



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

En los dos decenios anteriores a la crisis financiera mundial del 2008, el volumen del comercio de mercancías creció cerca de dos veces más rápido que el PIB mundial a tipos de cambio de mercado, pero después de la crisis el comercio ha crecido a una tasa similar a la del PIB.⁷ En el contexto de este cambio en la tendencia, desde el 2018 en adelante han ocurrido tres importantes shocks al comercio internacional: primero la guerra comercial entre China y Estados Unidos, luego el Coronavirus y actualmente la invasión de Rusia a Ucrania.

En este Tema de Análisis revisamos, primero por separado y luego en conjunto, los impactos que han tenido estos distintos shocks al comercio internacional, para luego concluir con una discusión de los efectos que pueden tener los incentivos que enfrentan las firmas y gobiernos a nivel geopolítico. En la primera sección revisamos el impacto del Coronavirus, mostrando las diferencias entre sectores y profundizando en los problemas de oferta, específicamente en el transporte y en los efectos que éste tuvo en la producción de bienes elaborados, usando como ejemplo el mercado automotriz. En la segunda sección revisamos la guerra comercial, con un foco en el cambio que tuvo en la distribución geográfica del comercio, y el impacto que ha tenido (por ahora) el conflicto en Ucrania. Seguimos luego con la conclusión, que discute los incentivos que tienen las empresas y gobiernos, las primeras a generar robustez en sus cadenas de producción y los gobiernos a hacer “reshoring” en productos que sean relevantes para la seguridad nacional. Por último, analizamos cómo la dependencia mutua eleva los costos de conflicto y cómo todas las medidas que los distintos agentes están tomando pueden llevar a un mundo más “polarizado” en lo comercial, que tenga menores costos de iniciar distintos tipos de conflictos entre los polos.

1. CORONAVIRUS

Cuando partió la pandemia, los flujos de comercio cayeron fuertemente, llegando a niveles comparables a los observados durante la recesión del 2008. Lo que sorprendió fue el importante salto que tuvo el comercio de bienes y servicios posterior a la caída. En el Gráfico N°1 está la comparación entre la crisis del 2008 y la del 2020 en términos de importaciones de bienes y servicios, como se puede ver, la recuperación fue más rápida que en la anterior recesión global.

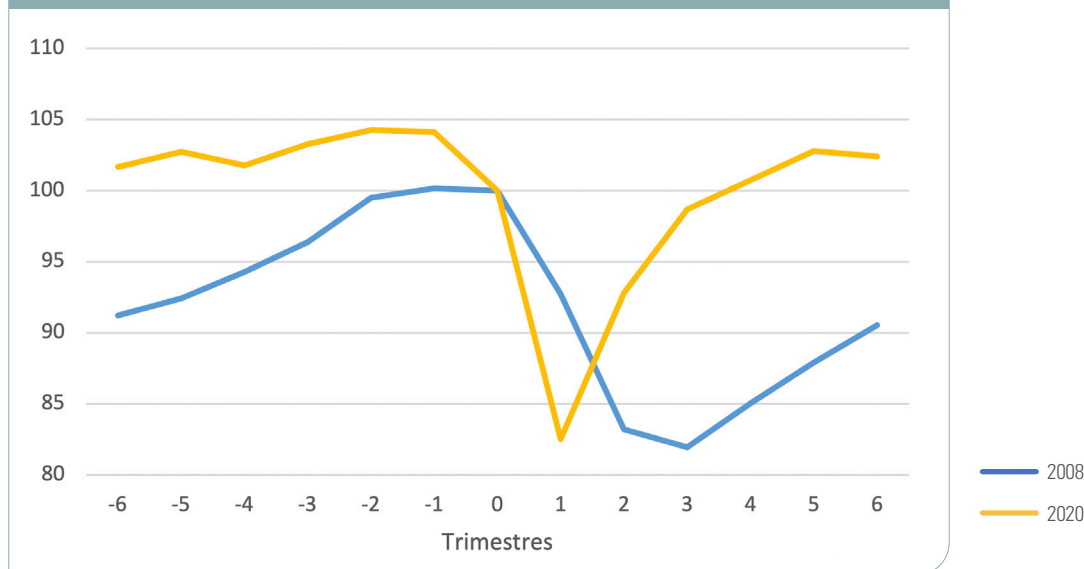
⁷ Fuente: https://www.wto.org/spanish/news_s/pres22_s/pr902_s.htm.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

