



DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i3.1571>

Ciencias de técnicas y aplicadas

Artículo de revisión

Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia

Economic impact of logistics in Ecuador and its impact on the pandemic

Impacto econômico da logística no Equador e seu impacto na pandemia

Ermel Efraín Capurro-Tapia ¹

efrain.capurro25@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-2243-6000>

Correspondencia: efrain.capurro25@gmail.com

***Recibido:** 2 de noviembre de 2020 ***Aceptado:** 9 de noviembre de 2020 *** Publicado:** 6 de diciembre de 2020

- I. Master Universitario en Dirección Logística, Ingeniero Industrial y de Procesos, Tecnólogo en Mecánica Aeronáutica, Mención Motores, Docente Investigador de la Facultad de Ingenierías en la Universidad Técnica Luis Vargas Torres de Esmeraldas, Ecuador.

Resumen

La pandemia del Covid-19 ha llevado a muchos países a plantearse el cómo gestionar sus operaciones a todo nivel, minimizando en lo posible la paralización de actividades productivas y, poniendo todo en juego para que la logística que se ejerce en las cadenas de suministro de alimentos, insumos y bienes esenciales no se vea afectada por los embates del virus. Es importante recalcar que los efectos derivados de la pandemia han generado fuertes impactos en la economía de la sociedad en todos los niveles, incrementando los niveles de desempleo, viéndose arropadas por la demanda las cadenas de suministro, el cierre ya sea parcial o total de conexiones marítimas, terrestre e inclusive aéreas que limitan la interacción del comercio de importación y exportación, vitales para el sustento de toda economía. El presente artículo tiene como eje primordial revisar el basamento teórico que sustenta a los impactos negativos que han surgido y que en el aspecto económico en el ramo de la logística en la República del Ecuador, poniendo además en contexto el entorno globalizado y a los aspectos positivos que se han derivado a nivel local y sobre todo en la región latinoamericana, para tener un esbozo de los aspectos que han afectado a dicha área productiva y que además genera movilidad en los bienes que consumimos en el día a día y que sin darnos cuenta representan un eslabón primordial en la vida productiva de toda nación. El artículo presentado está enfocado de acuerdo a un criterio metodológico documental o desk research.

Palabras claves: Economía; impacto; logística; pandemia; productividad.

Abstract

The Covid-19 pandemic has led many countries to consider how to manage their operations at all levels, minimizing as much as possible the stoppage of productive activities and, putting everything at stake so that the logistics that are exercised in the supply chains of food, supplies and essential goods are not affected by the onslaught of the virus. It is important to emphasize that the effects derived from the pandemic have generated strong impacts on the economy of society at all levels, increasing unemployment levels, supply chains being covered by demand, the closure of either partial or total connections maritime, land and even air that limit the interaction of import and export trade, vital for the sustenance of any economy. The main axis of this article is to review the theoretical foundation that supports the negative impacts that have arisen and that in the economic aspect in the field of logistics in the Republic of Ecuador, also putting in context the globalized

environment and the positive aspects that have been derived at the local level and especially in the Latin American region, to have an outline of the aspects that have affected said productive area and that also generates mobility in the goods that we consume on a daily basis and that without realizing it represent an essential link in the productive life of every nation. The presented article is focused according to a documentary methodological criterion or desk research.

Keywords: Economy; impact; logistics; pandemic; productivity.

Resumo

A pandemia de Covid-19 tem levado muitos países a considerarem como administrar suas operações em todos os níveis, minimizando ao máximo a paralisação das atividades produtivas e, colocando tudo em risco para que a logística que se exerce nas cadeias produtivas de alimentos, suprimentos e bens essenciais não são afetados pelo ataque do vírus. É importante ressaltar que os efeitos derivados da pandemia geraram fortes impactos na economia da sociedade em todos os níveis, aumentando os níveis de desemprego, as cadeias de abastecimento sendo cobertas pela demanda, o fechamento de ligações parciais ou totais marítimos, terrestres e até aéreos que limitam a interação do comércio de importação e exportação, vitais para o sustento de qualquer economia. O eixo principal deste artigo é revisar a fundamentação teórica que sustenta os impactos negativos que surgiram e que no aspecto econômico no campo da logística na República do Equador, contextualizando também o ambiente globalizado e os aspectos positivos que derivam a nível local e especialmente na região da América Latina, para se ter um esboço dos aspectos que têm afetado essa área produtiva e que também gera mobilidade nos bens que consumimos diariamente e que sem nos darmos conta representam um elo essencial na vida produtiva de cada nação. O artigo apresentado é focado segundo um critério metodológico documental ou pesquisa documental.

