

Afectación de la COVID-19 en la cadena de suministro de carga global en el comercio internacional

Affectation of COVID-19 in the supply chain global load in international trade

Nathalie Claire Raynaud*· Maiber Tatiana González Díaz**· Santiago López Ruiz***

Recibido: 13 - 08 - 2021 / Aceptado: 01 - 11 - 2021 / Publicado: 17 - 12 - 2021

Resumen

Este artículo muestra dos etapas importantes de la cadena de suministro de carga global: en primera instancia, los componentes de las empresas y el mundo que integra la cadena de suministro global; en segundo lugar, se identifica la afectación que ha tenido la Covid-19 en la cadena de suministro y comercio internacional de carga global. Tras la pandemia, los países considerados manufactureros han provocado un freno en la cadena de suministro a nivel mundial para el 2020, por el desabastecimiento de materias primas o ya sea por algún retraso de algunas entregas afectaciones generadas por la pandemia. Esto pone a prueba la resistencia de las compañías y de la adaptabilidad en la cadena de suministro. Por último, se resalta cuál será el posible avance de la cadena de suministro tras esta situación de pandemia de ámbito global.

Abstract

This article shows two important stages of the global cargo supply chain: first, the components of the companies and the world that make up the global supply chain; second, the impact that Covid-19 has had on the global cargo supply chain and international trade. After the pandemic, the countries considered as manufacturers have undoubtedly caused a brake in the supply chain worldwide by 2020, due to the lack of supplies of raw materials or to a delay in some deliveries, effects caused by the pandemic. This article the resistance of the companies and the adaptability in the supply chain having for their own handling in this situation. Finally, the possible advance of the supply chain is highlighted after this global pandemic situation.

Palabras clave: Cadena de suministro de carga global, Comercio, Covid-19

Cómo citar: Raynaud, N., González, M. y López, S. (2021). Afectación de la COVID-19 en la cadena de suministro de carga global en el comercio internacional. *Negonotas Docentes*, (18), 9 -17

Keywords: Covid-19, Supply chain global load, Trade

Declaración de conflictos de interés: los autores declaran no tener ningún conflicto de interés

<?> *Magíster en Gerencia de Empresas – UFPS, Especialista en Finanzas y Negocios Internacionales - U Sabana, Economista – U Sergio Arboleda. nathalieclairerp@ufps.edu.co, Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Francisco de Paula Santander

2 **Profesional Comercio Internacional – UFPS, jeniferkarolstefanyog@ufps.edu.co, Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Francisco de Paula Santander

3 *** Profesional Comercio Internacional – UFPS, julianaaf@ufps.edu.co, Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Francisco de Paula Santander

Introducción

En la presente investigación se resalta la consulta de la cadena de suministro (*supply chain*, SC) de carga global en el comercio internacional. Se determinará que esta ha tenido y sigue teniendo una función central, pues es una parte importante y fundamental para las empresas y personas, que consiste en poder organizar las necesidades para poder llevar a cabo el desarrollo de un producto o servicio, y su principal objetivo el poder satisfacer esa necesidad del cliente final. Al mismo tiempo, la cadena de suministro de carga global es también conocida como cadena de abastecimiento ya que son elementos involucrados en los procesos finales. A través de la globalización y las tecnologías de

información, se implementó un buen desarrollo en la cadena de suministro de carga global en el comercio internacional, al formar una red entre proveedores, distribuidores, fabricantes y consumidores finales, teniendo como finalidad los productos finales acorde con la necesidad y especificaciones de los clientes.

No es un secreto lo que sucede con la COVID-19 en el año 2020, que sin lugar a duda generó una suspensión de actividad comercial del mundo entero, lo que afectó a las empresas de manera directa e indirectamente y ha conllevado a las empresas a reinventarse en la producción y sostenibilidad.

Metodología

La metodología utilizada para este artículo, siguiendo a Mena, Millán y Sánchez (2019) fue la revisión bibliográfica, toda vez que se consultaron fuentes secundarias como artículos, libros y trabajos de investigación. Se identifica la evolución en el

know-how de la cadena de suministro de carga global en el comercio internacional, a través una línea de tiempo hasta la actualidad. Se utilizó información de referencias basadas en los siguientes datos: Scielo, Web of Science, Google Scholar, Dialnet.

