



## COMUNICADO DE PRENSA

### ESTADÍSTICAS Y PERSPECTIVAS COMERCIALES

#### **El comercio se desploma en el primer semestre de 2020**

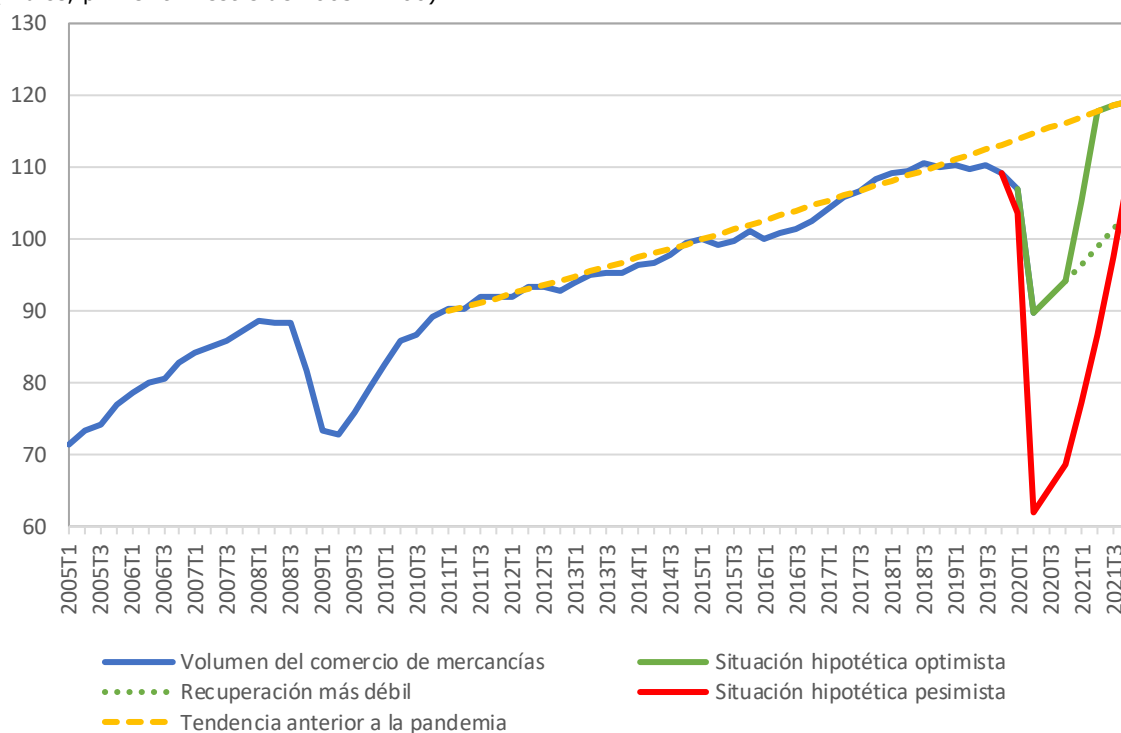
El comercio mundial se redujo abruptamente en el primer semestre del año, debido al impacto de la pandemia de COVID-19 en la economía mundial. Sin embargo, las rápidas respuestas de los Gobiernos han contribuido a frenar la contracción, y los economistas de la OMC estiman ya que, si bien el volumen del comercio se reducirá drásticamente en 2020, es poco probable que llegue a producirse la hipótesis más desfavorable prevista en abril.

