

MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE SERVICIOS ADOPTADAS EN EL CONTEXTO DE LA COVID-19

NOTA INFORMATIVA¹

ASPECTOS FUNDAMENTALES

- Los sectores de servicios se han visto gravemente afectados por la pandemia de COVID-19. Los servicios de turismo, transporte y distribución, por ejemplo, han sufrido como consecuencia de las restricciones a la movilidad y las medidas de distanciamiento social impuestas por razones de salud pública.
- Dada la función de los servicios en el suministro de insumos para otras actividades económicas, como la conexión de las cadenas de suministro y la facilitación del comercio de mercancías, las perturbaciones del suministro de servicios tienen una gran repercusión económica y comercial.
- El tipo y el alcance de la repercusión en el comercio de servicios varían según el sector y el modo de suministro. El comercio de servicios, que implica la proximidad entre proveedores y consumidores, se ha visto gravemente obstaculizado. El modo 2 del AGCS (es decir, el suministro en el contexto del movimiento de consumidores en el extranjero) y el modo 4 (relativo al movimiento temporal de personas físicas) se han paralizado en gran medida.
- Debido a la crisis, se está concediendo una mayor importancia al suministro en línea en sectores como los servicios comerciales al por menor, de salud, enseñanza, telecomunicaciones y audiovisuales. Los proveedores están redoblando esfuerzos por ampliar sus operaciones en línea y los consumidores están adoptando nuevos hábitos que pueden contribuir a una reorientación a largo plazo hacia los servicios en línea. En el futuro, el aumento de la oferta de servicios a través de redes digitales podría elevar el volumen del comercio en el modo 1 (suministro transfronterizo).
- La creciente utilización de los servicios en línea durante la pandemia de COVID-19 ha acentuado las disparidades en materia de tecnología y conectividad, ya que las clases en línea no son viables para los estudiantes que no disponen de ordenador, y el teletrabajo no es una opción para los empleados que no tienen banda ancha. Los operadores de países desarrollados y en desarrollo suspendieron los límites de datos y mejoraron la capacidad de datos durante la pandemia, y muchos Gobiernos ampliaron temporalmente el espectro para redes inalámbricas, a fin de aumentar aún más la capacidad.
- En líneas generales, la crisis ha puesto de relieve la importancia de los servicios que permiten el suministro en línea, como los de telecomunicaciones y de informática, así como la función de infraestructura más amplia desempeñada por los servicios financieros, de transporte, de distribución y de logística en la facilitación del comercio de mercancías y el crecimiento económico. Los sectores de servicios y la

¹ El presente documento ha sido elaborado bajo la responsabilidad de la Secretaría de la OMC y sin perjuicio de las posiciones de los miembros ni de sus derechos y obligaciones en el marco de la OMC.

creación de condiciones favorables al comercio de servicios serán fundamentales para la recuperación de la desaceleración económica.**1 INTRODUCCIÓN**

El presente documento tiene por objeto facilitar información acerca de la repercusión inicial de la pandemia de COVID-19 en el comercio de servicios en diferentes sectores y modos de suministro.

Los sectores de servicios se han visto gravemente afectados por el brote de COVID-19. Dada la función del sector en el suministro de insumos para otras actividades económicas o en la facilitación de las cadenas de suministro y del comercio de mercancías, las perturbaciones del suministro de servicios están teniendo una gran repercusión económica y comercial. Los servicios generan ahora más de dos terceras partes de la producción económica, atraen más de dos terceras partes de la inversión extranjera directa, ofrecen la mayor parte de los empleos en todo el mundo y representan más del 40% del comercio mundial.² Además, como los servicios representan la mayor parte del empleo femenino mundial y una gran proporción de la actividad de las microempresas y pequeñas y medianas empresas (mipymes), la perturbación del suministro de servicios también repercute en la inclusión social y económica.

Las caídas de la demanda y la oferta han tenido una fuerte repercusión en el comercio de servicios, aunque la naturaleza y el alcance de esa repercusión varían según el sector y el modo de suministro. Los servicios que dependen de la proximidad física entre proveedores y consumidores han sido los más afectados por las restricciones a la movilidad y las medidas de distanciamiento social impuestas por razones de salud pública. El contacto directo puede a veces sustituirse por el suministro remoto, pero eso no ocurre necesariamente en todos los sectores de servicios ni en todos los países. Sectores como los de la distribución (especialmente los servicios comerciales al por menor), el turismo y el transporte de pasajeros se han visto gravemente afectados. Las medidas relativas a la movilidad han creado importantes perturbaciones en el transporte aéreo, marítimo y terrestre, con graves repercusiones en el comercio de mercancías y en las cadenas de suministro.

Así pues, el comercio en determinados modos de suministro ha experimentado una grave recesión. El suministro en el modo 2 (consumo en el extranjero), que es especialmente importante para el turismo, se ha paralizado. Las restricciones de viaje también han limitado seriamente el modo 4, que se refiere al movimiento temporal transfronterizo de personas físicas. Asimismo, la pandemia está afectando negativamente al suministro de servicios con arreglo al modo 3 (presencia comercial), debido tanto a su repercusión en las operaciones en curso en los mercados extranjeros como a su influencia en las decisiones relativas a la creación de nuevos establecimientos.³

La disminución del comercio de mercancías resultante de la desaceleración económica está contribuyendo a la reducción del comercio de servicios conexos, como el transporte marítimo internacional de carga. Las restricciones a la movilidad de las personas también están afectando a los servicios transfronterizos de transporte de carga y, por lo tanto, al comercio de mercancías. Por ejemplo, las estrictas restricciones impuestas al desembarque y el relevo de las tripulaciones marítimas han dado lugar a perturbaciones del transporte marítimo, con importantes repercusiones en el comercio de mercancías y en la viabilidad de las cadenas de suministro.

La crisis está atrayendo más atención sobre el suministro en línea en sectores como los servicios comerciales al por menor, de salud, enseñanza, telecomunicaciones y audiovisuales, acelerando los esfuerzos de las empresas por ampliar sus operaciones en línea y creando nuevos comportamientos de los consumidores que probablemente contribuirán a una reorientación profunda a largo plazo hacia los servicios en línea. Cabe esperar que el aumento del suministro de servicios mediante redes digitales tenga una fuerte repercusión en el comercio en el futuro y provoque un incremento del suministro mediante el modo 1 (suministro de servicios del territorio de un país al territorio de otro).

² OMC (2019), [Informe sobre el comercio mundial 2019: El futuro del comercio de servicios](#), Ginebra, OMC. De conformidad con el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), este comercio se realiza mediante cuatro modos de suministro: 1 - suministro transfronterizo; 2 - consumo en el extranjero; 3 - presencia comercial; y 4 - movimiento de personas físicas.

³ La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) [pronostica](#) que la pandemia de COVID-19 reducirá los flujos de inversión extranjera directa a su nivel más bajo desde la crisis financiera de 2008-2009.

