

**LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y SUS RETOS
POST-PANDEMIA**



Presentado por:
MARÍA CAMILA MÁRQUEZ NEIRA

Director:
CORONEL (RA) LUIS ALFREDO CABRERA ALBORNOZ

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y
SEGURIDAD
ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ, COLOMBIA
2021**

LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y SUS RETOS POST-PANDEMIA

RESUMEN

Con este ensayo se busca determinar cada una de las alternativas en las cuales se ve involucrada de manera directa o indirecta el sector de la logística y la cadena de suministros de acuerdo a la demanda actual desde el inicio de la COVID-19, teniendo en cuenta Normas que regulan el sector transporte y, el cómo esto cambiará la perspectiva de riesgos en el proceso de retornar a las labores de exportaciones e importaciones con regularidad.

Cada país y la interconexión comercial, las cadenas logísticas, el e-commerce y demás actividades relacionadas, han tenido que adaptarse a la situación sin hacer a un lado las responsabilidades, fines empresariales y comerciales de cada uno dentro del transporte de mercancías. Antonio Iglesias afirma: *“Uno de los colectivos que están poniendo su granito de arena para que el confinamiento en nuestro hogar se nos haga lo más llevadero posible es el sector de la logística y el transporte”* (Iglesias, 2020).

El intercambio comercial no solo abarca la venta de un producto, detrás de ello hay un sinnúmero de procesos y procedimientos ligados a diferentes variables que desde el inicio de la pandemia han ido en decadencia pero, que se han permitido mejorar e incluir en un proceso operativo (producción, transporte y almacenamiento), administrativo y de los recursos físicos e intelectuales con la ayuda de la tecnología, la identificación de riesgos y el tratamiento de estos.

Palabras clave: cadena de suministros, logística, comercio internacional, COVID-19, post pandemia.

INTRODUCCIÓN

La cadena de suministros, la logística y el comercio internacional (entre otras áreas) desde el inicio de la COVID-19 se vieron fuertemente afectados. De manera negativa y acelerada fue decayendo debido al freno total de cada una de las labores por el confinamiento. A medida que el virus se propagaba por el mundo, las interconexiones comerciales entre países tuvieron un freno en seco, todos los medios de transporte quedaron literalmente a la deriva y sin una idea clara del siguiente paso firme. Directa o indirectamente se han visto afectadas significativamente las actividades a nivel global; representando un sinfín de nuevos retos que han puesto en juego la capacidad de adaptación y de resiliencia frente a distintos escenarios que no se contemplaban anteriormente.

Si el tema de interés es, ya sea el comercio internacional y su relación directa con la COVID-19, el cómo la automatización de procesos se ha venido vinculando y encadenando con este sector económico, el e-commerce, *“donde la esencia del término consiste en la distribución, venta, compra, marketing, equipos de cómputo y suministro de información de productos o servicios a través de internet”*, Páramo (2017), el engranaje que hila el transporte marítimo con algunas Normas ISO, incluyendo los riesgos y su manejo en un escenario distinto que se enlaza a una evolución de lo que se conoce como la cadena de suministros, seguramente seguirán la lectura gracias a descripciones y aportes claros y concisos.

Por esta razón, desde la perspectiva que se quiera ver cada uno de estos temas, es importante comprender la influencia que cada uno tiene en la economía tanto empresarial como la nacional. La primera hace referencia a los manejos internos y generación de ingresos que busca principalmente beneficios propios; la segunda

abarca o se relaciona en conjunto entre las áreas de producción que generan ingresos al país y, la relación entre países debido al intercambio comercial. Diferentes conceptos relacionados y debidamente dados serán claves desde una perspectiva global para la correcta comprensión del tema, sin términos difíciles de pronunciar o entender, y no solo eso, seguramente habrá información que generaba dudas y ahora tendrá respuestas, quizá debatibles, pero igualmente acertadas.

DESARROLLO

Para entender el contexto e impacto que a futuro tendremos como consecuencia de la pandemia global actual que ha tomado protagonismo rápidamente, todo esto debido al impacto negativo ya sea directa o indirectamente en el desarrollo de los procesos cotidianos. Principalmente se conoce el efecto que ha tenido en lo que es la cadena de suministros, la logística en cada etapa y su relación y engranaje con el comercio internacional a nivel mundial. Es pertinente traer a colación algunos conceptos generales como lo es globalización, comercio internacional y logística 4.0 desde la perspectiva de varios autores debido a que son conceptos amplios trabajados desde diferentes perspectivas, las cuales nos permitirán analizar la logística y el comercio internacional para identificar los principales cambios a los que se han visto enfrentados y el cómo se relacionan con la actualidad.

Sampedro (2002) considera:

Globalización es el nombre dado a la más moderna, avanzada y amplia forma del mercado mundial. El sistema en el que –ya quedó dicho- se ha liberalizado al máximo la circulación de flujos financieros y monetarios; con ciertas limitaciones y controles también los movimientos de mercancías y, más restringidamente aún, los desplazamientos de trabajadores. (p.13)

Lo cual atribuye a este concepto un gran peso sobre la economía y el mercado a nivel mundial, donde se entiende que la mercancía o, también lo que se conoce como la cadena de suministros, debe funcionar y trabajar paralelamente con la demanda desde los distintos puntos que se consideran vitales y/o críticos, asimismo, mostrando flexibilidad a los cambios constantes en este sector.

De acuerdo con Dabbant (2003):

“La globalización es el proceso por el cual dos o más Estados deciden estrechar sus relaciones económicas, para lo cual crean mecanismos para la integración gradual de sus economías. No podía entenderse si no es por la uniformidad que deberían alcanzar sus sistemas políticos respectivos, por lo menos en el campo de la regulación del comercio exterior”. (p.27)

Donde el concepto enmarca, una vez más, la relación entre Estados y su economía sin hacer a un lado el comercio exterior, el cual, y debido a la crisis actual se ha venido presentando cambios que han llevado a la readaptación y modernización en las operaciones y el manejo de procesos en el transporte.

