

COSTOS DEL COMERCIO EN TIEMPOS DE PANDEMIA MUNDIAL

NOTA INFORMATIVA¹

PUNTOS DESTACADOS:

- Las restricciones de viaje y los cierres de fronteras han sido una parte importante de la respuesta de política inicial a la pandemia de COVID-19, y estas medidas han afectado directamente al comercio de bienes y servicios. Han perturbado el transporte de mercancías, los viajes de negocios y el suministro de servicios que dependen de la presencia de personas físicas en el extranjero. Los costos de transporte y de viaje constituyen una parte importante de los costos del comercio y se estiman entre el 15% y el 31% en función del sector. Por consiguiente, es probable que las restricciones de viaje provoquen un aumento importante de los costos del comercio mientras estas permanezcan en vigor.
- El desempeño de los servicios de transporte de carga es crucial en lo que se refiere a los costos del comercio en el sector manufacturero. Desde el comienzo de la crisis provocada por la COVID-19, el transporte marítimo y el transporte terrestre por lo general han seguido operando bien, aunque a veces se han registrado retrasos considerables; sin embargo, el transporte de carga por vía aérea ha sufrido una grave perturbación, hasta el punto de que la capacidad mundial de carga aérea se redujo un 24,6% en marzo de 2020. Muchos Gobiernos están intentando hacer todo lo posible por mantener la actividad comercial, pero en algunas regiones las restricciones de viaje pueden perturbar gravemente el comercio regional y los medios de subsistencia.
- Los servicios comerciables que dependen de la proximidad física entre proveedores y consumidores (como el turismo, el transporte de pasajeros o los servicios de mantenimiento y reparación) se han visto gravemente afectados por las restricciones de viaje y el distanciamiento social y han sufrido un aumento prohibitivo de los costos del comercio. También es probable que la perturbación de los viajes de negocios, que desempeñan un papel importante en el establecimiento y mantenimiento de relaciones comerciales y la gestión de las cadenas de valor mundiales, afecte tanto a los servicios empresariales y profesionales como a la producción manufacturera, aunque dependerá de las posibilidades de sustituir la comunicación presencial por interacciones electrónicas. Por consiguiente, la calidad de la infraestructura de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) y el grado de preparación digital serán factores importantes para determinar en qué medida pueden hacer frente las economías a la crisis provocada por la pandemia.
- Se estima que los obstáculos de política comercial y las diferencias de reglamentación representan al menos el 10% de los costos del comercio en todos los sectores. Los productos esenciales en la lucha contra la pandemia han sido objeto de medidas de facilitación de las importaciones y restricción de las exportaciones, en su mayoría temporales. Las primeras reducen los costos del comercio y las segundas los aumentan. No obstante, ambos tipos de medidas han abarcado una pequeña proporción del comercio mundial.
- Los altos niveles de incertidumbre multiplican el impacto de los costos del comercio en el comercio internacional. En el primer trimestre de 2020, por ejemplo, un indicador

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

ampliamente utilizado para medir el nivel mundial de incertidumbre mostró niveles un 60% superiores a los provocados por la guerra de Iraq y el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en 2003. La incertidumbre hace que a las empresas les interese menos invertir en nuevas relaciones comerciales, y el aumento de la incertidumbre también puede dar lugar a una contracción de la financiación del comercio que probablemente repercuta en mayor medida en las economías emergentes y en desarrollo.

1 INTRODUCCIÓN

Todas las crisis económicas mundiales provocan una disminución del comercio mundial. Sin embargo, cada crisis es diferente. Si bien los costos del comercio, en forma de proteccionismo generalizado, desempeñaron un papel destacado en la fuerte contracción del comercio mundial durante la Gran Depresión de 1929 y el decenio de 1930, su papel fue limitado en el gran desplome del comercio de 2009, que consistió principalmente en una fuerte caída de la demanda global.² Los Gobiernos de todo el mundo han respondido a la crisis sanitaria provocada por la COVID-19 imponiendo medidas de mitigación que han paralizado, o al menos restringido drásticamente, muchos sectores de la economía. El distanciamiento social, la cuarentena, los confinamientos y las restricciones de viaje se han convertido en medidas inevitables en la lucha contra la pandemia. Incluso las jurisdicciones que han impuesto restricciones oficiales relativamente flexibles respecto de las actividades sociales y empresariales han experimentado fuertes descensos de la producción económica, en la medida en que las personas modifican su comportamiento para tratar de no contraer el virus. La presente nota se basa en las conclusiones de un proyecto que está llevando a cabo la OMC sobre los costos del comercio³ y los indicadores disponibles en tiempo real para determinar de qué manera las medidas adoptadas para luchar contra la COVID-19 pueden incidir en los costos del comercio.

2 COSTOS DE TRANSPORTE Y VIAJES

Los costos de transporte y viajes, que abarcan los márgenes de transporte, los costos de los viajes de negocios y el costo del tiempo en tránsito, constituyen una parte importante de los costos del comercio⁴ en todos los sectores (gráfico 1). Se calcula que representan el 15% de los costos del comercio en el sector agropecuario y el 31% en el sector manufacturero. Los costos de transporte también revisten importancia para los servicios relacionados con las mercancías, como el comercio minorista y mayorista, que, según las estimaciones, representan el 19% de los costos totales del comercio. Por último, los costos de viajes representan casi un tercio de los costos del comercio relacionados con el suministro transfronterizo de servicios a empresas y servicios profesionales.⁵

