# LOGÍSTICA Y TRANSPORTE INTERNACIONAL FRENTE AL COVID 19 A NIVEL MUNDIAL

**CINDY LORENA PARRA PUERTA**
Correo: Cindy.Parrap@campusucc.edu.co
Estudiante del Programa Académico Comercio Internacional.

**LAURA MARCELA ORBEGOZO LABRADOR**
Correo:laura.orbegozo@campusucc.edu.co
Estudiante del programa Académico Comercio Internacional.

Universidad Cooperativa de Colombia
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Bogotá D.C noviembre 2021

**Resumen**

Debido a la pandemia ocasionada por el virus covid-19 diversos sectores sufrieron gran impacto, entre ellos el sector económico y el comercio internacional. Las medidas de contingencia dificultaron las relaciones económicas entre países, la exportación de productos cada vez se hizo más compleja por las leyes de cada país y las dificultades aduaneras.

Frente a esto el sector logístico sufrió un gran impacto, en materia de transporte este se vio reducido tanto a nivel aéreo, como marítimo y terrestre, además la crisis devaluó totalmente los insumos y las aeronaves. Además, el cierre de fronteras en china ocasionó que se suspendieran las exportaciones dejando sin ocupación a gran parte del sector logístico dedicado al transporte de mercancías a nivel internacional, ya que este es uno de los principales países exportadores a nivel mundial.

Además, no suficiente con la reducción de trabajo, el sector logístico tuvo que enfrentar los sobrecostos acarreados con los protocolos de higiene demandados en los diferentes países, por lo cual se vislumbra como este sector se vio afectado por la crisis,

la cual también generó consecuencias a las empresas, incluso algunas no tuvieron más opción que cerrar.

**Abstract.**

Due to the pandemic caused by the covid-19 virus, various sectors suffered a great impact, including the economic sector and international trade. Contingency measures made economic relations between countries difficult, the export of products became increasingly complex due to the laws of each country and customs difficulties.

Faced with this, the logistics sector suffered a great impact, in terms of transport this was reduced both at the air, maritime and land level, in addition to the crisis it totally devalued supplies and aircraft. In addition, the closure of borders in China caused exports to be suspended, leaving a large part of the logistics sector dedicated to the international transport of goods without occupation, since this is one of the main exporting countries worldwide.

In addition, it is not enough to reduce work, the logistics sector had to face the cost overruns caused by the hygiene protocols demanded in the different countries, which is why it is glimpsed how this sector was affected by the crisis, which also generated consequences to companies, even some had no choice but to close

**Palabras Clave**

*Crisis, Logistico, Impacto, Contingencia.*

## Introducción

El virus que apareció en china, particularmente en ciudad de Wuhan causó revuelo a nivel mundial, paralizando o modificando los diversos aspectos de la vida, entre ellos la economía, tanto a nivel nacional como internacional, tanto por las medidas implementadas por los diversos gobiernos para contener la propagación del virus, como por la gran importancia que acarrea China para la economía mundial.

Gracias a su gran riqueza y avances en la industria tecnológica, este país es uno de los principales exportadores de insumos para las diversas industrias, por ejemplo, es uno de los principales fabricantes de medios de transporte. Con la crisis se detuvo en gran medida la producción de diversos insumos, lo que afectó a su vez a las empresas de todo el mundo.

> Uno de los principales desafíos, se encuentra relacionado con la caída en los pedidos manufactureros internacionales, no por menor demanda, sino por falta de proveeduría, ya que Wuhan, ciudad china donde se originó el coronavirus, ocupa el cuarto lugar de los 15 centros de producción a escala global y provee a nueve de 17 cadenas de valor agregado. (Novologistica, 2020)

Además de la ausencia de producción, se presentó la problemática respecto al transporte, ya que debido al confinamiento las personas dejaron de viajar y los países aumentaron las restricciones de importación y exportación, por lo que no era posible el transporte de mercancías, lo cual genera afectaciones tanto a las diversas industrias del mundo como a la industria del transporte, la cual se vio afectada con la disminución de exportaciones.

La pandemia se vislumbra como un limitante para el sector logístico, ya que el cierre de aeropuertos, fronteras y crisis en el mercado afectó los sistemas de transporte,

cadenas de suministro, el proceso de distribución, entre otros aspectos generando consecuencias a la economía y a las empresas. Debido a esto es que la investigación pretende a través de un rastreo bibliográfico identificar las principales afectaciones y transformaciones que sufrió tanto el sector logístico como las empresas respecto a la crisis ocasionada por la pandemia.

