



EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA CRISIS DEL COVID-19: UNA MIRADA A LATINOAMÉRICA INTERNACIONAL

Por: Yamile

Andrea Montenegro *

Ilustraciones:

Nicolás González ([behance.net/zanko](https://www.behance.net/zanko))

* Docente de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad El Bosque.

Contacto: ymontegro@unbosque.edu.co,



RESUMEN

LA CRISIS GENERADA POR LA PANDEMIA DEL COVID-19 HA AFECTADO LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL Y LAS ECONOMÍAS, Y COMO CONSECUENCIA EL COMERCIO INTERNACIONAL SE HA VISTO NOTABLEMENTE DISMINUIDO. AMÉRICA LATINA ES UNA DE LAS REGIONES MÁS VULNERABLES, A CAUSA DE LA FRAGILIDAD DE SUS ECONOMÍAS Y SU TEJIDO SOCIAL. EL COMERCIO SE CONSTITUYE EN UN INSTRUMENTO ESENCIAL PARA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, PERO ESTO REQUIERE LA DISPOSICIÓN DE LOS GOBIERNOS A LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL, CON EL ÁNIMO DE IMPULSAR UNA RECUPERACIÓN CON BENEFICIOS COMUNES A TODOS.

PALABRAS CLAVE: COMERCIO INTERNACIONAL, PANDEMIA DEL COVID-19, AMÉRICA LATINA.

ABSTRACT

THE CRISIS GENERATED BY THE COVID-19 PANDEMIC HAS AFFECTED BUSINESS ACTIVITY AND ECONOMIES, AND AS A CONSEQUENCE INTERNATIONAL TRADE HAS BEEN SIGNIFICANTLY REDUCED. LATIN AMERICA IS ONE OF THE MOST VULNERABLE REGIONS, DUE TO THE FRAGILITY OF ITS ECONOMIES AND ITS SOCIAL FABRIC. TRADE IS AN ESSENTIAL INSTRUMENT FOR ECONOMIC REACTIVATION, BUT THIS REQUIRES THE WILLINGNESS OF GOVERNMENTS TO INTERNATIONAL COOPERATION AND REGIONAL INTEGRATION, WITH THE AIM OF PROMOTING A RECOVERY WITH BENEFITS COMMON TO ALL.

KEY WORDS: INTERNATIONAL TRADE, COVID-19 PANDEMIC, LATIN AMERICA.

EFFECTOS DEL COVID-19 EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

El comercio internacional es una de las manifestaciones de la liberalización de las economías y el concepto de libre mercado, que defiende la riqueza de las naciones y que se correlaciona con el crecimiento o desarrollo económico (Tugores, 2005). La teoría de la interdependencia, desarrollada por Keohane y Nye (1988), explica la interacción y dependencia entre los Estados, que involucra distintos factores desde una perspectiva holística, dentro de la cual el factor comercial es relevante.

La crisis global generada por la pandemia del covid-19 hace necesaria una reflexión sobre el comercio internacional y los diferentes aspectos que involucra. Esta crisis, que afecta prácticamente a todos los países, pone en evidencia la vulnerabilidad del sistema económico-financiero y la necesidad de la cooperación entre los Estados para el mantenimiento de las relaciones y los negocios internacionales; así mismo, visibiliza la manera en la que los Gobiernos toman decisiones.

El comercio ha sido uno de los sectores más afectados en la crisis, debido a las medidas de aislamiento y cuarentenas impuestas por los Gobiernos: más de 3900 millones de personas en los cinco continentes han visto sus libertades restringidas (DW, 2020), lo que impacta notablemente la actividad empresarial.

Las restricciones de viaje y el distanciamiento/ aislamiento social han frenado la producción y comercialización de un número importante de bienes de consumo en industrias como la tecnológica, la automotriz y la farmacéutica, entre otras. Así mismo, las empresas de servicios como el entretenimiento, la aviación y la educación se han visto afectadas. Como consecuencias a corto plazo, habrá reducción en la inversión privada, quiebra de empresas y disminución de la integración en cadenas de valor y capacidades productivas (CEPAL, 2020a; Daza y Vokoum, 2020).

