



**REPERCUSIONES DEL COVID-19 EN LA CADENA DE SUMINISTRO CON BASE EN  
EL COMERCIO.**

AUTOR:

ANA ISABEL VELANDIA MESA

Opción de grado (Ensayo de sustentación “Diplomado de Logística y Comercio Internacional SGCS BASC”) para optar al título de Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos.

TUTORA:

ROSITA DEL PILAR CARDENAS HOYOS

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA**  
**FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y SEGURIDAD**  
**RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLÍTICOS**  
**BOGOTÁ**  
**2021**

## **RESUMEN**

La pandemia del COVID-19, ha desatado una gran preocupación en los gobiernos a nivel mundial, es por ello que se adoptaron medidas para contener la propagación del virus. Estas medidas a su vez afectaron la cadena de suministro con relación a las exportaciones e importaciones y el transporte de dichos suministros a nivel nacional e internacional en el Estado Colombiano, ya que, a partir de la pandemia y las medidas adoptadas por el gobierno, las cadenas de suministro sufrieron alteraciones debido al cierre de diferentes fábricas, lo cual llevó a la afectación de las fuentes de abastecimiento tanto internacional como nacional. Esta situación afectó los flujos de mercancías en el país, dado que el modelo comercial vigente del país posee una relación directa entre los países de importación o productores y los mercados regionales de consumo, como lo es Colombia, lo cual refleja una relación de dependencia, ya que no somos un país productor en ciertos sectores, por consiguiente, se afectó el desarrollo de estos mismos y la balanza comercial de Colombia se encuentra en déficit, en esta investigación nos centraremos en discernir y analizar el impacto que tuvo la pandemia y las restricciones que esta conllevó en el mercado, tema importante a tener en cuenta en situaciones como esta, ya que es fundamental fortalecer la producción interna del país.

Por otro lado, al decretarse en Colombia el Estado de emergencia y la generación de decretos restrictivos que afectaron directamente la movilidad y distribución de la cadena de suministro, dando prioridad a los servicios de transporte para entregar bienes de primera necesidad como suministros médicos y alimentos. En cuanto a las mercancías que no se podían movilizar por las medidas tomadas a nivel local se esperaban situaciones como acumulación de carga en puertos o almacenes de depósito, retrasos, demoras, desvío de buques, entre otros. Todas estas variables son repercusiones que dejó el COVID-19 con relación a la cadena de suministro por tanto se abordarán a profundidad los temas mencionados.

**Palabras claves:** Cadena de suministro, Seguridad, Transporte, Covid-19, Comercio Internacional.

## **INTRODUCCIÓN**

El siguiente trabajo es un ensayo descriptivo con el propósito de establecer como el COVID-19 afectó la cadena de suministro con relación al comercio internacional del Estado Colombiano, dando como objetivo general “Identificar de qué manera se afectó la cadena de suministro en relación con el flujo del comercio internacional colombiano con la llegada del Covid-19.” Por consiguiente, los objetivos específicos de esta investigación son, analizar cómo se vio afectado el transporte para la movilización de mercancías, identificar como afectó la pandemia las exportaciones e importaciones, definir cuáles fueron las consecuencias que dejó la pandemia en la cadena de suministro del comercio. Por consiguiente, los objetivos ya mencionados se irán desarrollando a lo largo del documento.

En la actualidad, la economía de los países necesita del comercio internacional, para generar avance y progreso económico. Este tipo de comercio abarca diversos factores como inversión, financiamiento exterior, y sobre todo las exportaciones e importaciones. Países en vía de desarrollo o en subdesarrollo al no ser autosuficientes en su producción, siempre necesitarán de los insumos o recursos de otras naciones, este es uno de los cimientos esenciales del comercio internacional (Como se cita en Espinoza, 2015).

Una de las piezas claves para el comercio internacional, es la logística, esta actividad está estrechamente relacionada con la forma de comercializar y movilizar bienes, ya que abarca todos los procedimientos útiles y necesarios para transportar mercancías, va desde la producción del bien en la empresa hasta que llega a manos del consumidor final.

Debido a la complejidad y responsabilidad que conlleva los procesos logísticos, estos están expuestos a continuos riesgos de diferente naturaleza, entre ellos los riesgos relacionados con la manipulación y movilización de la carga, puede presentarse un evento inesperado afecte a la organización y el cumplimiento de la entrega de estos. Las organizaciones crean medidas para evitar o solucionar el riesgo posible que se presente en la cadena de suministro sin embargo no existe la posibilidad de que se dé una eliminación total de estos riesgos. En este caso, la eventualidad que se desató debido al Covid-19 fue la inestabilidad política de los países, causado con el cierre de fronteras que llevaron a cabo limitaciones en los negocios, tanto de importación

Como de exportación para dar así un control a la propagación del virus, interrumpiendo así la cadena de suministro (Espinoza, 2020).

“El transporte juega un papel preponderante en cualquier cadena logística, además es la parte encargada de acercar el producto o servicio ofrecido hasta el cliente, o viceversa” (como se cita en Espinoza, 2020). El empleo de los diferentes modos de transporte, dependerá de la distancia o trayecto desde el principio a fin, propuesta de transporte y el destino o lugar final, según Espinoza (2020) para la distribución de la cadena de suministro podemos encontrar varios modos de transporte como lo son:

-Transporte terrestre: Se destaca por el traslado de mercancías y personas utilizando las carreteras.

