (2013). Aproximación a los factores que influyen en la divulgación de información sobre RSC en empresas de América Latina. En *Estudio comparativo del nivel de divulgación de información financiera y no financiera en Latinoamérica*, 14 (34), pp. 91-131. Recuperado de: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cuacont/article/view/6070>

Deloitte. (2019). *Reporte Global de Competitividad 2018-2019*. Costa Rica: Financial Advisory & Infrastructure.

Diéz, F., Blanco, A., Cruz, A. & Prado, C. (2014). Efecto de la Responsabilidad Social Empresarial sobre la Legitimidad de las Empresas. En *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, (47), pp. 325-348, Recuperado de: <http://www.rcumariacristina.net:8080/ojs/index.php/AJEE/article/view/194/163>

Donner, M. & Kruk, C. (2009). *Supply Chain Security Guide*. Washington DC: The World Bank.

FAO. (1997). *Sistema de Análisis de Peligros y de Puntos Críticos de Control (HACCP) y directrices para su aplicación*. Recuperado de: <http://www.fao.org/3/y1579s/y1579s03.htm>.

FDA. (2018). *¿Qué hace la FDA?* Recuperado de: <https://www.fda.gov/about-fda/fda-basics/que-hace-la-fda>.

Fernández Fernández, J. L. & Bajo Sanjuán, A. (2012). La Teoría de Stakeholder o de los Grupos de Interés, pieza clave de la RSE, del éxito empresarial y de la sostenibilidad. En

adResearch ESIC, 6 (6), pp. 130-143. Recuperado de:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3980299>

Fontalvo Herrera, T., & Morelos Gómez, J. (2011). Evaluación del impacto de la certificación BASC en la liquidez y rentabilidad en las empresas de Cali – Colombia. En *Libre Empresa*, 8 (2), pp. 121-138. Recuperado de:
<https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/libreempresa/article/view/3005>

Fontalvo Herrera, T. J. (2012). Aplicación de análisis discriminante para evaluar la productividad como resultado de la certificación BASC en las empresas de la ciudad de Cartagena. En *Contaduría y Administración*, 59 (1), pp. 43-62. Recuperado de:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0186-10422014000100003&script=sci_abstract&tIng=es

Francois, M. &, Bonales, J. & Martínez, J. (2009). *La competitividad logística en latinoamérica: Un comparativo entre el Índice Logístico y la Propuesta Metodológica*. México: Red internacional de investigadores en competitividad.

Galiano, P. (29 de enero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (Entrevistador).

Galindo Cantor, S. (s/f). El reto de la seguridad en la cadena de suministro. En *Revista Logística Supply Chain - Industria*. Recuperado de:
<https://revistadelogistica.com/logistica/seguridad-cadena-suministro/>.

- Garzón, M. & Ibarra, A. (2014). Revisión Sobre la Sostenibilidad Empresarial. En *Revista de Estudios Avanzados de Liderazgo*, 1 (3), pp. 52-77. Recuperado de:
<https://www.regent.edu/acad/global/publications/real/vol1no3/4-castrillon.pdf>
- Garzón, R. (4 de febrero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (entrevistador).
- Gil Lafuente, A. M. & Paula, L. B. (2011). La gestión de los grupos de interés: una reflexión sobre los desafíos a los que se enfrentan las empresas en la búsqueda sostenibilidad empresarial. En *Revista de Métodos Cuantitativos para la Economía y la Empresa*, 11, pp. 71-90. Recuperado de:
<https://www.upo.es/revistas/index.php/RevMetCuant/article/view/2095>
- Granda Revilla, G. & Trujillo Fernández, R. (2011). La gestión de los grupos de interés (stakeholders) en la estrategia de las organizaciones. En *Economía Industrial*, (381), pp. 71-72. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3789642>
- Guerra, D. (4 de febrero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (entrevistador).
- Guzmán, A. & Abortes, J. (1993). La competitividad internacional: reflexiones sobre las ventajas competitivas en los países industrializados y semi-industrializados. En *Política y Cultura*, (3), pp. 63-82, Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26700306>

- Guzmán Vásquez, A. & Trujillo, M (2006). Responsabilidad social empresarial y global reporting initiative. En *Universidad y Empresa*, 8 (11), pp. 351-369. Recuperado de:
<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/empresa/article/view/960>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. & Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: The McGraw-Hill.
- Hidalgo Gallo, R. (2018). Tendencias del comercio internacional de bienes, políticas comerciales y negociaciones multilaterales. En *Economía y desarrollo*, 159 (1), pp. 152-170,
Recuperado de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S0252-85842018000100009&script=sci_abstract&tlng=en
- Jaramillo, G. (29 de enero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (entrevistador).
- Kirby, C., & Brosa, N. (2011). *La logística como factor de competitividad de las Pymes en las Américas*. Santo Domingo, República Dominicana: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Leal, E. & Pérez Salas, G. (2009). Plataformas logísticas: elementos conceptuales y rol del sector público. En *Boletín FAL*, 274 (6), pp. 1-4. Recuperado de:
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/36112-plataformas-logisticas-elementos-conceptuales-rol-sector-publico>
- Medina Celis, L. (2017). Reflexionando sobre las bases de la Responsabilidad Social de la Empresa (RSE). En *Red Internacional de Investigadores en Competitividad*, 1, pp. 1-16.
Recuperado de: <https://www.riico.net/index.php/riico/article/view/1119/484>