Palavras-chave: Economia; impacto; logística; pandemia; produtividade.

Introducción

La logística tiene un papel fundamental en la economía de cada país, y más en la actualidad en la cual los efectos de la globalización han interconectado los mercados de diversos modelos económicos, siempre en tributo al crecimiento de cada región. En tal sentido, Villareal (2012) refiere que la “logística está destinada a ser la columna vertebral del desarrollo del país y un motor para despegar nuevas infraestructuras”; entendiéndose esto en el contexto que se vive de apertura comercial, el desarrollo de los servicios logísticos es primordial para incrementar la competitividad y lograr reducir los tiempos y costos.

En concordancia, según la Montañez y otros (2015) la logística puede definirse como “el set de actividades y procesos necesarios para asegurar la entrega de mercancía a su cliente final. Involucra las actividades que aseguren la entrega de la mercancía al cliente, es decir, el proceso de transportar los bienes desde el lugar de su producción hasta el punto en que el producto es comercializado o entregado al consumidor final”.

Con esto, se establece que para que la logística se lleve a cabo de manera eficaz se deben involucrar procesos de planificación de volúmenes de carga, planificación de redes de orígenes y destinos (flujos de carga), consolidación y desconsolidación, almacenaje, organización de transporte multimodal, inspecciones y pagos de aduanas, controles de inventarios, empaquetado, envasado y, controles de calidad de los productos.

Con el efecto de la pandemia originada por el Covid-19 o Nuevo Coronavirus, se han presentado repercusiones no solo a nivel sanitario, sino también en aspectos económicos debido a la suspensión temporal de actividades productivas. Con esto, se tiene que tanto las exportaciones, las inversiones y el consumo, ejes de crecimiento de cualquier nación se vean mermadas. Tal es así, que el sector de la logística ha tenido que adaptar su trabajo para seguir ofreciendo servicios a sus clientes; sin embargo, muchas empresas logísticas se han visto en la necesidad de realizar recortes en sus costos operativos, haciendo reorientar los recursos a invertir en áreas como las ventas en línea o mercado digital, debido a que la ciudadanía teme salir a las calles y exponerse a contagio. Es tanto así, que según Valdés y Pérez (2020) refieren que la irrupción de la pandemia cambió drásticamente y repentinamente la forma de vida y el modelo de desarrollo imperante. Las economías de las naciones han sufrido graves consecuencias producto del cierre de actividades productivas y se

han generado demoras en los cruces de fronteras debido a los procesos adicionales generados para contener la propagación del virus, dando pie a un marcado aumento al desempleo.

A causa de esta situación, parece contradictorio, pero se han incrementado las ventas y, debido a la alta demanda las cadenas logísticas las cuales no se encuentran preparadas se han visto colapsadas, lo que genera retrasos en las entregas, además de lo que representan la implementación de las medidas de bioseguridad para proteger a los trabajadores del sector logístico. Por ende, este sector es esencial para los ciudadanos, tanto en pandemia como sin ella.

En contexto, el generar acciones que permitan la fluidez de las cadenas de logística es fundamental para asegurar el suministro oportuno de insumos, alimentos y bienes esenciales, que puedan dinamizar la economía de una nación. En tal sentido, Serrano (2020) establece que “fortalecer todo el sistema logístico es una de las claves para mejorar la competitividad del comercio exterior ecuatoriano, lo que será fundamental para la reactivación económica luego de los impactos de la pandemia”.