Antes del inicio de la crisis, las perspectivas de crecimiento de la economía mundial para 2020 eran,

**“...habrá
reducción en la
inversión
privada, quiebra
de empresas y
disminución de
la integración en
cadenas de valor
y capacidades
productivas”**

“La disminución de las transacciones comerciales tendrá secuelas en la producción y las cadenas de valor”

de acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, de 3,6 %. Un año después, las perspectivas son completamente distintas. Por poner algunos ejemplos, las previsiones del FMI descendieron de la siguiente manera: Estados Unidos, de 1,9 % a -5,9 %; Alemania, de 1,4 % a -7,0 %; Francia, de 1,4 % a -7,2 %; Japón, de 0,5 % a -5,2 %; Reino Unido, de 1,4 % a -6,5 %; España, de 1,9 % a -8,0 %, e Italia, de 0,9 % a -9,1 % (FMI, 2020; BM, 2020). Las previsiones para América Latina y el Caribe tampoco son optimistas: el FMI (2020) apunta a una contracción de la economía de -5,2 %.

Como consecuencia de la notable y súbita retracción de la economía de los países, el volumen del comercio de bienes y servicios a nivel global se verá igualmente afectado. La disminución de las transacciones comerciales tendrá secuelas en la producción y las cadenas de valor (Daza y Vokoun, 2020).

Aunque en 2019 el comercio mundial ya presentaba una desaceleración, provocada principalmente por las barreras impuestas entre Estados Unidos y China y el efecto que causaron en el resto de las economías debido a la interconexión global, la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2020a) prevé una disminución significativa en la producción y el consumo. En un escenario positivo, sitúa la disminución en 13 %; en uno negativo, 32 % o más. El impacto puede ser mayor en el comercio de servicios. La entidad plantea que las regiones más afectadas serían Asia y América del Norte (OMC, 2020b).

Las crisis económicas previas a la actual han demostrado cómo el comercio internacional disminuye notablemente en relación con la producción. En esta crisis, la disminución del comercio se agudiza debido a las trabas en los intercambios fronterizos, a las restricciones físicas a la actividad empresarial generadas por el COVID-19 y al hecho de que este ha afectado a los países en diferentes periodos de tiempo (Alcalá y Robledo, 2020).

El comercio internacional está y seguirá estando afectado en los meses venideros por dos razo-

nes principales. En primer lugar, el aislamiento generalizado y las restricciones a la movilidad, tanto locales como internacionales, han producido un fuerte descenso en la demanda de bienes y servicios de muchas industrias, lo que ha llevado al cierre parcial o total de empresas y negocios en todo el mundo. Empresas que antes eran actores permanentes del comercio global hoy simplemente no están produciendo bienes y servicios, o están luchando para no desaparecer.

El confinamiento y la limitación a la movilidad están comenzando a flexibilizarse a medida que los países se alejan del pico de contagios. España o Italia, que sufrieron las medidas de aislamiento más severas de Europa, se encuentran ya en procesos lentos de eliminación gradual de las restricciones, y esto es síntoma de esperanza. No obstante, el efecto real en el comercio internacional de esta vuelta a la normalidad aún no puede medirse (Daza y Vokoum, 2020), debido a que depende de la evolución de la situación en otros países. Por ejemplo, aunque la eliminación de las medidas restrictivas en España permita volver a la actividad a empresas que venden sus productos en América Latina, ellas solo podrán volver a venderlos en la medida en la que puedan transportarlos hasta los países importadores. Y es que, aunque no exista una prohibición específica o directa a las importaciones, estas se ven restringidas como consecuencia directa del cierre de fronteras, ya que los países están limitando la entrada de productos extranjeros, exceptuando los necesarios para atender la crisis sanitaria.

En segundo lugar, la restricción a las exportaciones. De acuerdo con el artículo 11 del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y de Comercio (GATT), los países no podrán restringir o prohibir ni la importación ni la exportación de bienes y servicios, salvo por medidas temporales. Amparados en esta salvedad, 80 países han introducido limitaciones temporales a la exportación de diversos productos: 73 han restringido la exportación de productos para protección facial; 50, la de vestidos protectores; 47, la de guantes; 28, la de desinfectantes; 20, la de productos farmacéuticos, y 17, la de productos alimenticios

(OMC, 2020b). Estas limitaciones pueden aumentar la oferta local, pero en el mediano y el largo plazos desincentivan la demanda externa.