Al abarcar el concepto de Comercio Internacional, según Osorio en 1995 afirma que *“es el conjunto de movimientos comerciales y financieros, y en general todas aquellas operaciones cualquiera que sea su naturaleza, que se realicen entre naciones; es pues un fenómeno universal en el que participan las diversas comunidades humanas”*. (p.48)

Este concepto trae a colación un aspecto importante en cualquier proceso logístico, de comercio o transporte, y es la participación de las comunidades humanas, que incluye la Mano de Obra (M.O.) y actores que intervienen desde la adquisición de la materia prima hasta la entrega al cliente final. En este punto, se sabe que los retos y cambios actuales por la pandemia, a corto, mediano y largo plazo se dan en múltiples aspectos de la cadena de suministros, autores, entre Estados y flujos económicos de afrontamiento para el manejo actual.

Ahora bien, hablar de logística 4.0 es hablar de la cuarta Revolución Industrial, la cual desató cambios realmente importantes y de consideración en la sociedad. Como lo afirma Riquelme (2018): *“Ahora, la cuarta se caracteriza por la automatización total*

de la manufactura mediante sistemas ciberfísicos, que combinan la maquinaria física con procesos digitales, y son capaces de tomar decisiones descentralizadas y de cooperar mediante el internet de las cosas”, esto genera cambios en casi la totalidad de procesos incluyendo la logística, lo cual facilita y permite la distribución de tareas, la digitalización y la comunicación, con lo cual surge la importancia del involucramiento y tanto el uso como la apropiación de las nuevas tecnologías y la adaptación a estos cambios y exigencias del mercado para ser competentes en el mercado internacional, dando así, un cumplimiento en cada una de las actividades logrando un mayor acercamiento con el cliente y, la aceleración en el proceso de producción.

De acuerdo a los conceptos anteriormente mencionados, se tiene un enfoque más claro del tema que empezaremos a tratar abarcando los cambios y retos presentes en la Logística y el Comercio Internacional como consecuencia de la crisis pandémica actual conforme al término traído a la actualidad como es el Coronavirus o la COVID-19 específicamente. La COVID-19 es la enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Actualmente la COVID-19 es una pandemia que afecta a muchos países de todo el mundo (OMS¹, 2019).

EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LOS INICIOS DE LA PANDEMIA:

En definitiva este virus afectó de manera directa e indirecta a toda la población mundial sin excluir al comercio internacional y su economía, esto debido a los cierres de fronteras lo cual limitó las relaciones entre países y el intercambio comercial, con nuevos retos tanto a nivel interno como externo, principalmente en el transporte vía marítimo y todo lo que converge la cadena de suministros y su logística, incluyendo

¹ Organización Mundial de la Salud.

los actores que en esta intervienen; en pocas palabras, generó un efecto dominó en el cual se debe ir trabajando pieza a pieza, sin querer solucionar todo al primer intento, más bien con toma de decisiones efectivas, acertadas y adaptables al sector.

De esta manera, se ha presentado una crisis financiera similar a la del periodo 2008-2009, que ha impactado de manera considerable el comportamiento económico de los países y la manera en que los gobiernos administran las respectivas economías nacionales. Un aspecto de más que se debe tener en cuenta para la crisis actual, que no solo es económica, sino también social, de salud pública, política y empresarial, es la crisis que a nivel interno ha tenido que enfrentar el sector del transporte y el comercio internacional.

De acuerdo a cifras emitidas por el DANE en el año 2020: *“La economía colombiana creció 3,3% durante el 2019, impulsada principalmente por el consumo interno”*, de igual manera se habla de un consumo interno que tiene gran influencia por parte del comercio internacional, la interconexión entre países y el transporte, los cuales para el año 2020, con expectativas de crecimiento lento pero seguro, han disminuido, donde las empresas y principalmente el sector logístico han tenido que innovar, repensar y generar estrategias a nivel interno para no decaer en pérdidas considerables y mantener un intercambio comercial internacional que permita dar cumplimiento a las metas establecidas, incluyendo la satisfacción al cliente y que mantenga una economía solvente para cada una de las partes interesadas en esta economía.

Como consecuencia, el descenso económico en la cadena de suministros, el intercambio comercial y el transporte es evidente para este año comparado con años anteriores (gráfico 1), lo cual no deja atrás la importancia del panorama de riesgos

acorde al sector del comercio, en este caso como referente a las exportaciones e importaciones, todo esto dado por el cómo se da frente a una crisis que ha transformado la manera en que se comporta el comercio internacional.