Para la República del Ecuador, las autoridades nacionales e internacionales han mejorado las previsiones de la economía de la nación para el cierre de 2020. Esto se vislumbra mediante tres indicadores principales: producto interno bruto, déficit fiscal y recaudación tributaria. Para alcanzar las metas del 2020, el Gobierno ha tenido varias medidas entre las que se encuentra anticipar el pago del Impuesto a la Renta para las grandes empresas que no se vieron tan afectadas por la pandemia. Un elemento fundamental en el que hay que trabajar es en los pequeños y medianos productores nacionales los cuales pueden ayudar a la reactivación de la economía del país.

En el artículo que se presenta se tiene como objetivo revisar el impacto económico a nivel de logística que representa para el Estado Ecuatoriano la afectación por la pandemia del Covid-19, basándonos en la metodología documental o desk research de diferentes autores y/o fuentes que nutran teóricamente el contexto, para finalmente puntualizar en unas consideraciones finales y referencias bibliográficas.

Desarrollo

Según Bremmer (2020) el orden mundial ya era inestable mucho antes de la crisis del Covid-19. El coronavirus ha acelerado tres de las principales tendencias geopolíticas que conformarán el próximo orden mundial post – pandemia. La primera de ellas es la **desglobalización**; las dificultades logísticas que la crisis actual ha sacado a la luz ya muestran un cambio en detrimento de las cadenas mundiales de suministro “justo a tiempo”. No obstante, con el aumento de las dificultades, **el inevitable crecimiento del nacionalismo y de las políticas que ponen al país por delante de todo**, obligarán a las empresas a aprovechar recursos locales que favorecen a las cadenas de suministro nacionales y regionales y, la tercera tendencia, el surgimiento geopolítico de China, que viene gestándose desde hace 30 años.

De igual manera la CEPAL (2020) describe que la irrupción del Covid-19 se produjo en un contexto de debilitamiento del comercio mundial que se arrastra desde la crisis financiera de 2008 – 2009. Es tanto así, que la región latinoamericana, la cual es una de las principales regiones productoras de alimentos del mundo, con suficiencia para satisfacer las necesidades de sus habitantes. Sin embargo, ante un eventual aumento de los precios internacionales de los alimentos, los productores podrían optar por exportar. A fin de mantener la seguridad alimentaria en tiempos de crisis, es recomendable incrementar la coordinación a nivel regional, así como la colaboración entre el sector público y privado para monitorear inventarios, acordar prioridades de producción y establecer compromisos de compra por parte del sector público.

La rápida propagación del COVID-19 y las medidas adoptadas por los gobiernos han tenido graves consecuencias en las principales economías mundiales. Se han interrumpido gran parte de las actividades productivas, primero en Asia y posteriormente en Europa, América del Norte y el resto del mundo, y ha habido cierres generalizados de fronteras. Esto ha dado lugar a un marcado aumento del desempleo, especialmente en los Estados Unidos, con la consecuente reducción de la demanda de bienes y servicios. En este contexto, en 2020 el producto mundial registraría su mayor contracción desde la Segunda Guerra Mundial (Banco Mundial, 2020).

Ante esta coyuntura, en mayo de 2020 el volumen del comercio mundial de bienes cayó un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019 (ver Figura 1). La caída en los primeros cinco meses del año fue generalizada, si bien afectó especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea. China experimentó una contracción menor que el promedio mundial, ya que

controló el brote y reabrió su economía relativamente rápido. América Latina y el Caribe es la región en desarrollo más afectada.