**Objetivo General**

Identificar cuáles fueron los cambios que se generaron en la logística y transporte internacional de las exportaciones enfrentando el COVID 19

**Objetivos Específicos**

- Identificar los cambios a favor y en contra que ha tenido la logística y transporte internacional a nivel de exportaciones.
- Identificar las afectaciones que tuvieron las empresas frente a la logística y transporte internacional de las exportaciones.
- Analizar los cambios a los que se han visto expuestas las empresas en la logística y transporte internacional frente a esta pandemia tanto a nivel nacional como internacional.

**Pregunta de Investigación.**

¿Cuál es el impacto que causó la pandemia del COVID-19 en el transporte de las exportaciones internacionales?

**Planteamiento del problema**

La pandemia ocurrida en el 2019 por el virus SARS-CoV-2 también llamado COVID-19, ha traído múltiples secuelas no solo a nivel de salud, si no también económica y socialmente, afectando múltiples empresas de forma negativa a nivel mundial y local, provocando grandes cambios en dos de los principales indicadores de la economía

colombiana: el dólar y el petróleo, situación que ha conllevado a un desbalance en los niveles económicos.

A partir del brote inicial en la ciudad de Wuhan, China, el virus se propagó rápidamente por el resto del mundo y los efectos negativos sobre el comercio internacional no tardaron en aparecer, teniendo en cuenta principalmente la importancia de este país en el comercio internacional, ya que es de los principales exportadores de la cadena de suministros de diversas industrias.

Dentro del "Marco Fiscal de Mediano Plazo (2019-2020)", "documento con el que el Gobierno hace sus cuentas fiscales a 10 años, se dejó como supuesto que la TRM promediaba los $3.129 en 2020. Pero debido a las alzas de las últimas semanas, en las que el dólar ha superado los $4.000, el indicador ha promediado más de $3.445, es decir, $316 por encima de lo que esperaba el Ejecutivo. Y la deuda denominada en dólares es el rubro ha prendido las alertas del Gobierno y de los sectores económicos. De acuerdo con el más reciente informe del Banco de la República.

Noviembre la deuda externa pública llegó a los US$72.848 millones (22,9 % del PIB), de los cuales US$710 millones son compromisos que hay que saldar en el corto plazo y US$72.137 millones son de largo plazo'' (Banco de la República, 2020, como se citó en Gobierno lanza paquete de medidas económicas para hacer frente al coronavirus, 2020). (Vega Barbosa, 2020)

Con respecto a lo anterior, se han dado alzas considerables en diversos sectores económicos. Tanto en cuanto al comercio de productos alimenticios, como también con respecto a la adquisición de productos del sector textil, automovilístico, petrolero, entre otros.

> Aquí cabe también anotar que, entre las principales exportaciones de Colombia se encuentran el petróleo, el carbón y el café. Entonces, si el precio en dólares del petróleo baja, obviamente ingresarán menos dólares a Colombia. La ley de oferta y demanda aplica igual para el dólar, por lo tanto, si hay menos dólares, el precio de la divisa sube. (Perilla Jimenez, 2010)

No obstante, en mayo del 2020 *''el volumen del comercio mundial de bienes cayó un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019*'' (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020) afectando especialmente las exportaciones en las diferentes potencias como lo son Estados Unidos, Japón y Unión Europea, sin embargo, América Latina y Caribe fueron las regiones con más afectación en el mercado. Siendo el COVID-19, el principal influyente en el comercio internacional de bienes y servicios, debido a que el 80% del comercio mundial se transporta generalmente por transporte comercial, sin embargo, en la pandemia este tipo de transporte contribuye a la propagación de este mortal virus, por lo que la mercancía tenía altos controles y reglas respecto a los diferentes protocolos de bioseguridad, cabe mencionar que en América Latina, se previó casi una disminución del 20% en las facturaciones anuales de las diferentes empresas de autotransporte de carga, debido a las estrictas medidas sanitarias , los cierres de las actividades productivas y los obstáculos administrativos, que conlleva consecuencias como aumento de tiempo de carga, liquidez de transportistas y disminución del volumen de carga, lo que ha llevado a que surja la necesidad de realizar acuerdos que faciliten la logística internacional con el fin de asegurar el tránsito de mercancía de manera libre, evitando de esta manera retrasos que vayan a provocar aumento en los precios y por ende perdida de cliente y disminución de la productividad.