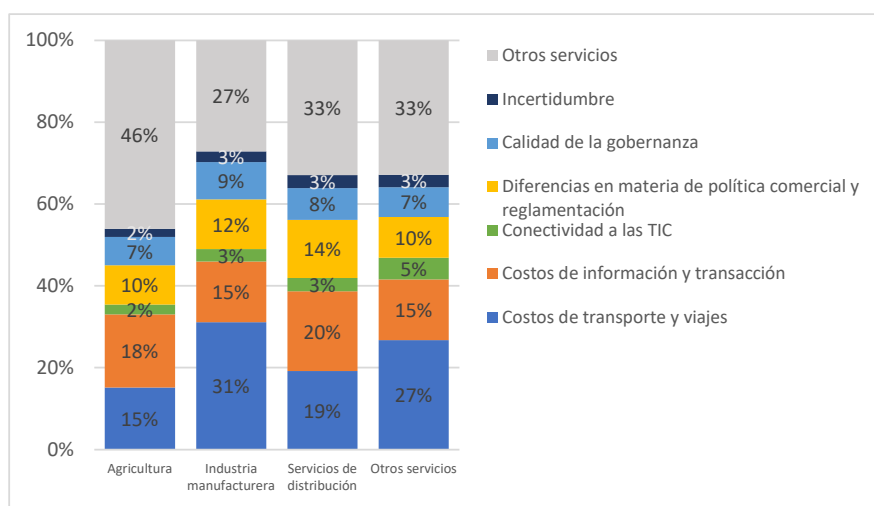
² Véanse, por ejemplo, las publicaciones de [Eichengreen y Irwin \(2009\)](#), sobre el papel de la política comercial durante la Gran Depresión, y de [Bems, Johnson y Yi \(2013\)](#), sobre los factores que impulsaron el desplome del comercio en 2009.

³ Índice Mundial de Costos del Comercio (OMC, próxima publicación).

⁴ Nos basamos en una definición amplia de la expresión "costos del comercio" que incluye todos los factores que reducen las ventas en el extranjero más que las ventas en el mercado interno, como los costos de transporte, los obstáculos normativos, los costos de información y transacción, los costos relacionados con el cumplimiento de los contratos y los costos de reglamentación.

⁵ Calculamos los costos del comercio de servicios basándonos en los datos sobre el suministro transfronterizo (modo 1 de los cuatro modos de suministro de servicios definidos en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) y el consumo en el extranjero (modo 2 del AGCS). En el caso de los servicios prestados a empresas y los servicios profesionales, el consumo en el extranjero desempeña un papel menor (representa solo el 0,5% del comercio total, según [la base de datos de la OMC Comercio de Servicios por Modos de Suministro \(TISMOS\)](#)), por lo que cabe suponer que la mayor parte de los costos estimados del comercio guardan relación con el comercio transfronterizo.

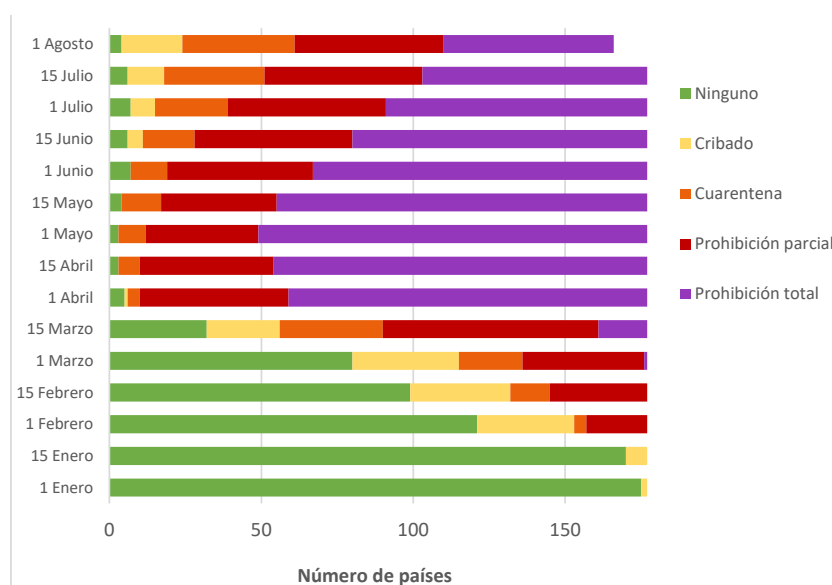
Gráfico 1: Factores determinantes de los costos del comercio



Nota: Este desglose muestra en qué medida diversos factores contribuyen a explicar la variación de los costos del comercio bilateral en 2016. Véase [OMC \(2019\), página 153](#), para obtener información más detallada sobre las fuentes de los datos y la metodología. Los "otros servicios" comprenden los servicios de telecomunicaciones, los servicios financieros, los servicios prestados a empresas, los servicios profesionales, los servicios culturales y los servicios personales.

Las restricciones de viaje y los cierres de fronteras fueron una parte importante de la respuesta política inicial a la pandemia (gráfico 2). Estas medidas afectan directamente al comercio de mercancías, al perturbar los servicios de transporte de carga, así como al comercio de servicios en distintos modos de suministro, al interrumpir efectivamente el consumo en el extranjero y limitar la presencia física de proveedores en el extranjero. Además, incluso en sectores que no dependen totalmente de los viajes internacionales para la entrega de sus productos, estas medidas han tenido un efecto negativo al frenar los viajes de negocios. La interacción física suele ser necesaria para establecer relaciones comerciales y gestionar las cadenas de valor mundiales, y desempeña un papel importante en la producción de muchos servicios. Por consiguiente, es probable que las restricciones de viaje provoquen un aumento sustancial de los costos del comercio respecto de este componente comercial mientras estas permanezcan en vigor.

Gráfico 2: Controles de los viajes internacionales por nivel de restricción y fecha



Fuente: Cálculos de la Secretaría de la OMC basados en [Oxford COVID-19 Government Response Tracker \(Hale, Webster, PETHERICK, Phillips y Kira, 2020\)](#). Datos disponibles en relación con 177 jurisdicciones hasta el 1 de agosto y con 166 jurisdicciones a partir del 1 de agosto.