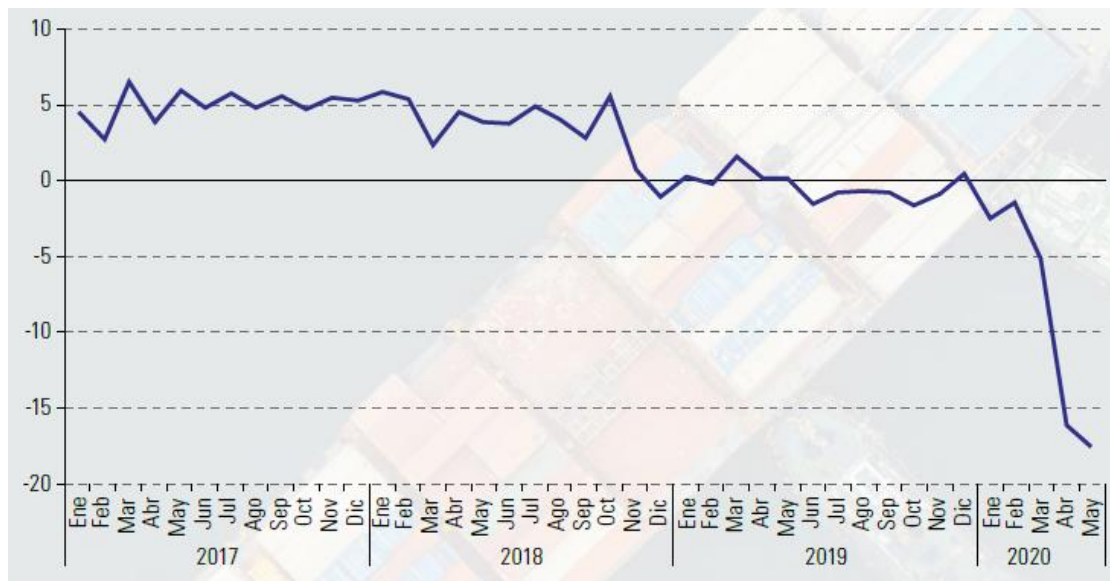


Figura 1. Variación interanual del volumen del comercio mundial de bienes.

Nota: Variación interanual periodo enero 2017 a mayo 2020. Fuente: CEPAL (2020).

A nivel logístico, los problemas en el transporte internacional traban el comercio regional, con ello, la pandemia ha puesto un conjunto de restricciones a las cadenas logísticas, configurando un escenario que ha traído desfavorables consecuencias en muchos de los ámbitos del comercio internacional. Sin embargo, la pandemia ha servido como catalizador de los procesos de digitalización de la logística comercial, acelerando un proceso que ya venía en desarrollo y que no se detendrá con el término de las restricciones impuestas por la pandemia, sino más bien será parte de la nueva realidad logística.

De tal manera, Reardon y otros (2020) establecen que las economías de los países se han visto fuertemente afectadas por la pandemia, y debido a ello la organización de las cadenas de suministro de alimentos o Food Supply Chains (FSC) están mermadas en su capacidad de respuesta. El impacto se visualiza de manera más amplia en las denominadas PYMEs (pequeñas y medianas empresas) en áreas urbanas y rurales, ya que los gobiernos deben desarrollar políticas para

responder a la cadena logística evitando interrupciones de suministro, incremento en precios de insumos y graves consecuencias económicas para millones de empleados.

Por tanto, basándonos en los efectos que ha generado el Covid-19 en las regiones en desarrollo, se plantean una serie de hipótesis del destino de las cadenas de suministro de alimentos (FSC):

1. Los impactos directos se sentirán abrumadoramente en los segmentos postcosecha de la cadena, o sea, después de la granja o productor primario.
2. La probabilidad que los impactos sean mayores en áreas periurbanas, urbanas y rurales densas.
3. Los fuertes efectos en los segmentos de minoristas y de los restaurantes y ambulantes.
4. Las cadenas modernas de supermercados y de comida rápida enfrentan menos problemas.
5. Los impactos directos sobre la población y la producción agrícola serán mucho menores que en los segmentos intermedios y finales de la FSC.
6. La probabilidad que por motivo de pandemia se incrementen los precios de los alimentos e insumos.
7. Las respuestas al Covid-19 crean dificultades económicas.

Claramente, los segmentos de FSC en el mundo en desarrollo más vulnerables a los impactos del coronavirus son los segmentos intermedios y finales (los más cercanos al consumidor). Abordar los problemas de las FSC requiere tres vías políticas complementarias para minimizar su impacto económico al ser un rubro logístico:

- La primera a corto plazo consiste en implementar sistemas de apoyo a las PYMEs y los trabajadores en los segmentos intermedios y finales de las FSC.
- La segunda política complementaria a corto y mediano plazo consiste en la necesidad de supervisar y regular de manera más estricta los mercados mayoristas, los mercados minoristas de productos frescos y, los grupos de PYMEs de procesamiento, en conjunto con la adecuación de sus espacios para mejorar las condiciones de salubridad.
- La tercera política implica que los países en desarrollo deben realizar inversiones a largo plazo para ayudar a las PYMEs a cambiar las prácticas de higiene y mejorar el diseño de sus ambientes operativos para hacerlos más competitivos.