-Transporte aéreo: Es aquel modo de transporte cuya finalidad es la movilización desde un lugar a otro de personas o carga, utilizando como medio de transporte a los aviones o aeronaves.

-Transporte marítimo: El transporte marítimo es el acto de trasladar mercancías ya sean estas sólidas, líquidas o gaseosas por el océano a través un buque. Cabe destacar que esta es la modalidad más utilizada para el traslado de mercancías en el comercio internacional, además de ser el modo más económico, permite transportar mayor cantidad de contenedores.

-Transporte multimodal: El transporte multimodal es aquel modo de transporte en el que se utilizan varios medios de transporte ya sea terrestre, aéreo, marítimo, fluvial para el traslado de mercancías internacionalmente, y a su vez manejan contratos de transporte diferentes para cada medio.

## **DESARROLLO**

Los efectos de COVID-19 irán más allá de la salud y la vida de las personas, el virus golpeará de manera significativa el comercio internacional, la industria naviera, la portuaria y los seguros. A nivel mundial, el comercio marítimo por contenedores ha seguido una tendencia descendente desde la irrupción de la pandemia. Aunque hasta febrero aumentaba en algunas regiones, desde marzo cayó en la gran mayoría de ellas. A pesar de la caída del tráfico marítimo en 2020, los fletes del transporte de contenedores se mantuvieron por encima de los valores de

2019, salvo en el período de baja estacional anual debido al Año Nuevo chino. A fines de abril, se inició un alza sostenida de los fletes y el 2 de julio de 2020 superaban en un 48% su nivel del año anterior. Ello sugiere que la industria pudo administrar la oferta y lograr así un nivel de precios que le permitió sortear en parte la disminución de la demanda causada por el COVID-19. Pese a ello, seis de las diez mayores navieras del mundo han solicitado ayuda de los gobiernos de sus países de origen: CMA CGM, COSCO Shipping Lines, HMM, Evergreen Marine, Yang Ming y Pacific International Lines (PIL).

**Cuadro 1** América Latina y el Caribe (puertos seleccionados): evolución de la actividad portuaria de contenedores, enero a mayo de 2020 en comparación con el mismo período de 2019  
(En porcentajes)

	Puertos y porcentaje de la actividad portuaria de cada país	País	Participación en el total regional en unidades equivalentes a 20 pies (TEU) (2019)	Variación enero-mayo 2020
	<b>Puertos con caídas de actividad</b>		<b>43,4</b>	
Mayores	Buenaventura (25%)	Colombia	2,1	-32,9
	Valparaiso (31%)	Chile	1,7	-28,0
	Lázaro Cárdenas (19%)	México	2,4	-18,8
	Freeport (85%)	Bahamas	2,6	-16,6
	Caucedo (67%)	República Dominicana	2,3	-15,0
	Altamira (13%)	México	1,6	-14,9
	San Antonio (60%)	Chile	3,2	-10,2
	Veracruz (16%)	México	2,1	-9,8
	Río Grande (7%)	Brasil	1,4	-9,5
	Brasil, otros (28%)	Brasil	5,3	-7,0
	Iquique (6,1%)	Chile	0,2	-6,4
	El Callao (86%)	Perú	4,3	-5,9
	Manzanillo (42%)	México	5,7	-3,8

Fuente: CEPAL 2020

De igual manera se ha reducido el movimiento portuario en la región, como se observa en el cuadro 1 la variación interanual de la actividad portuaria de contenedores entre enero y mayo de 2020 en una muestra de puertos que representa el 80% de la carga total de América Latina y el Caribe. Allí podemos observar como el puerto de Buenaventura de Colombia tiene una caída de actividad del -32.9%, cifra que compensa la caída del comercio internacional en contenedores.

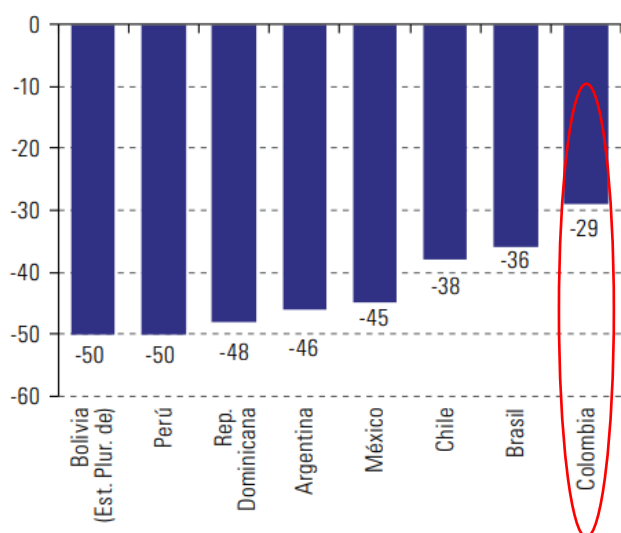
En cuanto al transporte aéreo, se reflejó que, en Argentina, Brasil, Chile y Colombia las caídas en mayo de 2020 fueron en promedio del 95% (tráfico aéreo de pasajeros) y del 46% (carga aérea), reflejando la baja participación de la logística aérea en el comercio internacional

De la región. Esto permitió que, ante una demanda creciente y urgente de productos esenciales, algunas aerolíneas transformaran temporalmente sus aviones de pasajeros en cargueros aéreos, con lo que aumentaron los factores de capacidad y aminoraron la caída.