De la misma forma que con las restricciones a la movilidad, los países han ido reduciendo gradualmente las restricciones a las exportaciones. Estas medidas proteccionistas, lógicas en su momento, se han flexibilizado, y con ello se ha ido recuperando el comercio internacional de productos que son fundamentales para que todos los países puedan superar la pandemia.

Una de las consecuencias de las crisis económicas y comerciales es la mayor aversión al riesgo, por su efecto sobre la toma de decisiones y la disponibilidad a asumir riesgos en momentos de crisis (Koudijs y Voth, 2014). Esto disminuye la posibilidad de celebrar negocios y realizar transacciones comerciales.

En esa línea, es tarea de los Estados trabajar para que no se aumenten los aranceles y para evitar otras medidas comerciales restrictivas. En la crisis de 2008, los países se abstuvieron de implementar medidas restrictivas y proteccionistas, respetando la normativa de la OMC, lo que generó seguridad para empresas y Gobiernos, así como confianza en el sistema (OCDE, 2020).

Es aún pronto para saber en qué momento el comercio internacional podrá volver a niveles como los de la última década. Mientras tanto, su disminución sigue acarreando impactos económicos en todo el mundo, como la disminución de la actividad económica, la caída de los precios de los productos primarios, la interrupción de las cadenas globales de valor, el aumento de la aversión al riesgo y el deterioro de las condiciones financieras (CEPAL, 2020a; Daza y Vokoum, 2020).

LA SITUACIÓN DE AMÉRICA LATINA

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en 2019 las exportaciones e importaciones regionales disminuyeron 2,0 % y 3,0 %, respectivamente.

respectivamente, debido a la menor demanda mundial y a la regresión en las cadenas globales de valor, entre otras causas. El impacto económico de la crisis sanitaria afecta aún más el comercio en la región, que se reduce tanto en valor como en volumen de bienes comercializados, no solo por los impactos que tiene en las economías regionales sino también por los que tiene en las de sus socios comerciales. La CEPAL (2020b) prevé una caída en el valor de las exportaciones regionales de por lo menos 10,7 %.

El sector industrial es el más afectado. Brasil disminuyó su producción, especialmente en el sector de autos y autopartes (IBGE, 2020); en México, la actividad manufacturera se redujo 10,9 %; en Argentina ha caído la producción de automóviles, autopartes, textiles y calzado. Estos sectores también se vieron afectados en Colombia, siendo el más perjudicado el de cuero y calzado (CEPAL, 2020b).

Todos los países de la región verán deteriorado el comercio exterior; sin embargo, México, Venezuela, Ecuador y Colombia son más susceptibles al impacto, debido a sus altos costos de producción, que generan una menor capacidad para soportar en el tiempo la caída de los precios de los productos primarios. También se verán afectadas las relaciones comerciales con China; ellas dependerán de la capacidad de recuperación de ese país, que ha reducido considerablemente las importaciones, lo que perjudica en particular a Argentina, Brasil, Perú y Chile (BID, 2020a). Para 2020 se prevé una disminución de 21 % en el comercio entre América Latina y China. Los países que tengan mayor relación comercial con Estados Unidos y la Unión Europea también podrían ver reducidas sus exportaciones (Malamud y Nuñez, 2020; Chica, 2020). Sin embargo, este difícil escenario puede transformarse en una oportunidad para identificar otros mercados y diversificar las relaciones comerciales (Daza y Vokoum, 2020).

Considerando que el transporte internacional es un elemento esencial para la competitividad comer-

cial de los Estados, su disminución a causa de la emergencia de salud empeora las condiciones para el comercio y perjudica notablemente a aquellos países que tienen un índice bajo en factores como distancias, ejecución, calidad, transporte marítimo y transporte terrestre, entre ellos Brasil, Venezuela, México y Argentina (Zamora y Pedraza, 2013).

El sector turismo, que representa 40 % de las exportaciones de servicios, podría ser el más afectado, lo que implica una amenaza cierta para la economía de la región. En orden de afectación, le seguiría el sector transporte, uno de los de mayor peso en la tasa de empleabilidad. Por su parte, los servicios basados en el conocimiento y que se prestan a través de plataformas digitales se verán menos afectados; sin embargo, son menos del 30 % en América Latina (BID, 2020b).

