



# El comercio internacional durante la pandemia de COVID-19: Grandes cambios e incertidumbres

10 de marzo de 2022

---

El comercio internacional se desplomó en 2020, pero se recuperó con fuerza en 2021. Si bien los flujos comerciales totales se encuentran ahora holgadamente por encima de los niveles anteriores a la pandemia, los impactos comerciales sobre todos los bienes, servicios y socios comerciales específicos son muy diversos, lo cual presiona a determinados sectores y cadenas de suministro. Los cambios en la estructura del comercio provocados por la pandemia de COVID-19 en un solo año fueron de una magnitud similar a los que suelen ocurrir durante un periodo de cuatro a cinco años. A finales de 2021 prevalecían desequilibrios considerables entre socios comerciales y productos, y no se recuperaron todas las pérdidas acumuladas de las fuertes bajas anteriores. La heterogeneidad de las repercusiones comerciales y de los cambios en los flujos respectivos entre productos, fuentes y destinos despierta gran incertidumbre y costos de ajuste e implica brindar incentivos adicionales para que los consumidores, las empresas y los gobiernos adopten nuevas estrategias de mitigación de riesgos o intensifiquen las actuales.

---



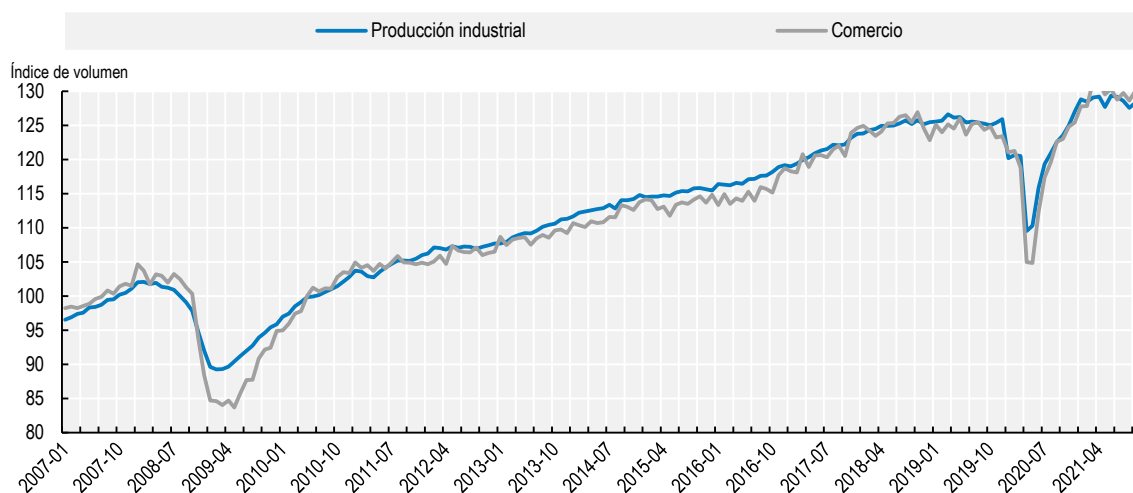
## ¿Qué ocurrió con el comercio internacional en 2020 y 2021?

En el año 2020 se suscitaron algunas de las mayores reducciones en los volúmenes de comercio y producción desde la Segunda Guerra Mundial. Las bajas a nivel mundial de la producción industrial y del comercio de mercancías en el primer semestre de 2020 fueron tan fuertes como las registradas en el punto más bajo de la crisis financiera mundial. Sin embargo, se materializaron y desaparecieron con mayor rapidez, facilitando una recuperación en forma de V en 2020. El comercio siguió creciendo con fuerza en 2021 y ha compensado algunas de las pérdidas acumuladas por las fuertes disminuciones observadas anteriormente.<sup>1</sup>

Las expectativas iniciales de la era de la pandemia de que en 2020 habría una baja de dos dígitos en el comercio mundial de mercancías, no se materializaron. Desde cerca de mediados de 2020, el volumen del comercio mundial se ha recuperado a un ritmo extraordinariamente rápido, hasta alcanzar el nivel previo a la pandemia de 2020 (Figura 1).

### Figura 1. Volumen del comercio y la producción industrial a nivel mundial

Ajustado estacionalmente (2010=100)



Fuente: Cálculos de la OCDE basados en CPB World Trade Monitor.

Sin embargo, el desempeño relativamente positivo del comercio agregado oculta considerables diferencias entre productos, sectores económicos y relaciones comerciales. El colapso comercial de principios de 2020 no afectó a todos los productos en la misma medida y la creciente oleada tampoco levantó por igual a todos los componentes del sistema comercial mundial. Los efectos del comercio de bienes, servicios y socios comerciales específicos, que reflejan un panorama muy diverso, ejercieron presiones sobre determinados sectores y cadenas de suministro mucho más pronunciadas que las observadas durante la crisis financiera mundial.

En 2020, el comercio de servicios disminuyó más y su recuperación fue más lenta que la del comercio de bienes. Como era de esperarse, el comercio de servicios de viajes y servicios turísticos se desplomó

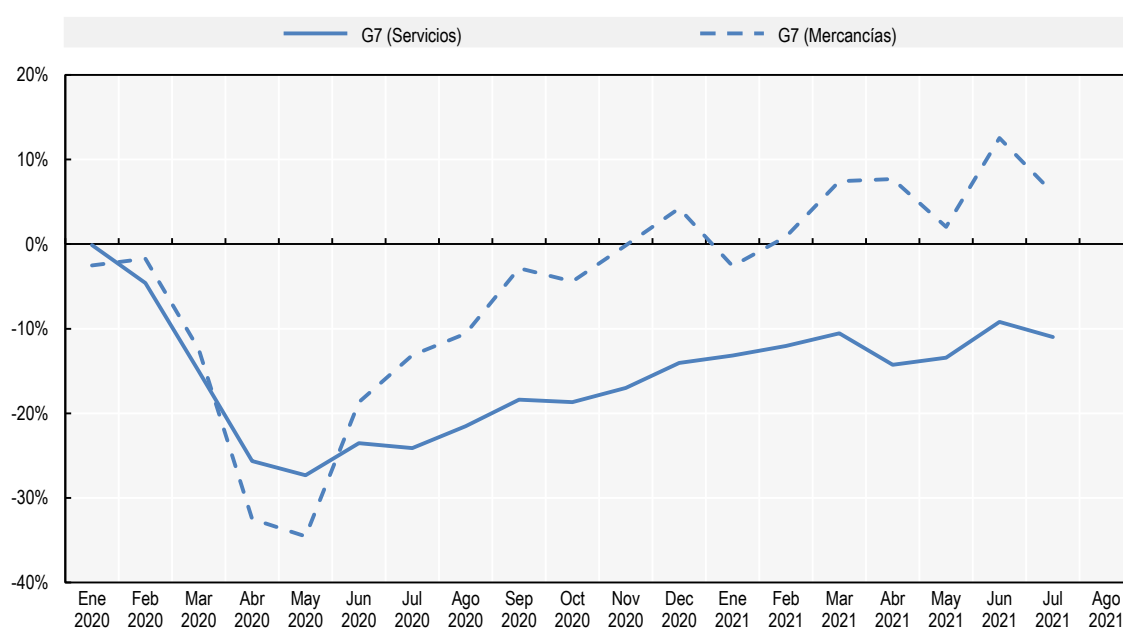
<sup>1</sup> Algunas partes de esta nota se basan en material desarrollado por Arriola, Kowalski y van Tongeren (2021<sup>[1]</sup>). En la medida de lo posible, se actualizó con la información más reciente disponible.