Parece probable que las estadísticas comerciales a partir de 2020 revelarán no solo una caída sustancial del comercio de servicios, sino también, a medio plazo, una intensificación y aceleración de las tendencias que provocaron un cambio de la estructura del comercio transfronterizo de servicios durante la década pasada.⁴ En términos relativos, en el comercio de servicios se ha producido una transición de las categorías "tradicionales" de los servicios de transporte y relacionados con los viajes hacia los de telecomunicaciones, de informática e información, los servicios prestados a las empresas y los financieros y audiovisuales.

Si bien las medidas y políticas relacionadas con la movilidad dirigidas a garantizar el "distanciamiento social" han tenido una fuerte repercusión general en los sectores y el comercio de servicios, los Gobiernos también han adoptado medidas relacionadas con sectores de servicios y modos de suministro específicos en respuesta a la crisis.⁵ Según parece, la mayor parte de estas medidas facilitan el comercio. Entre ellas, hay medidas cuya finalidad es poner a disposición de los operadores una mayor capacidad de telecomunicaciones; facilitar el acceso de la población a Internet y datos móviles y a los servicios de enseñanza y de salud en línea; proporcionar flexibilidad a los proveedores de servicios de transporte -y en algunos casos reintroducirla- y facilitar el suministro continuo del transporte transfronterizo de carga; y suavizar los requisitos impuestos a los bancos (por ejemplo, de liquidez y capital) para garantizar que estén en condiciones de seguir proporcionando crédito.⁶

En líneas generales, la crisis ha puesto de relieve la importancia de los servicios que permiten el suministro en línea, como los de telecomunicaciones y de informática, así como la función de infraestructura más amplia desempeñada por los servicios de transporte, financieros, de distribución y de logística en la facilitación del comercio y el crecimiento económico. La capacidad de suministro en línea aumenta la resiliencia frente a la crisis, al facilitar el teletrabajo y la enseñanza telemática. Al mismo tiempo, la pandemia pone también en primer plano las disparidades digitales y los problemas de política relacionados con los servicios de suministro en línea. La creación de condiciones propicias al comercio de servicios en los diferentes modos de suministro será fundamental para la recuperación de la desaceleración económica.

2 LA COVID-19 Y EL COMERCIO DE SERVICIOS EN DETERMINADOS SECTORES

Servicios de turismo y servicios relacionados con los viajes

Cabe afirmar que, a nivel mundial, el sector del turismo y los viajes, que incluye servicios como los de hoteles, de restaurantes, de agencias de viajes o de organización de viajes en grupo, ha sido el más afectado por la crisis hasta la fecha, habida cuenta de que las restricciones a la movilidad y los cierres de fronteras han interrumpido el movimiento de turistas al extranjero. El sector depende en gran medida del comercio en el modo 2. Las restricciones a los viajes internos y las prescripciones en materia de teletrabajo siguen repercutiendo en el sector, al limitar las actividades relacionadas con el turismo nacional, que tienen que ver con el suministro a través de la presencia comercial (modo 3).

En marzo de 2020, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) indicó que las estimaciones preliminares apuntaban a un descenso del 45% del turismo internacional en 2020, cifra que podría alcanzar el 70% si la recuperación no puede comenzar hasta septiembre.⁷ Según las estimaciones de 27 de marzo de 2020 de la Organización Mundial del Turismo (OMT), las llegadas de turistas internacionales podrían caer entre un 20% y un 30% en 2020. Ello podría traducirse en una pérdida de ingresos por turismo internacional (exportaciones) de entre 300.000 millones de dólares EE.UU. y 450.000 millones de dólares EE.UU., cifras que representan casi un tercio de los 1,5 billones de dólares EE.UU. alcanzados a nivel mundial en 2019; esto significa que se perdería el

⁴ El Barómetro sobre el Comercio de Servicios de la OMC publicado el [11 de marzo de 2020](#) todavía no refleja plenamente el impacto económico de la COVID-19, pero pone de relieve el debilitamiento del comercio transfronterizo de servicios en el primer trimestre de 2020, con las mayores disminuciones constatadas en el transporte aéreo de pasajeros y el transporte marítimo de contenedores.

⁵ En el sitio web de la OMC se ofrece [información sobre las medidas](#) adoptadas por los Miembros en el contexto de la COVID-19.

⁶ Queda por ver en qué medida se mantendrán esas medidas después de la crisis. Además, los sectores de servicios han sido objeto de diversas medidas de apoyo general adoptadas por los Gobiernos en respuesta a la crisis.

⁷ <http://www.oecd.org/about/Secretary-General/extraordinary-g20-tourism-ministerial-virtual-meeting-april-2020.htm>.

valor de entre cinco y siete años de crecimiento.⁸ El 26 de marzo de 2020, el Consejo Mundial de Viajes y Turismo estimaba que el número de puestos de trabajo del sector de los viajes y el turismo en peligro inmediato podría ascender a 100 millones.⁹ En mayo, la OMT indicó que la situación actual apuntaba a una posible caída de entre el 58% y el 78% en las llegadas de turistas internacionales para el año, dependiendo de las medidas de contención y de la duración de las restricciones de viaje, y que entre 100 y 120 millones de puestos de trabajo relacionados directamente con el turismo están en peligro.¹⁰

El declive del sector tiene amplias consecuencias económicas dada su importancia económica general para muchos países y regiones. Según el Consejo Mundial de Viajes y Turismo, en 2019 los efectos directos, indirectos e inducidos del turismo aportaron 8,9 billones de dólares EE.UU. al PIB mundial (10,3%) y 330 millones de puestos de trabajo (1 de cada 10).¹¹ Para algunas economías, en particular las más pequeñas, el turismo representa no solo la mayor proporción de las exportaciones totales, sino también una parte significativa del PIB (por ejemplo, el 67% en el caso de Seychelles, el 62% en el caso de Saint Kitts y Nevis y el 48% en el caso de Vanuatu).¹² Según las [estadísticas de la balanza de pagos](#), en 2018 los viajes representaron el 25% de las exportaciones mundiales de servicios comerciales y constituyeron el 32% de las exportaciones de servicios de los países en desarrollo y el 50% de las de los países menos adelantados (PMA).

Respuesta a la crisis

El 1 de abril de 2020, la OMT difundió una serie de recomendaciones en las que se pedía un apoyo urgente y firme para ayudar al sector turístico mundial a recuperarse de la COVID-19 y "volver mejor al crecimiento".¹³ Hasta la fecha, las medidas adoptadas por los Gobiernos han sido de tipo social, económico y financiero, y han abarcado programas de apoyo a los puestos de trabajo para los empleados del sector, políticas para fomentar la mejora y el reciclado de sus aptitudes, y moratorias fiscales y otras formas de apoyo financiero a los operadores turísticos.