GRÁFICO N°1: IMPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS ANTES Y DESPUÉS DE LAS RECESIONES DEL 2008 Y 2020 (PARA EL TRIMESTRE EN QUE INICIÓ LA RECESIÓN INDICES = 100 Y TRIMESTRE = 0)



Fuente: Ministerio de Desarrollo Social y Familia, Encuesta Casen y Encuesta Casen en Pandemia 2020.

Pero esta rápida recuperación no fue pareja para todos los sectores. En el Gráfico N°2 se puede ver la relación entre lo restrictivo que eran las cuarentenas y los cambios en los niveles de importaciones de bienes y de servicios.

Como se puede ver, luego del shock inicial, el comercio de bienes se recuperó rápidamente y ya para el tercer trimestre del 2020 había superado el nivel del último trimestre del 2019, todo lo anterior a pesar de que las cuarentenas seguían siendo estrictas. Por su parte, el comercio de servicios cayó más que el de bienes en un comienzo y siguió con una tendencia negativa hasta el primer trimestre del 2021.

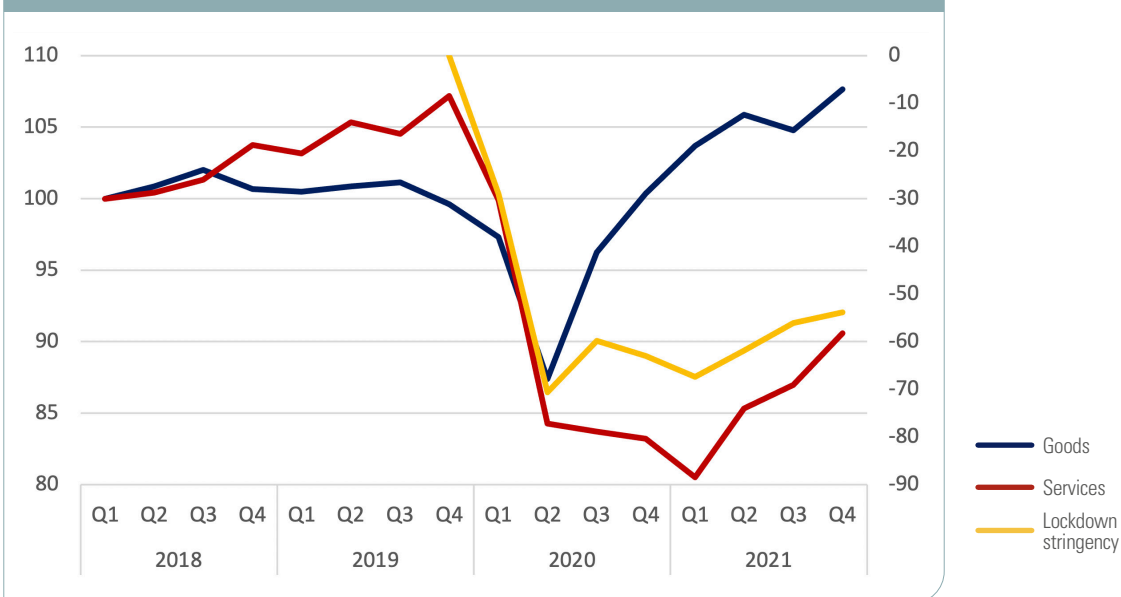
En el Gráfico N°3 revisamos los subsectores que componen el comercio internacional de servicios. En este se puede observar que la caída estuvo dominada por la disminución importante y sostenida en los viajes, sector que ha evolucionado de manera más contractiva que los demás, y que ha seguido una tendencia similar al índice que mide las restricciones sanitarias que han impuesto los gobiernos. De manera más reciente hay información de que el turismo se estaría recuperando, de hecho, un informe de Bank of America señaló que el gasto de sus clientes en aerolíneas y agencias de viaje ha subido un 60% año a año para el mes de abril, lo que podría significar el comienzo del esperado rebote del sector.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