Por esta razón, para avanzar en la digitalización de la industria logística en la región es clave contar con una hoja de ruta que defina los hitos relevantes y los beneficios esperados en cada fase:

- La digitalización y automatización de procesos con miras a reducir la interacción humana y aumentar la eficiencia.
- La información como el mayor activo de las organizaciones, permitiendo generar servicios de valor agregado al cliente.
- Fortalecer la interoperabilidad, tanto nacional como regional, para fortalecer la integración de soluciones tecnológicas.
- El desarrollo de sistemas informáticos debe brindar valor añadido a la logística, para ello debe concentrarse en aquellos procesos que inciden en la eficiencia, resiliencia y seguridad de la cadena logística.
- Manejar un enfoque de mejora continua, aprovechando los estándares internacionales y mejores prácticas de diseño y desarrollo de software.

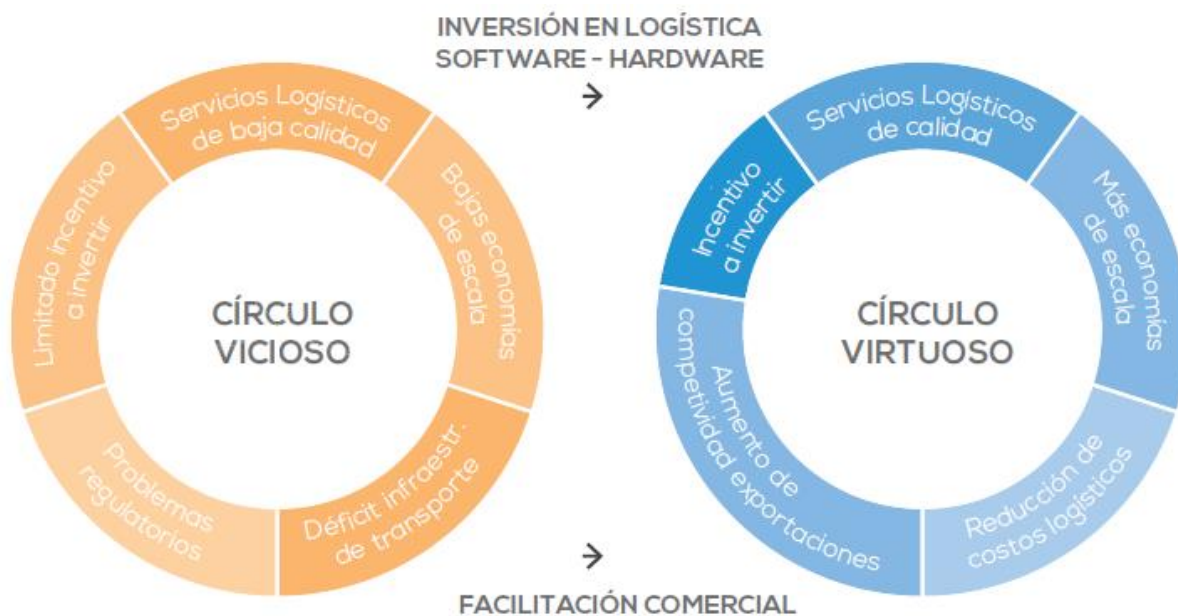


Figura 2. Beneficios de la infraestructura logística.

Nota: comparación de los avances de la digitalización en logística para dinamizar la economía de una empresa.

Fuente: Montañez y otros (2015).

En contexto, la División de Transporte de la República del Ecuador (2020) refiere que dada la naturaleza de las cadenas de suministro y sus dependencias más allá del transporte, como medida general, es clave el establecimiento de grupos de trabajo y/o comités multisectoriales para la toma de decisión integrada y expedita. Mantener los niveles de producción local de alimentos requiere también asegurar la circulación y la salud de los trabajadores en zonas rurales y urbanas. En ese sentido, es fundamental evaluar el riesgo de los trabajadores del sector logístico (según su rango de edad y condiciones de salud) y definir protocolos de actuación por parte de las autoridades sanitarias para el sector logístico, a fin de reducir riesgos de contaminación de trabajadores y mercancías.