[T2] Cadena de suministro y comercio internacional

Para entrar en sintonía se exalta que la cadena de suministro y comercio internacional de carga global surge de las necesidades de integración de los proveedores extranjeros en formar y realizar una integración global.

A partir de 1980, la gestión de la cadena de suministro de carga global ha lucrado gran interés en las organizaciones hasta la fecha, donde ha ocurrido de ser una acción importantemente operativa para reconocer como una actividad estratégica que abarca funciones y a su vez pasa fronteras entre las compañías. (Naranjo J. I., 2019)

Según Plesca (2015, pág. 5), el comercio internacional es cada día más dinámico y no solo consiste en el trueque de esos importantes complementos en materias primas, sino también en el flujo bilateral de los bienes, servicios y doctrinas, e inversiones de capital humano.

Esto conlleva a mantener de la mano una gran gestión en la Cadena de Suministro de carga global, que la convierte en una operación de valor a las empresas y a su vez en un instrumento estratégico de los modelos de negocio de grandes compañías con mayor índice de éxito en los últimos periodos. Del tema que se está tratando se constituye algunos departamentos de mayor

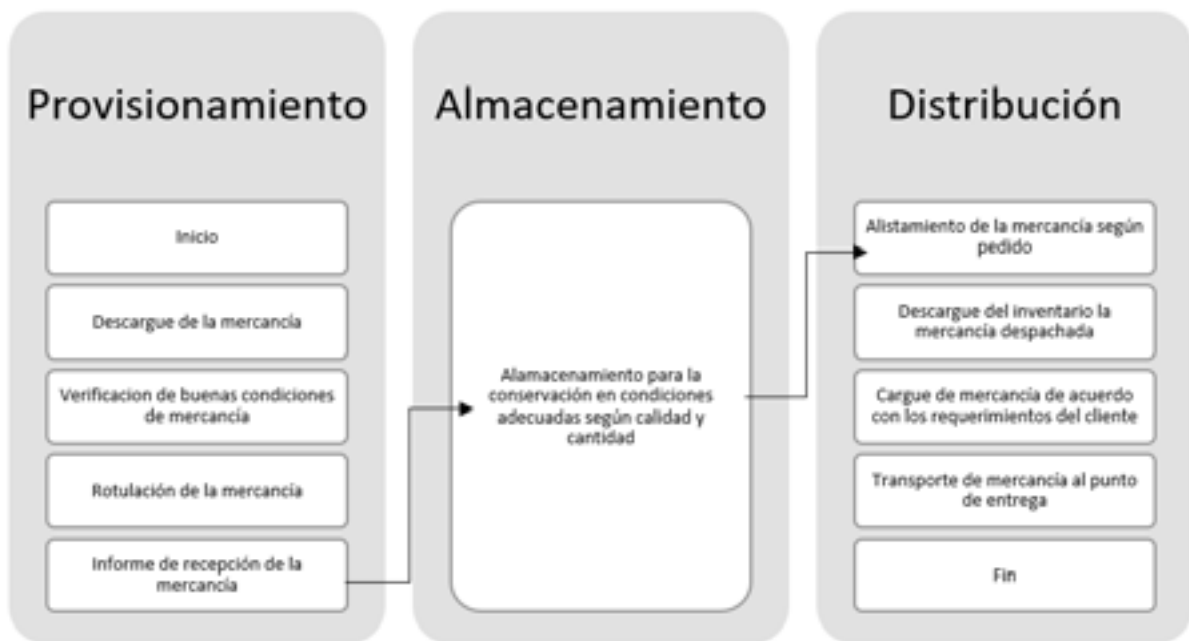
intensidad en la inversión, como la mano de obra y la unión en equipo. Todo ello es de implementación en cada tipo de proceso de información en su beneficio.

De esa interdependencia de diferentes actores en la cadena de suministro de carga global determina que no sea apta que uno o algunos de sus actores alcancen un buen desempeño. con las funciones de diseño, fabricación y distribución de un producto dispersas entre varios. La competitividad de una sucesión es tan fuerte como el desempeño del más débil de sus representantes (Calatayud y Katz, 2019). Estos representantes hacen que intervenga

en cada paso generando de forma eficiente y profesional para obtener un mayor resultado.