Según las estadísticas de la OMC, el volumen del comercio de mercancías se redujo a un ritmo del 3% interanual en el primer trimestre. Las estimaciones iniciales para el segundo trimestre, durante el cual el virus y las medidas de confinamiento conexas afectaron a gran parte de la población mundial, apuntan a una reducción interanual del 18,5%, aproximadamente (gráfico 1). Esa reducción alcanza niveles históricos, pero podría haber sido mucho peor. En la previsión comercial anual publicada por la OMC el 20 de abril se tenía en cuenta el considerable grado de incertidumbre respecto de la gravedad y el impacto económico de la pandemia y se describían dos posibles tendencias: una situación hipotética relativamente optimista en la que el volumen del comercio mundial de mercancías se contraería en el 13% en 2020, y una situación hipotética pesimista en la que el comercio mundial se reduciría en el 32%. Con arreglo a la situación actual, bastará con que el comercio crezca en el 2,5% por trimestre durante el resto del año para que se cumpla la proyección optimista. Sin embargo, de cara a 2021, una evolución desfavorable, con inclusión de una segunda oleada de brotes de la COVID-19, un crecimiento económico más débil de lo previsto o un recurso generalizado a las restricciones comerciales, podrían hacer que la expansión del comercio fuese menor de lo estimado en proyecciones anteriores.

"El desplome del comercio al que asistimos actualmente alcanza niveles históricos; de hecho, es el más pronunciado de que tenemos constancia. Pero hay un importante lado positivo en este fenómeno, y es que podría haber sido mucho peor", ha afirmado el Director General Roberto Azevêdo. "Esta noticia es, sin duda, positiva, pero no podemos permitirnos el lujo de caer en la complacencia. Las decisiones de política han sido decisivas para amortiguar el impacto sufrido por la producción y el comercio, y esas decisiones seguirán siendo importantes para determinar el ritmo de la recuperación económica. Para que la producción y el comercio se recuperen con fuerza en 2021, las políticas fiscal, monetaria y comercial deberán mantener su empuje conjunto en la misma dirección".

**Gráfico 1: Volumen del comercio mundial de mercancías, primer trimestre de 2005 a cuarto trimestre de 2021**

(Índice, primer trimestre de 2005 = 100)



Fuentes: OMC/UNCTAD y estimaciones de la Secretaría de la OMC.

Habida cuenta de los datos comerciales disponibles para el segundo trimestre, la situación hipotética pesimista prevista en abril, que auguraba costos sanitarios y económicos incluso mayores que los finalmente resultantes, parece menos probable, ya que se basaba en descensos más acusados en los trimestres primero y segundo.

La pandemia de COVID-19 y los correspondientes esfuerzos de contención se intensificaron en la segunda quincena de marzo. En la mayoría de los países se aplicaron durante abril y mayo estrictas medidas de distanciamiento social y restricciones a los viajes y al transporte, pero esas medidas están siendo cada vez menos rigurosas. Esa evolución se refleja en diversos indicadores económicos que, considerados conjuntamente, apuntan a un posible inicio de la recuperación del comercio en el segundo trimestre de 2020. Los vuelos comerciales mundiales, que representan un volumen sustancial del transporte aéreo internacional de cargas, se redujeron en casi tres cuartas partes (-74%) entre el 5 de enero y el 18 de abril, y volvieron a aumentar desde entonces hasta mediados de junio en el 58% (gráfico 2). Asimismo, el tráfico portuario de contenedores parece haberse recuperado parcialmente en junio respecto de sus niveles de mayo (gráfico 3). Al mismo tiempo, los índices de nuevos pedidos de exportación derivados de los índices de gestores de compras empezaron también a recuperarse en mayo, tras haber registrado un descenso sin precedentes en abril (gráfico 4). Conviene tener presente que esas recuperaciones se producen a partir de descensos nunca o casi nunca registrados anteriormente, y deberán vigilarse atentamente antes de sacar conclusiones definitivas sobre la recuperación.

De cara al próximo año, un ritmo de recuperación económica más lento de lo previsto influiría en el crecimiento del comercio. Esta posibilidad se representa mediante la línea verde de puntos en el gráfico 1, que reflejaría un crecimiento para 2021 cercano al 5%, todavía considerablemente inferior a la trayectoria anterior a la pandemia. En cambio, el retorno rápido a su trayectoria

anterior a la pandemia supondría un crecimiento del comercio aproximadamente del 20% en 2021, acorde con la situación hipotética optimista de las previsiones de abril. Las decisiones de política monetaria, fiscal y comercial serán importantes para determinar el ritmo de la recuperación.<sup>1</sup>