El shock económico provocado por la pandemia requiere también de paquetes de apoyo para los sectores clave en el abastecimiento de productos de primera necesidad e insumos médicos, para responder a los desafíos de liquidez y la ruptura de la cadena de pagos. Asimismo, es fundamental asegurar la circulación del transporte de carga en cadenas de suministro esenciales, simplificando normativas y promoviendo la digitalización de todo proceso que requiera contacto humano. Algunas medidas que la región debe explorar incluyen:

1. Realizar acuerdos internacionales para definir protocolos específicos de bioseguridad.
2. Reformular protocolos de inspección y facilitar los trámites de comercio internacional para productos esenciales.
3. Incorporar tecnología de bajo costo para la inspección de la carga.
4. Eliminar restricciones a la carga aérea relacionadas a productos para atender la emergencia Covid-19, así como autorizar derechos de tráfico para vuelos de carga (donde no existen) y eliminar y/o reducir tasas operativas en los aeropuertos para tales vuelos.
5. Facilitar el comercio electrónico y la logística de última milla promoviendo la coordinación con las plataformas de entrega existentes, para garantizar el acceso a bienes de primera necesidad.

De acuerdo con el Banco Central del Ecuador (BCE), la suspensión de las actividades productivas producto de la pandemia, afectó negativamente a la economía ecuatoriana, reflejándose que para el segundo trimestre del año 2020 un Producto Interno Bruto (PIB) decreció en 12,4% con respecto a igual periodo de 2019, representando la mayor caída trimestral observada en 20 años. Sin embargo, este decrecimiento fue menor al que sufrieron otros países de la región en el segundo

trimestre, donde naciones como Chile registró una contracción de -14,1%, Colombia -15,7%, México -18,7%, Argentina -19,1% y Perú -30,2% de su PIB, respectivamente.

Es por ello, que América Latina y el Caribe enfrentan la pandemia desde una posición más débil que la del resto del mundo. Antes de la pandemia la CEPAL preveía que la región crecería un máximo de 1,3% en 2020. Sin embargo, los efectos de la crisis han llevado a cambiar esa previsión y pronosticar una caída del PIB de al menos un 1,8%; aunque no se debe descartar que el desarrollo de la pandemia lleve a previsiones de contracciones de entre un 3% y un 4%, o inclusive más. El impacto económico final dependerá de las medidas que se tomen a nivel nacional, regional y mundial.

Según Andrade y otros (2020) la República del Ecuador, así como el resto del mundo se ha visto seriamente afectada por el Covid-19, que ha golpeado fuertemente en la economía nacional e internacional. Tanto los productos tradicionales como los no tradicionales ecuatorianos están ferozmente debilitados. Es tal así, que la Cámara Andina de Fomento (CAF) aprobó para el cierre del año 2020 dos préstamos por el valor de USD 463 millones, para totalizar en dicho ejercicio la cifra de USD 1.100 millones en préstamos para la Nación, principalmente destinados a la atención de la emergencia sanitaria y económica generada por la pandemia y a mejorar las infraestructuras logísticas especializadas, vialidad regional, riego y drenaje.

Resalta de ello, la aprobación de recursos para el Programa de Infraestructura Logística; Fase I, el cual fomentará el desarrollo de las infraestructuras logísticas especializadas para la modernización del transporte multimodal y reforzará los corredores logísticos Quito – Guayaquil; Quito – Cuenca; Quito – Manta y Quito – Tulcán, para diversificar su base exportadora y dar una mayor eficiencia a los servicios logísticos de transporte vial, marítimo y de integración fronteriza. También fortalecerá la conectividad e integración hacia los centros de producción y hacer más segura la transitabilidad de los usuarios.

Estos corredores logísticos buscan:

- Reducir tiempos de viaje y costo de transporte, almacenaje e inventarios.
- Incrementar la conectividad de los distintos modos de transporte.
- Generar movimiento de carga y/o pasajeros de manera eficiente, facilitando la confiabilidad del servicio en términos de predictibilidad, seguridad y homogeneidad.
- Incrementar el valor agregado de los productos transportados.