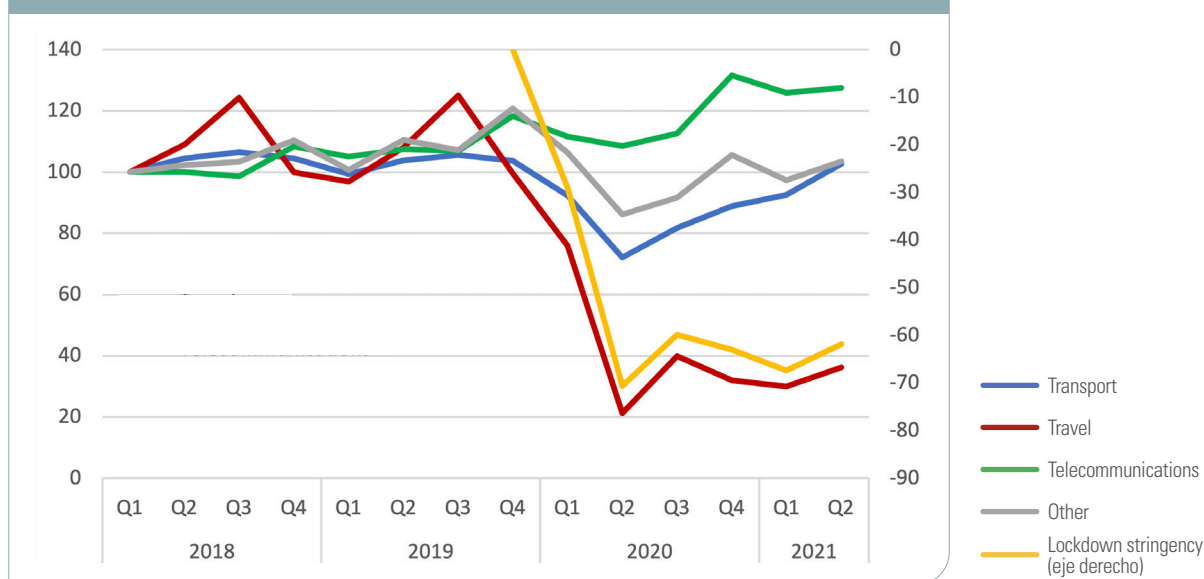
GRÁFICO N°2: CAMBIOS EN EL COMERCIO DE BIENES Y SERVICIOS Y SEVERIDAD DE LAS RESTRICCIONES SANITARIAS (PRIMER TRIMESTRE DE 2018 = 100)



Fuente: CPB World Trade Monitor y FMI.

Nota: El índice de "Lockdown stringency" es el promedio, ponderado por el peso que tiene cada país en las importaciones, del Oxford COVID-19 Government Response Stringency Index.

GRÁFICO N°3: IMPORTACIONES DE SERVICIOS COMERCIALES POR SECTORES (PRIMER TRIMESTRE DE 2018 = 100)



Fuente: WTO y FMI.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

Problemas logísticos

La sección anterior mostró los principales patrones que caracterizaron el comercio internacional en bienes y servicios durante los últimos años, en esta profundizamos en un área que no se observa directamente en los datos anteriores, pero que es parte importante de las consecuencias inesperadas que tuvo el Coronavirus en el comercio internacional, que son los diferentes problemas logísticos que han afectado el comercio de bienes.

Los problemas logísticos que han afectado el comercio de bienes, si bien no fueron tan graves como para permitir que no se recuperaran los niveles previos a la pandemia, sí han limitado el crecimiento que hubiera tenido en otro caso este sector frente al aumento de demanda. A continuación explicamos tres factores que fueron determinantes a la hora de entender la evolución de este sector.