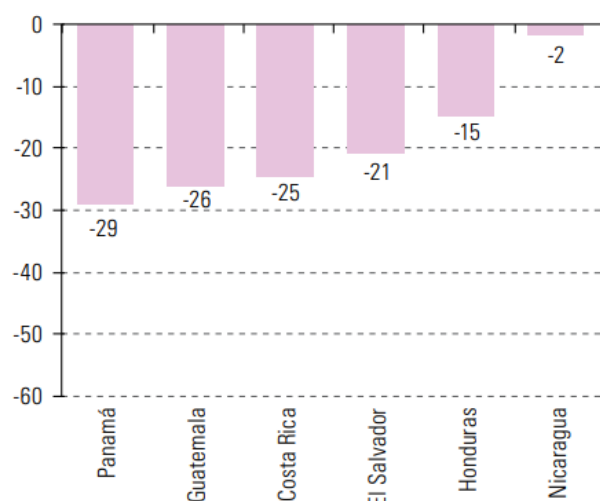
Así mismo, el cierre de actividades productivas, las medidas sanitarias más estrictas y los obstáculos administrativos han frenado el transporte terrestre. Pese a que el transporte por

**Cuadro 2 América Latina (14 países): variación interanual del volumen de mercancías transportadas por camión, 2020**  
(En porcentajes)

**A. Período marzo-mayo de 2020 en comparación con el mismo período de 2019**



**B. Período del 25 de febrero al 28 de junio de 2020 en comparación con el mismo período de 2019<sup>a</sup>**



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y federaciones de camioneros.

<sup>a</sup> Número de declaraciones de tránsito terrestre por país de inicio en el sistema de Declaración Única Centroamericana (DUCA).

camión es crucial para satisfacer la demanda de artículos esenciales, se observa una menor actividad como consecuencia de la pandemia.

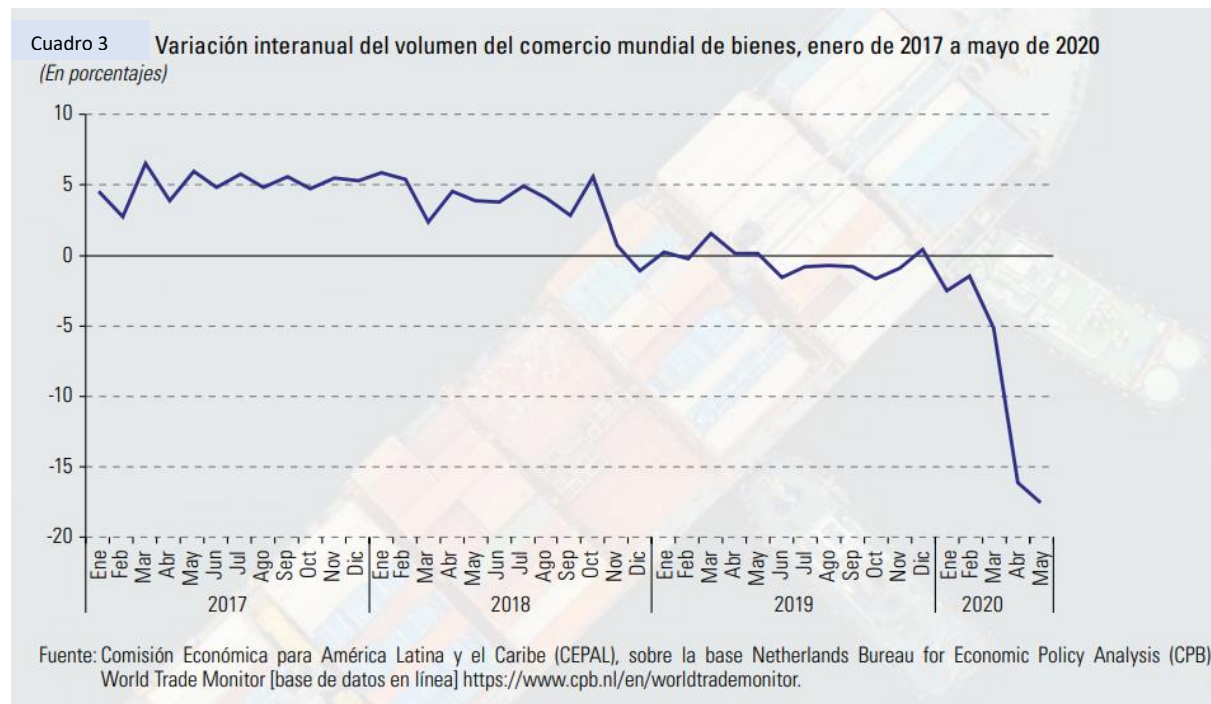
En el caso de Colombia se observa una disminución del -29% en la variación interanual del volumen total transportado por camión, dicha cifra se refleja por la disminución de actividad económica y la paralización de sectores vinculados a la construcción, el turismo, el transporte de combustibles y las autopartes. Otro elemento que ha incidido en la menor actividad de transporte es el aumento de la duración de los ciclos de operación. Los tiempos de carga, descarga y tránsito se han incrementado debido a medidas como el establecimiento de barreras sanitarias en los principales corredores de transporte. Las demoras adicionales se han producido por

Problemas de facilitación de procesos, desconocimiento de protocolos de tránsito o la restricción de los plazos de permanencia de conductores extranjeros en cada país. Por ejemplo, en algunos casos las autoridades locales cerraron los accesos viales, prohibieron la apertura de recintos para prestar servicios sanitarios a los transportistas o incluso el descenso de estos en sus localidades para alimentarse o atender alguna emergencia con la carga.