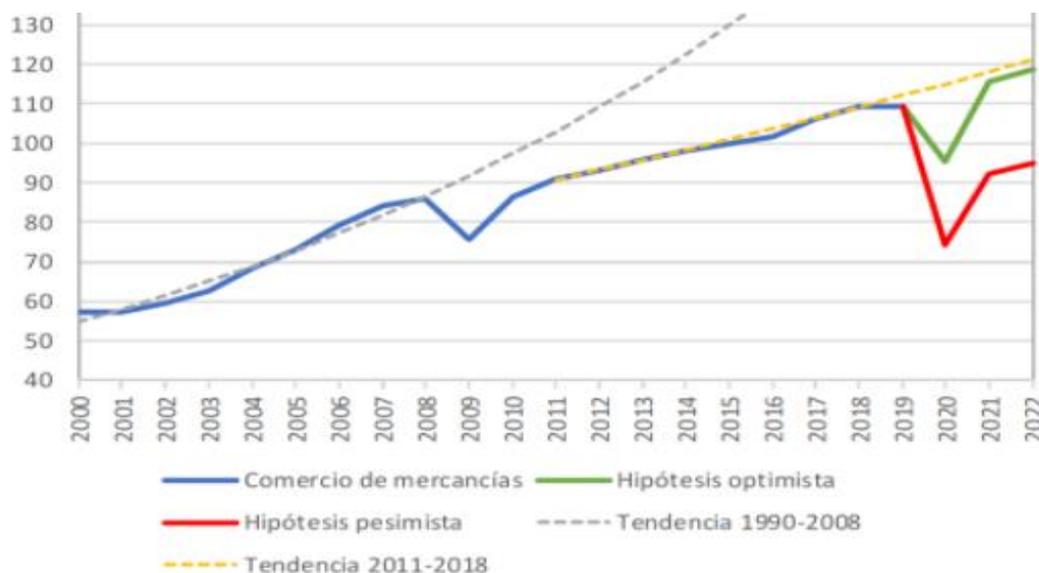


Gráfico 1. Volumen del comercio mundial de mercancías, 2000-2020

Fuente: (Organización Mundial de Comercio OMC, 2020)².

Teniendo en cuenta el gráfico anterior, evidentemente hay una desaceleración y disminución notable en el volumen global del comercio mundial, pero las opiniones son divididas ya que, se entiende que no solo la pandemia tuvo repercusiones en esto, sino que en el año inmediatamente anterior se había registrado un leve descenso. Se entiende que el impacto de esta pandemia se ha dado de manera sorpresiva, esto puso en juego los planes de contingencia que los sectores comerciales deberían tener para afrontar una crisis de esta magnitud.

LA EVOLUCIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTROS DE ACUERDO A LA DEMANDA ACTUAL:

² Nota: En esta imagen se evidencia el volumen del comercio mundial, dado por algunas hipótesis y unas tendencias para este comportamiento desde los años noventa.

La cadena de suministros está en constante evolución, aspecto que, a nivel de seguridad tanto del personal como de las operaciones, es relevante a la hora de dar cumplimiento a una demanda actual; en este caso específico y debido a la COVID-19, el manejo dado y los pronósticos para los años siguientes deben ir enfocados a una sostenibilidad, recuperación y competitividad transformada para el mercado futuro.

Para dar una continuidad a las operaciones de transporte, fue necesario desarrollar y forjar capacidades de liderazgo tanto a nivel interno como en el mercado global, con las cuales se ha permitido impulsar una gestión que busca disminuir y evitar en lo posible puntos de quiebre donde a partir de este, pueden afectar significativamente toda la cadena de suministros. En esta medida cada reto que la cadena de suministro logre darle frente, debe mantenerse y reestructurarse de acuerdo a la variabilidad o cambios externos que puedan llegar a impactar el sector y las operaciones. Los clientes y las necesidades de estos demandan en gran medida la producción, por lo tanto, es necesario tener en cuenta que hay algunos aspectos que no se pueden simplemente ignorar.

LA LOGÍSTICA, LA AUTOMATIZACIÓN DE PROCESOS Y EL USO DE PLATAFORMAS VIRTUALES DE COMPRA DESDE EL INICIO DE LA COVID-19:

El sector logístico y de transporte a pesar de la decadencia se vio en la obligación de aprovechar el trabajo conjunto con la automatización de los procesos y compras digitales, en comparación con el año anterior y hasta el mes de marzo, donde apenas iniciaba el confinamiento y el impacto que esto acarrearía. Respecto al comportamiento del comercio en línea, según un estudio de la firma y compañía de investigación de mercados Growth From Knowledge -GFK- en Colombia, “*las ventas*

online pasaron de pesar un 6,4% en la última semana de marzo 2019 a representar el 30,5% del total de las ventas en valor en la misma semana de este año” (El Tiempo, 2020). Las anteriores cifras muestran un incremento en comercio electrónico pero un largo proceso de innovación y adaptación por parte del personal y los procesos operativos.

Una ventaja desde este punto de vista y para este sector, es la ampliación y cobertura que se ha tenido desde los inicios de la pandemia gracias al uso de plataformas virtuales de compra, también siendo impulsadas a nivel nacional por tres días sin IVA decretados desde el gobierno.

Esto ha impulsado una cultura de compra por internet que, gracias a la gestión implementada en la cadena de suministro y su respuesta efectiva, lo cual permite prestar un servicio y productos de calidad dando pie a que el cliente incluso después de la crisis por la pandemia, siga optando por este método de compra que evidentemente ha beneficiado el sector logístico y transporte poco a poco a pesar de las aún limitaciones existentes.

NTC ISO 28000 – 31000:

Otro aspecto importante y de valor en esta demanda actual, es el vínculo con asociados de negocio, que cumplen un papel crítico y de importancia en todo el proceso de la cadena de suministros, la gestión de riesgos y requisitos legales ligados a este sector económico; aquí es donde se empieza a involucrar la NTC ISO 28000 la cual regula el Sistema de Gestión para la cadena de suministro. Por consiguiente, esta Norma permite relacionar procesos de la cadena logística y de suministros con requisitos legales internacionales ligados a esta y, la normatividad dada para la demanda actual debido a la crisis y que avalen el comercio internacional. Para esto,

es importante determinar los medios de transporte y hacer énfasis en uno de ellos debido a su gran influencia como lo es el marítimo, el cual aglutina más del 80% del comercio internacional de mercancías.