Por lo tanto, se puede fundamentar que la cadena de suministro se considera una red que tiene como actividad de las empresas producir, vender y entregar un producto o servicio a un segmento de mercado predeterminado. Según Icarte (2016), estos factores influyen para que el servicio sea mejor. También es importante mantener una relación entre los participantes y los recursos, debido a que de esta relación se encarga la cadena de suministro, lo que implica que los procesos que conllevan a que el cliente se sienta agrado con el servicio que se presta.

Figura 1. Procesos en la cadena de suministro global



Fuente: Gómez, Herrera y Granadillo (2012)

La cadena de suministro de carga global en el comercio internacional se centra, desde su origen hasta la parte actual, estableciendo los objetivos de actividades, ya sea para un negocio o cadena global, lo que genera a su vez una satisfacción al cliente final a través de estas técnicas. Vásquez y Palomo, (2016) consideran que la gestión SC de carga global es un indicativo importante, puesto

que baja el nivel de inventario y al mismo tiempo incurre en el mejoramiento del servicio al cliente y costos de producción. Esto sirve como una ventaja competitiva, que reduce los tiempos de entrega y se enfoca más en situaciones internas de las compañías que en las externas. De esta manera se consolida de forma segura y eficaz en el comercio.

Ponce, Sánchez, Ramírez y Hernández (S.f) complementan que en la cadena de suministro de carga global se establece el buen compromiso que deben tener las organización unas con otras. Esta responsabilidad verifica que sea una mejor manera de optimizar el trabajo para que, al mismo tiempo, disminuyen los costos necesarios y que en cada fase proporcione en el producto un valor, convirtiendo al objeto más competitivo lo que resulta en un producto altamente satisfactorio. Sin embargo, la cadena de suministro de carga global y comercio internacional ha progresado a medida que pasan los años. Además, la tecnología ha sumado a favor, lo que permite que se lleven a cabo procesos más tecnificados y con alta eficacia. Cada parte cada vez trabaja de la mejor calidad posible, sin tener que alarmarse en otros elementos agregados, sino que su esfuerzo está basado en la especialidad de lo que mejor sabe hacer la compañía.

Pérez (2016) implementa las capacidades de su trayecto y complementa que otro concepto que tenemos que tener claro en la gestión de la cadena de suministro de carga global es la finalidad de proteger y minimizar al máximo el proceso de la cadena. Para lograrlo se debe optar por utilizar todos los recursos de la mejor manera posible, sin descuidar ningún detalle y dándole importancia a todo por igual. No obstante, en este crecimiento la fragilidad es una causa que influye en estas habilidades. Dorado (2015) afirma

que este método se ha vuelto cada vez más global, pero también más vulnerable y frágil, pues dichas habilidades se encuentran inmersas dentro de un sistema integral sujeto a interrupciones, causadas por sí mismas o por factores externos. Los esfuerzos para que la cadena de suministro de carga global no se vea tan afectada requieren de una buena relación colaborativa y mutua de esos componentes en el aspecto logístico, mediante la implementación de más sistemas de ejecución, que brinden más seguridad a aquellas empresas que opten por incursionar en estas técnicas.

A continuación, se detallan algunos índices que afectan la cadena de suministro de carga global, en los que se detallan riesgos que pueden influir a nivel mundial, local y regional. Aguilera, Hernández y Pérez (2015) dicen que los tipos de riesgos pueden clasificarse en alto, medio y bajo; así como por la capacidad de adquirir el compromiso de la seguridad, por lo que se puede incurrir en algunas alteraciones de los procesos en la cadena de suministro de carga global. Pero gracias a la aplicación de las herramientas tecnológicas y a través de redes de comunicación, les ratifica a los mercados involucrar el buen manejo y suministro en los recursos de los materiales, al mejorar la gestión que se tenga y con el propósito de no incurrir en inconvenientes en la demora o paro de las actividades en cada proceso.