Al mismo tiempo que han disminuido los ingresos como consecuencia de las bajas de los fletes, han aumentado los retornos en vacío por la falta de carga en ambos extremos de la cadena de suministro. También se ha acentuado el distanciamiento temporal de los pagos, lo que reduce la liquidez de los transportistas, quienes, en su mayoría, operan como empresas unipersonales o microempresas. La informalidad característica del sector podría redundar en que no cumplieran con los requisitos necesarios para optar a ayudas financieras dirigidas a empresas.

A causa de la pandemia se reflejaron varias afectaciones en el comercio y la logística internacional, la cual debió facilitarse para asegurar el suministro oportuno de insumos y alimentos de primera necesidad, ya que en algunos casos para detener la propagación del virus se dictaron medidas restrictivas que afectaron el tránsito de mercancías e insumos tanto a nivel regional como entre países vecinos. Es por ello que los círculos empresariales y representantes del sector del transporte alertaron sobre los impactos económicos de las medidas. En respuesta, las autoridades aprobaron un protocolo de bioseguridad para el transporte de carga y comenzaron a implementar procedimientos coordinados para detener la propagación del coronavirus en el proceso. Dentro de las medidas a nivel local se permitió la logística urbana la cual fue fundamental para dar operación a las actividades urbanas que a su vez iban ligadas con el comercio electrónico o compras virtuales tanto de bienes de primera necesidad o comercio en general. Por otro lado, en términos de economía en Colombia, según el BBVA (2020), los efectos sobre la economía se materializarían a través de canales externos como el menor precio internacional del petróleo, la baja demanda externa y la turbulencia financiera, y de canales internos como el producto de choques de oferta por la parálisis transitoria de la actividad, menor demanda local como consecuencia de la disminución del ingreso disponible, el deterioro del mercado laboral y la caída en la inversión, tanto local como extranjera, por el efecto de la incertidumbre.

De igual manera debido a la rápida propagación del COVID-19 se evidenciaron medidas contundentes por parte de los gobiernos con el fin de contrarrestar la misma, las economías a



nivel mundial sufrieron graves consecuencias, se interrumpió gran parte de las actividades productivas, primero en Asia y posteriormente en Europa, América del Norte y el resto del mundo; adicional a esto se generaron cierres masivos de fronteras en diversos países. Esto generó un aumento del desempleo, con la consecuente reducción de la demanda de bienes y servicios, generando a su vez una disminución en la economía de los países, ya que el brote de Coronavirus ha obligado al cierre de fábricas y la reducción del personal. En este contexto, en 2020 el producto mundial registraría su mayor contracción desde la Segunda Guerra Mundial. (Banco Mundial, 2020).

En esta coyuntura, en mayo de 2020 el volumen del comercio mundial de bienes cayó un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019, si bien afectó especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, Japón y la Unión Europea, lo cual afectó directamente a los países consumidores como sucedió en el caso de Colombia, ya que este depende de los insumos de los países productores, siendo así América Latina y el Caribe las regiones con mayor afectación (CEPAL, 2020).