Es importante tener en cuenta que, de acuerdo al tipo de transporte, varía el impacto, (ya sea positivo o negativo), el desempeño, la adaptación y el nivel de afrontamiento que se tiene debido a la pandemia. Partiendo de que una base sólida en cuanto a los procesos de entrega de productos comerciales, manejo de tiempo, requisitos legales, gestión, control documental y demás actividades, incluyendo la toma de decisiones por parte de los actores que intervienen en el proceso del transporte logístico. A nivel general y como medios principales se conoce el marítimo, aéreo, terrestre o multimodal (el cual abarca o incorpora dos o más medios de transporte distintos), permiten un cumplimiento óptimo, seguro y efectivo de la labor propia, que se reduce a trasladar un producto o mercancía de un punto de partida a un punto de destino.

En definitiva, el transporte marítimo tiene algunas ventajas o valores agregados sobre los demás, teniendo en cuenta la cantidad y tamaño de mercancía que puede soportar y desplazar en los contenedores que reposan en barcos o navíos para el posterior traslado de los productos; asimismo, la desfavorable reducción en la demanda. Adentrarse un poco en la seguridad y más teniendo en cuenta la dimensión, distancia, recorridos, temas ambientales y climáticos en todo este proceso logístico es de vital importancia ya que, al igual que los retos, los cambiantes mercados y la economía, varían de acuerdo a las actividades que se realizan y el permitirse innovar como respuesta a la demanda sin excluir cargos dentro de la organización. Todo esto requiere de procedimientos y/o controles que permiten conocer el alcance y la

probabilidad de que un suceso se materialice, así como en la actualidad el Coronavirus ha venido afectando el sector de manera sorpresiva, a fin de accionar de manera asertiva y no dar pie a generar pérdidas totales y ver afectada significativamente la economía empresarial e incluso nacional.

Por consiguiente, y complementando lo anterior, de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana NTC (ISO 28000, 2007), *“La gestión de la seguridad está relacionada con muchos otros aspectos de la gestión empresarial, que incluyen todas las actividades controladas o influenciadas por organizaciones que impactan en la seguridad de la cadena de suministro”*.

Partiendo de esto, se entiende que las operaciones y la gestión de seguridad no actúan por sí solas o sin un trabajo conjunto, por lo tanto, el cambio en una actividad o proceso va a afectar o beneficiar ya sea directa o indirectamente el funcionamiento y desempeño de la cadena de suministros. Gracias a esto, es completamente válido y acertado no tomarse a ligera un cambio y mejora casi total en el desempeño de este sector y el intercambio comercial debido al cierre de fronteras, el transporte y la gestión empresarial manejada a nivel interno, la disminución en mano de obra y las limitaciones que esto acarrea como consecuencia de la pandemia global dada por la COVID-19.

Sin duda alguna, la gestión de seguridad en una cadena de suministros y su logística varía, en este caso, dependiendo del tipo de transporte, con lo cual las medidas que se planteen y ejecuten deben estar acordes a las actividades propias para brindar y garantizar un servicio íntegro, confiable, seguro y competitivo desde todas las áreas y operaciones en las que se implemente. Los riesgos están presentes siempre, y aunque el tratamiento de estos no garantice una eliminación total, va a

permitir una reducción notable y considerable, asegurando un desempeño favorable para todas las partes interesadas en este intercambio comercial marítimo.

De acuerdo con la Norma Técnica Colombiana NTC (ISO 31000, 2011) “*el tratamiento del riesgo involucra la selección de una o más opciones para modificar los riesgos y la implementación de tales opciones. Una vez implementado, el tratamiento suministra controles o los modifica*”, tomando esta definición de la Norma como base, se sabe que necesariamente hay una intervención, modificación, alteración, participación e involucramiento desde casi cualquier proceso y actores que intervienen ya sea directa o indirectamente. Los riesgos se pueden tomar y trabajar desde cuatro criterios distintos: se pueden rechazar, aceptar, mitigar o transferir; esto permite clasificarlos y priorizarlos teniendo en cuenta principalmente, las consecuencias o impacto, la probabilidad y la exposición. Estos riesgos deben verse y relacionarse con la actividad propia que se realiza y el cómo se realiza, en este caso puntual, el transporte marítimo, los nuevos retos que traen consigo la pandemia y las limitaciones, incluyendo el panorama y tratamiento de estos.

PRINCIPALES RIESGOS Y SU MANEJO E INTERVENCIÓN DESDE LA COVID-19:

En la cadena de suministros y el transporte marítimo, se identifican algunos riesgos que pueden variar de acuerdo a la demanda del mercado, el comportamiento el tipo de mercancía que se transporte, limitaciones geográficas o marítimas y, como en el caso actual por la pandemia global COVID-19, debido a la transformación, innovación y adaptación de nuevos métodos que permitan mantener una competencia internacional y de intercambio comercial. Los principales riesgos son:

- **Riesgos de desastres naturales:** estos riesgos en cierta medida se pueden planificar, pero nunca con una certeza muy alta, así como todos, se

materializan de manera sorpresiva pero no son de manejo o intervención directa.