Servicios de distribución

Los servicios de distribución¹⁴ se han visto gravemente afectados por la pandemia de COVID-19, ya que las medidas de distanciamiento social impuestas en varios países han entrañado el cierre de las tiendas consideradas no esenciales (por lo general aquellas distintas de las tiendas de comestibles y de las farmacias). Por supuesto, ello ha repercutido considerablemente en el suministro con arreglo al modo 3 (presencia comercial), que es importante en este sector.

Por ejemplo, en enero/febrero de 2020, en el punto álgido del brote en China, según los datos publicados por la Oficina Nacional de Estadística (NBS), el comercio al por menor había disminuido en ese país un 20,5% con respecto al año anterior.¹⁵ Aunque las ventas en las tiendas físicas aumentaron significativamente en China a partir de mediados de marzo, cuando se suavizaron las restricciones, los consumidores siguieron teniendo cuidado y las ventas en dichas tiendas no recuperaron sus niveles anteriores a la crisis. Cabe prever que se registren tendencias similares en otras economías, con variaciones según la repercusión de la pandemia y las medidas de distanciamiento social adoptadas. En el Reino Unido, por ejemplo, las ventas totales al por menor

⁸ Véase <https://www.unwto.org/es/news/omt-las-llegadas-de-turistas-internacionales-podrian-caer-2020>.

⁹ <https://wtcc.org/Portals/0/Documents/WTTC%20Coronavirus%20Brief%20External%2026.05.pdf?ver=2020-05-26-124919-680>.

¹⁰ <https://www.unwto.org/es/evaluacion-de-la-incidencia-del-brote-del-covid-19-en-el-turismo-internacional> y <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421954>.

¹¹ <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact>.

¹² <https://knoema.com/search?query=tourism+as+%25+of+GDP&pageIndex=&scope=&term=&correct=&source=Header>.

¹³ <https://www.unwto.org/es/news/apoyo-al-empleo-y-a-la-economia-a-traves-de-los-viajes-y-el-turismo>. Véanse más datos en: https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/COVID19_Recommendations_English_1.pdf. Véase también: <https://www.unwto.org/es/llamamiento-a-los-innovadores-y-emprendedores-para-acelerar-la-recuperacion-del-turismo>.

¹⁴ Los servicios de distribución incluyen los servicios de comisionistas, los servicios comerciales al por mayor, los servicios comerciales al por menor y los servicios de franquicia.

¹⁵ Unos datos que están en consonancia con el [análisis](#) realizado por el Fondo Monetario Internacional (FMI).

disminuyeron un 18% en abril, pues muchas tiendas cerraron durante el confinamiento.¹⁶ En diferentes economías, un número importante de minoristas se han declarado en quiebra o han cerrado sus tiendas.¹⁷ Aunque es demasiado pronto para evaluar los efectos de la crisis en todas las regiones, las [estimaciones](#) indican que en África es en el sector minorista/mayorista donde los puestos de trabajo podrían verse más afectados.

Ventas en línea

El cierre de muchos comercios minoristas de bienes no esenciales y otras medidas destinadas a asegurar el distanciamiento social han hecho que aumenten las ventas en línea de los comerciantes mayoristas y minoristas, especialmente de productos sanitarios y de uso doméstico, incluidos los comestibles. Ante la disminución del número de clientes, varios puntos de venta tradicionales están estableciendo o ampliando su presencia en línea y los correspondientes servicios de recogida y entrega.

En China, a principios de 2020 las [ventas en línea](#) de determinados productos que tradicionalmente tenían una penetración en línea limitada, como diversos productos esenciales de uso diario, aumentaron entre un 50% y un 150% con respecto al año anterior. No obstante, la reducción del gasto de los hogares como resultado de la desaceleración económica y de la incertidumbre existente está afectando negativamente a las ventas de bienes no esenciales, tanto a través de plataformas en línea como en tiendas físicas. Las ventas en línea de productos discrecionales (por ejemplo, alcohol) se mantuvieron en niveles similares, mientras que las ventas de productos no esenciales descendieron.

En los Estados Unidos, las ventas al por menor en línea aumentaron durante el primer trimestre de 2020 un 14,5% con respecto al año anterior. A partir de mediados de marzo, las ventas en línea registraron un incremento considerable, del 50% aproximadamente en abril con respecto a principios de marzo, según algunos estudios.¹⁸ En la [Arabia Saudita](#), el minorista en línea nacional BinDawood comunicó a finales de marzo que sus ventas medias, calculadas sobre la base de un período de 10 días, habían aumentado un 200%, y en Indonesia, en abril, la galería comercial en línea Blibli informó de que había incrementado sus ventas de varios productos de uso doméstico, incluidos los comestibles.¹⁹

Es probable que la pandemia de COVID-19 acelere el paso que se está efectuando en la actualidad hacia la venta de bienes de consumo a través de los canales en línea, ya que los consumidores están creando nuevos hábitos y los minoristas, incluidos los proveedores físicos tradicionales, están intensificando sus esfuerzos para ampliar sus operaciones en línea. No obstante, los minoristas en línea se enfrentan a diversos problemas, como la escasez de existencias y las dificultades de la cadena de suministro, que causan demoras en las entregas y perturban el comercio electrónico transfronterizo.²⁰ La repercusión de este fenómeno en el sector de la distribución, incluido su segmento en línea, puede diferir de una economía a otro como resultado de las diferentes formas de aplicar las normas de confinamiento, así como de los distintos niveles de desarrollo del comercio electrónico.

¹⁶ Las ventas en línea, como proporción de las ventas totales al por menor, se incrementaron hasta alcanzar una cifra sin precedentes, del 30,7%. Véase <https://www.bbc.com/news/business-52766856>.

¹⁷ <https://www.forbes.com/sites/pamdanziger/2020/04/03/retail-companies-on-death-watch-is-growing-fast-as-covid-19-puts-non-essential-retailers-on-life-support/#3d1ff74725ea>.

¹⁸ <https://www.digitalcommerce360.com/2020/05/20/e-commerce-during-coronavirus-pandemic-in-charts/> Como resultado de ello, el 17 de marzo, Amazon anunció que había creado 100.000 nuevos puestos de trabajo a tiempo completo y parcial en los Estados Unidos para mantenerse al corriente de las compras en línea resultantes del brote de la COVID-19. El 13 de abril dijo que contrataría a 75.000 nuevos empleados (<https://edition.cnn.com/2020/03/16/tech/amazon-shipping-coronavirus/index.html>). La crisis también causa un incremento súbito de las ventas en línea de productos alimenticios, que solo representaron el 4% de las ventas totales de productos alimenticios en 2019 en los Estados Unidos. Un estudio realizado en marzo reveló que el 41% de los consumidores compraban productos alimenticios en línea por primera vez (<https://edition.cnn.com/2020/03/19/business/grocery-shopping-online-coronavirus/index.html>).