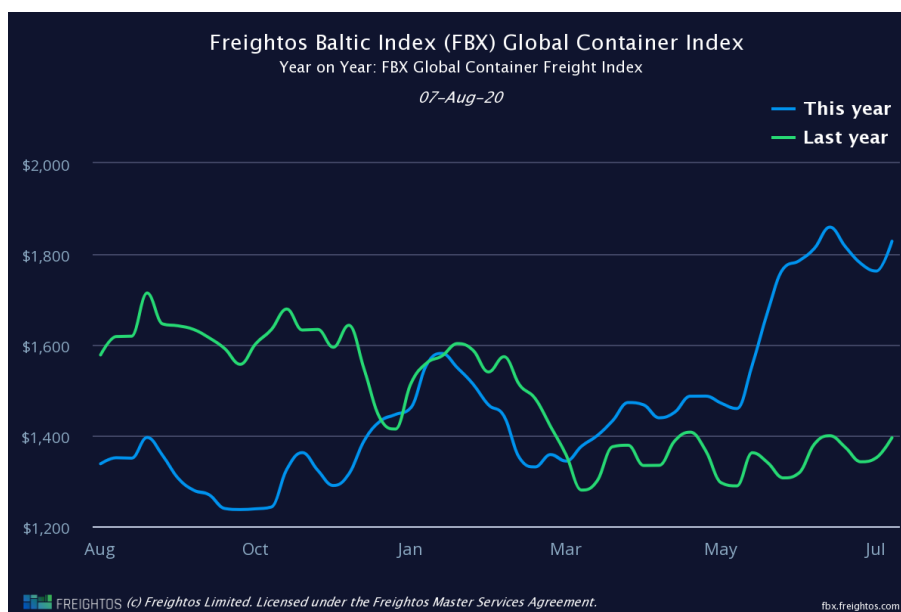
Perturbaciones del transporte de mercancías

El desempeño de los servicios de transporte de carga es crucial para los costos del comercio en el sector manufacturero. Tanto los precios como la puntualidad de los servicios de transporte se tienen en cuenta en el cálculo de los costos del comercio.⁶ Desde el comienzo de la crisis provocada por la COVID-19, el transporte marítimo y el transporte terrestre por lo general han seguido operando bien, aunque a veces se han registrado retrasos considerables; sin embargo, el transporte de carga por vía aérea ha sufrido una grave perturbación.⁷

El transporte marítimo debe hacer frente a problemas relacionados con la logística portuaria. Muchas economías han modificado los protocolos portuarios, que van desde el cierre de puertos y la imposición de restricciones al cambio de tripulación hasta la imposición de requisitos adicionales de documentación y exámenes físicos de los buques y los miembros de la tripulación originarios de economías expuestas o que han hecho escala en ellas, lo que conlleva una perturbación de los servicios de transporte marítimo.⁸

Además, para evitar que la reducción de la demanda provoque una bajada de las tarifas del transporte, el sector del transporte marítimo de carga ha disminuido su oferta de navegación. En consecuencia, si bien el costo del transporte de contenedores en enero y febrero fue comparable al del mismo período del año anterior, la reactivación de la economía china comenzó a aumentar los precios a mediados de marzo, y el repunte de la demanda de los consumidores en los Estados Unidos provocó un incremento súbito en mayo (gráfico 3). Tal vez transcurra cierto tiempo antes de que los precios vuelvan a equilibrarse.

Gráfico 3: Las tarifas del transporte marítimo comenzaron a subir en marzo de 2020 y aumentaron bruscamente en mayo de 2020



Fuente: <https://fbx.freightos.com/>.

El transporte terrestre internacional se ha visto afectado por controles fronterizos, medidas sanitarias (como la medición de la temperatura de los conductores) y disposiciones especiales, como el cierre de determinados puestos fronterizos y desvíos. Los riesgos asociados con los viajes con destino a las economías afectadas también pueden haberse traducido en una falta de conductores

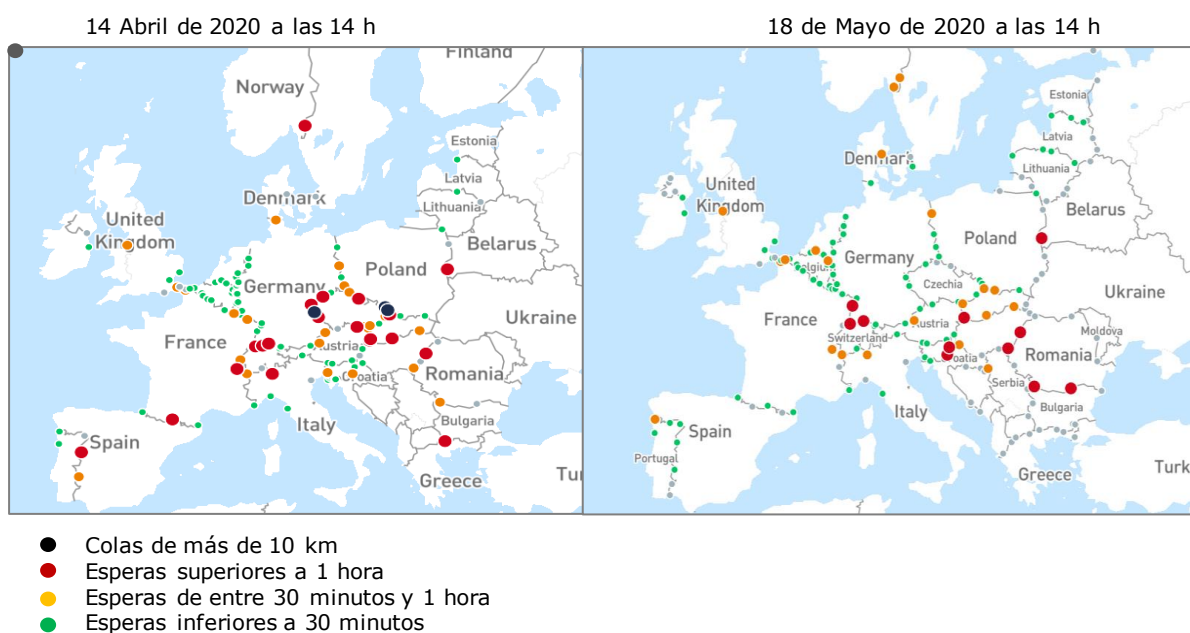
⁶ [Hummels y Schaur \(2013\)](#) estiman que cada día en tránsito equivale a un arancel *ad valorem* del 0,6% al 2,1%.