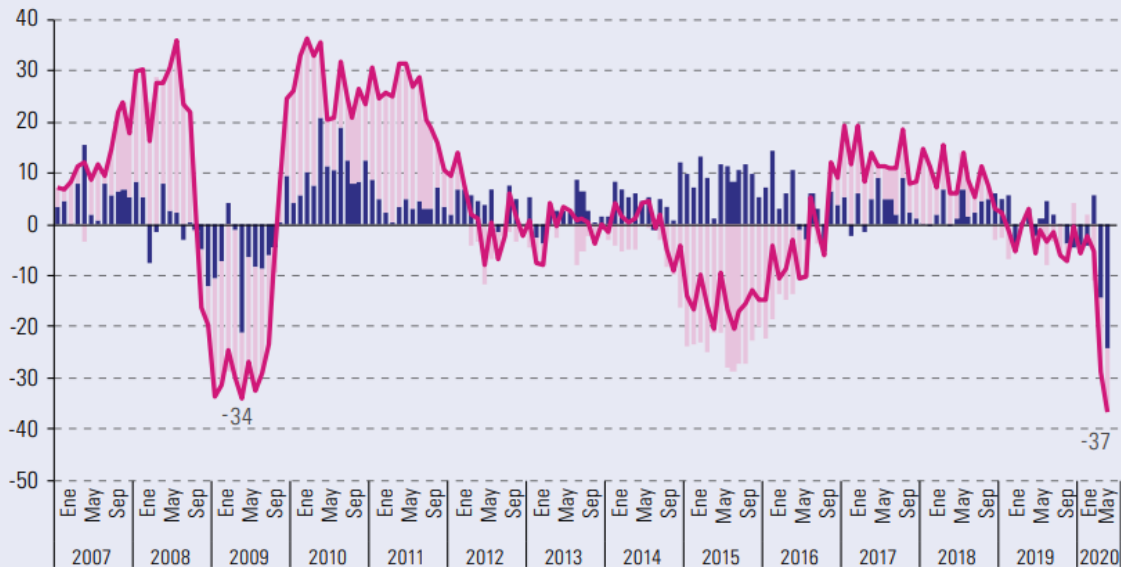


Cuadro 4

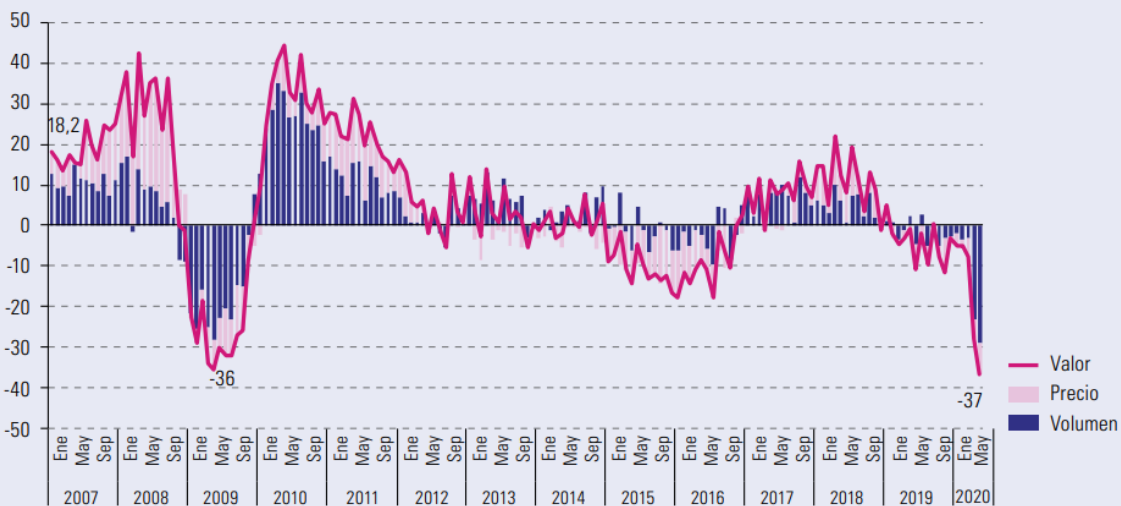
### América Latina y el Caribe: variación interanual de las exportaciones e importaciones de bienes según volumen, precio y valor, enero de 2007 a mayo de 2020

(En porcentajes)

#### A. Exportaciones



#### B. Importaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de los bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de los países.

En el caso de China, que decidió cerrar temporalmente la provincia de Hubei y las fronteras de país en enero, produjo la suspensión de exportaciones de insumos para industrias como la automotriz, electrónica, farmacéutica y de suministros médicos. Esto obligó la paralización por varias semanas de fábricas en América del Norte, Europa y el resto de Asia que

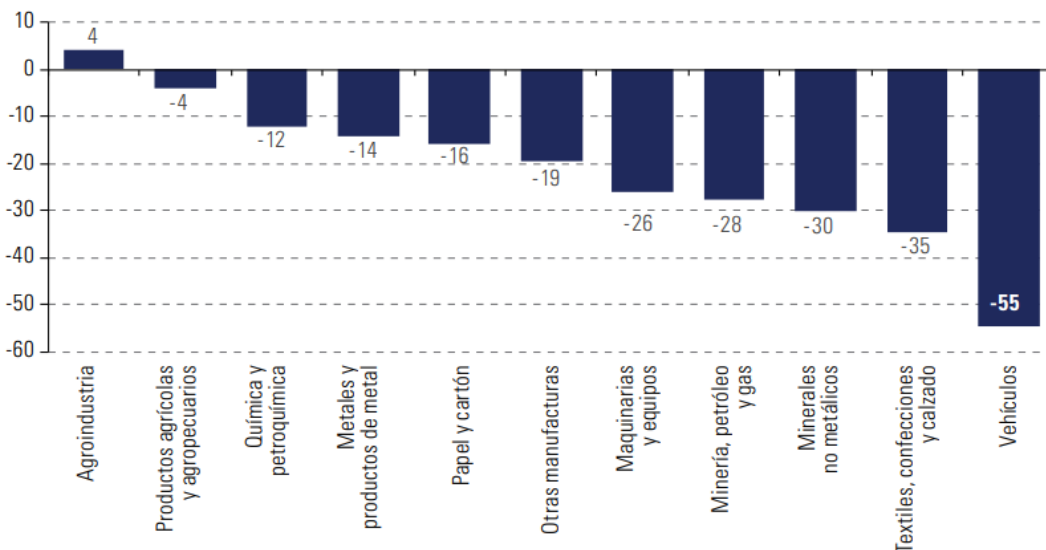
no disponían de proveedores alternativos, pues China es el principal exportador mundial de partes y componentes, con un 15% de los envíos mundiales en 2018. Como resultado, se dio una escasez de piezas que los proveedores no podían enviar a los fabricantes y empresas de todo el mundo debido a la coyuntura (CEPAL, 2020).

Posteriormente en el mes de marzo, China reabrió gradualmente su economía en busca de regularizar sus exportaciones. Sin embargo, el choque inicial de oferta sobre el comercio mundial se intensificó gradualmente con un choque de demanda, producto de las medidas para minimizar el contagio adoptado en Europa y posteriormente en América del Norte y el resto del mundo.

El comercio de bienes en América Latina y el Caribe cayó un 17% entre enero y mayo de 2020, la disminución interanual del volumen del comercio en el bimestre abril-mayo de 2020 fue mucho mayor que en igual período de 2009, durante la crisis financiera como lo indica el gráfico 4 (CEPAL, 2020).