- Medrano, J. C. (30 de enero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (entrevistador).
- Montuschi, L. (2009). Consideraciones respecto de la ética en los negocios, la responsabilidad social empresarial y la filantropía estratégica. En *Econstor*, (414), pp. 1-46. Recuperado de: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/84429/1/617277451.pdf>
- Mortimore, M., Bonifaz, J. L. & Duarte de Oliveira, J. L. (1997). *La competitividad internacional: Un análisis de las experiencias de Asia en desarrollo y América Latina*. Santiago de Chile: División de desarrollo productivo y empresarial (Naciones Unidas).
- Mundim Pena, R. P. (2004). Ética y estrategia en un marco teórico referencial de la ética de negocios. En *Administración Contemporánea*, 8, pp. 229-252. Recuperado de: <https://www.scielo.br/pdf/rac/v8nspe/v8nespa12.pdf>
- Naciones Unidas. (2013). *Evolución del sistema internacional de comercio y sus tendencias desde una perspectiva de desarrollo*. Ginebra: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.
- Novak, J. & Gowin, D. (1984). *Learning how to learn*. New York: Cambridge University Press.
- Olivera, A. & Viurrarena, P. (2011). Gestión de la seguridad en el comercio internacional como herramienta de competitividad. *Innotec Gestión*, (3), pp. 1-13. Recuperado de: <https://ojs.latu.org.uy/index.php/INNOTEC-Gestion/article/view/124>
- OMC. (2009). *Evolución del comercio internacional*. Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2009_s/section1_s/its09_highlights1_s.pdf

- Opazo Ziem, M. (2012). ISO 28000: Sistema de Gestión de la Seguridad de la Cadena de Suministros. En *Negocios globales logística: Supply Chain, Transporte y Distribución*, Recuperado de: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=86&ni=iso-28000-sistema-de-gestion-de-la-seguridad-de-la-cadena-de-suministros>
- Pérez Salas, G., González Ramírez, R. G. & Ascencio Carreño, L. M. (2011). *Seguridad de la cadena logística y su incidencia en la competitividad de Mesoamérica*. En *Boletín FAL*, (300), pp. 1-10. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/36084-seguridad-la-cadena-logistica-su-incidencia-la-competitividad-mesoamerica>
- Pérez Salas, G. (2013). *La necesaria facilitación y seguridad de los procesos logísticos en América Latina y el Caribe*. En *Boletín FAL*, (321), pp. 1-9. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36143/Bolet%c3%adn%20FAL%20321_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- (2013). *Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina*. En *Cepal-Serie Recursos naturales e infraestructura*, (161), pp. 1-43. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6365-seguridad-la-cadena-logistica-terrestre-america-latina>
- Pérez Soto, C. A. (2012). Índices de Competitividad Internacional. En *Revista académica de economía*, (170). Recuperado de: <https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2012/psba.html>
- Pérez, G., & Sánchez, R. J. (2019). *Logística para la producción, la distribución y el comercio*. En *Boletín FAL*, (369), pp. 1-15. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/44897-logistica-la-produccion-la-distribucion-comercio>

- Puertas Medina, R., Martí Selva, L. & García Menéndez, L. (2014). Índice de desempeño logístico: exportaciones europeas. En *Revista de Economía Mundial*, (38), pp. 77-99. Recuperado de: <https://riunet.upv.es/handle/10251/60082>
- Ramírez, M. Á. (2008). Ética de los negocios en un mundo global. En *Frontera Norte*, 20 (40), pp. 199-210. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722008000200007
- Rivera Pita, A. C. (2015). *Ventajas de la certificación BASC para las empresas colombianas exportadoras en el comercio internacional*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Rosales, O. (1990). *Escenarios y tendencias en el comercio internacional*. (s/d): INT-0940 Ed. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/33617/S9000590_es.pdf
- Rosales, O. (2017). *Crisis y debates sobre globalización en Europa y los Estados Unidos. Implicaciones para América Latina* 129, pp. 1-53. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/40919-crisis-debates-globalizacion-europa-estados-unidos-implicaciones-america-latina>
- Ruiz Mora, I. (2013). Responsabilidad Social y Relaciones Públicas: Teorías para una relación. En *Revista Latina*, pp. 1-17. Recuperado de: http://www.revistalatinacs.org/13SLCS/2013_actas/130_Ruiz.pdf
- Saavedra García, M. (2011). La Responsabilidad Social Empresarial y las finanzas. *Cuadernos de Administración*, 27 (46), pp. 39-54. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5006562>