⁷ Para consultar información detallada sobre la repercusión de la COVID-19 en los servicios de transporte, véase la nota informativa de la OMC sobre las [medidas que afecta al comercio de servicios adoptadas en el contexto de la COVID-19](#).

⁸ Véase, por ejemplo, [Heiland y Ulltveit-Moe \(2020\)](#).

disponibles. Estos factores han causado retrasos en el transporte de carga por carretera (gráfico 4). Para paliar estos problemas, algunos exportadores han tratado de transportar la carga por ferrocarril en lugar de por carretera, ya que el ferrocarril necesita muchos menos conductores e implica menos controles por cantidad de carga.⁹

Gráfico 4: Tiempo de espera en los puestos fronterizos europeos



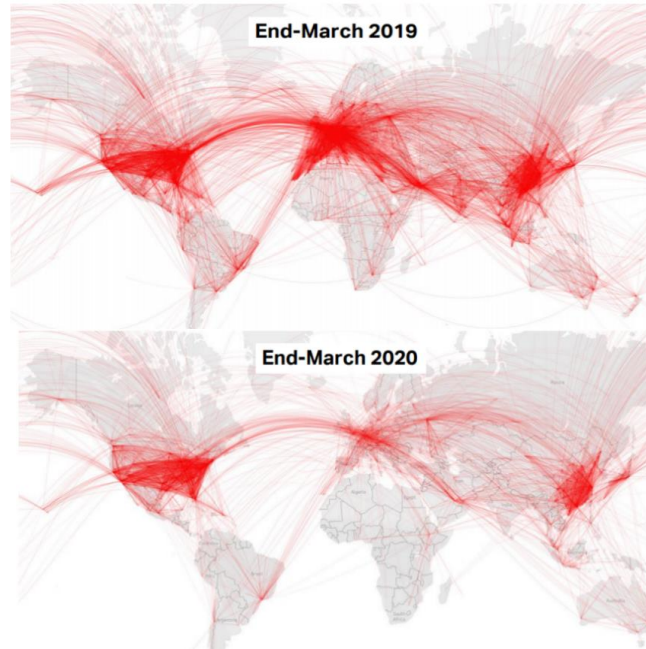
Fuente: <https://covid-19.sixfold.com/>.

Las restricciones de viaje han afectado especialmente al transporte aéreo al reducirse drásticamente el número de vuelos de pasajeros (gráfico 5), que representan cerca de la mitad del volumen del transporte aéreo. En consecuencia, se ha producido una fuerte disminución de la capacidad de carga aérea y un aumento de las tarifas de fletes aéreos (gráfico 6). La capacidad mundial de carga aérea se redujo un 24,6% en marzo de 2020 con respecto al año anterior, y el rendimiento de la carga aérea en abril de 2020 fue casi el doble que en abril de 2019.¹⁰ Aunque algunas compañías aéreas comenzaron a volar aeronaves de pasajeros sin pasajeros, solo para transportar carga, su única motivación fueron los precios históricamente elevados. Es probable que esta subida de los costos se mantenga hasta que se recupere el transporte de pasajeros.

⁹ Véase, por ejemplo, la publicación sobre [la ralentización de los flujos de carga en Italia como consecuencia de las restricciones de viaje impuestas para luchar contra la COVID-19](#) (*The Journal of Commerce*, 2020).

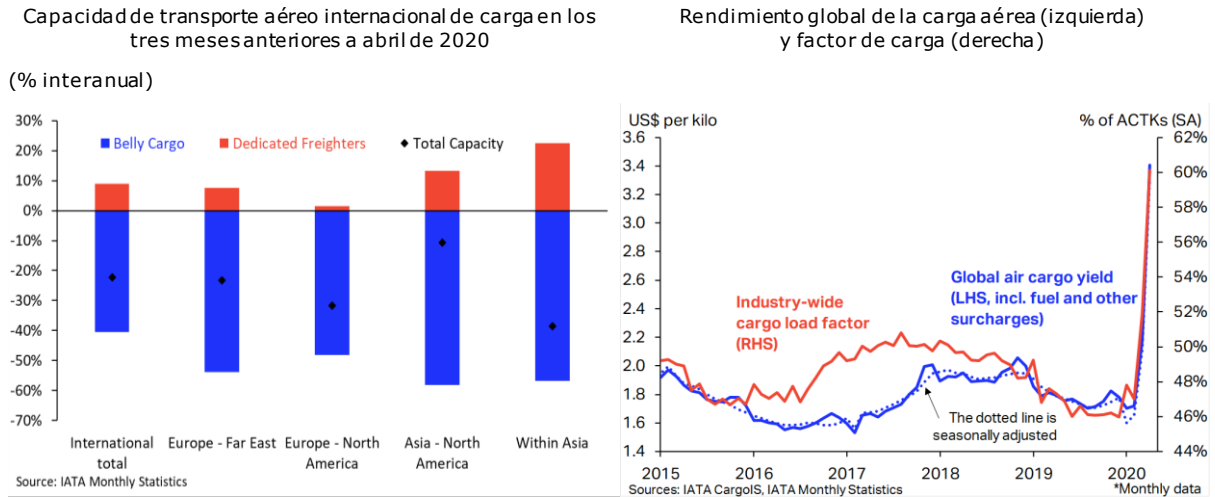
¹⁰ Fuente: Asociación de Transporte Aéreo Internacional, 2020. [IATA Economics' Chart of the Week - 01 May 2020](#) y [Cargu Chartbook - Q2 2020](#).