drásticamente, aunque el de servicios prestados de manera digital, como los de telecomunicaciones y tecnologías de la información, registró un auge. En total, el valor de las exportaciones de servicios en los países de la OCDE bajó 16.7% en 2020, el doble que el valor de las exportaciones de bienes, el cual disminuyó 8.2%. Este fue también uno de los factores subyacentes a los ajustes comparativamente grandes en la producción en relación con los realizados en el comercio, ya que los servicios representan una parte de la economía mayor que su peso en el comercio internacional (Figura 2).

### Figura 2. El comercio de servicios resultó más afectado y su recuperación ha sido más lenta que la del comercio de mercancías

Exportaciones de servicios y mercancías en relación con el mismo mes de 2019 (economías del G7)



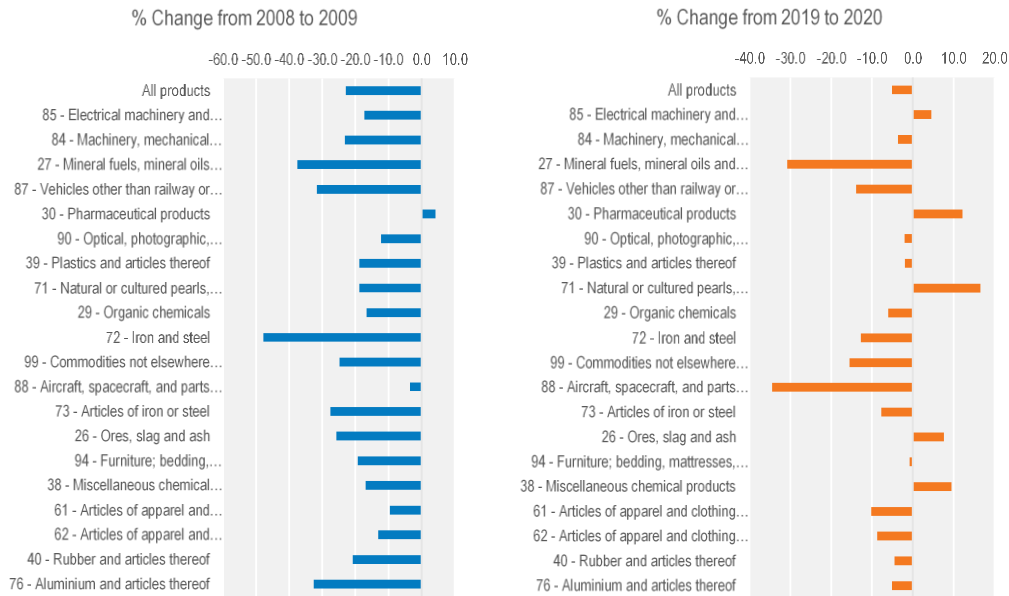
Fuente: Cálculos de la OCDE a partir de datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en USD corrientes.

El comercio de varios tipos de bienes y servicios cayó en picada, mientras que el de otros aumentó considerablemente. La estructura de productos del comercio de mercancías cambió mucho: el comercio de varios productos registró una gran disminución (por ejemplo, combustibles, aeronaves, automóviles, maquinaria mecánica, acero), en tanto que el de algunos otros aumentó (por ejemplo, equipos de protección y productos farmacéuticos, alimentos y productos para el hogar como electrodomésticos y electrónica) (Figura 3).

Según nuestro análisis de datos, la variación de los impactos comerciales sobre las diferentes categorías de productos ocurrida en 2020 no solo fue mayor que la observada durante la crisis financiera mundial, sino también mayor que la de cualquier otro año de las dos últimas décadas. Los cambios en la estructura del comercio provocados por la pandemia de COVID-19 en un solo año equivalen en magnitud a los que suelen observarse a lo largo de cuatro a cinco años.



**Figura 3. Evolución del comercio de los 20 productos más comercializados**



Nota: La clasificación de los 20 principales productos comercializados se basa en el valor del comercio (exportaciones + importaciones) de las exportaciones de 2019. Los números que acompañan a las descripciones de los productos son abreviaturas de los códigos de dos dígitos del Sistema Armonizado de clasificación de productos.

Fuente: Arriola, Kowalski y van Tongeren (2021<sup>[1]</sup>).

Si bien algunas cadenas internacionales de suministro sufrieron presiones en los primeros meses de la pandemia debido a la extraordinaria demanda (por ejemplo, de equipos de protección personal), los datos también muestran que algunas de las más importantes se mantuvieron resilientes y fueron decisivas para la recuperación de la economía a finales de 2020. Por ejemplo, el comercio de piezas y componentes utilizados para fabricar automóviles de pasajeros disminuyó con menos rapidez y se recuperó más rápidamente que el de los automóviles de pasajeros acabados (Figura 4), esto indica que, pese a que en 2020 la demanda de dichos vehículos se desplomó, los planificadores de las cadenas de producción y de suministro seguían reponiendo los componentes con la esperanza de que se reactivara pronto.

Otro ejemplo es la industria de los semiconductores, donde la escasez de suministros contribuyó a las afectaciones surgidas en las industrias derivadas durante la pandemia de COVID-19. Esto pudo haber sucedido con algunos usuarios intermedios, aunque los registros muestran que el comercio de semiconductores<sup>2,3</sup> se expandió con rapidez en términos generales. En 2020, el valor de las exportaciones de los 10 mayores exportadores creció 11.5% con respecto a 2019 y en el periodo enero-abril de 2021 alcanzó un aumento impresionante de 26.3% con respecto al mismo periodo de 2020. Si bien las tasas de crecimiento de algunos de los principales proveedores fueron negativas a principios de 2020, a lo largo del año recuperaron sus cifras positivas (Figura 5).