- Scade, J. (2012). Responsabilidad social y Sostenibilidad Empresarial. En *Escuela de organización industrial*, pp. 1-76. Recuperado de:
<https://www.uandina.edu.pe/descargas/investigacion/ayuda/eoi-responsabilidad-social-2012.pdf>
- SGS. (2020). *Certificación del Sistema de Seguridad Alimentaria FSSC 2200*. Recuperado de:
<https://www.sgs-latam.com/es-es/agriculture-food/food/gfsi-certification/fssc-22000-food-safety-systems-certification>.
- Solís González, J. L. (2008). Responsabilidad social empresarial: un enfoque alternativo. En *Análisis Económico*, 23 (53), pp. 227-252. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/pdf/413/41311449011.pdf>
- Solomon, R. C. (1995). *La ética de los negocios*. Alianza Editorial.
- Steer Davies Gleave. (2017). *Metodología para la evaluación de desempeño logístico de comercio exterior a nivel nacional*. Santiago de Chile: Steer Davies Gleave.
- Suñol, S. (2006). Aspectos teóricos de la competitividad. En *Ciencia y Sociedad*, 31 (2), pp. 179-198. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/870/87031202.pdf>
- Uribe, M., Vargas, O. & Merchán, L. (2018). La responsabilidad social empresarial y la sostenibilidad, criterios habilitantes en la gerencia de proyectos. En *Entramado*, 14 (1), pp. 52-63. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6742085>
- U.S. Customs and Border Protection. (2006). *Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). Criterios de Seguridad. Fabricante Extranjero*. Recuperado de:
https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/fm_security_criteria_spanish_3.pdf
- UNCTAD. (2018). *Informe sobre el transporte marítimo*. New York: Naciones Unidas.

USDA. (2013). *What is Food Defense?* Recuperado de:

https://www.fsis.usda.gov/wps/wcm/connect/f10a0da9-fa9a-4d13-b07e-c3136386b2c9/Guidance_Document_Warehouses_Brochure.pdf?MOD=AJPERES.

Vaca, R., Moreno, M., & Riquel, L. (2007). Análisis de la responsabilidad social corporativa desde tres enfoques: stakeholders, capital intelectual y teoría institucional. En *Conocimiento, innovación y emprendedores: Camino al futuro*, pp. 3130-3143. Recuperado de:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2234835>

Valencia, A. (31 de enero de 2020). *Certificación BASC en el sector exportador del Ecuador y su aporte en la seguridad de la cadena logística internacional* [entrevista]. Ayerve, M. A. (entrevistador).

Vanegas, J. G., Restrepo, J. A. & González, M. A. (2015). Negocios y comercio internacional: evidencias de investigación académica para Colombia. *Suma de Negocios*, 6 (13), pp. 84-91. Recuperado de: <https://www.elsevier.es/es-revista-suma-negocios-208-articulo-negocios-comercio-internacional-evidencias-investigacion-S2215910X15000130>

Vivanco. (2005). *Muestreo Estadístico. Diseño y Aplicaciones*. Santiago de Chile: Universitaria.

Wagenberg, A. (2006). La narrativa de la responsabilidad social empresarial. En *Cuadernos Latinoamericanos de Administración*, 2 (2), pp. 113-120, Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4096/409634344008.pdf>

WBO. (2005). *Quiénes somos*. Recuperado de: <https://www.wbasco.org/es/pagina-institucional/quienes-somos>.

----- (2013). *Informe de gestión 2013*. BASC.

- (2017). *Normas y Estándares Internacionales BASC Versión 05- 017*. Miami, Florida: EAE Business School.
- (2019). *El Programa CTPAT actualiza sus Criterios Mínimos de Seguridad*. Recuperado de: <https://www.wbasco.org/es/noticias/el-programa-ctpat-actualiza-sus-criterios-minimos-de-seguridad>.
- (2020). *Listado de empresas certificadas BASC*. Recuperado de: https://sibasc.wbasco.org/mod_consulta_pag_wbo/consulta_empresas_certificadast.php
- Wilmsmeier, G., Roser, G., Alderman, M. & Iliina, E. (2014). *La eficiencia: un ingrediente clave para las cadenas logísticas sostenibles*. En Cepal Boletín FAL, (331), pp. 1-11. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/37502-la-eficiencia-un-ingrediente-clave-cadenas-logisticas-sostenibles>
- Young, R. R. & Esqueda, P. (2005). Vulnerabilidades de la cadena de suministros: consideraciones para el caso de América Latina. En *Academia. Revista Latinoamericana de Administración*, (34), pp. 63-78. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/716/71603405.pdf>
- Zetterberg, H. L. (1965). *On theory and verification in sociology*. New Jersey: The Bedminster Press.