Gráfico 5: Las perturbaciones de los vuelos son más visibles en Europa



© Asociación de Transporte Aéreo Internacional, 2020. [Covid-19 wider economic impact from air transport collapse](#). Todos los derechos reservados.

Gráfico 6: Desplome de la capacidad mundial de carga aérea, traducido en un aumento de los rendimientos de la carga aérea

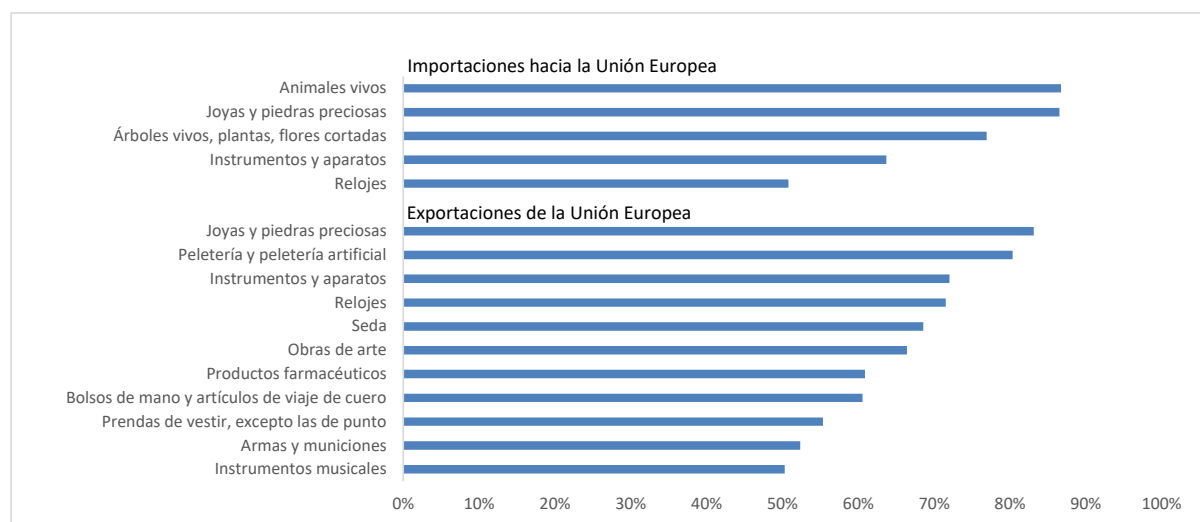


© Asociación de Transporte Aéreo Internacional, 2020. [Cargo Chartbook - Q2 2020](#). Todos los derechos reservados.

La perturbación del transporte aéreo de carga ha tenido importantes consecuencias para los productores de bienes perecederos, suministros médicos y proveedores de piezas y componentes, y puede agravar aún más las consecuencias en las cadenas de suministro complejas de la industria manufacturera, que a menudo dependen de la entrega rápida y a tiempo de sus insumos (gráfico 7).

Gráfico 7: Categorías de productos principalmente transportadas por vía aérea

Categorías de productos al nivel de 2 dígitos del SA en las que más del 50% del valor del comercio exterior de la UE se transportó por vía aérea en 2019



Fuente: Cálculos de la Secretaría de la OMC basados en Eurostat, "[EXTRA EU Trade Since 2000 By Mode of Transport \(HS6\)](#)" (DS-043328). Consultado el 18 de mayo de 2020.

Muchos Gobiernos están intentando hacer todo lo posible por mantener la actividad económica, adoptando medidas como eximir a los conductores de camiones, las tripulaciones de las aeronaves de carga y demás personal de transporte de carga de las restricciones de entrada y las prescripciones en materia de cuarentena. Sin embargo, en las economías con escasa capacidad reguladora y aduanas ineficaces, las restricciones de viaje suelen ser menos matizadas y generan relativamente más perturbaciones en el comercio. Además, las diferencias estructurales tienen su importancia. Por ejemplo, en las zonas de África Oriental en las que gran parte del comercio internacional se realiza a través de pequeños comerciantes, las restricciones de viaje pueden perturbar gravemente el comercio regional y los medios de subsistencia.¹¹

Perturbaciones en los viajes personales y de negocios

Los servicios que dependen de la proximidad física entre proveedores y consumidores han sido los más afectados por las restricciones de viaje y el distanciamiento social. El comercio de servicios de turismo, de transporte de pasajeros o de mantenimiento y reparación, que depende casi exclusivamente del movimiento de clientes o proveedores en el extranjero, se ha paralizado. Por consiguiente, estos sectores han sufrido un aumento prohibitivo de los costos del comercio.¹²

También es probable que la perturbación en los viajes de negocios repercuta en el comercio de servicios prestados a las empresas y los servicios profesionales. Si bien muchos de estos servicios pueden prestarse por medios electrónicos, las estimaciones indican que los costos de viajes representan una parte importante de los costos del comercio en este sector, lo que sugiere que la interacción física desempeña un papel importante en la prestación de esos servicios. La incidencia real de las restricciones de viaje dependerá de las posibilidades de sustituir los viajes de negocios por interacciones electrónicas. La hipótesis más probable es que algunos viajes de negocios puedan sustituirse, pero la adaptación no será ni instantánea ni completa.

Los viajes de negocios son esenciales para establecer y mantener relaciones comerciales. También son una parte importante de la gestión de las cadenas de valor mundiales y del mantenimiento de su correcto funcionamiento. Aunque la revolución de las TIC ha permitido coordinar las actividades de producción en múltiples lugares y salvando largas distancias, los directivos e ingenieros a menudo

¹¹ Véase, por ejemplo, el [proyecto de facilitación del comercio en la región de los Grandes Lagos](#). Para tener una visión general de la incidencia en los países menos adelantados, véase la nota informativa de la OMC sobre [la pandemia de COVID-19 y las novedades en la esfera del comercio en los PMA](#).