- **Riesgos financieros:** requieren un tratamiento y una intervención cuidadosa, ya que, desde un contexto económico se maneja no solo la inversión y la compra de mercancías, sino también los contratos con proveedores internos y externos, asociados de negocio y activos tangibles e intangibles para la cadena de suministros; son de manejo e intervención directa.
- **Riesgos operacionales:** van directamente ligados a las operaciones propias dentro de la logística propia en la cadena de suministros, incluyendo la producción, empaque, embalaje, almacenamiento y transporte; son de manejo e intervención directa.
- **Riesgos legales:** teniendo en cuenta que el transporte marítimo engloba el mayor número de importaciones y exportaciones a nivel mundial, los aspectos normativos y legales tienden a ser muy estrictos y robustos, también varían de acuerdo al país y zonas en que se distribuya la mercancía, lo cual requiere un estudio y conocimiento de estas exigencias documentales y operacionales; pueden ser de manejo e intervención tanto directa como indirecta.
- **Riesgos en infraestructura y recursos físicos:** están ligados con todo aquello que físicamente permita que la mercancía o productos que se van a importar o exportar, puedan ser producidos, almacenados y transportados a cabalidad; son de manejo e intervención directa.
- **Riesgos de contaminación o pérdida de la carga:** involucran directamente la mercancía y el estado en que esta llega o no a su lugar de destino. En cualquier parte del proceso la mercancía puede ser manipulada, robada e intervenida de forma abusiva, poco o nada notoria y ser camufladas sustancias

ilegales o drogas; pueden ser de manejo e intervención tanto directa como indirecta.

Ahora, teniendo en cuenta la contingencia por la pandemia y dejando en evidencia la importancia y la influencia de este sector fuertemente afectado, se tienen nuevos desafíos y riesgos que anteriormente no se contemplaban con tanta precisión en el transporte marítimo como lo son:

- **Riesgos en controles de bioseguridad:** hablar de bioseguridad se volvió un tema muy reciente debido a los sucesos actuales, por lo cual, estos riesgos aumentaron considerablemente. Abarca principalmente una posible adquisición, contagio o propagación del virus o cualquier otro, ya sea en la mercancía o incluso el personal logístico debido a fallas y controles bajos o nulos en protocolos de desinfección. Aquí es importante incentivar a los operarios al cuidado personal; pueden ser de manejo e intervención tanto directa como indirecta.
- **Riesgos en tiempo y retrasos en entrega de la mercancía:** debido al cierre de fronteras y el incremento en los controles para el intercambio comercial desde el inicio y extensión del virus, la cadena de suministro se vio afectada y los tiempos de entrega aumentaron significativamente o se limitaron de manera que no se cumplía a cabalidad con la demanda. Implica demoras desde la producción hasta la entrega del producto al cliente final; pueden ser de manejo e intervención tanto directa como indirecta.

En efecto, los riesgos no son una opción que se puede simplemente tomar o rechazar, son reales y dentro de este sector debido al constante movimiento y manipulación, se pueden materializar si no se toman las medidas y controles

necesarios desde una perspectiva de priorización, seguimiento y verificación constante permitiéndose una capacidad de adaptación al mundo y mercado cambiante.

Es necesario tener en cuenta que la exposición a dichos riesgos depende significativamente del tiempo y la intensidad o niveles de exposición, la Norma Internacional BASC Versión 5 del año 2017, describe en el capítulo 6 de planificación la importancia de identificar los riesgos y en qué proceso(s) se presenta(n), también hace referencia a tener en cuenta los riesgos de los procesos de la empresa y de la cadena de suministro con base en un análisis de contexto, de las partes interesadas, el alcance y los compromisos establecidos en la política de gestión en control y seguridad.

ESTRATEGIAS INTERNAS DE AFRONTAMIENTO A LOS RIESGOS:

Si a nivel interno no se empieza a dar la importancia necesaria a este tema, desde lo que se conoce como la identificación de riesgos en lo que converge toda la cadena de suministro, sin olvidar a los actores que interviene de manera directa o indirecta, pasando por la capacidad que se tiene a nivel empresarial estandarizando una política que incluya lo que se debe tener y el cómo proceder frente a un suceso que ponga en riesgo, en este caso, el transporte de mercancías vía marítima y, el cumplimiento para las entregas en el menor tiempo posible y condiciones óptimas desde el embalaje hasta el producto en manos del cliente final.

De igual forma, dentro de la logística siempre ha sido importante el actuar efectivamente ante la demanda y las solicitudes del cliente, sin embargo, los nuevos desafíos traen consigo una rápida toma de decisiones para evitar roturas o pérdidas de stock.

Una implementación de estrategias tanto a nivel interno como externo que permita mantener el sector a flote desde todas las áreas, incluye mejorar la comunicación entre las partes interesadas, mejorar la capacidad de respuesta, implementar y, aplicar e incorporar la resiliencia en el actuar a corto, mediano y largo plazo.

LA IMPORTANCIA DE LOS TRABAJADORES EN CADA PROCESO:

De acuerdo con la entrevista dada por Zhu (2020) para la IESE Business School University of Navarra, expone que “*se debe tener muy en cuenta es cómo proteger a sus empleados*”, lo cual evidentemente representa un reto, ya que, en este caso puntual, los cuidados, la precaución y la autoprotección por parte del personal operativo y administrativo son vitales e importantes. Esto conlleva un apoyo constante por parte de los empleadores o empresas en temas de capacitación, suministro de Elementos de Protección Personal (EPP), manejo e implementación de planes de contingencia, incentivos para el autocuidado, inversión para mejorar los protocolos seguros en la producción, manipulación, almacenamiento y transporte de la mercancía. El enfrentar estos retos es un engranaje y un trabajo conjunto entre cada actor de la cadena de suministro, es trabajar asertivamente para el logro de metas conjuntas y dar respuesta al mercado actual mediante el intercambio de productos vía marítima.

EL E-COMMERCE Y SU PENETRACIÓN EN EL MERCADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEBIDO A LA CAÍDA EN LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DESDE LA APARICIÓN DE LA COVID-19:

Dado que el e-commerce en la actualidad representa ventajas propias y a terceros, permitiendo un alcance mayor a nivel global y un incremento en el uso de redes sociales y plataformas virtuales de compra debido a los cierres del comercio físico por

la COVID-19; esto ha favorecido de alguna manera a las cadenas de suministro y el transporte marítimo evitando un cese en las actividades de forma total.

