



► Nota de investigación

Junio de 2020

Los efectos de la COVID-19 en el comercio y las cadenas mundiales de suministro

Principales puntos

- El impacto económico de la COVID-19 está manifestándose en forma de crisis a nivel de la oferta y la demanda, por lo que están produciéndose perturbaciones en todos los niveles de las cadenas mundiales de suministros (CMS), y ha habido una caída drástica del comercio mundial en un amplio abanico de industrias y productos.
- El efecto de contagio de la crisis directa en el comercio y las CMS ha agravado la crisis para las empresas y los trabajadores de todo el mundo; los más vulnerables son los migrantes; asimismo, quienes carecen de protección social y las pequeñas y medianas empresas.
- La crisis podría provocar efectos estructurales duraderos capaces de reconfigurar las CMS de determinadas industrias, acelerando la repatriación y/o acercando la producción, la diversificación de los proveedores y el aumento de la automatización.
- Con respecto al comercio y las CMS, la OIT tiene un papel que desempeñar en la mejora de la sostenibilidad a nivel microeconómico para los trabajadores y los empleadores, y también a nivel nacional, regional e internacional.

► Introducción

Las dimensiones humanas de la pandemia de la COVID-19 son de gran alcance. Desde que en diciembre de 2019 se notificara por primera vez el brote de la enfermedad por coronavirus a la Organización Mundial de la Salud (OMS), la COVID-19 ha afectado vidas en todas las partes del mundo.¹ Ha habido varios millones de infecciones

confirmadas de esta enfermedad, y cientos de miles de muertes notificadas.² Los riesgos ligados a la pandemia han desatado una crisis económica peor que la del periodo 2008–2009, y, según las previsiones, en 2020 habría una contracción de la economía mundial del 3 por ciento.³

1 OMS, “Rolling updates on coronavirus disease (COVID-19)”.

2 Financial Times, “Total COVID-19 cases”; última consulta el 22 de mayo de 2020.

3 Fondo Monetario Internacional, *Perspectivas de la Economía Mundial: el Gran Confinamiento*, abril de 2020.

Las repercusiones de la pandemia se han hecho sentir con rapidez debido a la interconexión de la economía mundial, que ha dado paso a la onda expansiva a través de las rutas de viaje y del transporte.⁴ La pandemia ha afectado directamente al comercio internacional y las cadenas mundiales de suministro (CMS) que vinculan la producción de diversos lugares del mundo. Las CMS suelen depender de proveedores especializados, en ocasiones, agrupados en lugares concretos, y utilizan técnicas de producción “justo a tiempo”, que permiten reducir al mínimo las existencias y producir bienes solo cuando se necesitan. Por lo tanto, las perturbaciones de la producción en relación con la COVID-19, procedentes inicialmente de un solo punto geográfico, están teniendo un efecto dominó en todo el entramado de cadenas de suministro, y teniendo repercusiones generalizadas dentro de las industrias, entre ellas y a nivel mundial. Al imponerse las medidas de confinamiento, las limitaciones iniciales

guardaban relación con la oferta, pero luego han ido alcanzando a la demanda; por consiguiente, todos los niveles de las cadenas de suministro, desde las industrias extractivas de materia prima hasta las que se dedican al ensamblaje, y, en el otro extremo, a la distribución y la venta, están sintiendo los efectos económicos y sociales de la COVID-19.

La presente Nota tiene por objeto ofrecer un análisis de los efectos a corto plazo de la pandemia de COVID-19 en las empresas y en los trabajadores del ámbito del comercio y de las actividades relacionadas con las CMS. Examina las consecuencias de la pandemia a mediano y a largo plazo en la sostenibilidad de las cadenas de suministro, y por lo tanto, en el mundo del trabajo. El análisis indica que la pandemia ofrece la importante ocasión de mejorar la resiliencia y sostenibilidad de las CMS así como su contribución al crecimiento económico incluso en las economías emergentes y en desarrollo.