Según la CEPAL (2020) en el caso de las exportaciones, se refleja una disminución de oferta debido al cierre temporal del aparato productivo y a su vez de demanda por la contracción económica en los principales mercados de la región. En el caso de las importaciones, se refleja un descenso producto de la recesión por la que atravesó la región. Dicho esto, se puede observar en el gráfico 4, que entre enero y mayo se registraron fuertes caídas en el valor de las exportaciones e importaciones de América Latina y el Caribe a los Estados Unidos, la Unión Europea y la propia región.

**Gráfico 5 | América Latina y el Caribe: variación del valor de las exportaciones intrarregionales por sector, enero-mayo de 2020 en comparación con igual período de 2019**  
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de los bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de los países.

En cuanto a las exportaciones intrarregionales se generó una contracción del comercio en todos los principales bloques de integración económica. Entre enero y mayo, el valor de los envíos regionales de productos mineros, de petróleo y de manufacturas se desplomó un 25,8% y un 18,5%, respectivamente, en comparación con igual período de 2019, estas contracciones son consecuencia de la menor demanda, paralización de industrias como la automotriz, caída del precio del petróleo y la recesión en los principales mercados de estos productos. Por el contrario, las exportaciones agrícolas y agropecuarias aumentaron un 0,9% (véase el cuadro 5). Ello refleja la menor sensibilidad de la demanda de alimentos a la contracción de la actividad económica, al tratarse de bienes esenciales o de primera necesidad (CEPAL, 2020). De acuerdo con el gobierno nacional se propiciaron medidas para equilibrar la economía del país y permitir la distribución de bienes esenciales, a lo cual se emitieron varios decretos con el fin de regular la distribución del transporte de carga y la cadena de suministro.

Dentro de estos decretos el Gobierno Nacional expidió el Decreto 457 de marzo de 2020, donde se imparten instrucciones para el cumplimiento del Aislamiento Preventivo Obligatorio de 19 días en todo el territorio colombiano durante el mes de marzo hasta el mes de abril por causa de del coronavirus COVID-19.

Este decreto firmado por el presidente Iván Duque, ordena el Aislamiento Preventivo Obligatorio o cuarentena a nivel nacional como medida para enfrentar la pandemia limitando totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio nacional con 34 excepciones que buscan garantizar el derecho a la vida, a la salud y la supervivencia de los habitantes del país. (Mincit, 2020)

A pesar de la serie de eventos negativos y secuelas que ha dejado el virus Covid-19, se ha logrado resaltar la importancia y relevancia que tiene el comercio y las relaciones internacionales no solo para una conjunta y eficaz toma de decisiones, sino también para promulgar el apoyo y cooperación entre los diferentes países, logrando disminuir las consecuencias que pueda generar una pandemia o cualquier otro suceso que se pueda presentar, ya que esto afectó de manera general todos los sectores económicos generando a su vez repercusiones en la economía interna y externa, como lo sucedió en áreas como el turismo, acuerdos, tratados, importaciones, exportaciones, etc. A pesar de que aún estamos en un punto desconocido e incierto respecto al futuro, se puede concluir que la cooperación y los acuerdos internacionales serán las mejores armas para lograr salvar la economía de tantos países desarrollados y de la misma forma en países emergentes y en vía de desarrollo, ya que es claro que el Covid-19 no tiene discrepancia entre nacionalidades, ideologías, edad, género o cualquier otro parámetro similar.

Por otro lado, resultaría interesante analizar las repercusiones que causó la pandemia desde una perspectiva positiva en Colombia, ya que se dio un paso adelante en la globalización y tecnología, ante la necesidad de quedarse en casa, se incrementó el uso de plataformas y las herramientas informáticas que contribuyen a la conectividad como lo son Teams, Zoom, Google Meets, Black Board entre otras, incrementando así sus acciones, valorizándose exponencialmente debido a la necesidad de dar una continuidad a labores como la educación y trabajo, que durante la pandemia, se debió desarrollar de manera virtual, sin embargo, al ser Colombia un país que poco o nada ha desarrollado de manera autónoma la industria tecnológica e informática se evidenció una falencia en las TIC'S a nivel nacional y aún mucho más en las regiones vulnerables del país donde la conectividad no llega y no hay elementos tecnológicos que faciliten la continuidad de las actividades de forma remota, por ejemplo, para que los niños y jóvenes se conectaran a las clases virtuales, por eso el gobierno apoyó la educación virtual brindando implementos para su óptimo desarrollo como tabletas, computadores, la

Implementación de puntos de conexión a internet en zonas donde se carecía de esta, y a pesar de estos esfuerzos, aún falta mucho más desarrollo en las TIC'S a nivel nacional para que toda la población cuente con las mismas condiciones y accesos de conectividad.

Por consiguiente, la pandemia permitió ver el déficit en herramientas tecnológicas y conectividad digital en el que se encuentra sumida la nación, la necesidad de fortalecer las diferentes industrias nacionales por medio de la implementación de la tecnología y la cuarta revolución industrial, la era digital transcurre en nuestros días y en Colombia aún no se han terminado de desarrollar de manera óptima las anteriores revoluciones industriales. Resulta importante establecer la relación que tiene tanto en el mercado nacional como internacional la correcta implementación de dichas herramientas en las industrias, la producción se potencia y los costos de tiempo y recursos disminuyen, así se fortalece el mercado y se hacen más competitivas las industrias y empresas nacionales ofreciendo mayor cantidad, variedad y calidad en los bienes y servicios ofrecidos. Fortalecer la red de transportes de carga e incluso de turismo implementando un robusto sistema férreo es el próximo paso para dar y ponerse a la vanguardia de los países desarrollados, asimismo, industrializar el campo y facilitar y atraer el ingreso empresas tecnológicas a Colombia reducirían el impacto económico que podrían generar eventos similares a los desastrosos por la pandemia de COVID-19.