Las perspectivas de la economía mundial para los dos próximos años siguen siendo muy inciertas. Así lo refleja la horquilla de estimaciones de otras organizaciones internacionales, que, en algunos casos, se basan en múltiples situaciones hipotéticas (cuadro 1). El Banco Mundial, la OCDE y el FMI han publicado previsiones que muestran una considerable desaceleración del comercio y del PIB mundiales; en líneas generales, todas coinciden con las previsiones de la OMC para el año en curso. Según las recientes previsiones del Banco Mundial, la producción mundial disminuirá un 5,2% en 2020, cifra que se sitúa entre las horquillas optimista y pesimista de la OMC. Las previsiones de otras organizaciones internacionales respecto al PIB en 2020 también son cada vez más negativas, aun cuando sus proyecciones comerciales se aproximan a la situación hipotética optimista de la OMC. Estas estimaciones parten del supuesto de una respuesta comercial a la reducción del crecimiento del PIB menos negativa que la observada durante la crisis financiera mundial de 2008-2009.

### Cuadro 1: Resumen de las recientes previsiones de comercio y PIB mundiales

	PIB real (variación porcentual)		Volumen del comercio (variación porcentual)		Elasticidad (relación)	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Previsión comercial de la OMC (abril de 2020)						
- situación hipotética optimista	-2,5	7,4	-12,9	21,3	5,3	2,9
- situación hipotética pesimista	-8,8	5,9	-31,9	24,0	3,6	4,1
Perspectivas de la economía mundial del FMI (abril de 2020)						
Perspectivas económicas mundiales del Banco Mundial (mayo de 2020)	-5,2	4,2	-13,4	5,3	2,6	1,3
Perspectivas económicas de la OCDE (junio de 2020)						
- hipótesis con un solo brote	-6,0	5,2	-9,5	6,0	1,6	1,1
- hipótesis con un segundo brote	-7,6	2,8	-11,4	2,5	1,5	0,9
Pro memoria:						
FMI: PIB a tipos de cambio del mercado	-4,2	5,4	-11,0	8,4	2,6	1,6
Banco Mundial: PIB basado en la paridad del poder adquisitivo	-4,1	4,3	-13,4	5,3	3,3	1,2

**Nota:** Las cifras globales del PIB facilitadas por la OCDE y el FMI se basan en la paridad del poder adquisitivo, mientras que las del Banco Mundial y la OMC se han ponderado en función de los tipos de cambio del mercado. Las cifras de la OMC relativas al volumen de comercio se refieren al comercio de mercancías, mientras que las de las demás organizaciones se refieren al comercio de bienes y servicios.

**Fuente:** Secretaría de la OMC, Fondo Monetario Internacional, Banco Mundial, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, Banco de la Reserva de Filadelfia, Banco Central Europeo.

La sensibilidad del comercio frente a los cambios experimentados en los ingresos se puede medir por la relación entre el crecimiento de los volúmenes de comercio de mercancías y el crecimiento del PIB real a tipos de cambio del mercado, también denominada "elasticidad del comercio con respecto al ingreso". La elasticidad presupuesta en la previsión optimista de la OMC para 2020 era de 5,3, una cifra semejante a la observada durante la crisis financiera. En cambio, si el PIB mundial sufre la contracción del 5,2% estimada por el Banco Mundial, con una disminución del

<sup>1</sup> Cabe señalar que las tasas de crecimiento obtenidas a partir de índices trimestrales del volumen del comercio de mercancías son, en general, similares, pero no exactamente iguales, a las tasas de crecimiento obtenidas a partir de estadísticas anuales.

comercio del 13,4%, la elasticidad sería tan solo de 2,6.<sup>2</sup> Una cifra menor de elasticidad significa que el comercio resiste mejor frente a una caída de ingresos.