¹⁹ https://oxfordbusinessgroup.com/news/e-commerce-provides-economic-boost-indonesia-shoppers-migrate-online-during-covid-19-pandemic?utm_source=feed&utm_medium=rss&utm_campaign=eus_all_all.

²⁰ Véase, por ejemplo <http://www.globaltimes.cn/content/1183349.shtml>.

Servicios de telecomunicaciones, de TIC y audiovisuales

Habida cuenta de que actualmente hay más personas que trabajan o estudian a distancia y que dependen en mayor medida de Internet para el esparcimiento y el contacto social, la demanda de servicios de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) y de la infraestructura conexas ha alcanzado un nivel sin precedentes imprevisto.

En marzo de 2020, Facebook comunicó que en los países gravemente afectados por la pandemia el uso de su servicio de mensajería en línea había aumentado más de un 50%, y el tráfico de voz y vídeo se había duplicado.²¹ En Italia, Facebook registró un incremento del 70% en el uso general y del 1.000% en el tiempo dedicado a llamadas grupales, pero comunicó una reducción de los ingresos publicitarios totales.²² La empresa [Telefónica](#), de España, registró un aumento del tráfico en la red de propiedad intelectual y del uso de la telefonía móvil del 40% y el 50%, respectivamente. [Tailandia](#) notificó que el número de usuarios de Zoom y Skype había aumentado un 828% y un 215%, respectivamente. En China, en el primer trimestre de 2020 Tencent registró un aumento en el uso de su red social, los juegos, la tecnología financiera y los servicios prestados a las empresas, y de la publicidad en algunos segmentos; sin embargo, también ha advertido de una desaceleración del crecimiento de la publicidad.²³ Y, en Sudáfrica, el Grupo Vodacom registró un aumento del 40% en el tráfico de datos durante el confinamiento.²⁴

Algunas de las consecuencias comerciales para el sector de las TIC pueden ser positivas, ya que su uso ha aumentado en todo el mundo de forma espectacular e inspira un mayor reconocimiento de la importancia del acceso a la tecnología y la conectividad para todos. En economías tanto desarrolladas como en desarrollo, los operadores suspendieron los límites de datos y mejoraron su capacidad sin ningún costo adicional en respuesta a la pandemia, y muchos Gobiernos concedieron una ampliación temporal del espectro para redes inalámbricas de los operadores, para elevar aún más la capacidad de la red.²⁵ Sin embargo, se tuvieron que aplazar varias subastas del espectro 5G. Algunas de las consecuencias a corto plazo podrían ser las siguientes: restricciones a la movilidad, que provocan la caída de los ingresos en itinerancia, posiblemente hasta un máximo de 25.000 millones de dólares EEUU en los próximos nueve meses²⁶; un fuerte impacto en la producción y las expediciones de teléfonos móviles (en febrero se transportaron 40 millones de teléfonos inteligentes menos que el año anterior)²⁷; y la posible desaceleración del despliegue de la telefonía móvil 5G debido al aplazamiento de las subastas de espectro. MTN Group, un operador sudafricano que presta servicios de telecomunicaciones en toda África, ha informado de que está procediendo a un recorte de gastos en sus operaciones, en previsión de la desaceleración económica causada por la pandemia.²⁸ Si el mercado de servicios de TIC no puede superar esos problemas y no se resuelve el problema de la conectividad, quizá no se puedan salvar las brechas tecnológicas ni lograr ingresos sostenidos en el sector.

Sin embargo, si se mantienen políticas de apoyo, la situación puede ofrecer un estímulo al sector como resultado de los nuevos hábitos (por ejemplo, más teletrabajo) y ejemplificar la importancia vital de la transmisión de datos por Internet y por banda ancha para el crecimiento económico y el desarrollo. Podría impulsar a los Gobiernos a dar muestra de una mayor determinación para completar el despliegue de los servicios de banda ancha (por ejemplo, redes de fibra óptica y

²¹ <https://about.fb.com/news/2020/03/keeping-our-apps-stable-during-covid-19/>.

²² https://www.mobileworldlive.com/apps/news-apps/facebook-ad-revenue-falls-victim-to-covid-19/?ID=a6q1r00001RURqAAO&JobID=411117&utm_source=sfmc&utm_medium=email&utm_campaign=MWL_20200325&utm_content=https%3A%2F%2Fwww.mobileworldlive.com%2Fapps%2Fnews-apps%2Ffacebook-ad-revenue-falls-victim-to-covid-19%2F.

²³ <https://www.mobileworldlive.com/asia/asia-news/gaming-surge-drives-tencent-growth/>.

²⁴ <https://www.mobileworldlive.com/featured-content/top-three/vodacom-data-traffic-surges-during-lockdown/>.

²⁵ https://www.fiercetelecom.com/telecom/telstra-adds-2-500-temporary-jobs-to-its-workforce-to-help-coronavirus-fall-out?mkt_tok=eyJpIjoiTnpNMU4yVTBOekEyT1dJeSIsInQiOiJPVnBvVDkwdE5tZHZ6UUZrNTZzOWFZN0RTcVdPMXVQc0prWFR2VFlicjR0Wk81NTMr2F0V21tczFzdIwvSHdFSThSYUpFww4xRWsrN3dwNUhZVWwvZUtNMzAzZWVXVTD0MkV5ZndnRDY4UjFDWmpcl3pWQ0xsQWZQZHZHkxTVZZdmxBMSJ9&mrkid=788730.

²⁶ <https://www.mobileworldlive.com/featured-content/home-banner/operators-face-25b-roaming-hit-report/>.

²⁷ <https://www.abiresearch.com/press/covid-19-pandemic-impact-production-smartphones-will-fall-much-30-first-half-2020/>.

²⁸ <https://www.mobileworldlive.com/money/news-money/mtn-prepares-for-virus-hit-with-cost-focus/>.

móviles 5G) y ejecutar proyectos de conectividad a escala mundial (por ejemplo, sistemas por satélite y por cable submarino).

Las medidas de distanciamiento social adoptadas por los Gobiernos han impulsado la demanda de contenido audiovisual, con fines tanto de entretenimiento como de información. Por ejemplo, según [algunas estimaciones](#), en los Estados Unidos la transmisión en línea de contenido mediático aumentó en las tres primeras semanas de marzo un 85% con respecto al mismo período de 2019. Puesto que en muchos países una gran proporción del contenido audiovisual consumido es extranjero, el incremento de la demanda se corresponde con un aumento del comercio en el sector. No obstante, como consecuencia de las medidas adoptadas para responder a la crisis, en algunos casos también se ha interrumpido la producción de nuevas películas, series y otros contenidos.