También es importante resaltar la importancia de mejorar la infraestructura en el país, aún existen lugares donde el acceso a municipios lejanos es una lucha constante, debido al mal estado de las carreteras e infraestructura general y en muchos casos sin pavimento, es una necesidad intervenir los más de 142.200 kilómetros de vías terciarias que tiene el país donde más del 90% de esta extensión se encuentra en mal estado, las zonas más apartadas del país son las que tienen mayor ausencia en materia de inversiones en la red terciaria, por lo que con esto se busca impulsar el desarrollo rural para que haya más equidad social, dicho esto, el gobierno pesquisa invertir más de \$150.000 millones en una primera fase donde 910 municipios seleccionados para el programa Colombia Rural serán beneficiados con el mantenimiento de estos tramos que conectan cabeceras municipales con los centros urbanos (Bohórquez, 2020) A su vez, según Becerra (2020) debido a la pandemia y en busca de una reactivación la ANI busca entregar siete proyectos 4G en 2021, donde en abril se espera la Conexión Pacífico 2 y el Invías entregará el

Cruce de la Cordillera Central, además se espera poner en marcha otros proyectos con el fin de ampliar las vías y transporte en el país.

Según Becerra (2020) además de estos proyectos mencionados, en el año 2021 también se adjudicará la primera ola de concesiones el programa de 5G. Allí se destacan ocho proyectos carreteros, cuatro aeroportuarios, uno férreo y dos relacionados con navegabilidad, como son la APP del Río Magdalena y el Canal del Dique.

Adicionalmente, el próximo año, a lo largo de las vías rurales se pondrán en servicio 601 km de mejoramiento y 3.550 km de mantenimiento, para facilitar la conectividad en 478 municipios.

Asimismo, el gobierno nacional en búsqueda de controlar la propagación del virus estableció medidas de confinamiento y cierre de establecimientos, donde muchos sectores tuvieron que adaptarse a las ventas virtuales como único método de sustento. Mientras muchas tiendas quebraban o disminuían sus ventas e ingresos, otro tipo de plataformas aumentaban la demanda de sus servicios, plataformas como Rappi, Domicilios, Ifood fueron un eslabón fundamental para las ventas comerciales, como distribuidores de estos productos, ya que no solo repatrian bienes de primera necesidad sino también otro tipo de artículos.

Según La Republica (2020) “las categorías con mejores rendimientos normalmente eran moda, tecnología y decoración para el hogar. Sin embargo, durante la pandemia la venta en línea del sector farmacéutico creció más, seguido de los supermercados, licores, productos para las mascotas y gimnasio en casa fueron los más altos.”

La facilidad y rapidez a tan solo un clic de obtener productos de manera virtual a nivel mundial, dio otro enfoque a la operatividad en las compras, métodos de pago al alcance de todo como lo es el pago virtual con tarjetas de crédito, débito y pago contra entrega, aumentaron el consumo de este, evidenciando el crecimiento exponencial de plataformas como Amazon, Mercado libre, Aliexpress, entre otras. Sumado a esto, se generaron pequeños emprendimientos en múltiples plataformas donde se destacan Instagram y Marketplace de Facebook, entre otras. La pandemia contribuyó a la aceleración del comercio electrónico y de igual manera los ingresos de ventas digitales, forzando a mejorar, innovar, regular y aumentar la seguridad en la compra y plataforma de estas, ya que en el mundo el crecimiento de búsquedas relacionadas con compras creció un

200%, en Latinoamérica los ingresos por ventas digitales aumentaron 230%, en Colombia la cifra fue de 130%. (La Republica, 2020)

## **CONCLUSIONES**

En el caso de Colombia, el país al declararse en Estado de Emergencia, según la Constitución, el jefe de Estado podrá expedir decretos con fuerza de ley sin necesidad de que estas deban pasar como proyectos por el Congreso de la República, que, entre otras cosas, ha suspendido las sesiones ordinarias por la amenaza sanitaria en el país. (BID,2020)

Dicho esto, los decretos que fueron promulgados, la prioridad a los servicios de transporte para entregar bienes vitales como suministros médicos y alimentos, que son fundamentales para responder a la coyuntura y atender las situaciones generadas por la pandemia. Por su parte, las mercancías que no se podían movilizar, por las medidas tomadas a nivel local y mundial, generaron acumulación de carga en puertos o almacenes de depósito, retrasos, demoras y desvío de buques, afectaciones en las exportaciones e importaciones, contracción económica comercial.

Adicionalmente, el cierre de fronteras, fabricas, disminución de transporte en todas sus modalidades y la reducción de trabajadores conllevó a una menor movilización de mercancías, afectando el transporte de carga que se vio enfrentado a múltiples desafíos, transportar carga en Colombia es más riesgoso que en otros países porque el principal medio es el terrestre por carreteras, los mayores centros de consumo (Bogotá, Cali y Medellín) están entre las montañas y son de difícil acceso e inestabilidad vial, se presenta piratería activa, los vehículos en los que se transporta la mercancía no están en las mejores condiciones, y los altos valores de la carga aumentan el riesgo en la movilización. (Gil, L 2020)

Cabe destacar que, debido a la crisis económica, dentro de las medidas adoptadas por el gobierno nacional se dio la Exención del cobro de peajes en todo el territorio nacional (ANDI) como alivio económico para los transportadores. Dentro de los primeros decretos encontramos que Colombia ordenó el cierre de pasos marítimos, fluviales y terrestres de las fronteras con Panamá, Ecuador, Perú, Brasil y Venezuela exceptuando el transporte de carga.