► El comercio, las perturbaciones de las cadenas de suministro y las crisis de la demanda

La COVID-19 ha tenido un impacto negativo amplio en el comercio y la inversión extranjera directa, y ha provocado una caída notable de las exportaciones y las importaciones mundiales de una serie de industrias. En el futuro cercano, y a medida que los países vayan avanzando en las distintas fases de la pandemia, las repercusiones podrían agravarse y el comercio mundial en 2020 podría registrar una contracción de entre el 13 y el 32 por ciento (todas las regiones registrarían caídas de dos dígitos en el volumen comercial);⁵ por su parte, la inversión extranjera directa perdería entre un 30 y un 40 por ciento entre 2020–2021.⁶

Las perturbaciones iniciales de las CMS arrancaron en el lado de la oferta y tras el cierre de fábricas de China decretado para contener la propagación del virus de la COVID-19. Más tarde, esta situación provocó escasez de

accesorios y equipo entre las industrias consumidoras de materias primas, sobre todo, en la industria automotriz, las industrias químicas, de fabricación de ordenadores, la industria textil y de la indumentaria, de la maquinaria, la siderurgia y los productos del metal, y las relacionadas con los instrumentos de precisión.⁷ El efecto dominó de esta falta de suministros se hizo sentir en muchos otros países, provocando la reducción de la producción de algunas empresas, o incluso la paralización total de las actividades.⁸ Además, la crisis de oferta de empleo ocasionada por el confinamiento en los países y las restricciones a los desplazamientos transfronterizos de personas están agravando las ya serias perturbaciones en el suministro de bienes agrícolas, en especial en las economías emergentes y en desarrollo, y de bienes industriales. En algunas economías en desarrollo, un

4 Véase: Richard Baldwin y Beatrice Weder di Mauro (coordinadores), *Economics in the Time of COVID-19*, 6 de marzo de 2020.

5 Organización Mundial del Comercio, *Trade Set to Plunge as COVID-19 Pandemic Upends Global Economy*, comunicado de prensa del 8 de abril de 2020.

6 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), *Investment Trends Monitor: Impact of the COVID-19 Pandemic on Global FDI and GVCs*, núm. 35: marzo de 2020.

7 UNCTAD, *Trade and Development Report Update: Global Trade Impact of the Coronavirus (COVID-19) Epidemic*, 4 de marzo de 2020.

8 Véase, por ejemplo: Car and Driver, “*Details of Increasing Plant Shutdowns Amid COVID-19 Pandemic*”, 25 de marzo de 2020; y CNET Roadshow, “*COVID-19 And Plant Closures: The Auto Industry’s Response, Potential Return Dates*”, 13 de marzo de 2020.

porcentaje apreciable del comercio incluye el comercio informal transfronterizo; por ejemplo, se estima que entre el 30 y el 40 por ciento del comercio transfronterizo de África es informal.⁹

Las previsiones indican que el impacto posterior en el comercio mundial de bienes manufacturados intermedios será particularmente agudo en 2020, comenzando con una fuerte disminución de las exportaciones de China, cuya contribución al comercio mundial total de esos bienes es del 20 por ciento, seguida de una disminución de otros contribuyentes importantes (por ejemplo, los Estados Unidos y Alemania). Un análisis preliminar de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) indica que incluso una disminución relativamente reducida del comercio de bienes intermedios puede tener fuertes repercusiones. Por ejemplo, se estima que una reducción del 2 por ciento en las exportaciones de insumos intermedios de China a los fabricantes de automóviles de la Unión Europea, el Japón, América del Norte, la República de Corea y otras grandes economías productoras de automóviles podría dar lugar a una reducción de 7.000 millones de dólares estadounidenses de las exportaciones de automóviles de esas economías al resto del mundo.¹⁰