Consideraciones finales

La economía ecuatoriana se encuentra seriamente vulnerada ante la reducción de las exportaciones y su incidencia directamente proporcional al ingreso de divisas para sostener la economía. Por tanto, repercute en que existe un riesgo inherente de cierre y quiebra de muchas empresas.

Los expertos actualmente se encuentran formulando estrategias para procurar la reducción de costos y mantener la competitividad de mercado ante el incremento de los precios de transporte en la cadena logística multimodal.

El mundo post – pandemia será muy diferente, dado que habrá mucha gente sensibilizada acerca de la importancia de las buenas prácticas de manufactura y logística. Será una oportunidad única para reforzar la cultura organizacional respecto al manejo de los bienes de adquisición y venta.

La reestructuración de los mercados de trabajo en todos los niveles de la economía se torna en una estrategia de trabajo crucial dentro del modelo de negocios del Ecuador, donde los aspectos logísticos y de planificación deben ir de la mano en interacción con la economía.

Las leyes laborales, están cambiando constantemente ante las diferentes situaciones que se vienen presentando en el Ecuador, por lo que las condiciones de trabajo también exigen modificaciones de forma y fondo para salvaguardar el sostenimiento de los sectores productivos.

La logística es una dimensión clave en el proceso de desarrollo económico de los países y, en la región, por ello, a nivel estratégico es fundamental dar continuidad a los trabajos realizados por los países en torno a las políticas de logística y movilidad propuestas por la CEPAL.

Referencias

1. Andrade, C., Cabrera, C., Sambonino, B., López, C. y Poveda, G. (2020). Afectación a las exportaciones de banano ecuatoriano a causa de la pandemia por el Covid-19.
2. Banco Central del Ecuador (2020). La economía ecuatoriana decreció 12,4% en el segundo trimestre de 2020.
3. Banco Mundial (2020). Global Economic Prospects.
4. Banco Mundial (2020). La Covid-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial.
5. Bhatt, G. (2020). Economía, política y pandemia.

6. Bremmer, I. (2020). Políticas, política y pandemia.
7. Cámara Andina de Fomento (2020). CAF aprobó USD 1.100 millones en favor de Ecuador en 2020.
8. CEPAL (2020). Los efectos del Covid-19 en el comercio internacional y la logística.
9. Craviotti, C. (2020). Reflexiones sobre el impacto de la pandemia en la Argentina, y la posibilidad de fortalecer los sistemas alimentarios locales.
10. División de Transporte (2020). Coronavirus y el desafío de las estanterías de supermercados vacías.
11. Hernández, J. y Rey, E. (2020). Impacto económico Covid-19.
12. Mackay, C., Franco, Z., Ruíz, K., González, G. y Poveda, G. (2020). El sector florícola ecuatoriano y su afectación en el mercado internacional producto de la pandemia causada por el Covid-19.
13. Martín – Fiorino, V. y Reyes, G. (2020). Desafíos y nuevos escenarios gerenciales como parte de la herencia del Covid-19.
14. Montañez, L., Granada, I., Rodríguez, R. y Veverka, J. (2015). Guía Logística.
15. PRIMICIAS (2020). Impacto del Covid-19 en la economía nacional y mundial. Tres señales del posible crecimiento del Ecuador.
16. Reardon, T., Bellemare, M. y Zilberman, D. (2020). Cómo Covid-19 puede interrumpir las cadenas de suministro en los países en desarrollo.
17. Salvador, P. (2020). Covid-19: el gran impacto sobre las cadenas de suministros.
18. Serrano, C. (2020). Fuerte inversión para impulsar el sistema logístico del comercio exterior ecuatoriano.
19. Valdés, L. y Pérez, G. (2020). Transformación digital en la logística de América Latina y el Caribe.
20. Villareal, A. (2012). Logística: clave para el desarrollo económico de un país.

References

1. Andrade, C., Cabrera, C., Sambonino, B., López, C. and Poveda, G. (2020). Impact on Ecuadorian banana exports due to the Covid-19 pandemic.