Según cifras de Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL).

> El valor de las exportaciones e importaciones de bienes se redujo un 17% entre enero y mayo de 2020 en comparación con el mismo período de 2019. Ambos flujos se desplomaron hacia el final del período de cinco meses en 2020, con una caída interanual del 37% en mayo. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020)

Todo esto debido a la escasez de bienes por las políticas de bloque en los diferentes países productores y comercializado a nivel mundial, como China, Alemania, Italia, Japón, Corea y Estados Unidos, lo que lleva a perjudicar las cadenas de suministro, asimismo, el transporte de carga marítimo disminuyó, sin embargo, los fletes de este tipo de transporte de contenedores se mantuvieron por encima de los valores de 2019, debido a que se logró una correcta administración en la oferta y la demanda en consecuencia a la pandemia por el COVID-19.

Según un informe publicado por LA CEPAL, (2020) la pandemia generó grandes pérdidas en cuanto a comercio internacional, afectando las importaciones y exportaciones sino también el detenimiento de entregas aeronaves por carencia de recursos, por lo que se generó una devaluación de las aeronaves.

> A nivel global, la entrega de nuevos aviones sufrió una caída interanual de 37% en el primer trimestre de 2020, y de 74% en el segundo trimestre. El pronóstico de entregas de aviones nuevos en 2020, que era de 1.066 antes de la pandemia, se ha reducido a 522 (una caída de 44,6%). (Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL), 2020)

Esta crisis no solo afecta debido al desabastecimiento de productos sino a las pérdidas económicas de empresas transportadoras aeronáuticas, ya que la crisis devaluó totalmente los insumos y las aeronaves.

**Justificación**

La pandemia ocasionada por el covid-19 generó grandes afectaciones en el comercio internacional, "el índice de confianza de transporte logística identificó a la pandemia del covid-19 como el principal factor de amenaza de las empresas logísticas" (Novologistica, 2020), ya que afectó las demandas y posibilidades de producción a nivel mundial, debido a esto tanto las empresas como el sector logístico sufrieron grandes transformaciones que tienen impacto en el comercio internacional, lo cual hace necesario ahondar en el impacto y consecuencias que esto acarrea en un marco económico internacional.

**Discusión de resultados**

***Identificar los cambios a favor y en contra que ha tenido la logística y transporte internacional a nivel de exportaciones.***

En el año 2019, ocurrió una pandemia después de hace más de 100 años, que afectó gravemente los diferentes sectores empresariales, la salud pública, las pequeñas pymes y por ende las familias de todo el mundo, siendo este daño consecuencia del CORONAVIRUS, sin embargo, también favoreció a muchas empresas y personas que realizaron su pequeño emprendimiento abriéndose al portal de la virtualidad y las redes sociales.

Sin embargo, la acción del COVID-19 una crisis económica que se basa en la preexistencia de las condiciones adversas debido al debilitamiento del comercio global que si bien venía mal hace una década, en este periodo empeoró., debido a que desde el

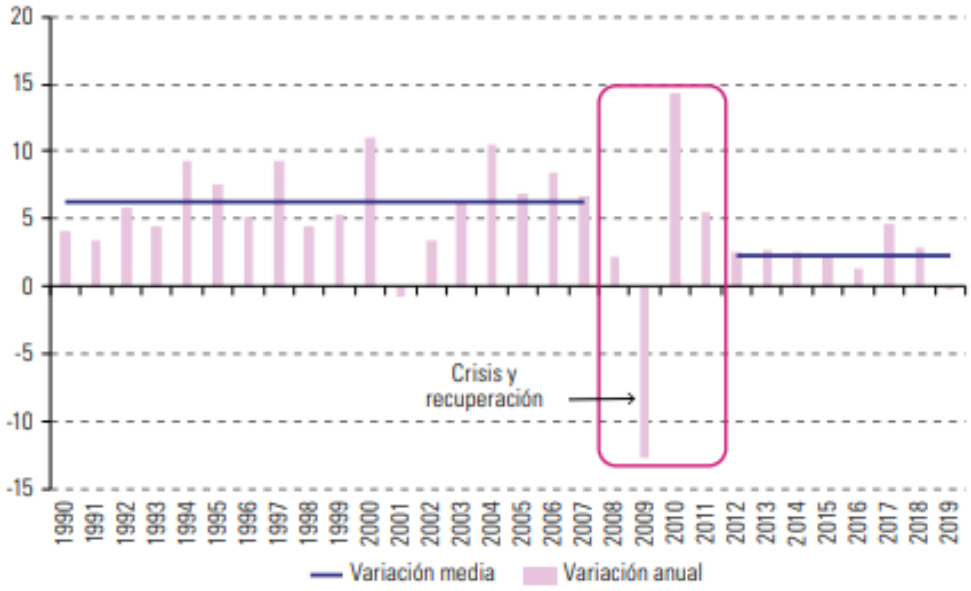
año 2012 a 2019 el ritmo de crecimiento fue demasiado bajo anualmente que corresponde a un 2,3%. Del mismo modo esta crisis global que de acuerdo con CEPAL, el 90% de los países del mundo sufrirán una reducción en el PIB por cada habitante, del mismo modo, la velocidad de impacto ocasionado por el COVID-19, que ocurrió en un periodo entre dos o tres meses, siendo este el periodo más corto comparado con las demás crisis. (Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL), 2020)