Además de las perturbaciones en el lado de la oferta, ha habido perturbaciones directas en la demanda relacionada con una amplia gama de industrias extractivas primarias, manufactureras y de servicios. Por ejemplo, se ha producido una considerable disminución de la demanda de ciertos productos básicos, como el cobre y el níquel. La crisis de la demanda ha sido particularmente perturbadora en el caso de algunos productos básicos, como el petróleo y los productos lácteos, en los que el exceso de existencias ha dado lugar a una escasez de capacidad de almacenamiento y a la destrucción de productos perecederos.¹¹ Esta pauta de grave tensión en la capacidad de almacenamiento

también se ha observado en algunas industrias manufactureras, como la del automóvil.¹² En el caso de los servicios, algunos sectores, como la aviación civil y el turismo, se han visto especialmente afectados por una fuerte perturbación negativa de la demanda en los primeros meses de la crisis mundial. Otros sectores, como el de la venta de alimentos al por menor, han experimentado un fuerte aumento de la demanda a corto plazo con una fuerte perturbación positiva de la demanda (sin embargo, se enfrentan a atascamientos en las industrias proveedoras).¹³ Ahora bien, preocupa la influencia que pueda tener en los consumidores la restricción de los desplazamientos y las medidas de distanciamiento social, y los posibles cambios estructurales del comportamiento a mediano y a largo plazo.

Las perturbaciones de las CMS indican que una de las consecuencias de esta pandemia podría ser una aceleración de la repatriación o el acercamiento de la producción en el futuro de algunas industrias, en particular de aquellas en las que las cadenas de suministro se han visto muy perturbadas y afectadas por los controles impuestos por los gobiernos a las exportaciones.¹⁴ Una posible reacción sería un desplazamiento hacia partes del CMS que estén más cerca del usuario final, en especial hacia cadenas de suministro regionales. La pandemia también podría dar lugar a cambios estructurales en las cadenas de suministro, a fin de aumentar la diversidad de los proveedores y aumentar las existencias de componentes y productos cruciales, por ejemplo, en el caso de los bienes y servicios que se consideran de importancia estratégica a nivel nacional. En una reciente encuesta realizada por PwC a una muestra representativa de 55 empresas de los Estados Unidos y México, a la pregunta de si harían cambios en la amplitud de su cadena de suministro a causa del coronavirus la mayoría de los encuestados respondió “no estoy seguro” (el 27 por ciento) o “sí” (el 42 por ciento).¹⁵ Además, esta

9 UNCTAD, *Economic Development in Africa Report 2019: Made in Africa: Rules of Origin for Enhanced Intra-African Trade*, 2019.

10 UNCTAD, Trade and Development Report Update: Global Trade Impact of the Coronavirus (COVID-19) Epidemic, 4 de marzo de 2020.

11 Véase, por ejemplo: CNBC, “The Hunt for Oil Storage Space Is On — Here’s How it Works and Why it Matters”, 22 de abril de 2020; NBC News, “Dairy Farmers Forced to Dump Milk as Demand Drops Amid Coronavirus Closures”, 14 de abril de 2020.

12 Véase, por ejemplo: Fortune, “From Cargo Ships to Fairgrounds—As Backlog of Cars Grows, Importers Search for Storage Space”, 1º de mayo de 2020.

13 Las notas informativas sectoriales de la OIT proporcionan más detalles sobre el alcance de la crisis de la demanda en estas industrias por región, y sobre sus consecuencias para el empleo en los sectores. Pueden consultarse en: <https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/sectoral/lang-es/index.htm>.

14 Véase: Consejo Europeo, *Hoja de Ruta para la Recuperación: Hacia una Europa más resiliente, sostenible y justa*, 2020. Un ejemplo específico de un caso en el que la COVID-19 está impulsando el replanteamiento de las cadenas de suministro y la repatriación de la producción de las industrias manufactureras de productos médicos y farmacéuticos en Australia.

15 PwC, “COVID-19 CFO Pulse Survey US/Mexico findings”, 30 de marzo de 2020.

pandemia ha sido precedida por una guerra comercial – que hoy sigue su curso– en el marco de la cual, en los últimos dos años, varios países han aumentado los aranceles de productos clave, por lo que ya comenzaban a crearse incentivos para reconfigurar las cadenas de suministro hacia países con aranceles más bajos. En consecuencia, hay un debate amplio sobre la necesidad de replantear las estrategias de las CMS, a fin de aumentar su resiliencia y reducir su exposición a perturbaciones y crisis, y para mejorar su sostenibilidad.¹⁶