Lo primero es que, producto de las cuarentenas y otras medidas para contener el avance de la pandemia, las personas alrededor del mundo se vieron restringidas en su capacidad de consumir distintos servicios. Esto llevó a que parte de esa demanda que no se podía satisfacer se tradujera en un aumento en la demanda por bienes. Un ejemplo de esto puede ser el caso de las peluquerías, que cerraron producto de las cuarentenas, por lo que ahora las personas debían comprarse una máquina o tijeras para poder satisfacer aquella necesidad.

Lo segundo es que en varios países importantes, donde destaca Estados Unidos, hubo programas de estímulo que excedieron con creces las brechas de producto que existían, por lo que se sobre estimuló la demanda agregada, aumentando así el primer efecto.

El tercer componente son las restricciones a la oferta. Las medidas sanitarias, así como afectaron el funcionamiento de los servicios, también hicieron más difícil para las fábricas y puertos operar, lo que, si se combina con las complicadas cadenas de producción que necesita cada bien, hace que una vez que se acaben los inventarios, se creen descoordinaciones importantes. Con el pasar del tiempo la importancia de las cuarentenas para la producción de bienes fue bajando, ya que se contaba con protocolos para funcionar, pero las ausencias de trabajadores contagiados, junto con las descoordinaciones de inventarios y problemas en puertos siguieron, lo que ha producido atrasos importantes en los principales productores de bienes manufacturados. Lo anterior se traduce en mayores costos para los consumidores. El ejemplo más reciente de esta situación son los problemas que han generado las cuarentenas en la ciudad de Shanghái.⁸

Los tres puntos anteriores nos muestran que el impacto de la pandemia en el comercio internacional vino tanto por restricciones a la oferta como aumentos en la demanda por bienes, lo que se ha traducido en presiones al alza en los precios. Una manifestación de lo explicado se puede ver en el Gráfico N°4, que muestra las alzas que ha tenido el precio de transportar un contenedor. Si bien actualmente no se encuentra en su máximo histórico, está en niveles cercanos a cuatro veces el costo previo a la pandemia.

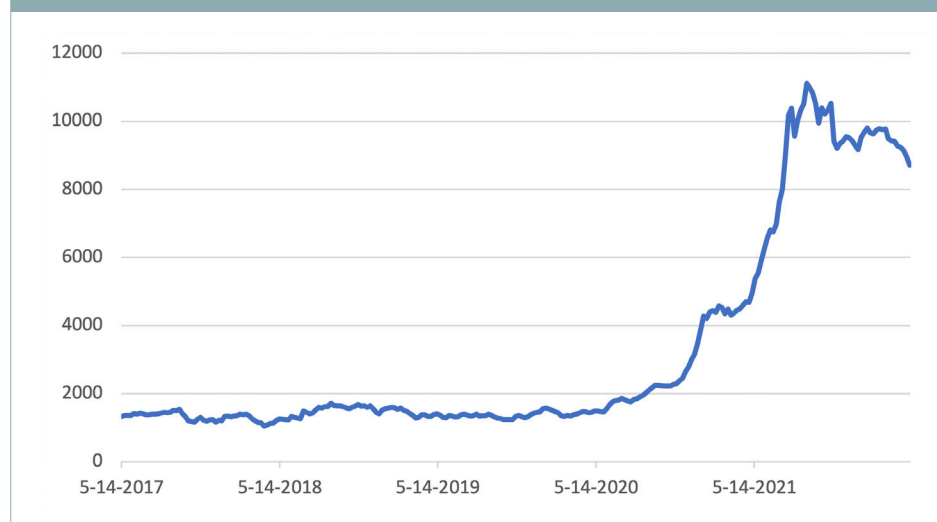
⁸ Más detalles de lo anterior en el siguiente artículo de la revista Time: <https://time.com/6168543/china-zero-covid-shanghai-lockdown-economy-impact/>.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

GRÁFICO N°4: FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX) GLOBAL CONTAINER INDEX (AL 8-05-2022)



Fuente: Bloomberg.