Por otro lado, el Banco Mundial, en su informe infiere que el mundo cursará por el mayor declive del comercio internacional desde la última vez en la Segunda Guerra Mundial. Asimismo, el comercio internacional y los tráficos logísticos tanto terrestres, aéreos y marítimos han tenido diferentes efectos, debido a los cierres generalizados de las diferentes fronteras interrumpiendo de esta manera las diversas actividades productivas, reduciendo considerablemente los bienes y servicios lo que ha causado un aumento en el desempleo potenciando de esta manera la vulnerabilidad social.

De acuerdo con CEPAL (2020)

> En mayo de 2020, el volumen del comercio mundial de bienes había caído un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019, afectando a todas las regiones del mundo – especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, del Japón y de la Unión Europea. Entre los conjuntos de países en desarrollo, América Latina y el Caribe han sido la región más afectada, habiendo acumulado, en los cinco primeros meses de 2020, contracciones del 26,1% y 27,4% en sus exportaciones e importaciones, respectivamente. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020)

**Figura 1. Tasa de variaciones del volumen del comercio mundial de bienes, 1990-2019**



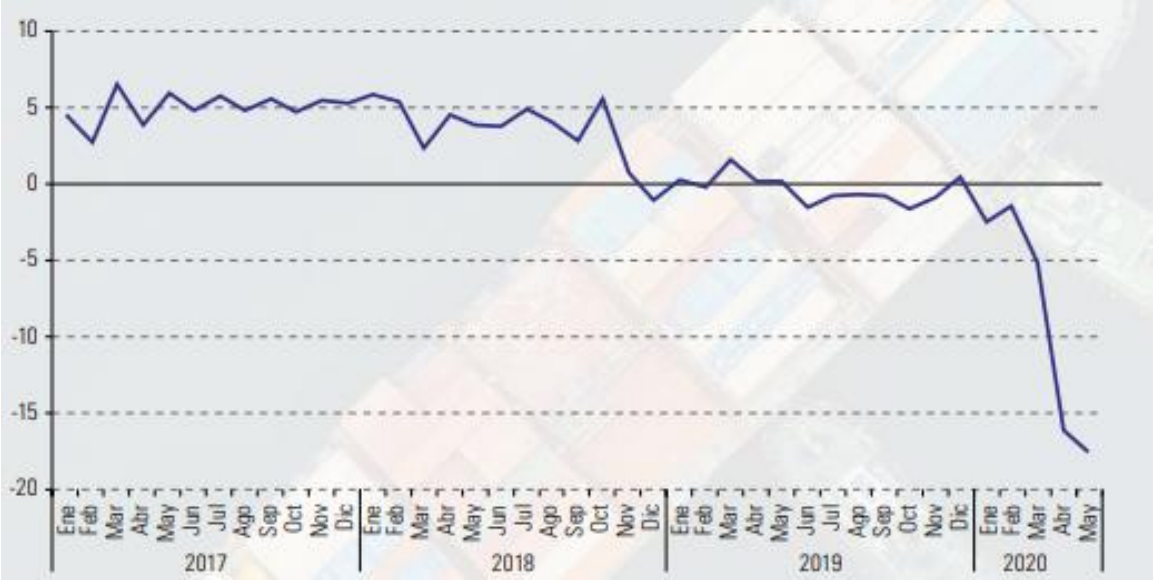

**Fuente:** *Comisión Económica para América latina y el caribe (CEPAL), sobre la base de información de la Organización Mundial del Comercio (OMC).*

Nota: En el gráfico anterior podemos observar el volumen de comercio de bienes entre 1990 y 2019, mostrando los porcentajes anuales.