¹² Para más información detallada sobre los efectos en el turismo y los servicios de transporte, véase la nota informativa de la OMC sobre [el comercio de servicios en el contexto de la COVID-19](#).

siguen necesitando realizar viajes de negocios cuando hay problemas o se producen cambios en el proceso de producción. Por consiguiente, las restricciones impuestas a los viajes internacionales también pueden repercutir en los costos del comercio en los sectores manufactureros, especialmente en los que requieren un alto grado de personalización y fragmentación de la producción.

La mejora de la conectividad a las TIC puede ayudar a mitigar los efectos de las restricciones de viaje y el distanciamiento social. La cobertura de la banda ancha y la telefonía móvil desempeña un papel especialmente importante para las empresas que intentan sustituir la prestación física por interacciones digitales y necesitan un acceso adecuado a los servicios de TIC. En el contexto de la pandemia de COVID-19, los Gobiernos y los operadores del sector privado han ido adoptando medidas para mejorar las comunicaciones, como los servicios móviles y de Internet, entre otras cosas reduciendo el costo del acceso a Internet.¹³ Por otra parte, el aumento reciente y repentino del tráfico ha puesto en jaque, en algunos casos, la capacidad de las redes. Por consiguiente, la calidad de la infraestructura de las TIC y el grado de preparación digital serán factores importantes para determinar en qué medida pueden hacer frente las economías a la crisis provocada por la pandemia.

3 COSTOS DE LAS POLÍTICAS COMERCIALES

A pesar de que el mundo ha sido testigo de una gran ola de liberalización de las políticas comerciales en los tres últimos decenios, las estimaciones indican que los obstáculos de política comercial y las diferencias de reglamentación siguen representando al menos el 10% de los costos del comercio en todos los sectores (véase el gráfico 1 *supra*). Se trata en particular de las medidas arancelarias y no arancelarias, los obstáculos temporales al comercio, las diferencias de reglamentación y el costo de cruzar fronteras, así como de otras políticas que afectan al comercio, como la ausencia de medidas de facilitación de las inversiones o de protección de la propiedad intelectual.

El comercio internacional desempeña un papel importante en el suministro de los productos necesarios para luchar contra la pandemia. Esto se ha puesto de manifiesto en los esfuerzos de muchos Gobiernos por facilitar las importaciones de determinados productos médicos y equipos de protección personal (EPP), como respiradores y mascarillas. Entre las medidas de facilitación adoptadas figuran la eliminación de los aranceles de importación, el establecimiento de canales prioritarios de despacho, la disminución y simplificación de los requisitos de documentación, y la cooperación con otros organismos que intervienen en la frontera.

Al mismo tiempo, la escasez mundial de varios productos llevó a muchos Gobiernos a imponer determinadas medidas de restricción de las exportaciones. A finales de abril de 2020, al menos 74 economías habían introducido prohibiciones, licencias o controles aplicados a la exportación.¹⁴ La mayoría de estas medidas se centró en los mismos productos que las medidas de facilitación del comercio (suministros médicos, productos farmacéuticos y equipo médico), pero algunos Gobiernos hicieron extensivos los controles a otros productos, como los alimentos y el papel higiénico. De conformidad con las normas de la OMC, las restricciones a la exportación deben ser selectivas, proporcionadas, transparentes y temporales. La mayoría de las medidas de restricción de las exportaciones adoptadas en respuesta a la pandemia se describieron como temporales, y muchas ya se han suprimido.¹⁵

Además de las medidas específicas destinadas a facilitar el comercio de productos médicos y EPP, se han adoptado medidas generales para facilitar el despacho en frontera de las mercancías, con procedimientos automatizados que reducen la necesidad de entablar contacto personal. Por ejemplo, algunos Miembros han notificado a la OMC que durante la pandemia estaban aceptando certificados

¹³ Para más detalles, véase la nota informativa de la OMC sobre [el comercio de servicios en el contexto de la COVID-19](#).

¹⁴ Los Estados miembros de la UE se computan por separado. Para consultar una lista detallada de las medidas, véase [COVID-19: Medidas que afectan al comercio de mercancías](#).

¹⁵ Según el [informe sobre las medidas comerciales del G-20](#) (OMC, 2020), a mediados de mayo se había derogado alrededor del 36% de las medidas restrictivas específicas adoptadas por las economías del G-20 en el contexto de la COVID-19.

veterinarios y fitosanitarios electrónicos, en lugar de los certificados físicos habituales. Si se mantuvieran, estas medidas permitirían reducir el costo del cruce de fronteras.¹⁶

En general, los cambios introducidos en los aranceles y las medidas reglamentarias solo afectaban a un pequeño subconjunto de productos, por lo que es probable que los costos del comercio mundial no se vieran afectados de manera significativa. La digitalización de los procedimientos aduaneros y reglamentarios puede tener efectos positivos a largo plazo en los costos en frontera.