Existen varias razones por las que el comercio puede ser ahora menos sensible a los cambios del PIB que durante la crisis financiera anterior. En primer lugar, se puede decir que en la crisis actual se han adoptado políticas fiscales y monetarias con más celeridad y a mayor escala que en 2008-2009. En las situaciones hipotéticas previstas por la OMC no se trató de reflejar ninguna respuesta de política de este tipo, ya que, en ese momento, apenas se estaban empezando a adoptar. En segundo lugar, la ayuda a los ingresos de los hogares y las expectativas de que, a la larga, la pandemia se debilitaría, pueden haber alentado a los consumidores a mantener los niveles de consumo en un nivel más elevado de lo previsto. Por último, una gran parte de la disminución de la producción se ha concentrado en los servicios no comercializables, tales como los servicios de hostelería, servicios personales y de esparcimiento, cuyo componente de importaciones suele ser mucho menor que el de las manufacturas.

Aunque la compra de bienes de consumo duraderos, tales como los automóviles, sufrió una fuerte caída al inicio de la crisis (gráfico 5), otros sectores económicos han dado indicios de resiliencia en las últimas semanas. Hasta el momento, las ventas de aparatos electrónicos de consumo han resistido mejor de lo que cabía prever, lo que ha sostenido el comercio internacional de estos productos. Por ejemplo, según las estadísticas aduaneras de China, sus exportaciones de máquinas automáticas para tratamiento de información, incluidos los ordenadores, registraron en abril un incremento interanual del 30% en dólares de los Estados Unidos. Asimismo, hay datos puntuales que indican una fuerte demanda de servicios informáticos y de tecnología de la información, que han facilitado el trabajo desde casa durante la crisis.

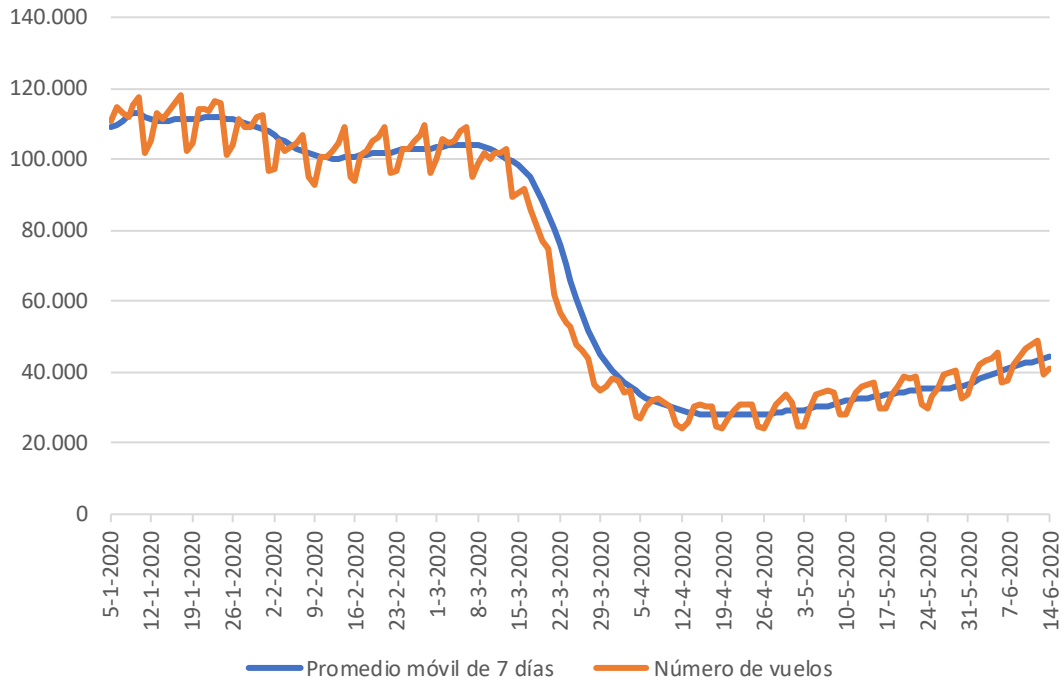
Las ventas de automóviles también se han recuperado, si bien hay que reconocer que habían caído a cifras extremadamente bajas. Por ejemplo, en mayo, las ventas de automóviles en China registraron un aumento del 5% interanual, tras una disminución del 79% en febrero. Ese mismo mes, en Europa Occidental y en los Estados Unidos, las ventas de automóviles seguían siendo muy bajas en comparación con el año pasado, pero la disminución fue menor que el mes anterior. El aumento de la compra de bienes de consumo duraderos podría verse como un punto de referencia respecto a la recuperación de la confianza por parte de los consumidores, a medida que se levanta el confinamiento y que las economías empiezan a reactivarse. Por lo tanto, se vigilará de cerca en los próximos meses.