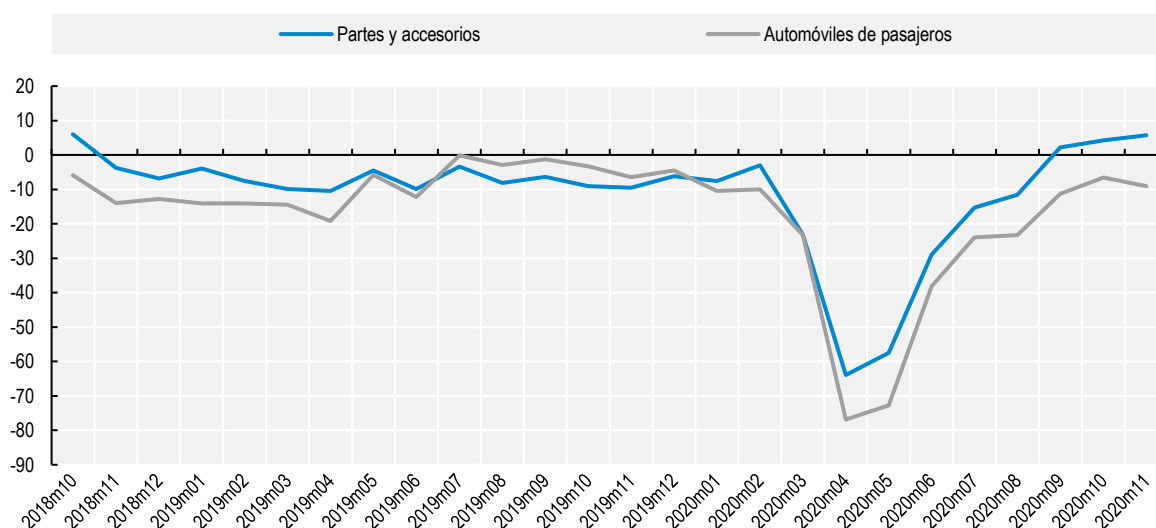
<sup>2</sup> Definidos aquí como productos pertenecientes a la categoría HS de cuatro dígitos: circuitos electrónicos integrados y microensamblajes, HS-8542.

<sup>3</sup> El repunte de la demanda en 2020 se relacionó inicialmente con el aumento de la demanda de "bienes de consumo duraderos de confinamiento", como televisores, consolas de videojuegos, electrodomésticos y equipos informáticos, así como con el estímulo gubernamental. Más recientemente (primer y segundo trimestres de 2021), la demanda ha sido impulsada por el resurgimiento de la minería de criptomonedas.



## Figura 4. Exportaciones de automóviles de pasajeros y sus piezas y accesorios

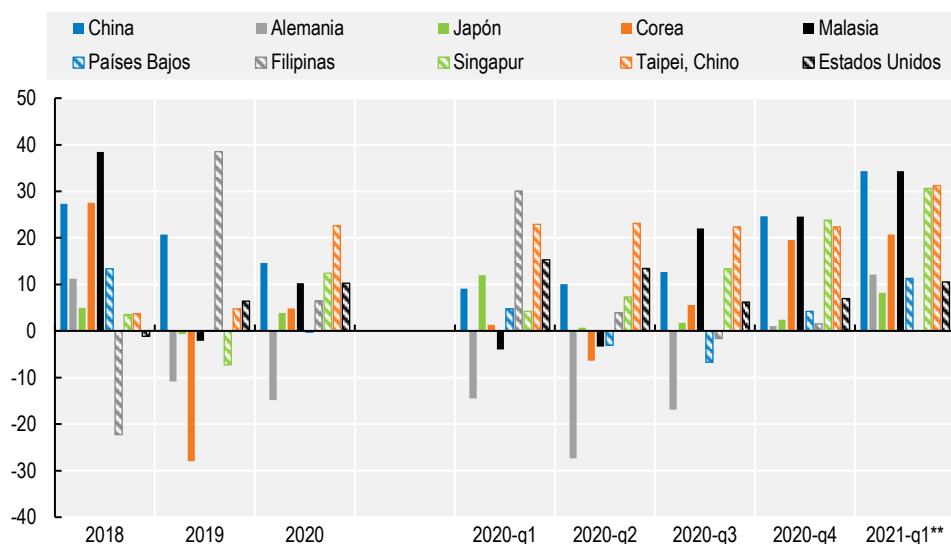
Tasas de crecimiento interanual (%)



Fuente: Arriola, Kowalski y van Tongeren (2021<sup>[1]</sup>) a partir de la base de datos Trade Map del Centro de Comercio Internacional (ITC), clasificación económica amplia (BEC) en piezas y accesorios (ajustada para abarcar solo piezas y accesorios de automóviles) y vehículos de pasajeros.

## Figura 5. Suministro de semiconductores (HS-8542) durante la pandemia de COVID-19 (10 mayores proveedores)

Tasas de crecimiento interanual (%) del valor de las exportaciones a todos los países por país de origen



Nota: La clasificación de los mayores proveedores mundiales se basa en las cuotas de exportación mundial en 2019.

\*\* El primer "trimestre" de 2021 abarca el periodo enero-abril de 2021 y se compara con el periodo enero-abril de 2020.

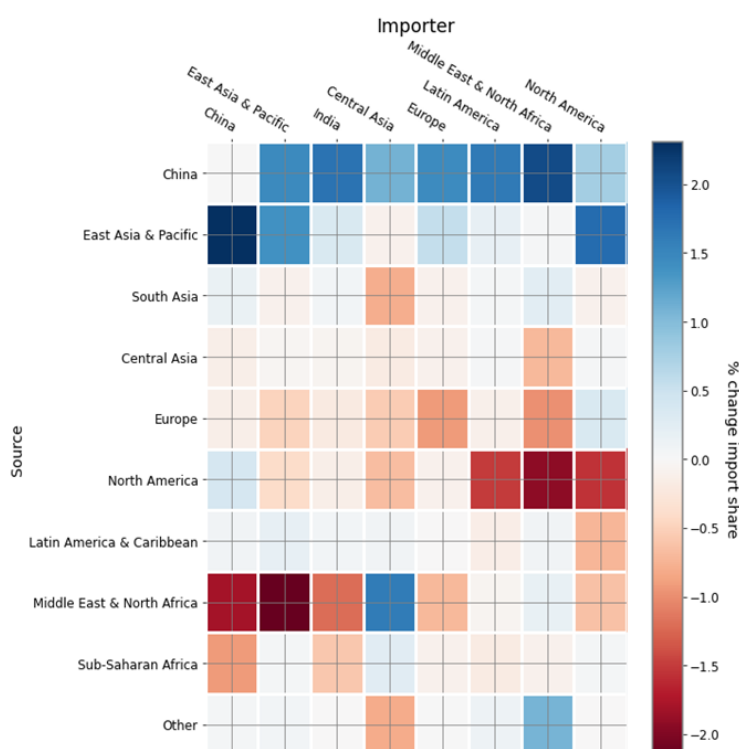
Fuente: Cálculos de los autores a partir de la base de datos Trade Map del ITC.