Figura 2. Riesgos o afectaciones de la cadena de suministro



Fuente: Homeland Security (tomado de Hernandez, 2015)

No obstante, este servicio logístico requiere de esfuerzos individuales por parte de los funcionarios en la cadena de suministro de carga global para hacer más eficientes sus operaciones. También es necesario que se realice en donde sea un privilegio maximizar los costos, calidad y poder cumplir con las entregas a tiempo, lo que plasma el ciclo de la manipulación correcta en el interior de la cadena de carga global y así logra el crecimiento y la competitividad (Porter, 2019) de la SC.

Actualmente, la cadena de suministro de carga global sufre un inesperado golpe, ya que en el año 2019 se comienza a presentar inconsistencias en China, a partir de un virus que en su momento no era tan relevante y no tuvo gran importancia a nivel mundial. La COVID-19, nombre de la enfermedad provocada por un tipo de coronavirus, fue denominada así por la Organización Mundial de la salud (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, 2020 y tuvo un impacto en la humanidad y en la economía mundial. Las ciudades aisladas y controles inflexibles en puertos

generaron a su vez restricciones de mercancías, regulaciones en la circulación de personas, alarmas sanitarias, entre otras causales del pánico que está viviendo el mundo por la rápida propagación del virus. Esto ha desencadenado una crisis para el comercio internacional y el desempeño de las economías, y ha detenido recursos, además de haber creado una suspensión en la cadena de suministro de carga en los índices bajos de capacidad para los clientes (ANDI, 2020, pág. 2).

Herrera, Granadillo y Mendoza (2019) indican que con la aparición de este virus se encienden las amenazas de inseguridad mundial y producen cambios de forma acelerada, lo que deja esos vacíos de alternativas a futuro. Se está a la expectativa de lo que sucederá en su trayecto y crea preocupación a las compañías que implementan los métodos de la cadena de suministros de carga global, pues por este medio se encarga se genera un valor agregado a los productos en cláusulas de tiempo (Organización Mundial del Comercio, OMC, 2020).

A comienzo del presente año 2020, las dificultades sanitarias tomaron mucha fuerza en todo el mundo, lo que incrementó las posibilidades de desplome en la economía y el comercio. Esto provocó una gran ola de rupturas en la SC, en comparación con la superioridad de la crisis de 2008-2009. Se está a la expectativa de lo que pueda suceder en el año 2021, con incertidumbre respecto del progreso, debido a que los resultados se establecerán dependiendo de la evolución del virus. Todo esto ha conllevado a que cada gobierno adopte las mejores posibilidades para proteger la vida de las personas, a la vez que crea dificultades del descenso del comercio. El propósito de todo esto es poder controlar la pandemia y mitigar poco a poco los daños económicos de empresas y, sobre todo, del país.

En la cadena de suministro de carga global en el comercio internacional sin duda la COVID-19 ha impactado de forma negativa, pues generó la suspensión de las actividades de suministros de materias primas y retrasos de entrega de las mercancías. Esto trajo como consecuencias dejar a la expectativa a las empresas que implementan estos procesos, lo que perjudicó algunos sectores como la alimentación, artículos para el hogar, productos de alta tecnología, maquinaria y en el sector textil. Dichas situaciones frenaron las economías del comercio para estas compañías.

En ese sentido, también se muestra la importancia que tiene el transporte marítimo mundial, que se ha visto en constante lucha en la pandemia. Se evidenció que, durante este periodo, el transporte marítimo es el medio a través del que se contó con acceso a energías, medicamentos y materias primas; además de a algunos suministros de medicamentos viables, ya que son de suma importancia en estos momentos de crisis, (Grupo

de Asuntos Internacionales, 2020). Según la UNCTAD, se aprecia que el 80 % del comercio se transporta vía marítima a través de los buques. Por este motivo, es importante que se mantengan abiertas las cadenas de suministro de carga global y el transporte trasfronterizo, ya que la mercancía no tiene ningún riesgo de contacto con coronavirus, debido a que los productos duran bastantes días en navegación. Ese medio de transporte no es considerado una zona de peligro que impida la gestión de los productos.

No obstante, a medida que ha trascurrido la pandemia, la cadena de suministro de carga global se ha transformado de manera positiva. Este escenario ha hecho que las empresas se autoevalúen en los frentes de insumo, e incluso ha creado expectativa de cómo o donde insertar los mercados o facilidades para su comercio, a la vez que se implementan cambios estructurales a la hora de definir nuevas cadenas o próximas redes de suministro de futuro, y así evitar el colapso de la producción mundial.