Además del costo monetario directo, han subido los tiempos de espera, que según los cálculos de Komaromi, Cerdeiro, y Liu (2022), eran a fines de 2021 un 25% en promedio superiores al período previo a la pandemia. Los autores señalan que esto es equivalente a que hubiesen aumentado las tarifas a todas las importaciones de bienes en 1,1%, lo que equivale en valor a todas las reducciones de tarifas que hubo en el mundo entre los años 2003 y 2017.

Un factor que nos permite diferenciar el efecto extra que tuvo el exceso de estímulo en la demanda y el impacto que tuvieron los problemas de producción (o de oferta) son las diferencias geográficas en la congestión de los puertos y la venta de automóviles.

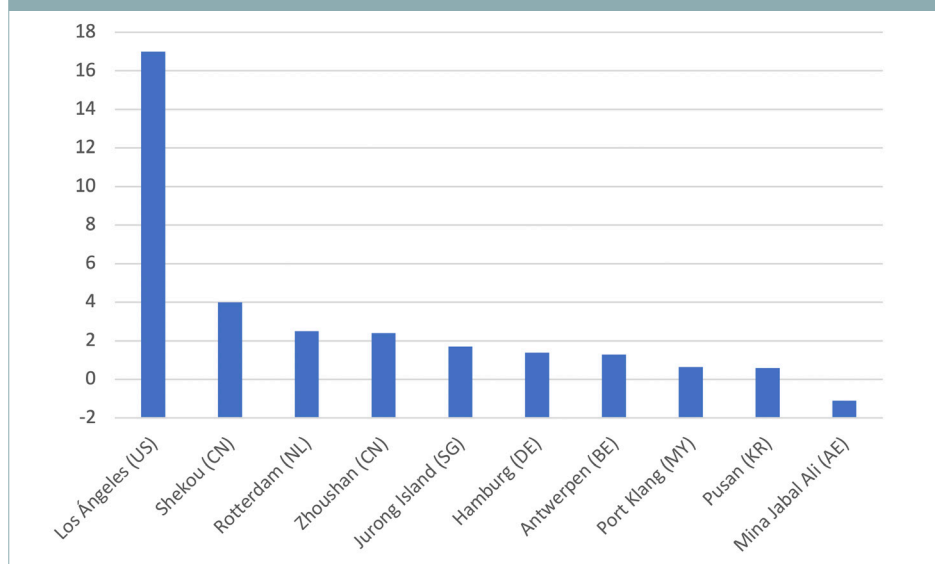
En cuanto a la congestión en los puertos, podemos ver en el Gráfico N°5 que Los Ángeles, por donde pasa alrededor de 40% del comercio marítimo de Estados Unidos, era el lugar que peor estaba el último trimestre de 2021, dentro de un país que ha sido uno de los lugares donde la demanda interna ha recibido más estímulos. Se puede ver también que en segundo y cuarto lugar están importantes puertos de China, origen los bienes demandados por Estados Unidos. Problemas de retrasos producto de los efectos directos del Coronavirus se pueden ver en los puertos de Europa que operaron, en promedio, con un poco menos de dos días de atraso.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

GRÁFICO N°5: DÍAS PROMEDIO DE ATRASO EN PUERTOS SELECCIONADOS (PROMEDIO DURANTE EL 4TO TRIMESTRE 2021, RELATIVO AL PROMEDIO DEL AÑO 2019)