A largo plazo, es posible que el aumento de las compras y de otras actividades en línea se traduzca en un incremento de los ingresos. Gracias a la flexibilización de las medidas de confinamiento, las empresas de telecomunicaciones y de TIC ya están empezando a reabrir sus puntos de venta para clientes presenciales. No obstante, los proveedores aún no pueden determinar si esos aumentos serán permanentes. Entretanto, la crisis plantea dificultades a los proveedores que dependen de los ingresos publicitarios; se prevé un descenso significativo del mercado mundial de la publicidad en 2020, a medida que las empresas reduzcan el gasto como resultado de la pandemia y de la subsiguiente desaceleración económica.²⁹

Contratación externa de los servicios de tecnología de la información y los servicios prestados a las empresas

Los ingresos mundiales de la contratación externa de los procesos empresariales y la tecnología de la información ascendieron en 2019 a unos 92.500 millones de dólares EEUU (algunas estimaciones son mucho más elevadas), con las Américas, Europa Meridional y la India entre los principales generadores de ingresos. Estas regiones prestan servicios auxiliares, como los de centros de llamadas, para empresas, desde bancos hasta fabricantes, pasando por empresas farmacéuticas. Los proveedores han tenido que proporcionar equipo a sus empleados para que trabajaran desde casa, así como mejorar sus redes para absorber el aumento del trabajo a distancia.

Los efectos sobre el comercio en este sector pueden ser de dos tipos. La pandemia plantea problemas no solo a las empresas que practican la contratación externa, sino también a sus clientes. Algunas empresas han declarado su intención de reducir su dependencia de la contratación externa, lo que podría tener consecuencias comerciales a largo plazo para este tipo de contratación.³⁰

Servicios de transporte aéreo, terrestre y marítimo

Las medidas relacionadas con la movilidad y las restricciones en frontera impuestas por los Gobiernos por motivos de salud pública han afectado con especial intensidad al comercio de servicios de transporte, lo que, a su vez, ha repercutido en el comercio internacional de mercancías.

Las estrictas restricciones impuestas con respecto al desembarque y el relevo de las tripulaciones marítimas han dado lugar a perturbaciones del transporte marítimo. Además, la inmovilización de la mayor parte de la flota de aeronaves de pasajeros del mundo, que normalmente transporta además casi la mitad de todas las expediciones de carga aérea, ha dado lugar a importantes escollos en el transporte aéreo de carga. Por añadidura, la reintroducción de controles en frontera ha provocado una gran congestión y demoras en el transporte transfronterizo de carga, lo que ha tenido graves repercusiones en el comercio de mercancías y en la viabilidad de las cadenas de suministro, que ya se vieron muy debilitadas por el cierre de fábricas debido a la pandemia.

²⁹ <https://www.omnia.com/resources/product-content/global-advertising-market-set-for-tough-2020-as-covid-19-impact-hits-global-economy> y <https://www.digitalcommerce360.com/2020/04/30/facebook-signals-online-advertising-to-take-a-big-hit/>.

³⁰ Véase, por ejemplo, "Virgin Media to Recruit 500 Call-Centre Staff in UK", *Financial Times*, 25 de marzo de 2020.

En la segunda etapa de la respuesta a la crisis, varios Gobiernos revisaron algunas de las medidas que aplicaban en la frontera y en relación con los viajes, entre otras cosas para garantizar el movimiento de trabajadores extranjeros "esenciales" del sector de los servicios, incluidos los transportistas.

Servicios de transporte aéreo

La pandemia ha tenido un efecto dramático en el sector de los servicios de transporte aéreo. En mayo, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) estimó que, durante todo el año 2020, el tráfico aéreo mundial de pasajeros podría reducirse hasta dos tercios con respecto a las previsiones iniciales, con lo que los ingresos de las compañías aéreas podrían experimentar una disminución de entre 244.000 millones y 420.000 millones de dólares EE.UU. Las zonas más afectadas en lo que se refiere a la capacidad y los ingresos internacionales serían Europa y la región de Asia y el Pacífico, seguidas por América del Norte. De igual manera, según las previsiones de la OACI, la reducción más importante del número de pasajeros corresponderá a Europa, especialmente durante su temporada alta de viajes de verano, y la disminución más pronunciada del tráfico nacional de pasajeros se registrará en la región de Asia y el Pacífico, seguida por América del Norte.³¹

De acuerdo con las previsiones de mayo del Consejo Internacional de Aeropuertos, el organismo encargado del sector aeroportuario, las cancelaciones de vuelos y los cierres de aeropuertos darán lugar en 2020 a una disminución de más de 4.600 millones de pasajeros a nivel mundial y a unas pérdidas de ingresos aeroportuarios superiores a 45.000 millones de dólares EE.UU.³² Además, dado que alrededor del 35% del comercio mundial (en valor) se transporta por vía aérea, el colapso de los vuelos de pasajeros ha tenido una importante repercusión en la capacidad de carga aérea. Las últimas cifras disponibles (de abril de 2020) de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) revelan que en marzo de 2020 la capacidad de bodega para la carga aérea internacional se redujo un 43,7% con respecto al año anterior.³³ Aunque esa reducción se vio compensada en parte por un aumento de la capacidad del 6,2% al hacerse un mayor uso de las aeronaves de carga y al utilizarse aeronaves de pasajeros inactivas para actividades de transporte exclusivamente de carga, no hay actualmente capacidad suficiente para satisfacer la demanda restante de transporte aéreo de carga, aun cuando esta última también ha disminuido.³⁴ Como resultado de ello, las tarifas de fletes aéreos han registrado un aumento considerable, estimado en entre un 20% y un 30% en toda la región de Asia y el Pacífico, y de hasta un 50% en el caso de algunas rutas. Asimismo, los tiempos de tránsito casi se han duplicado, ya que los envíos tienen que esperar su turno.³⁵

Los Gobiernos han dado diferentes respuestas a la situación de la aviación. Por ejemplo, varios organismos de reglamentación han suspendido las prescripciones relativas a las franjas horarias basadas en la cláusula "se usan o se pierden", que exigen que las compañías aéreas sigan explotando un porcentaje mínimo de las franjas horarias asignadas para poder mantenerlas en la temporada siguiente. También se han suavizado las prescripciones reglamentarias en otras esferas, a fin de dar flexibilidad a las compañías aéreas y a las tripulaciones de los vuelos durante la crisis. Numerosos Gobiernos también han anunciado medidas de apoyo al sector del transporte aéreo, como la reducción de las tasas de aeropuerto, de navegación aérea y de otro tipo, así como medidas de apoyo financiero más amplias que incluyen garantías de préstamos, préstamos a largo plazo y la adquisición de participaciones en el capital social de compañías aéreas.

También se han realizado esfuerzos a nivel internacional. Por ejemplo, el 6 de marzo de 2020, la OACI y la Organización Mundial de la Salud emitieron una [declaración conjunta](#) en la que se ofrecían directrices actualizadas sobre la COVID-19 y la aviación civil, se señalaba la importancia de que los Estados cumplieran sus respectivas normas relativas a la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles y reafirmaran su compromiso de fomentar una mayor cooperación internacional para contener el virus y proteger la salud de los viajeros. El 26 de mayo, la OACI emitió junto con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional un

³¹ <https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO%20COVID%202020%2005%2025%20Economic%20Impact.pdf>.