Evidentemente estas estrategias encaminadas a responder tanto a la demanda como a los sucesos actuales, llevan a la necesidad de conocer y realizar una trazabilidad en cada uno de los procesos para mantener una fluidez constante y el saber cómo llegar a los clientes desde un análisis de mercado adaptable y, que en una perspectiva realista y muy probable, se mantenga después de la crisis actual. Mientras tanto este sector debe mantener una visión clara de las prioridades y la cobertura que busca tener desde cada uno de sus eslabones. La planificación es determinante, por supuesto teniendo en cuenta el comportamiento, los avances y retrocesos por rebotes de la pandemia, es importante abarcar planes que se antepongan a una extensión difícil de prever a nivel de exportaciones e importaciones vía marítima, teniendo en cuenta la importancia del personal operativo y de las partes que están o no en contacto directo con la mercancía y el transporte de esta.

Como consecuencia, en los primeros meses del año se evidenció una caída fuerte en las exportaciones a nivel global de acuerdo con el cierre gradual de las fronteras y las limitaciones en el transporte marítimo (gráfico 2). La cadena de suministros, al igual que la logística y el transporte marítimo no tenían pronosticado un impacto tan fuerte y limitante, por lo tanto, el afrontar una crisis de esta magnitud trajo consigo inversiones inesperadas, adaptaciones y la oportunidad de flexibilizar el mercado.

Destino	Enero- mayo 2018	Enero- mayo 2019	Enero- mayo 2020	Abril del 2020	Mayo del 2020
Mundo	10,7	-0,3	-16,6	-29,5	-37,1
Estados Unidos	6,6	4,9	-22,2	-40,5	-56
Unión Europea	18,7	-4,5	-14,3	-22,8	-31,2
Asia	14,9	2,4	-4,2	-1,3	-6,1
China	19	0,2	-1,2	3,8	3,8
Resto de Asia	10,3	5,1	-6,6	-11,3	-22
América Latina y el Caribe	12,5	-9,8	-23,9	-38,8	-37,4

Gráfico 2. América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones de bienes por destino, enero-mayo de 2018 a enero-mayo de 2020, y abril y mayo de 2020 en comparación con igual mes del año anterior³.

Fuente: (CEPAL, 2020)⁴.

De acuerdo a la gráfica anterior, se evidencia que Asia y China tuvieron un descenso en las exportaciones durante el año 2020; China que al ser un país sumamente proveedor y con una capacidad de respuesta muy alta a la demanda logró una recuperación considerable y mantenida en el mes de abril y mayo debido a la reapertura gradual de sus fronteras permitiendo el intercambio de mercancías, la relación con otros países y el transporte marítimo. Asia del mes de enero a abril tuvo una leve mejora para luego tener un retroceso en el mes de mayo.

Mientras que, en Estados Unidos, América Latina y el Caribe el efecto fue muy

³ Se evidencian estadísticas respecto al comportamiento comercial en exportaciones comparando algunos países y continentes en un lapso del año 2018 a 2020 haciendo precisión en el año actual para comprender la disminución en esta actividad debido a las complicaciones y limitaciones por la pandemia COVID-19.

⁴ Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

desalentador ya que encabezan la lista en la disminución de exportaciones. Sin importar la perspectiva o el ángulo en que se vea la economía mundial que se ha visto afectada por esta crisis, notablemente los retos han sido, son y serán muchos por retornar a la normalidad operativa, económica, política, etc., en cada país.

Evidentemente son muchos los factores que pueden afectar las exportaciones y estos intercambios comerciales, pero la actualidad ha llevado a que este sector incluya dentro de sus planificaciones y posibles riesgos directos, las consecuencias que puede traer un confinamiento total junto con un cierre de fronteras que limita significativamente el transporte de mercancías de un país a otro. El impacto ha sido global y con un alcance que casi ningún gobierno ni empresa ni sector económico se esperaba, partiendo de la dependencia e importancia de algunos países respecto a las exportaciones.

Dicho esto, se sabe que es incierto el lapso de recuperación y el incremento económico junto con la posibilidad de mejora en la salud pública, mientras que significativamente influyen en el desempeño y escalamiento comercial por las reducciones en la capacidad de llegar a otros mercados internacionales y, el impacto que ha tenido el personal operativo debido a la presencia y contacto directo con el virus. Para esto, los gobiernos nacionales han estipulado un mínimo de requisitos para retomar labores y la reapertura gradual de mercados comerciales, requisitos que deben ser tomados en cuenta como prioridad organizacional, ya que son claves en mantener un balance entre el intercambio de mercancías de manera segura y la sostenibilidad económica.

RETOS LIGADOS A LA PRODUCCIÓN Y ALMACENAMIENTO:

De acuerdo con Iglesias (2020): *“siempre tendremos ciclos de retorno de*

mercancía, bien por rechazo, bien por devoluciones o bien por sostenibilidad”, donde si no se puede ignorar el hecho de que la mercancía llegue al cliente final no es garantía de finalizar el proceso, ya que, también hay un que tener en cuenta la satisfacción total del cliente. Durante toda la cadena de suministro el producto puede sufrir daños, alteraciones, intercambios e incluso pérdidas; ahora, con los nuevos métodos de transporte que se han adoptado, y teniendo en cuenta la importancia de agilizar procesos, los protocolos de higienización y la gestión para adaptarse a las limitaciones, es probable que la mercancía se vea expuesta a un retorno. En este caso, internamente debe haber una respuesta que actualmente se adapte a los protocolos de bioseguridad desde que se recoge el producto y la infraestructura logística que se desencadena a partir de esto; a fin de evitar acumulación de productos en puertos, permitiendo almacenar únicamente lo necesario y cumpliendo con las entregas o devoluciones requeridas en el menor tiempo posible.