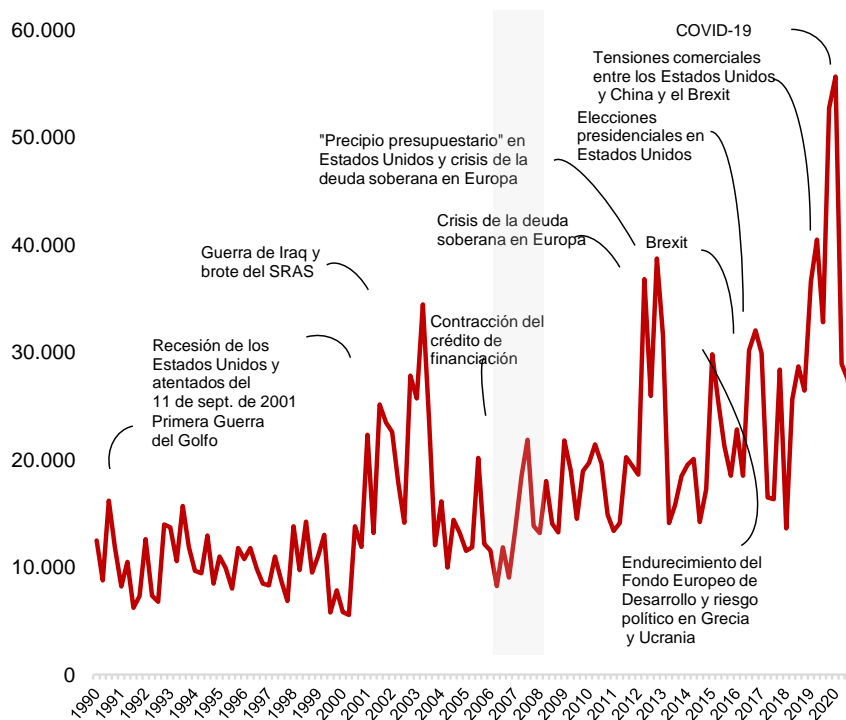
4 INCERTIDUMBRE

Los altos niveles de incertidumbre multiplican el impacto de los costos del comercio en el comercio internacional. El establecimiento de relaciones comerciales con compradores o proveedores extranjeros entraña costos. Exige la realización de estudios de mercado sobre los gustos y preferencias, la adquisición de conocimientos lingüísticos y la conformidad con las normas extranjeras en relación con los productos o procesos. La incertidumbre merma el interés de las empresas por invertir, y la inversión en costos fijos de exportación o importación no es una excepción. Así pues, la incertidumbre multiplica los obstáculos actuales al comercio y contribuye a los costos del comercio (véase el gráfico 1 *supra*).

Se ha demostrado que varios indicadores de incertidumbre están correlacionados con el comercio internacional y el crecimiento económico. La incertidumbre mundial, medida contando el número de veces que se mencionan palabras relacionadas con la "incertidumbre" en los informes por países elaborados por la *Economist Intelligence Unit*, registra un aumento notable (gráfico 8). En el primer trimestre de 2020, por ejemplo, el nivel de incertidumbre mostró niveles un 60% superiores a los provocados por la guerra de Iraq y el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en 2003. El nivel de incertidumbre ligada al entorno de las políticas económicas, cuyas medidas mensuales han sido elevadas desde 2019 como consecuencia de las tensiones comerciales entre las principales economías, disminuyó en enero de 2020, antes de alcanzar un nuevo nivel máximo a finales de mayo de 2020 (gráfico 9). Por último, una medida de la inestabilidad financiera muestra que, hasta la fecha, la incertidumbre en el mercado financiero estadounidense alcanzó su punto álgido a mediados de marzo, cuando se aproximó al nivel de la crisis provocada por la quiebra de Lehman Brothers (gráfico 10).

¹⁶ Para más detalles sobre los cambios introducidos en las normas y medidas reglamentarias, véase la nota informativa de la OMC sobre [Normas, reglamentos y COVID-19: ¿qué medidas han adoptado los Miembros de la OMC?](#)

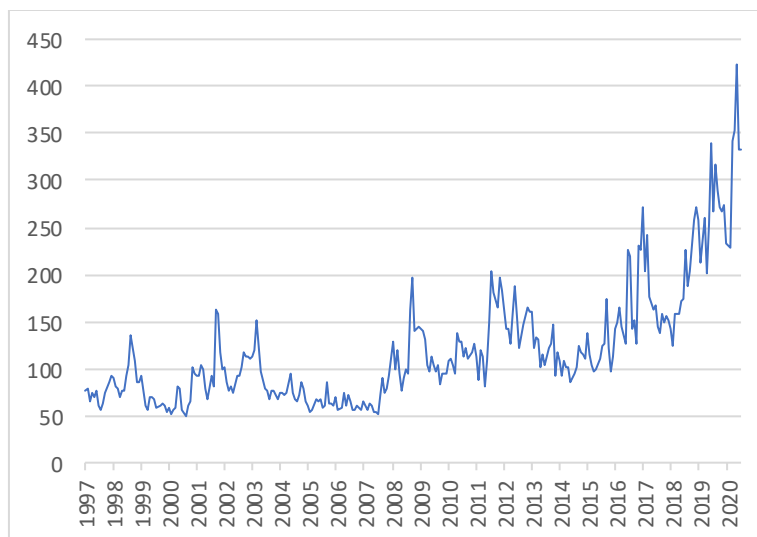
Gráfico 8: Incertidumbre a nivel mundial, primer trimestre de 1993 - segundo trimestre de 2020



Nota: El [Índice de incertidumbre mundial](#) se mide contando el número de veces que aparece el término "incierto" (o sus variantes) en los informes por países elaborados por la *Economist Intelligence Unit*.

Fuente: [Ahir, Bloom y Furceri \(2018\)](#).