El actual entorno pandémico y recesivo también puede acelerar el cambio tecnológico mediante la inteligencia artificial y la automatización. En sectores como los del comercio minorista y el reciclaje, la necesidad de reducir el contacto interpersonal está abriendo rápidamente las puertas a la robótica, por ejemplo para realizar tareas rutinarias que habrían requerido que los trabajadores estuvieran muy cerca unos de otros. En algunos casos, ello ha permitido que los trabajadores asuman otras responsabilidades laborales en condiciones de menor aglomeración.¹⁷ Sin embargo, las investigaciones indican que, durante las recesiones, la automatización se produce

a un ritmo más rápido que en épocas “normales”, lo que permite a las empresas reestructurarse y posiblemente provoca importantes pérdidas de puestos de trabajo. Por ejemplo, en los Estados Unidos, el 88 por ciento de las pérdidas de empleo en ocupaciones rutinarias desde mediados del decenio de 1980 se produjo dentro de los 12 meses siguientes a una recesión, y esos empleos no se recuperaron al comenzar la recuperación.¹⁸ Así pues, es posible que los cambios tecnológicos introducidos en la crisis actual, que supongan desplazamientos del empleo, limiten el crecimiento del empleo en determinadas ocupaciones cuando comience la recuperación.

En las economías emergentes y en desarrollo concretamente, la reconfiguración de las cadenas de suministro a mediano plazo mediante la repatriación y el acercamiento de la producción complica las perspectivas de desarrollo. Es probable que este cambio haga más difícil que estas economías se beneficien de las CMS a través de la industrialización.¹⁹ Además, a corto plazo, las limitaciones tecnológicas no les permitirían aprovechar tendencias como el uso de la inteligencia artificial y la automatización.

► Efectos y desafíos de la crisis para los trabajadores y las empresas

Por lo que respecta a los trabajadores, la crisis de la COVID-19 los expone a varios riesgos, entre otros, la pérdida del empleo y de los ingresos, la exposición de la salud a riesgos vinculados a las condiciones de trabajo, y la disminución de la productividad. Esos riesgos son más graves en determinadas cadenas de suministro relacionadas con bienes y servicios esenciales, y en el caso de determinados trabajadores, como los trabajadores migrantes, los trabajadores de la economía informal y los que carecen de protección social. Con respecto a las empresas de las CMS también hay riesgos concretos vinculados al debilitamiento del comercio y a los

estrangulamientos de la oferta. Esos problemas son particularmente importantes en los niveles inferiores de las cadenas de suministro, donde hay una presencia importante de pequeñas y medianas empresas (PYME); en ellas están fuertemente representados los trabajadores del sector informal, especialmente en las economías emergentes y en desarrollo, si bien la mayor parte de estas empresas y estos trabajadores no están directamente conectados a las CMS. Además, al igual que otras empresas, tras la pandemia las empresas de las CMS afrontan una demanda deprimida y el aumento del costo de los insumos, menor acceso a la financiación, menor

16 Véase, por ejemplo: Willy Shih, *Is It Time to Rethink Globalized Supply Chains?* (MIT Sloan, 2020), y Meredith Watkins y Gianluca Corinaldesi, *COVID-19 and Global Supply Chains: Disruptions and Restructuring* (Duke University, 2020).

17 Véase, por ejemplo: Michael Corkery y David Gelles, *“Robots Welcome to Take Over, as Pandemic Accelerates Automation”*; en The New York Times, 10 de abril de 2020.

18 Véase: Brad J. Hershbein y Lisa B. Kahn, *“Do Recessions Accelerate Routine-Biased Technological Change? Evidence from Vacancy Postings”*, Upjohn Institute Working Paper No. 16-254, y Nir Jaimovich y Henry E. Siu, *“Job Polarization and Jobless Recoveries”* National Bureau of Economic Research Working Paper No. 18334.