En esta actividad puntual el operador debe dar prioridad al autocuidado y la no omisión de responsabilidad que evite o disminuya las probabilidades de una adquisición, contagio o propagación del virus COVID-19. Por parte del cliente también es importante cumplir con los mínimos métodos de desinfección y, en caso de devolución del producto no poner en riesgo la integridad del operador. En cualquiera de estos dos casos, una estrategia y medida preventiva por parte de las entidades en toda cadena logística y de suministros, es comunicar, incentivar e informar a todas las partes interesadas la importancia del cuidado personal y el de quienes manipulan o entran en contacto con la materia prima o producto terminado, buscando mitigar los efectos inmediatamente evidentes que a mediano y largo plazo se verán reflejados.

En todo caso, mientras se implementan nuevas estrategias operativas y

administrativas para solventar la crisis actual desde la cadena de suministro, es importante el trabajo constante desde todas las áreas para reforzar, engranar y crear nuevos lazos y alianzas con proveedores, ya sean fabricantes o distribuidores que ofrezcan servicios complementarios a fin de afrontar los retos venideros en la post-pandemia. Esto se hace desde una visión de crear y mantener tanto recursos como conocimientos nuevos e innovadores para un trabajo conjunto por conservar las relaciones y los intercambios comerciales de manera competitiva incluso en una pandemia con tal gran alcance.

En el caso del almacenamiento de la mercancía, ya sea por retorno, demoras o el lapso de espera a ser transportada, se debe planificar y contar con los recursos físicos para evitar un colapso y no generar retrasos en la entrega. Es importante saber con qué se cuenta, la capacidad que se tiene, el comportamiento del mercado, el cumplimiento en relación a la bioseguridad y la no omisión de recomendaciones para un trabajo seguro.

LAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIO GRACIAS A LA DEMANDA ACTUAL POR LA COVID-19:

A simple vista las repercusiones en su gran mayoría han sido negativas, pero también es importante traer a colación que esta nueva modalidad de trabajo ha posibilitado y desarrollado nuevas ideas de negocio, ideas revolucionarias y modernas que se adaptan a la demanda actual que busca respuestas tanto flexibles como rápidas y a las actividades complementadas con los avances tecnológicos que la cuarta revolución acarrea; estos avances van a una velocidad casi inimaginable hace algunos años.

Vale la pena señalar que muchas de estas han ido ganando terreno inicialmente

en el comercio nacional, la innovación al momento de comprar y navegar en busca de nuevos productos sirve de base para una competitividad mayor. Las empresas ya estandarizadas en un mercado geográficamente amplio pueden no sentirse amenazadas por estas pequeñas empresas, pero es importante no descuidar desde ningún aspecto la manera en que se produce, vende, transporta y en cómo se llega al cliente. Se sabe que la calidad vende, pero en estas circunstancias donde el principal protagonista es la COVID-19, ante un mínimo fallo o paso en falso, toda una cadena de suministro puede tener pérdidas considerables o incluso totales.

En este punto, y gracias a los estudios de mercado ligados a esa necesidad inminente por adquirir productos nuevos, lleva a que cada empresa se haya estructurado con base a la crisis actual, es conveniente buscar y generar una trazabilidad en todos los procesos de la cadena de suministro brindando la información que el cliente requiere para ofrecer un servicio óptimo y de calidad. La primera impresión que se tiene de una página de internet es vital, ahora, con la adquisición de un producto de manera virtual, es importante el uso de plataformas prácticas y ajustable a las necesidades propias de la empresa (gráfico 3) que permita conocer datos actualizados sobre el estado de la compra, incluso sobre datos de interés respecto al cómo las limitaciones que evidentemente aún existen, permitieron y permiten un mayor acercamiento e interacción virtual con los clientes.

PLATAFORMAS DE COMERCIO ELECTRÓNICO	PROS	CONTRAS
WooCommerce	Fácil integración de blog, sin límites para productos y técnicamente gratis.	El alojamiento no está incluido.

BigCommerce	Seguridad incluida, conjunto de características avanzadas, altamente personalizable.	Más difícil de usar que otras plataformas de comercio electrónico, precios elevados de acuerdo a las necesidades.
Shopify	La más fácil de usar de todas las plataformas de comercio, precios asequibles de acuerdo a las necesidades que se requieran.	Personalización ilimitada, las tarifas de transacciones de terceros pueden ser muy caras.
Volusion	Fácil al momento de edición para principiantes, plataforma de comercio electrónico de bajo costo teniendo en cuenta que no hay tarifas de transacción.	Características limitadas, no hay integración de blogs, no se venden productos digitales.
3dcart	Soporte 24/7, plantillas fáciles de usar.	Poco en el camino de la personalización, plantillas un poco obsoletas.
Big Cartel	Precios bajos en comparación con otras plataformas de comercio electrónico, plataforma muy creativa e inspiradora.	Solo es relevante para un pequeño grupo de vendedores.
Ecwid	Capacidad en medio social, perfecta para estrategias multicanales, barata y fácil de usar.	No es escalable, no se recomienda para grandes empresas.

Gráfico 3. Plataformas de comercio electrónico, sus pros y contras

Fuente: (KINSTA BLOG, 2020)⁵

Todas estas estrategias son válidas en la medida en que estén encaminadas a la recuperación económica, a familiarizarse con los protocolos de higienización, a mejorar y optimizar el tiempo de entregas, a los intercambios comerciales y la seguridad en todos sus aspectos, retomando de la manera más natural posible las labores logísticas y de transporte marítimo sin olvidar la importancia que tienen los actores que intervienen en este sector, desde los operarios en adelante y hasta el cliente final.

