

PRESS/855

8 de abril de 2020

(20-2749)

Página 1-0 0 98

"El inevitable descenso del comercio y de la producción tendrá dolorosas consecuencias para los

Perspectivas del comercio en 2020 y 2021

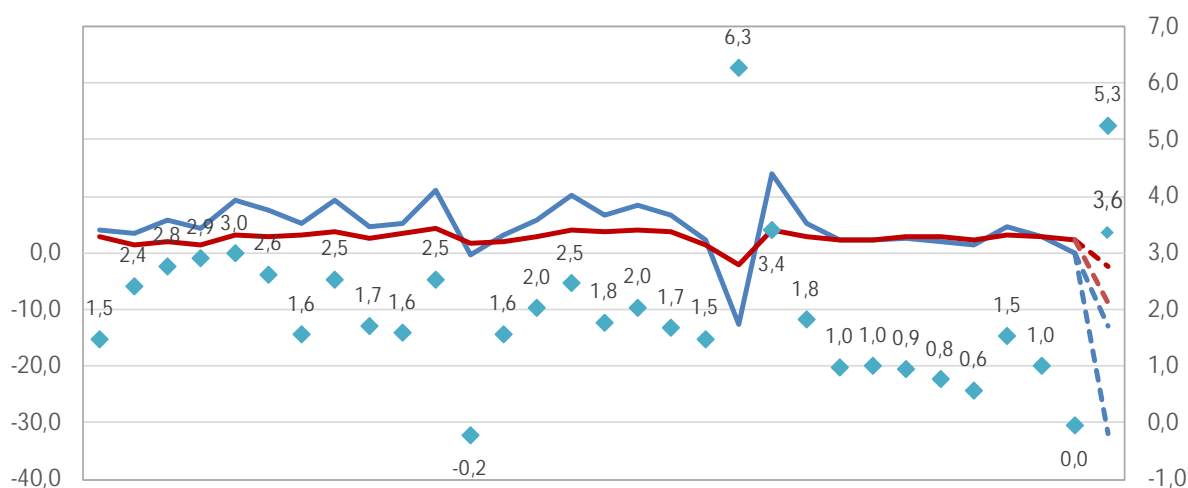
Es inevitable que la conmoción económica causada por la pandemia de COVID-19 invite a hacer comparaciones con la crisis financiera mundial de 2008-2009. Estas crisis son similares en ciertos aspectos, pero difieren mucho en otros. Al igual que en 2008-2009, los Gobiernos también han intervenido a través de la política monetaria y fiscal para contrarrestar la recesión y proporcionar a empresas y hogares ayuda temporal a los ingresos. Sin embargo, como consecuencia del recurso a restricciones al movimiento y al distanciamiento social con el fin de ralentizar la propagación de la enfermedad, la oferta de trabajo, el transporte y los viajes se ven hoy día directamente afectados como no se habían visto en la crisis financiera. Se han cerrado sectores enteros de las economías nacionales, como los de los hoteles, los restaurantes, el comercio al por menor no esencial y el turismo, así como partes importantes del sector manufacturero. En estas circunstancias, la elaboración de previsiones exige establecer hipótesis sólidas sobre el avance de la enfermedad.

J7cecesta(i)15.9 (s)

mayoría de las regiones podrían registrar repuntes de dos dígitos en 2021, de alrededor del 21% en la hipótesis optimista y del 24% en la hipótesis pesimista, si bien en ese caso partirían de mucho más abajo (cuadro 1). El grado de incertidumbre es muy elevado, y entra dentro de lo posible que tanto para 2020 como para 2021 los resultados reales se sitúen por encima o por debajo de estas proyecciones.

Gráfico 2 - Relación entre el crecimiento del comercio mundial de mercancías y el crecimiento del PIB mundial, 1990-2020

Variación porcentual y relación



Fuente: Secretaría de la OMC para los datos sobre el comercio y las estimaciones de consenso para el PIB histórico. Las proyecciones del PIB se basan en hipótesis simuladas con el modelo de comercio mundial de la OMC.

Otros dos aspectos que diferencian la recesión actual de la crisis financiera son el papel de las cadenas de valor y el comercio de servicios. La perturbación de las cadenas de valor ya era un problema cuando la COVID-19 se circunscribía principalmente a China. Sigue siendo un factor destacado ahora que la enfermedad está más propagada. Es probable que la caída del comercio sea más pronunciada en sectores caracterizados por la complejidad de los vínculos en las cadenas de valor, sobre todo en el caso de los productos electrónicos y de la industria del automóvil. Según la Base de Datos sobre el Comercio en Valor Añadido (TiVA) de la OCDE, la proporción de valor añadido extranjero en las exportaciones de productos electrónicos se situaba en torno al 10% en los Estados Unidos, en el 25% en China, en más del 30% en Corea, era mayor del 40% en Singapur y superaba el 50% en los casos de México, Malasia y Viet Nam. Las importaciones de los principales insumos para la producción se verán probablemente interrumpidas por el distanciamiento social, que llevó al cierre temporal de fábricas China, lo que ahora tiene lugar en Europa y América del Norte. Sin embargo, conviene recordar que puede haber perturbaciones de las cadenas de suministro complejas a consecuencia de desastres localizados, como huracanes, tsunamis y otras perturbaciones económicas. La gestión de las perturbaciones de las cadenas de suministro es un desafío tanto para las empresas mundiales como locales, y que exige un cálculo de los riesgos frente a la eficiencia económica por parte de cada empresa.