2. Central Bank of Ecuador (2020). The Ecuadorian economy decreased 12.4% in the second quarter of 2020.
3. World Bank (2020). Global Economic Prospects.
4. World Bank (2020). Covid-19 (coronavirus) plunges the world economy into the worst recession since World War II.
5. Bhatt, G. (2020). Economy, politics and pandemic.
6. Bremmer, I. (2020). Politics, politics and pandemic.
7. Andean Chamber of Development (2020). CAF approved USD 1.1 billion in favor of Ecuador in 2020.
8. ECLAC (2020). The effects of Covid-19 on international trade and logistics.
9. Craviotti, C. (2020). Reflections on the impact of the pandemic in Argentina, and the possibility of strengthening local food systems.
10. Transportation Division (2020). Coronavirus and the challenge of empty supermarket shelves.
11. Hernández, J. and Rey, E. (2020). Covid-19 economic impact.
12. Mackay, C., Franco, Z., Ruíz, K., González, G. and Poveda, G. (2020). The Ecuadorian flower sector and its impact on the international market as a result of the pandemic caused by Covid-19.
13. Martín - Fiorino, V. and Reyes, G. (2020). Challenges and new management scenarios as part of the heritage of Covid-19.
14. Montañez, L., Granada, I., Rodríguez, R. and Veverka, J. (2015). Logistics Guide.
15. PRIMICIES (2020). Impact of Covid-19 on the national and global economy. Three signs of the possible growth of Ecuador.
16. Reardon, T., Bellemare, M. and Zilberman, D. (2020). How Covid-19 can disrupt supply chains in developing countries.
17. Salvador, P. (2020). Covid-19: the great impact on supply chains.
18. Serrano, C. (2020). Strong investment to boost the Ecuadorian foreign trade logistics system.
19. Valdés, L. and Pérez, G. (2020). Digital transformation in logistics in Latin America and the Caribbean.

20. Villareal, A. (2012). Logistics: key to the economic development of a country

Referências

1. Andrade, C., Cabrera, C., Sambonino, B., López, C. e Poveda, G. (2020). Impacto nas exportações de banana do Equador devido à pandemia de Covid-19.
2. Banco Central do Equador (2020). A economia equatoriana diminuiu 12,4% no segundo trimestre de 2020.
3. Banco Mundial (2020). Perspectivas econômicas globais.
4. Banco Mundial (2020). Covid-19 (coronavírus) mergulha a economia mundial na pior recessão desde a Segunda Guerra Mundial.
5. Bhatt, G. (2020). Economia, política e pandemia.
6. Bremmer, I. (2020). Política, política e pandemia.
7. Câmara Andina de Desenvolvimento (2020). O CAF aprovou US \$ 1,1 bilhão em favor do Equador em 2020.
8. CEPAL (2020). Os efeitos da Covid-19 no comércio internacional e logística.
9. Craviotti, C. (2020). Reflexões sobre o impacto da pandemia na Argentina e a possibilidade de fortalecer os sistemas alimentares locais.
10. Divisão de Transporte (2020). Coronavírus e o desafio das prateleiras vazias dos supermercados.
11. Hernández, J. e Rey, E. (2020). Impacto econômico da Covid-19.
12. Mackay, C., Franco, Z., Ruíz, K., González, G. e Poveda, G. (2020). O setor de flores do Equador e seu impacto no mercado internacional em decorrência da pandemia causada pela Covid-19.
13. Martín - Fiorino, V. e Reyes, G. (2020). Desafios e novos cenários de gestão como parte da herança da Covid-19.
14. Montañez, L., Granada, I., Rodríguez, R. e Veverka, J. (2015). Guia de logística.
15. PRIMICIES (2020). Impacto da Covid-19 na economia nacional e global. Três sinais do possível crescimento do Equador.
16. Reardon, T., Bellemare, M. e Zilberman, D. (2020). Como a Covid-19 pode interromper as cadeias de suprimentos em países em desenvolvimento.

17. Salvador, P. (2020). Covid-19: o grande impacto nas cadeias de suprimentos.
18. Serrano, C. (2020). Forte investimento para impulsionar o sistema logístico de comércio exterior equatoriano.
19. Valdés, L. e Pérez, G. (2020). Transformação digital em logística na América Latina e Caribe.
20. Villareal, A. (2012). Logística: chave para o desenvolvimento econômico de um país.

©2020 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).