³² <https://aci.aero/news/2020/05/05/predicted-global-impact-of-covid-19-on-airport-industry-escalates/>.

³³ Véase <https://go.updates.iata.org/webmail/123902/1142448399/72a3a9b684836680e5223fada07076a577d47f56b9de5c849b06dd66c7de445a>.

³⁴ Véase, por ejemplo, <https://www.wired.com/story/airlines-use-empty-passenger-jets-ease-cargo-crunch/>.

³⁵ *Financial Times*, "Passenger planes are the new ships", 14 de abril de 2020.

nuevo llamamiento a los Gobiernos, a fin de que designaran "trabajadores clave" entre los millones de empleados calificados, con objeto de preservar las capacidades esenciales del comercio mundial de servicios de transporte aéreo y marítimo.³⁶ La OACI también ha colaborado estrechamente con los Gobiernos y los asociados del sector con el fin de proporcionar orientaciones a las autoridades aeronáuticas, las compañías aéreas y los aeropuertos, así como brindar asesoramiento a particulares, sobre las medidas apropiadas de protección de la salud de los viajeros y reducción del riesgo de transmisión.

Servicios de transporte marítimo

Debido a las medidas de confinamiento y de cuarentena aplicadas en la mayoría de los países desde el brote de COVID-19, el sector del transporte marítimo también sufre una mayor presión. Tanto las escalas de los buques portacontenedores como su capacidad acumulada disminuyeron entre enero y marzo de 2020. Al mismo tiempo, la proporción de escalas portuarias perdidas (es decir, las escalas de embarcaciones que están programadas pero que no se realizan) ha aumentado considerablemente. En China, por ejemplo, los operadores portuarios [comunicaron](#) que el volumen del transporte marítimo de contenedores se había reducido entre un 20% y un 40% entre el 20 de enero y el 10 de febrero de 2020 con respecto al mismo período de 2019. El volumen del tráfico mundial de contenedores disminuyó un 8,6% en febrero de 2020 en comparación con el mismo mes de 2019.³⁷ En febrero de 2020, el 46% de las salidas programadas para la principal ruta de Asia a Europa Septentrional se habían cancelado³⁸, y el puerto de Los Ángeles, el mayor puerto de contenedores de los Estados Unidos, anunció que el volumen de la carga se había reducido alrededor de un 25% con respecto al año anterior.³⁹ En todo el mundo se ha registrado una disminución de las escalas portuarias. Las empresas de transporte marítimo han ido reduciendo su capacidad programada, y la proporción del tonelaje de buques portacontenedores inactivos es ahora mayor que durante la crisis financiera mundial de 2008. Esto hace aumentar los costos del transporte marítimo y plantea problemas para las cadenas de suministro. Además, hay escasez de trabajadores en los puertos para mover los contenedores, así como de camioneros para transportar las mercancías, debido a las medidas de confinamiento y de cuarentena.

El sector del transporte marítimo se ha visto especialmente afectado por las [medidas portuarias aplicadas en todo el mundo](#) desde el brote. En febrero de 2020, los mayores puertos mundiales establecieron un período de cuarentena de 14 días para las embarcaciones que llegaran de países afectados o que transitaran por esos países. Muchos puertos han dejado de servir de escala para los buques de pasajeros. Las embarcaciones de carga pueden seguir haciendo escala y operando en la mayoría de los puertos, pero están sujetas a prescripciones más estrictas en materia de control y de declaraciones marítimas de sanidad. Además, se han impuesto estrictas restricciones al desembarque, los permisos en tierra y el relevo de las tripulaciones, que afectan a unos 100.000 marinos al mes.

En vista del aumento de las restricciones portuarias, el 13 de febrero de 2020 la Organización Marítima Internacional (OMI) y la OMS publicaron una declaración conjunta sobre la respuesta al brote de COVID-19 ([Circular N° 4204/Add.2 de la OMI](#)).⁴⁰ El 27 de marzo, la OMI distribuyó a sus Estados miembros una lista preliminar de recomendaciones para los Gobiernos y las autoridades nacionales competentes sobre la facilitación del comercio marítimo durante la pandemia de COVID-19 ([Circular N° 4204/Add.6 de la OMI](#)), propuesta por una amplia gama de asociaciones de nivel mundial del sector del transporte marítimo. La finalidad de esa lista es ayudar a los Gobiernos a evitar establecer obstáculos a las operaciones marítimas y portuarias, con inclusión del movimiento de la gente de mar y el personal marítimo, al aplicar políticas y medidas para hacer frente a la

³⁶ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/ICAO-ILO-and-IMO-issue-joint-call-to-world-governments-on-need-for-key-worker-designations-for-essential-air-and-sea-.aspx>.

³⁷ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>.

³⁸ "Coronavirus impact raises red flags at European ports", *Journal of Commerce*, 19 de febrero de 2020.

³⁹ "Port of Los Angeles Sees Coronavirus Impact Sharply Reducing Imports", *Wall Street Journal*, 25 de febrero de 2020.

⁴⁰ Si bien se reconoce la necesidad de impedir la introducción o propagación de la enfermedad, en la declaración conjunta se señala que debe reducirse al mínimo la interferencia innecesaria con el tráfico marítimo. También se pone de relieve la importancia de evitar que se impongan restricciones innecesarias o retrasos en la entrada en los puertos de buques, personas y mercancías. Véase también OMI, *Consideraciones operacionales para la gestión de los casos y brotes de COVID-19 a bordo de los buques de la OMS* ([Circular N° 4204/Add.3 de la OMI](#)).

COVID-19. Las recomendaciones abarcan medidas encaminadas a dar a los buques acceso a los muelles de los puertos, facilitar los cambios de tripulación y el funcionamiento de los puertos y asegurar la salud pública.⁴¹

Servicios de transporte terrestre

La pandemia de COVID-19 también ha perturbado gravemente el transporte terrestre en todo el mundo. La mayoría de los países han suspendido o reducido en gran medida los servicios transfronterizos de transporte de pasajeros. Aunque las fronteras han seguido abiertas para el transporte de carga, los conductores se han visto sometidos a controles en frontera con fines de cuarentena, lo que ha ralentizado los flujos logísticos.

Por ejemplo, para luchar contra la pandemia, los países europeos del espacio Schengen han vuelto a aplicar temporalmente controles en la frontera a partir de mediados de marzo de 2020. La mayor parte del transporte transfronterizo de pasajeros por carretera y por ferrocarril está suspendido desde entonces. Aunque la reintroducción de nuevos controles no afecta al transporte transfronterizo de carga, las [perturbaciones que generan son considerables](#). Con el fin de mitigar la perturbación y facilitar el transporte de carga, la mayoría de los Estados miembros de la UE han adoptado medidas de alivio, incluidas la suspensión de las prohibiciones de tráfico de fin de semana para los vehículos pesados y una atenuación temporal y limitada de la aplicación de los horarios de conducción y descanso para los conductores de vehículos que transportan mercancías.⁴² Otro ejemplo se refiere a la frontera entre la Arabia Saudita y Kuwait: en vista de las largas colas de camiones en la frontera, las autoridades de Kuwait han permitido que el despacho de aduana se realice en frontera y no en el interior. Ello ha agilizado considerablemente el tránsito y las colas están disminuyendo gradualmente.