Asimismo, en mayo de 2020, el comercio mundial de los bienes se cayó respecto al 2019 en un 17%, no obstante, en los primeros meses de la pandemia se vio afectada las exportaciones especialmente en Estados Unidos, Japón y Europa, siendo estos los países que tuvieron una apertura más lenta del comercio respecto a los demás. A diferencia de China que tuvo un porcentaje menor a los demás, ya que utilizó las medidas adecuadas para controlar el brote y esto permitió que abriera la economía más rápido que los demás

países, cabe mencionar que América Latina y el Caribe son las regiones de mayor afectación en el transporte logístico de exportación. En la figura 2, se observa la disminución lineal desde el año 2020, respecto a los demás años, siendo esta altamente significativa en el volumen del comercio mundial de los bienes.

**Figura 2. Variación del comercio Mundial de los bienes desde el año 2017 hasta 2020**




**Fuente :***Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL), sobre la base Netherlands Bureau for economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor [Base de datos de línea]* https://www.cpb.nl/en/worldtrademonitor. (Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL), 2021)

**Nota:** Se analiza la variación en un porcentaje del 5% en el año 2017, al inicio de la pandemia 2019 en el mes de diciembre sobrepasó negativamente la línea base, empeorando en el 2020 llegando a un -20% de variación interanual.

Asimismo, China al tomar medidas frente al COVID-19, con el cierre de la provincia de Hubei y de las fronteras de este país, llevó a que se suspendieran las exportaciones de muchísimos insumos, como lo son los automotrices, electrónicos, farmacéuticos y en especial los diferentes suministros médicos. Lo que hizo que muchos países que dependen de estas exportaciones se pararan y paralizarán su economía debido

al déficit de proveedores, por la simple razón de que China es el exportador principal mundial. Entre otros contra tenemos la apertura de China como exportador principal donde se normalizaron las exportaciones, pero hubo choques de oferta sobre demanda debido a todas las medidas de protocolo de bioseguridad para minimizar el contagio que fueron adoptadas en todo el mundo.

Del mismo modo, el valor de las exportaciones e importaciones de acuerdo con el (CEPAL, 2020) ‘‘*redujo un 17% entre enero y mayo de 2020 en comparación con el mismo período de 2019. Ambos flujos se desplomaron hacia el final del período de cinco meses en 2020, con una caída interanual del 37% en mayo’’* (Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL), 2020)

Por todo lo anterior, se han enfrentado a diversos desafíos la logística con la crisis sanitaria, por la ruptura de la cadena de suministros, la falta de capacidad de respuesta y la disminución de la mano de obra. Sin embargo, entre las ventajas se destaca la importancia que ha cobrado la logística con su correcto papel en las diferentes empresas para que los productos en especial las medicinas estén al alcance de todos, creando nuevas estrategias para un correcto uso de este en las diferentes organizaciones.

***Identificar las afectaciones que tuvieron las empresas frente a la logística y transporte internacional de las exportaciones.***

La producción de las empresas está sujeta al funcionamiento de la logística, sin embargo, como se ha desarrollado en el presente trabajo, el sector logístico se vio gravemente afectado con las medidas y restricciones impuestas por los gobiernos como método de contención y prevención. Entre las diversas afectaciones que padecieron las empresas debido a la crisis se encuentra la escasez de materias primas, China por su parte es uno de los principales países exportadores de insumos y materias primas para las diferentes industrias y debido a la crisis sus exportaciones disminuyeron, afectando así el

sector de transporte marítimo, que es la principal vía por la que China exporta sus mercancías.

Además de esto, los aviones también son un medio de exportación, ya que los vuelos además de transportar personas van cargados de mercancías, con la ausencia de utilización de servicios aéreos estas exportaciones se vieron frenadas.