Para finalizar, ante una economía mundial más incierta y regionalizada, cabe resaltar la importancia de la integración regional para profundizar en estrategias que den salida a las crisis

Que se presenten en América Latina y el Caribe, fortaleciendo integración económica para el desarrollo de infraestructura y logística en el comercio internacional, generando a su vez empleo y aumento en la producción de bienes y servicios.

Los países de la región deben emprender acciones que les permitan reducir sus costos logísticos internos y generar servicios de valor agregado para mantener su competitividad, estas medidas deben implementarse de forma coordinada con otras medidas económicas y sociales, para favorecer una recuperación económica con beneficios sociales y ambientales. En el caso de la infraestructura y la logística, son cruciales cuatro elementos: inversión, interoperabilidad, integración regional e inteligencia logística.

Dado el rol crucial que el mercado regional tiene para las exportaciones de manufacturas y para las pequeñas y medianas empresas (pymes) exportadoras, emprender acciones coordinadas que propendan a la reactivación del comercio intrarregional permitirá atenuar la pérdida de tejido empresarial y la reprimarización de la estructura productiva y las exportaciones con que América Latina y el Caribe emergerá de la pandemia. (CEPAL, 2020)

A medida que los países comienzan a salir del bloqueo, las empresas están contemplando las lecciones que dejó la pandemia para reorganizar la manera en que se ejecuta la cadena de suministro, visualizar y prevenir riesgos que incluso suenen exagerados, ya que un persiste el virus y la incertidumbre prevalece, es por ello que se deben manejar estrategias para contrarrestar los posibles riesgos que se sigan generando a futuro.



## REFERENCIAS

- ANDI. (2020). Medidas de prevención en abastecimiento por COVID-19. 27/01/2021, de ANDI  
Sitio web:  
<http://www.andi.com.co/Uploads/Log%C3%ADstica%20transporte%20e%20infraestructura%2016-04-2020.pdf>
- Bohórquez, K. (2020) En agosto comenzarán obras de mantenimiento y rehabilitación en 183 vías terciarias. La Republica. Tomado de: <https://www.larepublica.co/economia/en-agosto-comenzaran-obras-de-mantenimiento-y-rehabilitacion-en-183-vias-terciarias-3021603>
- Becerra, L. (2020) Infraestructura consolidará la agenda para la reactivación.05/03/21. El Portafolio. Tomado de:  
<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/infraestructura-consolidara-la-agenda-para-la-reactivacion-547814>
- BID. (2020). EL IMPACTO DEL COVID-19 EN LAS ECONOMÍAS DE LA REGIÓN. 7/12/2020, de Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado a partir de:  
<http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/bitstream/54000/1118/1/covid-rev7.pdf>
- CEPAL. (2020). Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. 11/01/21, de CEPAL. Recuperado a partir de:  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf)
- Espinoza, L. (2020). Análisis de los riesgos asociados a la manipulación de mercancías y las medidas de seguridad para evitar incidentes logísticos. 7/12/20, de UTMACH. Recuperado a partir de: [http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/15280/1/E-8794\\_ESPINOZA%20ROBLES%20LILIANA%20ELIZABETH.pdf](http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/15280/1/E-8794_ESPINOZA%20ROBLES%20LILIANA%20ELIZABETH.pdf)
- Gil, L. G. (2020). El seguro de transporte de mercancías durante la COVID-19. Revista Fasecolda, (178), 16-19. Recuperado a partir de:  
<https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/627>

Mincit. (2020) Decreto 457, mediante el cual se imparten instrucciones para el cumplimiento del Aislamiento Preventivo Obligatorio. Tomado de:

<https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias/general/decreto-457-mediante-el-cual-se-imparten-instrucci>

Procolombia. (2020). Los cambios en el comercio mundial: una oportunidad para Colombia que se intensifica con el Covid-19. 11/01/2021, de Procolombia Sitio web:

<https://procolombia.co/noticias/covid-19/los-cambios-en-el-comercio-mundial-una-oportunidad-para-colombia-que-se-intensifica-con-el>

Sampedro,G. (2020). Trabajadores esenciales: transportistas operando durante la crisis COVID-19. 27/01/2021, de BID Sitio web:

<https://blogs.iadb.org/transporte/es/trabajadores-esenciales-transportistas-operando-durante-crisis-covid-19/>

Logistec. (2020). POST CORONAVIRUS: RECUPERACIÓN DE CADENA DE SUMINISTRO. 27/01/2021, de Logistec Sitio web:

<https://www.revistalogistec.com/vision-empresarial/punto-de-vista-2/3023-post-coronavirus-recuperacion-de-cadena-de-suministro>

La Republica. (2020) “Los ingresos de ventas digitales en Colombia crecieron 130% durante los meses de pandemia” 05/03/21. Tomado de: <https://www.larepublica.co/empresas/los-ingresos-de-ventas-digitales-en-colombia-crecieron-130-durante-los-meses-de-pandemia-3089977>