Las medianas y pequeñas empresas, que son mayoría en los países latinoamericanos, son las más vulnerables ante la crisis económica y comercial (Mañez, Rochina y Sanchis, 2020). Adicionalmente, 53 % de las personas que trabajan en América Latina lo hacen en la informalidad (BID, 2020b), y por tanto dependen de ellas mismas para mantenerse durante las cuarentenas impuestas, lo que implica una amenaza para la estabilidad social.

Ante este panorama, los Estados latinoamericanos han tomado medidas para apoyar la economía y el comercio, encaminadas a la inversión pública. Por ejemplo, México, Argentina y Colombia han adoptado estrategias para proveer liquidez a las empresas y coadyuvar a su resiliencia ante la crisis (Mincit, 2020; Basque Trade and Investment, 2020; Centro de Comercio, Industria y Servicios de Concordia, 2020). El Gobierno colombiano, además, requirió a los bancos para que apoyaran a los ciudadanos y las pequeñas empresas y otorgaran alivios financieros. Así mismo, estableció un arancel de 0 % en 110 subpartidas de los sectores salud y aviación y en 53 productos médicos, y mantuvo el libre transporte de mercancías dentro del país. El comercio internacional de América Latina está

sufriendo, como el de todo el mundo, los efectos que ha traído consigo la pandemia. Dado que las economías de la región son vulnerables y su capacidad de respuesta social es limitada, la continuidad de la incertidumbre podría desembocar en una crisis profunda que obstaculizaría la recuperación del comercio.

OPORTUNIDADES DE RECUPERACIÓN

En todo el mundo, los efectos económicos de la pandemia serán evidentes en el corto y el largo plazo y tendrán efectos a su vez en la oferta y la demanda. Sin embargo, la intensidad de sus consecuencias en el comercio y en la recuperación de la dinámica global de

negociación y comercialización de bienes y servicios no solo dependerá de las economías. La rapidez en el control del COVID-19, así como las medidas políticas que se establezcan para mitigarlo en todos los ámbitos, determinarán la velocidad de la recuperación (Azcevedo, 2020).

Por la magnitud de la crisis, podría pensarse que el comercio internacional no volverá a su estado anterior; sin embargo, la interconexión actual del mundo, debida al avance significativo del comercio en las últimas décadas, hace poco probables una tendencia al aislamiento o un retroceso de la globalización (Morillas, 2020).



Los Estados deberán revisar sus políticas comerciales en aras de mejorar la implementación de estas; de igual manera, la notificación de las medidas adoptadas que afecten el comercio se constituye en una acción esencial (OMC, 2020c).

Las medidas económicas y comerciales que adopten los países deben ir dirigidas a promover la integración y la coordinación comercial entre los Estados para facilitar la reactivación y la recuperación fomentando la celebración de acuerdos regionales. Se requiere limitar las restricciones a las exportaciones, implementar procesos que faciliten la entrada y salida de mercancías en

puertos y fronteras y promover el comercio de servicios (Operti y Mesquita, 2020). Así mismo, se hace necesario aumentar la confianza en el comercio y los mercados globales promoviendo la transparencia, manteniendo activas las cadenas de suministro, acelerando los trámites para la carga en puerto y evitando limitaciones logísticas que afecten la capacidad de obtener productos esenciales. Es preciso asegurar que el comercio de suministros médicos esenciales se mantenga, e incluso disminuir los aranceles para este tipo de bienes, controlar el aumento de los costos para comerciantes y consumidores y evitar las restricciones a la exportación (BID, 2020b).

Ante este nuevo panorama, las empresas deben reevaluar su posición en el mercado y reorga-



nizar sus capacidades para continuar operando de acuerdo con las disposiciones económicas y sociales de cada país. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2020) propone una reorganización empresarial a partir de los lineamientos de la *conducta empresarial responsable*, que incluyen derechos humanos, derechos laborales, medio ambiente, innovación y digitalización, en aras de adquirir capacidad de recuperación y mejorar la capacidad de acceso a financiamiento público y privado.

En el marco latinoamericano, la CEPAL (2020a) señala la necesidad de estrategias encaminadas al desarrollo sostenible: entidades gubernamentales y empresas no pueden perder de vista la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Adicionalmente, para mitigar los efectos del COVID-19 es necesario promover el comercio en el marco de la integración regional, fortaleciendo el comercio intrarregional y las cadenas de producción.