Todo puede pasar en el siglo XXI, por lo que las compañías deben tener nuevas perspectivas y considerar, a corto y largo plazo, cuatro grandes actuaciones en el momento de seleccionar la cadena de suministros (Deloitte, S.f). El primer momento consiste en mejorar la visibilidad y digitalización, conociendo esas limitaciones que se generan en los tres primeros niveles en la capacidad de los proveedores. En segundo lugar, tener claros y presentes los riesgos y costos asociados que se presenten. En tercer lugar, considerar esas nuevas capacidades de adaptación en los cambios que se den, como factor clave para poder mitigar los impactos que se generen en la cadena de suministro de carga global; y por último, el uso de las plataformas tecnológicas.

Resultados y discusión

Este artículo de revisión tuvo como propósito realizar una línea de tiempo de la cadena de suministro de carga global en el comercio internacional. De ese ejercicio se identificó en qué consiste la SC y la gran calidad que tiene en el mundo. Sus procesos se han vuelto altamente sofisticados en la competitividad de las empresas, pero a su vez se presentan riesgos en los métodos que se implementan. Por esta razón, hoy en día hablar de este tema es sumamente importante en el ámbito global.

Los autores citados en este artículo generalizan el buen desempeño que hace la cadena de suministro de carga global en la implementación del comercio, como método fundamental para las compañías que ilustran estos procesos. A pesar de que pasen los años, se sigue haciendo más fuerte en su implementación bajo el parámetro de buscar la manera de cumplir con su objetivo en la satisfacción total de esas necesidades del cliente final.

Se muestra de gran relevancia la cadena de suministro de carga global, porque de este éxito depende toda la operación de compraventa, distribución, entre

otros, en la demanda del comercio. Los países tienen que implementar estos procesos, pues siempre van a requerir de otro país para el comercio de sus productos y el cumplimiento final de sus obligaciones.

Los autores consideran que la cadena de suministro de carga global ha cambiado y lo seguirá haciendo, ya que los modelos son más dinámicos y cortos, hay más contacto entre quien fabrica y quien consume y se reducen enormemente los intermediarios, lo que forma menores características en cuanto a tipos de respuesta y menores costos. Esto crea cada vez mejores propuestas y desempeño.

Debido a la COVID-19 las empresas y grandes industrias pasan por un mal momento en sus procesos finales o con sus materias primas. Esto se vuelve un gran reto de oportunidades para las que deberán buscar esas maneras de seguir al hilo en la SC y de incorporarse en nuevas implementaciones con las plataformas tecnológicas, para no quedar en la obsolescencia y puedan seguir manteniendo esa participación en el comercio internacional.

Conclusión

Dentro de este artículo podemos concluir que, dada la actual pandemia de COVID-19, en las cadenas de suministro de carga global se presentarán cambios estructurales que seguramente afectarán a un gran porcentaje de las empresas globales, lo que dará lugar a nuevos retos a la hora de definir nuevas cadenas y futuras redes de suministro.

La COVID-19 ha presentado impactos negativos y positivos en la cadena de suministro de carga global en el comercio internacional, lo cual ha obligado a reinventar los procesos para no frenar el comercio mundial. También ha logrado resaltar

puntos clave en los empresarios, para crear planes de prevención ante futuras adversidades de similar magnitud o mucho más grandes. Algunas acciones seguramente estarán encaminadas a evaluar el rendimiento de los proveedores actuales ante las crisis y la no dependencia de un solo proveedor y mejorar la participación de los canales tecnológicos, para mejorar la comunicación y el seguimiento a los procesos de cadena de suministro.

De lo anterior, las grandes compañías deberán tener en cuenta entre el mediano y largo plazo unos puntos clave para poder conocer de forma cons-

tante la capacidad límite de todos sus proveedores; evaluar los nuevos riesgos como desastres humanitarios, guerras, política de aranceles, cambios en los patrones de compra, riesgos de suministro como paradas en la producción y riesgos de la lo-

gística de transporte. Todo esto con el fin de lograr la capacidad para adaptarse a los cambios rápidamente para poder disminuir los impactos en la SC, disponiendo de diferentes alternativas y/o planes ante imprevistos.