19 Véase: Adnan Seric et al., *“Managing COVID-19: How the Pandemic Disrupts Global Value Chains”*, (Industrial Analytics Platform, 2020).

productividad y costos de transporte más elevados. Las PYME son las más gravemente afectadas debido a sus recursos limitados, a su mayor vulnerabilidad relativa a las pérdidas ocasionadas por las medidas de distanciamiento social, y a su menor acceso a la financiación con respecto a las empresas más grandes.²⁰

Las estimaciones más recientes de la OIT indican que, en conjunto, el 94 por ciento de la fuerza de trabajo mundial vive en países en los que se recomienda o se exige el cierre de los lugares de trabajo, y que en el primer trimestre de 2020²¹ se perdieron 165 millones de puestos de trabajo a tiempo completo (suponiendo una semana laboral de 40 horas). La crisis ha provocado la disminución directa e indirecta de los ingresos de los trabajadores de las CMS: por el cierre de los lugares de trabajo, como fábricas, y por el efecto negativo sobre los ingresos de las restricciones comerciales en muchos bienes fundamentales. Un sector con una gran dependencia de las CMS, y que se ve gravemente afectada por esos cierres, es el de la confección, que también ha tenido que afrontar la perturbación de la demanda, las interrupciones en el suministro de bienes intermedios y la cancelación de contratos.²²

Otro sector que está viéndose afectado por las restricciones impuestas a los viajes y por la reconfiguración de las condiciones de trabajo es el sector agrícola, tanto en las economías desarrolladas como en las economías en desarrollo.²³ De hecho, los trabajadores de las CMS de alimentos son particularmente vulnerables, tanto a nivel de la producción agrícola como a través de los procesos de distribución. Los trabajadores agrícolas de algunas industrias proveedoras de materia prima están sufriendo penurias debido al impago de los salarios, la ausencia de protección social, la falta de equipos de seguridad, y las prácticas inadecuadas de higiene, que aumentan los riesgos para la salud.²⁴ Los trabajadores

alojados en instalaciones colectivas también corren un riesgo especial, ya que en este tipo de lugares de alojamiento “no suele haber limpiezas a fondo, constan únicamente de espacios habitables cerrados, no se suministra jabones ni productos de higiene básicos suficientes, y no dan margen al distanciamiento social”.²⁵

El sector del transporte marítimo internacional (responsable del transporte del 90 por ciento del comercio mundial)²⁶ afronta una situación particularmente complicada: en muchos casos, las medidas impuestas por los gobiernos han restringido el desembarco de los miembros de la tripulación, que se han visto obligados a permanecer en los buques más allá de la fecha de finalización de su contrato y a aceptar la prolongación del contrato y la permanencia en buques con espacio limitado.²⁷

Asimismo, la crisis ha tenido efectos adversos sobre la productividad, tanto de las empresas como de los trabajadores de las CMS. Ello se debe, en particular, a los cierres obligatorios de fábricas, los requisitos de reconfiguración de los lugares de trabajo, las interrupciones en el suministro de bienes intermedios, el aumento de los costos de la logística y la necesidad de encontrar proveedores alternativos. En el caso de los trabajadores, las medidas impuestas para mitigar los riesgos para la salud, por ejemplo, el requisito de llevar equipo de protección o de guardar la distancia física en todo momento, también pueden reducir la productividad de esos trabajadores.

Los efectos de la pandemia de COVID-19 son desestabilizantes para muchas empresas, pero son particularmente perjudiciales para las PYME, muchas de las cuales se enfrentan a graves pérdidas de ingresos, disponen de reservas limitadas, y tienen menos acceso a financiación. Además, en las CMS, las PYME pueden afrontar un problema suplementario, ya que suelen

20 Véase: OCDE, COVID-19: SME Policy Responses, abril de 2020.

21 OIT, Observatorio de la OIT: la COVID-19 y el Mundo del Trabajo, cuarta edición, 27 de mayo de 2020.

22 Véase, por ejemplo: Mark Anner, “Abandoned? The Impact of COVID-19 on Workers and Businesses at the Bottom of Global Garment Supply Chains” (Penn State Center for Global Workers’ Rights, 2020).

23 Véase, por ejemplo: Daniel Costa y Philip Martin (coordinadores), *Coronavirus and Farmworkers: Farm Employment, Safety Issues, and the H-2A Guestworker Program* (Economic Policy Institute, 2020).

24 Para mayor información sobre las repercusiones de la COVID en la agricultura, véase, por ejemplo: Business and Human Rights Resource Center, *India: Thousands of Tea Workers Protest Over Unpaid Wages During COVID-19 Lockdown* et Oxfam International: *Food Workers on the Frontline of Coronavirus*.