---

<sup>2</sup> Los coeficientes de elasticidad presupuestos por el FMI para 2020 están comprendidos en esta horquilla, mientras que los calculados por la OCDE son inferiores, pero estos no son directamente comparables con las previsiones de la OMC, ya que el crecimiento del PIB se mide sobre la base de la paridad del poder adquisitivo y no de los tipos de cambio del mercado.

**Gráfico 2: Vuelos comerciales mundiales diarios rastreados por FlightRadar**

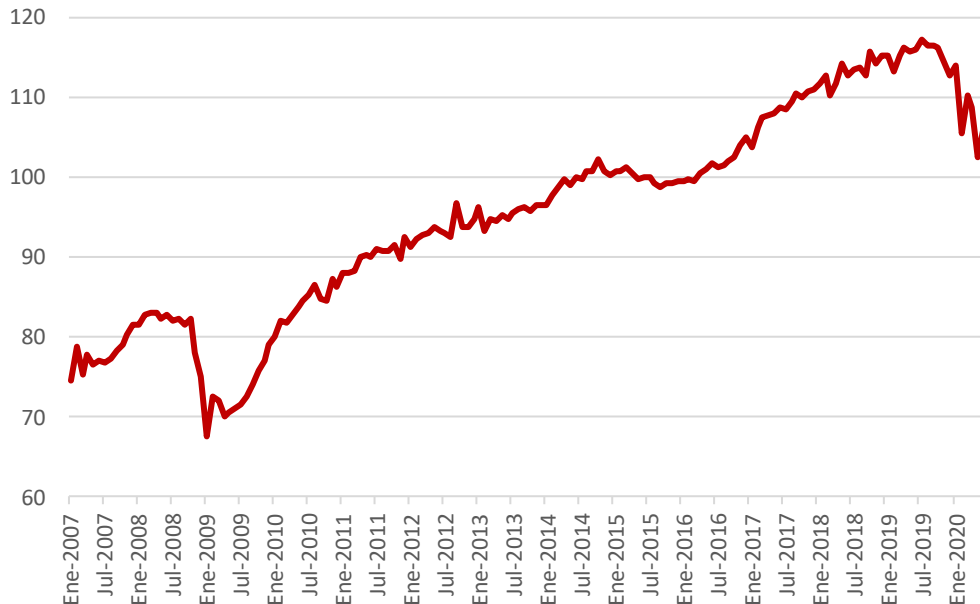
(Número de vuelos)



Fuente: FlightRadar.