En conjunto, entre enero de 2020 y abril de 2021, el valor acumulado de las exportaciones de semiconductores de los 10 mayores exportadores durante la pandemia, fue 17.3% superior al que cabría esperar normalmente según las tendencias de 2019.<sup>4,5</sup>

En 2020, Asia fue el eje de la evolución de la cadena de suministro en 2020, con una importante expansión de la demanda de exportaciones por parte de China (Figura 6). La distancia recorrida por los productos importados también siguió aumentando en 2020, debido en gran medida a que China y otros países asiáticos cubrieron las lagunas de suministro generadas por los periodos de confinamiento, así como por los cambios en la demanda, surgidos en un contexto de importantes crisis en el sector del transporte internacional.

**Figura 6. Reasignación de las cuotas de importación en 2020**



Fuente: Cálculos de la OCDE a partir de la base de datos Trade Map del ITC (consultado en junio de 2021).

<sup>4</sup> ¿En qué medida se deriva esta evolución del aumento de los precios de los semiconductores? Es complicado comparar dichos precios por la variedad de los productos exportados desde cualquier país, conformados por una mezcla de chips de gama alta y alto margen y chips de gama baja y bajo margen (por ejemplo, chips de memoria estándar o chips utilizados en automóviles). Este último tipo de chips puede estar más "masificado" y tiende a experimentar precios más volátiles. No obstante, los precios unitarios calculados a partir de las estadísticas comerciales de cuatro exportadores, revelan que los precios en destino han aumentado, pero con grandes diferencias entre exportadores. En junio de 2021, el precio unitario de los semiconductores exportados por Alemania y por Taipei Chino eran 49% y 17% más altos que el vigente en enero de 2020. Esta evolución tan dispar de los precios refleja las grandes diferencias en las cadenas de suministro de semiconductores para distintos usos finales a lo largo de la región.

<sup>5</sup> Obsérvese que el comercio de semiconductores en 2019 fue lento, debido a varios acontecimientos, como el acaparamiento de chips en 2018, la disminución de la construcción de nuevos centros de datos y la menor minería de criptomonedas en 2019.



## Crecimiento del comercio en 2021: ¿nuevo impulso o liquidación de los atrasos de 2020?

En 2021, tanto el volumen como las tasas de crecimiento (interanual) del comercio mundial alcanzaron máximos históricos en mayo y junio. Esto se debe en parte al grave entorpecimiento del comercio en el primer semestre de 2020 (razón por la cual se parte de una base baja), combinado con el efecto de la satisfacción de la demanda no cubierta de 2020, así como el desplazamiento de la demanda de servicios a la de mercancías y la puesta al día en los atrasos en las cadenas de suministro internacionales. La demanda se reanudó sobre todo en el caso de los bienes no perecederos cuya producción y entrega pueden demorarse con el tiempo: por ejemplo, semiconductores, plásticos, muebles y bicicletas.

En muchos países, tras un periodo de cese temporal del confinamiento a finales de 2020, al principio de 2021 volvió a presentarse una oleada de cierres y restricciones, que obstaculizaron la demanda, la oferta y el comercio internacional. La recuperación registrada durante el primer semestre de 2021 siguió siendo desigual de un país a otro y su ritmo continuó evolucionando con el tiempo. En el segundo semestre de 2020 y principios de 2021, el crecimiento del comercio de China, en particular de las exportaciones, fue notoriamente más rápido que el de otras grandes economías.

Una forma de evaluar el impacto de la pandemia y la recuperación posterior es comparar los volúmenes comercializados con los niveles que comúnmente se esperarían durante un periodo similar en tiempos "normales", tomando en cuenta tanto el colapso del comercio en las primeras etapas de la pandemia como la recuperación desde finales de 2020. En el panel izquierdo de la Figura 7 se muestra cómo ha evolucionado el comercio mundial en relación con su tendencia histórica.<sup>6</sup> Hasta junio de 2020, hubo un déficit de flujos comerciales en relación con lo que podría esperarse con base en la tendencia. Después de junio, los flujos comerciales se recuperaron y en noviembre de 2020 estaban por encima de los niveles de la tendencias.

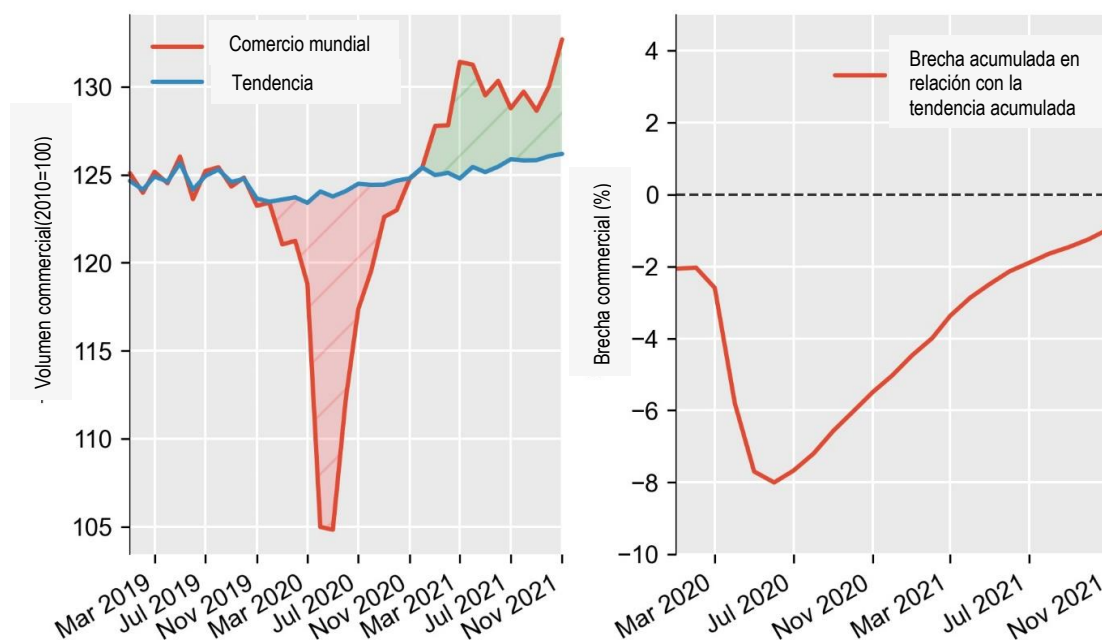
Otro enfoque consiste en comparar los flujos de volumen comercial acumulados durante la pandemia con los que se habrían registrado de no haber ocurrido la pandemia, como se muestra en el panel derecho de la Figura 7. La suma de las desviaciones negativas y positivas de la tendencia indica si el volumen total acumulado de flujos –es decir, una reserva– es mayor de lo habitual o no.

La "brecha" del 8% en los volúmenes del comercio mundial de mercancías surgida en mayo de 2020 se redujo significativamente a finales de 2020 y a lo largo de 2021. En noviembre de 2021, el volumen acumulado de comercio realizado desde el inicio de la pandemia seguía siendo un 1% menor de lo que cabría esperar normalmente. Los volúmenes del comercio mundial tendrían que crecer cerca de 2.8 puntos porcentuales desde el nivel de noviembre para cerrar la brecha en marzo de 2022.

<sup>6</sup> La estimación y extrapolación de la tendencia utiliza un modelo theta. Dicho método ajusta un modelo de suavización exponencial simple (SES) a los datos mensuales entre enero de 2010 y diciembre de 2019 (la estimación de la probabilidad logarítmica del parámetro de suavización SES es 0.74) y, a continuación, extrapola la tendencia para todos los meses a partir de enero de 2020 utilizando un promedio ponderado (el parámetro de ponderación *theta* se establece en 2) de SES y una tendencia temporal lineal (la estimación MCO [mínimos cuadrados ordinarios] del coeficiente temporal es 0.23). Véase, por ejemplo, Hyndman y (2003)<sup>[6]</sup>.





**Figura 7. Brecha comercial en relación con la tendencia**

Fuente: Cálculos de la OCDE basados en CPB World Trade Monitor.

### En el segundo semestre de 2021 se mantuvieron importantes desequilibrios

La producción de China sufrió un fuerte golpe en enero de 2020, pero se recuperó con mucha mayor rapidez que la de otras regiones. Esto contribuyó a cubrir la demanda de otros países de productos "anidados en casa" y determinados productos médicos, con lo cual las exportaciones repuntaron vigorosamente. La producción de Estados Unidos y de la zona euro se recuperó más adelante y aún no se ha cerrado la brecha con los volúmenes de la tendencia histórica. En tanto que en la zona euro las importaciones se alinearon estrechamente con la producción, en aumentaron más que la producción industrial, lo que indica que importantes canales macroeconómicos contribuyen a estos desequilibrios. La brecha de exportación acumulada de Estados Unidos se mantenía negativa en torno al 8% en noviembre de 2021, mientras que la brecha de importación se cerró en mayo de 2021 y se estableció en un 1.8% positivo en noviembre, al situarse las importaciones considerablemente por encima de la tendencia anterior a la pandemia (Figura 8).

Las exportaciones de las economías emergentes de Asia se recuperaron tras el repunte registrado en China, aunque no de forma tan espectacular. América Latina mantuvo en cierta medida sus exportaciones, impulsadas principalmente por las materias primas. Sin embargo, la recuperación de África y Oriente Medio va a la zaga, dado que su producción y sus exportaciones siguen de lejos a la tendencia y sus importaciones continúan en los niveles del pasado.

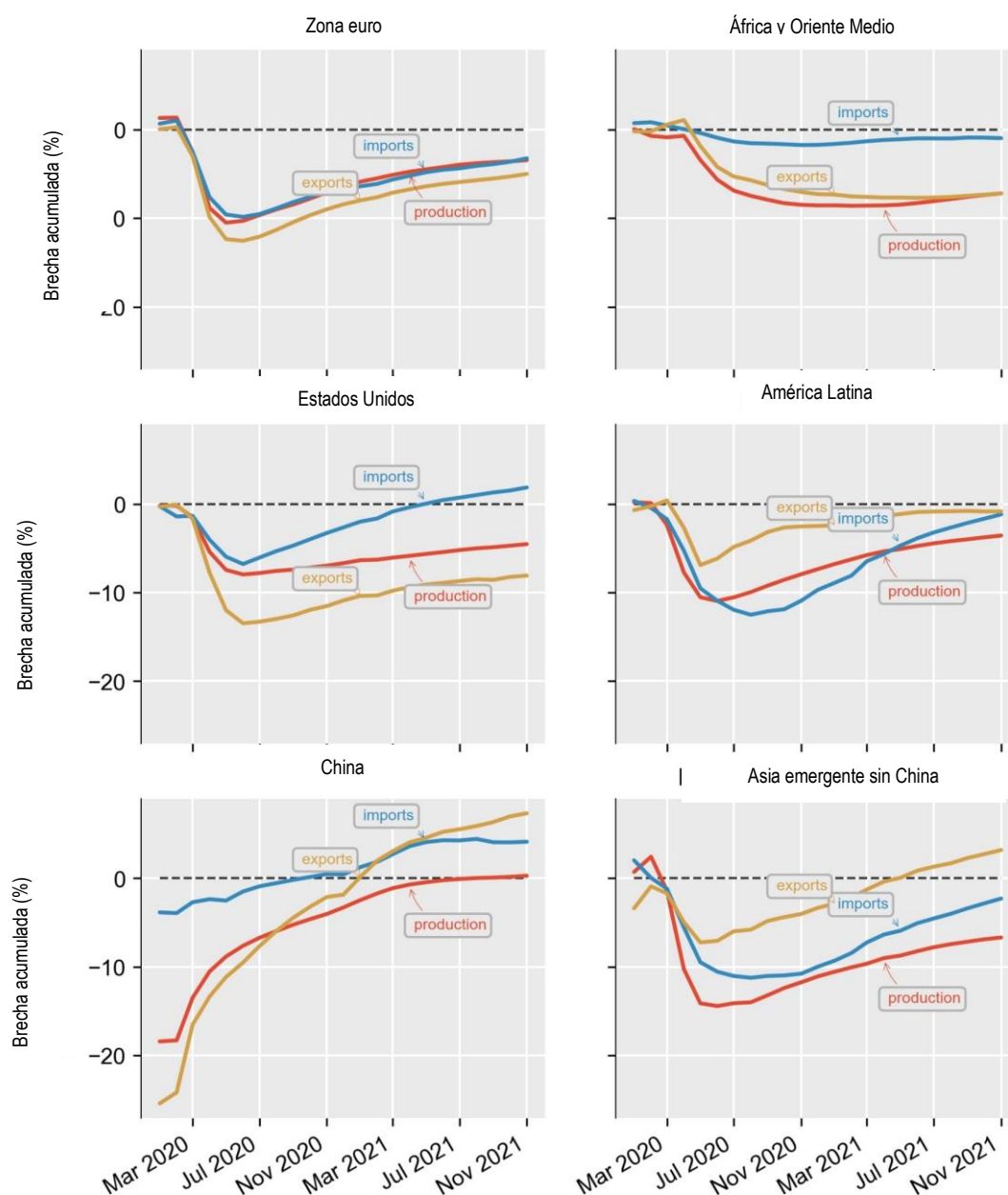
En consecuencia, la participación de China en las exportaciones mundiales subió del 12% en diciembre de 2019 al 15% en enero de 2021, para después bajar a 13% en noviembre de 2021. Con la recuperación relativamente temprana de la economía china en 2020, su participación en el mercado de importación aumentó en cierta medida en 2020 y desde entonces se ha estabilizado.





## Figura 8. Brechas comerciales y de producción, principales comerciantes

Brechas en relación con la tendencia



Nota: Los datos incluyen el comercio intrarregional.

Fuente: Cálculos de la OCDE basados en CPB World Trade Monitor.

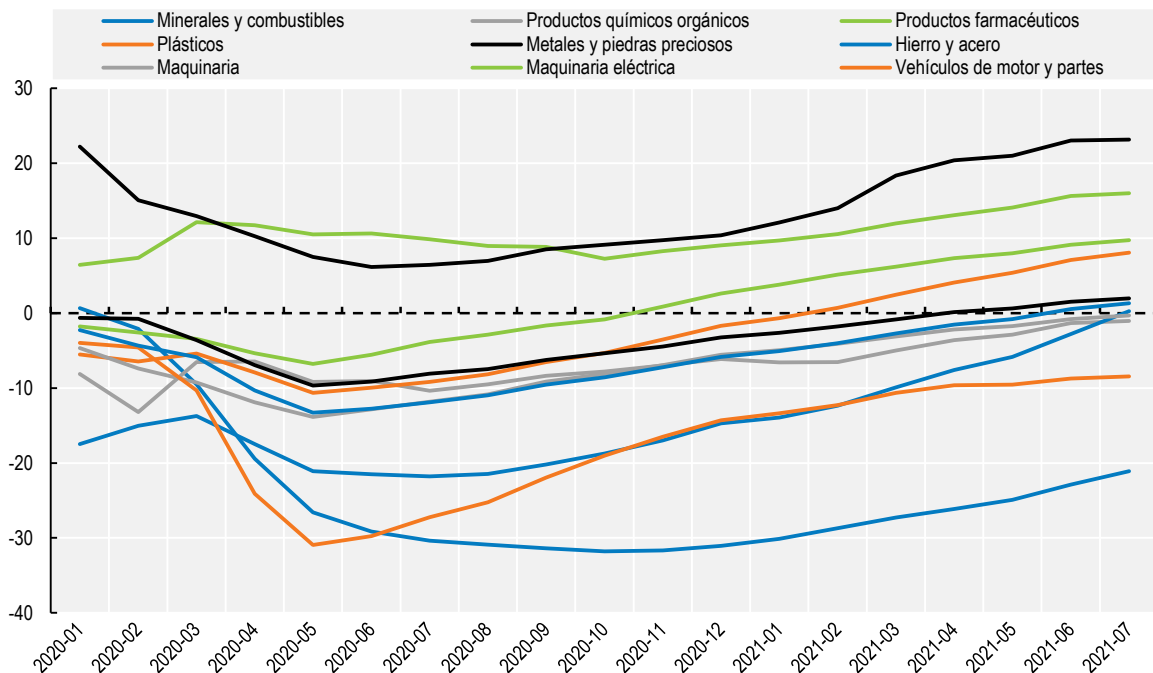
La reducción de las diferencias comerciales también ha sido desigual en todas las distintas categorías de productos. De los 10 productos más comercializados antes de la pandemia, solo en cuatro las brechas comerciales se cerraron de forma decisiva a finales de abril de 2021. Los *metales* y las *piedras preciosas*, que parecen haber desempeñado la función de "refugio seguro de valor", y los *productos farmacéuticos*, cuya demanda creció en todo el mundo, registraron grandes brechas comerciales positivas a lo largo de la pandemia y en julio de 2021 ascendieron a 23% y 16%, respectivamente. En *maquinaria* y *equipos eléctricos y electrónicos*, así como el *plástico*, las brechas negativas disminuyeron a partir de mediados



de 2020 y se cerraron en octubre de 2020 y febrero de 2021, respectivamente, reflejando con ello una combinación de mayores volúmenes de comercio (debido al aumento de la demanda de los consumidores) y el aumento de los precios. En cambio, la brecha en el valor del comercio de *combustibles minerales y petróleo* se mantuvo en -21% y las de los *vehículos de motor y productos químicos orgánicos* también siguieron siendo negativas (-8.4 y -1%, respectivamente). Parte del aumento de los valores comerciales se debe al aumento de precios, por lo que no todo el cierre de las brechas de productos de la Figura 9 se deriva de los elevados volúmenes comerciales.

### Figura 9. Brecha en el valor acumulado del comercio durante 2020-2021 de los 10 principales productos comercializados en 2019

Brecha en relación con el comercio en los mismos meses de 2019



Fuente: Cálculos de la OCDE, basados en datos del ITC.

### El sector del transporte siguió recuperándose en 2021, pero persisten las presiones sobre los costos del transporte

El transporte marítimo es fundamental para el comercio de mercancías. A título ilustrativo, más del 85% de las importaciones de la Unión Europea provenientes de China –incluidos productos siderúrgicos, muebles y ropa de cama, juguetes, juegos y material deportivo– se transportan por vía marítima. Además, incluso en mercancías como productos electrónicos y ópticos, que a veces se envían por vía aérea, la cuota del transporte marítimo rebasa el 40%.

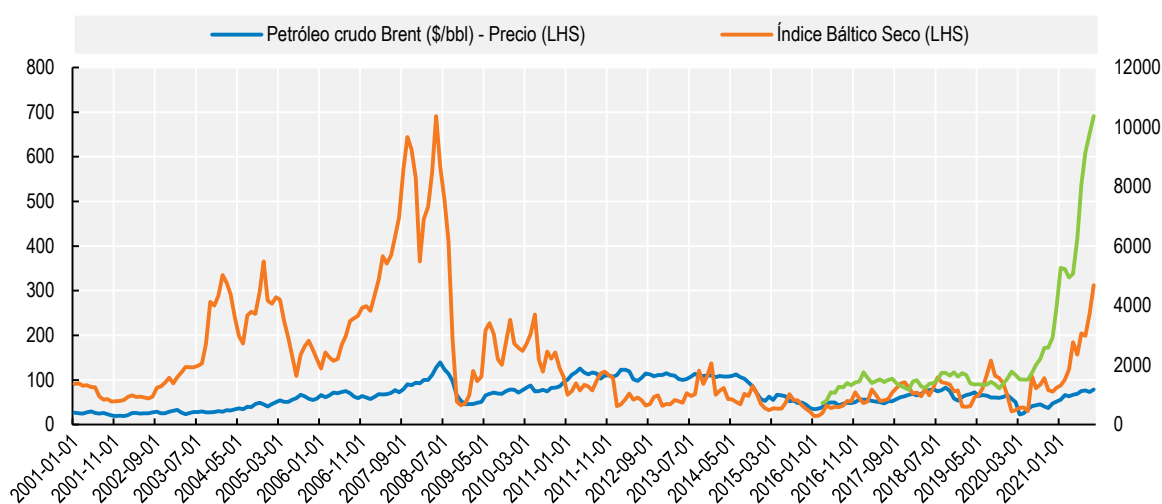
El transporte mundial de contenedores, fundamental en las cadenas mundiales de suministro, continuó recuperándose a finales de 2020 y en 2021. Sin embargo, tanto las tarifas de flete a granel como las de flete de contenedores han ido en aumento desde mediados de 2020, y a mediados de 2021 alcanzaron los niveles más altos desde la gran crisis financiera (Figura 10). Los inusualmente altos fletes contribuyeron a que las compañías navieras obtuvieran ingresos y beneficios sin precedentes. Los fletes de contenedores se incrementaron de manera pronunciada a lo largo de 2021, pero hacia finales de año,



los precios futuros son más bajos que los precios al contado, lo que indica que las presiones están cediendo. El sector está aumentando la capacidad de los buques y se espera que los atascamientos en importantes puertos marítimos disminuyan a mediano plazo.

Aunque los precios del crudo se han recuperado de sus mínimos inducidos por la pandemia y ahora contribuyen a las presiones inflacionarias, no explican la magnitud del aumento de los precios del transporte marítimo.<sup>7</sup> En primer lugar, dicho incremento comenzó a pesar de los muy bajos precios del combustible en el segundo trimestre de 2020, con niveles alcanzados por última vez a principios de la década de 2000. En segundo lugar, aunque los precios del crudo han vuelto a sus niveles de 2018-2019, los costos del transporte marítimo son mucho más altos que los previos a la pandemia. Esto sugiere que las limitaciones en la capacidad de los buques, la falta de suficientes contenedores disponibles en el puerto adecuado en el momento adecuado, así como los cuellos de botella logísticos marítimos en tierra son aún el principal factor causante del aumento de las tarifas de flete marítimo. Es probable que estas presiones al alza de los fletes marítimos también se vean favorecidas por la recuperación continua – aunque todavía no plena, y desigual en términos regionales– del transporte aéreo de mercancías.

**Figura 10. Costos del transporte marítimo**



Fuente: Factset, Drewry y base de datos de *Perspectivas Económicas de la OCDE*.

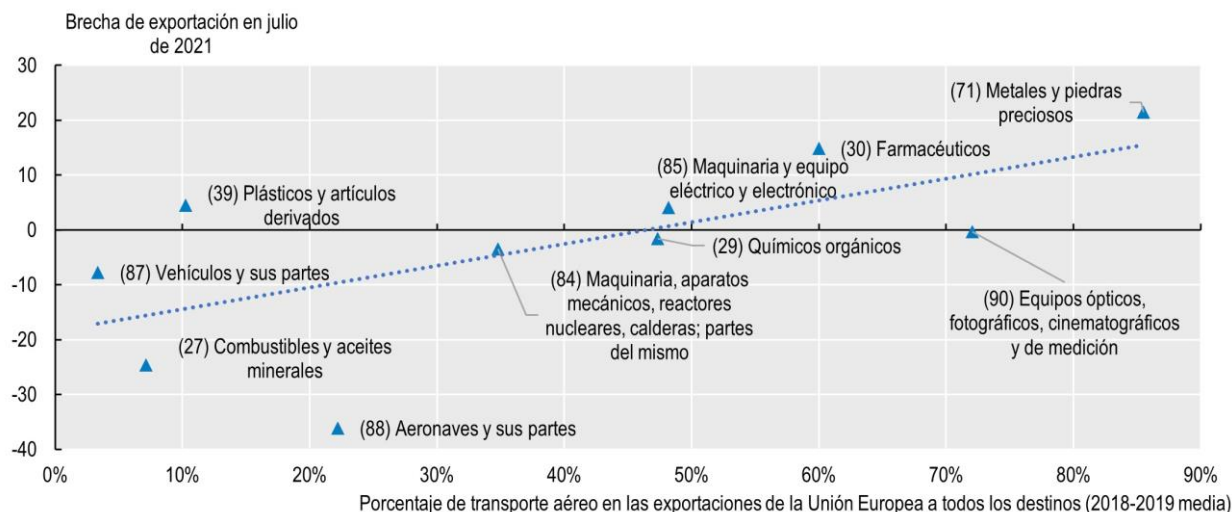
La gran dependencia del transporte marítimo por parte del comercio internacional se ilustra con la evolución del comercio por modo de transporte. En la Unión Europea, con datos comerciales por modo de transporte disponibles, los productos tradicionalmente transportados por vía marítima resultaron más afectados durante la pandemia de COVID-19 que los tradicionalmente exportados por vía aérea. En lo que respecta a la relación entre las brechas de exportación y la dependencia de las exportaciones por vía aérea, se aprecia que las realizadas por la Unión Europea registraron las brechas negativas más pequeñas o las positivas más grandes en los productos que suele exportar por vía aérea (*metales preciosos, instrumentos ópticos, productos farmacéuticos y productos electrónicos*) (Figura 11, Panel A). Las mayores diferencias negativas corresponden a productos usualmente no exportados por vía aérea, como *combustibles minerales* (99% por vía marítima), *vehículos* (85% por vía marítima y 10% por ferrocarril) o *plásticos* (77% por vía marítima y solo 17% por vía aérea) (Figura 11, Panel B).

<sup>7</sup> El precio del combustible, que se utiliza para el transporte marítimo, está estrechamente correlacionado con el del crudo.

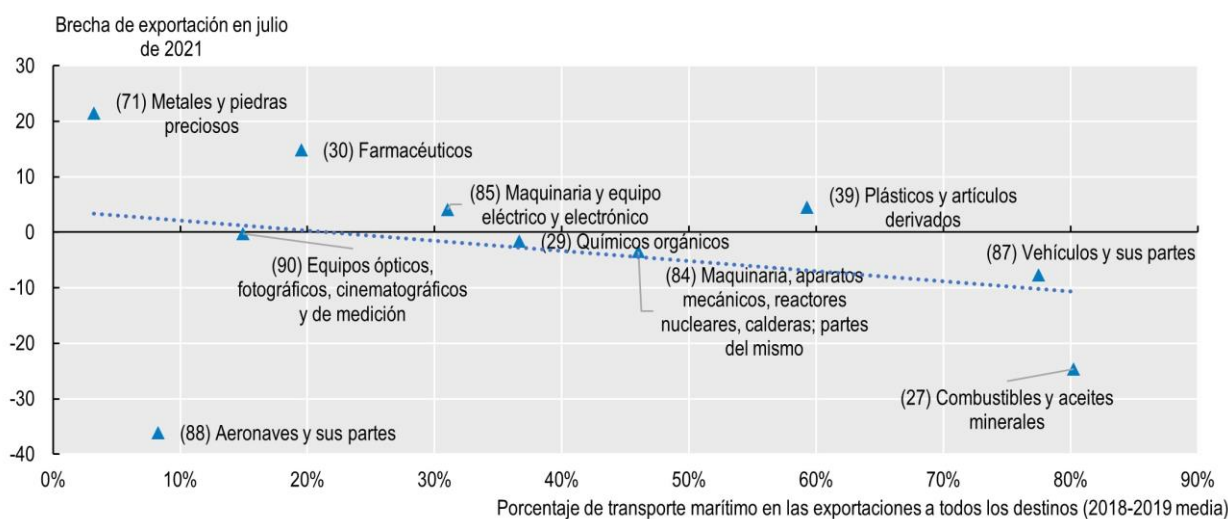


## Figura 11. Recuperación del comercio por modo de transporte

Panel A. Brechas comerciales de las 10 mayores exportaciones de la Unión Europea a todos los destinos por participación del transporte aéreo en las exportaciones



Panel B. Brechas comerciales de las 10 mayores exportaciones de la Unión Europea a todos los destinos, por participación del transporte marítimo en las exportaciones



Nota: Las brechas de exportación son relativas a los datos históricos de 2019 como nivel de referencia para el comercio hipotético.  
Fuente: Cálculos de la OCDE, basados en datos de ITC y Eurostat.

## Observaciones finales: Seguimiento de la evolución del comercio

En 2021, el comercio internacional mostró una fuerte recuperación del desplome de 2020. A pesar de las impresionantes tasas de crecimiento de los flujos comerciales mundiales, las pérdidas acumuladas aún no se recuperaban a finales de 2021, pero cabe esperar que la brecha se cierre en el primer trimestre de 2022. Si bien los flujos comerciales totales se encuentran ahora holgadamente por encima de los niveles anteriores a la pandemia, en todos los productos, servicios y socios comerciales específicos los impactos en este sentido son muy diversos y han presionado a sectores y cadenas de suministro específicos. A



finales de 2021, aún había grandes desequilibrios entre socios comerciales y productos, sobre todo un mayor superávit del comercio de mercancías en Asia y un aumento del déficit de dicho comercio en Estados Unidos y África.

Aunque aún se desconoce cuáles de los cambios estructurales observados en 2020 y 2021 serán solo efímeros, algunos parecen sugerir que habrá cambios a más largo plazo o cambios que propicien ajustes a largo plazo. Es poco probable que persista el pronunciado desplazamiento de los gastos de consumo hacia los bienes "anidados en casa" en lugar de determinados servicios que requieren interacción de persona a persona. Por otra parte, cabe esperar que el gran impulso de la digitalización ocurrido tanto en el ámbito laboral como en la vida personal, tenga repercusiones duraderas en la composición de la demanda de productos y servicios y en la forma en que estos se comercializan a nivel internacional.

La heterogeneidad sin precedentes de los cambios en los flujos comerciales de todos los productos, fuentes y destinos entraña gran incertidumbre y costos de ajuste, e implica incentivos adicionales para que los consumidores, las empresas y los gobiernos adopten nuevas estrategias de mitigación de riesgos o intensifiquen las actuales. Es posible que algunas empresas quieran replantearse la resiliencia y la confiabilidad de sus cadenas de suministro y decidan intentar acortar las distancias recorridas desde las fábricas hasta los consumidores o internalizar segmentos más amplios de sus cadenas de valor dentro de sus propias estructuras corporativas (por ejemplo, una filial que suministre un componente en lugar de una empresa externa). Esto podría contribuir a la resiliencia de algunas cadenas de suministro, aunque también podría afectar negativamente la productividad y, como se muestra en Arriola (2020<sup>[2]</sup>), quizá no impulse necesariamente la resiliencia sistémica y la estabilidad de la economía mundial.

## Referencias

- Arriola, C. (2020), "Efficiency and risks in global value chains in the context of COVID-19", [2]  
<https://dx.doi.org/10.1787/3e4b7ecf-en>.
- Arriola, C., P. Kowalski and F. van Tongeren (2021), "The impact of COVID-19 on directions and structure of international trade", *OECD Trade Policy Papers*, No. 252, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/0b8eaafe-en>. [1]
- Hyndman, R. and B. Billah (2003), "Unmasking the Theta Method", *International Journal of Forecasting*, Vol. 19/2, pp. 287-290. [6]
- OECD (2018), *Good Jobs for All in a Changing World of Work: The OECD Jobs Strategy*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264308817-en>. [4]
- OECD (2014), "The crisis and its aftermath: A stress test for societies and for social policies", in *Society at a Glance 2014: OECD Social Indicators*, OECD Publishing, Paris, [https://dx.doi.org/10.1787/soc\\_glance-2014-5-en](https://dx.doi.org/10.1787/soc_glance-2014-5-en). [5]
- OECD (2010), *OECD Employment Outlook 2010: Moving beyond the Jobs Crisis*, OECD Publishing, Paris, [https://dx.doi.org/10.1787/empl\\_outlook-2010-en](https://dx.doi.org/10.1787/empl_outlook-2010-en). [3]



## Contactos

Christine ARRIOLA (✉ [christine.arriola@oecd.org](mailto:christine.arriola@oecd.org))

Charles CADESTIN (✉ [charles.cadestin@oecd.org](mailto:charles.cadestin@oecd.org))

Przemyslaw KOWALSKI (✉ [przemyslaw.kowalski@oecd.org](mailto:przemyslaw.kowalski@oecd.org))

Frank VAN TONGEREN (✉ [frank.vantongeren@oecd.org](mailto:frank.vantongeren@oecd.org))

---

El presente trabajo se publica bajo la responsabilidad del Secretario General de la OCDE. Las opiniones expresadas y los argumentos utilizados en el mismo no reflejan necesariamente el punto de vista oficial de los países miembros de la OCDE.

Tanto este documento, así como cualquier dato y cualquier mapa que se incluya en él, se entenderán sin perjuicio respecto al estatus o la soberanía de cualquier territorio, a la delimitación de fronteras y límites internacionales, ni al nombre de cualquier territorio, ciudad o área.

Publicado originalmente por la OCDE en inglés con el título: OECD (2020), "International trade during the COVID-19 pandemic: Big shifts and uncertainty", *OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19)*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/d1131663-en>.

Traducido por el Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas (CUCEA) de la Universidad de Guadalajara, México. Las únicas versiones oficiales son los textos en inglés y/o francés. La calidad de la traducción y su coherencia con el texto original son responsabilidad exclusiva del CUCEA.

Traducido al español con el apoyo del **Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas (CUCEA)**

Coordinación de traducción: **Traci Teresa Capris Tarquino**

Traducido por: **Daniela Guadalupe Márquez Flores**

Revisado por: **Mariana Vargas Reynaga**

Gestión general del proyecto en español: **Centro de la OCDE para América Latina**