En la coyuntura actual, es necesario que los Gobiernos asuman con responsabilidad el compromiso y la disposición de establecer nuevas medidas que apunten a la recuperación de todos, a través de la cooperación internacional, desarrollando soluciones multilaterales y políticas coordinadas (OCDE, 2020; Carmona, 2020). Los Estados latinoamericanos, en particular, deben buscar mayor integración en los procesos y repensar el regionalismo, para tomar medidas en el corto y el largo plazos que los beneficien a todos asegurando las cadenas de suministros y fortaleciendo el comercio intrarregional (CEPAL, 2020a). El regionalismo, como instrumento para la gobernanza conjunta, es una estrategia que ha apoyado la consolidación regional frente a terceros Estados (Van Klaveren, 2018); a través de él se pueden articular esfuerzos en los sectores sanitario, educativo, empresarial y comercial para promover una recuperación regional eficiente.

CONCLUSIONES

Esta compleja crisis presenta oportunidades para cada país. Es un buen momento para que los Gobier-

“
**...es necesario
promover el
comercio en
el marco de
la integración
regional,
fortaleciendo
el comercio
intrarregional y
las cadenas de
producción.**”

nos evalúen sus políticas comerciales, tanto internas como externas, y los empresarios identifiquen nuevas oportunidades de negocio dentro y fuera del país. Para América Latina, es la oportunidad de plantear soluciones encaminadas a disminuir la informalidad, aumentar la diversificación del mercado laboral y adelantar medidas efectivas de apoyo a los pequeños y medianos empresarios.

Hablar de la vuelta del comercio internacional a la normalidad es muy prematuro: la realidad es que la inversión está disminuyendo, las empresas están cerrando y las economías del mundo están contrayéndose. No obstante, el comercio internacional es un instrumento que, en el contexto de globalización, puede coadyuvar a la recuperación y tener un impacto positivo en las empresas y economías de los países, particularmente en América Latina. La cooperación y la solidaridad de los Estados son imprescindibles, pues profundizar y consolidar las relaciones interregionales representa la mayor oportunidad en comercio internacional para todos los países. ◆

Referencias

- Alcalá, F. y Robledo, J. C. (2020). El impacto del COVID-19 en el comercio internacional y las exportaciones españolas y valencianas. Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas. Recuperado de https://www.ivie.es/es_ES/investigacion/publicaciones/covid-19-ivie-express/
- Azcevedo, R. (2020). *Previsiones sobre el comercio: Observaciones del Director General*. Organización Mundial del Comercio. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/covid19_s/covid19_s.htm#dgvideo
- Banco Interamericano de Desarrollo, BID, (2020a). *Coronavirus y el desafío de las estanterías de supermercados vacías*. Moviliblog. Recuperado de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/coronavirus-y-el-desafio-de-las-estanterias-de-supermercados-vacias/>
- Banco Interamericano de Desarrollo, BID, (2020b). *Impacto del COVID-19 en el comercio internacional*. Recuperado de <https://conexionital.iadb.org/2020/03/25/impacto-del-covid-19-en-el-comercio-internacional/>
- Banco Mundial, BM, (2020). *Perspectivas económicas mundiales, enero de 2020: Crecimiento lento y desafíos normativos*. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2020/01/08/january-2020-global-economic-prospects-slow-growth-policy-challenges>
- Basque Trade and Investment, (2020). *Informe impacto del COVID-19 en México*. Recuperado de <https://basquetrade.spreus/wp-content/uploads/2020/05/200505-Mexico-Informe-COVID19-1.pdf>
- Carmona, J. E. (2020). *Impactos y oportunidades de la pandemia en el comercio internacional*. Grupo Bancolombia. Recuperado de <https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/efectos-del-coronavirus-en-comercio-internacional>
- Centro de Comercio, Industria y Servicios de Concordia (2020). *Cámara Argentina de Comercio: Breve análisis de medidas económicas*. Recuperado de http://www.centrodecomercio.org.ar/noticias/590_camara-argentina-de-comercio-breve-analisis-de-medidas-economicas.html
- Chica, C. (2020). El coronavirus: Otra trampa de pobreza para América Latina. En G. L. Gardini (Coord.), *El mundo antes y después del COVID-19. Reflexiones intelectuales sobre la política, la diplomacia y las relaciones internacionales* (pp. 129-132). Estocolmo: Instituto Europeo de Estudios Internacionales.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, (2019). *Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44918/7/S1900748_es.pdf
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, (2020a). *América Latina y el Caribe ante la pandemia del COVID-19: Efectos económicos y sociales. Informe especial*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45337/4/S2000264_es.pdf
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, (2020b). *Sectores y empresas frente al COVID-19: Emergencia y reactivación. Informe especial*. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45734-sectores-empresas-frente-al-covid-19-emergencia-reactivacion>
- Daza, L. y Vokoun, M. (2020). COVID-19 y comercio internacional. En G. L. Gardini (Coord.), *El mundo antes y después del COVID-19. Reflexiones intelectuales sobre la política, la diplomacia y las relaciones internacionales* (pp. 65-68). Estocolmo: Instituto Europeo de Estudios Internacionales.
- DW (2020). *Pandemia tiene confinada a media humanidad*. Recuperado de <https://www.dw.com/es/coronavirus-minuto-a-minuto-pandemia-tiene-confinada-a-media-humanidad/a-53000881>
- Fondo Monetario Internacional, FMI, (2020). *Perspectivas de la economía mundial, abril de 2020*. Recuperado de <https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>

- Instituto Brasileiro de Geografia y Estadística, IBGE (2020). *Indústria cai 18,8 % com pandemia em abril e tem pior resultado em 18 anos*. Agência Ibge Notícias. Recuperado de <https://agenciade-noticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/27854-industria-cai-18-8-com-pandemia-em-abril-e-tem-pior-resultado-em-18-anos>
- Keohane, R. y Nye, J. (1988). *Poder e interdependencia*. Buenos Aires: Grupo Editorial Latinoamericano.
- Koudijs, P. y Voth, H.-J. (2014). Beliefs and leverage: Personal experience and risk taking in margin lending. *cepr Discussion Paper*, 9920.
- Malamud, C. y Núñez, R. (2020). *El COVID-19 en América Latina: Desafíos políticos, retos para los sistemas sanitarios e incertidumbre económica*. Real Instituto Elcano. Recuperado de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari27-2020-malamud-nunez-covid-19-en-america-latina-desafios-politicos-retos-sistemas-sanitarios-e-incertidumbre-economica
- Mañez, J., Rochina, M. y Sanchis, J. (2020). Estrategias de las empresas en crisis. En G. L. Gardini (Coord.), *El mundo antes y después del COVID-19. Reflexiones intelectuales sobre la política, la diplomacia y las relaciones internacionales* (pp. 129-132). Estocolmo: Instituto Europeo de Estudios Internacionales.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Mincit, (2020). *Se crean dos nuevas líneas de garantía para apoyar a las grandes empresas del país*. Recuperado de <https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias/turismo/dos-nuevas-lineas-de-garantia-para-grandes-empresa>
- Morillas, P. (2020). Lecciones de una crisis global: Coronavirus, orden internacional y el futuro de la UE. *Cidob Notes Internacionales*, 231. Recuperado de https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionales/n1_231/lecciones_de_una_crisis_global_coronavirus_orden_internacional_y_el_futuro_de_la_ue
- Operti, F. y Mesquita, M. (2020). *Impacto del coronavirus en el comercio y la integración: ¿Qué hacer? Más allá de las fronteras*. Recuperado de <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/?s=impacto+del+coronavirus>
- Organización Mundial del Comercio, OMC, (2020a). *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
- Organización Mundial del Comercio, OMC (2020b). *Export prohibitions and restrictions*. Recuperado de https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/export_prohibitions_report_e.pdf
- Organización Mundial del Comercio, OMC (2020c). *Transparency – Why it matters at time of crisis*. Recuperado de https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/transparency_report_e.pdf
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE (2020). *El COVID-19 y la conducta empresarial responsable*. Recuperado de <http://mneguidelines.oecd.org/COVID19-and-Responsible-Business-Conduct-ESP.pdf>
- Tugores, J. (2005). *Economía internacional*. Madrid: McGraw Hill.
- Van Klaveren, A. (2018). El eterno retorno del regionalismo latinoamericano. *Revista Nueva Sociedad*, 275(3), 62-72. Recuperado de https://nuso.org/media/articles/downloads/3.TC_van_Klaveren_275.pdf
- Zamora, A. y Pedraza, O. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science* 18(35), 108-118. 10.1016/S2077-1886(13)70035-0