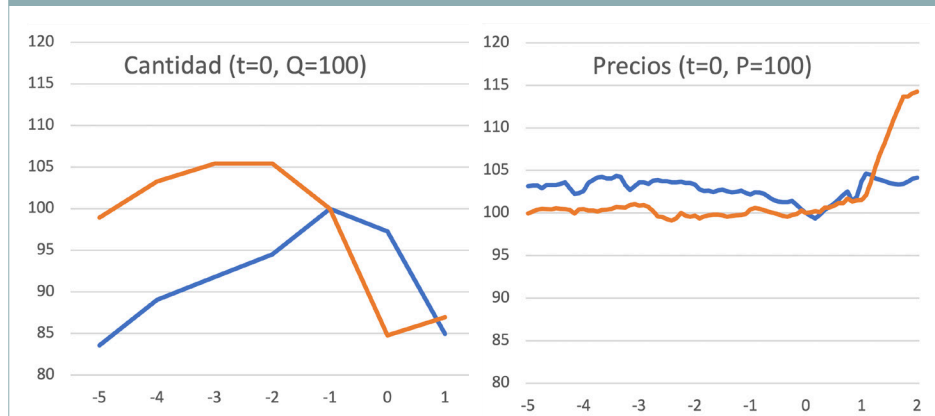


Fuente: Komaromi, Cerdeiro, y Liu (2022).

El segundo caso que analizamos es el de la producción de automóviles. El Gráfico N°6 muestra la comparación entre el impacto que tuvo la crisis financiera del 2008 y la del Coronavirus el 2020 en las cantidades (globales) y precios en Estados Unidos. En este se puede ver que, si bien la caída en unidades vendidas fue similar en ambas recesiones, en el 2008 el índice de precios cayó ligeramente, mientras que el 2020 subió fuertemente, lo que nos indica que la caída en unidades vendidas en 2020 fue porque había problemas de producción, no de demanda.

Una de las consecuencias más notorias de todo lo anterior ha sido el alza más persistente de lo esperado en los precios al consumidor. Ejemplo de lo anterior son los distintos cambios respecto a la trayectoria de tasas esperadas que realizó la Reserva Federal de Estados Unidos (FED).

GRÁFICO N°6: DÍAS PROMEDIO DE ATRASO EN PUERTOS SELECCIONADOS (PROMEDIO DURANTE EL 4TO TRIMESTRE 2021, RELATIVO AL PROMEDIO DEL AÑO 2019)



Fuente: STATISTA y FRED.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

2. CAMBIOS GEOPOLÍTICOS

En esta sección analizamos algunos efectos que han tenido y pueden tener la guerra comercial China – Estados Unidos y el conflicto en Ucrania en el comercio internacional.

Relaciones China – Estados Unidos

A pesar de que son importantes socios comerciales, las tensiones entre los dos países han crecido durante las últimas dos décadas, cristalizándose durante la presidencia de Donald Trump, en una “guerra comercial” entre ambas potencias.

El efecto obvio de lo anterior es que el comercio entre los dos países fue dañado, las exportaciones de Estados Unidos a China cayeron 26,3%, mientras que viceversa cayeron 8,5%. Lo que no es obvio es ¿qué sucedió con los demás países que no participaron directamente en las disputas? Fajgelbaum et. al (2022) calcularon el impacto que tuvieron las restricciones en el comercio bilateral entre las dos potencias en el resto del mundo. Encontraron que las exportaciones del resto del mundo a Estados Unidos subieron un 2,6%, mientras que para China no hubo un cambio estadísticamente significativo. Además de lo anterior, su hallazgo más novedoso es que, para los productos sancionados, mientras más altas las tarifas más aumentó el comercio de ese producto entre los otros países. Es decir, no sólo se produjo reasignación en el lugar donde se lleva a cabo la producción, que pasaron de hacerse en China a otros países, sino que también aumentó el volumen comercializado de aquel nuevo productor con el resto del mundo.