Servicios de salud

Telemedicina

La telemedicina no es nueva, pero la crisis actual puede tener una repercusión importante en las perspectivas de ampliar el suministro de servicios de salud en línea, lo que podría afectar al comercio. La crisis provocada por la COVID-19 ha hecho aumentar el recurso a los servicios de telemedicina. En China, por ejemplo, aceleró sustancialmente el incremento de plataformas de atención médica en línea, algunas de las cuales registraron tasas de crecimiento de tres dígitos entre diciembre de 2019 y enero de 2020. El número de usuarios de esas plataformas en las economías de Asia (por ejemplo, en Australia, Indonesia y Singapur) [ha aumentado rápidamente](#) en los últimos meses. Asimismo, algunos proveedores están ampliando sus actividades para que los pacientes puedan beneficiarse de otros servicios, como segundas opiniones o servicios suministrados desde el extranjero. El recurso a la telemedicina también ha aumentado en Europa y en América del Norte, donde se exhortó a utilizarla en mayor medida en el contexto del brote de COVID-19. Algunas jurisdicciones han revisado sus leyes y reglamentos a fin de facilitar esos servicios, principalmente de manera provisional.⁴³

Facilitar el acceso a los servicios de telemedicina, incluso con carácter provisional, podría ayudar a frenar la propagación de la COVID-19 en las economías afectadas, así como a facilitar el intercambio

⁴¹ El 6 de mayo de 2020, la OMI publicó directrices para garantizar la seguridad de la interacción a bordo entre el personal del buque y el personal en tierra, mediante la aplicación de medidas prácticas basadas en el riesgo para luchar contra la COVID-19 (Circular N° 4204/Add.16 de la OMI - <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/CL.4204-Add.16.pdf>).

⁴² El 16 de marzo de 2020, la Comisión Europea publicó directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y servicios esenciales. Estas directrices establecen los principios de un planteamiento integrado para una gestión eficaz de las fronteras a fin de proteger la salud, a la vez que se preserva la integridad del mercado interior. https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf.

⁴³ Véanse, por ejemplo <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A13924> y https://ahpcsa.co.za/wp-content/uploads/2020/03/GUIDELINES_TELEHEALTH-TELEMEDICINE_1_24Mar2020.pdf.

de conocimientos y experiencias en la detección del virus, la vigilancia y la respuesta.⁴⁴ Sin embargo, la telemedicina internacional sigue suponiendo un reto, dada la gran diversidad normativa y las diferentes capacidades nacionales. Por ejemplo, estos servicios se enfrentan a menudo a impedimentos geográficos, como exigir que el profesional de la salud resista en la jurisdicción del paciente. Además, para prestar servicios de telemedicina se suele requerir que haya una relación previa entre el paciente y el profesional sanitario. Es necesario que haya una cooperación internacional a nivel gubernamental, en particular entre los responsables políticos y las empresas en el terreno de la salud y la tecnología de la información y las telecomunicaciones, para dar respuesta a los desafíos que plantea un suministro transfronterizo fiable y sostenido de servicios relacionados con la telemedicina.

Facilitación de la entrada de personal médico

En la segunda fase de la respuesta a la crisis, varios Gobiernos revisaron algunas de las medidas que aplicaban en la frontera y en relación con los viajes, por ejemplo para garantizar que no se entorpeciera de manera indebida el cruce de fronteras de trabajadores sanitarios extranjeros esenciales. Algunos Miembros de la OMC crearon vías especiales de entrada para los trabajadores de la salud y la atención social, en particular visados de entrada, y prolongaron la validez de los visados.⁴⁵ La necesidad de trabajadores sanitarios adicionales ha aumentado sustancialmente en los últimos meses y, en algunos casos, los trabajadores extranjeros han sido trasladados a diferentes sistemas de salud con la finalidad específica de apoyar la respuesta contra la COVID-19.

Servicios financieros

La pandemia y sus efectos en la economía mundial han puesto de relieve el papel fundamental del sector de los servicios financieros para respaldar las demás actividades económicas mediante la estabilización de los mercados y la garantía de la corriente de créditos y pagos.

Los bancos centrales y los organismos de reglamentación financiera de todo el mundo han intervenido activamente, dando muestra de su determinación de utilizar todas las medidas posibles con miras a estabilizar los mercados, asegurar la corriente de crédito a los hogares y las empresas y la continuidad de los pagos, y facilitar la capacidad de las instituciones financieras (en particular de los bancos) de absorber las pérdidas de manera ordenada.

Las intervenciones incluyeron la adopción por los bancos centrales de medidas coordinadas a fin de asegurar la disponibilidad de liquidez en dólares de los Estados Unidos para la realización de transacciones internacionales⁴⁶, así como la aplicación por los Gobiernos de diversas medidas monetarias y reglamentarias encaminadas a mitigar la repercusión de la pandemia en la estabilidad económica y financiera dentro de sus jurisdicciones.

Las autoridades monetarias se han mostrado activas y creativas en lo que respecta a la utilización de diferentes instrumentos monetarios, como la reducción de los tipos de interés principales/básicos, la flexibilización cuantitativa y la reducción de las reservas obligatorias. Las medidas macrocautelares también han sido muy variadas y han comportado la reducción de los fondos reguladores de capital anticíclico, la flexibilización de las posiciones de liquidez, la flexibilización de las disposiciones sobre créditos fallidos, la tolerancia de créditos fallidos y la flexibilización de los topes de las posiciones de los bancos en moneda extranjera.

⁴⁴ Véanse http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0003/436350/strengthening-health-system-response-COVID-19.pdf?ua=1, <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/beyond-containment-health-systems-responses-to-covid-19-in-the-oecd-6ab740c0/> y <https://www.who.int/es/news-room/detail/20-04-2020-itu-who-joint-statement-unleashing-information-technology-to-defeat-covid-19>.

⁴⁵ Véase, por ejemplo, <https://www.gov.uk/government/news/nhs-frontline-workers-visas-extended-so-they-can-focus-on-fighting-coronavirus>.

⁴⁶ El 15 de marzo de 2020, el Banco del Canadá, el Banco de Inglaterra, el Banco del Japón, el Banco Central Europeo, la Reserva Federal de los Estados Unidos y el Banco Nacional Suizo anunciaron una iniciativa coordinada para mejorar el suministro de liquidez a través de los acuerdos de canje de liquidez en dólares de los Estados Unidos en vigor, a fin de asegurar el suministro de crédito a los hogares y las empresas de esas regiones. Véase https://www.snb.ch/en/mmr/reference/pre_20200315/source/pre_20200315.en.pdf.