Referencias

- Aguilera, L., Hernández, O. y Pérez, O. (2015). La relación de la gestión de la cadena de suministro y las tecnologías de la información y comunicación en los procesos productivos para mejorar la competitividad de la pyme manufacturera en aguas calientes. *Revista Internacional de Administración y Finanzas*, 8(1), 79-91.
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) (Marzo de 2020). Boletín 04 - 313. Efectos del COVID-19 en la cadena de suministros y Alerta amarilla. Recuperado de http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2004%20-%20313.%20Efectos%20del%20COVID-19%20en%20la%20cadena%20de%20siministros%20y%20Alerta%20amarilla%20-%20Pico%20y%20placa%20ambiental_637199677468528606.pdf
- Anduiza, J. G. (2018). *Gestión de la cadena de suministro: análisis del uso de las TIC y su impacto en la eficiencia* (tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid, España.
- Calatayud, A. y Katz, R. (2019). Cadena de suministro 4.0 Mejores prácticas internacionales y hoja de ruta para América Latina Recuperado de https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Cadena_de_suministro_4.0_Mejores_pr%C3%A1cticas_internacionales_y_hoja_de_ruta_para_Am%C3%A9rica_Latina_es.pdf
- Castrellón-Torres, J., García-Alcaraz, J y Adarme-Jaimes, W. (2015). Consolidación de carga como mecanismo de coordinación en cadenas de suministro de perecederos: Estudio de simulación. *Dyna*, 82(189),233-242.
- Cotte, A. (2018). *Cadenas de suministro resilientes* (trabajo de grado). Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, Colombia. <https://core.ac.uk/download/pdf/286064589.pdf>
- Deloitte. (s.f). Gestión del riesgo y las interrupciones en la cadena de suministro. Recuperado de https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cl/Documents/strategy/cl-Covid19_POV_SupplyChain.pdf
- Dorado, J. (2015). *Modelo de operaciones para el comercio seguro aplicados a la cadena logística: caso empresa de transporte terrestre de carga* (tesis de maestría). Universidad Autónoma de Occidente, Santiago de Cali (Colombia).

-
-
- Gómez, M., Guitart, L., Morantes, S. y Li, Y. (2018). Las personas y la cadena de suministro. *Oikonomics*, 9, 82-93. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6813746>
- Grupo de Asuntos Internacionales. (2020). Coronavirus - COVID-19 prescripciones internacionales. Obtenido de <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/noticias/COVID-19%20ORGANISMOS%20INTERNACIONALES%20V6.pdf>
- Icarte, G. (2016). Aplicaciones de inteligencia artificial en procesos de cadenas de suministros: una revisión sistemática. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 24(4), 663-679. DOI: 10.4067/S0718-33052016000400011
- Mena Vargas, Y. A., Millán Rojas, E. E., & Sánchez Castillo, V. (2019). Application of augmented reality as a means of interdisciplinary learning. *Scientia Et Technica*, 24(3), 479-489. <https://doi.org/10.22517/23447214.21371>
- Organización Mundial del Comercio. (2020). *Desplome del comercio ante la pandemia de COVID-19, que está perturbando la economía mundial*. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr855_s.htm
- Plesca, M. (2015). Las cadenas de valor globales y los acuerdos comerciales regionales (tesis de pregrado). Universidad de Barcelona, España. <http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/66715/1/TFG-ECO-Plesca-Muhaela-juliol15.pdf>
- Ponce, A., Sanchez, V., Ramirez, G. y Hernández, J. (S.f). Administración de Cadena de Suministros para la Generación de Rentabilidad en el Mercado. Recuperado de <http://riico.org/wp-content/uploads/2019/04/Administracio%CC%81n-de-Cadena-de-Suministros-para-la-Generacio%CC%81n-de-Rentabilidad-en-el-Mercado.pdf>
- Porter, M. (2019). *Ser competitivo*. Deusto: España.
- Vásquez, M. y Palomo, M. (2016). Diferencia entre la cadena de valor y la cadena de suministros, para generar una ventaja competitiva. *Vinculatégica*, 2(1), 2400-2421.