25 James Lewry, *COVID-19: The Impact on Workers in Global Supply Chains*, 7 de abril de 2020.

26 Cámara Naviera Internacional, “Shipping and World Trade”.

27 Véase, por ejemplo: Matt Apuzzo y Selam Gebrekidan, “Trapped at Sea by COVID-19 Lockdowns, Crew Members Plead for Help”, en The New York Times, 25 de marzo de 2020.

depender de un número limitado de proveedores y tienen menos flexibilidad para gestionar los costos. A medida que la crisis se prolongue, las PYME de las CMS también ven reducida sus posibilidades de gestionar la escasez de suministros y de personal, y la caída de la productividad. De hecho, estudios recientes realizados en algunos países revelan que gran número de PYME se ven directamente afectadas por la disminución de la demanda, las perturbaciones a lo largo de la cadena de suministro y los problemas relacionados con el transporte y la logística.²⁸ A menos que intervenga el gobierno, también tienen menos posibilidades de acceder al crédito para seguir siendo solventes en una recesión, para retener a los trabajadores y para seguir pagando los salarios.

La gran mayoría de los trabajadores y empresas del sector informal no están directamente relacionados con las CMS;

sin embargo, los que sí lo están –que se concentran principalmente en las economías emergentes y en desarrollo– suelen tener más problemas debido al limitado acceso a la financiación, a los servicios de salud y a la protección social. Además, las remesas y la inversión extranjera directa constituyen una proporción importante de los ingresos y las inversiones en las economías emergentes y en desarrollo, y la crisis ha impuesto graves limitaciones a este tipo de inversión.²⁹ Es probable que la fuga de capitales debida a la crisis haga que estas economías se vean privadas de manera desproporcionada de las inversiones que tanto necesitan para alcanzar los objetivos de desarrollo a largo plazo vinculados a la mejora de los resultados del mercado laboral, lo que aumenta la importancia de promover el crecimiento económico y la inversión a nivel nacional.

► Papel de la OIT

La participación de la OIT en el comercio y las CMS se basa en su mandato institucional, que proporciona la base para una serie de intervenciones que son particularmente pertinentes en el contexto de la pandemia de COVID-19. De hecho, la Organización ya ha establecido un marco para hacer frente a la crisis basado en las normas internacionales del trabajo, a fin de ayudar a los países a recuperarse centrándose en los objetivos del trabajo decente.³⁰ Con respecto al comercio y las CMS, la Organización tiene una función que desempeñar en la mejora de la sostenibilidad a nivel microeconómico para los trabajadores y los empleadores, así como a nivel nacional, regional e internacional.³¹

En el plano nacional, la OIT presta asistencia a los Estados Miembros que la solicitan, en el contexto de acuerdos comerciales bilaterales o multilaterales. Esta asistencia ha sido útil para aumentar la capacidad institucional en la esfera de la aplicación de la legislación laboral, por ejemplo, mediante mecanismos legislativos y de cumplimiento. Esas actividades son importantes para

mejorar los resultados del mercado de trabajo, así como para reducir las desigualdades y solucionar deficiencias en términos de protección y la pobreza.³² Otra forma de apoyo de la OIT a los países corresponde a la esfera de la elaboración y aplicación de las disposiciones laborales en los acuerdos de comercio, donde vela por que en ellos se incluyan las condiciones marco para el trabajo decente sobre la base de los principios y derechos fundamentales en el trabajo y en las normas internacionales del trabajo ya ratificadas.

La OIT también proporciona orientación a los gobiernos, a las empresas multinacionales y a otras empresas en el ámbito de la inversión extranjera directa y el comercio, incluso por medio de las CMS. En particular, en sus conclusiones adoptadas en noviembre de 2017, la Reunión tripartita de expertos para promover el trabajo decente y la protección de los principios y derechos fundamentales en el trabajo para los trabajadores en las zonas francas industriales, afirma que “los gobiernos deberían ratificar los convenios y aplicar las disposiciones

28 OCDE, “COVID-19: SME Policy Responses”, 2020.

29 Véase: UNCTAD, *Informe sobre las inversiones en el mundo 2019 – Las Zonas Económicas Especiales*, 2019.

30 Los cuatro pilares del marco son: garantizar la seguridad de los trabajadores; apoyar el empleo y los ingresos; estabilizar la economía; y recurrir al diálogo social. Véase: *Observatorio de la OIT, el COVID-19 y el Mundo del Trabajo – Repercusiones y respuestas, primera edición*, 18 de marzo de 2020, y *Observatorio de la OIT, el COVID-19 y el Mundo del Trabajo – Estimaciones actualizadas y análisis, segunda edición*, 7 de abril de 2020.