Medidas normativas específicas

Las autoridades de reglamentación de diversas jurisdicciones (por ejemplo, el Brasil; Hong Kong, China; la India; México; la República de Corea; Singapur; y Sudáfrica) han flexibilizado las prescripciones en materia de liquidez y los requisitos de capital, a fin de asegurarse de que los bancos estén en buena situación para seguir proporcionando crédito. Determinadas jurisdicciones han impuesto prohibiciones de la venta en corto de determinados valores con miras a estabilizar los mercados de capitales.

Algunas autoridades han flexibilizado las disposiciones sobre préstamos fallidos para que los bancos puedan ampliar los plazos de vencimiento de los préstamos para empresas y hogares (por ejemplo, el Brasil; Turquía), o han introducido la tolerancia de créditos fallidos (por ejemplo, China), mientras que otras han flexibilizado el tope de las posiciones a plazo en moneda extranjera (por ejemplo, la República de Corea).

Medidas relativas a los pagos electrónicos

Las empresas que permitían realizar pagos electrónicos reaccionaron rápidamente cuando empezaron a aplicarse medidas relacionadas con la pandemia. Muchos bancos centrales suprimieron determinadas restricciones y prescripciones aplicadas a los sistemas de pago electrónico, como ocurrió en particular en África, donde los pagos móviles son una práctica corriente. Ghana, por ejemplo, adoptó nuevas normas en relación con las transacciones de dinero móvil durante un período de tres meses (no se cobran comisiones por la retirada de dinero en pequeñas cantidades) y elevó los límites de las transacciones y los niveles de saldo.⁴⁷

Servicios de enseñanza

El cierre de escuelas e instituciones de enseñanza superior en respuesta a la pandemia ha tenido graves consecuencias sociales y económicas; según las estimaciones de la UNESCO, durante el punto álgido de la crisis los cierres de escuelas y universidades en 190 países afectaron a más del 90% de la población estudiantil mundial.⁴⁸ Esos cierres también han afectado a la prestación de los servicios de enseñanza en todo el mundo y han hecho que se dispare la demanda de formación en línea.

Los Gobiernos y los proveedores privados de servicios de enseñanza se ven frente a la apremiante necesidad de concebir y aplicar rápidamente soluciones técnicas para impartir enseñanza en línea, por ejemplo para elaborar materiales en línea y concebir técnicas de enseñanza. La súbita difusión del aprendizaje a distancia también pone en primer plano problemas nuevos y viejos en materia de reglamentación, como los relacionados con la acreditación de proveedores y materiales de aprendizaje digital, el acceso a la enseñanza en línea y las normas sobre la recopilación, gestión y utilización de datos, especialmente los datos personales de los niños y los jóvenes.

La pandemia tendrá asimismo una importante repercusión económica en el sector de la enseñanza superior, debido, entre otras cosas, a la posible disminución del número de estudiantes. Se ha estimado que en algunos países el número de matriculaciones para el próximo año académico podría reducirse un 15%, y que el número de estudiantes internacionales podría disminuir un 25%.

A medida que los sistemas pasan en masa al aprendizaje electrónico, la brecha digital en relación con la conectividad, el acceso a dispositivos y los niveles de aptitud va cobrando aún más importancia. De cara al futuro, es probable que la crisis actual tenga una repercusión significativa y duradera en la prestación de servicios de enseñanza y, por ende, en el comercio internacional de esos servicios, especialmente al elevar la demanda y la oferta de enseñanza en línea.

Respuesta a la crisis

Los países se enfrentan a problemas similares, y se están poniendo en práctica diferentes formas de enseñanza en línea y recursos educativos. Se pueden consolidar respuestas eficaces aprovechando la experiencia de los Gobiernos y los proveedores privados, a fin de facilitar el suministro de servicios

⁴⁷ <https://www.mobileworldlive.com/featured-content/money-home-banner/african-nations-back-mobile-money-in-virus-battle/>.

⁴⁸ Para obtener información actualizada sobre el número de estudiantes y países afectados por la crisis de la COVID-19, sírvanse consultar: <https://es.unesco.org/covid19/educationresponse>.

de enseñanza durante el brote. Las respuestas proceden principalmente de los Gobiernos, pero los proveedores privados también intervienen. En muchas jurisdicciones crece el número de asociaciones entre los sectores público y privado; por ejemplo, proveedores nacionales de telecomunicaciones dan acceso a la banda ancha gratuita con fines educativos, y grandes plataformas digitales amplían su oferta de herramientas digitales para la enseñanza.⁴⁹

3 CONCLUSIÓN

Las medidas de distanciamiento social adoptadas como consecuencia de la pandemia ponen de relieve la importancia de servicios como los de telecomunicaciones e informática, que permiten el suministro y el teletrabajo en línea, y la pertinencia del entorno normativo para estos sectores, incluso en el ámbito de la política comercial. La creciente importancia del suministro en línea también puede generar más interés por adaptar los marcos normativos para que integren mejor los servicios suministrados a distancia, incluso desde el extranjero. La crisis también ha puesto de relieve la importancia infraestructural de los servicios de transporte para facilitar el comercio internacional de mercancías y el turismo.

Habida cuenta de la contribución del sector a la producción y al empleo mundiales, así como de su peso cada vez mayor en el comercio y las inversiones internacionales, la desaceleración económica tendrá un efecto generalizado en los sectores de servicios. Al mismo tiempo, los sectores de servicios han sido fundamentales para aumentar la resiliencia y hacer frente a la crisis, especialmente en lo que respecta a servicios de infraestructura como los financieros, de telecomunicaciones, distribución, transporte y logística. La capacidad de suministro en línea ha facilitado el teletrabajo y la enseñanza telemática.

Debido a su repercusión en la productividad de la economía y en los resultados comerciales, las políticas de comercio de servicios y de servicios, que han pasado a ser decisivas para las estrategias de desarrollo, serán fundamentales para la recuperación de la desaceleración económica, lo que subraya la importancia de dar un nuevo impulso al comercio de servicios.

⁴⁹ Una amplia gama de contribuyentes privados también ha adoptado la iniciativa de proporcionar wifi y dispositivos gratuitos para los estudiantes y se ha brindado apoyo social a los profesores y las escuelas. En el caso de las personas que carecen de acceso a recursos digitales, los países utilizan la televisión o la radio públicas para impartir cursos a estudiantes, así como formación a profesores. Entre los países que facilitan contenidos de aprendizaje combinando la enseñanza a distancia con la televisión figuran la Argentina, China, Croacia, España, Francia, Malasia, Mauricio, el Perú, la República de Corea, el Senegal, Sri Lanka y Tailandia.