Estas implicaciones afectan a toda la cadena de suministros, según la revista Forbes, (2020). Con los problemas logísticos y de transporte el sector de alimentos es el más perjudicado, ya que se ven afectados los proveedores como las empresas de alimentos procesados, preprocesados y frescos, haciendo así que las empresas de alimentos tengan grandes pérdidas tanto de producción como de clientes. Además, diversas industrias se vieron afectadas respecto a la materia prima para operar, los problemas logísticos y de transporte afectaron la movilización de mercancía tanto a nivel nacional como internacional. (Velasco, Villa, & Camacho, 2020)

La suspensión de actividades y la restricción para el transporte a nivel nacional ocasionó que China, como la principal fuente de suministro de mercancía y materia prima para muchos sectores industriales presenta un atraso, incluso un detenimiento de la producción debido a que el interés principal estaba puesto en elemento de contención del virus, además de esto las restricciones en cuanto al transporte generaron un limitante en cuanto a la exportación, la salida y entrada de mercancías se vio afectada con las restricciones gubernamentales y el alza de los precios debido a los obstáculos en cuanto al transporte y flujo de actividades económicas, ya que a menor abastecimiento y productos disponibles mayor sería su valor.

Además, debido a la crisis se dio una baja en la demanda de algunos productos, lo que a su vez hizo que disminuyera su producción afectando la economía de algunas

empresas, sumando a esto las barreras nacionales para el intercambio de mercancías a nivel internacional, hizo aún más difícil el funcionamiento de algunas empresas.

No obstante, es importante señalar la importancia de la logística y el transporte en un marco económico internacional, por ejemplo, es primordial tanto el funcionamiento del transporte aéreo como marítimo, ya que algunos lugares de difícil acceso dependen totalmente de esto para su supervivencia

> Muchas zonas de difícil acceso dependen de los servicios aéreos para la logística internacional y nacional de sus cargas, entre otros servicios, el destino de este transporte impactará de manera importante en el desempeño económico de América Latina y el Caribe, concluye la CEPAL. (Mendoza, 2020)

Las empresas se han visto enfrentadas a diversos retos, como la dificultad para traspasar fronteras, cumplir con los protocolos de higiene que se demandan y acarrean altos costos, la restricción a centros de almacenamiento, entre otros. Frente a esas dificultades algunas empresas lograron reinventarse, otras por el contrario contaron con el infortunio de cerrar.

***Analizar los cambios a los que se han visto expuestas las empresas en la logística y transporte internacional frente a esta pandemia.***

Las diferentes empresas han tenido que pasar por diversos desafíos de logísticas como es la ruptura de la cadena de suministros, donde la vía marítima se ha convertido en el 80% de la vía del comercio internacional para poder garantizar un correcto intercambio de productos, sin embargo, varias empresas internacionales y nacionales pararon las operaciones lo que significa ruptura en la cadena de suministros debido a la falta de materia prima para continuar con el proceso de producción según el orden logístico, por lo que muchas compañías han contratado proveedores locales para cumplir

con la adecuada demanda de producción, por lo que los gastos aumentaron y el precio de venta al público también.

Otro cambio pandemia y postpandemia que las empresas han vivido ha sido la falta de capacidad de respuesta, debido a esta crisis la generación del comercio electrónico avanzó un 100% en los diferentes países haciendo que los usuarios se involucren cada vez más en el mundo digital , ocasionando acumulación de solicitudes de entrega, esto también provoco que se incrementaran las quejas y reclamos por parte de los consumidores, por diferentes problemas que tiene el mundo digital como los problemas al realizar compras, la falta de respuesta por parte del vendedor entre otros, por lo que muchas empresas se vieron a la necesidad de cambiar las estrategias logísticas en sus compañías guiadas a un mundo digital que hoy por hoy mueve a muchas organizaciones en el mundo, con el fin de que cuenten con una alta capacidad de respuesta evitando inconvenientes que pongan en riesgo la imagen de la compañía y la marca, con el fin de optimizar los servicios mediante el seguimiento del proceso de compra, desde la producción hasta la entrega final.

Del mismo modo, en cambio en la disminución de la mano de obra también están expuestas las empresas frente a la pandemia, debido a que se redujo el personal y el aforo por la crisis de la pandemia y las medidas de bioseguridad, por lo que los operarios logísticos tienen el desafío de gestionar de la manera más eficaz con el fin de sacar el proceso de producción de la mejor manera pese estas condiciones sanitarias.

