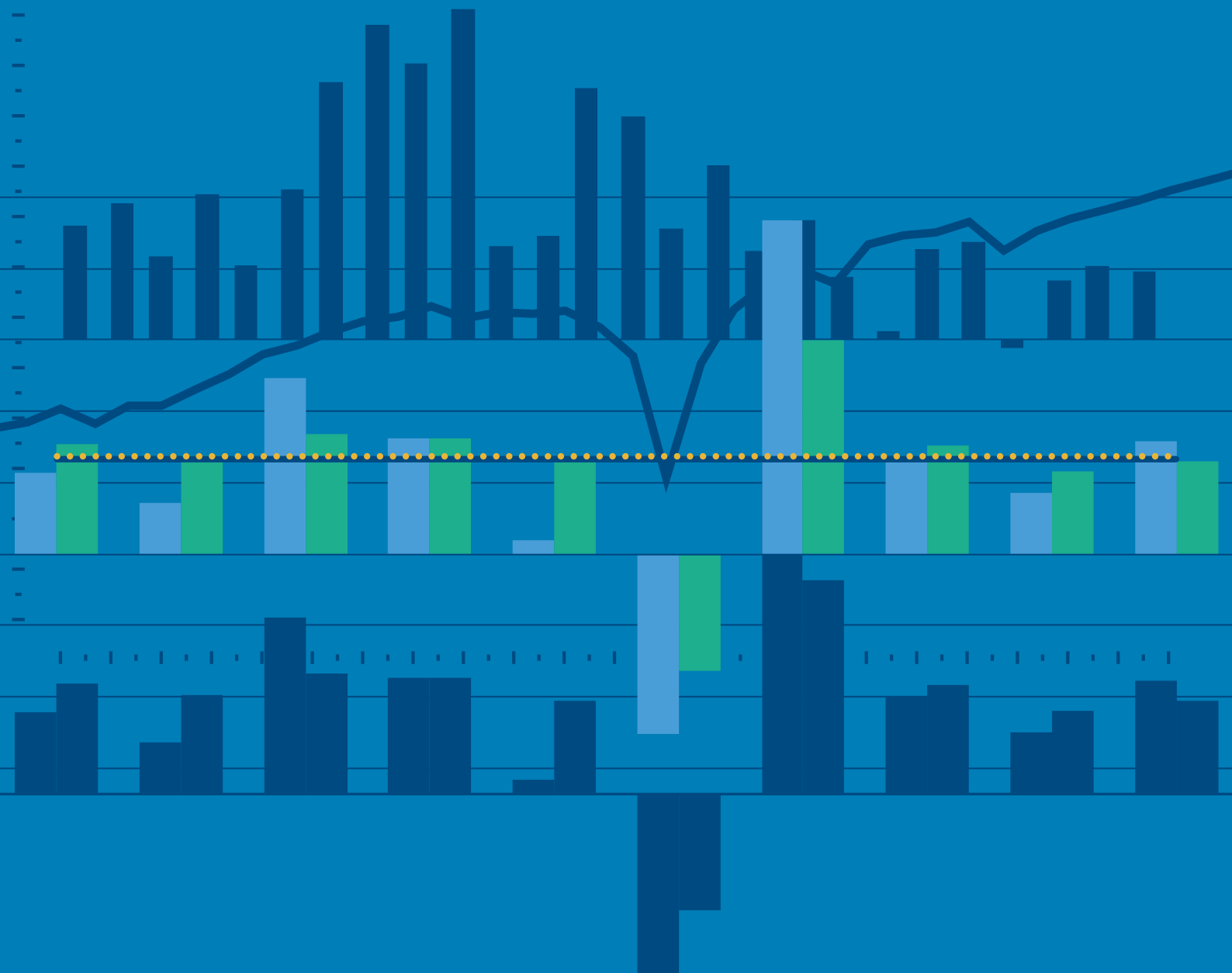


# Perspectivas del comercio mundial y estadísticas

Actualización: octubre de 2024



## **Acerca de la OMC**

La Organización Mundial del Comercio se ocupa de las normas de alcance mundial que regulan el comercio entre los países. Su principal función es garantizar que los intercambios comerciales tengan lugar de la forma más fluida, previsible y libre posible.

# Índice

<b>Resumen</b>	<b>2</b>
<b>Perspectivas revisadas sobre el comercio en 2024 y 2025</b>	<b>3</b>
<b>El comercio expresado en valor</b>	<b>15</b>
Comercio de mercancías	15
Comercio de servicios	17
<b>Pruebas de la disociación y la fragmentación</b>	<b>21</b>
<b>Análisis: treinta años de crecimiento impulsado por el comercio desde el Acuerdo de Marrakech</b>	<b>23</b>

# Resumen

- **La OMC ha revisado sus previsiones para el crecimiento del comercio mundial de mercancías y prevé que este alcance un 2,7% en 2024 —lo que representa un ligero aumento con respecto a la estimación anterior del 2,6%— y un 3,0% en 2025, frente al 3,3% que anticipaba anteriormente.** La demanda de mercancías objeto de comercio fue inferior a la prevista en Europa, pero más fuerte de la estimada en Asia.
- **Se espera que el crecimiento del PIB real mundial a tipos de cambio de mercado se mantenga estable en un 2,7% entre 2023 y 2025.** Es probable que Asia sea la región que experimente un crecimiento más rápido en 2024, donde se prevé que la producción aumente al 4,0%, mientras que la región de crecimiento más lento probablemente será Europa, con un 1,1%. Alemania ha registrado un crecimiento particularmente débil, y la tasa de crecimiento del PIB pasó a ser ligeramente negativa en el segundo trimestre.
- **El valor del comercio mundial de mercancías expresado en dólares de los Estados Unidos prácticamente no varió en el primer semestre de 2024 en comparación con el año anterior, mientras que en el comercio de servicios hubo un aumento del 8% en el primer trimestre.** El hecho de que haya aumentado el volumen del comercio, pero que por otro lado su valor se haya mantenido estable refleja una baja de los precios de exportación e importación, que fue de alrededor del 2,6%. Por lo que se refiere a los servicios comerciales, la categoría de viajes fue la que experimentó el mayor crecimiento, con un aumento del 19% en el primer trimestre.
- **Para mediados de 2024 la inflación se había reducido a un nivel que permitió a los bancos centrales bajar las tasas de interés.** La reducción de la inflación debería aumentar los ingresos de los hogares e impulsar el gasto de los consumidores, mientras que los tipos de interés más bajos deberían dar lugar a un incremento de los gastos de inversión de las empresas.
- **Es muy probable que los resultados sean menos favorables de lo previsto debido a los conflictos regionales en curso, las tensiones geopolíticas y la incertidumbre existente en lo que se refiere a las políticas.** Una escalada del conflicto en Oriente Medio podría perturbar aún más el transporte marítimo y aumentar los precios de la energía dada la importancia de la región en la producción de petróleo.

# Recuperación gradual del comercio pese a la ampliación de los conflictos regionales y a la incertidumbre creciente en materia de políticas

## Perspectivas revisadas sobre el comercio en 2024 y 2025

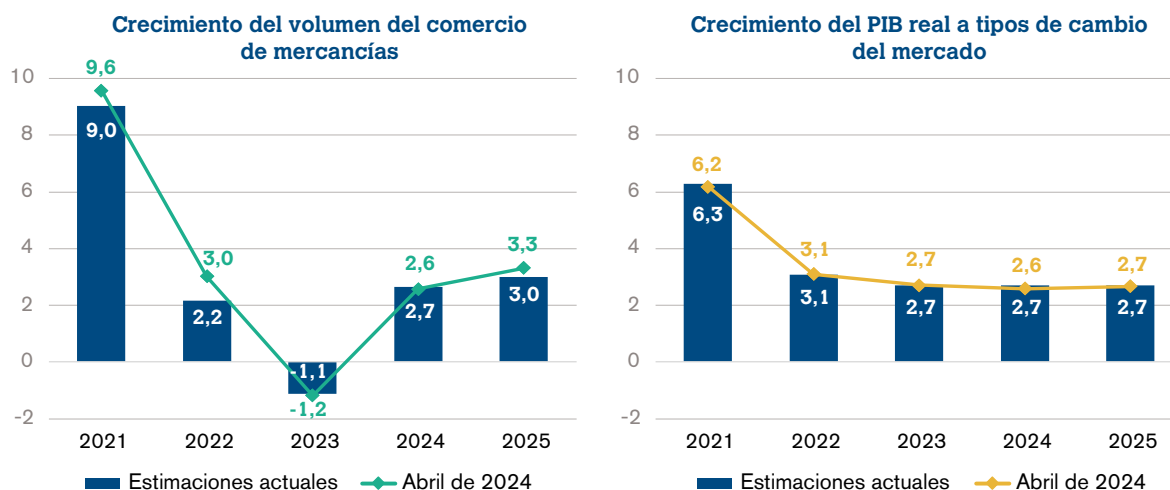
El comercio mundial de mercancías empezó a registrar una tendencia al alza en el primer semestre de 2024, con un aumento interanual del 2,3%, y se prevé que siga experimentando una expansión moderada durante el resto del año y en 2025. Este repunte llega después de la caída registrada en 2023 como consecuencia de una inflación elevada y un aumento de los tipos de interés.

Los economistas de la OMC prevén ahora que el volumen del comercio mundial de mercancías aumente un 2,7% en 2024 y un 3,0% en 2025, y se espera que el crecimiento del PIB mundial a tipos de cambio del mercado se mantenga en un 2,7% en ambos años. La disminución de las presiones inflacionistas ha permitido que los bancos centrales de las economías avanzadas empiecen a reducir los tipos de interés, lo que debería estimular el consumo, impulsar la inversión y apoyar una recuperación gradual del comercio mundial. Sin embargo, sigue existiendo un riesgo importante de que la situación se deteriore como consecuencia de los conflictos regionales, las tensiones geopolíticas y la incertidumbre en materia de políticas.

Las previsiones comerciales revisadas coinciden con el informe *Perspectivas del comercio mundial y estadísticas* de la OMC publicado en abril, en que se estimó un crecimiento del comercio de mercancías y del PIB del 2,6% en 2024, seguido de un crecimiento del comercio de mercancías y del PIB del 3,3% y del 2,7%, respectivamente, en 2025. Estas proyecciones se ilustran en el gráfico 1, en que figuran las previsiones sobre el comercio actuales y las estimaciones anteriores. Las cifras globales solo muestran modestas revisiones con respecto al último informe, pero no reflejan algunos cambios importantes relativos a la composición regional del comercio.

**Gráfico 1: Crecimiento del volumen del comercio mundial de mercancías y del PIB mundial, 2021-2025**

Variación porcentual anual



Nota: Las cifras correspondientes a 2024 y 2025 son previsiones. Por comercio se entiende el promedio de las exportaciones e importaciones.

Fuentes: OMC para los datos sobre el volumen del comercio de mercancías y estimaciones de consenso para el PIB.

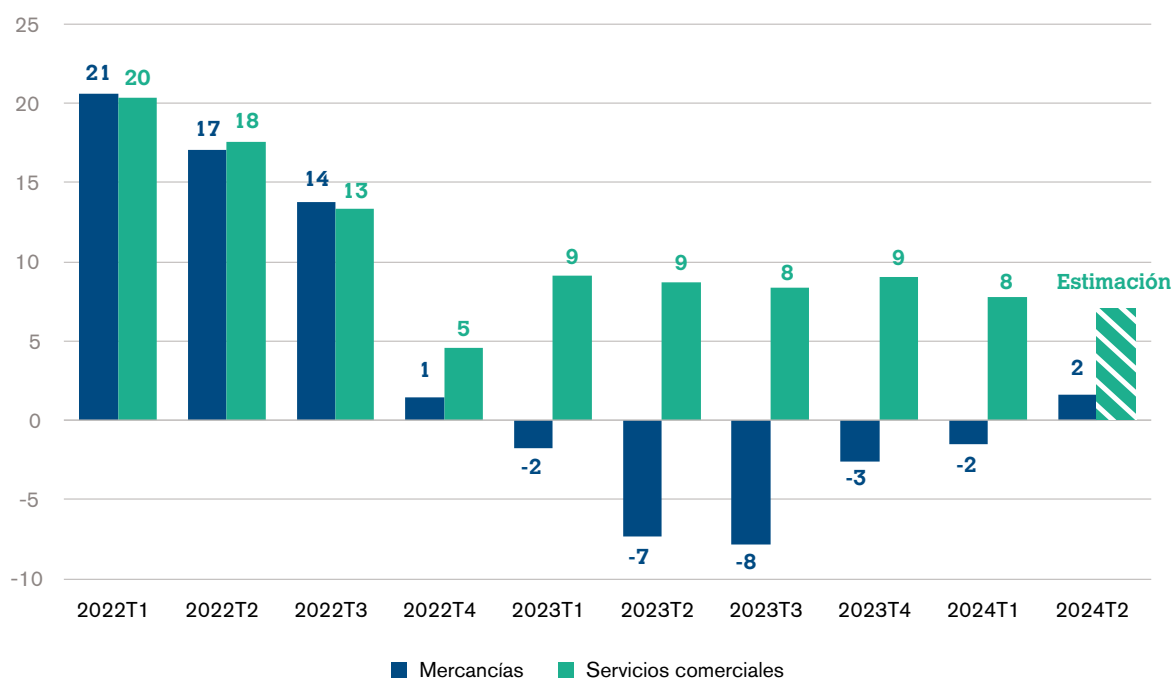
El comercio en términos de valor (expresado en dólares de los Estados Unidos) ha mostrado una evolución más marcada (gráfico 2). Si bien no hubo un crecimiento significativo del valor del comercio mundial de mercancías durante el primer semestre de 2024 (+0,1%), los servicios comerciales experimentaron un crecimiento más acentuado de un 8% interanual en el primer trimestre (último período sobre el que se dispone de datos). El aumento del 2,7% del volumen del comercio de mercancías asociado a la estabilidad de los valores del comercio entraña una baja de los precios de exportación e importación de aproximadamente el 2,6%. Las perspectivas a corto plazo de los servicios también son más positivas que las de las mercancías. Las estadísticas globales sobre los servicios correspondientes al segundo trimestre se publicarán más adelante, en octubre, pero los datos disponibles hasta junio indican que es probable que este crecimiento relativamente fuerte se mantenga durante el segundo trimestre.

En el gráfico 3 se ilustra la evolución trimestral del volumen del comercio de mercancías. El comercio aumentó un 1,1% en el primer trimestre de 2024 en comparación con el trimestre anterior, lo que equivale a una tasa anualizada del 4,5%. En el segundo trimestre, el crecimiento se redujo al 0,6%, lo que equivale al 2,3% sobre una base anualizada. En los meses del año transcurridos hasta la fecha (enero a junio), el comercio aumentó un 2,3% en comparación con el mismo período de 2023. Se trata de un crecimiento inferior al 2,7% previsto para todo el año 2024, pero durante el segundo semestre se prevé un mayor crecimiento interanual debido a la atonía del comercio en 2023.

La evolución registrada en los dos primeros trimestres se acerca al límite inferior del espectro de los resultados estimados en las previsiones comerciales publicadas por la OMC en abril, que corresponden a las líneas de puntos que figuran en el gráfico 3. La principal razón por la que el comercio de mercancías experimentó una trayectoria más baja de la prevista fue una revisión sustancial a la baja de los datos trimestrales sobre el volumen del comercio de la Unión Europea que abarcan hasta 2020. En la versión de este gráfico publicada en abril, el índice se había estabilizado en 119,1 en 2023, mientras que en la versión actual se muestra un promedio del 115,9 para el mismo año. A pesar de la revisión a la baja, durante el primer semestre de 2024 el volumen del comercio fue un 7% más elevado que en 2019, y un 18% superior al volumen registrado en 2015.

### Gráfico 2: Crecimiento del comercio de mercancías y servicios comerciales en términos de valor, 2022T1-2024T2

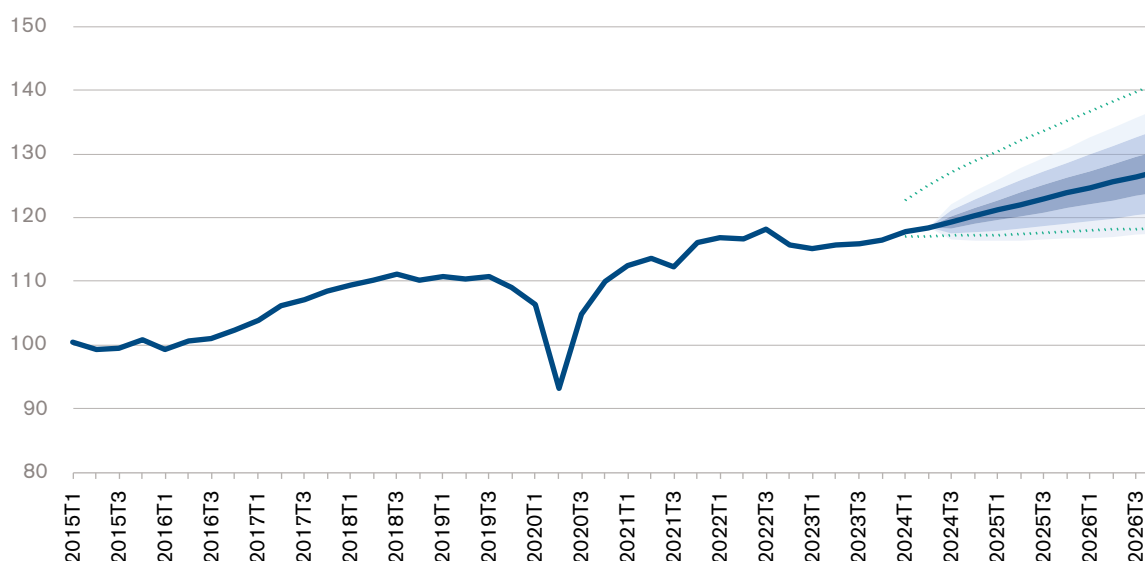
Variación porcentual interanual en USD



Fuentes: OMC y UNCTAD.

### Gráfico 3: Volumen del comercio mundial de mercancías, 2015T1-2026T4

Índice de volumen desestacionalizado, 2015 = 100



*Nota:* La zona sombreada representa tanto la variación aleatoria como la evaluación subjetiva del riesgo. Las líneas de puntos representan el intervalo de confianza de las proyecciones comerciales de abril de 2023.

*Fuentes:* OMC y UNCTAD para los datos históricos, y estimaciones de la Secretaría de la OMC para las proyecciones.

### Condiciones macroeconómicas

La economía mundial sigue mejorando de manera gradual, aunque persisten notables diferencias en los resultados económicos de las diferentes economías y regiones. La capacidad de los responsables de la formulación de políticas de lograr una transición sin tropiezos dependerá en gran medida de la fecha y el alcance de los recortes de los tipos de interés.

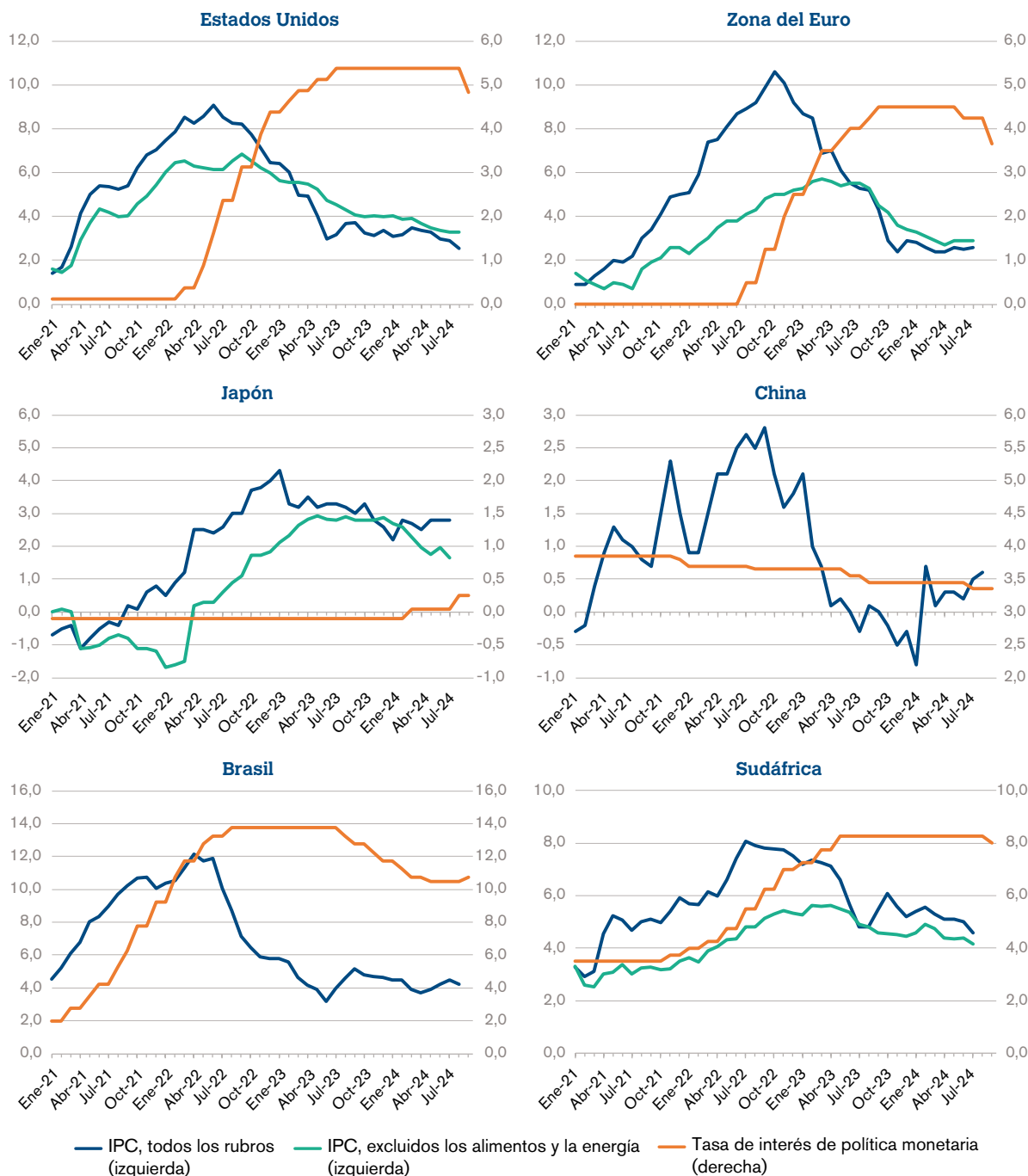
Como resultado de la disminución de las presiones inflacionistas, en los últimos meses las principales economías, incluidos los Estados Unidos, la Unión Europea y Sudáfrica, han empezado a reducir los tipos de interés (véase el gráfico 4). En cambio, China ha introducido una serie de importantes medidas de estímulo para contrarrestar la debilidad de la demanda interna. Entre otras cosas, ha bajado los tipos de interés, ha reducido el encaje bancario y ha adoptado medidas para disminuir los costos de las hipotecas existentes.

A principios de agosto, los datos del mercado laboral fueron inferiores a lo esperado en los Estados Unidos, por lo que en septiembre la Reserva Federal empezó a aplicar una política de expansión monetaria y redujo en 50 puntos básicos —un 0,5%— los tipos de interés. En junio, el Banco Central Europeo (BCE) ya había reducido en 25 puntos básicos —un 0,25%— su principal tipo de interés oficial, pero la persistente debilidad de la economía lo llevó a aplicar un recorte adicional de 25 puntos básicos en septiembre. El Japón y el Brasil se apartan de esta tendencia, puesto que ambos países aumentaron los tipos de interés como consecuencia de las persistentes presiones inflacionistas.

En cuanto a los resultados económicos, los Estados Unidos registraron un crecimiento trimestral anualizado del PIB del 3,0% en el segundo trimestre, frente al 1,4% alcanzado en el primer trimestre. En la zona del euro, el crecimiento aumentó ligeramente al 1,3% en el segundo trimestre, con respecto al 1,1% registrado en el trimestre anterior. La economía del Japón repuntó con un crecimiento del 3,1% en el segundo trimestre, tras una contracción del 2,3% en el primer trimestre. Mientras tanto, el crecimiento de China se redujo al 2,8% en el segundo trimestre, frente al 6,1% registrado en el primer trimestre; sin embargo, el crecimiento interanual llegó al 4,7%.

### Gráfico 4: Inflación de los precios de consumo en determinadas economías, enero de 2021-septiembre de 2024

Variación porcentual interanual y porcentaje anual



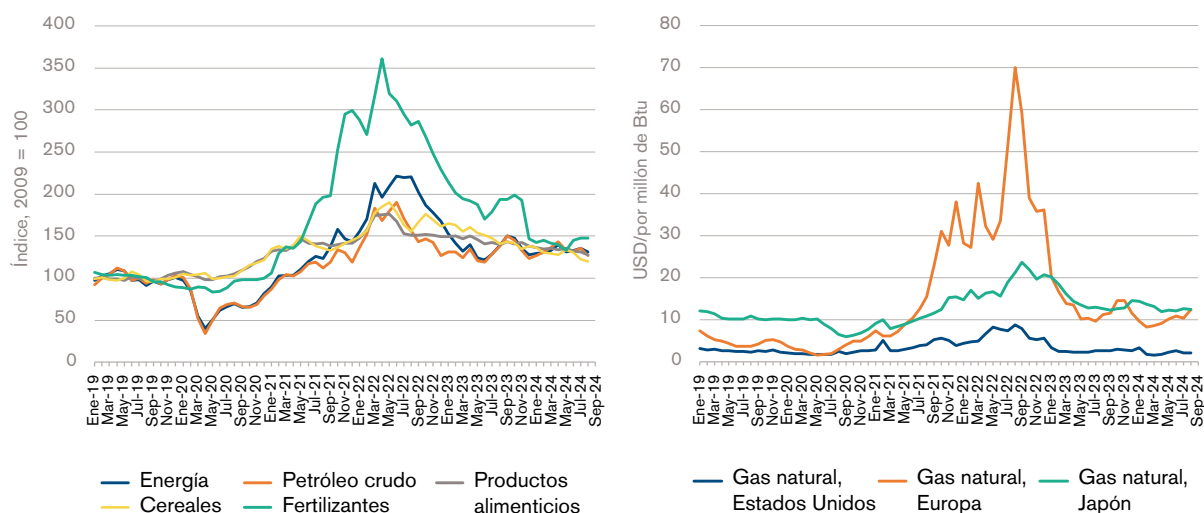
Fuentes: OCDE, Oficina Nacional de Estadísticas de China.

Entre los países de la economía mundial que experimentan un crecimiento más débil cabe destacar a Alemania, donde la producción se contrajo a una tasa anualizada del -0,3% en el segundo trimestre, y la Argentina, donde en el primer y en el segundo trimestre la producción disminuyó respectivamente un 8,4% y un 4,8% sobre una base anualizada. En Alemania, el índice mundial de gestores de compras del sector manufacturero compilado por Hamburg Commercial Bank/S&P Global —que indica las tendencias futuras del sector manufacturero— descendió en septiembre al nivel más bajo registrado en los últimos 12 meses, lo que pone de relieve las dificultades que enfrenta el sector manufacturero del país y anuncia una posible recesión. En otros países, como los Estados Unidos, este índice también ha puesto de relieve posibles dificultades en el sector manufacturero, mientras que el sector de los servicios parece estar en mejores condiciones.



### Gráfico 5: Precios de los productos básicos primarios, enero de 2019-agosto de 2024

Índice, 2019 = 100 y USD por millón de Btu



Fuente: Banco Mundial.

Los precios de la energía han disminuido con respecto a los niveles máximos alcanzados en 2022, ya que las economías se han adaptado a los cambios que se produjeron en las condiciones de suministro tras el estallido de la guerra en Ucrania. En los Estados Unidos, el precio medio del gas natural se ha vuelto a situar en los niveles registrados antes de la pandemia de COVID-19 y la guerra en Ucrania. Sin embargo, los precios en Europa y el Japón siguen siendo considerablemente más elevados que en los Estados Unidos. En particular, los precios del gas natural en Europa se están acercando a los precios del gas natural licuado (GNL) en Japón, ya que Europa está sustituyendo el gas procedente de Rusia por GNL de los Estados Unidos. Si bien los precios del gas en Europa se han reducido con respecto al nivel máximo de USD70/MMBtu en el que se situaron tras el estallido de la guerra en Ucrania, siguen siendo en promedio de USD 10/MMBtu, con lo que superan el doble del promedio registrado en 2019 (véase el gráfico 5).

### Análisis detallado de las previsiones comerciales

En el cuadro 1 se resumen las proyecciones de la OMC sobre el crecimiento del volumen del comercio de mercancías y el crecimiento del PIB real a tipos de cambio de mercado hasta 2025. Si se cumplen las estimaciones actuales, el comercio mundial aumentará un 2,7% en 2024, con lo que se superarán ligeramente las previsiones realizadas por la Organización en abril, que estimaban un crecimiento del 2,6%.

Las exportaciones de Asia crecerán más rápidamente que las de cualquier otra región este año, y llegarán a aumentar un 7,4%. Le seguirán Oriente Medio (4,7%), América del Sur<sup>1</sup> (4,6%), la región de la CEI<sup>2</sup> (4,5%), África (2,5%), América del Norte (2,1%) y Europa (-1,4%). Por lo que se refiere a las importaciones, el incremento más importante se producirá en Oriente Medio (9,0%), seguido de América del Sur (5,6%), Asia (4,3%), América del Norte (3,3%), la región de la CEI (1,1%), África (1,0%) y Europa (-2,3%).

Las previsiones actuales se basan en un crecimiento del PIB mundial ponderado por los valores del mercado del 2,7% en 2024 (ligeramente superior al 2,6% estimado en abril). Asia será la región que experimentará un crecimiento económico más acelerado (4,0%), seguida de la región de la CEI (3,8%), África (3,3%), América del Norte (2,4%), Oriente Medio (1,9%), América del Sur (1,8%) y Europa (1,1%).

1 Se refiere a América del Sur, Centroamérica y el Caribe.

2 Comprende la Comunidad de Estados Independientes (CEI), incluidos determinados antiguos Estados miembros y Estados miembros asociados.

**Cuadro 1: Crecimiento del volumen del comercio de mercancías y del PIB, 2020-2025<sup>a</sup>**

Variación porcentual anual

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Volumen del comercio mundial de mercancías<sup>b</sup></b>	<b>-5,3</b>	<b>9,0</b>	<b>2,2</b>	<b>-1,1</b>	<b>2,7</b>	<b>3,0</b>
<b>Exportaciones</b>						
América del Norte	-9,2	6,4	3,9	3,7	2,1	2,9
América del Sur <sup>c</sup>	-5,0	6,7	3,0	2,3	4,6	-0,1
Europa	-8,5	6,9	1,8	-2,6	-1,4	1,8
CEI <sup>d</sup>	-1,1	-0,8	-1,9	-4,5	4,5	1,7
África	-7,2	3,8	-2,5	4,3	2,5	2,2
Oriente Medio	-6,4	-1,6	3,8	1,1	4,7	1,0
Asia	0,6	13,1	0,2	0,3	7,4	4,7
<b>Importaciones</b>						
América del Norte	-5,2	11,9	5,7	-2,0	3,3	2,0
América del Sur <sup>c</sup>	-9,9	24,9	4,1	-4,5	5,6	1,7
Europa	-8,2	7,5	4,4	-5,0	-2,3	2,2
CEI <sup>d</sup>	-5,2	9,4	-5,7	17,9	1,1	1,7
África	-13,9	5,8	6,5	0,1	1,0	1,1
Oriente Medio	-8,7	12,9	10,5	8,5	9,0	-1,1
Asia	-1,0	10,3	-1,0	-0,7	4,3	5,1
<b>PIB mundial a tipos de cambio de mercado</b>	<b>-2,9</b>	<b>6,3</b>	<b>3,1</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>
América del Norte	-2,8	5,7	2,1	2,4	2,4	1,6
América del Sur <sup>c</sup>	-6,3	7,7	4,1	1,8	1,8	2,9
Europa	-5,8	6,6	3,5	0,7	1,1	1,6
CEI <sup>d</sup>	-2,4	5,7	0,1	3,9	3,8	1,9
África	-2,4	4,7	3,8	3,1	3,3	3,9
Oriente Medio	-3,5	4,4	6,1	1,4	1,9	3,7
Asia	-0,7	6,7	3,3	4,3	4,0	4,0
<b>Pro memoria: Países menos adelantados (PMA)</b>						
Volumen de las exportaciones de mercancías	-1,5	-2,2	-0,6	4,6	1,8	3,7
Volumen de las importaciones de mercancías	-8,4	6,5	0,2	-4,8	5,9	5,6
PIB real a tipos de cambio del mercado	0,1	3,3	4,2	3,3	4,3	4,7

a Las cifras correspondientes a 2024 y 2025 son previsiones.

b Promedio de las exportaciones e importaciones.

c Se refiere a América del Sur, Centroamérica y el Caribe.

d Comprende la Comunidad de Estados Independientes (CEI), incluidos determinados antiguos Estados miembros y Estados miembros asociados.

*Nota:* Las previsiones incorporan técnicas de muestreo de datos mixtos (MIDAS) para determinados países a fin de aprovechar datos de mayor frecuencia, como los índices de tráfico de contenedores y de riesgo financiero.

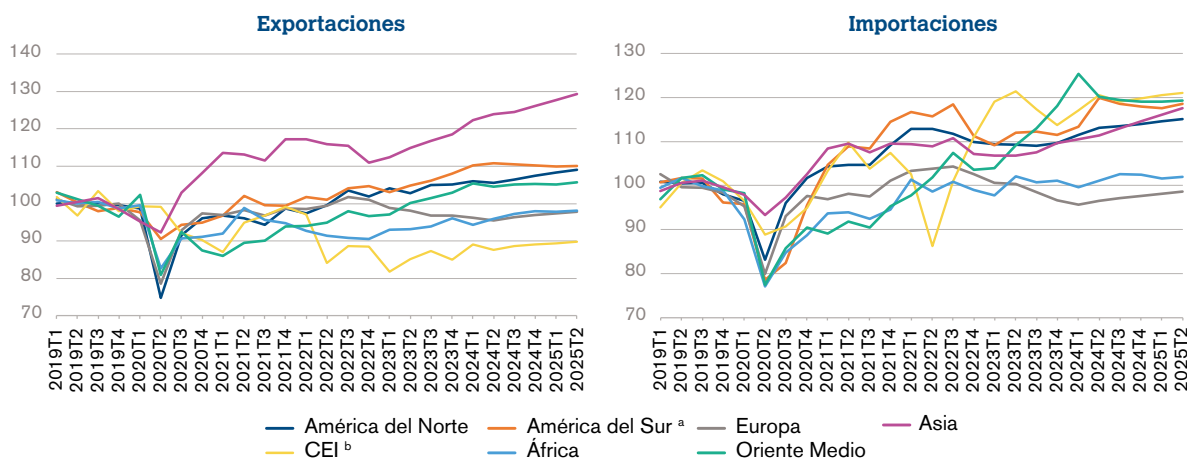
*Fuentes:* OMC para el comercio, y estimaciones de consenso para el PIB.

Se prevé que en 2025 el crecimiento del PIB mundial se mantenga en un 2,7% y que el del comercio mundial aumente ligeramente hasta situarse en un 3,0%, debido en parte al retraso de la contribución positiva de la UE al comercio mundial. Según las previsiones, Asia será la región que experimentará un mayor crecimiento de las exportaciones (4,7%) y de las importaciones (5,1%). Se estima que en todas las regiones se producirá un aumento de las corrientes comerciales en términos de valor en 2025, con excepción de América del Sur, donde se prevé una ligera disminución de las exportaciones (-0,1%), y Oriente Medio, donde se anticipa una disminución más marcada de las importaciones (-1,1%).

Se prevé que las exportaciones de mercancías de los países menos adelantados (PMA) aumenten un 1,8% en 2024, lo que supone una desaceleración con respecto al incremento del 4,6% registrado en 2023. Se espera que el crecimiento de las exportaciones repunte en 2025 y alcance un 3,7%. Asimismo, se prevé que las importaciones de los PMA aumenten un 5,9% en 2024 y un 5,6% en 2025, tras la disminución del 4,8% registrada en 2023. Estas previsiones se basan en las estimaciones sobre el crecimiento del PIB que experimentarían los PMA (3,3% en 2023, con un aumento al 4,3% en 2024 y al 4,7% en 2025).

### Gráfico 6: Exportaciones e importaciones de mercancías por región, 2019T1-2025T2

Índice del volumen, 2019=100



- a Se refiere a América del Sur, Centroamérica y el Caribe.
- b Comprende la Comunidad de Estados Independientes, incluidos determinados antiguos Estados miembros y Estados miembros asociados.

Nota: Las cifras correspondientes a 2024T3 y 2025T2 son previsiones.

Fuentes: OMC y UNCTAD hasta 2024T2 y OMC posteriormente.

En el gráfico 6 se muestra la evolución trimestral de los volúmenes de las exportaciones e importaciones de mercancías por región hasta el segundo trimestre de 2025. Las exportaciones de Asia registraron un fuerte incremento tras la pandemia de COVID-19 y se han estabilizado a un nivel elevado, lo que en parte explica el débil crecimiento de las exportaciones de la región desde entonces.

Si se cumplen las previsiones, para el segundo trimestre de 2025 las exportaciones asiáticas habrán aumentado un 29,4% en comparación con su nivel medio en 2019, y luego se situarán América del Sur, América del Norte y Oriente Medio con un crecimiento de las exportaciones durante el mismo período del 10,1%, el 9,1% y el 5,7%, respectivamente. Se espera que las exportaciones africanas disminuyan un 1,8% y que las exportaciones europeas sean un 2,1% más bajas. A su vez, se prevé que las exportaciones de los países de la CEI disminuyan un 10,1% en el mismo período.

En lo que se refiere al crecimiento de las importaciones, se espera que la región de la CEI experimente el mayor aumento registrado entre 2019 y mediados de 2025, con un aumento de las importaciones del 21,0%, seguida por el Oriente Medio (19,3%) y América del Sur (18,5%). Según las estimaciones, en Asia y América del Norte se producirá un aumento de las importaciones del 17,6% y del 15,1%, respectivamente. Se prevé que las importaciones de África aumenten solo un 2,0% durante el mismo período, mientras que Europa será la única región que experimente una clara disminución de las importaciones del -1,4%.

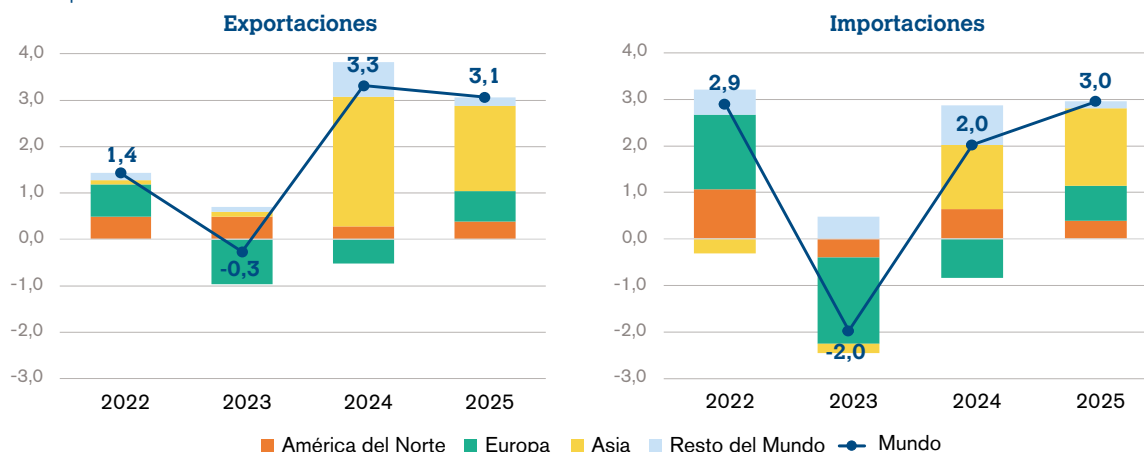
#### Contribución al crecimiento de las distintas regiones

Europa ha seguido teniendo una influencia significativa en el comercio mundial de mercancías en 2024, y ha frenado los resultados alcanzados a nivel mundial tanto en materia de importaciones como de exportaciones. Los principales sectores que han impulsado los resultados negativos de Europa en cuanto a las exportaciones son los productos químicos y los vehículos. Los productos químicos orgánicos, que se utilizan para fabricar otros medicamentos, están volviendo a las tendencias anteriores tras un incremento súbito de la demanda durante la pandemia. La contracción del sector del automóvil suscita más preocupaciones debido a los posibles efectos que podría tener en las cadenas de valor.

Por lo que se refiere a las importaciones europeas, la mayor contracción se produjo en la categoría de maquinaria, en que se registró una reducción sustancial de las importaciones procedentes de China. Esta

### Gráfico 7: Contribución al crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones, 2022-2025

Variación porcentual anual



Fuente: Estimaciones de la OMC.

reducción no obedece simplemente a una fragmentación, ya que se observan disminuciones similares en economías alineadas geopolíticamente, como los Estados Unidos, la República de Corea y el Japón. En cambio, las importaciones procedentes de la India y Viet Nam están aumentando, lo que indica que estos países se empiezan a posicionar como economías de «enlace».

Por otra parte, se observa una recuperación de las exportaciones asiáticas, en gran parte gracias a las principales economías manufactureras, como China, Singapur y la República de Corea. No obstante, el Japón permanece estancado, y sus exportaciones se han mantenido estables en 2024 tras la contracción experimentada en 2023. En cuanto a las importaciones, Asia presenta un panorama variado. El crecimiento de las importaciones de China sigue siendo moderado, mientras que en Singapur, Malasia y otras economías asiáticas, como la India y Viet Nam, se registra un mayor crecimiento. A la luz del riesgo de fragmentación geopolítica, esta evolución pone de manifiesto la función que pueden desempeñar las economías de «enlace» en las cadenas de suministro mundiales y el comercio.

América del Sur se está recuperando en 2024 tras el bajo nivel de exportaciones e importaciones registrado en 2023. En América del Norte, el comercio es en gran medida impulsado por los Estados Unidos, aunque México ha registrado un mayor crecimiento de las importaciones en comparación con el conjunto de la región. Las importaciones mexicanas están aumentando tras la contracción registrada en 2023, lo que pone de relieve la creciente función que el país está desempeñando como economía de «enlace» en el comercio. El crecimiento de las exportaciones de África se condice con la tendencia mundial: se ha revisado a la baja desde las previsiones de abril debido a la revisión general de las estadísticas comerciales de África, y a un debilitamiento mayor de lo esperado de las importaciones de Europa, el principal interlocutor comercial de África. En abril anunciamos una contracción de las importaciones de la CEI para 2024, pero actualmente prevemos un aumento del 1,1%, impulsado por un crecimiento del PIB mayor de lo esperado. Los datos de Oriente Medio se han revisado significativamente, lo que explica la discrepancia entre las previsiones de abril y las proyecciones actuales.

Esta evolución se resume en el gráfico 7. Los resultados en Europa restaron 1,9 puntos porcentuales al crecimiento del volumen de las importaciones mundiales, que fue del -2,0% en 2023. En las previsiones anteriores de la OMC, publicadas en abril, se estimaba que Europa contribuiría de manera modesta pero positiva a la demanda mundial de importaciones en 2024 y efectuaría una contribución más importante en 2025, pero este no ha sido el caso. A la luz de los datos más recientes, se prevé que Europa haga una contribución negativa de -0,8 puntos porcentuales al crecimiento mundial de las importaciones del 2,0% en 2024, y que América del Norte y Asia efectúen contribuciones positivas de 0,6 y 1,4 puntos porcentuales, respectivamente. Se estima que Europa también haga una contribución negativa de -0,5 puntos porcentuales al crecimiento de las exportaciones y que América del Norte y Asia añadan 0,3 y 2,8 puntos porcentuales, respectivamente.

## Riesgos para las perspectivas

Los riesgos que afectan a la previsión comercial son numerosos y se inclinan firmemente a la baja. Estos riesgos comprenden la ampliación de los conflictos regionales, la divergencia de la política monetaria que conduce a la volatilidad financiera, y la fragmentación de las cadenas de suministro relacionada con consideraciones geopolíticas. También hay alguna posibilidad de mejora si las reducciones de los tipos de interés en las economías avanzadas tienen un efecto positivo mayor de lo previsto en el crecimiento sin reavivar la inflación.

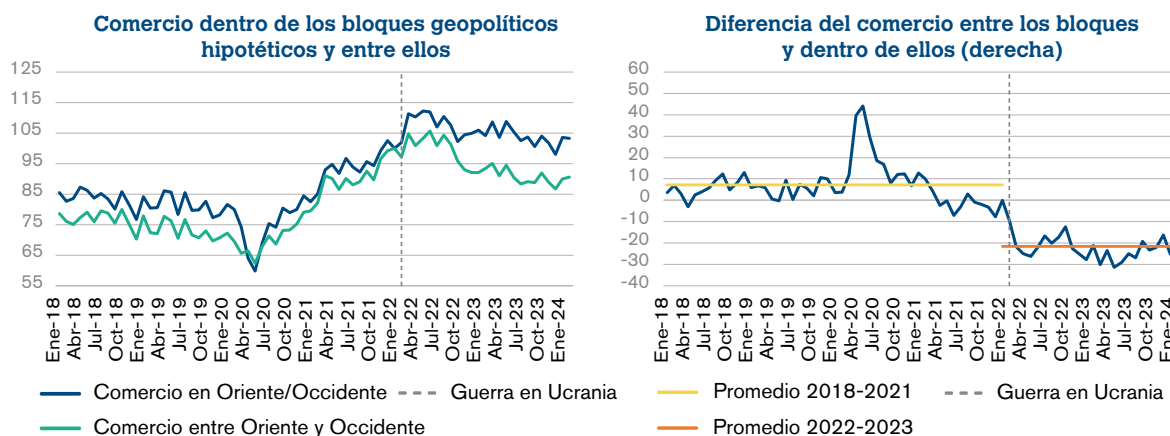
Una escalada del conflicto en Oriente Medio podría tener consecuencias negativas para las corrientes comerciales mundiales y regionales, especialmente para los países directamente involucrados. Los efectos también se harían sentir en otras regiones, en particular en forma de perturbaciones del transporte marítimo y de precios de la energía más elevados debido al aumento de las primas de riesgo. El efecto perturbador de la crisis del mar Rojo se ha contenido hasta la fecha (véase el recuadro 1), pero otras rutas podrían verse afectadas si el conflicto se ampliara. También aumentaría el riesgo de perturbación del suministro energético, dado el destacado papel de la región en la producción de petróleo. El incremento de los precios de la energía frenaría el crecimiento económico y repercutiría indirectamente en el comercio.

La divergencia de las políticas monetarias de las principales economías también podría acarrear oleadas de volatilidad financiera si desencadena variaciones repentinas de los tipos de cambio o de las corrientes de capital, lo cual dificultaría el servicio de la deuda para algunas economías, en particular para las más pobres. Un riesgo separado pero relacionado con lo anterior es que los responsables de la formulación de políticas actúen con demasiada cautela, lo que podría provocar una desaceleración económica, o con demasiada agresividad, lo que podría ocasionar un nuevo aumento de la inflación.

La OMC ha observado indicios cada vez mayores de fragmentación de las corrientes comerciales desde el inicio de la guerra en Ucrania, ya que las exportaciones y las importaciones se están reorientando en función de criterios geopolíticos. El gráfico 8 ilustra estas tendencias. Según las estimaciones, el comercio entre bloques hipotéticos compuestos por economías con opiniones políticas similares (sobre la base de los patrones de voto en la Asamblea General de las Naciones Unidas, denominados Oriente y Occidente) ha crecido un 4% más lentamente que el comercio dentro de esos bloques desde el comienzo de la guerra en Ucrania. Hasta la fecha, esta tendencia se limita a los productos menos complejos, para los que resulta relativamente fácil encontrar proveedores alternativos.

**Gráfico 8: Comercio dentro de los bloques geopolíticos hipotéticos y entre ellos (izquierda) y diferencia del comercio “dentro de los bloques” y “entre los bloques” (derecha)**

Variación porcentual anual



Nota: Serie desestacionalizada. Se excluyen la Federación de Rusia, Belarús y Ucrania. La serie de la izquierda presenta un índice de 100 correspondiente a enero de 2022. La serie de la derecha presenta un índice de 0 correspondiente a enero de 2022.

Fuentes: Blanga-Gubbay y Rubínová (2024).

## Recuadro 1: Información actualizada sobre la crisis del canal de Panamá y el canal de Suez

El transporte marítimo es el principal medio de transporte de las mercancías objeto de comercio internacional y representa más del 80% del comercio internacional en términos de volumen. Por consecuencia, la demanda de carga marítima es sumamente inflexible, lo cual significa que las variaciones de las tarifas de flete no afectan significativamente a la cantidad de mercancías transportadas.

Sin embargo, en 2023 una grave sequía obligó a limitar el número de buques que atravesaban diariamente el canal de Panamá, por el que transita el 6% del comercio mundial. Aunque las condiciones de sequía se han mitigado desde entonces, la navegación siguió estando limitada hasta agosto de 2024.

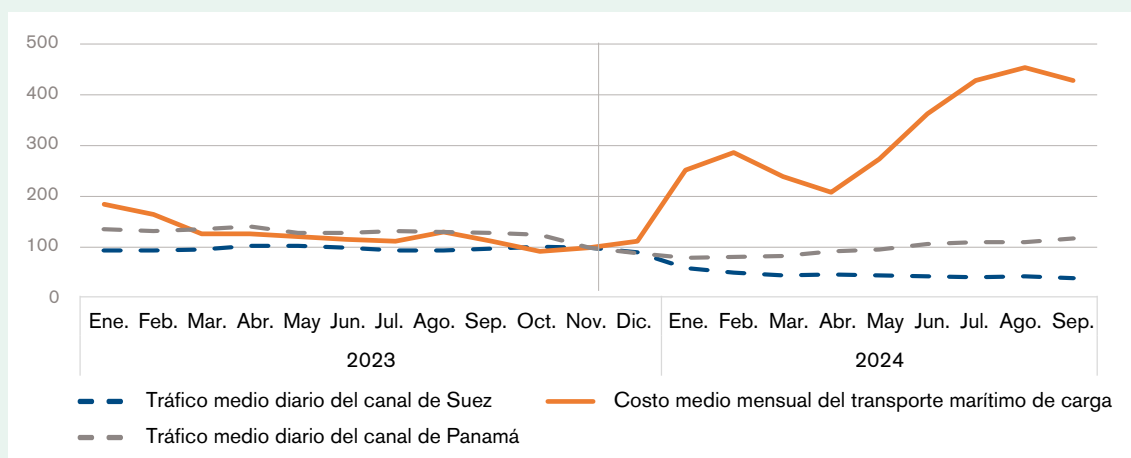
A nivel mundial, los costos mensuales del transporte marítimo de carga casi se han quintuplicado desde octubre de 2023, pasando de 1.095 a 5.040 dólares EE.UU. No obstante, ahora el costo medio se mantiene en la mitad del costo registrado durante el momento más crítico de la pandemia en septiembre de 2021, cuando alcanzó 10.865 dólares EE.UU. El aumento inicial se debió en parte a la congestión en el canal de Panamá y en el mar Rojo (véase el gráfico 9).

Los ataques a los buques comerciales en el mar Rojo y el golfo de Adén, por donde transita alrededor del 15% del comercio mundial, también han tenido un efecto significativo en el transporte marítimo desde noviembre de 2023. Los ataques llevaron a muchos transportistas a evitar el mar Rojo y establecer nuevas rutas para sus buques rodeando el cabo de Buena Esperanza, lo que hizo disminuir el tráfico diario del canal de Suez más de un 60%. Para la mayoría de las rutas comerciales, la desviación por el cabo de Buena Esperanza causa retrasos mínimos, pero la ruta Asia-Europa es una excepción, ya que la duración del viaje aumenta de 6 a 25 días en comparación con la ruta más directa por el canal de Suez.

El incremento de los costos de flete desde abril de 2024 se puede atribuir a diversos factores, como el aumento de la actividad de los consumidores, las huelgas del sector del transporte, los accidentes marítimos y los fenómenos meteorológicos extremos. Aunque la demanda fue relativamente baja en los primeros meses de 2024, desde entonces el gasto de los consumidores ha crecido tanto en Europa como en Asia, lo que ha hecho aumentar los envíos marítimos de carga.

**Gráfico 9: Evolución de los costos del transporte marítimo de carga y del tráfico de los canales de Panamá y de Suez, enero de 2023-septiembre de 2024**

Índice (100 = noviembre de 2023)



*Nota:* En el gráfico se muestran las tarifas medias mensuales al contado para cargas de contenedores de 40 pies y el número medio diario de buques que atraviesan el canal de Panamá y el canal de Suez. Los datos medios mensuales de septiembre de 2024 abarcan el período comprendido entre el 1 y el 17 de septiembre.

*Fuentes:* Elaborado por la Secretaría de la OMC sobre la base de los datos sobre los costos del transporte de carga de Freightos y las llegadas diarias de buques en tránsito del proyecto Portwatch del FMI y la Universidad de Oxford.

El mercado de los fletes de América del Norte se ha enfrentado a considerables dificultades desde abril, como una huelga ferroviaria en el Canadá y el derrumbamiento del puente de Baltimore, que bloqueó el acceso al puerto durante más de un mes. A mediados de abril de 2024, una densa niebla interrumpió la actividad en dos de los mayores puertos de China, Shanghai y Ningbo, mientras que los puertos de Malasia y Singapur sufrieron retrasos debido a las fuertes precipitaciones. Más recientemente, en septiembre de 2024, el tifón Bebinca causó una grave congestión en importantes puertos de contenedores de China.

Por otro lado, los datos no muestran indicio alguno de que las recientes tensiones geopolíticas se hayan traducido en una tendencia general a la regionalización del comercio mundial o la deslocalización cercana. Ningún continente ha dado muestras de una mayor regionalización del comercio, y el comercio intrarregional de África ha crecido a un ritmo aún más lento que su comercio extrarregional desde la pandemia de COVID-19. Este crecimiento relativo del comercio extrarregional de África desde la pandemia de COVID-19 se vio impulsado por productos complejos.

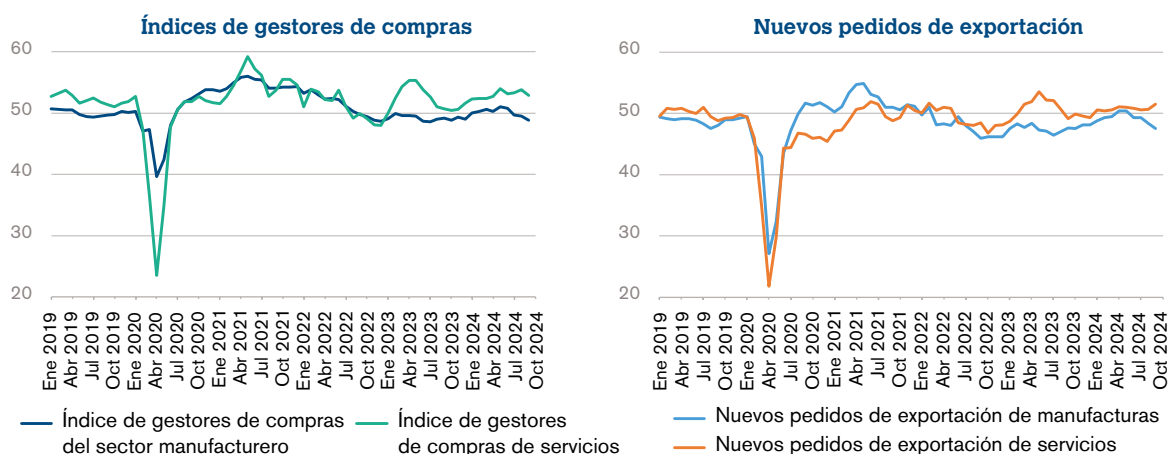
### Indicadores relacionados con el comercio

Los índices de gestores de compras, basados en encuestas de coyuntura, constituyen una indicación fiable de la actividad económica mundial, mientras que el componente de nuevos pedidos de exportación ofrece una indicación oportuna de las perspectivas a corto plazo para el comercio. En el gráfico 10 se muestran los índices de gestores de compras correspondientes a las manufacturas y los servicios, recopilados por JP Morgan y S&P Global para el período comprendido entre enero de 2019 y febrero de 2024. Los valores de esos índices superiores a 50 indican expansión y los inferiores a 50 denotan contracción. El índice general de gestores de compras del sector manufacturero disminuyó a 48,8 en septiembre, lo cual indica que la actividad manufacturera se está desacelerando nuevamente a nivel mundial. Por otro lado, el índice de gestores de compras de servicios mantuvo una clara tendencia al alza (52,9), si bien se redujo en el último mes.

Mientras tanto, el índice de nuevos pedidos de exportación en el sector manufacturero disminuyó de 50,4 en mayo a 47,5 en septiembre, lo cual indica un enfriamiento del comercio de manufacturas. En cambio, el índice de nuevos pedidos de exportación del sector de los servicios aumentó a 51,7, su nivel más elevado desde julio de 2023. En general, el índice de gestores de compras indica que en los próximos meses las tendencias del comercio de manufacturas y de servicios pueden ser divergentes.

**Gráfico 10: Índices mundiales de gestores de compras del sector manufacturero, enero de 2019-septiembre de 2024**

Índice de difusión, base = 50

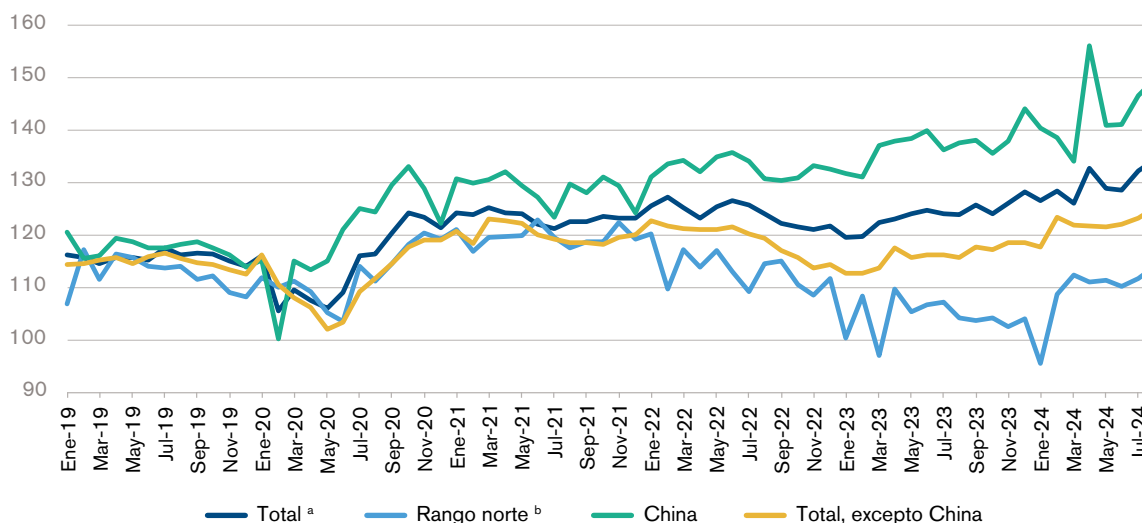


Nota: Los valores superiores a 50 indican expansión y los inferiores a 50 denotan contracción, excepto en el caso de los plazos de entrega de los proveedores, en que las cifras más elevadas representan envíos más rápidos.

Fuentes: JP Morgan y S&P Global.

### Gráfico 11: Índice del tráfico de contenedores de RWI/ISL, enero de 2019-agosto de 2024

Índice desestacionalizado, 2015 = 100



a Basado en los datos recopilados de 92 puertos que representan aproximadamente el 64% del tráfico mundial de contenedores.

b Resume el tráfico en los puertos de Le Havre, Zeebrugge, Amberes, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven y Hamburgo.

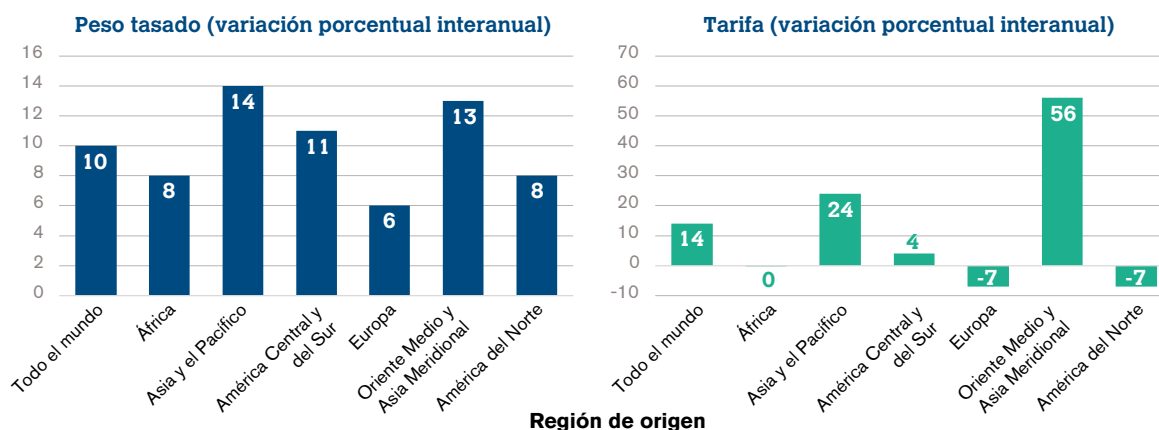
Fuentes: RWI-Leibniz Institute for Economic Research e Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL).

Los índices de gestores de compras se basan en encuestas de coyuntura en las que pueden influir las opiniones, pero los datos sobre el flete están más o menos directamente relacionados con las corrientes comerciales. El fuerte crecimiento experimentado recientemente por los índices de flete marítimo y aéreo sugiere que la señal negativa enviada por los índices de gestores de compras puede ser exagerada.

El índice del tráfico de RWI/ISL se basa en el tráfico de contenedores de 92 puertos, que representan el 64% del comercio mundial, lo que lo hace razonablemente representativo del comercio mundial de mercancías (véase el gráfico 11). En agosto, el índice alcanzó su nivel más alto jamás registrado, pues el tráfico aumentó en China, Europa Septentrional y el resto del mundo. Desde enero hasta agosto, el tráfico total aumentó un 5,7%, incluso en Europa Septentrional, donde el tráfico portuario había disminuido más del 20% entre noviembre de 2021 y enero de 2024. El hecho de que el tráfico de contenedores haya seguido creciendo en los últimos meses indica que las repercusiones de la crisis del mar Rojo en el comercio han sido limitadas.

### Gráfico 12: Crecimiento en toneladas y tarifas de flete aéreo, 15 de septiembre de 2024

Variación porcentual interanual



Nota: Dos últimas semanas comparadas con las dos mismas semanas del año anterior.

Fuente: WorldACD.



El transporte aéreo puede sustituir a otros medios de transporte de mercancías cuando estos sufren perturbaciones debido, por ejemplo, a conflictos regionales o laborales. En el gráfico 12 se muestra el crecimiento interanual en toneladas y tarifas de flete aéreo por región de origen durante las dos primeras semanas de septiembre de 2024. El peso tasado aumentó un 10% a nivel mundial; los envíos de la región de Asia y el Pacífico se incrementaron un 14% y los de Oriente Medio y Asia Meridional un 13%. El aumento de la demanda de carga aérea también ha provocado una brusca subida de las tarifas de flete en la región de Asia y el Pacífico (+24%) y en Oriente Medio y Asia Meridional (+56%).

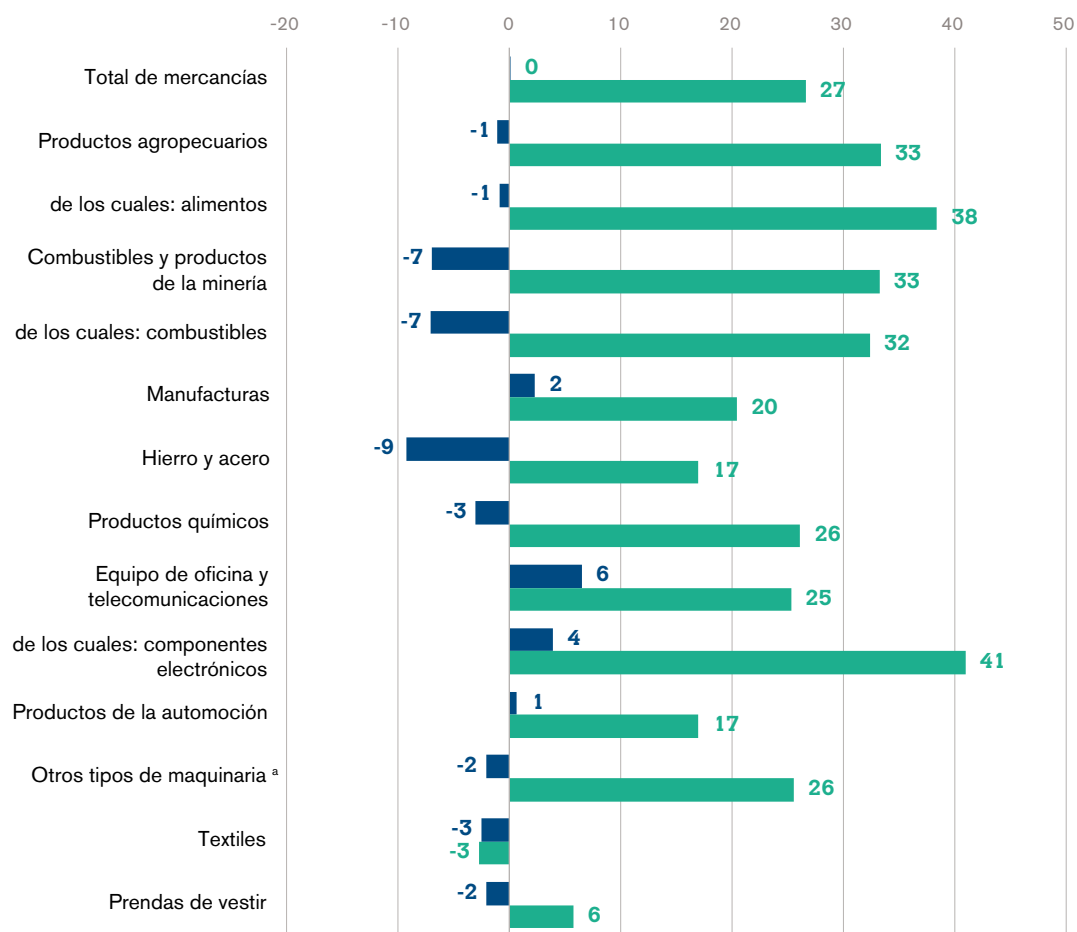
## El comercio expresado en valor

### Comercio de mercancías

El valor en dólares de los Estados Unidos del total del comercio mundial de mercancías permaneció casi invariable (tan solo aumentó el 0,1%) en el primer semestre de 2024 con respecto al mismo período de 2023 (véase el gráfico 13). Esto supone una mejora en comparación con los seis meses anteriores, cuando el comercio total de mercancías registró una disminución interanual del 5%.

**Gráfico 13: Crecimiento interanual del comercio de mercancías, por productos, 2024 (enero-junio)**

Variación porcentual interanual



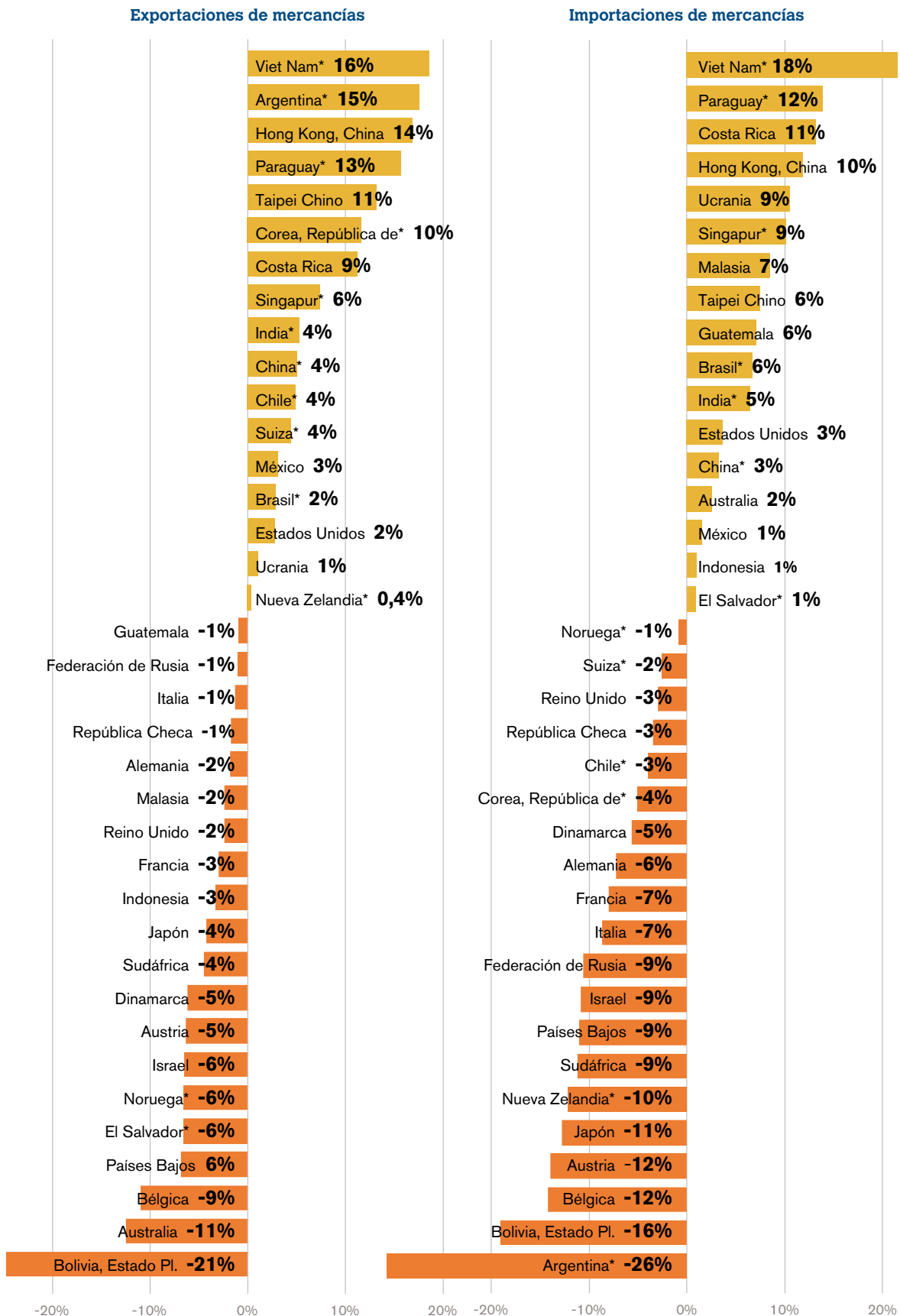
■ 2024/2023 (ene.-jun.) ■ 2024/2019 (ene.-jun.)

<sup>a</sup> Incluye maquinaria eléctrica, maquinaria no eléctrica y equipos de generación de energía.

Fuente: Estimaciones de la OMC basadas en datos simétricos.

### Gráfico 14: Crecimiento del comercio de mercancías de determinadas economías, primer semestre de 2024

Variación porcentual interanual



Nota: \* De enero a julio.

Fuente: OMC.

El comercio de mercancías sigue avanzando en una dirección positiva, pues su crecimiento interanual en términos de valor ha pasado del -8% en el tercer trimestre de 2023 al +2% en el segundo trimestre de 2024. Este cambio se debe en parte a la influencia, que ya se está disipando, del aumento de los precios mundiales de los productos básicos que se produjo a raíz del inicio de la guerra en Ucrania en 2022. En promedio, en el primer semestre de 2024 los precios mundiales de los productos básicos registraron una disminución interanual del 1%, tras haberse reducido un 23% en el segundo semestre de 2023, según las estadísticas del Banco Mundial.

En el primer semestre de 2024, la influencia de los tipos de cambio en las corrientes de comercio denominado en dólares de los Estados Unidos fue limitada. Según las estadísticas del Banco de Pagos Internacionales (BIS), durante este período, el dólar se apreció un 2,2% con respecto a una amplia cesta de monedas tras haber sufrido una depreciación del 1,1% en los seis meses anteriores, por lo que su valor se mantuvo casi invariable durante 12 meses. La apreciación general del dólar de los Estados Unidos tiende a reducir el valor del comercio mundial medido en dólares, mientras que su depreciación general tiende a inflarlo.

En el primer semestre de 2024, el comercio de productos agropecuarios registró una disminución del 1% interanual. En el mismo período, el comercio de productos manufacturados aumentó un 2%, mientras que el de combustibles y productos mineros se contrajo un 7%. La mayor parte de las categorías de productos manufacturados registró pequeños descensos durante el año anterior; las principales excepciones fueron el hierro y el acero (-9%) y el equipo de oficina y telecomunicaciones (+6%).

El cambio insignificante registrado en el comercio total de mercancías en el primer semestre de 2024 oculta cambios más importantes en distintas economías. En varias economías de Asia se produjeron grandes aumentos tanto de las exportaciones como de las importaciones, mientras que otras de América del Sur y de Europa experimentaron disminuciones, especialmente en cuanto a las importaciones (véase el gráfico 14). Por ejemplo, las exportaciones y las importaciones de Viet Nam aumentaron un 16% y un 18%, respectivamente, con respecto al primer semestre de 2023. En Singapur también se incrementaron las exportaciones (6%) y las importaciones (9%).

Los Estados Unidos y China registraron sendos aumentos moderados del valor de sus exportaciones (2% y 4%, respectivamente) y de sus importaciones (3% cada uno). Las principales economías europeas experimentaron pequeños descensos de las exportaciones y mayores contracciones de las importaciones. Por ejemplo, las exportaciones de Alemania disminuyeron un 2%, mientras que sus importaciones se contrajeron un 6%. De manera análoga, las exportaciones de Francia se redujeron un 3%, mientras que sus importaciones cayeron un 7%. La mayor disminución de las exportaciones se produjo en Bolivia, donde se contrajeron un 21%. Por otro lado, las importaciones de la Argentina se desplomaron un 26% mientras su economía seguía en crisis.

## Comercio de servicios

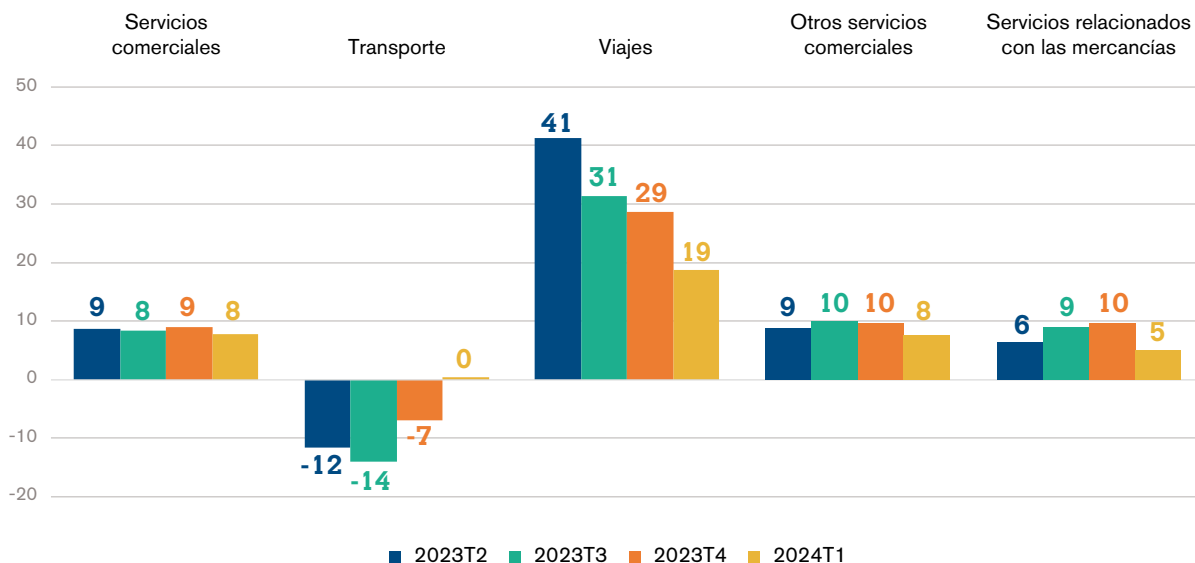
El comercio mundial de servicios comerciales aumentó en promedio un 8% interanual en el primer trimestre de 2024, y creció sostenidamente en los últimos cuatro trimestres (véase el gráfico 15). El crecimiento estuvo impulsado en particular por la categoría «otros servicios comerciales», que incluye varios sectores de servicios prestados digitalmente, como los servicios profesionales y los servicios prestados a las empresas, los servicios financieros y los servicios de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC).

En el primer trimestre de 2024, las exportaciones de servicios se incrementaron un 9% en América del Norte y en Asia y un 8% en Europa. En cuanto a las importaciones, Asia se situó por delante de otras regiones con un crecimiento del 9%, seguida de América del Norte y Europa, con sendos aumentos del 6%.

Los viajes internacionales siguieron recuperándose, registrando un aumento interanual del 19%. Sin embargo, el crecimiento se está estabilizando después de un marcado aumento tras la pandemia, como muestran las

### Gráfico 15: Crecimiento del comercio mundial de servicios comerciales, 2023T2-2024T1

Variación porcentual interanual



Nota: Por comercio se entiende el promedio de las exportaciones e importaciones.

Fuentes: Estimaciones de la OMC y la UNCTAD.

tasas interanuales de crecimiento en descenso. Debido a las perturbaciones en rutas comerciales clave provocadas por ataques en el Mar Rojo, ha habido un aumento de las tarifas de los fletes en 2024. El precio de contado global de un contenedor de 40 pies se cuadruplicó respecto de los niveles de finales de 2023, y era de aproximadamente 4.500 dólares EE.UU. a finales de septiembre (fuente: Freightos). Si las tarifas de los fletes se mantienen altas, se acelerará el crecimiento del transporte. El sector del transporte ha experimentado una considerable volatilidad en los últimos años.

El gráfico 16 muestra el crecimiento interanual del comercio de servicios comerciales de determinadas economías por sectores principales en el primer semestre de 2024. Durante este periodo, la mayor parte de los principales comerciantes de servicios experimentaron un crecimiento tanto de las exportaciones como de las importaciones, excepto Francia, cuyas importaciones disminuyeron un 2%, y Alemania, cuyo crecimiento de las exportaciones se redujo al 1%.

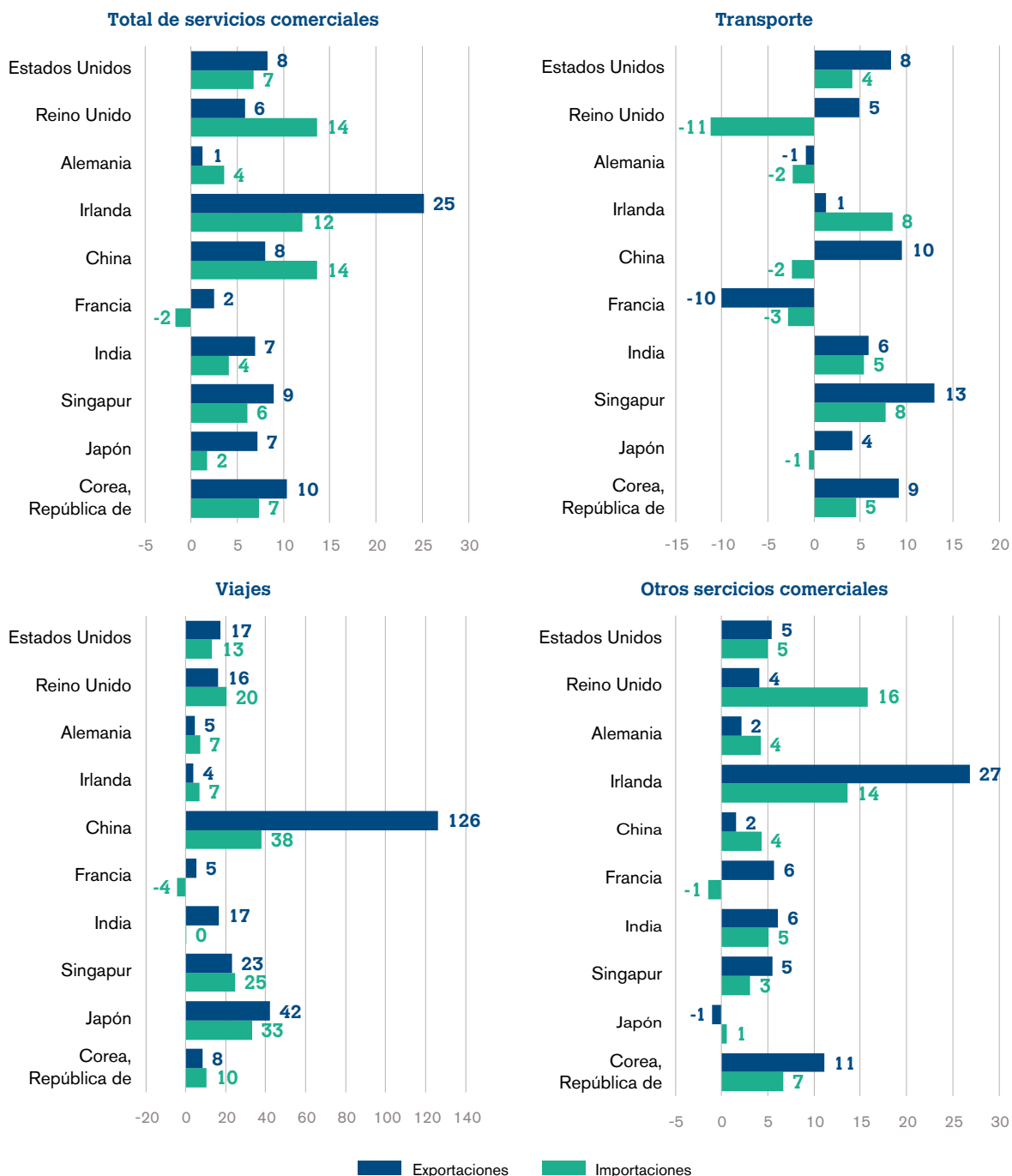
En los Estados Unidos, las exportaciones de servicios aumentaron un 8%, y se registraron incrementos en todos los sectores principales, y niveles máximos del 17% en los viajes y del 8% en el transporte. El Reino Unido experimentó un crecimiento del 14% en las importaciones de servicios, impulsadas por otros servicios prestados a las empresas. Las exportaciones de servicios financieros, alrededor del 20% de las exportaciones del país, se incrementaron el 13%.

Irlanda registró el mayor crecimiento de las exportaciones entre los interlocutores principales. Las exportaciones de servicios se incrementaron un 25% interanual, impulsadas por un aumento del 20% de los servicios informáticos, que representan más de la mitad de las exportaciones de servicios de Irlanda. El crecimiento también fue sostenido por un aumento del 71% de «otros servicios prestados a las empresas», principalmente los servicios de investigación y desarrollo (ID), y un ascenso del 24% de las exportaciones de servicios financieros.

En China, las exportaciones de servicios aumentaron un 8% en el primer semestre de 2024. Ese incremento estuvo encabezado por los viajes, que registraron un enorme aumento del 126% debido a que las políticas de relajación en materia de visados dieron como resultado que las llegadas de turistas internacionales

**Gráfico 16: Crecimiento del comercio de servicios comerciales de determinadas economías, por sectores, en el primer semestre de 2024**

Variación porcentual interanual



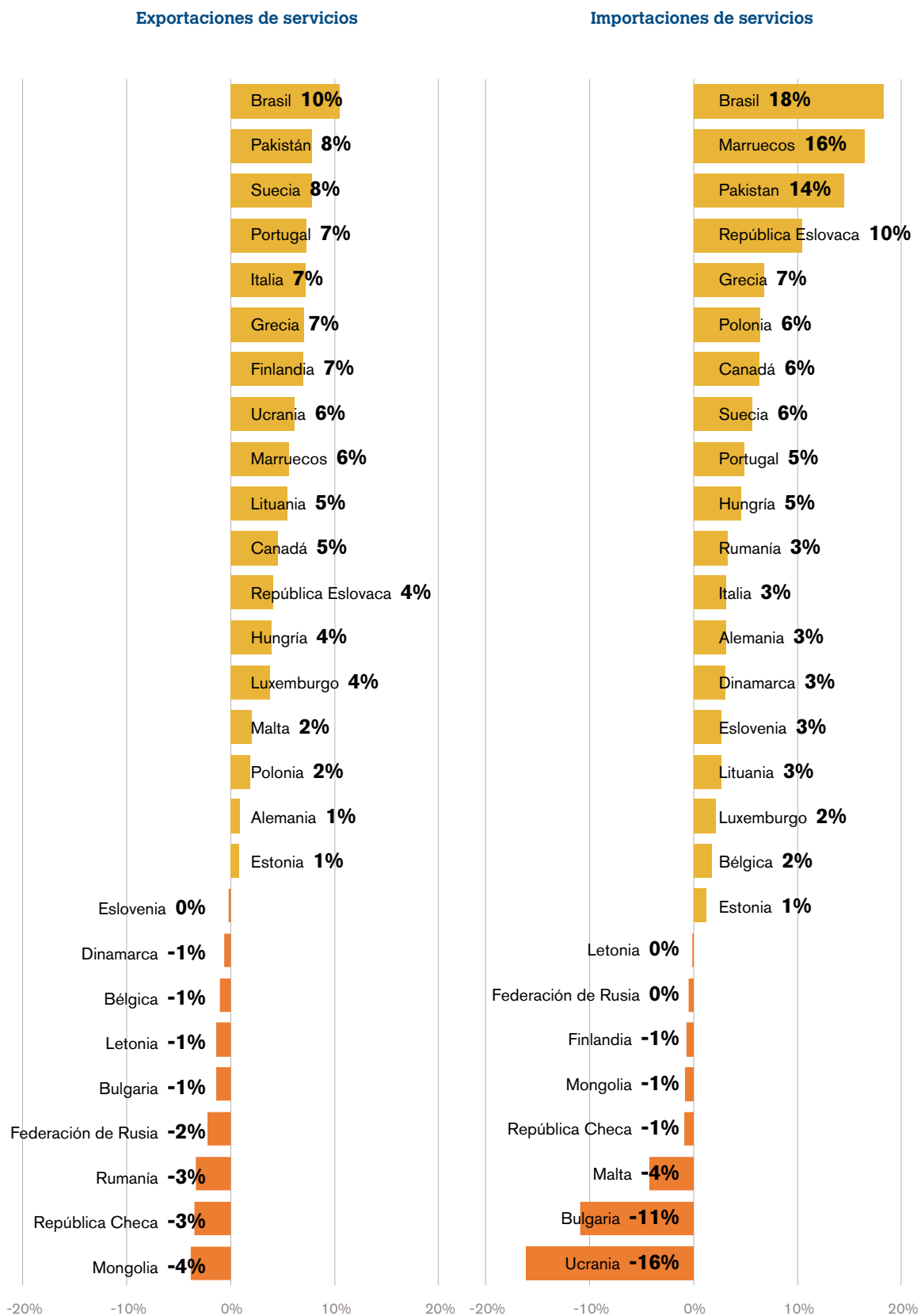
Fuente: Estadísticas nacionales.

se incrementaron significativamente (un 152%). Las exportaciones de servicios de transporte volvieron a crecer, expandiéndose un 10% interanual, tras un acusado descenso del 40% en 2023. Las marcadas disminuciones de los servicios de seguros y de pensiones (del 70%) y de las exportaciones de servicios financieros (del 14%) limitaron el crecimiento de otros servicios comerciales.

Las exportaciones de servicios de la India aumentaron un 7% en los primeros seis meses de 2024, lo que refleja un crecimiento menor de las exportaciones de servicios de TIC, del 4%, debido a un primer trimestre más moderado, que siguió a una extraordinaria tasa de crecimiento de dos dígitos tras la pandemia de COVID-19. Las exportaciones de servicios de TIC se recuperaron en el segundo trimestre de 2024, registrando un crecimiento interanual superior al 8%.

**Gráfico 17: Crecimiento del comercio de servicios de determinadas economías, primer semestre de 2024**

Variación porcentual interanual



Fuente: Estadísticas nacionales mensuales.

## Pruebas de la disociación y la fragmentación

El comercio de bienes intermedios representa un indicador útil de la situación de las cadenas de valor mundiales (CVM). Esto se ejemplifica en el gráfico 18, en el que se muestran las exportaciones de bienes intermedios distintos de los combustibles en dólares de los Estados Unidos (panel izquierdo), así como su participación en el comercio mundial de productos distintos de los combustibles (panel derecho).

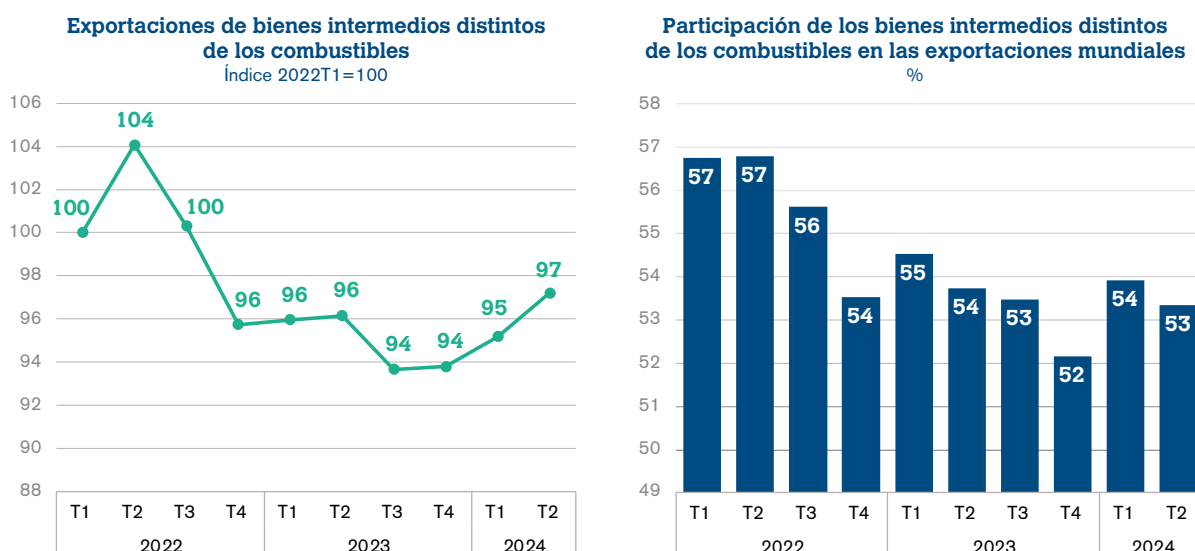
El comercio de partes y accesorios —un subconjunto de los componentes de aparatos electrónicos, equipos de transporte y demás maquinaria— ilustra la manera en que las tensiones geopolíticas pueden influir en las cadenas de suministro en las industrias manufactureras globalizadas. Esta situación se ilustra en el gráfico 19.

Las tensiones comerciales entre China y los Estados Unidos han tenido una fuerte repercusión en el comercio entre las dos economías, que se vio agravada por la incertidumbre mundial y las tensiones geopolíticas tras el inicio de la guerra en Ucrania. Hay dos periodos claros de contracción de su comercio bilateral: desde el inicio de las tensiones comerciales entre los dos países en julio de 2018 y tras el inicio de la guerra en Ucrania en febrero de 2022. También queda patente una fuerte recuperación en febrero de 2020, que se explica por el papel de China en las cadenas de suministro mundiales durante la pandemia de COVID-19.

La disociación del comercio entre las dos economías se dio en todo el espectro de mercancías, si bien desde la guerra en Ucrania se ha acelerado en relación con los productos complejos, lo cual la diferencia del alineamiento del comercio mundial con afinidades geopolíticas, que se limita a productos menos complejos. Sin duda, esta diferencia se explica en parte por el aumento de los aranceles de importación recíprocos entre las dos economías, que afectaron a todos los tipos de productos. Además, desde el inicio de la guerra en Ucrania, donde más se ha acelerado la disociación del comercio entre los dos países es en el ámbito de los productos más complejos. Dado que la política comercial que impulsa la disociación lleva en marcha más de cinco años, es plausible que este período de ajuste haya sido suficiente para que los dos países hayan encontrado o desarrollado nuevas capacidades de producción y hayan diversificado sus fuentes de suministro, incluso para los productos más complejos.

**Gráfico 18: Exportaciones mundiales de bienes intermedios distintos de los combustibles, 2022T1-2024T2**

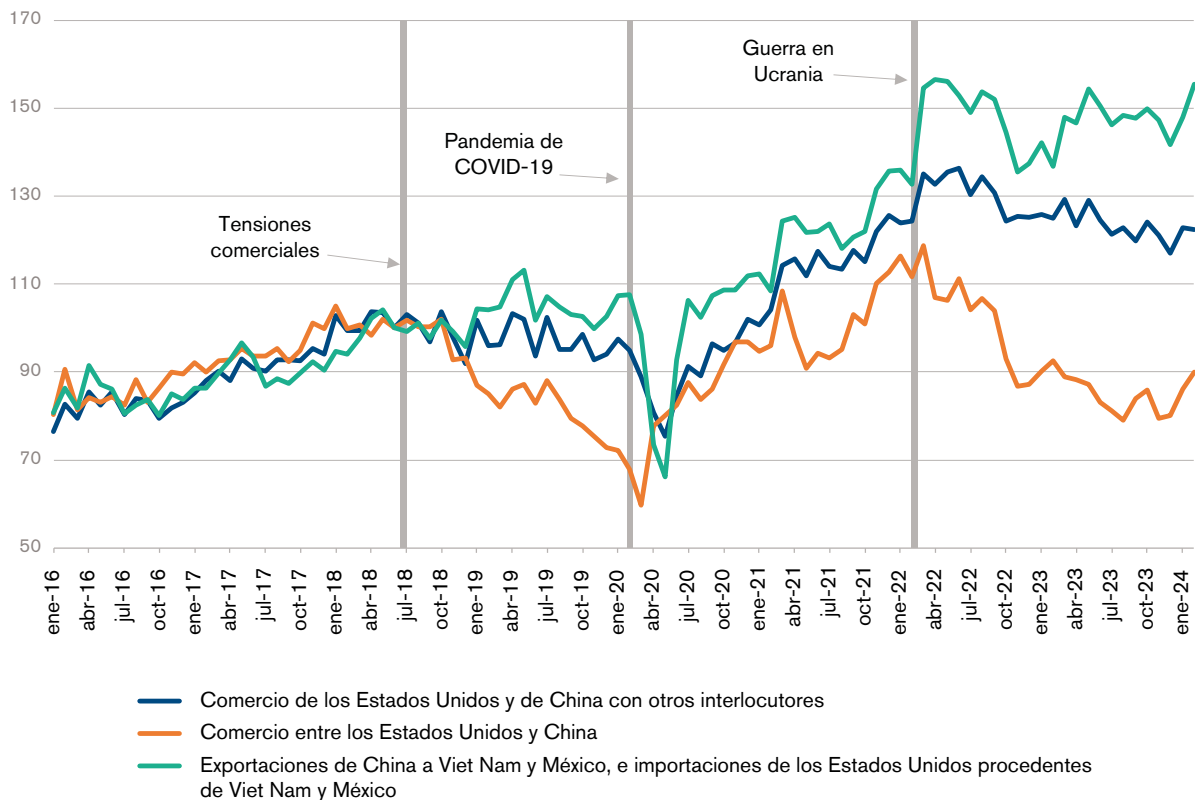
Índice de valores en dólares de los Estados Unidos de 2022T1 = 100 y porcentaje



Fuente: Estimaciones de la OMC.

### Gráfico 19: Comercio entre los Estados Unidos y China y con otros interlocutores

Índice, junio de 2018 = 100



Nota: Serie desestacionalizada. Se excluyen la Federación de Rusia, Belarús y Ucrania. La serie presenta un índice de 100 correspondiente a junio de 2018. La línea naranja representa la evolución de las corrientes comerciales entre China y los Estados Unidos. La línea azul representa la evolución de las corrientes comerciales entre los Estados Unidos y otros interlocutores distintos de China, y entre China y otros interlocutores distintos de los Estados Unidos. La línea verde representa las exportaciones de China a Viet Nam y México, y las importaciones de los Estados Unidos procedentes de Viet Nam y México.

Fuentes: Blanga-Gubbay y Rubínová (2024).

México y Viet Nam se han posicionado como economías de «enlace» —asumiendo el papel de fuente de muchos productos— en la reestructuración de las cadenas de suministro mundiales que abastecen al mercado estadounidense (Alfaro y Chor, 2023). Esta situación se ilustra en el gráfico 18, en el que México y Viet Nam están separados del resto del mundo. El gráfico muestra que el comercio de estas dos economías con los Estados Unidos y con China evolucionó a la par que el resto del mundo, incluso después del inicio de las tensiones comerciales. Sin embargo, eso ha cambiado desde que comenzó la guerra en Ucrania, cuando el comercio de estas dos economías con China y los Estados Unidos sobrepasó significativamente no solo el comercio bilateral entre China y los Estados Unidos, sino también su comercio con otras economías.



## Análisis: treinta años de crecimiento impulsado por el comercio desde el Acuerdo de Marrakech

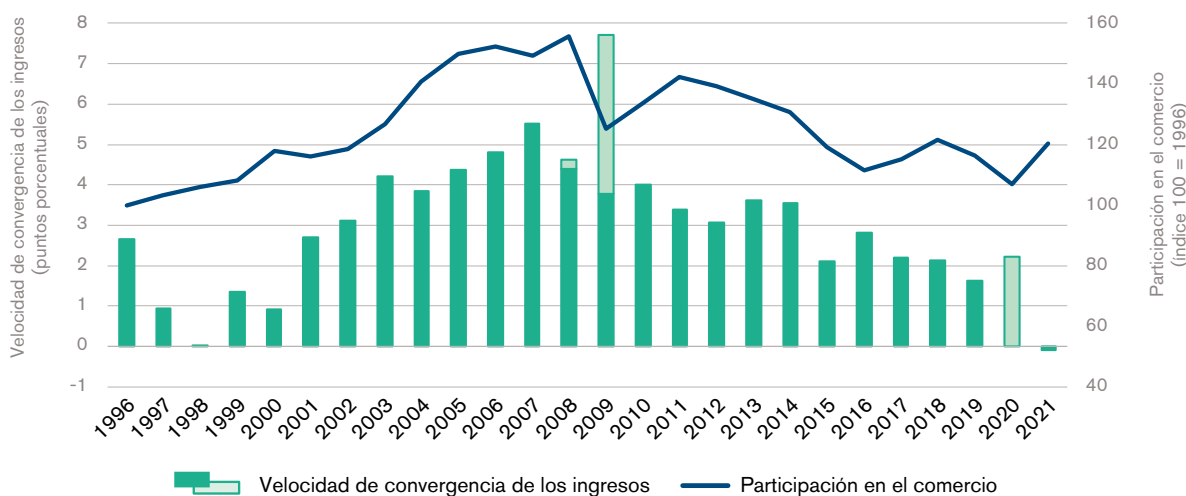
**Este año se conmemora el 30° aniversario de la firma del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC. Desde entonces se ha quintuplicado el comercio mundial coincidiendo con una reducción significativa de la pobreza en todo el mundo, lo que demuestra la repercusión del comercio en el apoyo al crecimiento económico y la mejora de la vida de las personas.**

El Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC puso de relieve la necesidad de asegurar que las economías en desarrollo, en particular las menos adelantadas, obtengan una parte equitativa del crecimiento del comercio internacional. Desde que se creó la OMC hace 30 años, se han reducido radicalmente las disparidades de ingresos entre las economías. Los ingresos per cápita en las economías de ingreso mediano y bajo casi se han triplicado, mientras que los ingresos mundiales per cápita han aumentado aproximadamente un 65%.

El comercio y la convergencia de los ingresos entre las economías en desarrollo y las economías desarrolladas están estrechamente interrelacionados. Existe una llamativa correlación entre el ritmo de crecimiento de los ingresos de las economías de ingreso bajo y mediano y su participación en el comercio mundial. Como se muestra en el gráfico 20, la convergencia de los ingresos y la participación en el comercio aumentaron en paralelo antes de la crisis financiera mundial de 2008 y disminuyeron al unísono después de la crisis. Las investigaciones económicas ayudan a desvelar las razones de esa evolución. El acceso a los mercados extranjeros, tanto para las exportaciones como para las importaciones, aumenta la productividad y, en última instancia, el crecimiento económico. Esto se logra con mayores economías de escala, un mejor acceso a los bienes intermedios, una mayor competencia, la difusión de tecnología y mayores incentivos para innovar.

La convergencia de los ingresos impulsada por el comercio entre las economías desarrolladas y las economías en desarrollo ha mejorado la vida de cientos de millones de personas. Como se muestra en el gráfico 21, el porcentaje de personas que viven por debajo del umbral de pobreza en las economías de ingreso bajo y mediano

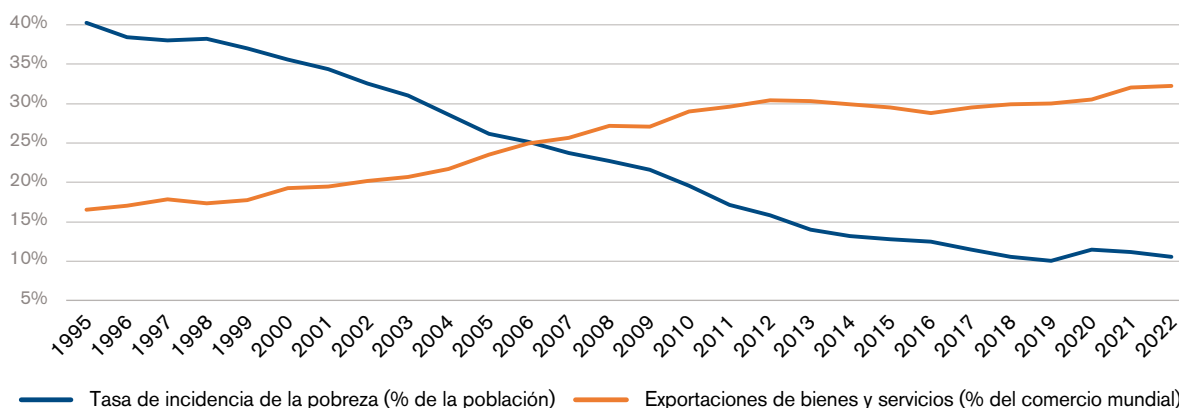
**Gráfico 20: Correlación entre el crecimiento y la participación en el comercio de las economías de ingreso bajo y mediano, 1996-2021**



*Nota:* En el gráfico se muestra la evolución de los promedios ponderados por población de la participación en el comercio y la velocidad de convergencia de los ingresos entre 1996 y 2021. La participación en el comercio se mide como la proporción del comercio de mercancías y servicios comerciales en el PIB, ajustada al tamaño del país. La velocidad de convergencia de los ingresos se mide como la diferencia entre la tasa media de crecimiento del PIB real per cápita de las economías de ingreso bajo y mediano y la tasa media de crecimiento de las economías de ingreso alto. El sombreado más claro indica el crecimiento negativo de las economías de ingreso alto. Los grupos por nivel de ingreso se basan en la clasificación del Banco Mundial de 1995.

Fuente: OMC (2024).

**Gráfico 21: El aumento de la participación de las economías de ingreso bajo y mediano en las exportaciones mundiales va acompañado de una reducción sustancial de la pobreza, 1995-2022**



*Nota:* En el gráfico se muestra la evolución de la proporción media de personas en situación de pobreza en la población, sobre la base de 2,15 dólares EE.UU. al día (PPA de 2017), y la participación de las economías de ingreso bajo y mediano en las exportaciones mundiales de mercancías y servicios durante el período 1995-2022. Los grupos por nivel de ingreso se basan en la clasificación del Banco Mundial de 2022.

*Fuente:* OMC (2024).

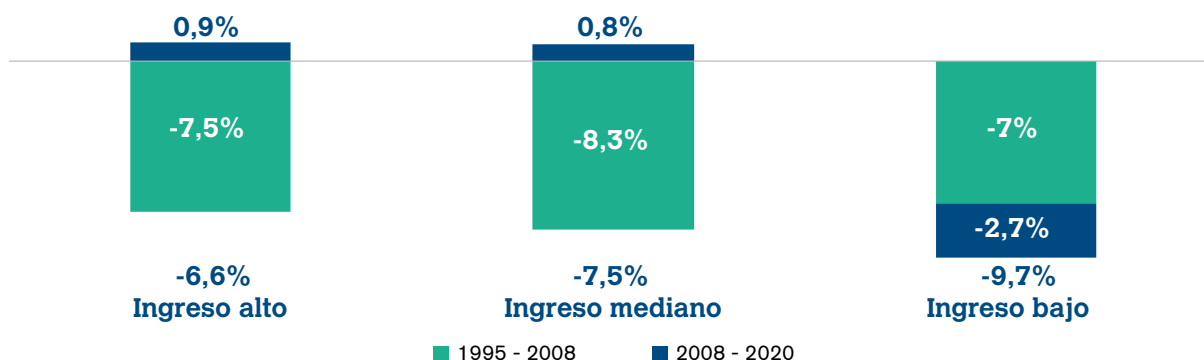
ha disminuido del 40% en 1995 a aproximadamente el 11% en la actualidad, mientras que la participación de estas economías en las exportaciones mundiales se ha duplicado, pasando de aproximadamente el 16% al 32%. Este cambio ha contribuido significativamente a reducir la malnutrición y la mortalidad infantil, y a mejorar el acceso a la educación, la atención sanitaria y la electricidad.

**La rápida disminución de los costos del comercio mundial ha impulsado la expansión del comercio**

La expansión del comercio mundial se ha visto impulsada por los avances tecnológicos que han reducido los costos de transporte, comunicación y transacción, así como por las reformas de política comercial que han reducido los obstáculos al comercio, han contribuido a crear unas condiciones económicas más equitativas y han propiciado un entorno empresarial internacional transparente y previsible.

En conjunto, los costos del comercio mundial disminuyeron aproximadamente un 8% entre 1995 y 2020. Esto contribuyó a un notable aumento del comercio mundial, estimado entre un 30% y un 45%. Las economías de ingreso bajo registraron las mayores reducciones de los costos del comercio (de casi un 10%). Esto es aún más meritorio si se tiene en cuenta que partieron del más alto nivel (véase el gráfico 22). El análisis sugiere que la

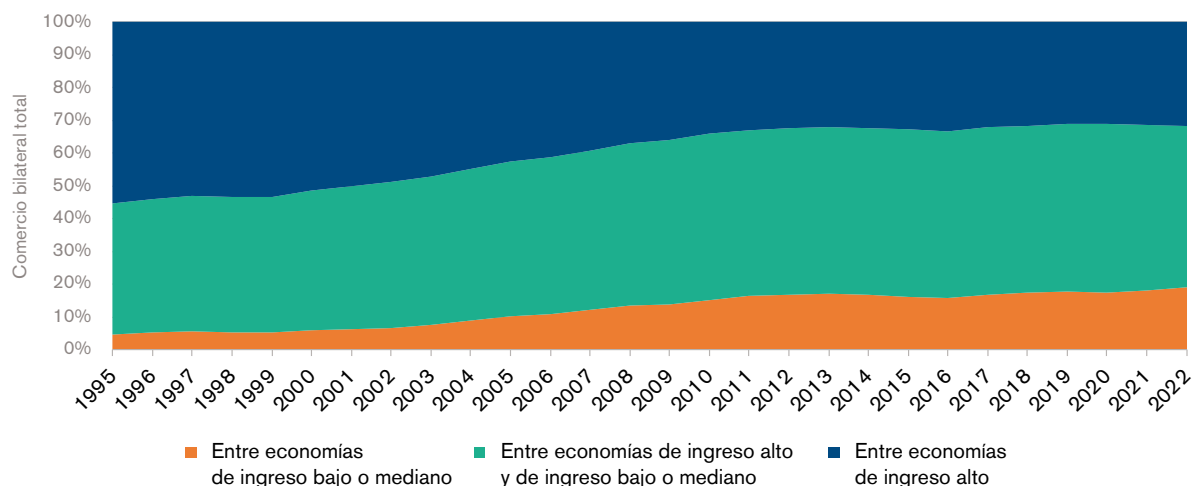
**Gráfico 22: Reducciones de los costos del comercio, 1995-2020**



*Nota:* En el gráfico se presenta el promedio aritmético del índice de costos del comercio en 71 economías.

*Fuente:* Metodología del índice de costos del comercio de la OMC basado en datos extraídos de la edición correspondiente a 2023 de los cuadros internacionales insumo-producto de la Base de Datos sobre el Comercio en Valor Añadido (TiVA) de la OCDE.

**Gráfico 23: Aumento de la participación de las economías de ingreso bajo y mediano en el comercio mundial, 1995-2022**



*Nota:* En el gráfico se muestra la composición de las corrientes mundiales de comercio de mercancías por grupo de países según su nivel de ingresos. Se excluye del análisis el comercio dentro de la Unión Europea (es decir, el comercio intracomunitario). Los grupos por nivel de ingreso se basan en la clasificación del Banco Mundial de 1995.

*Fuente:* OMC (2024).

convergencia de los ingresos de las economías de ingreso bajo y mediano con las economías de ingreso alto entre 1995 y 2020 fue hasta un tercio más rápida gracias a esas reducciones de los costos del comercio (OMC, 2024).

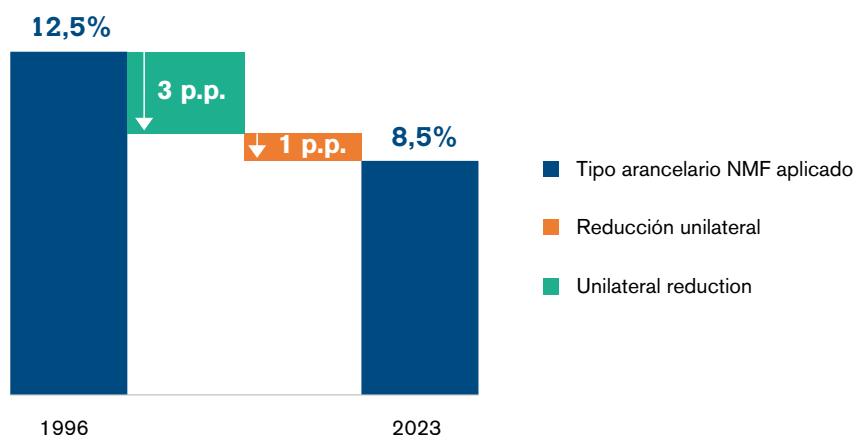
Gracias al rápido descenso de los costos del comercio y al fuerte crecimiento económico, la proporción correspondiente al comercio entre las economías de ingreso bajo o mediano aumentó del 5% del comercio mundial en 1995 a casi el 20% en 2022. El comercio entre las economías de ingreso alto y las economías de ingreso bajo o mediano domina actualmente el comercio mundial. En cambio, si bien el comercio entre economías de ingreso alto representó más de la mitad del comercio mundial en 1995, para 2022 esta proporción se había reducido al 32%, lo que confirma un desplazamiento de las corrientes comerciales hacia las economías en desarrollo y emergentes (véase el gráfico 23).

### La OMC ha sido esencial para reducir los costos del comercio

La pertenencia a la OMC ha contribuido significativamente a reducir los costos del comercio mundial. Una importante contribución a este respecto ha sido la reducción de los aranceles de importación. El promedio aritmético de los aranceles aplicados por los Miembros de la OMC sobre la base del principio de la nación más favorecida (NMF) —en virtud del cual los Miembros de la OMC otorgan el mismo trato comercial a todos los demás Miembros— disminuyó del 12,5% al 8,5% entre 1996 y 2023 (véase el gráfico 24). Los compromisos multilaterales de los Miembros de la OMC representan una cuarta parte de esta disminución. A pesar de la expansión de los acuerdos comerciales regionales y de los regímenes arancelarios preferenciales, los tipos arancelarios NMF desempeñan una función muy importante, ya que más del 80% del comercio mundial se realiza sobre una base NMF (Gonciarz y Verbeet, 2024).

Las investigaciones recientes indican que las reducciones globales de los costos del comercio asociadas a la pertenencia a la OMC (y a su predecesor, el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio) impulsaron el comercio entre los Miembros en promedio un 140% (véase el gráfico 25), lo que pone de manifiesto los beneficios del sistema multilateral de comercio. Además, las reformas de política aplicadas en muchas economías en desarrollo durante su proceso de adhesión a la OMC han tenido efectos positivos adicionales en el crecimiento de sus ingresos. El análisis muestra que las economías que fueron objeto de rigurosas negociaciones de adhesión a la OMC crecieron 1,5 puntos porcentuales más rápido durante su periodo de adhesión y siguieron creciendo con mayor rapidez una vez completado el proceso (Brotto *et al.*, 2024).

**Gráfico 24: Contribución de los compromisos multilaterales a las reducciones de los tipos arancelarios NMF, 1996-2023**



*Nota:* En el gráfico se muestran las reducciones del tipo NMF medio aplicado en forma de reducciones multilaterales y unilaterales expresadas en puntos porcentuales (pp). El componente multilateral es la reducción de los aranceles NMF aplicados a productos en las economías cuyos tipos consolidados en 2023 fueron inferiores a los tipos aplicados en 1996. El componente unilateral es la reducción de los restantes aranceles NMF aplicados. El gráfico se basa en los datos correspondientes a las economías que son Miembros de la OMC desde 1996.

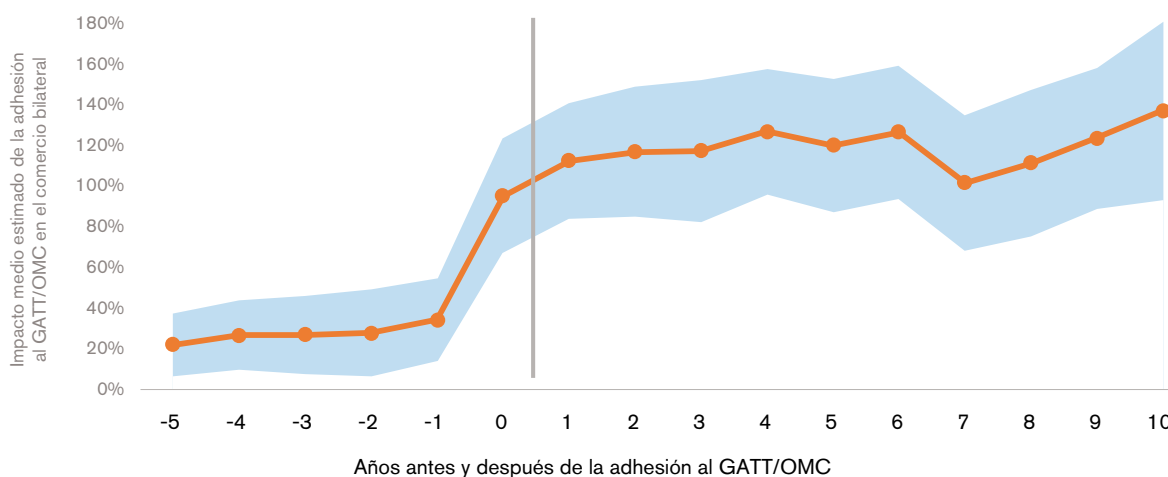
*Fuente:* OMC (2024).

La cooperación multilateral sigue siendo fundamental para crear un sistema mundial de comercio inclusivo que apoye la transformación en una economía mundial digital y sostenible.

La mayor participación de las economías en desarrollo en el comercio mundial ha impulsado la inclusividad a lo largo de los últimos 30 años. Al mismo tiempo, la transformación digital y los problemas de sostenibilidad ambiental han tenido importantes repercusiones en la composición del comercio mundial.

La transformación digital ha acrecentado drásticamente el potencial de algunos servicios para su comercialización transfronteriza. Los servicios prestados digitalmente incluyen los que se comercializan a través de las fronteras por medio de redes informáticas (a través de internet, aplicaciones móviles, correos electrónicos, llamadas de voz o videollamadas) y, cada vez más, a través de plataformas digitales de intermediación (como las de juegos en línea, transmisión de música y vídeo en continuo, y aprendizaje a distancia).

**Gráfico 25: Impacto positivo de la adhesión al GATT/OMC en el comercio**



*Fuente:* Larch et al. (2024).

Desde 2005, se ha cuatuplicado el valor de las exportaciones de servicios prestados digitalmente, superando rápidamente el crecimiento de las exportaciones de mercancías y otros servicios (véase el gráfico 26). En consecuencia, los servicios prestados digitalmente representaron más del 54% de las exportaciones totales de servicios y el 13,8% del total de las exportaciones combinadas de mercancías y servicios en 2023.

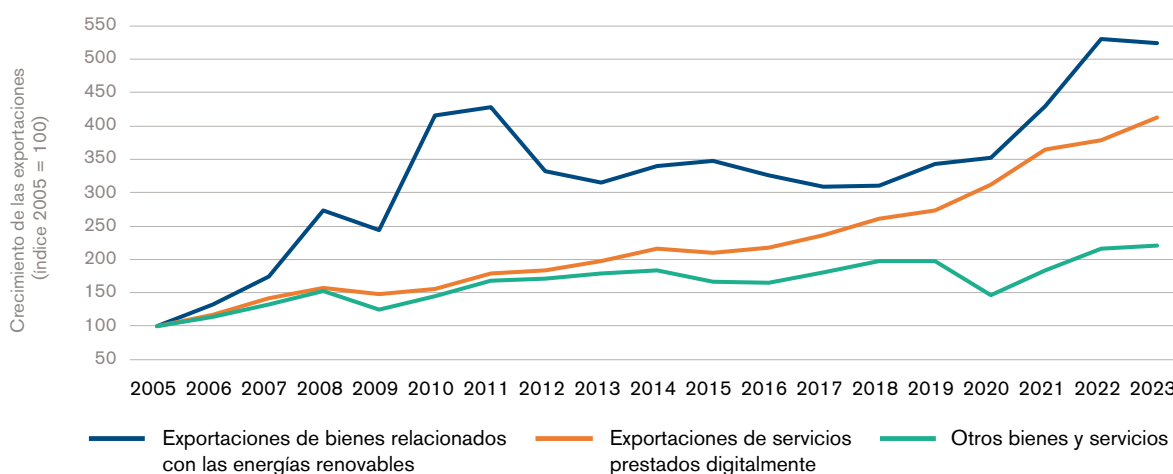
Los esfuerzos destinados a abordar los retos en materia de sostenibilidad mundial han promovido el comercio de tecnologías ambientales. El comercio facilita una amplia adopción y difusión de tecnologías verdes, posibilitando que todas las economías, incluso las que carecen de capacidad de producción compleja, aprovechen sus beneficios.

La aparición de nuevos sectores verdes y el aumento de la demanda de tecnologías renovables también han creado oportunidades de exportación para las economías en desarrollo con ventajas comparativas en algunas etapas del proceso de producción, como la generación de energía verde o la abundancia de ciertos minerales esenciales. Como se muestra en el gráfico 26, el comercio de bienes relacionados con las energías renovables (incluidos los paneles solares y las turbinas eólicas) se ha quintuplicado con creces desde 2005.

La capacidad de las economías para beneficiarse del comercio digital y del comercio de tecnologías verdes será fundamental para la convergencia de los ingresos impulsada por el comercio entre las economías en desarrollo y las desarrolladas. A pesar de la impresionante convergencia de los ingresos durante los últimos 30 años, muchas economías de ingreso bajo y mediano han seguido ocupando una posición marginal en el comercio mundial y han tenido dificultades para lograr un rápido crecimiento. Este era el caso incluso antes de la pandemia de COVID-19, que afectó con mayor dureza a las economías de ingreso bajo.

En un contexto caracterizado por las crecientes tensiones geopolíticas y el resurgimiento de estrategias económicas autárquicas, la función de la OMC en el mantenimiento de un entorno comercial abierto, previsible y transparente sigue siendo una piedra angular del comercio mundial. Una mayor cooperación internacional para facilitar la adopción de tecnologías digitales y verdes, y para elaborar marcos reglamentarios que regulen estos nuevos ámbitos, puede propiciar que las economías en desarrollo se beneficien de los sectores más dinámicos del comercio mundial. También puede hacer que el comercio siga siendo una fuente importante de crecimiento económico, contribuyendo a elevar los niveles de vida en todo el mundo.

**Gráfico 26: Crecimiento de las exportaciones del comercio ambiental y digital en comparación con otros bienes y servicios, 2005-2023**



*Nota:* En el gráfico se muestra la evolución del crecimiento de las exportaciones de bienes ambientales (en particular, diodos emisores de luz (LED), calentadores de agua solares y otros no eléctricos, y turbinas eólicas) y servicios prestados digitalmente (servicios financieros, actividades comerciales como los servicios de información, administrativos y profesionales, y otros servicios que se comercializan a través de las fronteras por medio de redes informáticas, como los servicios audiovisuales y de entretenimiento). Las estimaciones correspondientes a 2023 son preliminares.

*Fuente:* OMC (2024).

# Bibliografía

Alfaro, L. y D. Chor. (2023). Global Supply Chains: The Looming “Great Reallocation”. NBER Working Paper N° 31661, National Bureau of Economic Research.

Blanga-Gubbay, M. y Rubínová, S. (2024), “Is the Global Economy Fragmenting?”, WTO Staff Working Paper ERSD-2023-10, OMC.

Brotto, A., Jakubik, A., Piermartini, R. y Silvy, F. (2024), “Committing to Grow: The Full Impact of WTO Accessions”, Staff Working Paper N° ERSD-2024-06, Ginebra: Organización Mundial del Comercio (OMC).

Gonciarz, T. y Verbeet, T. (2024), “Significance of Most-Favoured Nation Terms in Global Trade: A Comprehensive Analysis”, WTO Staff Working Paper, OMC.

Larch, M., Monteiro, J.-A., Piermartini, R. y Yotov, Y.V. (2024), “On the Effects of GATT/WTO Membership on Trade: They Are Positive and Large after All”, Canadian Journal of Economics / Revue Canadienne d'Economique, de próxima publicación.

Organización Mundial del Comercio (OMC) (2024), Comercio e inclusividad: Por un comercio que beneficie a todos, Ginebra: OMC.

## Recursos útiles

### **Datos de la OMC – Información sobre el comercio y las medidas de política comercial**

[data.wto.org](https://data.wto.org)

Este portal da acceso a una selección de bases de datos clave que ofrecen estadísticas e información sobre diferentes medidas relacionadas con el comercio.

### **WTO Stats**

[stats.wto.org](https://stats.wto.org)

Un portal de datos fácil de utilizar que permite acceder a una amplia gama de indicadores estadísticos de la OMC sobre el comercio internacional, los aranceles, las medidas no arancelarias y otros indicadores.

### **Organización Mundial del Comercio**

Rue de Lausanne 154

CH-1211 Ginebra 2

Suiza

Tel.: +41 (0)22 739 51 11

### **Publicaciones de la OMC**

Correo electrónico: [publications@wto.org](mailto:publications@wto.org)

[www.wto.org](http://www.wto.org)

© Organización Mundial del Comercio 2024.

Maquetación del informe: Triptik, Annecy.

**En el informe Perspectivas del comercio mundial y estadísticas, de la OMC, se analizan los acontecimientos comerciales más recientes a nivel mundial. Además, se proporcionan desgloses del comercio de mercancías y servicios comerciales por sectores y regiones, junto con detalles sobre los principales interlocutores comerciales. La publicación del informe coincide con la divulgación de las últimas estadísticas comerciales trimestrales y anuales de la OMC, que pueden descargarse de la base de datos en línea de la OMC en la dirección siguiente: [stats.wto.org](http://stats.wto.org).**