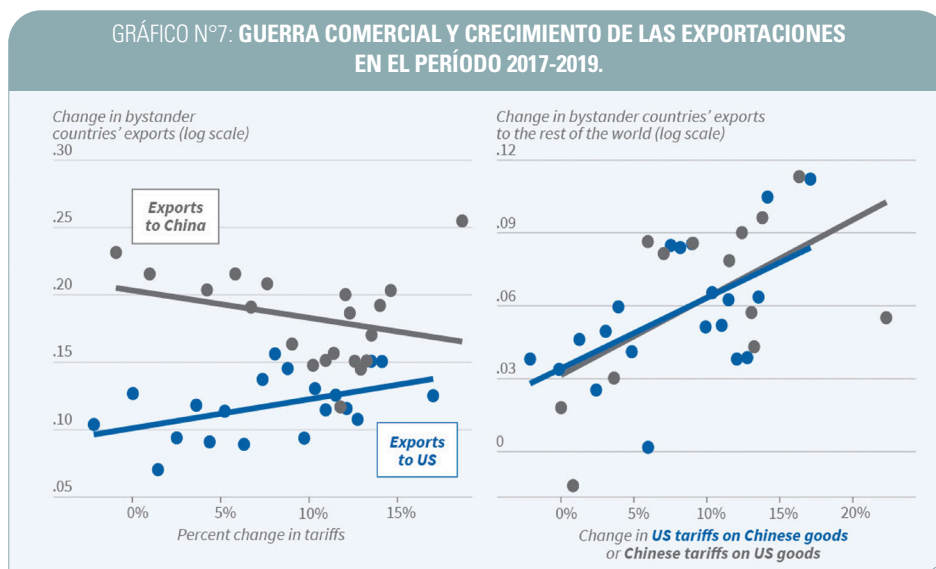
El Gráfico N°7 resume este resultado, mostrando en función de las tarifas, cómo cambiaron las exportaciones de los demás países hacia las potencias (panel izquierdo) y el cambio en las exportaciones en estos bienes sancionados del resto del mundo (panel derecho).

En el panel izquierdo se puede observar, en la pendiente positiva de la línea azul, que a mayor aumentaron de tarifas, más crecían las exportaciones del resto del mundo a Estados Unidos, mientras que la línea gris muestra que para China fue negativo. El panel derecho por su parte muestra que aumentaron mientras más aumentaron las tarifas entre China y Estados Unidos, más crecieron las exportaciones del resto del mundo, y que el impacto de las tarifas fue independiente de si las ponía China o Estados Unidos.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA



Fuente: Fajgelbaum et. al (2022), usando datos de International Trade Center.

Nota: En el panel izquierdo el cambio en tarifas de “exportaciones a China” corresponde a las tarifas que China puso en los productos que venían de Estados Unidos y viceversa en “exportaciones a US”.

Los autores explican que los resultados se deben principalmente a empresas que vendían productos sustitutos de los elaborados por China o Estados Unidos, que estaban operando con funciones de oferta con pendiente negativa, y que se encontraban en países comercialmente más abiertos. Un ejemplo de lo anterior fue Francia, que aumentó sus exportaciones a Estados Unidos y al resto del mundo. De todas maneras, esto no fue positivo en todos los casos, algunos países que perdieron fueron Sudáfrica y las Filipinas, que por la combinación de tarifas y que no tenían economías de escala en las industrias en que dejaba un vacío China, bajaron las exportaciones a Estados Unidos y al resto del mundo.

Luego, los efectos están en una reorganización del comercio, haciendo que disminuyeran los intercambios directos entre las dos potencias, aumentando (en promedio) las exportaciones de los que no participaron, tanto a Estados Unidos como entre ellos.

Guerra en Ucrania

El impacto directo de la guerra, en términos del comercio internacional, puede pensarse como una reducción en la oferta de materias primas como el petróleo y ciertos cereales, además de un aumento en el riesgo, cambios que pueden tener consecuencias más graves en países que estén especialmente expuestos a estos shocks, como es el caso de Alemania en el petróleo o ciertos países del medio oriente con los granos.⁹ En el agregado, la Organización Mundial del Comercio (OMC) bajó

⁹ Más detalles sobre el impacto de la guerra en la Unión Europea en la sección de actividad internacional del presente informe.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

(a comienzos de abril) las proyecciones de crecimiento para el comercio mundial de 4,7% a 3%. De todas maneras, son las consecuencias económicas de mediano y largo plazo las más preocupantes. La invasión rusa de Ucrania puede marcar un punto de inflexión para el desarrollo del comercio internacional, independiente del resultado final que tenga la guerra. Al respecto, la presidenta del Banco Central Europeo y destacada economista, Christine Lagarde, señaló que:

“La agresión no provocada de Rusia ha desencadenado una reevaluación fundamental de las relaciones y dependencias económicas en nuestra economía globalizada. Y en un mundo posterior a la invasión, se ha vuelto cada vez más insostenible aislar el comercio de valores universales como el respeto por el derecho internacional y los derechos humanos.”

Este tipo de frases puede ser que terminen como anécdotas de los momentos de mayor tensión, pero también es probable que en algún grado se cumplan. Evidencia de que lo anterior puede estar pasando es que algunos miembros de la Unión Europea, incluidos España y Alemania, están presionando para apurar conversaciones de acuerdos comerciales con Nueva Zelanda, Australia, India, e Indonesia, al mismo tiempo que quieren apurar la implementación de los acuerdos alcanzados con Chile, México, y con el Mercosur. Lo que implicaría aumentar los lazos con países que tienen valores más similares.

3. ¿COMIENZO DEL FIN DE LA GLOBALIZACIÓN?

Impacto en empresas y países

Es difícil decir que los distintos cambios comentados en este artículo se traducirán en el fin de la globalización comercial como la conocemos. Lo que sí se puede afirmar es que el hacerse cargo de los riesgos que se han materializado implica crear mayor robustez en las cadenas de suministro. Un ejemplo de lo anterior sería el no depender de manera tan relevante de un solo puerto, como ha sido el caso de Estados Unidos con el de Los Ángeles en la costa oeste, o que la producción de ciertos artículos importantes no esté excesivamente concentrada en pocos países, como ha sido el caso con los semiconductores con Taiwán y Corea del Sur.

De esta forma, habría incentivos a que existiera cierto “reshoring” (volver a producir internamente) o al menos no concentrar tanto geográficamente la producción de algunos productos de primera necesidad, de manera de no quedar tan expuestos a riesgos, esto sobre todo por parte de los estados. Respecto a esto, ya hay propuestas concretas por parte de las potencias: China ha definido en su último plan quinquenal que trabajarán en la autosuficiencia tecnológica, mientras que en Estados Unidos el gobierno de Biden está intentando aumentar la producción local de baterías y artículos farmacéuticos entre otros, al igual que la Unión Europea.

De todas maneras, toda esta robustez viene a costa de mayores costos de producción. Una mayor robustez era necesaria, pero en cuanto a las inversiones por “seguridad nacional” hay un espectro grande de proyectos que pueden caber.



SHOCKS AL COMERCIO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS A FUTURO

FELIPE CORREA

Impacto geopolítico

La integración comercial entre dos economías puede pensarse que tiene dos beneficios: el primero, y más obvio, es que en ambos lados hay ganancias de eficiencia por la mayor especialización que se puede llevar a cabo. El segundo beneficio es que cuando dos países están más integrados, los costos de iniciar algún tipo de conflicto entre ellos son mayores que en otro caso, pero este beneficio lo genera el comercio entre dos naciones en el agregado. Una empresa por sí sola en general no lo mueve, y muchas veces un país por sí solo tampoco. Luego, esto se transforma en lo que en economía se llama una “externalidad positiva” del comercio, ya que es un beneficio no buscado directamente por las empresas cuando internacionalizan sus cadenas de suministros.

Vemos que los shocks analizados llevan a que existan menores conexiones comerciales entre las principales potencias, ya sea por motivos como el “reshoring”, redistribución de las cadenas de producción o seguridad nacional, lo que puede traducirse en que hay más espacio para el proteccionismo y el surgimiento de distintos “polos comerciales” no tan conectados entre ellos, y como consecuencia de lo anterior, menos costos de iniciar conflictos entre ellos.

Referencias:

Fajgelbaum, Goldberg, Kennedy, Khandelwal & Taglioni (2022). The US-China Trade War and Global Reallocations, NBER Working Paper Series.

Fondo Monetario Internacional (2022). World Economic Outlook Capítulo 4, abril 2022.

Komaromi, Cerdeiro & Liu (2022). Supply Chains and Port Congestion Around the World. FMI Working Paper Series.