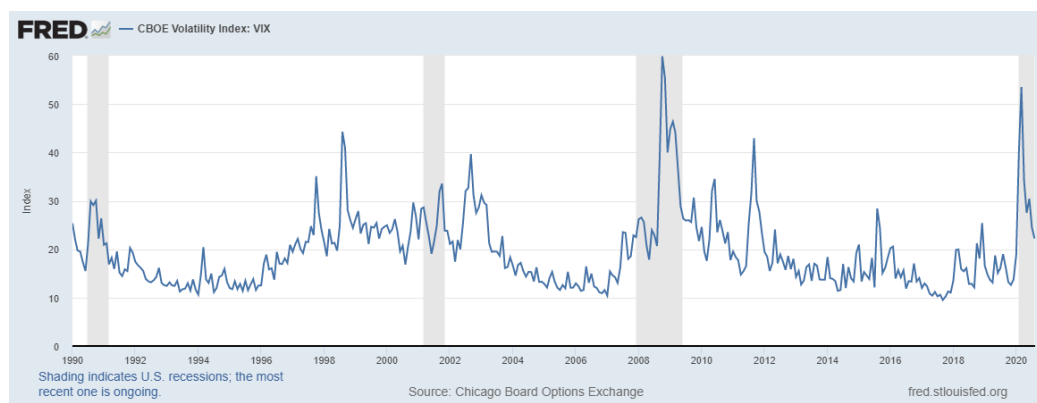
Gráfico 9: Incertidumbre en relación con las políticas económicas a nivel mundial, enero de 1997 - julio de 2020



Nota: El índice de incertidumbre en relación con las políticas económicas a nivel mundial se basa en tres elementos: la cobertura de la incertidumbre económica en relación con las políticas en los periódicos, el número de disposiciones del código fiscal federal que expirarán en los próximos años y el grado de desacuerdo entre los analistas económicos.

Fuente: https://www.policyuncertainty.com/global_monthly.html.

Gráfico 10: Volatilidad financiera en los Estados Unidos, 2 de enero de 1990 - 7 de agosto de 2020



Nota: El índice de volatilidad diaria implícita (hasta el mes siguiente) es un reflejo de los precios de las opciones sobre el índice S&P500 de la Chicago Board Options Exchange (CBOE) (mercado de opciones de Chicago). Las partes sombreadas indican recesiones en los Estados Unidos.

Fuente: <https://fred.stlouisfed.org/series/VIXCLS>.

El aumento de la incertidumbre puede tener otra repercusión negativa en los costos del comercio, a saber, la contracción de la financiación del comercio. Aunque hasta la fecha durante la crisis no se ha prestado tanta atención a la financiación del comercio como a otras cuestiones, se está empezando a acusar la desaceleración económica. Algunos sostienen que las economías emergentes y en desarrollo ya están viendo desaparecer sus fuentes de financiación de manera desproporcionada debido a la creciente aversión al riesgo entre los prestamistas y a los problemas de flujo de caja de las empresas derivados del colapso general de la oferta y la demanda de bienes¹⁷, lo que limita el acceso de estas economías a los bienes esenciales y puede tener graves repercusiones para la salud. Los Gobiernos y las organizaciones internacionales están tomando medidas para poner a salvo al sistema financiero de un posible colapso que exacerbaría la crisis. Un esfuerzo similar en la esfera de la financiación del comercio puede impedir que la contracción del crédito a la exportación empeore los efectos de la crisis tanto en el comercio como en la salud, como se puso de relieve en la reciente [declaración conjunta](#) de la OMC y seis bancos multilaterales de desarrollo.

5 CONCLUSIONES

En la actualidad, tres fuentes principales de costos comerciales pueden incidir significativamente en el comercio internacional en el contexto de la pandemia. Los más importantes son los costos de transporte y viajes, factores determinantes de los costos globales del comercio que se han visto afectados significativamente por la pandemia. Las políticas comerciales son también un importante factor determinante de los costos del comercio, pero la mayoría de las medidas nuevas, tanto de facilitación como de restricción, hasta ahora se han limitado a una categoría de productos reducida. Por último, los altos niveles de incertidumbre multiplican los costos del comercio existentes.

Aunque cabe esperar que muchos de los cambios en los costos del comercio se reviertan cuando la pandemia se haya controlado, algunos tal vez persistan como consecuencia de los cambios introducidos en el ámbito de las políticas o en la dinámica de los mercados.

Por ejemplo, las decisiones de los Gobiernos en materia de políticas desempeñarán un papel importante en la configuración y mitigación de los costos del comercio relacionados con la incertidumbre. En la medida en que las respuestas de los Gobiernos a la pandemia sigan aumentando —o disminuyendo— la incertidumbre en el ámbito de la política comercial, cabe esperar que también aumenten, o reduzcan, los costos del comercio en el futuro.

Otra esfera en la que puede persistir el incremento de los costos es en los viajes y el transporte aéreo. En primer lugar, los Gobiernos podrían mantener restricciones de viaje selectivas en el marco de sus políticas hasta la erradicación de la COVID-19 a nivel mundial. En segundo lugar, la quiebra

¹⁷ Fuente: Financial Times, 28 de abril de 2020, "[Trade finance hit as goods stack up](#)".

de las compañías aéreas podrían dar lugar a una consolidación de la industria, a una reducción de la competencia y a un aumento de los precios a largo plazo. Por último, podría cambiar de manera más permanente la manera en que las personas perciben el riesgo de volar, lo que implicaría un costo de viaje percibido más elevado.¹⁸

El encarecimiento del transporte aéreo de carga y la disminución del número de viajes repercutirían en el comercio de mercancías y de servicios. Los productos de alto valor fabricados en las cadenas de valor mundiales pueden verse afectados de manera desproporcionada debido a su dependencia del transporte aéreo de carga y a la función que desempeña el movimiento de personal esencial para asegurar el buen funcionamiento de las cadenas de valor. Otros sectores que dependen de los viajes de negocios, como los servicios prestados a empresas y los servicios profesionales, los servicios que requieren servicios presenciales y el turismo, tal vez también deban adaptarse al aumento de los costos de viaje. La transición a las interacciones electrónicas puede atenuar algunos de los efectos, pero esto variará de una economía a otra en función de la infraestructura de TIC y las competencias digitales de cada una.

¹⁸ Tras los atentados terroristas perpetrados el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, los vuelos tardaron dos años en volver a los niveles previos a esa fecha (Capital Economics, 2020. [Will the coronavirus permanently change behaviours?](#)). Además, estos acontecimientos han modificado definitivamente nuestra percepción del riesgo de volar y los procedimientos aeroportuarios que los pasajeros deben cumplir.