



## **Informe de la OMC sobre cómo la crisis de la COVID-19 puede aumentar los costos del comercio**

*La incertidumbre hace que a las empresas les interese menos invertir en nuevas relaciones comerciales.*

La Secretaría de la OMC ha publicado una nueva nota informativa en la que se advierte del posible aumento de los costos del comercio debido a perturbaciones causadas por la COVID. En la nota se estima que los costos de viaje y transporte representan hasta un tercio de los costos del comercio en función del sector, por lo que es probable que las restricciones de viaje vinculadas a la pandemia incidan en los costos del comercio mientras estas permanezcan en vigor. Por ejemplo, la capacidad mundial de carga aérea se redujo un 24,6% en marzo de 2020, ya que los vuelos de pasajeros representan cerca de la mitad del volumen del transporte aéreo. Según el informe, es probable que el consiguiente aumento de los precios del transporte aéreo de carga se mantenga hasta que se recupere el transporte de pasajeros. Aunque el transporte marítimo y el transporte terrestre no han sufrido perturbaciones comparables, el transporte marítimo ha registrado un descenso del número de travesías y el transporte terrestre internacional se ha visto afectado por los cierres de fronteras, las medidas sanitarias y los desvíos. Además, los viajes de negocios, que son importantes para mantener las relaciones comerciales y gestionar las cadenas de valor mundiales, además de ser una actividad económica importante en sí misma, están sufriendo perturbaciones. La calidad de la infraestructura de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) y el grado de preparación digital serán importantes para determinar la capacidad de las economías para sobrellevar la situación.

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. 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 informe señala que, aunque la COVID-19 ha impulsado cambios en los aranceles y las prácticas de reglamentación encaminados tanto a restringir el comercio como a facilitar las importaciones, hasta la fecha estas medidas solo han afectado a un pequeño grupo de productos. La tendencia a la digitalización de los procedimientos aduaneros y reglamentarios motivada por la crisis con objeto de reducir el contacto físico podría reducir los costos del comercio conexos a largo plazo.

El informe también señala que la incertidumbre es un factor que multiplica el impacto de los costos actuales relacionados con el comercio, ya que influye en los flujos de financiación del comercio y reduce el interés de las empresas en invertir en la investigación de nuevos mercados, adquirir competencias lingüísticas, encontrar posibles asociados y ajustarse a las normas extranjeras. Especifica que, en el primer trimestre de 2020, un indicador ampliamente

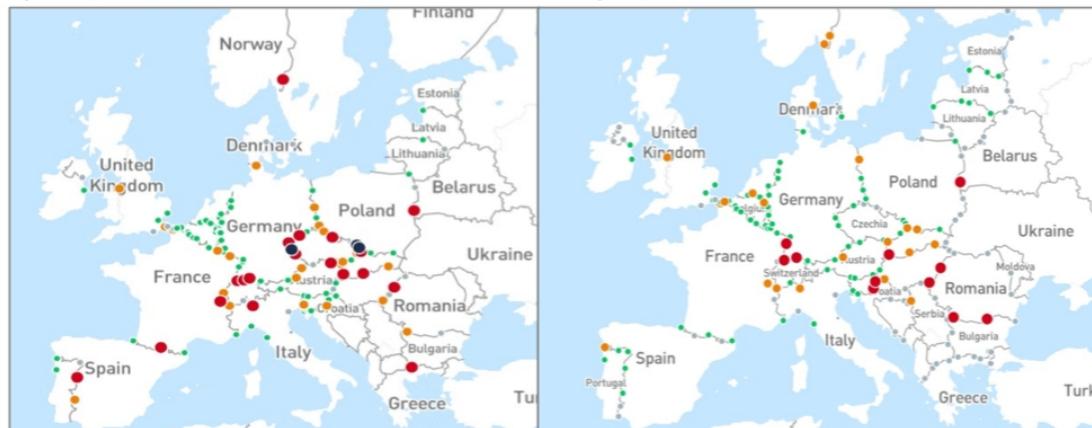
utilizado para medir el nivel mundial de incertidumbre registró niveles un 60% superiores a los provocados por la guerra de Iraq y el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en 2003. A mediados de marzo, otro índice sobre la volatilidad de los mercados financieros se acercó a valores máximos que no se habían registrado desde 2008, tras la quiebra de Lehman Brothers.

Con respecto al futuro, el informe señala que numerosos Gobiernos han aplicado medidas para atenuar los trastornos a la actividad económica causados por la pandemia, por ejemplo, eximiendo a determinados miembros de las tripulaciones de transporte de las restricciones de viaje o mejorando la calidad de las TIC y el acceso a ellas. Aunque cabe esperar que muchos de los cambios en los costos del comercio se reviertan cuando la pandemia se haya controlado, el informe indica que es posible que algunos efectos persistan. Por ejemplo, la consolidación del sector de la aviación y los cambios en el interés de los pasajeros por viajar en avión podrían dar lugar a un aumento de los costos del transporte aéreo. Además, las decisiones de los Gobiernos en materia de políticas, que podrían reducir o aumentar la incertidumbre en el ámbito de la política comercial, serán importantes para determinar los costos del comercio asociados a la incertidumbre en el futuro.

**Figure 4: Waiting times at European border-crossings**

April 14, 2020 at 14.00

May 18, 2020 at 14.00



- More than 10km queues
- More than 1-hour delays
- More than 30-min and less than 1-hour delays
- Less than 30-min delays

### Puntos principales

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



## Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

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 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.

El informe puede consultarse aquí.

[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/covid19\\_e/trade\\_costs\\_report\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/trade_costs_report_e.pdf)