No obstante, el comercio electrónico es el auge de muchas organizaciones actualmente, siendo la pandemia una oportunidad para las ventas en líneas de diversas empresas y así mismo se enfrentan a un desafío por no perder la confianza de los usuarios debido a los diversos obstáculos que se presentan desde la compra del usuario hasta su entrega, por lo que las empresas deben abordar tres retos principales que son:

- El servicio al cliente posventa
- La logística en los tiempos de entrega
- La infraestructura tecnológica

El servicio posventa es un desafío difícil debido a los diferentes interrogantes que los clientes presentan cuando hacen su primera compra en línea, interrogantes cómo ¿llegará mi producto? ¿Me robaron? lo que hace que este reto se torna difícil para ganar la confianza del cliente, por lo que es importante planear los diferentes procesos de comunicación entre la empresa y los compradores haciendo que estos pierdan la desconfianza ante una compra online. Respecto a la trazabilidad de los pedidos para que estos estén al tanto de su estado y seguimiento, logística de tiempo de entrega debe ser mejor que las competencias actuales de empresas como Rappi, Uber Eats que, entregan los productos en cuestión de minutos, por lo que un correcto plan logístico y transporte de carga óptimo mejora la experiencia ofrecida a los clientes, por el correcto uso en los procesos de producción y entrega. Asimismo, la infraestructura tecnológica es importante en este cambio postpandemia para muchas organizaciones con el fin de evitar colapsos en las páginas y fallas a la hora de comprar online y así mejorar la compra, de los clientes, mejorar la pasarela de pagos evitando que el pago se demore en ser procesado por lo que muchas organizaciones han implementado la plataforma PSE, PaYu o PayPal , y es de esta manera que este reto es el aspecto que más deben trabajar las empresas para obtener un correcto crecimiento online, tras la crisis sanitaria , lo que ha implementado un transformaciones a nivel mundial y así cada una de las compañías vivan un proceso de transformación digital exitoso dando un paso firme hacia el futuro y la superación de la pandemia por COVID-19, mejorando la economía de cada una de la compañías, las familias y el mundo.

## Conclusión

La logística es fundamental en todas las organizaciones, en especial la logística en el transporte de mercancía, debido a que es un proceso que viene desde la parte interna de la empresa, y de esta manera es un proceso que determina la eficiencia de la empresa, debido a que se asegura que la mercancía ofrecida por la organización, llegue en el lugar y momento correcto, sin embargo en resultado de la crisis sanitarias muchas empresas se vieron obligadas a cerrar o a cambiar sus estrategias, lo que implica un cambio logística interna, de calidad y basado en la era digital, con el fin de mejorar el servicio, obteniendo de esta manera mejores resultados empresariales, en especial en este tiempo de pandemia, donde más importancia tiene que haber en el transporte de la mercancía mediaba por un correcto protocolo de bioseguridad, además de reducción de los tiempos de entrega y optimización del recurso personal y operacional de materia prima.

De esta manera, el COVID 19, afectó sustancialmente la exportaciones e importaciones en todo el año 2020, afectando a los diferentes países por la falta de materia prima y materiales para la producción en sus empresas y por ende su comercialización, generando choques entre la oferta y la demanda. Asimismo los diferentes cierres generalizados de las diferentes fronteras afectan la logística del transporte tanto aéreo, terrestre y marítimo interrumpiendo de esta manera las diversas actividades productivas , reduciendo considerablemente los bienes y servicios que llevó al aumento del desempleo llevando a la potenciación de la vulnerabilidad social, no obstante los impactos en el protocolo de bioseguridad con el fin de minimizar el riesgo de contagio afectó las comercialización y exportación de los diferentes productos, ocasionando problemas en la optimización de la entrega e insatisfacción en la etapa final de producción ‘‘ el cliente’’.

Asimismo, las diferentes compañías tienen grandes retos que enfrentar respecto a la crisis sanitaria que se ha vivido en el último tiempo, por lo que un buen plan de gestión logística es de vital importancia para lograr cumplir con todos los objetivos de la transformación postpandemia de las diferentes compañías, desde la exportación, hasta la era del comercio electrónico siendo esta el talón de Aquiles en la actualidad frente a las diferentes competencias.