⁵ *Nota:* se evidencia un listado de las siete mejores plataformas de comercio electrónico usadas en la actualidad, se describe brevemente algunos pros y contras que permiten identificar la viabilidad y concordancia con los requerimientos de cada empresa.

CONCLUSIONES

La COVID-19 inesperadamente afectó directa y significativamente el sector del comercio internacional y su economía debido al cierre de fronteras junto con las limitaciones a partir de esto, originando nuevos riesgos que se deben tratar y nuevos retos que han sido verdaderas oportunidades de mejora en la manera de operar, tanto logística como administrativa y operacionalmente que han llevado a generar estrategias empresariales a fin de darle frente a esta crisis.

Partiendo del hecho de que la industria del comercio internacional ha venido sufriendo fuertes caídas desde los inicios de la pandemia, retos como lo es la automatización de procesos, el incremento e importancia del autocuidado y la adaptación a nuevos protocolos de bioseguridad, la generación de nuevas estrategias tanto a nivel interno como externo, la producción en masa, la venta, el transporte y el almacenamiento, resultan pilar fundamental en mantener la competitividad en el mercado; todo esto de la mano de la resiliencia.

Desde la óptica de la Administración de la Seguridad y Salud en el Trabajo, y como profesional en el área, se debe contemplar cada aspecto en la industria del comercio internacional, ya sea Normativo, de seguridad física y de personas, lo cual desde el inicio de la pandemia ha tenido muchos cambios, ha originado o ha puesto en la lupa riesgos que no se contemplaban. Cada riesgo sin excepción alguna, se debe evaluar, tratar y controlar en este nuevo escenario limitado en cuestión de operatividad, ya que, el alcance, propagación y facilidad de contagio del virus es muy alto, afectando de manera directa a los trabajadores y la realización de las actividades propias.

Los principales retos ligados a la Seguridad y Salud Ocupacional, siempre será la correcta planificación, la acción, la verificación y el actuar en cada momento,

independientemente del punto o proceso en el que se esté e independientemente del comportamiento del mercado; cada paso debe darse con firmeza y, en este caso puntual, analizar el comportamiento del comercio, conocer las limitaciones, conocer la evolución propia del virus y tener en cuenta a cada persona que intervenga ya sea directa o indirectamente en las operaciones.

REFERENCIAS

- Antonio, I., (2020). Reflexión logística sobre el coronavirus. Recuperado de:
<https://www.esic.edu/rethink/comercial-y-ventas/reflexion-logistica-sobre-el-coronavirus>
- Páramo, E., (2017). E-commerce. Fundación Universitaria del Área Andina, Bogotá.
 Recuperado de:
<https://digitk.areandina.edu.co/bitstream/handle/areandina/1498/E-commerce.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Benjamín, R., (2018,). La logística 4.0. Recuperado de:
<http://revistamarina.cl/revistas/2018/3/briquelmeo.pdf>
- Organización Mundial de la Salud (2019). Brote de enfermedad por coronavirus (COVID-19). Recuperado de:
<https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>
- DANE (2019). Producto Interno Bruto – PIB, III trimestres 2019. Recuperado de:
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/cp_PIB_IIItrim19.pdf
- Organización Mundial de Comercio. (2020). Volumen del comercio mundial de mercancías, 2000-2020 [imagen]. OMC.
https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr855_s.htm
- Luis, S., (2002). El mercado y la globalización, Madrid: Ediciones destino.
- Dabbah, S., (2003). Globalización económica. Cómo manejar con éxito los negocios entre México y Suramérica. México: ISEF.
- Cristóbal, O., (1995) Diccionario de comercio internacional, México: Grupo Editorial Iberoamericana.
- REDACCIÓN TECNÓSFERA, periódico EL TIEMPO. (2020). Ventas online pasan del

6% al 30% frente a marzo del año pasado. Bogotá, Colombia.: EL TIEMPO.

Recuperado de: https://www.eltiempo.com/tecnosfera/novedades-tecnologia/ventas-online-pasaron-del-6-al-30-por-ciento-en-2020-486816#:~:text=tus%20temas%20favoritos._,Ventas%20online%20pasan%20del%206%25%20al%2030%25%20frente%20a%20marzo,medidas%20de%20aislamiento%20preventivo%20obligatorio.

Norma Técnica Colombiana NTC. (2007). Sistema de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministros (ISO 28000). <https://www.timon.com.co/wp-content/uploads/ntc28000.pdf>

Naciones Unidas CEPAL. (2020). Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística (6). Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf

Norma Técnica Colombiana NTC. (2011). Gestión del riesgo. Principios y directrices (ISO 31000). https://sitios.ces.edu.co/Documentos/NTC-ISO31000_Gestion_del_riesgo.pdf

IESE Business School. (2020, marzo 18). Cuatro claves logísticas para hacer frente al COVID-19 [Archivo de vídeo]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=QZG1PRxXYyg>

Business Alliance for Secure Commerce BASC. (2017). Norma Internacional BASC Sistema de Gestión en Control y Seguridad (Versión 5). <https://www.siacomex.com/wp-content/uploads/2019/04/1.12.-Norma-BASC-Version-5-de-2017.pdf>

Antonio, I., (2020). Y después de la pandemia de COVID-19, ¿qué le espera a la logística? Recuperado de: <https://www.esic.edu/rethink/comercial-y-ventas/y-despues-de-la-pandemia-de-covid-que-le-espera-la-logistica>

Ellis, M. (8 de julio de 2020). Comparación de las siete mejores plataformas de comercio electrónico para tu nueva tienda (gratuitas y de pago) [Mensaje en un blog]. Recuperado de: <https://kinsta.com/es/blog/plataformas-comercio-electronico/>