**Gráfico 3: Tráfico mundial de contenedores, de enero de 2007 a junio de 2020**

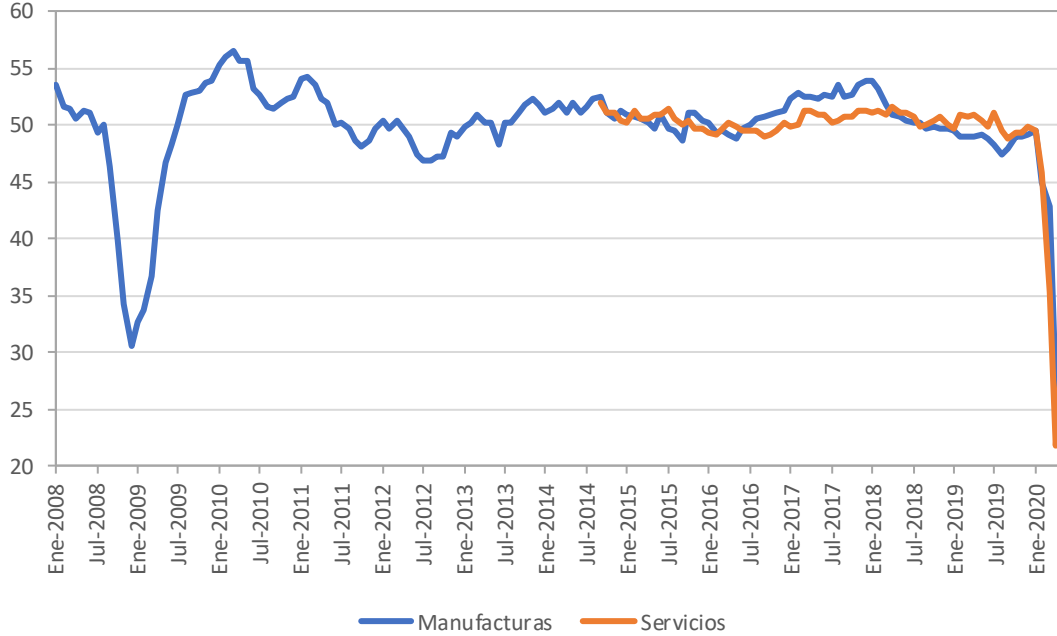
(Índice desestacionalizado, 2015 = 100)



Fuente: Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL) hasta abril de 2020, estimaciones de la Secretaría de la OMC basadas en las escalas portuarias mundiales/regionales entre mayo y junio registradas en el servicio AIS de la Base de Datos Comtrade de las Naciones Unidas.

**Gráfico 4: Nuevos pedidos de exportación según los índices de gestores de compras, de enero de 2008 a mayo de 2020**

(Índice, base = 50)

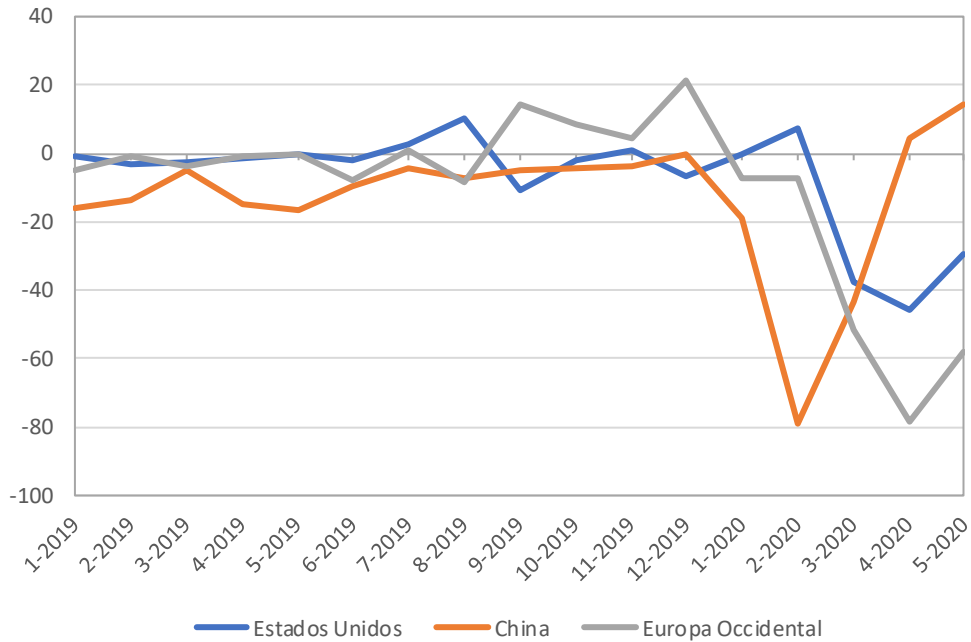


Nota: Los valores superiores a 50 indican expansión y los inferiores a 50 denotan contracción.

Fuente: JPMorgan/IHS Markit.

**Gráfico 5: Ventas de automóviles en determinadas economías**

(Variación porcentual interanual)



Fuente: Banco de la Reserva Federal de St. Louis, Asociación de Fabricantes de Automóviles de China, Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles.