

# Perspectivas del comercio mundial y estadísticas

Abril 2024



## **Sobre la OMC**

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es el organismo internacional que se ocupa de las normas mundiales del comercio entre los Miembros de la OMC. Su función principal es que el comercio se desarrolle de la manera más fluida, previsible y libre que sea posible, en condiciones de igualdad para todos sus Miembros.

# Índice

<b>1. Resumen</b>	<b>2</b>
<b>2. El comercio en 2023 y perspectivas para 2024 y 2025</b>	<b>3</b>
<b>3. Factores que impulsan el comercio</b>	<b>5</b>
<b>4. Desglose de las previsiones comerciales</b>	<b>11</b>
<b>5. Riesgos para las perspectivas</b>	<b>15</b>
<b>6. El comercio expresado en valor</b>	<b>17</b>
a. Comercio de mercancías	17
b. Comercio de servicios comerciales	21
<b>7. Cadenas de valor mundiales e indicios de fragmentación</b>	<b>29</b>
<b>8. Análisis: la crisis del Canal de Suez</b>	<b>33</b>
<b>9. Apéndice - Cuadros</b>	<b>39</b>
Cuadro 1 del apéndice: Principales exportadores e importadores en el comercio mundial de mercancías, 2023	39
Cuadro 2 del apéndice: Principales exportadores e importadores en el comercio mundial de mercancías, excluido el comercio dentro de la UE, 2023	40
Cuadro 3 del apéndice: Principales exportadores e importadores de servicios comerciales, 2023	41
Cuadro 4 del apéndice: Principales exportadores e importadores de servicios comerciales excluido el comercio dentro de la UE, 2023	42
Cuadro 5 del apéndice: Principales exportadores de servicios prestados digitalmente, 2023	43
<b>10. Bibliografía</b>	<b>44</b>

# Resumen

- **Se prevé que el volumen del comercio mundial de mercancías crezca un 2,6% en 2024 y un 3,3% en 2025, tras disminuir más de lo previsto en 2023, un -1,2%.** La demanda de importaciones en términos reales fue débil en 2023 en la mayoría de las regiones, especialmente en Europa, pero también en América del Norte y Asia. Las principales excepciones fueron Oriente Medio y la región de la Comunidad de Estados Independientes (CEI), donde las importaciones registraron un fuerte aumento.
- **El crecimiento del PIB real mundial a tipos de cambio de mercado disminuyó del 3,1% en 2022 al 2,7% en 2023, pero se espera que se mantenga en general estable en los próximos dos años y se sitúe en el 2,6% en 2024 y el 2,7% en 2025.** El contraste entre el crecimiento sostenido del PIB y la desaceleración del volumen del comercio de mercancías guarda relación con las presiones inflacionarias, que tuvieron un efecto a la baja en el consumo de mercancías que generan mucho comercio, en particular en las principales economías comerciantes.
- **El valor en dólares de los Estados Unidos del comercio mundial de mercancías disminuyó un 5% en 2023 y se situó en 24,01 billones de dólares EE.UU., pero este descenso se vio compensado en su mayor parte por la fuerte subida del comercio de servicios comerciales, que aumentó un 9%, hasta los 7,54 billones de dólares EE.UU.** La disminución de las exportaciones de mercancías se debió en parte a la caída de los precios de productos básicos como el petróleo y el gas. Por su parte, el comercio de servicios comerciales experimentó un alza debido a la recuperación de los viajes internacionales y el aumento de los servicios prestados digitalmente.
- **El comercio mundial ha mostrado una resiliencia notable en los últimos años, a pesar de la sucesión de varias conmociones económicas importantes.** A finales de 2023, el volumen del comercio de mercancías aumentó un 6,3% con respecto a 2019. Los servicios comerciales también crecieron, con un aumento anual de los valores en dólares de los Estados Unidos del 21% entre 2019 y 2023.
- **En 2024 y 2025, se espera que la inflación disminuya gradualmente, lo que permitirá que los ingresos reales vuelvan a aumentar en las economías avanzadas e impulsará el consumo de productos manufacturados.** La recuperación de la demanda de productos comercializables en 2024 resulta ya evidente, y guarda relación con el aumento del consumo de los hogares vinculado a la mejora de las perspectivas de ingresos.
- **Es probable que los resultados sean menos favorables de lo previsto debido a las actuales tensiones geopolíticas y a la incertidumbre en lo que se refiere a las políticas.** El conflicto de Oriente Medio ha desviado los envíos marítimos entre Europa y Asia, mientras que las tensiones en otros lugares podrían dar lugar a una fragmentación del comercio. El aumento del proteccionismo es otro riesgo que podría debilitar la recuperación del comercio en 2024 y 2025.

# El crecimiento del comercio se recuperará gradualmente en 2024, a pesar de los conflictos regionales y las tensiones geopolíticas

## El comercio en 2023 y perspectivas para 2024 y 2025

Se prevé que el volumen del comercio mundial de mercancías crezca un 2,6% en 2024 y un 3,3% en 2025, al resurgir la demanda de mercancías objeto de comercio tras la contracción experimentada en 2023. El volumen del comercio disminuyó un 1,2% el año pasado tras crecer un 3,0% en 2022, a pesar del estallido de la guerra en Ucrania. La persistencia de los efectos de los elevados precios de la energía y la inflación pesaron especialmente en la demanda de productos manufacturados que generan mucho comercio, pero en los próximos dos años se debería producir una recuperación gradual, a medida que se vayan reduciendo las presiones inflacionarias y vayan mejorando los ingresos reales de los hogares.

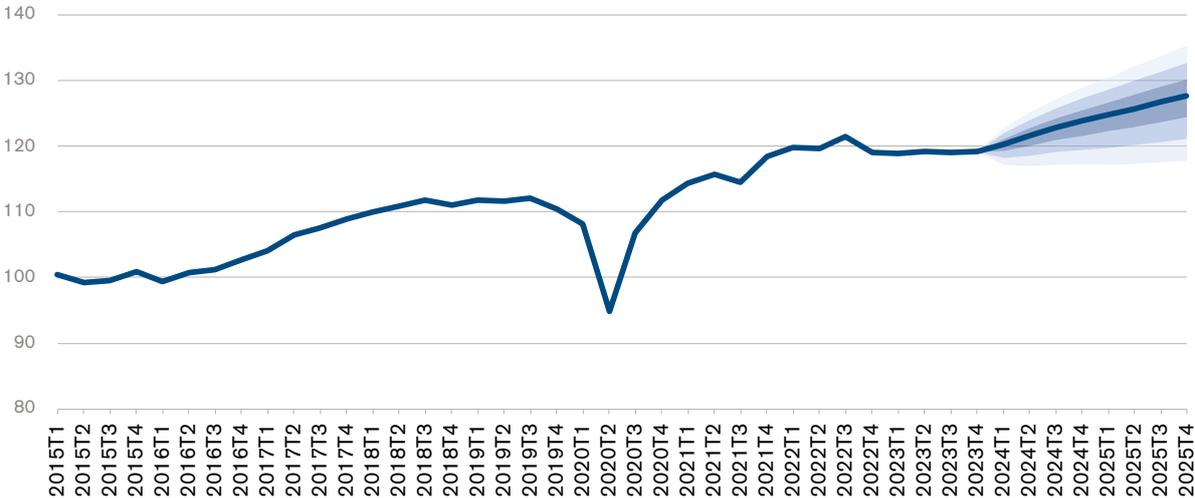
El descenso relativamente pequeño registrado por el comercio de mercancías en 2023, del 1,2%, impide apreciar una fuerte variación regional, ya que la demanda de importaciones cayó bruscamente en Europa, disminuyó en América del Norte, se mantuvo estable en Asia y aumentó en las principales

economías exportadoras de combustibles. La debilidad de la demanda redujo los volúmenes de exportación en Europa e impidió una recuperación más fuerte en Asia, mientras que el panorama en otras regiones fue dispar. Si se confirman las previsiones, Asia aportará más al crecimiento del volumen del comercio en 2024 y 2025.

Como se muestra en el gráfico 1, el volumen del comercio de mercancías superó con creces el nivel anterior a la pandemia en 2023 y solo disminuyó ligeramente en el cuarto trimestre en comparación con el primer trimestre de 2022 (-0,6%). El nivel máximo del volumen del comercio registrado en el tercer trimestre de 2022 podría reflejar en parte el gran aumento de los precios de los productos básicos que se produjo a lo largo del año, quizá no recogido completamente hasta entonces en las estadísticas comerciales de las economías declarantes. Fuera de ese período, cabe hablar más de estabilidad que de declive del comercio en 2023.

**Gráfico 1: Volumen del comercio mundial de mercancías, primer trimestre de 2015-cuarto trimestre de 2025**

Índice de volumen desestacionalizado, 2015 = 100



Nota: La zona sombreada representa tanto la variación aleatoria como la evaluación subjetiva del riesgo.

Fuente: OMC y UNCTAD para los datos históricos, y estimaciones de la Secretaría de la OMC para las previsiones..

El valor en dólares corrientes de los Estados Unidos del comercio mundial de mercancías (medido sobre la base del promedio de las exportaciones y las importaciones) se redujo un 5% en 2023, con lo que quedó en 24,01 billones de dólares EE.UU. (véanse los cuadros 1 y 2 del apéndice). El descenso por lo que respecta a las exportaciones se debió sobre todo a la Federación de Rusia, cuyas exportaciones se desplomaron un 28%, así como a las economías asiáticas basadas en las manufacturas, como China (-5%), el Japón (-4%) y la República de Corea (-8%). Otras economías importantes registraron descensos menores o incluso cierto crecimiento, como muestran los casos de los Estados Unidos (-2%), Alemania (+1%) o México (+3%). En conjunto, las exportaciones de la Unión Europea al resto del mundo aumentaron un 2%, mientras que el comercio interno de la UE disminuyó un 1%, con lo que las exportaciones totales se mantuvieron estables en dólares de los Estados Unidos.

Por su parte, las importaciones de mercancías disminuyeron en la mayoría de las economías debido en parte a la caída de los precios de productos básicos como el gas natural, cuyo precio disminuyó un 63% en promedio en 2023. Todas las principales economías registraron una disminución, salvo en el caso de unos pocos grandes exportadores de energía, como los

Emiratos Árabes Unidos (+7%), la Federación de Rusia (+10%) y la Arabia Saudita (+11%).

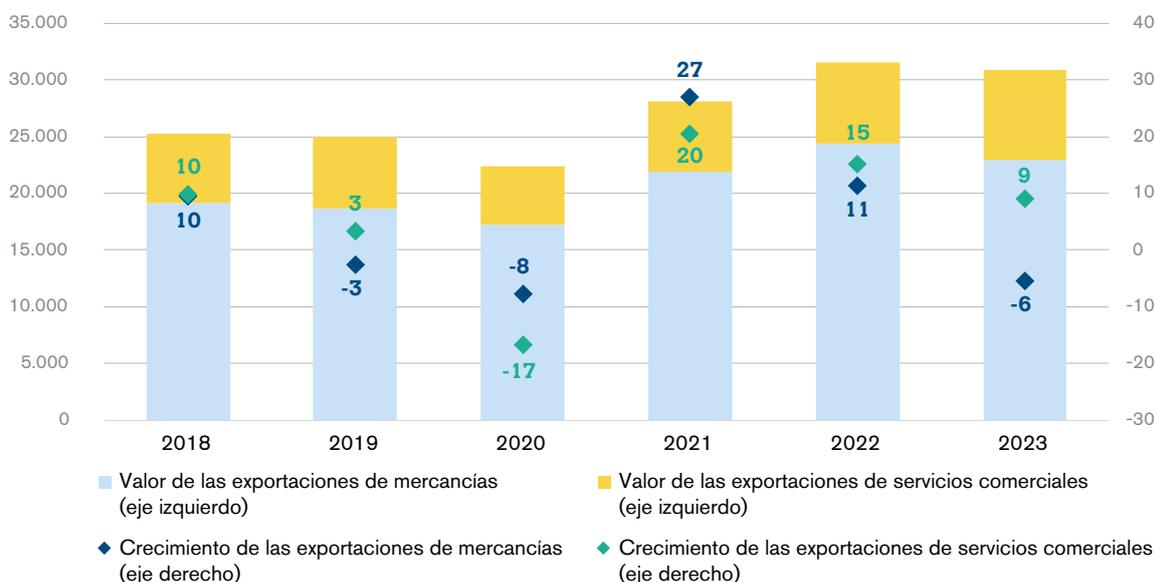
A diferencia del comercio de mercancías, el valor en dólares de los Estados Unidos del comercio mundial de servicios comerciales aumentó un 9% en 2023, hasta situarse en 7,54 billones de dólares EE.UU., al seguir recuperándose de la pandemia de COVID-19 el gasto en viajes y otros servicios. El aumento del comercio de servicios compensó parcialmente la contracción del comercio de mercancías en 2023, con lo que las exportaciones mundiales de bienes y servicios comerciales, sobre la base de la balanza de pagos, se redujeron solo un 2% en 2023 y quedaron en 30,8 billones de dólares EE.UU. (véase el gráfico 2).

El crecimiento del PIB mundial también se desaceleró en 2023, pero no tanto como el crecimiento del volumen del comercio (véase el gráfico 3). El crecimiento del PIB real (ponderado con arreglo a los tipos de cambio de mercado) disminuyó al 2,7% en 2023, frente al 3,1% del año anterior. Se prevé que el crecimiento del PIB se mantenga en general estable en los dos próximos años: bajará ligeramente al 2,6% en 2024 y volverá al 2,7% en 2025.

Hay mucha incertidumbre en lo que respecta a la previsión actual debido al gran número

### Gráfico 2: Exportaciones mundiales de mercancías y servicios comerciales, 2018-2023

Miles de millones de \$EE.UU. y variación porcentual anual

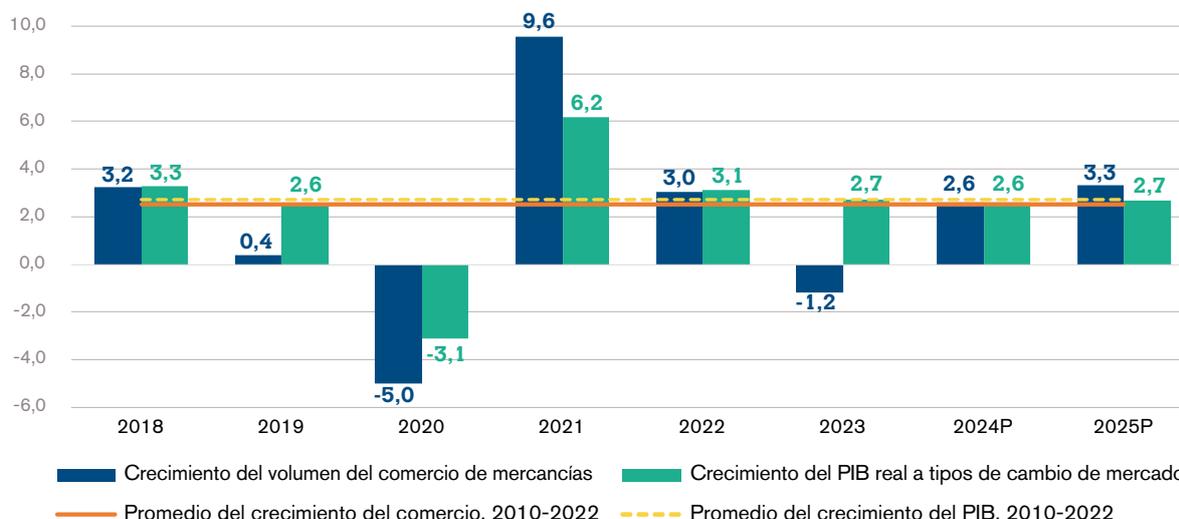


Nota: El comercio de mercancías basado en datos de la balanza de pagos difiere del comercio de mercancías basado en datos de aduanas.

Fuente: OMC.

### Gráfico 3: Crecimiento del volumen del comercio mundial de mercancías y del PIB mundial, 2018-2025

Variación porcentual anual



*Nota:* Las cifras correspondientes a 2024 y 2025 son previsiones. El comercio de mercancías creció un 2,5% anual en promedio entre 2010 y 2023, mientras que el crecimiento del PIB fue del 2,7%.

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

de factores de riesgo a los que se enfrenta la economía mundial, como puedan ser los conflictos regionales, las tensiones geopolíticas y el aumento del proteccionismo. Esta incertidumbre está representada por los márgenes de error del gráfico 1, que están sesgados en un sentido negativo, ya que se considera que los riesgos apuntan más bien a la baja. Si se cumplen las previsiones actuales, el crecimiento del volumen del comercio de mercancías en 2024 podría situarse entre un máximo del 5,8% y un mínimo del -1,6%.

## Factores que impulsan el comercio

En los últimos años, el comercio mundial se ha visto afectado por una combinación de factores desfavorables, lo que se ha venido en llamar una “policrisis”. Estos factores abarcan una serie de conmociones de la oferta y la demanda relacionadas con la pandemia de COVID-19, las perturbaciones de las cadenas de suministro y los efectos de una mayor incertidumbre en la política comercial debido a rivalidades geopolíticas. A pesar de esas dificultades, el comercio mundial de mercancías ha mostrado una notable resiliencia en los últimos cuatro años. El volumen del comercio de mercancías en el cuarto trimestre de 2023 se mantuvo un 6,3%

por encima del nivel máximo anterior a la pandemia, alcanzado en el tercer trimestre de 2019, y un 19,1% por encima del nivel medio de 2015. Mientras tanto, el comercio de servicios comerciales también registró un fuerte crecimiento, con un aumento del 21% del valor en dólares de los Estados Unidos en comparación con 2019.

El inicio de la COVID-19 provocó una disminución del 15,4% del volumen del comercio de mercancías en el segundo trimestre de 2020. Sin embargo, en el primer trimestre de 2021, el comercio se había recuperado y registró un aumento del 20,6%, con lo que se superó el nivel máximo anterior a la pandemia. Además, el comercio fue fundamental para facilitar la entrega de medicamentos y productos alimenticios esenciales, tanto durante la pandemia como tras el comienzo de la guerra en Ucrania.

Las condiciones macroeconómicas y la guerra en Ucrania hicieron que las presiones inflacionarias limitaran los salarios y los ingresos reales en 2022 y 2023, en particular en las economías avanzadas. Esto, a su vez, redujo la demanda de importaciones en 2023, lo que contribuyó a la revisión a la baja de las previsiones comerciales de la OMC con respecto al año anterior. También es posible que el aumento del consumo de servicios tras la pandemia desviara parte del gasto anteriormente destinado a las mercancías.

La inflación general alcanzó su nivel máximo en 2022, pero la inflación subyacente se mantuvo elevada en 2023. Al igual que los tipos de interés, los precios de la energía reaccionaron aparentemente con retraso, ya que muchos consumidores no vieron reflejado el aumento de los precios en su factura hasta 2023, mucho después de que se alcanzaran los precios máximos en el mercado al contado. Los elevados precios de la energía repercutieron en los costos de producción de productos comercializables que hacen un uso intensivo de energía, como los productos químicos y otros productos intermedios. Además, la política de atajar la inflación mediante la subida de los tipos de interés también tuvo efectos: al pasar a terreno positivo los tipos de interés reales, los agentes económicos como los hogares y las empresas se vieron obligados a tener en cuenta los costos reales de los préstamos en sus decisiones de consumo e inversión.

En 2023, la “brecha” entre el crecimiento del PIB mundial, que siguió siendo positivo, y el crecimiento del volumen del comercio mundial de mercancías, que pasó a ser negativo, se puede atribuir a las dificultades macroeconómicas causadas principalmente por las presiones inflacionarias. La inflación afectó al comercio tanto en lo que respecta a la composición por productos como a la distribución geográfica. En primer lugar, la inflación redujo el consumo de productos manufacturados, especialmente los que tienen un alto contenido de importaciones, en comparación con los servicios. En segundo lugar, afectó más a los ingresos reales y el consumo dentro de la UE, ya que los precios de la energía aumentaron más en la UE que en otras economías. Esto hizo que el comercio se contrajera más que el PIB a nivel mundial, ya que la UE tiene más peso en el comercio mundial de mercancías (30% en 2023) que en el PIB mundial (24% ese mismo año). La combinación de estos dos factores (detallados en el recuadro 1) puede dar cuenta en gran medida de la divergencia entre el comercio y el PIB el año pasado.

A la inversa, se espera que la disminución de la inflación en 2024 dé lugar a una recuperación del consumo de productos manufacturados, que debería impulsar el crecimiento del volumen del comercio de mercancías en 2024 y 2025. Si la bajada de la inflación observada de un tiempo a esta parte se mantiene, los responsables de la formulación de políticas acabarán recortando los

tipos de interés. Aunque sea con cierto retraso, esto debería estimular el gasto en inversión, que da lugar a un comercio intensivo de bienes de capital. A medida que la presión ejercida por los costos se vaya rebajando y aumente la confianza de las empresas de la UE, el consumo y la inversión deberían estabilizarse en 2024 y fortalecerse aún más en 2025.

## Precios e inflación

Los precios de los productos primarios aumentaron enormemente a raíz de la guerra en Ucrania, como resultado de la pugna de las diferentes economías por acceder a los recursos naturales esenciales y a los suministros de alimentos. Estos aumentos espolearon la inflación, que ya se estaba acelerando en las economías avanzadas debido a las perturbaciones de las cadenas de suministro y a las medidas de estímulo relacionadas con la pandemia de COVID-19. Los índices de precios de los productos básicos han bajado con respecto a los niveles máximos registrados en el segundo semestre de 2022, pero en el primer trimestre de 2024 la mayoría de ellos sigue estando muy por encima de los niveles anteriores a la pandemia (véase el gráfico 5).

En los dos primeros meses de 2024, los precios mundiales de la energía disminuyeron un 41% en promedio con respecto a su nivel máximo más reciente, pero seguían estando un 30% por encima de los precios de 2019. El precio medio del petróleo crudo desde el comienzo del año también disminuyó un 30% con respecto a su nivel máximo en 2022, pero seguía estando un 29% por encima de su nivel de 2019. Los precios del gas natural en los Estados Unidos fueron una excepción a esta tendencia, ya que los precios medios en enero-febrero disminuyeron un 4% con respecto a 2019. Sin embargo, los precios del gas en Europa y el Japón seguían estando un 84% y el 35% por encima, respectivamente, si tomamos como referencia el mismo período.

En cuanto a los productos e insumos agropecuarios, los precios de los alimentos, los cereales y los abonos fueron considerablemente más elevados en 2024 que en 2019, con aumentos del 35%, el 45% y el 44%, respectivamente. Los elevados precios de la energía en Europa, en particular en el caso del gas natural, han tenido efectos negativos

## Recuadro 1: La desaceleración del crecimiento económico mundial y el elevado carácter cíclico de las corrientes comerciales

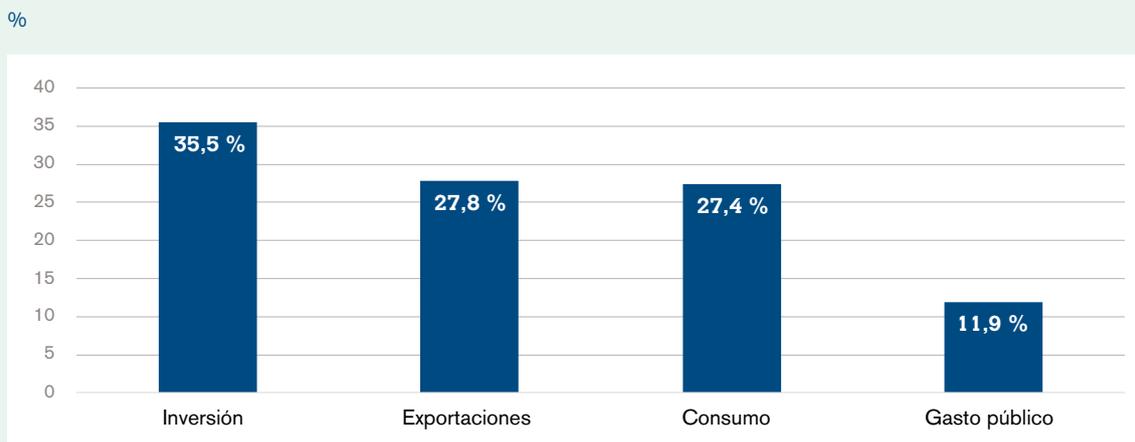
A corto plazo, la demanda real de mercancías objeto de comercio en cualquier economía depende de las decisiones de gasto de los agentes económicos, a saber, los hogares, las empresas, los gobiernos y el sector exterior. A su vez, en ese gasto influyen las fluctuaciones reales y previstas de los ingresos familiares, los ingresos de las empresas y los precios relativos de los productos de producción internacional en comparación con los de producción nacional. Una economía se convierte en importador (exportador) neto de mercancías cuando su demanda de mercancías supera (es inferior a) su producción nacional. La demanda mundial de mercancías objeto de comercio es simplemente la suma de las importaciones de todas las economías. En principio, esa cantidad debería ser igual a la suma de todas las exportaciones, ya que todos los productos importados los suministra alguna economía exportadora.

Hace mucho que se observó que las diferencias en la composición del comercio de mercancías y el PIB tienden a producir fluctuaciones más fuertes en dicha composición que en el PIB, lo que hace que el crecimiento del comercio sea muy “procíclico”. En otras palabras, el crecimiento del comercio de mercancías se ralentiza más que el crecimiento del PIB en los periodos de contracción económica y puede incluso llegar a ser negativo, como sucedió en 2023. A la inversa, el comercio se recupera de manera más sólida que la producción durante las fases de expansión, como hizo en 2010 y 2021.

El carácter tan procíclico del comercio puede atribuirse a la elevada proporción que representan los productos manufacturados en el comercio de mercancías (un 63% en 2022) en comparación con el PIB (el 28% en 2022), que se basa sobre todo en los servicios. El consumo de manufacturas, en particular de bienes duraderos y de capital, es sensible a la renta real disponible y a factores cíclicos (BCE, 2018). Cuando disminuye la renta real, los consumidores prefieren aplazar la compra de bienes duraderos, como vehículos y electrodomésticos, que a menudo tienen un alto contenido de importaciones, en lugar de retrasar el consumo de servicios, donde el consumidor tiene menos margen de elección (por ejemplo, alquileres, servicios médicos, etc.).

Las compras de bienes duraderos también dependen en mayor medida del crédito, lo que hace que sean más vulnerables a las fluctuaciones de los tipos de interés. En respuesta a la disminución del consumo de productos manufacturados, las empresas también pueden aplazar el gasto en inversiones fijas en bienes de capital. Diversos estudios indican que la inversión es el componente de la demanda interna que hace un uso más intensivo de las importaciones (con un contenido importado global de alrededor del 36% como promedio), seguido de las exportaciones y el consumo privado (véase el gráfico 4).

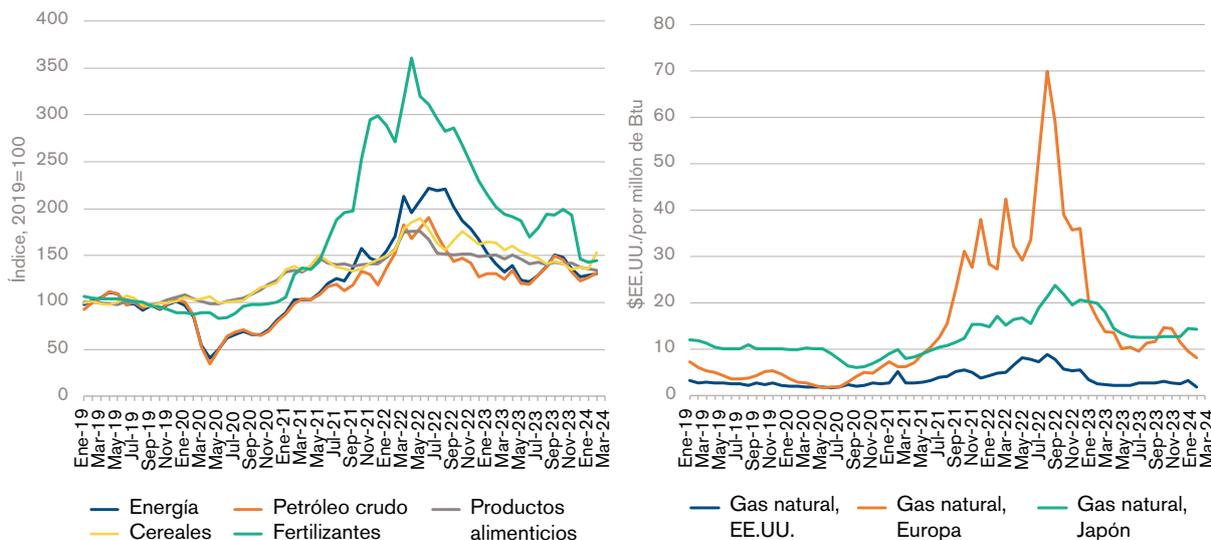
**Gráfico 4: Contenido importado medio de los componentes de la demanda agregada**



Fuente: Auboin y Borino (2022), basado en la Base de Datos Mundial de Insumos-Productos (WIOD) y cálculos de los autores.

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

Índice, 2019 = 100 y \$EE.UU. por millón de Btu



Fuente: Banco Mundial.

en las economías de la UE, como Alemania, que producen y exportan productos manufacturados que hacen un uso intensivo de la energía.

Desde principios de 2022, los bancos centrales de las economías avanzadas han aumentado los tipos de interés para frenar las presiones inflacionarias que erosionan los ingresos y reducen el consumo de mercancías, incluidas las importadas (véase el gráfico 6). Los tipos de interés en los Estados Unidos aumentaron del 0,1% en febrero de 2022 al 5,4% en agosto de 2023, nivel en el que seguían estando en marzo de 2024. Análogamente, los tipos de interés en la zona del euro aumentaron del 0,0% en junio de 2022 al 4,5% el pasado mes de octubre y se han mantenido en ese nivel. Los bancos centrales de muchas economías en desarrollo también elevaron los tipos hasta los niveles más altos desde hacía años, como ejemplifican los casos del Brasil (actualmente con tipos del 11,8%) y Sudáfrica (actualmente con tipos del 8,3%).

Esta política monetaria más estricta ha logrado en gran medida reducir la inflación, pero los responsables de la formulación de políticas se enfrentan a la difícil decisión de cómo ir suavizando esas políticas. En los Estados Unidos, la inflación del índice de precios de consumo (IPC) ha disminuido de un máximo del 9,1% en junio de 2022 al 3,2% en febrero de 2024, mientras que la inflación en la UE disminuyó de un máximo del 10,6% en octubre de 2022 al 2,6% en febrero. La

desaceleración del crecimiento de los precios de consumo, sumada a los fuertes aumentos salariales, debería impulsar los ingresos y el consumo de los hogares en esas economías en 2024, aunque es posible que los tipos de interés elevados sigan pesando en la inversión empresarial y el gasto en bienes duraderos durante cierto tiempo.

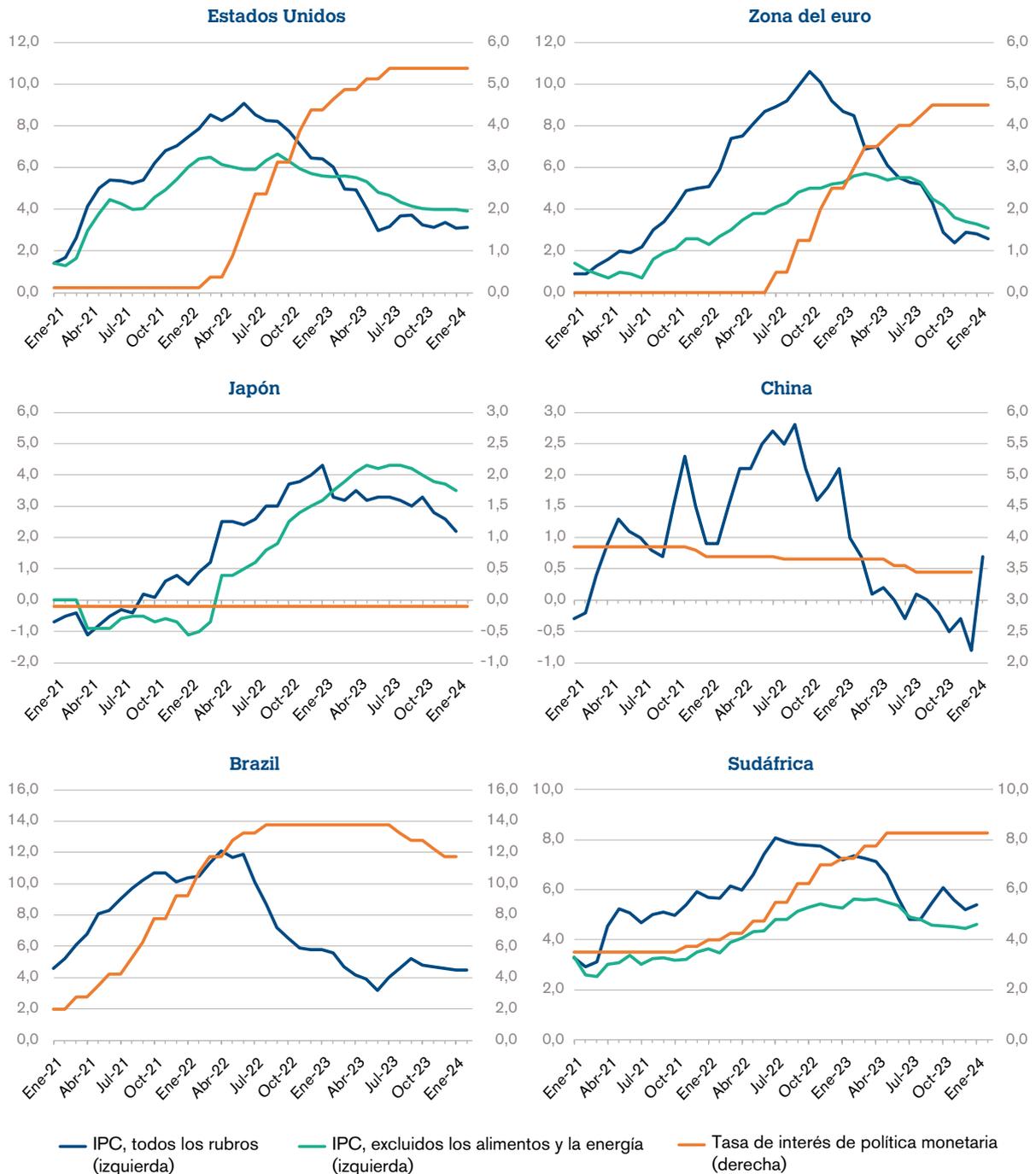
La situación es un tanto distinta en el caso del Japón y China. En el Japón, la inflación ha aumentado a un nivel moderado (2,2% en enero) después de años de tendencia deflacionaria, pero los tipos de interés solo se elevaron al 0,1% en marzo del presente año, poniendo fin a largos años de política de tipos negativos. En el caso de China, los tipos de interés se redujeron al 3,5% en 2023 para evitar que se asentase la deflación. Estas medidas deberían contribuir a estabilizar la inflación y los tipos de interés en niveles bajos en ambos países y promover la recuperación del comercio en Asia.

### Crecimiento del volumen del comercio, por regiones

Europa fue la región que más contribuyó al crecimiento del volumen del comercio mundial en 2022, pero también fue la principal responsable de la disminución registrada en 2023 (véase el gráfico 7). La fuerte influencia de la región en el comercio de mercancías se explica en parte por su notable participación en el comercio mundial (el

## Gráfico 6: Inflación de los precios de consumo en determinadas economías, enero de 2021-enero de 2024

Variación porcentual interanual y porcentaje anual



Fuente: OCDE, Banco de Pagos Internacionales.

37% tanto en lo que se refiere a las exportaciones como a las importaciones), ya que el comercio interno de la UE se cuenta en los totales regionales y mundiales. Más allá de este efecto de composición, la UE también se vio desproporcionadamente afectada por las fluctuaciones de los precios de los productos básicos en los dos últimos años debido a la naturaleza regional de los mercados del gas natural.

La contracción del 1,2% del volumen del comercio de mercancías en 2023 se debió principalmente a Europa, que restó 1,7 puntos porcentuales al crecimiento mundial de las importaciones y redujo en 1,0 puntos porcentuales el crecimiento mundial de las exportaciones. La contribución de América del Norte también fue negativa en lo que respecta a las importaciones (-0,4 puntos porcentuales), pero siguió siendo positiva en lo que se refiere

a las exportaciones (+0,5 puntos porcentuales). Aunque Asia siguió siendo en 2023 la región que más productos manufacturados suministró, el escaso crecimiento del volumen del comercio en ese año significa que la contribución de la región al crecimiento del comercio fue muy pequeña. En conjunto, otras regiones, como América del Sur, África, Oriente Medio y la región de la CEI<sup>1</sup>, hicieron una contribución positiva al crecimiento de las importaciones (+0,5 puntos porcentuales), aunque siguieron lastrando las exportaciones (-0,1 puntos porcentuales).

Si se cumplen las previsiones comerciales de la OMC para 2024, Asia contribuirá más al crecimiento del comercio de mercancías que en los dos últimos años. Se espera que la región aporte alrededor de 1,3 puntos porcentuales al crecimiento previsto del 2,9% en las exportaciones mundiales este año, es decir, alrededor del 45%. En lo que respecta a las importaciones, se prevé que aporte 1,9 puntos porcentuales al crecimiento previsto de las importaciones mundiales, del 2,3%, es decir, alrededor del 81%. Se prevé que otras regiones hagan contribuciones menores al crecimiento de las exportaciones y las importaciones, si bien se espera que todas ellas sean positivas.

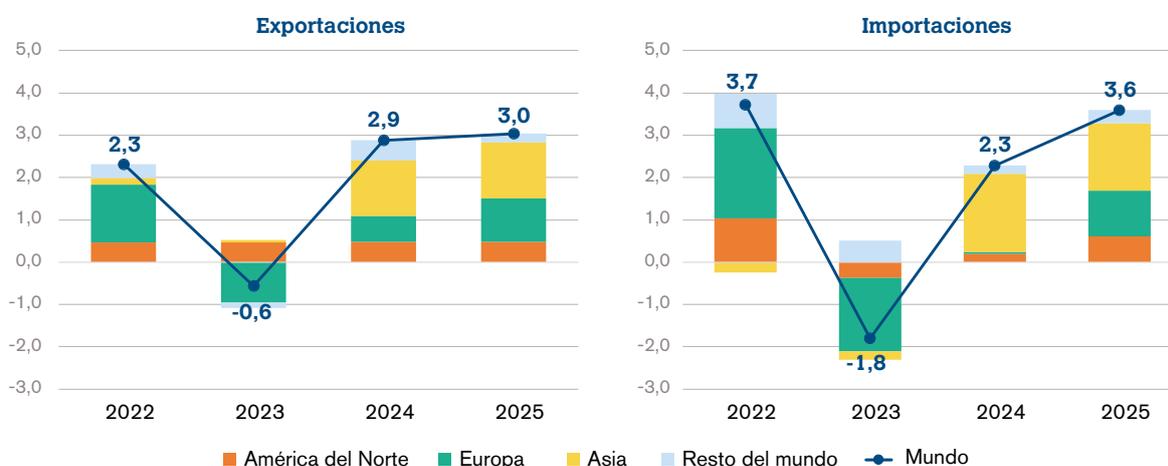
En teoría, el crecimiento del volumen de las exportaciones debería ser igual al crecimiento

del volumen de las importaciones a nivel mundial, pero en la práctica exportaciones e importaciones siempre divergen ligeramente debido a las diferencias en la medición y la metodología. Sin embargo, las discrepancias entre las exportaciones e importaciones en los dos últimos años han sido excepcionalmente grandes, 1,4 puntos porcentuales en 2022 y 1,2 puntos porcentuales en 2023. El mayor crecimiento de las importaciones en 2022 y la mayor contracción de las importaciones en 2023 podrían deberse al hecho de que no se hayan tenido plenamente en cuenta las fluctuaciones de los precios de los productos básicos en los precios de importación. Estas discrepancias deberían disiparse una vez que pase el reciente aumento de la inflación.

En el gráfico 8 se muestra la evolución trimestral de los volúmenes de las exportaciones e importaciones de mercancías por región desde 2019. Las exportaciones de Asia registraron un incremento súbito durante la pandemia de COVID-19, pero desde entonces se han mantenido estables a un nivel elevado. Para el cuarto trimestre de 2024 habían aumentado casi un 17% en comparación con su nivel medio en 2019. Por el lado negativo, las exportaciones de la región de la CEI disminuyeron alrededor del 16% durante el mismo periodo, aunque estas cifras deben tratarse con cautela debido a la falta de datos fiables para la Federación de Rusia y Belarús desde 2022.

**Gráfico 7: Contribución al crecimiento del volumen del comercio mundial por regiones, 2022-2025**

Variación porcentual anual

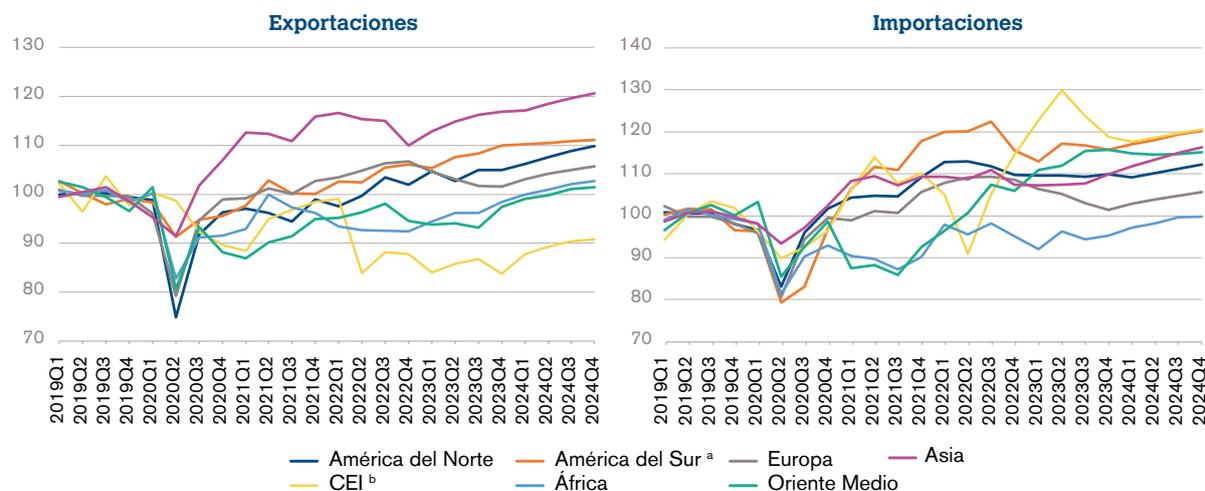


Fuente: OMC y UNCTAD.

1 Comprende la Comunidad de Estados Independientes, incluidos determinados Estados miembros asociados y antiguos Estados miembros: Armenia; Azerbaiyán; Belarús; Federación de Rusia; Georgia; Kazajistán; República Kirguisa; Tayikistán; Turkmenistán; y Uzbekistán.

## Gráfico 8: Exportaciones e importaciones de mercancías por región, primer trimestre de 2019-cuarto trimestre de 2024

Índice del volumen, 2019=100



a Comprende Centroamérica, América del Sur y el Caribe.

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

Fuentes: OMC y UNCTAD.

América del Norte y Europa registraron desde 2019 incrementos de un solo dígito, del 5% y el 2%. Mientras tanto, las exportaciones de América del Sur aumentaron casi un 10% en el cuarto trimestre de 2023 en comparación con 2019. Las exportaciones de África y Oriente Medio disminuyeron ligeramente, pero en general no registraron cambios en este período (-2% y -3%, respectivamente), si bien es normal en el caso de las regiones que exportan combustibles de manera desproporcionada, ya que la demanda de energía tiende a ser bastante estable en términos cuantitativos.

A diferencia de lo sucedido con sus exportaciones, la región de la CEI fue la que registró el mayor aumento de las importaciones entre 2019 y el cuarto trimestre de 2023, con un crecimiento del 19%. Tanto América del Sur como Oriente Medio registraron aumentos del 16% de las importaciones durante ese período, mientras que tanto América del Norte como Asia aumentaron un 10%. Las importaciones de Europa en el cuarto trimestre de 2023 se mantuvieron sin apenas cambios en comparación con 2019, ya que solo crecieron un 1%. África fue la única región que registró una disminución de las importaciones desde 2019, con una caída acumulada del 5%. Esto parece indicar que el aumento de los ingresos de exportación derivado

del aumento de los precios de los productos básicos no se tradujo en un aumento del consumo y los ingresos en la región. Si se cumplen las previsiones de la OMC, las exportaciones africanas acabarán superando su nivel de 2019 a finales de este año, pero las importaciones se limitarán a alcanzar el nivel que tenían.

## Desglose 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 durante 2025. Si se mantienen las proyecciones actuales, las exportaciones de África crecerán más rápidamente que las de cualquier otra región en 2024, con un aumento del 5,3% partiendo de un nivel bajo, pues las exportaciones del continente se mantuvieron en niveles bajos tras la pandemia de COVID-19. El crecimiento previsto de la región de la CEI es ligeramente inferior al 5,3%, también a partir de un nivel bajo debido al desplome de las exportaciones de la región tras el estallido de la guerra en Ucrania. En América del Norte, Oriente Medio y Asia debería registrarse un crecimiento moderado de las

exportaciones, de cerca del 3,5%, mientras que en América del Sur se espera que el crecimiento sea más lento, con un 2,6%. Se espera que las exportaciones europeas queden una vez más a la zaga de las de otras regiones, con un crecimiento de apenas el 1,7%.

Este año, el fuerte crecimiento del volumen de las importaciones, del 5,6% en Asia y del 4,4% en África, debería ayudar a impulsar la demanda mundial de mercancías objeto de comercio. Sin embargo, se espera un crecimiento de las importaciones inferior a la media en todas las demás

**Cuadro 1: Crecimiento del volumen del comercio de mercancías y el 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>-5,0</b>	<b>9,6</b>	<b>3,0</b>	<b>-1,2</b>	<b>2,6</b>	<b>3,3</b>
<b>Exportaciones</b>						
América del Norte	-9,2	6,4	3,8	3,7	3,6	3,7
América del Sur <sup>c</sup>	-5,0	6,6	2,9	1,9	2,6	1,4
Europa	-7,7	8,1	3,7	-2,6	1,7	2,8
CEI <sup>d</sup>	-1,0	-1,8	-2,1	-6,2	5,3	1,7
África	-7,2	4,2	-2,4	3,1	5,3	2,4
Oriente Medio	-6,5	-0,8	6,6	-1,6	3,5	2,2
Asia	0,6	13,1	0,4	0,1	3,4	3,4
<b>Importaciones</b>						
América del Norte	-5,2	11,9	5,7	-2,0	1,0	3,3
América del Sur <sup>c</sup>	-9,6	24,8	4,2	-3,1	2,7	3,4
Europa	-7,2	8,8	6,0	-4,7	0,1	3,1
CEI <sup>d</sup>	-5,4	10,3	-6,1	18,8	-3,8	2,9
África	-15,5	7,4	8,8	-2,4	4,4	1,6
Oriente Medio	-9,7	13,8	14,1	9,8	1,2	2,1
Asia	-1,0	10,5	-0,7	-0,6	5,6	4,7
<b>PIB mundial a tipos de cambio del mercado</b>						
América del Norte	-3,3	5,8	2,1	2,4	2,0	1,7
América del Sur <sup>c</sup>	-6,3	7,7	4,0	2,0	1,5	2,5
Europa	-5,9	6,3	3,5	0,9	1,1	1,7
CEI <sup>d</sup>	-2,4	5,5	0,1	3,5	2,6	1,9
África	-2,4	4,7	3,7	2,9	3,2	3,9
Oriente Medio	-3,9	4,1	6,5	1,6	2,7	3,4
Asia	-0,7	6,5	3,3	4,2	4,0	3,8
<b>Pro memoria: Países menos adelantados (PMA)</b>						
Volumen de las exportaciones de mercancías	-1,0	-2,2	-1,1	4,1	2,7	4,2
Volumen de las importaciones de mercancías	-8,8	9,6	2,7	-3,5	6,0	6,8
PIB real a tipos de cambio del mercado	0,5	2,6	4,7	3,3	4,9	5,6

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:* Estas proyecciones incorporan técnicas de muestreo de datos mixtos (MIDAS) para determinadas economías, a fin de aprovechar datos de mayor frecuencia, como el tráfico de contenedores y los índices de riesgo financiero.

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

regiones, con inclusión de América del Sur (2,7%), Oriente Medio (1,2%), América del Norte (1,0%), Europa (0,1%) y la región de la CEI (-3,8%).

Se prevé que las exportaciones de mercancías de los países menos adelantados (PMA) crezcan un 2,7% en 2024, frente al 4,1% en 2023, antes de que el crecimiento se acelere hasta el 4,2% en 2025. Mientras tanto, las importaciones de los PMA deberían crecer un 6,0% este año y un 6,8% el año próximo tras la contracción del 3,5% registrada en 2023.

La disminución del 1,2% del comercio de mercancías en 2023 representa un descenso importante con respecto al pronóstico más reciente de la OMC, del pasado mes de octubre, que preveía un débil crecimiento del comercio mundial del 0,8%. Las estimaciones anteriores para América del Norte (crecimiento de las exportaciones del 3,6%, disminución de las importaciones del 1,2%), América del Sur (crecimiento de las exportaciones del 1,7%, disminución de las importaciones del 1,0%) y Asia (crecimiento de las exportaciones del 0,6%, disminución de las importaciones del 0,4%) no quedaron lejos de las cifras definitivas correspondientes al año. No se alcanzó el crecimiento previsto de las exportaciones de la CEI (3,0%), debido principalmente a la revisión de

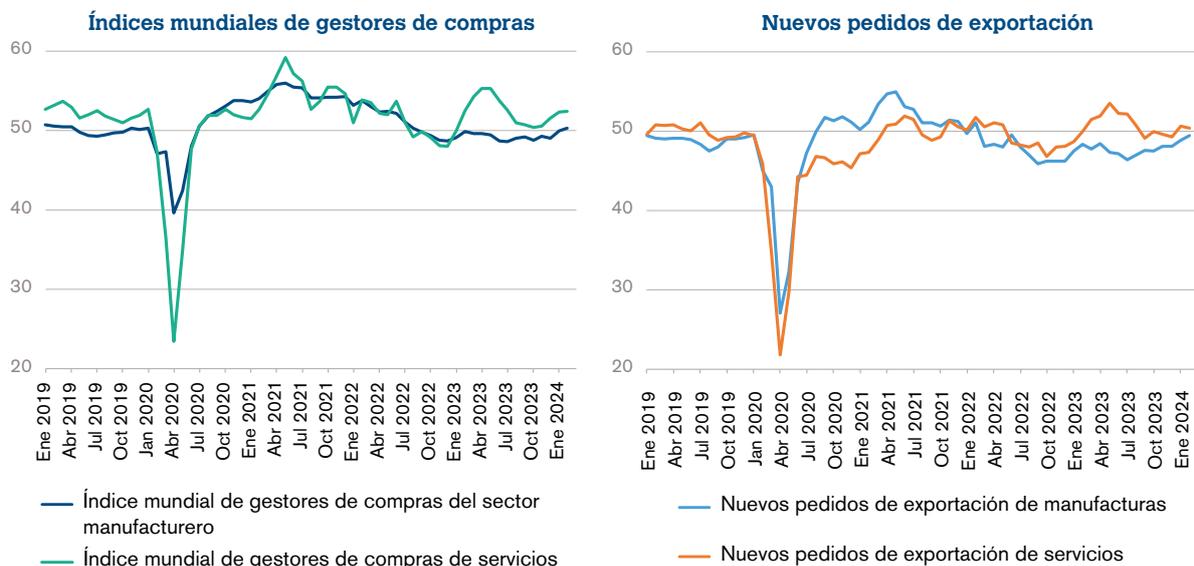
los datos. Sin embargo, la previsión de un repunte de dos dígitos en las importaciones de la región (+25%) fue casi exacta. La única estimación en gran medida errónea fue la de Europa (0,4% para las exportaciones, -0,7% para las importaciones), donde el crecimiento del comercio fue mucho más débil de lo previsto. Sin embargo, es muy probable que en algún momento futuro se revisen las estadísticas oficiales sobre el volumen del comercio para tener más en cuenta la volatilidad de los precios de los productos básicos en los dos últimos años.

### Indicadores relacionados con el comercio

Los índices mundiales de gestores de compras, basados en encuestas realizadas a las empresas, constituyen una muestra fiable del estado actual de la economía mundial, mientras que el componente de nuevos pedidos de exportación ofrece una indicación de las perspectivas a corto plazo para el comercio. En el gráfico 9 se muestran los índices mundiales 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. El índice general del sector manufacturero se mantuvo por debajo del valor de referencia de 50, que separa la expansión

**Gráfico 9: Índices mundiales de gestores de compras del sector manufacturero, enero de 2019-enero de 2024**

Índice de difusión, base = 50



Nota: Los valores superiores a 50 indican expansión, mientras que 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.

Fuente: JP Morgan y S&P Global.

de la contracción, desde septiembre de 2022 hasta diciembre de 2023, antes de aumentar al 50,3 en febrero, lo que indica el posible inicio de una recuperación del sector manufacturero. El índice general de los servicios se ha mantenido por encima del umbral de expansión desde principios del año pasado, aunque sufrió un retroceso temporal en el segundo semestre de 2023. Sin embargo, su reciente repunte sugiere también un fortalecimiento de las actividades de servicios.

Los componentes de nuevos pedidos de exportación de los índices mundiales de gestores de compras son unos de los mejores indicadores disponibles de las perspectivas a corto plazo para el comercio mundial. El índice de nuevos pedidos de exportación en el sector manufacturero aumentó del 46,4 en julio de 2023 al 49,4 en febrero de 2024. Aunque el índice se mantuvo por debajo del valor de referencia de 50 en el último mes, siguió siendo el mejor registro desde junio de 2022. Entretanto, los nuevos pedidos de exportación de servicios se situaron en el 50,4 en febrero, lo que indica una expansión. En general, esos índices apuntan a una mejora de las condiciones para el comercio a comienzos de 2024.

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 10). En 2023, el tráfico total medido por el índice disminuyó un 0,6% con respecto al año anterior, cifra muy cercana a la estimación de la OMC para las exportaciones mundiales de mercancías (-0,6%). Al parecer, en enero el tráfico mundial aumentó un 6,2% en comparación con el mismo mes de 2023, pero ello se debió principalmente al aumento del 8,9% en el tráfico portuario chino. El tráfico total, excluida China, solo aumentó un 4,2%, mientras que el tráfico en los puertos de Europa Septentrional disminuyó un 2,5%.

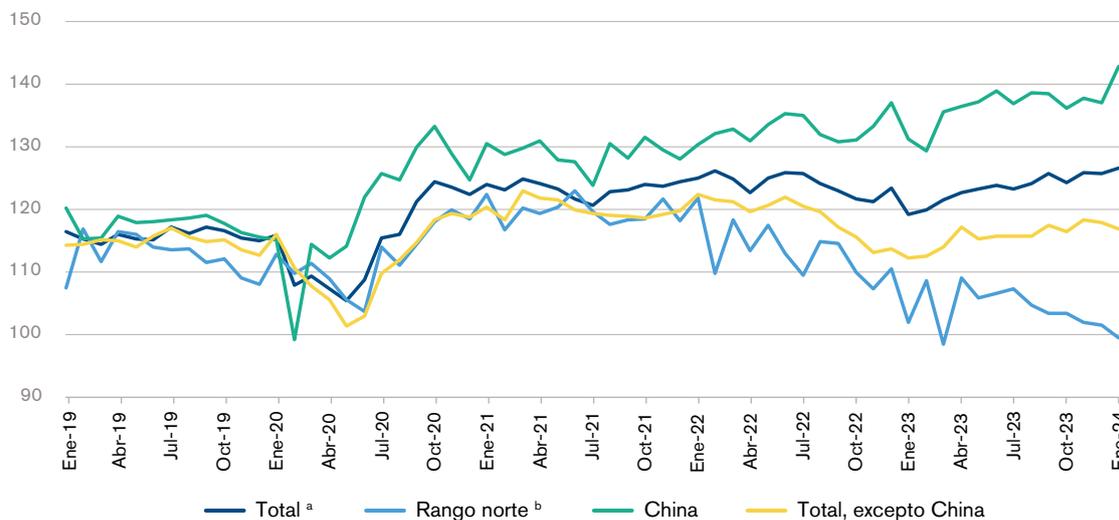
El índice de tráfico total muestra que el tráfico mundial de contenedores ha aumentado lentamente en los últimos meses, lo que indica que los recientes ataques al transporte marítimo a través del Mar Rojo han tenido un efecto limitado en el comercio. Sin embargo, el aumento simultáneo del tráfico en los puertos chinos y la disminución del tráfico en los puertos europeos en enero podrían estar relacionados con las demoras en el transporte marítimo (en la sección analítica *infra* puede consultarse un análisis más detallado de la crisis del Mar Rojo).

### Relación entre el comercio y el PIB

Con el tiempo, el comercio de mercancías ha respondido cada vez menos a las fluctuaciones de los ingresos a nivel mundial, aunque la relación

**Gráfico 10: Índice del tráfico de contenedores de RWI/ISL, enero de 2019-enero de 2024**

Índice desestacionalizado, 2015=100



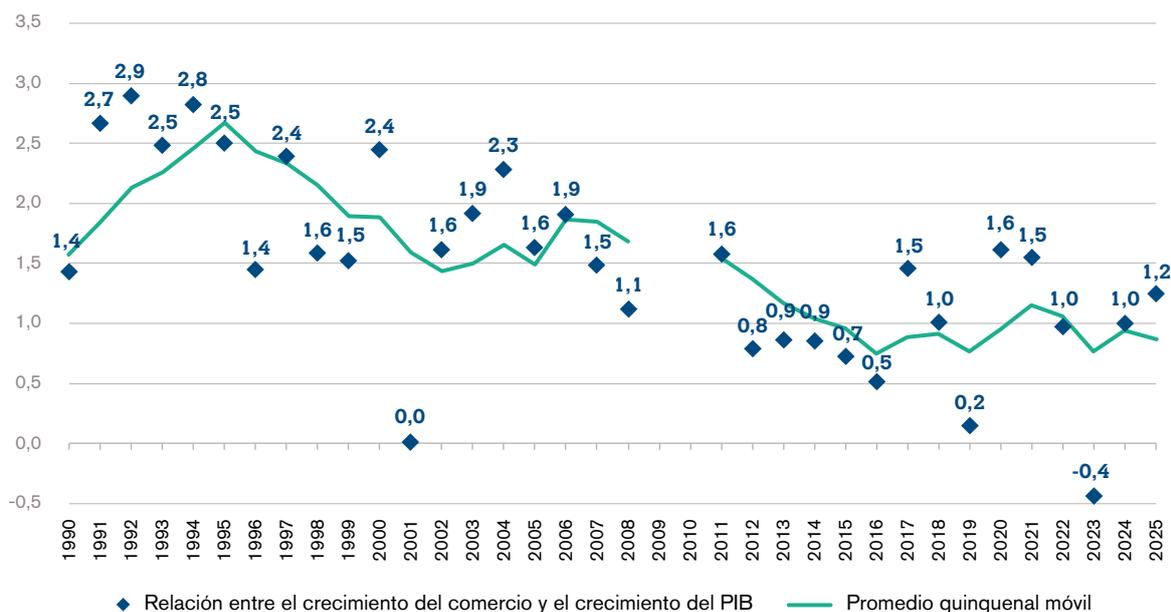
a Basado en los datos recopilados de 92 puertos que representan aproximadamente el 64% del tráfico mundial de contenedores.

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

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

## Gráfico 11: Relación entre el crecimiento del comercio de mercancías y el crecimiento del PIB

Proporción en términos reales



Nota: El PIB real se calcula utilizando coeficientes de ponderación de los tipos de cambio del mercado. El comercio de mercancías se expresa en volumen (términos reales).

Fuente: OMC para los datos comerciales y estimaciones de consenso para el PIB.

parece haberse estabilizado en los últimos años. El volumen del comercio de mercancías creció a un ritmo más de dos veces mayor que el PIB real mundial en el decenio de 1990, y a un ritmo 1,5 veces mayor a principios del decenio de 2000.

Sin embargo, desde 2010, el comercio y el PIB han crecido en promedio a un ritmo similar, a pesar de las numerosas perturbaciones económicas, como se ilustra en el gráfico 11, que muestra la relación entre el crecimiento del volumen del comercio mundial de mercancías y el crecimiento del PIB mundial a tipos de cambio del mercado desde 1990, excluyendo el desplome y la recuperación del comercio de 2009-2010 tras la crisis financiera mundial. La relación disminuyó desde 2,3 a 1 en el decenio de 1990 hasta 1,5 a 1 en el decenio de 2000. Desde 2010, la relación ha seguido disminuyendo hasta 0,9 a 1 en promedio, y las fluctuaciones fueron más acusadas en años posteriores. Sobre la base de un promedio quinquenal móvil, el crecimiento del comercio fue más débil que el crecimiento del PIB en 2016, pero se reforzó después de la pandemia de COVID-19. La contracción del comercio en 2023 ha hecho que disminuya el promedio quinquenal de la relación, pero si las previsiones de la OMC se materializan, repuntará hasta 0,94 a 1 en 2024.

## Riesgos para las perspectivas

Se prevé que el entorno comercial desfavorable que prevaleció en 2023 mejore en cierta medida este año y el próximo, lo que impulsará el comercio de mercancías en 2024 y 2025. Sin embargo, las tensiones geopolíticas y la incertidumbre en materia de políticas pueden limitar el alcance de la recuperación del comercio. Aunque el crecimiento de las exportaciones debería mejorar en muchas economías debido al aumento de la demanda externa de mercancías, los precios de los alimentos y la energía podrían experimentar de nuevo fuertes subidas vinculadas a acontecimientos geopolíticos. La elección de un ritmo adecuado de reducción de los tipos de interés también será difícil para los bancos centrales de las economías avanzadas, y cualquier error de cálculo podría dar lugar a una volatilidad financiera a finales de 2024. En general, los riesgos se mantienen a la baja, aunque podrían aumentar si el comercio en la Unión Europea se recupera más rápidamente de lo previsto.

El aumento de los costos del comercio y la incertidumbre en las relaciones internacionales pueden obstaculizar la recuperación del comercio.

Las perturbaciones en dos de las principales rutas marítimas, el canal de Panamá y el canal de Suez, están poniendo a prueba la resiliencia del comercio mundial.

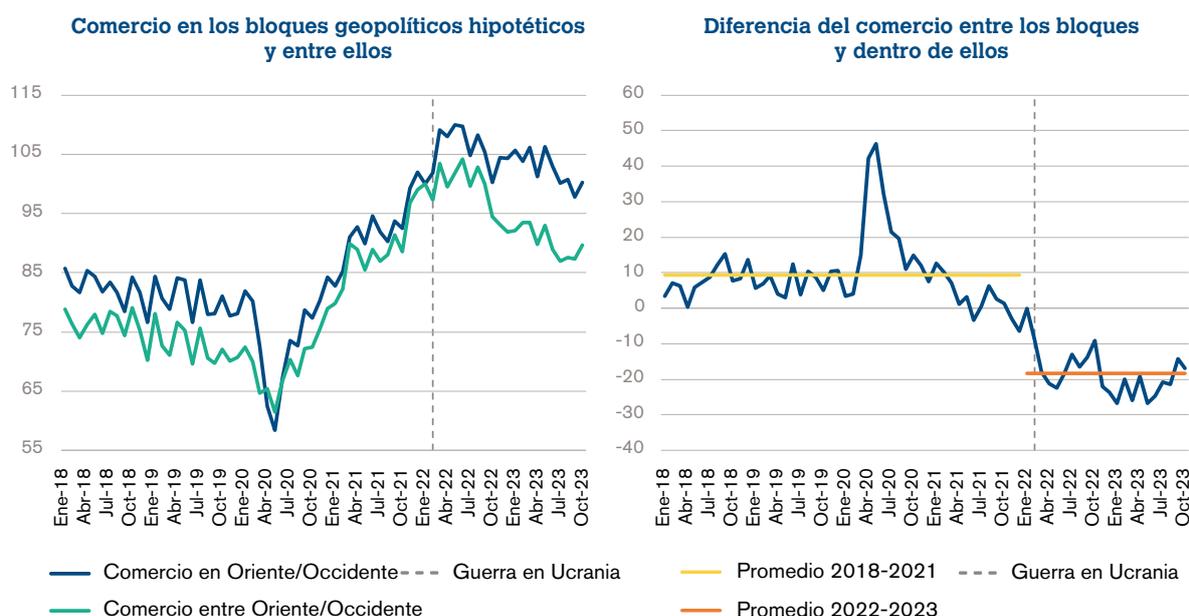
El 6% del comercio mundial atraviesa el canal de Panamá, y más del 70% del tráfico tiene origen o destino en los Estados Unidos. En la actualidad, opera parcialmente debido a la escasez de agua dulce, y es probable que las restricciones se mantengan durante algún tiempo. Al mismo tiempo, alrededor del 12% del comercio mundial y de un tercio del transporte marítimo de contenedores entre Asia y Europa atraviesan el canal de Suez. La desviación del tráfico del Mar Rojo, rodeando el cabo de Buena Esperanza, ha aumentado en unos 10 días los viajes entre Asia y Europa y ha aumentado los costos de los combustibles. Si bien los costos del transporte marítimo mundial volvieron a niveles anteriores a la pandemia a mediados del año pasado, las tarifas del transporte en contenedores ha comenzado a aumentar de nuevo.

La OMC ha observado indicaciones preliminares de fragmentación de las corrientes comerciales, ya que las exportaciones y las importaciones se están reorientando en función de criterios geopolíticos.

Entretanto, ha aumentado la incertidumbre en lo relativo a las políticas comerciales. El gráfico 12 ilustra estas tendencias. Desde el comienzo de la guerra en Ucrania, 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. Sin embargo, hasta la fecha los datos no muestran una tendencia creciente hacia la regionalización del comercio o su relocalización en economías vecinas.

La inversión extranjera directa (IED) también se desplaza cada vez más hacia economías que se consideran amigas. Según el FMI, las corrientes de IED hacia las economías emergentes y en desarrollo y desde ellas son sustancialmente menores para los interlocutores más alejados geográficamente. Esta sensibilidad a la distancia geopolítica aumentó en 2018-2021 en comparación con el período 2009-2018, y es especialmente pronunciada en sectores estratégicos como los semiconductores, el equipo de telecomunicaciones, el equipo necesario para la transición ecológica, los ingredientes farmacéuticos y los minerales esenciales.

**Gráfico 12: Comercio en los bloques geopolíticos hipotéticos y entre ellos (izquierda) y diferencia del comercio entre los bloques y dentro de ellos (derecha)**



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

Fuente: Blanga Gubbay y Rubínová (2023).

# El comercio expresado en valor

## a. Comercio de mercancías

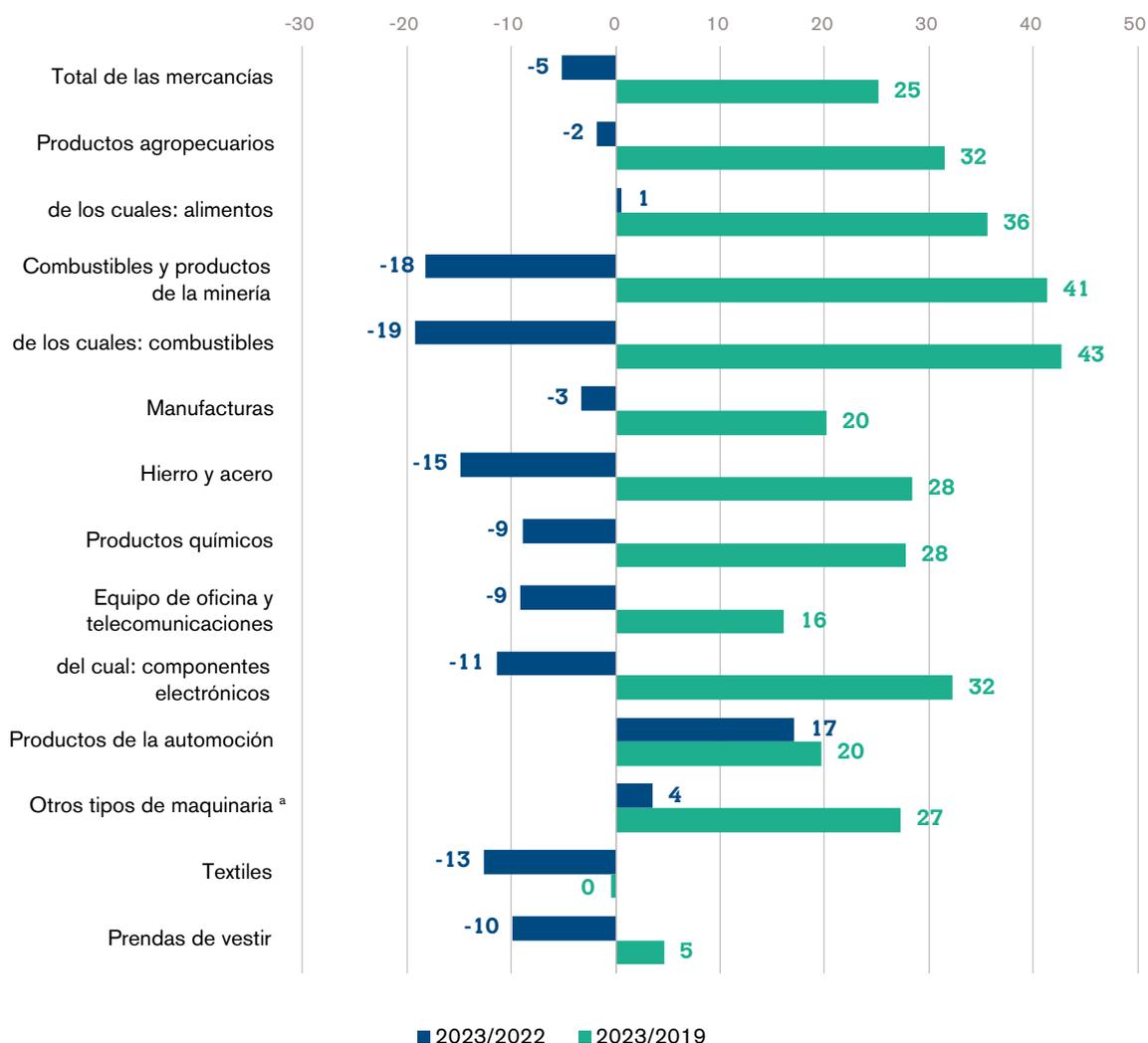
El valor del comercio mundial de mercancías medido por las exportaciones disminuyó un 5% en dólares corrientes de los Estados Unidos, a 23,78 billones de dólares EE.UU. en 2023 (véase el gráfico 13). La disminución se debió a una combinación de factores, entre ellos la reducción del volumen del comercio, la disminución de los precios de los productos básicos primarios y las fluctuaciones de los tipos de cambio. Sin embargo, la disminución no fue suficientemente importante como para anular los beneficios sustanciales en comparación

con el periodo anterior a la pandemia, y en 2023 el comercio total de mercancías aumentó un 25% con respecto a 2019.

El año pasado, el dólar de los Estados Unidos se apreció un 5,2% frente al yuan chino y un 6,9% frente al yen japonés, pero se depreció un 2,6% frente al euro. La apreciación general del dólar tiende a reducir el valor del comercio mundial medida en dólares de los Estados Unidos, mientras que su depreciación general tiende a aumentarlo. Según el Banco de Pagos Internacionales (BPI), el dólar se mantuvo en realidad bastante estable el año pasado, con un aumento de solo el 0,5% en términos efectivos reales frente a una amplia cesta de monedas. Esto indica que la disminución medida de las exportaciones se debió principalmente

**Gráfico 13: Crecimiento interanual del comercio de mercancías, por productos**

Variación porcentual en dólares EE.UU.



a Incluye maquinaria eléctrica, maquinaria no eléctrica y equipos de generación de energía.

Fuente: OMC para el total de las mercancías, estimaciones de la Secretaría para los productos.

al descenso del volumen del comercio y de los precios de los productos básicos primarios.

En 2023, el comercio mundial se redujo en la mayoría de las categorías de productos, con algunas excepciones notables (véase el gráfico 13). El comercio de alimentos aumentó un 1% el año pasado tras haber crecido un 12% en 2022. Al mismo tiempo, el comercio de combustibles disminuyó un 19% en 2023 tras un fuerte incremento del 61% en 2022.

El comercio de manufacturas se redujo ligeramente el año pasado (-3%), con un descenso mayor de los productos de alto consumo energético, como el hierro y el acero (-15%). El comercio de equipo para oficina y de telecomunicaciones también se redujo considerablemente (-9%), al igual que el comercio de componentes electrónicos (-11%). El comercio en la categoría "otros tipos de maquinaria", que abarca los bienes de capital y algunos bienes de consumo duraderos, aumentó ligeramente (4%) en 2023. Los únicos productos que registraron un fuerte crecimiento en términos de valor fueron los de la industria del automóvil, que aumentaron un 17% gracias al importante aumento de las exportaciones de China.

A pesar de la disminución interanual en 2023, el valor en dólares del comercio de la mayoría de las categorías de productos aumentó considerablemente en comparación con el período anterior a la pandemia. Por ejemplo, los productos agropecuarios aumentaron un 32%, mientras que los combustibles y los productos de la minería aumentaron un 41% y las manufacturas un 20%.

### **Evolución del comercio bilateral**

En 2023, las corrientes comerciales bilaterales de las principales economías experimentaron una evolución notable, debido a los cambios en la estructura de la demanda y a la posible fragmentación de las cadenas de suministro.

China siguió siendo el principal proveedor externo de mercancías de la Unión Europea en 2023, aunque el valor en dólares de su comercio bilateral disminuyó un 15%. La depreciación del yuan puede haber contribuido a la disminución, pero no la explica plenamente. Las importaciones de la UE procedentes de China disminuyeron

pronunciadamente en la mayoría de las categorías de productos, excepto en el caso de los vehículos, que aumentaron un 9%. Entre las mayores disminuciones cabe citar otros tipos de maquinaria (-18%), productos de hierro y acero (-24%), productos químicos orgánicos (-39%), plásticos (-21%) y muebles (-26%), por mencionar algunos. Las importaciones de maquinaria eléctrica de la UE procedentes de China registraron una disminución del 6%, pero las importaciones procedentes de otras economías aumentaron, lo que arroja una disminución general de las importaciones extra-UE del 2% al 3%.

Aunque las importaciones de mercancías de los Estados Unidos disminuyeron un 6% en 2023, las importaciones procedentes de China cayeron un 22%, en parte como consecuencia de la apreciación general del dólar de los Estados Unidos. También disminuyeron las importaciones estadounidenses procedentes de la mayoría de sus interlocutores comerciales, con notables excepciones, entre ellas la Unión Europea (4%), México (5%) y Singapur (27%). En 2023, México fue el mayor proveedor de mercancías a los Estados Unidos, o el segundo mayor si se considera a la Unión Europea como una única entidad comerciante.

Las importaciones estadounidenses procedentes de China se redujeron en muchas categorías de productos, entre ellas el equipo de telecomunicaciones (-14%) y las máquinas para tratamiento o procesamiento de datos (-29%). Las pilas eléctricas fueron una excepción, y las importaciones estadounidenses procedentes de China aumentaron un 45%. Aumentaron las importaciones estadounidenses de vehículos de pasajeros de la mayoría de los proveedores, como México (16%), el Canadá (29%), la UE (21%), el Japón (12%) y la República de Corea (29%). La mayoría de los vehículos importados tenían motores de combustión interna o híbridos, y los vehículos totalmente eléctricos representaron solo el 9%. Los principales proveedores de vehículos eléctricos a los Estados Unidos fueron la Unión Europea (42%), la República de Corea (23%), México (20%), el Japón (11%) y China (2%).

En 2023, las importaciones totales de mercancías de China disminuyeron un 6% en dólares. Las importaciones procedentes de Oriente Medio disminuyeron un 16%, debido a la caída de los

precios de la energía. Las importaciones de China procedentes de interlocutores comerciales asiáticos también disminuyeron un 8%, incluida la disminución del 15% de las importaciones procedentes del Taipei Chino. A pesar de la disminución, el Taipei Chino siguió siendo el principal proveedor de importaciones de China (contando por separado a los países de la UE). En cuanto a las exportaciones, los envíos de China a los Estados Unidos disminuyeron un 13% en 2023. Los Estados Unidos siguieron siendo el principal destino de las exportaciones de China, si se cuentan por separado los países de la UE, o el segundo mayor, si los países de la UE se consideran un mercado único.

### Comercio de los países menos adelantados

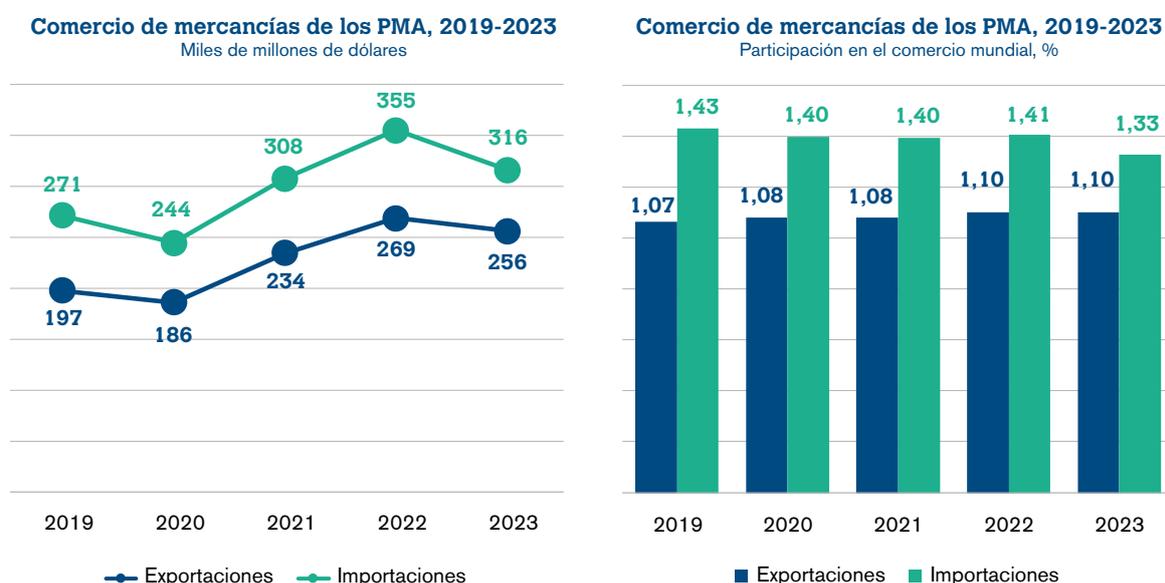
La repercusión del desplome del comercio de 2023 en los países menos adelantados (PMA) es motivo de preocupación, ya que estos países tienen recursos limitados para hacer frente a las perturbaciones económicas mundiales. Las exportaciones de mercancías de los PMA descendieron el año pasado en consonancia con la disminución a nivel mundial, pero la contracción de las importaciones fue mayor, lo que limitó las posibilidades de consumo de los PMA.

Las exportaciones de mercancías de los PMA disminuyeron de 269.000 millones de dólares EE.UU. en 2022 a 256.000 millones de dólares EE.UU. en 2023, lo que constituye una variación porcentual anual del -4,6%. Esto equivale aproximadamente a la disminución a nivel mundial, con lo que la participación de los PMA en las exportaciones mundiales se ha mantenido estable en el 1,1%. Al mismo tiempo, las importaciones de mercancías de los PMA cayeron de 355.000 millones de dólares EE.UU. en 2022 a 316.000 millones de dólares EE.UU. en 2023. La disminución del -11,0% fue aproximadamente dos veces mayor que la disminución de las importaciones mundiales. En consecuencia, la participación de los PMA en las importaciones mundiales disminuyó del 1,4% en 2022 al 1,3% en 2023 (véase el gráfico 14).

Dado que las importaciones de mercancías de los PMA disminuyeron más que sus exportaciones, el déficit colectivo del comercio de mercancías de los PMA se redujo de 87.000 millones de dólares EE.UU. en 2022 a 60.000 millones de dólares EE.UU. en 2023. Los PMA exportadores de petróleo registraron amplios superávits en el comercio de mercancías en 2022 (24.000 millones de dólares EE.UU.) y 2023 (14.000 millones de dólares EE.UU.). El año pasado, otros grupos de

## Gráfico 14: Comercio de mercancías de los PMA, 2019-2023

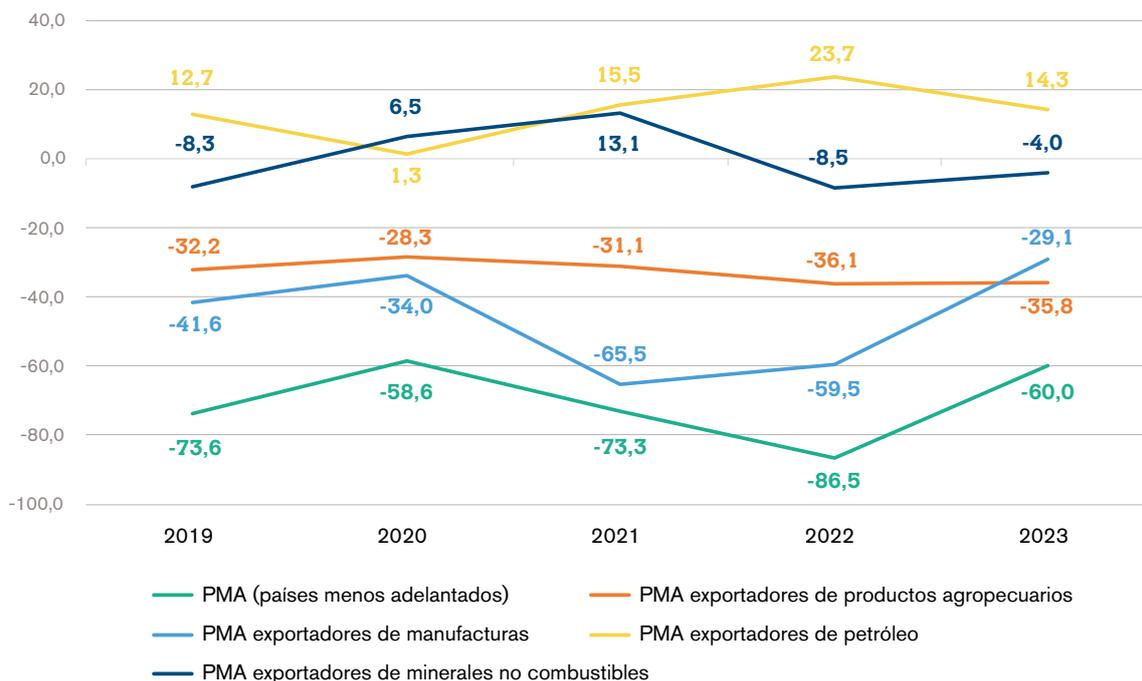
Miles de millones de dólares EE.UU. y porcentajes



Fuente: Estimaciones de la OMC y la UNCTAD.

### Gráfico 15: Balanzas del comercio de mercancías de los PMA, 2019-2023

Miles de millones de dólares EE.UU.



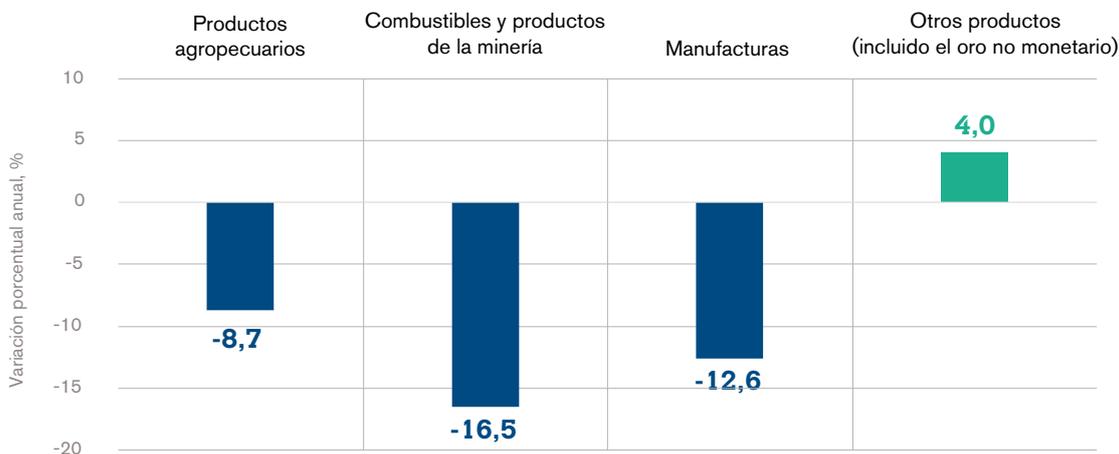
Fuente: OMC y UNCTAD.

PMA registraron déficits comerciales, que oscilan entre 36.000 millones de dólares EE.UU. en el caso de los países que exportan principalmente productos agropecuarios y 4.000 millones de dólares EE.UU. en el caso de los que exportan principalmente minerales no combustibles (véase el gráfico 15).

Según las estimaciones preliminares de la OMC para 2023, el valor en dólares de los Estados Unidos de las exportaciones de combustibles y productos de la minería de los PMA disminuyó un 16,5% en 2023. Sus exportaciones de productos agropecuarios también disminuyeron un 8,7%, mientras que los envíos de productos

### Gráfico 16: Exportaciones de mercancías de los PMA, por grandes grupos de productos, 2023

Variación porcentual



Fuente: Estimaciones de la OMC basadas en los datos notificados sobre las importaciones de 114 economías (Trade Data Monitor).

manufacturados cayeron un 12,6%. Las exportaciones de otros productos (incluido el oro no monetario) aumentaron un 4,0%. Influyeron en esa evolución de valor los correspondientes cambios en los precios (por ejemplo, un aumento del 8% de los precios del oro) y la evolución del volumen del comercio (véase el gráfico 16).

## b. Comercio de servicios comerciales

En 2023, el comercio de servicios comerciales ascendió a un total de USD 7,54 billones, lo que representó un incremento interanual del 9% (véase el gráfico 17). Se registró un crecimiento sólido a pesar de la disminución en el sector de los transportes, que cayó un 8%, a USD 1,50 billones. El transporte constituyó casi una cuarta parte del comercio mundial de servicios en 2022. En Asia, las exportaciones de servicios de transporte disminuyeron un 25%, y el descenso más acusado se registró en China (-40%). En Europa también se registró una contracción del 8%. El crecimiento negativo de los transportes en 2023 refleja la disminución de las tarifas de los fletes a los niveles anteriores a la pandemia.

Los ataques contra el transporte marítimo en el Mar Rojo que comenzaron en noviembre del pasado año han invertido la tendencia a la baja de las tarifas de flete. Al alterarse las rutas de los buques, los precios

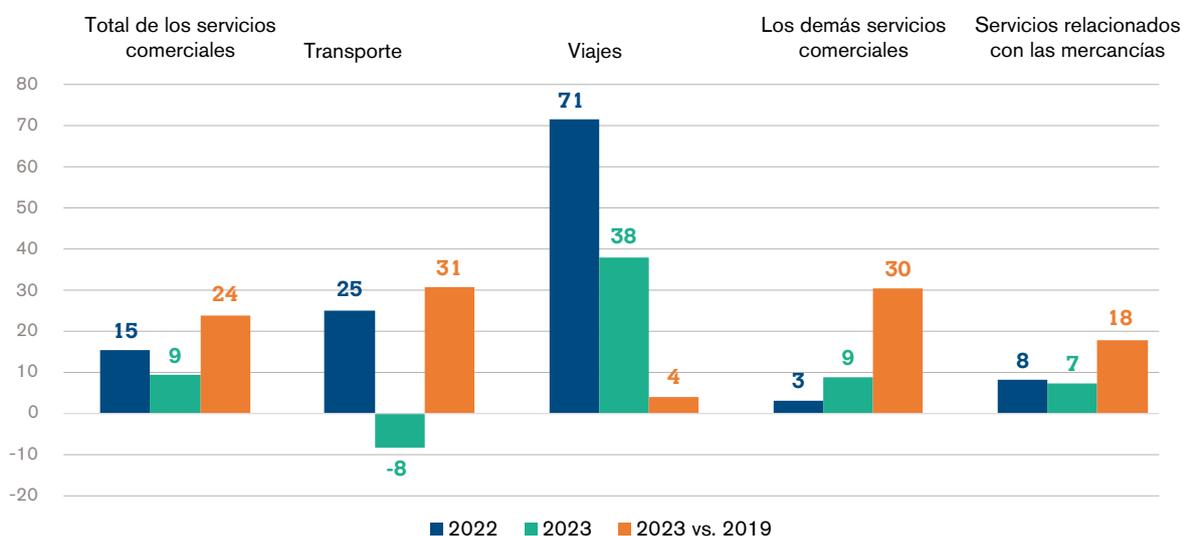
de Asia al Mediterráneo por contenedores de 40 pies llegaron a un máximo de casi 6.800 dólares EE.UU. a mediados de enero, un 176% más que en enero de 2019. Las tarifas descendieron hasta 5.300 dólares EE.UU. en la semana que finalizó el 28 de marzo. Los tipos de fletes mundiales del mercado al contado para los contenedores siguieron la misma trayectoria, oscilando alrededor de 3.400 dólares EE.UU. en enero y febrero, pero disminuyendo hasta 2.725 dólares EE.UU. a finales de marzo (fuente: Freightos).

Las tarifas de flete pueden aumentar considerablemente durante un período de perturbación de las cadenas de suministro. El derrumbamiento del puente en el puerto de Baltimore (Estados Unidos) ha creado atascos temporales en otros puertos y podría generar una presión al alza de las tarifas en determinadas rutas. Sin embargo, la repercusión de las perturbaciones recientes en las tarifas de flete es moderada en comparación con los picos experimentados durante la pandemia de COVID-19. En febrero, las exportaciones de servicios de transporte de China se situaron un 5% por debajo de su nivel un año antes, lo que reflejó una demanda débil.

Por el contrario, el contexto económico desfavorable y las tensiones geopolíticas no han afectado a los gastos de los consumidores en viajes. El transporte

### Gráfico 17: Crecimiento interanual del comercio mundial de servicios comerciales, 2022-2023

Variación porcentual anual



Nota: Promedio de las exportaciones y las importaciones.

Fuente: Estimaciones de la OMC y la UNCTAD.

internacional de pasajeros, un sector devastado por la pandemia, siguió recuperándose en 2023, y las líneas aéreas volvieron a registrar beneficios. En América del Norte se produjo un aumento del 7% en las exportaciones de servicios de transporte de pasajeros, ya que el transporte aéreo de pasajeros aumentó un 30% en los Estados Unidos. El sector representó el 44% de las exportaciones de servicios de transporte del país antes de la pandemia. Según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la conectividad aérea internacional (la frecuencia de vuelos mundiales) ascendió al 94% de su nivel anterior a la pandemia en 2023.

Es probable que los Juegos Olímpicos y el Campeonato de Europa de la UEFA, que se celebrarán en Europa en verano, así como la atenuación de los requisitos de visado de varias economías, a fin de fomentar los viajes al extranjero, aceleren la recuperación del transporte de pasajeros en 2024. También se prevé que se recupere el transporte de pasajeros por ferrocarril, especialmente en Europa, a medida que aumentan las preocupaciones relativas a la sostenibilidad de otras formas de transporte.

Sin embargo, ni siquiera unos resultados sin precedentes del transporte aéreo de pasajeros, previstos para 2024, bastarán para compensar la evolución negativa del transporte marítimo. El transporte de pasajeros en todos los medios de transporte representó únicamente una cuarta parte del comercio mundial de servicios de transporte antes de la pandemia. Más del 60% guarda relación con el transporte de carga, en gran medida por mar. Los servicios de logística en puertos y aeropuertos, tales como las operaciones de carga y descarga, el almacenamiento y el depósito, representan un 15% adicional. El transporte refleja estrechamente las tendencias del comercio mundial de mercancías. Con una demanda mundial reducida y un exceso de capacidad de contenedores, se prevé que los aumentos de las tarifas de flete sean moderados, lo que obstaculizará el crecimiento global del comercio de servicios de transporte en 2024.

La caída de las tasas de inflación debería beneficiar al turismo en 2024. Los gastos de los viajeros en economías extranjeras en alojamiento, restaurantes, esparcimiento y servicios tales como la educación representaron casi una cuarta parte del comercio de servicios antes de la pandemia.

En 2023, su valor ascendió a USD 1,51 billones, un aumento interanual del 38% y un 4% superior a los niveles de 2019. Europa y Oriente Medio ya excedían los niveles anteriores a la pandemia tanto en exportaciones como en importaciones, mientras que en África se registró una completa recuperación de las exportaciones de servicios de viaje (un 5% más que en 2019).

A pesar de la notable recuperación del crecimiento registrada en 2023, las exportaciones e importaciones de servicios de viaje en Asia siguieron en tasas negativas, un -17% y un -13% por debajo de los niveles anteriores a la pandemia, respectivamente. El turismo emisor para China, el mayor gastador en viajes del mundo antes de la pandemia, se vio obstaculizado por un confinamiento prolongado, la limitación de las conexiones aéreas y las demoras administrativas. La recuperación comenzó en el segundo semestre de 2023, llegando a un nivel máximo en las vacaciones del Festival de Primavera de 2024, en que los viajes al exterior llegaron aproximadamente a sus niveles de 2019. Con el fin de fomentar las llegadas y apoyar la recuperación, China ha introducido recientemente un programa libre de visados para determinadas economías, que ya se ha traducido en mayores entradas de turistas en los dos primeros meses de 2024.

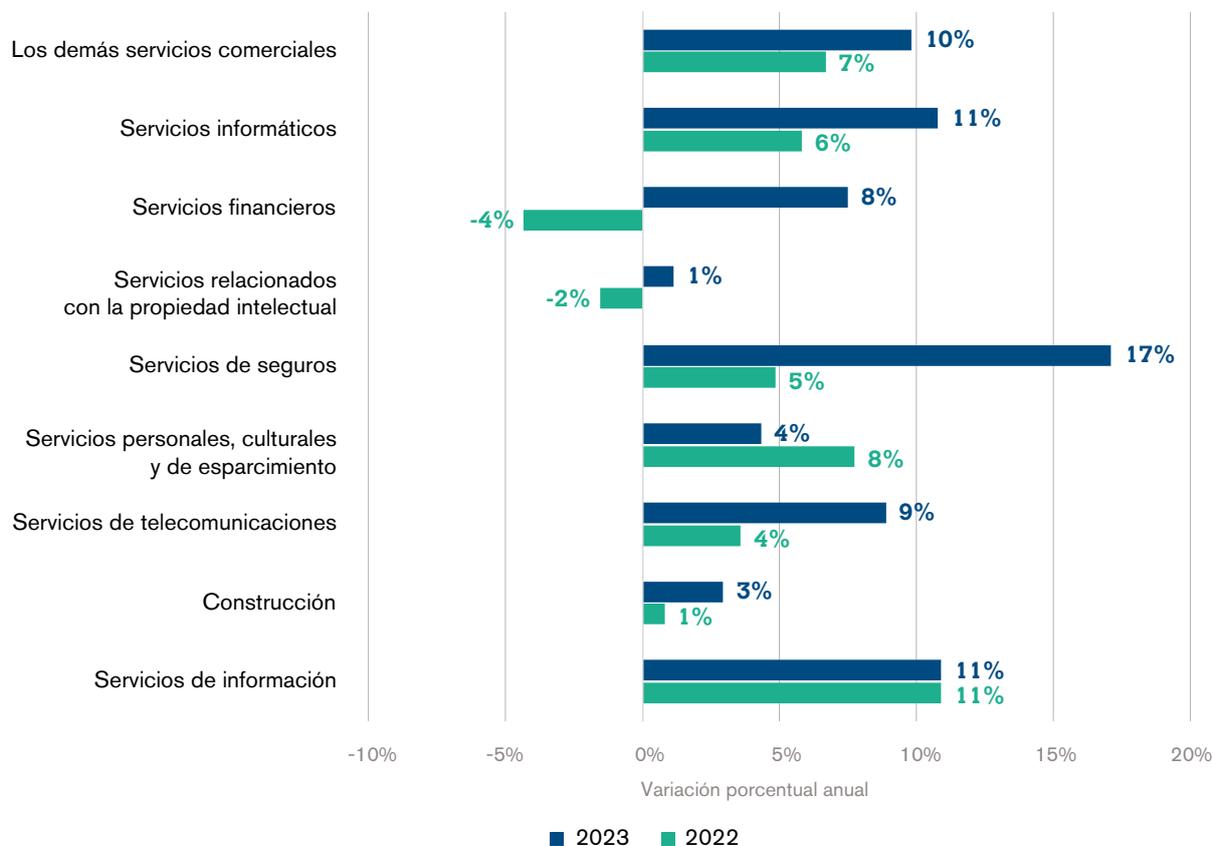
Los demás servicios comerciales volvieron a crecer en 2023, un 9%. Los resultados mitigados del año anterior se debieron principalmente a la volatilidad de los tipos de cambio en los mercados de moneda de los principales comerciantes, en particular el euro y la libra esterlina. Los servicios financieros se vieron seriamente afectados en 2022, pero registraron un aumento del 8% en 2023, con el mayor crecimiento observado en la Unión Europea, al +10%.

Los demás servicios comerciales, la categoría más grande, que abarca una amplia gama de diversos servicios profesionales y prestados a las empresas, investigación y desarrollo, así como servicios técnicos y científicos, registraron un crecimiento del 10% (véase el gráfico 18). Europa registró resultados muy dinámicos (+13%), aunque el crecimiento se ralentizó en América del Norte a un 3% interanual, después de dos años de aumentos de dos cifras.

Los servicios de seguros registraron el crecimiento más rápido en 2023, con un aumento del 17%,

### Gráfico 18: Crecimiento de las exportaciones de los demás servicios comerciales, por subsectores principales, 2022-2023

Variación porcentual anual



Nota: Los sectores se clasifican en función de su participación relativa en el comercio de servicios.

Fuente: Estimaciones de la OMC.

en que las exportaciones de la Unión Europea aumentaron un 26%, las del Reino Unido un 29% y las de Suiza un 21%. El elevado crecimiento refleja el arriesgado entorno actual, en especial para las empresas, derivado de las tensiones geopolíticas, los riesgos sanitarios, las perturbaciones de la cadena de suministro y un número creciente de desastres naturales relacionados con el cambio climático. Estos factores se traducen en un aumento de las primas.

Todos los principales subsectores de los demás servicios comerciales registraron un crecimiento en 2023. No obstante, la construcción todavía no se ha recuperado de la repercusión de la pandemia. La escasez de mano de obra y el elevado costo de materiales que no podían sustituirse fácilmente, como el acero, dieron como resultado la cancelación o el aplazamiento de proyectos en los últimos años. Las exportaciones mundiales de servicios de construcción aumentaron únicamente

un 3% en 2023 y permanecieron un 5% por debajo de los niveles de 2019, lo que reflejó un crecimiento negativo en Asia y Europa.

La importancia de los servicios de tecnología de la información y las comunicaciones siguió aumentando en el comercio de servicios en general, lo que refleja la demanda acumulada de programas informáticos, servicios en la nube, aprendizaje automático y ciberseguridad, así como un aumento del tráfico mundial en internet. Los servicios informáticos aumentaron un 11% en 2023, y el crecimiento se aceleró en todas las regiones. Varias economías, tanto avanzadas como emergentes, registraron un crecimiento interanual superior al 20-30%.

El uso de la inteligencia artificial, en particular modelos capaces de crear contenido, como texto, imágenes, música o incluso vídeos, aumentó rápidamente en 2023. Se prevé que estas

tecnologías revolucionen varios aspectos de la economía, dando lugar a un aumento de la eficiencia, la innovación, ahorros en los costos, oportunidades de personalización, creación de nuevos empleos y crecimiento económico, lo que fomentará aún más el comercio de servicios prestados digitalmente.

### Servicios prestados digitalmente

Según las estimaciones de la OMC, las exportaciones mundiales de servicios prestados digitalmente ascendieron a USD 4,25 billones en 2023, un aumento interanual del 9%, y representaron el 13,8% de las exportaciones mundiales de mercancías y servicios (véase el gráfico 19).

En 2023, el valor de estos servicios (objeto de comercio transfronterizo a través de redes informáticas, y que abarca desde los servicios profesionales y de gestión hasta la difusión de música y vídeos, los juegos en línea y la educación a distancia) superó los niveles anteriores a la pandemia en más de un 50%.

A diferencia del comercio de mercancías, que disminuyó en 2023 a nivel mundial y en todas las regiones, las exportaciones de servicios prestados digitalmente siguieron prosperando. En Europa y Asia, que cuentan con una participación mundial del 52,4% y del 23,8% respectivamente, las exportaciones aumentaron un 11% y un 9%

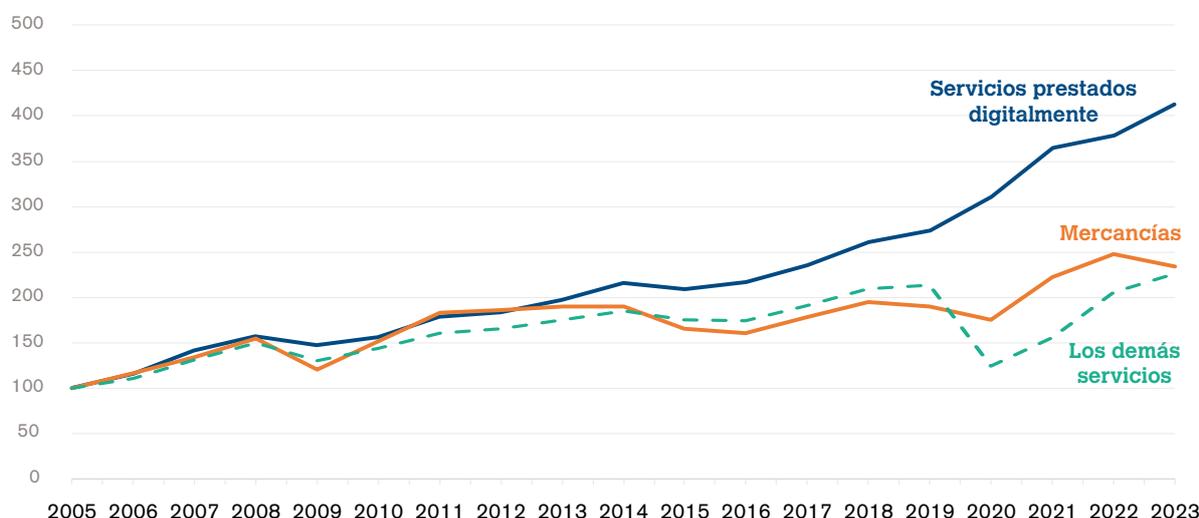
(véase el gráfico 20). El crecimiento se aceleró en África y en América del Sur y Central y el Caribe, excediendo el promedio mundial. Las dos regiones, que representaron solamente el 0,9% y el 1,6% de las exportaciones mundiales en 2023, aprovechan cada vez más las ventajas del comercio de servicios prestados digitalmente.

En 2023, los servicios prestados a las empresas, profesionales y técnicos representaron el 41,2% de las exportaciones mundiales de servicios prestados digitalmente (véase el gráfico 21), seguidos de los servicios informáticos (20,5%), los servicios financieros (16%), los servicios relacionados con la propiedad intelectual (10,9%), los servicios de seguros y de pensiones (5,2%), los servicios de telecomunicaciones (2,6%), los servicios audiovisuales y otros servicios personales, culturales y de esparcimiento (2,1%) y los servicios de información (1,5%). Sin embargo, la estructura de los servicios prestados digitalmente varía significativamente entre las regiones y las distintas economías (véase el gráfico 22).

El cuadro 5 del apéndice contiene la clasificación de los principales exportadores de servicios prestados digitalmente. Se pueden consultar datos exhaustivos sobre el comercio de servicios prestados digitalmente, por sectores, economías y regiones, en el centro de datos sobre comercio mundial de servicios de la OMC ([www.wto.org/services\\_hub](http://www.wto.org/services_hub)).

**Gráfico 19: Exportaciones mundiales de servicios prestados digitalmente, 2005-2023**

Índice 2005=100

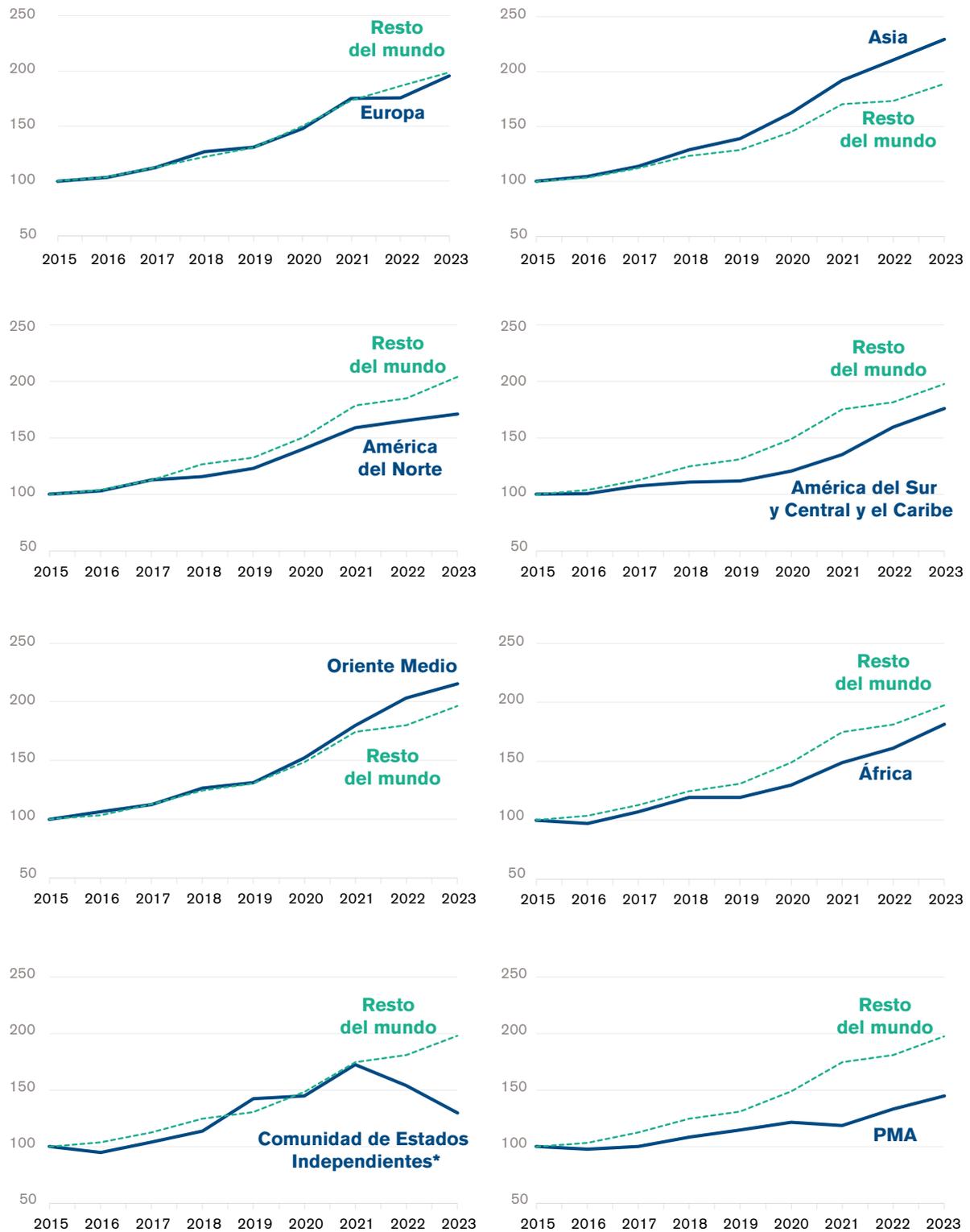


Fuente: Estimaciones de la OMC.



**Gráfico 22: Crecimiento de las exportaciones de servicios prestados digitalmente, por regiones y grupos seleccionados, 2015-2023**

Índice, 2015=100



\* La Comunidad de Estados Independientes incluye determinados antiguos Estados miembros y Estados asociados.

Fuente: Estimaciones de la OMC.

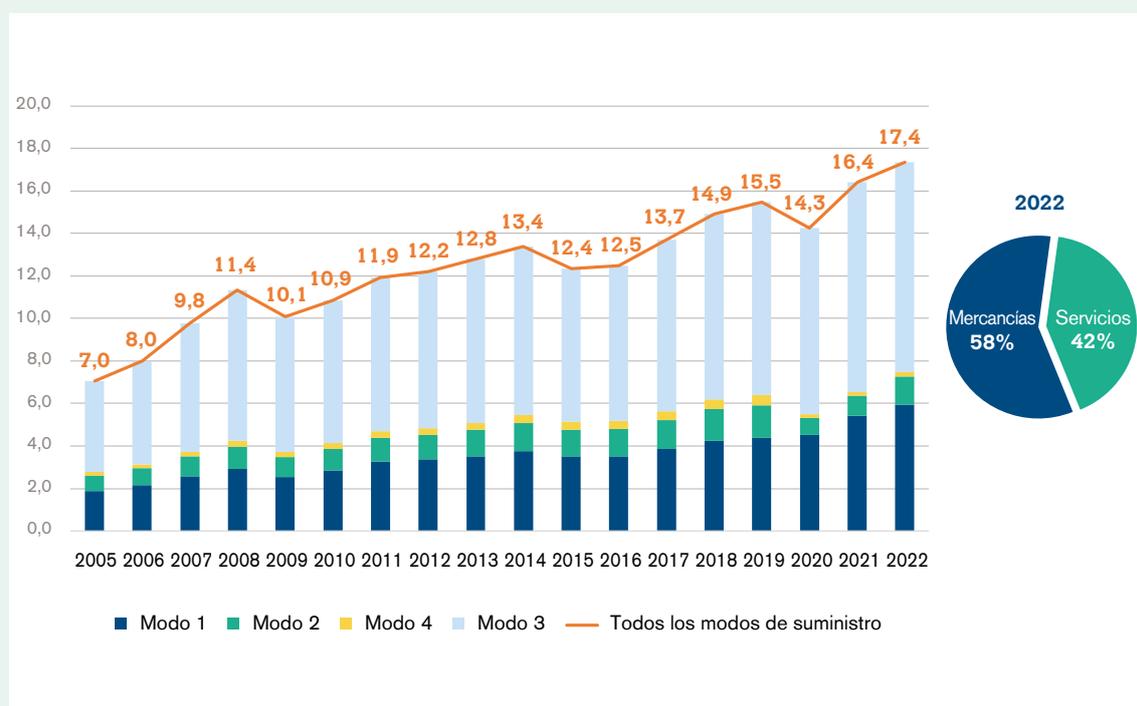
## Recuadro 2: Los servicios con inclusión del modo 3 representan el 42% del comercio mundial

Los servicios representan una función fundamental en el comercio mundial. Según las estimaciones de la OMC, el comercio de servicios, con inclusión de la presencia de una empresa comercial en una economía extranjera (modo 3 del AGCS), ascendió a USD 17,4 billones en 2022 (véase el gráfico 23). Esto representa el 42% del comercio mundial, 20 puntos porcentuales superior a las estimaciones tradicionales.<sup>2</sup>

El suministro de servicios a los consumidores locales a través de sucursales y filiales en el extranjero (modo 3) es el modo predominante para el comercio internacional de servicios (véase el gráfico 24). Sin embargo, su importancia relativa ha disminuido constantemente a lo largo de los años, del 60,6% en promedio en 2005 al 57% en 2022. Los servicios financieros y de seguros, así como los servicios de distribución, representan el porcentaje más elevado del comercio a través del modo 3. Conjuntamente, en 2022 constituyeron aproximadamente el 46% de todos los servicios prestados a través del modo 3, una disminución con respecto a más del 56% en 2005.

### Gráfico 23: Comercio mundial de servicios comerciales, por modos de suministro, 2005-2022

USD billones y porcentaje del comercio total de mercancías y servicios



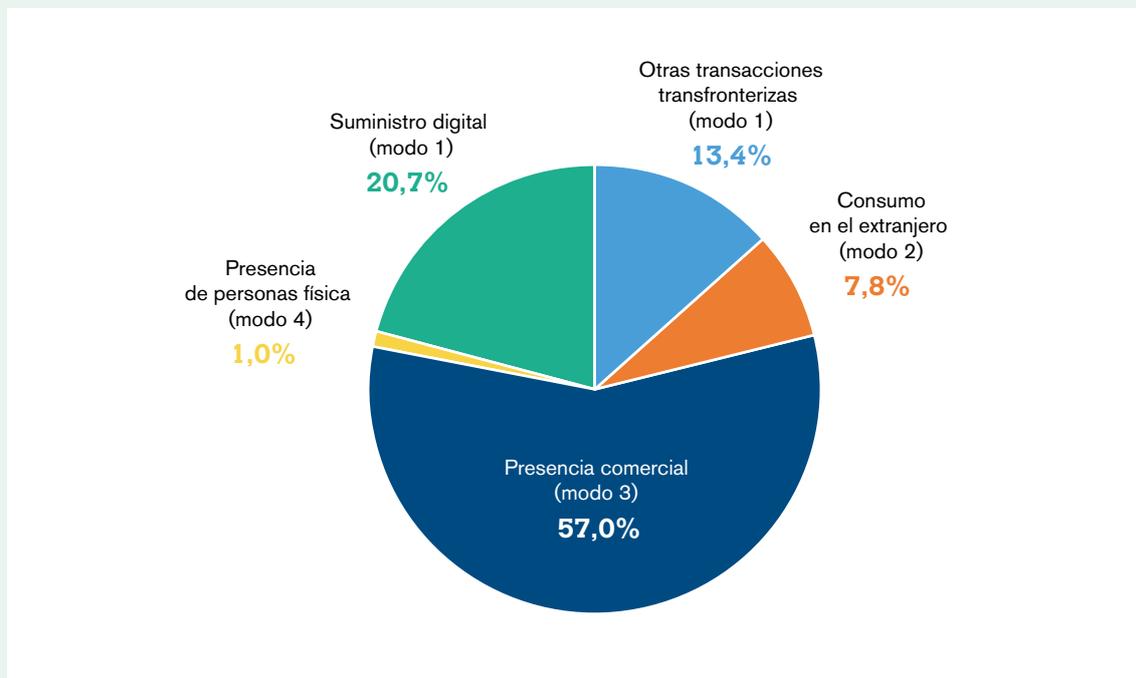
*Nota:* Promedio de las exportaciones y las importaciones.

*Fuente:* Estimaciones de la OMC.

2 La balanza de pagos de una economía proporciona información sobre las transacciones de servicios a través del suministro transfronterizo (modo 1), el consumo en el extranjero (modo 2) y la presencia de personas físicas (modo 4). Las estadísticas de filiales extranjeras son la fuente de los datos sobre servicios locales prestados a través de presencia comercial (modo 3). Si se combinan ambos conjuntos de datos es posible proporcionar una medición exhaustiva del comercio de servicios.

**Gráfico 24: Estructura del comercio mundial de servicios, por modos de suministro, 2022**

Porcentaje



Fuente: Estimaciones de la OMC.

La creciente digitalización de los servicios, las restricciones a la movilidad transfronteriza durante la pandemia de COVID-19, y los esfuerzos de reducción de costos de las empresas debidos a la elevada inflación han modificado la manera en que se lleva a cabo el comercio internacional de servicios.

El porcentaje de transacciones transfronterizas (modo 1) ascendió al 34,2% en 2002, un aumento con respecto al 26,6% en 2005. El comercio transfronterizo es generalizado en distintos sectores, tales como el transporte, los servicios profesionales y prestados a las empresas, los servicios de distribución o los servicios informáticos. El suministro digital a través de internet, aplicaciones, correos electrónicos, llamadas de audio y vídeo, y plataformas de intermediación digital, es el segmento más dinámico del comercio transfronterizo de servicios. Si se consideran los cuatro modos de suministro de servicios, la participación de los servicios prestados digitalmente ha aumentado al 20,7%, con respecto al 14% en 2005.

Los servicios consumidos en otras economías (modo 2) representaron en promedio USD 1,4 billones y el 7,8% del comercio total de servicios en 2022, y el turismo constituyó más de la mitad del valor. Únicamente USD 0,2 billones, o el 1% de los servicios, fueron objeto de comercio a través de la presencia de personas en el extranjero (modo 4) en 2022, lo que representó una disminución con respecto al máximo del 3,1% en 2019, antes de la pandemia.

Se puede consultar el conjunto completo de datos sobre el comercio de servicios, por modo de suministro, por sector, por país y por región en 2005-2022, en el centro de datos sobre comercio mundial de servicios de la OMC ([www.wto.org/services\\_hub](http://www.wto.org/services_hub)).

# Cadenas de valor mundiales e indicios de fragmentación

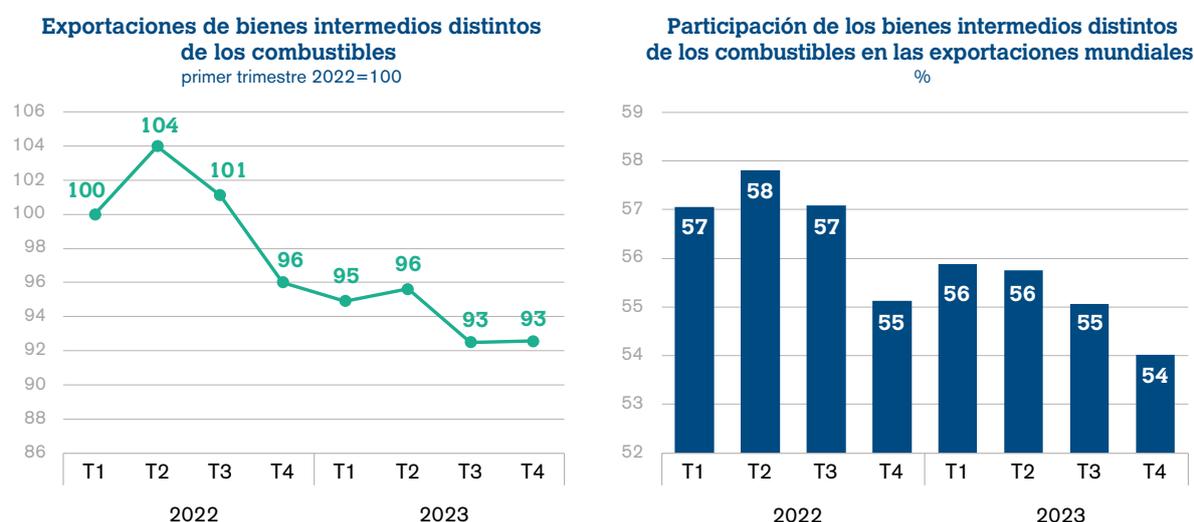
En los últimos años, la economía mundial se ha visto afectada por varias conmociones económicas, mientras que las tensiones geopolíticas han ido en aumento. En respuesta a estas y otras preocupaciones, algunos Gobiernos se han vuelto más escépticos acerca de los beneficios del comercio y han adoptado medidas encaminadas a relocalizar la producción y orientar el comercio hacia naciones afines. Estas medidas tuvieron un cierto impacto en la estructura del comercio, pero los indicios de una tendencia sostenida hacia la desglobalización siguen siendo escasos.

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 25, 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 (panel derecho). En ambos cálculos se excluyen los combustibles para reducir al mínimo las distorsiones causadas por la volatilidad de los precios. Sin embargo, la fluctuación de los precios de otros productos también ha sido bastante acusada en los últimos tres años y es posible que aún se refleje en los gráficos.

Entre el segundo trimestre de 2022 y el cuarto trimestre de 2023, el valor del comercio mundial de bienes intermedios se redujo casi un 11%. Durante todo el año 2023, el comercio de bienes intermedios se redujo un 6%, mientras que el comercio de bienes no intermedios se mantuvo sin variaciones. En el mismo periodo, la participación de los bienes intermedios en el comercio mundial de mercancías disminuyó del 58% en el segundo trimestre de 2022 al 54% en el cuarto trimestre de 2023. Los cambios en las clasificaciones de productos impiden calcular la participación antes de 2022, ya que se ha designado como bienes intermedios una serie de nuevos productos. Este cambio hizo que la participación de los bienes intermedios en el comercio mundial de mercancías aumentara por encima del 50%, cuando, según estimaciones anteriores, había descendido por debajo del 50% en 2022. Es difícil llegar a una conclusión definitiva sobre el significado del descenso de la participación de los bienes intermedios debido al breve periodo disponible y a la volatilidad de los precios de los últimos dos años. Históricamente, durante muchos años los bienes intermedios se han mantenido estables ligeramente por encima del 50%, por lo que el nivel actual podría indicar un regreso a la norma anterior.

**Gráfico 25: Exportaciones mundiales de bienes intermedios distintos de los combustibles, primer trimestre de 2022-cuarto trimestre de 2023**

Índice de valores en dólares de los Estados Unidos del primer trimestre de 2022=100 y porcentaje



Fuente: Estimaciones de la OMC.

El comercio de partes y accesorios, un subconjunto de los bienes intermedios que engloba 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. Esto se muestra en el gráfico 26, en el que se indica la participación de las regiones asociadas en el comercio bilateral total (exportaciones e importaciones) de partes y accesorios en determinadas economías. Si bien las pautas del comercio han cambiado ligeramente desde antes de la pandemia, los cambios no son espectaculares.

La participación de los interlocutores comerciales de América del Norte en el comercio total de

partes y accesorios ha variado poco desde el periodo anterior a la pandemia, ya que en 2023 descendió al 35,7% con respecto al 36,3% de 2019. La participación de China también se redujo ligeramente, del 11,5% en 2019 al 10,0% en 2023. En el mismo periodo, la participación conjunta de otros interlocutores comerciales asiáticos aumentó del 27,7% al 30,0%, con lo que el comercio de partes y accesorios con toda Asia se estabilizó en torno al 40%. El aumento de la participación de «otros países de Asia» se debió principalmente al aumento del comercio con Viet Nam, Tailandia, el Taipei Chino y la India. En 2023, el valor en dólares del comercio bilateral con esas economías aumentó un 136%, un 103%, un 82% y un 76%, respectivamente, en comparación con los niveles anteriores a la pandemia.

**Gráfico 26: Comercio bilateral total de partes y accesorios según la CGCE, 2019-2023**

Porcentaje



*Nota:* Las partes y accesorios se definen en términos de la Clasificación por Grandes Categorías Económicas (CGCE) como la suma de los códigos 42 y 53.

*Fuente:* Estadísticas aduaneras nacionales a las que se puede acceder por medio de Trade Data Monitor.

En 2023, la participación de los interlocutores comerciales de Asia en el comercio total de partes y accesorios de China se redujo ligeramente en comparación con 2019, al descender del 62,8% al 60,2%. La participación de América del Norte también se redujo en ese período, del 11,2% al 10,2%, mientras que la participación de Europa aumentó del 13,4% al 15,5%. El mayor aumento se registró en el comercio de China con el resto del mundo, que incluye América del Sur, Oriente Medio, África y la CEI, cuya participación conjunta en el comercio de partes y accesorios con China aumentó del 5,2% al 8,5%. Este aumento probablemente se debe al aumento de los precios de los productos básicos, que esas regiones exportan de manera desproporcionada.

En el caso de la UE, la participación de los países de la Unión en el comercio bilateral total de partes y accesorios prácticamente no varió entre 2019 y 2023 y se situó en torno al 65%. La participación de América del Norte tampoco varió mucho y fue aproximadamente del 9%. La participación de China aumentó del 7,9% al 9,6%, mientras que la participación conjunta de otras economías asiáticas prácticamente no

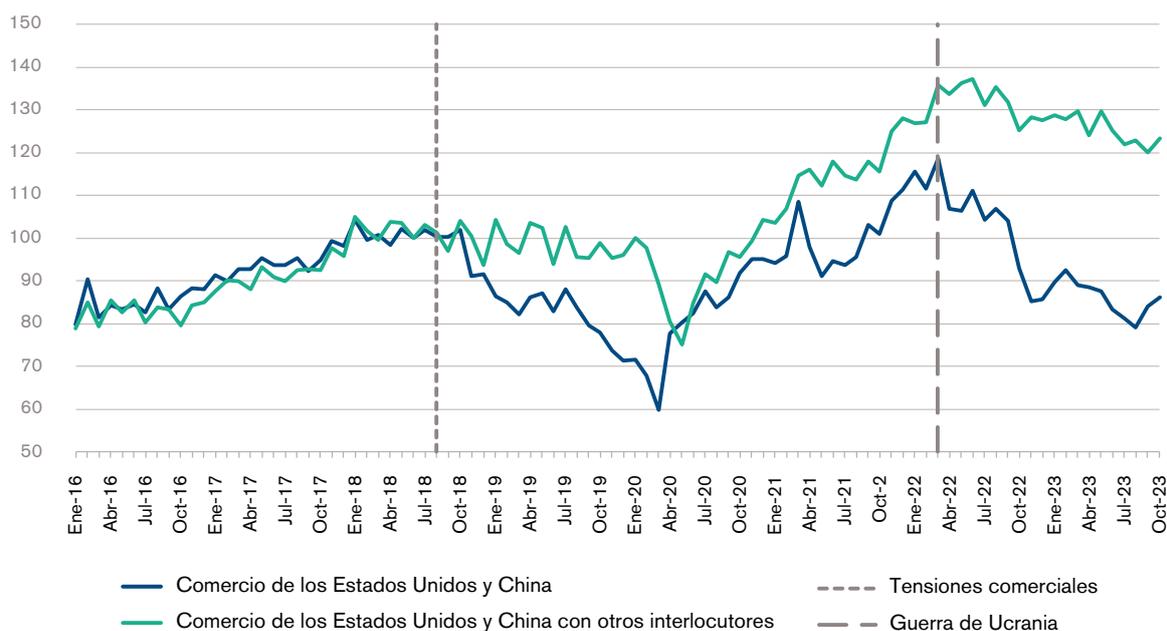
varió del 12% aproximadamente. La participación de China aumentó al 10,9% en 2022 tras la pandemia, por lo que el ligero descenso en 2023 podría indicar un regreso a los niveles anteriores.

Por último, la participación de las regiones asociadas en el comercio bilateral total de partes y accesorios del Japón se mantuvo notablemente estable entre 2019 y 2023, a pesar de las graves conmociones económicas mundiales, como la pandemia de COVID-19 y la guerra en Ucrania. En general, en el gráfico 27 se muestran pocos indicios de una reordenación del comercio a gran escala en las distintas regiones.

Otros datos ofrecen indicios más claros de la reorientación del comercio en respuesta a las tensiones geopolíticas. En particular, los Estados Unidos y China muestran signos de disociación, como se indica en el gráfico 27. A pesar de haberse alcanzado un máximo sin precedentes en 2022, desde 2018 el comercio bilateral total entre las dos economías más grandes del mundo aumentó un 30% más lentamente que su comercio con el resto del mundo.

**Gráfico 27: Comercio entre los Estados Unidos y China y con otros interlocutores, 2016-2023**

Indice, junio 2018 = 100



*Nota:* Los datos se desestacionalizan. Se excluyen la Federación de Rusia, Belarús y Ucrania. La línea azul representa la evolución de las corrientes comerciales entre China y los Estados Unidos. La línea verde 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.

*Fuente:* Blanga Gubbay y Rubínová (2023).

Las corrientes comerciales bilaterales entre los Estados Unidos y China registraron dos claros descensos, uno a partir del repunte de las tensiones comerciales entre ambos países en julio de 2018 y otro tras el inicio de la guerra en Ucrania en febrero de 2022. La fuerte recuperación de febrero de 2020 se explica por el papel que China desempeñó como fabricante de último recurso durante la pandemia de COVID-19. A pesar del elevado nivel de comercio entre ambos países, en el gráfico se muestran cambios significativos en respuesta a la evolución política.

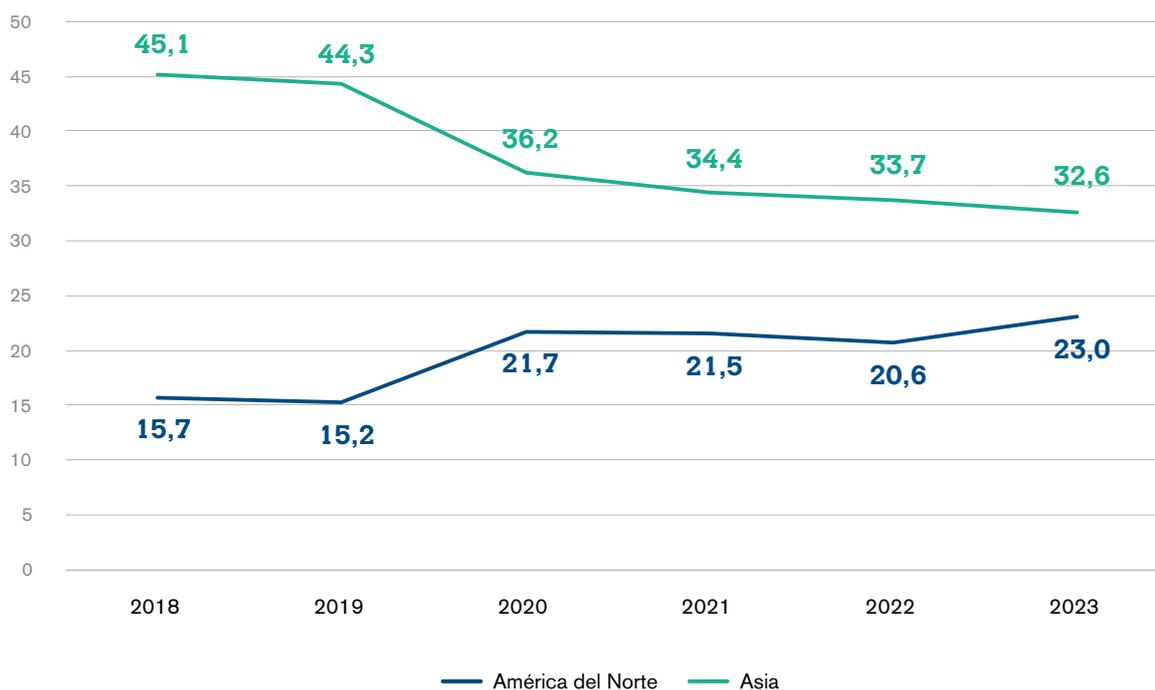
Los debates sobre la fragmentación del comercio suelen centrarse principalmente en el comercio de mercancías, pero la fragmentación también puede darse en el comercio de servicios. En particular, en los datos de los Estados Unidos parece haber indicios de una reciente relocalización de los servicios de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) a economías amigas. En el gráfico 28 se muestra la participación por región de los servicios de TIC en las importaciones de los Estados Unidos de 2018 a 2023. Durante ese período, las importaciones de los Estados Unidos procedentes de interlocutores comerciales

de América del Norte (principalmente del Canadá) aumentaron del 15,7% al 23,0% de las importaciones totales de TIC. Al mismo tiempo, las importaciones de los Estados Unidos procedentes de interlocutores comerciales asiáticos (principalmente la India) se redujeron del 45,1% al 32,6%. Los datos detallados sobre el comercio bilateral de servicios podrían dar más ideas sobre la evolución de la estructura del comercio de servicios.

Otra dimensión menos explorada de la fragmentación del comercio es la posible repercusión de las perturbaciones de las corrientes de datos. En trabajos anteriores de los economistas de la OMC se mostró que la disociación de la economía mundial en bloques geopolíticos podría reducir el PIB mundial en un 5% a largo plazo. En un nuevo estudio de la OCDE y la OMC, de próxima publicación, se examinan las políticas de datos y se muestra que los costes económicos de la fragmentación de las políticas de corrientes de datos sobre la base de criterios geopolíticos también serían considerables. En tal supuesto, las exportaciones reales mundiales disminuirían un 1,8% y el PIB real mundial, un 1%.

**Gráfico 28: Participación de las importaciones de servicios de TIC de los Estados Unidos, por región, 2018-2023**

Porcentaje



Fuente: Oficina de Análisis Económicos de los Estados Unidos.

# Análisis: la crisis del Canal de Suez

**Por primera vez, en las Perspectivas y estadísticas del comercio mundial se incluye una sección especial de análisis sobre un acontecimiento reciente del comercio internacional. El conflicto en Oriente Medio ha puesto en jaque a los envíos marítimos a través del Mar Rojo y el Canal de Suez, lo que ha perturbado los enlaces comerciales entre Europa y Asia. En esta sección se examina más a fondo la crisis y se estudian las posibles consecuencias para el comercio en 2024.**

El Mar Rojo constituye una importante ruta marítima para el comercio internacional. Alrededor del 15% del comercio mundial pasa por ese mar. Al mismo tiempo, el Canal de Suez atiende en su extremo septentrional alrededor del 12% del comercio mundial y conecta los puertos asiáticos con los puertos mediterráneos de Europa y África del Norte. Los ataques a los buques comerciales en el Mar Rojo y el Golfo de Adén, que empezaron el 19 de noviembre de 2023, han tenido un efecto significativo en el comercio. Existe la preocupación de que una crisis prolongada suponga un duro

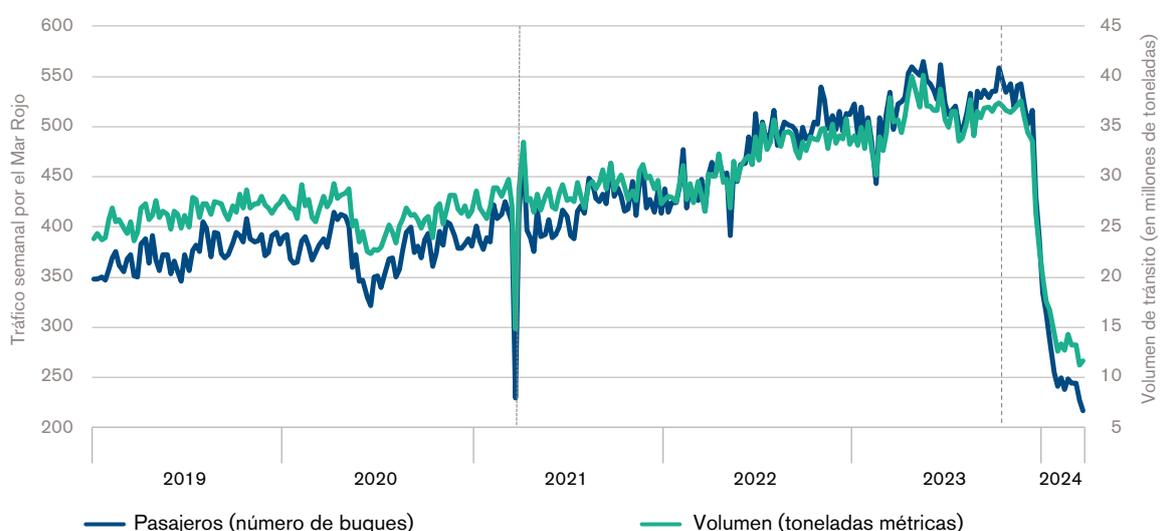
golpe para la economía mundial y reavive las presiones inflacionistas mundiales.

Inicialmente, en algunos informes de noticias se expresó preocupación por las posibles repercusiones económicas de la crisis y se establecieron paralelismos con el bloqueo del Canal de Suez que en 2021 causó el buque de carga Ever Given. Se calcula que el incidente costó al comercio mundial entre 6.000 millones de dólares EE.UU. y 10.000 millones de dólares EE.UU.

La actual crisis difiere significativamente del suceso de 2021, al menos en lo que respecta a su duración, pero hay suficientes similitudes para concluir que su efecto podría ser menor de lo que se temía inicialmente. Esto se debe, en parte, 1) al uso continuado del Canal de Suez pese a la reducción del tráfico; 2) a las demoras relativamente pequeñas ocasionadas por el desvío de los buques al Cabo de Buena Esperanza; 3) a la contención de las tarifas del transporte marítimo desde el inicio de la crisis; 4) a la moderada demanda de los consumidores y a la suficiencia de existencias; 5) a la relativa estabilidad de los mercados mundiales de energía; y 6) a la mayor disponibilidad de capacidad de transporte marítimo actualmente que durante la pandemia de COVID-19.

**Gráfico 29: Tráfico semanal y volumen de tránsito por el Mar Rojo, del 1 de enero de 2019 al 19 de marzo de 2024**

Número de buques y millones de toneladas métricas



*Nota:* La línea vertical de puntos indica el bloqueo del Canal de Suez de marzo de 2021, mientras que la línea vertical discontinua corresponde a la semana del 19 de noviembre de 2023, cuando tuvieron lugar los primeros ataques a buques comerciales en el Mar Rojo.

*Fuente:* Elaboración de la Secretaría de la OMC basada en el proyecto Portwatch del FMI y la Universidad de Oxford.

### El transporte marítimo por el Mar Rojo se ha reducido, pero no se ha interrumpido

Los ataques a los buques comerciales en el Mar Rojo y el Golfo de Adén han hecho que varios operadores eviten el tránsito por el Mar Rojo, lo que ha provocado un desplome del tráfico medio semanal de más del 45% (264 buques en febrero de 2024 frente a 489 un año antes). Análogamente, el volumen mensual, en toneladas métricas, de envíos a través del Canal de Suez ha disminuido un 54%. Esta evolución se ilustra en el gráfico 29, en el que se muestra el promedio semanal de buques y volumen de tránsito por el Canal de Suez y el estrecho de Bab-el-Mandeb entre el 1 de enero de 2019 y el 4 de marzo de 2024.

### Retrasos relativamente pequeños debido al desvío del tráfico hacia el Cabo de Buena Esperanza

Los ataques en el Mar Rojo han hecho que muchos operadores de transportes cambien la ruta por la circunvalación de África. En consecuencia, el número de buques que transitan por el Cabo de Buena Esperanza se ha duplicado con creces hasta alcanzar los 2.387 en febrero de 2024, frente a 1.159 un año antes.

En la mayoría de las rutas comerciales, el desvío por el Cabo de Buena Esperanza tiene una repercusión insignificante en las demoras en el transporte marítimo, con la notable excepción de la ruta entre Asia y Europa. El cambio de ruta aumenta la distancia media de los trayectos entre Asia y Europa en más de un 55%. Esto da lugar a un aumento del tiempo de viaje de 6 a 25 días, o de 17 días en promedio, en comparación con la ruta por el Canal Suez, que es más directa (véase el gráfico 30). Con el cambio de ruta también aumenta el riesgo de congestión portuaria y de cancelación de envíos. Por ejemplo, varias empresas de automóviles han suspendido temporalmente la producción en las fábricas europeas debido a las demoras en el transporte marítimo.

### Los costos de los fletes marítimos se han contenido

El bloqueo del Canal de Suez, acaecido en marzo de 2021, duró una semana y tuvo lugar durante la pandemia, cuando los costos de flete ya eran sumamente elevados. Por el contrario, la crisis del Mar Rojo ha sido más larga, pero su repercusión ha sido más limitada en los costos de flete, ya que las tarifas del transporte marítimo se han mantenido muy por debajo de las que se habían observado durante el bloqueo del Ever Given en marzo de 2021 (véase el gráfico 31).

**Gráfico 30: Retrasos medios previstos del transporte marítimo para eludir el Mar Rojo**

Número de días

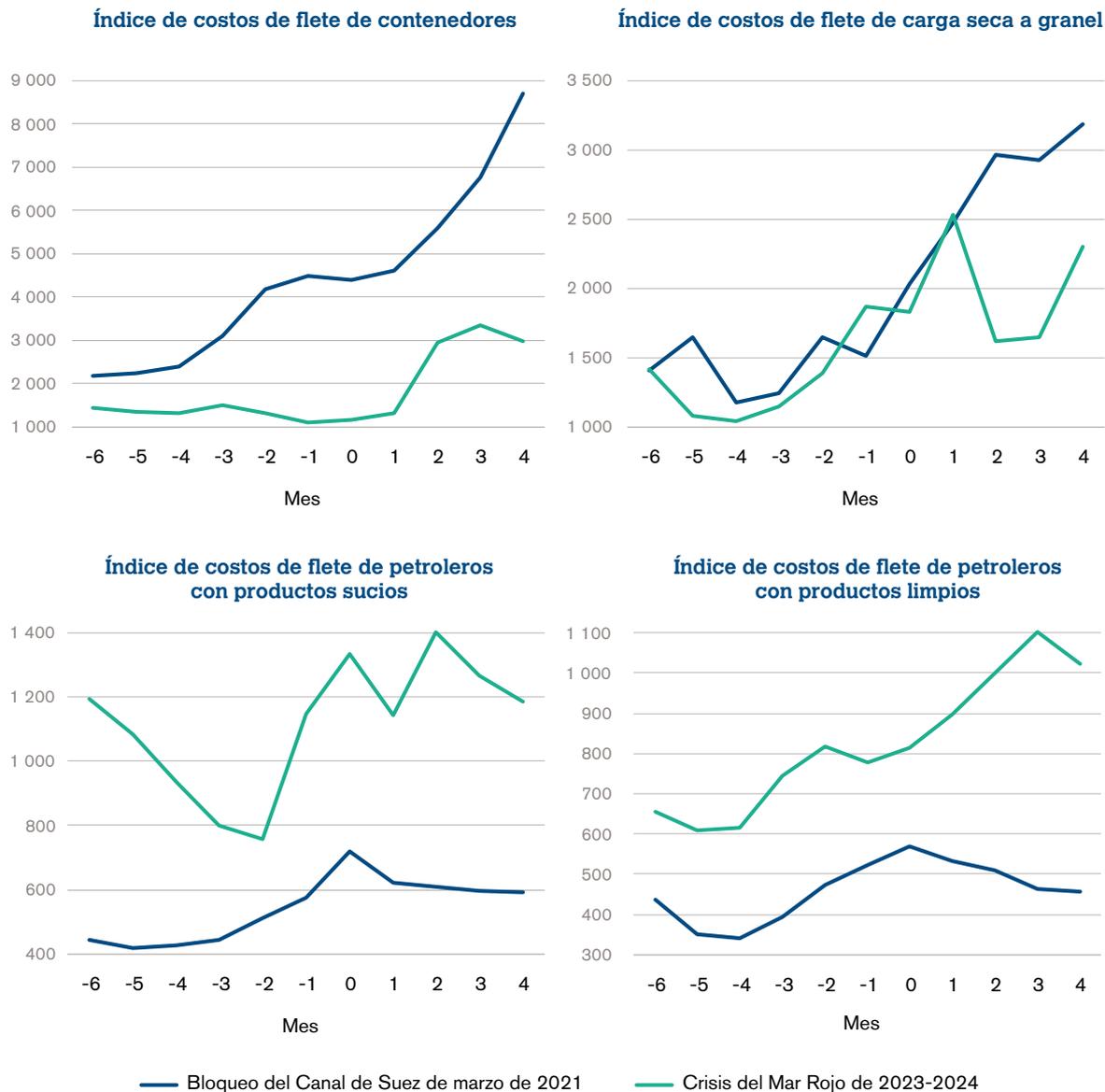
		Región importadora					
		África	Asia	Centroamérica y América del Sur	Europa	América del Norte	Oceania
Región exportadora	África	2	5	0	4	1	1
	Asia	5	9	3	17	6	2
	Centroamérica y América del Sur	0	3	0	0	0	0
	Europa	4	17	0	1	0	5
	América del Norte	1	6	0	0	0	0
	Oceania	1	2	0	5	0	0

*Nota:* En el gráfico se muestran los retrasos medios del transporte marítimo entre regiones debido al cambio de ruta para eludir el Mar Rojo, teniendo en cuenta la ruta alternativa más corta al Canal de Suez y el estrecho de Bab el-Mandeb. La región de Centroamérica y de América del Sur también incluye el Caribe. Las demoras estimadas, en días, se calculan suponiendo una velocidad media de los buques de 15 nudos. Esta velocidad es inferior a la velocidad normal de los buques portacontenedores, pero mayor que la velocidad de los buques cisterna en general (McKenna *et al.*, 2012).

*Fuente:* Elaboración de la Secretaría de la OMC basada en Pratson (2023).

### Graphique 31 : Costos del transporte marítimo durante el bloqueo del Canal de Suez de 2021 y la crisis del Mar Rojo de 2023-2024

Índices de \$EE.UU.



*Nota:* Las cifras representan las tarifas medias mensuales al contado para fletes de contenedores de 40 pies, carga seca a granel y petroleros con productos sucios (por ejemplo, petróleo bruto) y limpios (por ejemplo, gasolina). El valor de mes igual a cero corresponde al bloqueo del Ever Given de marzo de 2021 y al primer ataque a un buque comercial en el Mar Rojo en noviembre de 2023.

*Fuente:* Elaboración del autor basada en datos de Freightos.

Aproximadamente la mitad del volumen de carga que pasa por el Canal de Suez corresponde a mercancías en contenedores. Esas expediciones sufrieron una reducción del 72% de noviembre de 2023 a febrero de 2024. Durante ese tiempo, el costo del flete se triplicó con creces tras meses de descenso, lo que refleja el aumento de los costos de los combustibles y las primas de seguro. Las

actuales tarifas del transporte marítimo siguen siendo inferiores a un tercio de las observadas tras el bloqueo del Ever Given o durante la recesión y la recuperación posteriores a la COVID-19 en 2021 y 2022. Las tarifas de flete de Asia a Europa han registrado el mayor aumento (270% en comparación con febrero de 2023), seguidos de las tarifas de Asia a América del Norte (240%).

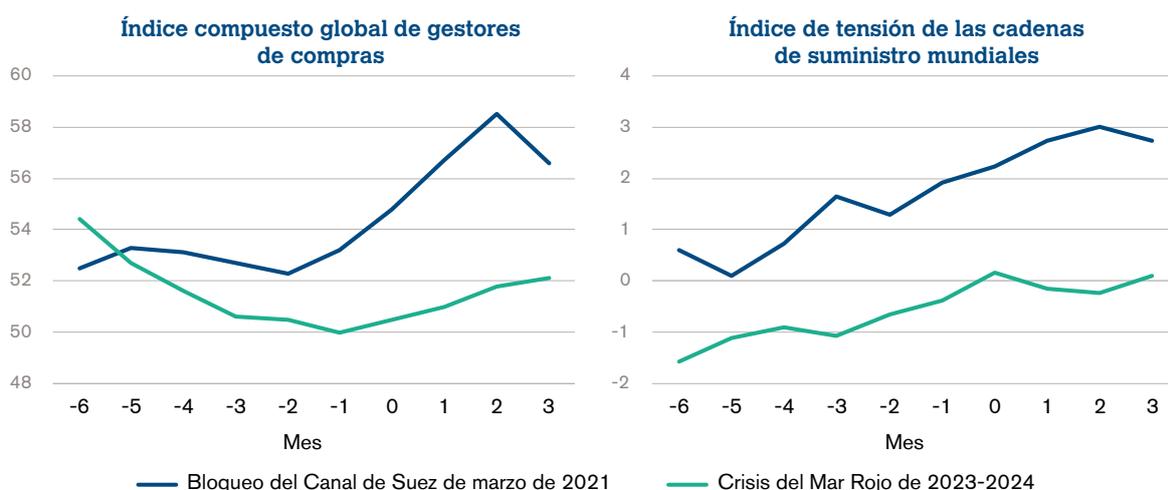
Aproximadamente el 10% del volumen de carga que atraviesa el Canal de Suez corresponde a buques de carga seca a granel que transportan cereales (5%) y minerales y metales (5%). El número de buques de carga seca a granel que atraviesan el Canal se redujo en un 43% entre noviembre de 2023 y febrero de 2024. Según el tablero del trigo de la OMC, en enero de 2024 al menos 45 buques que transportaban cereales o semillas oleaginosas (2,7 millones de toneladas en total) fueron desviados para eludir el Canal de Suez. Paralelamente, los costos de flete de la carga seca a granel experimentaron un aumento inicial de casi el 40% en diciembre de 2023 tras los primeros ataques en el Mar Rojo, para después reducirse significativamente en enero y febrero de 2024, antes de volver a aumentar en marzo. En promedio, los costos de flete de la carga seca a granel siguen siendo un 40% inferiores a los observados después del bloqueo del Canal de Suez.

Los buques cisterna representan más del 23% del volumen de carga que atraviesa el Canal de Suez. El número de buques cisterna que atraviesan el Canal se redujo en un 49% entre noviembre de 2023 y febrero de 2024. Los costos de flete de los buques cisterna se han incrementado desde septiembre de 2023 y siguen duplicando con creces los niveles

observados durante el bloqueo del Canal de Suez. Esto refleja en parte las perturbaciones causadas por el bajo nivel de tránsito por el Canal de Panamá debido a la sequía y al abandono del comercio con Rusia por parte de los operadores europeos debido a la guerra en Ucrania. Los costos de flete de los buques que transportan petróleo bruto han fluctuado desde los primeros ataques en el Mar Rojo, pero son ligeramente inferiores a los costos de antes de los ataques. Por otra parte, los costos de flete de los productos refinados del petróleo, como la gasolina, el gasóleo o el combustible para aviones de retropropulsión, han seguido aumentando tras los ataques.

El aumento relativamente pequeño de los costos del transporte marítimo puede atribuirse, en parte, al hecho de que algunas empresas han recurrido temporalmente al transporte ferroviario o aéreo. Aunque el peso tasado de la carga aérea se mantuvo relativamente estable tras los primeros ataques en noviembre de 2023, fue un 13% mayor en enero de 2024 que en enero de 2023, lo que se debe en parte a una demanda relativamente mayor de transporte aéreo en Asia y Europa. Los costos de flete aéreo registraron un aumento breve pero significativo en diciembre de 2023, a lo que siguió una reducción sustancial en enero de 2024 hasta alcanzar un nivel

**Gráfico 32: Índices relativos a la demanda y la tensión de las cadenas de suministro durante el bloqueo del Canal de Suez de 2021 y la crisis del Mar Rojo de 2023-2024**



*Nota:* El índice compuesto global de gestores de compras mide la orientación predominante de las tendencias económicas en los sectores manufacturero y de servicios derivadas de encuestas mensuales de empresas del sector privado. El índice de tensión de las cadenas de suministro mundiales mide la situación de las cadenas de suministro combinando variables de índices relacionados con los transportes y la fabricación. Un índice de tensión positivo indica que las cadenas de suministro están sometidas a tensión, mientras que un índice negativo indica que las cadenas de suministro funcionan correctamente y presentan pocas perturbaciones o tensiones. El valor de mes igual a cero corresponde a la obstrucción del Canal de Suez de marzo de 2021 y al primer ataque a un buque comercial en el Mar Rojo en noviembre de 2023.

*Fuente:* Elaboración de la Secretaría de la OMC basada en datos del índice compuesto global de gestores de compras (PMI) de JP Morgan y del índice de tensión de las cadenas de suministro mundiales (GSCPI) del Banco de la Reserva Federal de Nueva York.

ligeramente inferior a los costos observados en octubre de 2023 antes de los ataques.

### Debilidad de la demanda de consumo y existencias “de seguridad” disponibles

A diferencia del bloqueo del Canal de Suez de marzo de 2021, se prevé que la demanda moderada de mercancías mitigue parcialmente las presiones inflacionistas en la cadena de suministro derivadas de las demoras en el transporte causadas por las perturbaciones en el Mar Rojo (véase el gráfico 32). Del mismo modo, las presiones y la volatilidad en la cadena de suministro han seguido siendo escasas tras los ataques. Esto indica que las existencias disponibles pueden contribuir a aliviar la presión inflacionista derivada de las demoras en el transporte, ya que amortiguan los aumentos inmediatos de los costos de flete y reducen la necesidad de trasladar a los consumidores los incrementos de los costes de flete.

### Estabilidad relativa de los mercados energéticos

Los precios de la energía pueden ser una importante vía de contagio para la economía mundial, ya que repercuten en los costos de producción, la inflación y el gasto de los consumidores, lo que afecta al

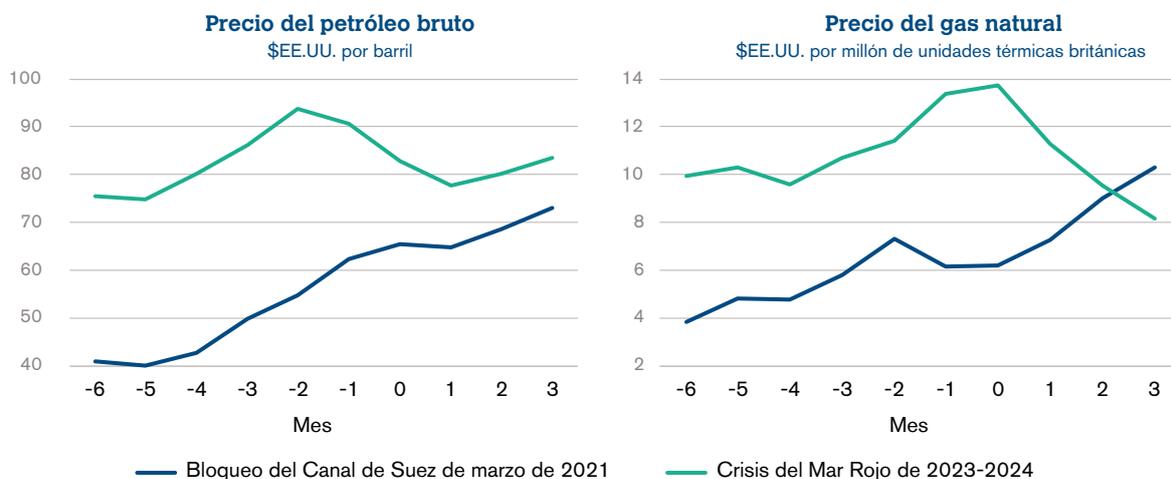
crecimiento económico. El número de buques cisterna que cruzaron el Mar Rojo, incluidos los que transportaban productos del petróleo, se redujo a casi la mitad en febrero de 2024 en comparación con febrero de 2023. Esta reducción del tráfico de buques cisterna ha planteado preocupaciones acerca de una posible escasez temporal de petróleo en determinadas regiones, lo que podría contribuir a presiones inflacionistas adicionales.

A pesar del cambio de ruta de algunos petroleros, y a diferencia del incidente de marzo de 2021 en el Canal de Suez, los precios del petróleo bruto se han mantenido estables en las semanas siguientes a los ataques en el Mar Rojo, aunque los precios de petróleo crudo Brent (Europa) han reaccionado ligeramente más que los del West Texas Intermediate americano (véase el gráfico 33). Del mismo modo, el precio mundial del gas natural no se ha visto afectado significativamente, ya que de hecho los precios han disminuido tras los primeros ataques en el Mar Rojo.

### Mayor disponibilidad de buques portacontenedores

El desvío de los buques hacia el Cabo de Buena Esperanza conlleva plazos de expedición más largos debido a las grandes distancias que deben

**Gráfico 33: Precios mensuales del petróleo bruto y del gas natural durante el bloqueo del Canal de Suez de 2021 y la crisis del Mar Rojo de 2023-2024**



*Nota:* El valor de mes igual a cero corresponde a la obstrucción del Canal de Suez de marzo de 2021 y al primer ataque a un buque comercial en el Mar Rojo en noviembre de 2023.

*Fuente:* Elaboración de la Secretaría de la OMC basada en datos de la Administración de Información sobre la Energía de los Estados Unidos sobre los precios del petróleo bruto (Brent - Europa) y del Fondo Monetario Internacional sobre el precio mundial del gas natural (Unión Europea).

recorrer, lo que da lugar a retrasos en la llegada de las mercancías. Además, el cambio de ruta puede causar una menor disponibilidad de buques para los viajes de vuelta, lo que reduce la capacidad para nuevas expediciones y puede provocar congestiones en la gestión de las cadenas de suministro, ya que los buques tardan más tiempo en completar un viaje de ida y vuelta, lo que agrava aún más las dificultades del transporte marítimo.

En 2023, la producción mundial de buques aumentó un 8% con 350 nuevos buques portacontenedores. Se espera que la capacidad siga aumentando un 10% en 2024 con 478 nuevos buques portacontenedores (véase el gráfico 34). Este excedente debería contribuir a mitigar posibles congestiones en lo que respecta a la disponibilidad de buques portacontenedores, cuyo tráfico por el Mar Rojo se ha reducido en un 72%, con lo que se limitarían los aumentos de los costos de flete causados por la crisis del Mar Rojo.

### Consecuencias poco claras a largo plazo

Aunque la frecuencia de los ataques a los buques comerciales que navegan por el Mar Rojo y el Golfo de Adén ha disminuido significativamente en los últimos meses, un número cada vez mayor de operadores de transporte marítimo ha suspendido el tránsito por la región. Si bien los efectos económicos de la crisis del Mar Rojo han

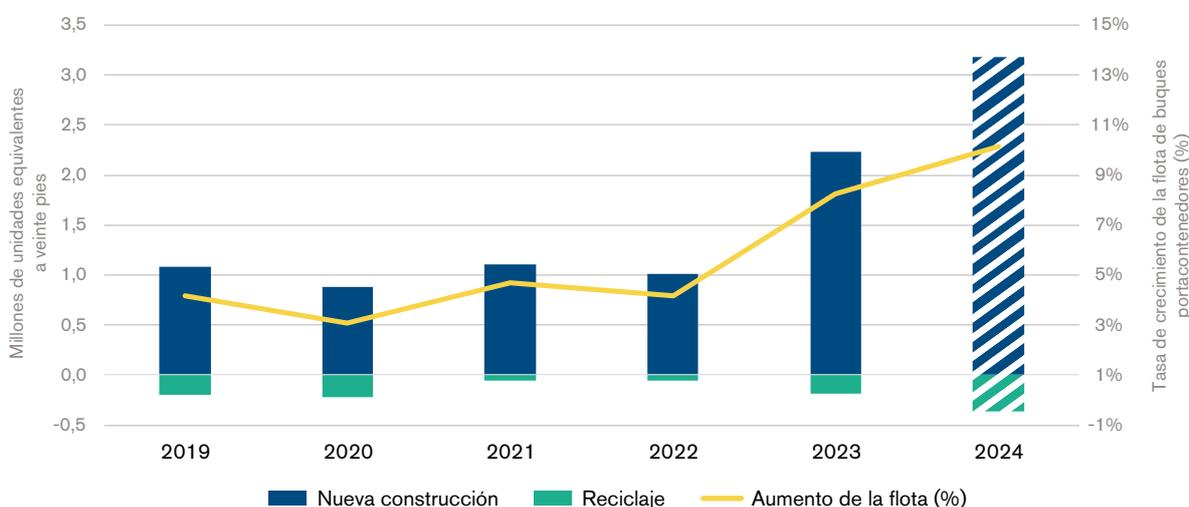
sido hasta el momento relativamente limitados, algunos sectores, como la industria del automóvil, los abonos y el comercio minorista, ya se han visto afectados por las demoras y el aumento de los costos de flete. Además de las consecuencias económicas, la crisis del Mar Rojo también ha repercutido en el transporte de ayuda humanitaria.

En última instancia, el alcance de los efectos económicos de la crisis del Mar Rojo dependerá de la duración y la gravedad de los ataques, así como de las decisiones adoptadas por las empresas de transporte marítimo en relación con los riesgos y los costos que conlleva navegar por el Mar Rojo o desviar sus buques. Las empresas de transporte no esperan que la situación mejore significativamente hasta por lo menos el segundo trimestre de 2024.

Si la crisis del Mar Rojo persiste, podría obligar a la industria del transporte marítimo y de carga a reconsiderar sus estrategias y prioridades. Los operadores de transporte marítimo pueden decidir optimizar sus planes de ruta reduciendo al mínimo el tiempo de navegación entre los puertos que utilizan más frecuentemente. Esto podría entrañar la reducción del número de combinaciones de viajes o la adopción de nuevos modelos de rutas. Además, pueden dedicarse esfuerzos a mejorar la capacidad de modos alternativos de transporte abordando las limitaciones actuales y ofreciendo costos de flete más competitivos.

**Gráfico 34: Evolución de la flota de buques portacontenedores, 2019-2024**

Millones de TEU y porcentaje



*Nota:* Las barras sombreadas correspondientes a 2024 representan proyecciones.

*Fuente:* Estimaciones de la OMC basadas en datos de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO) y Clarkson Research.

## Cuadro 1 del apéndice: Principales exportadores e importadores en el comercio mundial de mercancías, 2023

Miles de millones de dólares y porcentajes

Orden	Exportadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual	Orden	Importadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual
1	China	3.380	14,2	-5	1	Estados Unidos	3.173	13,1	-6
2	Estados Unidos	2.020	8,5	-2	2	China	2.557	10,6	-6
3	Alemania	1.688	7,1	1	3	Alemania	1.463	6,0	-8
4	Países Bajos	935	3,9	-3	4	Países Bajos	842	3,5	-6
5	Japón	717	3,0	-4	5	Reino Unido	791	3,3	-4
6	Italia	677	2,8	3	6	Francia	786	3,2	-5
7	Francia	648	2,7	5	7	Japón	786	3,2	-12
8	Corea, República de	632	2,7	-8	8	India	673	2,8	-7
9	México	593	2,5	3	9	Hong Kong, China	654	2,7	-2
						Importaciones no reexportadas <sup>1</sup>	184	0,8	12
10	Hong Kong, China	574	2,4	-6	10	Corea, República de	643	2,7	-12
	Exportaciones nacionales	21	0,1	30					
	Reexportaciones	553	2,3	-7					
11	Canadá	569	2,4	-5	11	Italia	640	2,6	-8
12	Bélgica	562	2,4	-12	12	México	621	2,6	-1
13	Reino Unido	521	2,2	-2	13	Canadá	570	2,4	-2
14	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	488	2,1	-5	14	Bélgica	547	2,3	-12
15	Singapur	476	2,0	-8	15	España	470	1,9	-5
	Exportaciones nacionales	213	0,9	-11					
	Reexportaciones	263	1,1	-5					
16	Taipei Chino	432	1,8	-10	16	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	449	1,9	7
17	India	432	1,8	-5	17	Singapur	423	1,7	-11
						Importaciones no reexportadas <sup>1</sup>	160	0,7	-20
18	Federación de Rusia	424	1,8	-28	18	Polonia	370	1,5	-3
19	España	423	1,8	2	19	Suiza	364	1,5	2
20	Suiza	420	1,8	5	20	Türkiye	362	1,5	-1
21	Polonia	382	1,6	6	21	Taipei Chino	359	1,5	-18
22	Australia	371	1,6	-10	22	Viet Nam	326	1,3	-9
23	Viet Nam	354	1,5	-5	23	Federación de Rusia <sup>2</sup>	304	1,3	10
24	Brasil	340	1,4	2	24	Tailandia	290	1,2	-4
25	Arabia Saudita, Reino de la	322	1,4	-22	25	Australia	288	1,2	-7
26	Malasia	313	1,3	-11	26	Malasia	266	1,1	-10
27	Tailandia	285	1,2	-1	27	Brasil	253	1,0	-14
28	Indonesia	259	1,1	-11	28	Czech Republic	231	1,0	-3
29	Türkiye	256	1,1	1	29	Austria	225	0,9	-4
30	República Checa	255	1,1	6	30	Indonesia	222	0,9	-7
	<b>Total de las economías anteriores <sup>3</sup></b>	<b>19.748</b>	<b>83,0</b>	<b>-</b>		<b>Total de las economías anteriores <sup>3</sup></b>	<b>19.944</b>	<b>82,3</b>	<b>-</b>
	<b>Mundo <sup>3</sup></b>	<b>23.784</b>	<b>100,0</b>	<b>-5</b>		<b>Mundo <sup>3</sup></b>	<b>24.235</b>	<b>100,0</b>	<b>-6</b>

(1) Estimaciones de la Secretaría.

(2) Importaciones f.o.b.

(3) Incluye considerables reexportaciones o importaciones destinadas a la reexportación.

Fuente: OMC y UNCTAD.

## Cuadro 2 del apéndice: Principales exportadores e importadores en el comercio mundial de mercancías, excluido el comercio dentro de la UE, 2023

Miles de millones de dólares y porcentajes

Orden	Exportadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual	Orden	Importadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual
1	China	3.380	17,5	-5	1	Estados Unidos de América	3.173	15,9	-6
2	Exportaciones extra-UE	2.761	14,3	2	2	Importaciones extra-UE	2.717	13,6	-14
3	Estados Unidos de América	2.020	10,4	-2	3	China	2.557	12,8	-6
4	Japón	717	3,7	-4	4	Reino Unido	791	4,0	-4
5	Corea, República de	632	3,3	-8	5	Japón	786	3,9	-12
6	México	593	3,1	3	6	India	673	3,4	-7
7	Hong Kong, China	574	3,0	-6	7	Hong Kong, China	654	3,3	-2
	Exportaciones nacionales	21	0,1	30		Importaciones no reexportadas <sup>1</sup>	184	0,9	12
	Reexportaciones	553	2,9	-7					
8	Canadá	569	2,9	-5	8	Corea, República de	643	3,2	-12
9	Reino Unido	521	2,7	-2	9	México	621	3,1	-1
10	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	488	2,5	-5	10	Canadá	570	2,9	-2
11	Singapur	476	2,5	-8	11	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	449	2,3	7
	Exportaciones nacionales	213	1,1	-11					
	Reexportaciones	263	1,4	-5					
12	Taipei Chino	432	2,2	-10	12	Singapur	423	2,1	-11
						Importaciones no reexportadas <sup>1</sup>	160	0,8	-20
13	India	432	2,2	-5	13	Suiza	364	1,8	2
14	Federación de Rusia	424	2,2	-28	14	Türkiye	362	1,8	-1
15	Suiza	420	2,2	5	15	Taipei Chino	359	1,8	-18
16	Australia	371	1,9	-10	16	Viet Nam	326	1,6	-9
17	Viet Nam	354	1,8	-5	17	Federación de Rusia <sup>2</sup>	304	1,5	10
18	Brasil	340	1,8	2	18	Tailandia	290	1,5	-4
19	Arabia Saudita, Reino de la	322	1,7	-22	19	Australia	288	1,4	-7
20	Malasia	313	1,6	-11	20	Malasia	266	1,3	-10
21	Tailandia	285	1,5	-1	21	Brasil	253	1,3	-14
22	Indonesia	259	1,3	-11	22	Indonesia	222	1,1	-7
23	Türkiye	256	1,3	1	23	Arabia Saudita, Reino de la	211	1,1	11
24	Noruega	174	0,9	-30	24	Filipinas	133	0,7	-9
25	Iraq <sup>1</sup>	116	0,6	-16	25	Sudáfrica <sup>1</sup>	131	0,7	-4
26	Sudáfrica	111	0,6	-10	26	Iraq <sup>1</sup>	96	0,5	10
27	Qatar <sup>1</sup>	97	0,5	-26	27	Noruega	95	0,5	-10
28	Chile	95	0,5	-4	28	Israel	91	0,5	-15
29	Irán <sup>1</sup>	91	0,5	-7	29	Chile	86	0,4	-18
30	Kuwait, Estado de <sup>1</sup>	85	0,4	-15	30	Egipto <sup>1</sup>	79	0,4	-18
	<b>Total de las economías anteriores</b>	<b>17.707</b>	<b>91,5</b>	<b>-</b>		<b>Total de las economías anteriores</b>	<b>18.010</b>	<b>90,4</b>	<b>-</b>
	<b>Mundo, excluido el comercio dentro de la UE <sup>3</sup></b>	<b>19.350</b>	<b>100,0</b>	<b>-5</b>		<b>Mundo, excluido el comercio dentro de la UE <sup>3</sup></b>	<b>19.912</b>	<b>100,0</b>	<b>-7</b>

(1) Estimaciones de la Secretaría.

(2) Importaciones f.o.b.

(3) Incluye considerables reexportaciones o importaciones destinadas a la reexportación.

Fuente: OMC y UNCTAD.

### Cuadro 3 del apéndice: Principales exportadores e importadores de servicios comerciales, 2023

Miles de millones de dólares y porcentajes

Orden	Exportadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual	Orden	Importadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual
1	Estados Unidos de América	966	12,3	7	1	Estados Unidos de América	694	9,6	3
2	Reino Unido	581	7,4	16	2	China	549	7,6	19
3	Alemania	435	5,5	2	3	Alemania	506	7,0	9
4	Irlanda	397	5,1	11	4	Reino Unido	389	5,4	23
5	China	380	4,8	-10	5	Irlanda	389	5,4	9
6	Francia	355	4,5	4	6	Francia	323	4,5	12
7	India	344	4,4	11	7	Países Bajos	297	4,1	10
8	Singapur	328	4,2	-3	8	Singapur	295	4,1	0
9	Países Bajos	314	4,0	10	9	India	247	3,4	0
10	Japón	201	2,6	21	10	Japón	225	3,1	8
11	España	197	2,5	20	11	Suiza	191	2,6	19
12	Suiza	168	2,1	12	12	Italia	157	2,2	13
13	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	165	2,1	8	13	Bélgica	156	2,1	12
14	Luxemburgo	148	1,9	3	14	Canadá	154	2,1	7
15	Canadá	147	1,9	12	15	Corea, República de	149	2,1	8
16	Bélgica	146	1,9	8	16	Luxemburgo	120	1,7	5
17	Italia	145	1,8	15	17	Suecia	113	1,6	8
18	Corea, República de	124	1,6	-6	18	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	108	1,5	13
19	Dinamarca	113	1,4	-14	19	Dinamarca	107	1,5	7
20	Polonia	106	1,4	12	20	España	97	1,3	13
21	Suecia	104	1,3	10	21	Arabia Saudita, Reino de la	87	1,2	24
22	Türkiye	101	1,3	12	22	Brasil	81	1,1	3
23	Hong Kong, China	99	1,3	19	23	Austria	80	1,1	9
24	Austria	89	1,1	9	24	Hong Kong, China	79	1,1	25
25	Israel	84	1,1	-3	25	Federación de Rusia	75	1,0	7
26	Australia	75	1,0	45	26	Australia	73	1,0	13
27	Tailandia	62	0,8	62	27	México	69	0,9	10
28	Portugal	56	0,7	20	28	Polonia	65	0,9	15
29	Taipei Chino	54	0,7	-5	29	Tailandia	65	0,9	4
30	Grecia	53	0,7	7	30	Taipei Chino	64	0,9	45
	<b>Total de las economías anteriores</b>	<b>6.535</b>	<b>83,4</b>	<b>-</b>		<b>Total de las economías anteriores</b>	<b>6.003</b>	<b>82,9</b>	<b>-</b>
	<b>Mundo</b>	<b>7.840</b>	<b>100,0</b>	<b>9</b>		<b>Mundo</b>	<b>7.244</b>	<b>100,0</b>	<b>9</b>

(1) Estimaciones de la Secretaría. No hay datos trimestrales disponibles.

... Cifras no disponibles o no comparables.

*Nota:* Estimaciones preliminares basadas en estadísticas trimestrales. Las cifras correspondientes a algunos países y territorios han sido estimadas por la Secretaría. Más datos disponibles en <http://stats.wto.org/>.

*Fuente:* OMC y UNCTAD.

**Cuadro 4 del apéndice: Principales exportadores e importadores de servicios comerciales excluido el comercio dentro de la UE, 2023**

Miles de millones de dólares y porcentajes

Orden	Exportadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual	Orden	Importadores	Valor	Parte	Variación porcentual anual
1	Exportaciones extra UE	1.438	22,4	4	1	Importaciones extra-UE	1.246	21,1	7
2	Estados Unidos de América	966	15,1	7	2	Estados Unidos de América	694	11,7	3
3	Reino Unido	581	9,1	16	3	China	549	9,3	19
4	China	380	5,9	-10	4	Reino Unido	389	6,6	23
5	India	344	5,4	11	5	Singapur	295	5,0	0
6	Singapur	328	5,1	-3	6	India	247	4,2	0
7	Japón	201	3,1	21	7	Japón	225	3,8	8
8	Suiza	168	2,6	12	8	Suiza	191	3,2	19
9	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	165	2,6	8	9	Canadá	154	2,6	7
10	Canadá	147	2,3	12	10	Corea, República de	149	2,5	8
11	Corea, República de	124	1,9	-6	11	Emiratos Árabes Unidos <sup>1</sup>	108	1,8	13
12	Türkiye	101	1,6	12	12	Arabia Saudita, Reino de la	87	1,5	24
13	Hong Kong, China	99	1,5	19	13	Brasil	81	1,4	3
14	Israel	84	1,3	-3	14	Hong Kong, China	79	1,3	25
15	Australia	75	1,2	45	15	Federación de Rusia	75	1,3	7
16	Tailandia	62	1,0	62	16	Australia	73	1,2	13
17	Taipei Chino	54	0,8	-5	17	México	69	1,2	10
18	México	52	0,8	9	18	Tailandia	65	1,1	4
19	Noruega	52	0,8	0	19	Taipei Chino	64	1,1	45
20	Arabia Saudita, Reino de la	50	0,8	49	20	Noruega	61	1,0	7
21	Filipinas	48	0,7	17	21	Malasia	52	0,9	16
22	Brasil	44	0,7	12	22	Indonesia	51	0,9	19
23	Malasia	42	0,7	34	23	Türkiye	48	0,8	21
24	Federación de Rusia	40	0,6	-16	24	Israel	47	0,8	5
25	Macao, China	38	0,6	187	25	Qatar	36	0,6	-3
26	Egipto	35	0,5	24	26	Filipinas	29	0,5	16
27	Indonesia	33	0,5	45	27	Viet Nam	29	0,5	6
28	Qatar	29	0,5	-1	28	Kuwait, Estado de	28	0,5	8
29	Marruecos	26	0,4	21	29	Ucrania	23	0,4	-6
30	Viet Nam	19	0,3	45	30	Argentina	23	0,4	7
	<b>Total de las economías anteriores</b>	<b>5.825</b>	<b>90,8</b>	<b>-</b>		<b>Total de las economías anteriores</b>	<b>5.268</b>	<b>89,1</b>	<b>-</b>
	<b>Mundo, excluido el comercio dentro de la UE</b>	<b>6.416</b>	<b>100,0</b>	<b>9</b>		<b>Mundo, excluido el comercio dentro de la UE</b>	<b>5.915</b>	<b>100,0</b>	<b>9</b>

(1) Estimaciones de la Secretaría. No hay datos trimestrales disponibles.

... Cifras no disponibles o no comparables.

 Nota: Estimaciones preliminares basadas en estadísticas trimestrales. Las cifras correspondientes a algunos países y territorios han sido estimadas por la Secretaría. Más datos disponibles en <http://stats.wto.org/>.

Fuente: OMC y UNCTAD.

## Cuadro 5 del apéndice: Principales exportadores de servicios prestados digitalmente, 2023

Miles de millones de dólares y porcentajes

Orden	Exportadores	Valor					Porcentaje en las exportaciones mundiales		Variación porcentual anual		
		2019	2020	2021	2022	2023	2019	2023	2021	2022	2023
1	Estados Unidos de América	471	534	602	631	649	16,7	15,3	13	5	3
2	Reino Unido	274	318	380	377	438	9,7	10,3	20	-1	16
3	Irlanda	169	242	295	295	328	6,0	7,7	22	0	11
4	India	124	144	173	219	257	4,4	6,0	20	27	17
5	Alemania	183	203	246	238	248	6,5	5,8	21	-3	4
6	China	114	147	185	198	207	4,0	4,9	26	7	4
7	Países Bajos	164	147	160	171	194	5,8	4,6	10	7	13
8	Singapur	107	130	156	171	182	3,8	4,3	21	10	6
9	Francia	128	131	151	151	170	4,6	4,0	15	0	13
10	Luxemburgo	100	104	128	117	122	3,5	2,9	23	-9	4
11	Japón	104	110	117	110	116	3,7	2,7	6	-6	6
12	Suiza	86	86	99	101	111	3,0	2,6	16	1	10
13	Bélgica	63	73	84	82	89	2,2	2,1	14	-2	9
14	Canadá	56	69	78	77	80	2,0	1,9	13	-1	5
15	Suecia	45	51	65	65	69	1,6	1,6	27	0	7
16	España	45	46	52	57	67	1,6	1,6	14	9	19
17	Israel	34	43	55	59	63	1,2	1,5	27	9	6
18	Corea, República de	36	42	54	55	62	1,3	1,5	28	2	13
19	Italia	42	46	55	55	61	1,5	1,4	19	0	12
20	Emiratos Árabes Unidos	29	33	37	46	48	1,0	1,1	14	22	5
21	Polonia	22	29	35	39	46	0,8	1,1	21	10	20
22	Hong Kong, China	38	39	43	46	46	1,4	1,1	9	8	0
23	Austria	25	29	33	34	36	0,9	0,8	16	1	6
24	Dinamarca	18	22	24	26	34	0,7	0,8	8	9	29
25	Filipinas	19	23	25	27	29	0,7	0,7	9	9	8
26	Taipei Chino	18	22	24	26	27	0,6	0,6	13	9	4
27	Finlandia	20	22	25	24	23	0,7	0,5	14	-6	-1
28	Brasil	13	14	17	21	23	0,5	0,5	19	23	10
29	Rumania	11	13	16	18	20	0,4	0,5	19	13	14
30	Australia	15	16	19	19	19	0,5	0,5	17	1	2
	<b>Total de las economías anteriores</b>	<b>2.574</b>	<b>2.926</b>	<b>3.434</b>	<b>3.552</b>	<b>3.866</b>	<b>91,3</b>	<b>90,9</b>	-	-	-
	<b>Mundo</b>	<b>2.819</b>	<b>3.205</b>	<b>3.762</b>	<b>3.900</b>	<b>4.251</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>9</b>

Fuente: Estimaciones de la OMC.

# Bibliografía

Auboin, M. y Borino, F. (2022), "Applying import-adjustment demand methodology to trade analysis during the Covid-19 crisis: what do we learn?", WTO Staff Working Paper ERSD-2022-8, OMC.

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

Banco Central Europeo (2018), "Consumption of durable goods in the ongoing economic expansion", Economic Bulletin, número 1/2018, BCE.

McKenna, M. F., Katz, S. L., Condit, C., y S. Walbridge, (2012) "Response of commercial ships to a voluntary speed reduction measure: are voluntary strategies adequate for mitigating ship-strike risk", Coastal Management, 40 (6), 634-650.

Pratson, L. F. (2023) "Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures", Communications in Transportation Research, 3: 100083.

**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)

ISBN (publicación impresa): ISBN 978-92-870-7638-0  
ISBN (publicación en línea): ISBN 978-92-870-7637-3

Impreso por la Organización Mundial del Comercio.  
© Organización Mundial del Comercio 2024.  
Maquetación del informe: Triptik, Annecy.

**Las “Perspectivas del comercio mundial y estadísticas” de la OMC analizan la evolución reciente del comercio mundial hasta el cuarto trimestre de 2023 y presentan las previsiones de la Organización sobre el comercio mundial en 2024 y 2025. Se proporcionan desgloses del comercio de mercancías y servicios comerciales por sectores y regiones, así como información detallada sobre los principales interlocutores comerciales. La publicación del informe coincide con la 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](https://stats.wto.org).**