La crisis actual por la que atraviesa el mundo en definitiva ha dejado grandes enseñanzas y retos, con el pasar del tiempo los procesos económicos y en especial los relacionados a la logística, seguirán evolucionando y adaptándose a los constantes cambios que la actual situación ha dejado y que las futuras contingencias traerá consigo nuevos retos a los que afrontar; por ello, las reestructuraciones y el desarrollo de nuevas técnicas y procesos que se han venido elaborando en materia de logística no deben exclusivamente inclinarse a las medidas tomadas frente a la pandemia, deben sentar un precedente frente a la prevención de futuras situaciones que pongan en riesgo la estabilidad económica mundial.

Las diferentes situaciones que se viven actualmente producto de la pandemia, como la escasez de contenedores y por consiguiente la falta de insumos y materias primas, así como la disminución de las importaciones y exportaciones que elevan los costos tanto en la producción como en la logística por el aumento de tiempo en el transporte y en el almacenamiento y retención de mercancía a distribuir, dan motivo para que las empresas adopten medidas nuevas, prevengan y dinamicen los procesos que requieren un plan de acción frente a las situaciones que se viven actualmente.

**BIBLIOGRAFÍA**

Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL). (6 de agosto de 2020). *Comercio internacional de América Latina y el Caribe caerá 23% en 2020 debido a los efectos de la pandemia*. Obtenido de www.cepal.org: https://www.cepal.org/es/comunicados/comercio-internacional-america-latina-caribe-caera-23-2020-debido-efectos-la-pandemia

Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL). (30 de diciembre de 2020). *Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia*. Obtenido de www.cepal.org: https://www.cepal.org/es/proyectos/conectividad-transporte-comercio-la-era-la-pandemia

Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL). (2 de septiembre de 2020). *COVID-19: Impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica*. Obtenido de www.cepal.org: https://www.cepal.org/es/notas/covid-19-impactos-inmediatos-transporte-aereo-mediano-plazo-la-industria-aeronautica

Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL). (28 de septiembre de 2020). *Logística internacional pospandemia: Análisis de la industria aérea y la de transporte marítimo de contenedores*. Obtenido de www.cepal.org: https://www.cepal.org/es/notas/logistica-internacional-pospandemia-analisis-la-industria-aerea-la-transporte-maritimo

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (agosto de 2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Obtenido de www.cepal.org: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf

Comisión económica para América latina y el caribe (CEPAL). (2021). *sobre la base Netherlands Bureau for economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor [Base de datos de línea] (CPB21)*. Obtenido de www.cpb.nl: https://www.cpb.nl/en/worldtrademonitor.

Marinucci, E. (2021). *LOGÍSTICA Y TRANSPORTE INTERNACIONAL: LA DISRUPCIÓN ANTE EL COVID-19* (Vol. 32). Obtenido de rephip.unr.edu.ar: https://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/20550/Art%C3%ADculo%201%20-%20Revista%20Nro.%2032.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Mendoza, A. (14 de agosto de 2020). *Efectos del Covid-19 en la logística internacional*. Obtenido de thelogisticsworld.com: https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/los-efectos-del-covid-19-en-la-logistica-internacional/

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2020). *Marco fiscal de mediano plazo 2020.* Obtenido de www.minhacienda.gov.co: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-135563%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased

Novologistica. (8 de julio de 2020). *Desafíos del sector logístico ante el Covid-19.* Obtenido de Novologistica.com: https://novologistica.com/logistica/desafios-del-sector-logistico-ante-el-covid-19/

Perilla Jimenez, J. R. (2010). *El Impacto de los Precios del Petróleo Sobre el Crecimiento Económico en Colombia* . Obtenido de www.banrep.gov.co: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/eventos/archivos/Seminario35_0.pdf

Vega Barbosa, C. (3 de marzo de 2020). ¿Qué tan dolarizada está la economía colombiana? *El Espectador*. Obtenido de https://www.elespectador.com/economia/que-tan-dolarizada-esta-la-economia-colombiana-article-907460/

Velasco, N., Villa, S., & Camacho, S. (9 de abril de 2020). *¿Cómo afecta el coronavirus a las operaciones logísticas del país?* Obtenido de forbes.co: https://forbes.co/2020/04/09/negocios/como-afecta-el-coronavirus-a-las-operaciones-logisticas-del-pais/

Zamora Torres, A. I., & Pedraza Rendón, O. H. (2013). *El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. Journal of Economics, Finance and Administrative Science* (Vol. 18). Lima. Recuperado el 19 de noviembre de 2021, de http://www.scielo.org.pe/: http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-18862013000200007&lng=es&tlng=es