El comercio de servicios bien podría ser el componente del comercio mundial más directamente afectado por la COVID-19 por la imposición de restricciones al transporte y los viajes y el cierre de muchos establecimientos minoristas y hoteleros o de restauración. Los servicios no están incluidos en las previsiones de la OMC sobre el comercio de mercancías, pero la mayor parte del comercio de mercancías sería imposible sin ellos (por ejemplo, el transporte). A diferencia de los bienes, no hay existencias de servicios que se puedan retirar ahora para reponerlas en una etapa posterior. En consecuencia, lo que disminuya el comercio de servicios durante la pandemia puede perderse para siempre. Los servicios también están interconectados, y el transporte aéreo propicia un ecosistema punpnf1 (s1)-8.-99()0.6 10 Td-71.0.8 - (i)1-74-5 (9 (o)6.7 (,)0.6 (i61(v)5.Tw [n]6.4 43.6 1h 1st)41

Gráfico 5: Exportaciones e importaciones de mercancías, por regiones, 2015T1-2019T4
(Índice del volumen, 2015T1 = 100)

- 1 Comprende América Central y del Sur y el Caribe
- 2 Las otras regiones son África, Oriente Medio y la Comunidad de Estados Independientes, con inclusión de los Estados asociados y los antiguos Estgu II 9m723c0()7 ()0.7 (c)3.8 (c)3.8st c9m7gdependndb7c9m7g li ndel iM

Gráfico 6: Crecimiento del valor de las exportaciones de servicios comerciales por categorías, 2015-2019

Variación porcentual en dólares EE.UU.

Cuadro 1: Volumen del comercio de mercancías y PIB real, 2018-2021¹

Variación porcentual anual

Apéndice - Cuadros

Apéndice - Cuadro 2: Principales exportadores e importadores de mercancías, excluido el comercio intracomunitario de la UE, 2019

En miles de millones de dólares y porcentajes

1. Estimaciones de la Secretaría.
2. Importaciones f.o.b.
- 3.

Apéndice - Cuadro 4: Principales exportadores e importadores de servicios comerciales, excluido el comercio intracomunitario de la UE, 2019

En miles de millones de dólares y porcentajes

Orden	Exportadores	Valor	Parte	Variación anual porcentual	Orden	Importadores	Valor	Parte	Variación anual porcentual
1	Extra-UE Exportaciones	1.108	22,3	0	1	Extra-UE Importaciones	965	20,5	4
2	Estados Unidos de América	824	16,6	2	2	Estados Unidos de América	571	12,1	5
3	Reino Unido	412	8,3	2	3	China	497	10,6	-5
4	China	282	5,7	4	4	Reino Unido	278	5,9	8
5	India	214	4,3	5	5	Japón	202	4,3	2
6	Singapur	205	4,1	1	6	Singapur	199	4,2	-1
7	Japón	201	4,0	6	7	India ¹	178	3,8	2
8	Suiza	122	2,4	-3	8	Corea, República de	129	2,7	-2
9	Corea, República de	107	2,2	4	9	Canadá	114	2,4	0
10	Hong Kong, China	101	2,0	-10	10	Suiza	104	2,2	-2
11	Canadá	99	2,0	1	11	Federación de Rusia	98	2,1	6
12	Tailandia	81	1,6	6	12	Hong Kong, China	79	1,7	-3
13	Emiratos Árabes Unidos ²	72	1,5	2	13	Emiratos Árabes Unidos ²	73	1,5	2
14	Australia	70	1,4	1	14	Australia	71	1,5	-2
15	Turquía	64	1,3	10	15	Brasil	67	1,4	-3
16	Federación de Rusia	64	1,3	0	16	Tailandia	58	1,2	6
17	Israel	55	1,1	11	17	Taipei Chino	56	1,2	0
18	Taipei Chino	51	1,0	3	18	Arabia Saudita, Reino de la	55	1,2	-1
19	Noruega	45	0,9	2	19	Noruega	53	1,1	0
20	Macao, China ³	43	0,9	-1	20	Malasia	43	0,9	-2
21	Filipinas	41	0,8	8	21	Nigeria	42	0,9	36
22	Malasia	41	0,8	2	22	Indonesia	39	0,8	4
23	Brasil	33	0,7	-4	23	México	36	0,8	-3
24	Indonesia	31	0,6	1	24	Qatar	34	0,7	10
25	México	30	0,6	5	25	Israel	31	0,7	3
26	Egipto	25	0,5	7	26	Kuwait, Estado de	28	0,6	-20
27	Arabia Saudita, Reino de la	22	0,4	15	27	Filipinas	28	0,6	5
28	Qatar	19	0,4	5	28	Turquía	27	0,6	2
29	Marruecos	19	0,4	4	29	Iraq	24	0,5	36
30	Nueva Zelanda	17	0,3	-2	30	Egipto	20	0,4	13

1 Importaciones ajustadas al valor f.o.b.

2 Estimaciones anuales preliminares. Datos trimestrales no disponibles.

3 Sigue la clasificación de servicios del MBP5.

- No se aplica

Nota: Estimaciones preliminares basadas en estadísticas trimestrales. Las cifras correspondientes a varios países y territorios son estimaciones de la Secretaría. Para más datos: <http://data.wto.org/>.

Fuente: OMC, UNCTAD e ITC.

FIN