31 Véase: OIT, *Resolución relativa al trabajo decente en las cadenas mundiales de suministro*, 2016.

32 Véase: OIT, *Cláusulas laborales en los acuerdos comerciales: tendencias recientes y pertinencia para la OIT*, GB.328/POL/3 (2016).

contenidas en los convenios ratificados en la legislación y en la práctica en todo el país, incluidas las zonas francas industriales. Las autoridades responsables de los derechos laborales deben participar en las acciones emprendidas en materia de ZFI.” Además, afirma que “todas las empresas deben respetar los derechos de los trabajadores y utilizar su influencia para lograr que se respeten también los derechos de los trabajadores de sus cadenas de suministro y para que los trabajadores tengan acceso a vías de reparación cuando sus derechos sean vulnerados”.³³

La OIT y sus mandantes apoyan firmemente el proceso de diálogo social entre los representantes de los empleadores y de los trabajadores en tiempos de crisis. Esto comprende el diálogo social transfronterizo a todos los niveles, incluso con respecto a los acuerdos de empresas transnacionales, como la negociación de acuerdos marco internacionales entre empresas multinacionales y sindicatos mundiales.³⁴ De hecho, la Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social de la OIT proporciona un marco sólido para la colaboración y la cooperación entre las partes interesadas, lo cual es “importante y necesario, tanto en el contexto de las inversiones extranjeras directas y el comercio, como en el de las cadenas mundiales de suministro”.

En tal sentido, la OIT y sus mandantes han venido apoyando las iniciativas encaminadas a contener el impacto de la COVID-19 en el comercio y en las CMS; entre otras, las siguientes:

► **En el sector textil mundial**, la OIT ha estado apoyando “un llamamiento a la acción” a través de la celebración de consultas a gran escala con marcas internacionales y comerciantes minoristas, fabricantes y organizaciones de empleadores y de trabajadores, a fin de proteger los ingresos, la salud y el empleo de los trabajadores y ayudar a los empleadores a sobrevivir durante la crisis de la COVID-19.³⁵

► **La Organización Internacional de Empleadores y la Confederación Sindical Internacional** reclaman, entre otras medidas a adoptar en la crisis, la cooperación intergubernamental para que se reduzcan al mínimo las perturbaciones de las cadenas de suministro de productos médicos, alimentos y otros artículos esenciales.³⁶

► **La Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte** están trabajando en la búsqueda de una solución para que se instituyan “las debidas exenciones a las restricciones de viaje, y que todos los países permitan los cambios de tripulación, a fin de preservar el funcionamiento de las cadenas de suministro por vía marítima”.³⁷

Es evidente que la OIT tiene un papel singular: hacer oír la voz de los representantes de los trabajadores y de los empleadores en las iniciativas tendientes a resolver los problemas ocasionados por la COVID-19 a las empresas y los trabajadores de las CMS. Las instituciones multilaterales tendrán que mantener un diálogo más fuerte y más efectivo para acometer cuestiones directamente ligadas al mundo del trabajo, conseguir un sistema comercial libre y justo, y promover el crecimiento inclusivo. De hecho, la OIT podría desempeñar un importante papel en el sistema multilateral, reforzando su cooperación y formulando disposiciones institucionales con otras organizaciones, y cumpliría así con el papel previsto en la Declaración del Centenario de la OIT para el futuro del trabajo.³⁸

33 OIT, *Conclusiones sobre la promoción del trabajo decente y la protección de los principios y derechos fundamentales en el trabajo para los trabajadores de las zonas francas industriales (ZFI)*, MEWEPZ/2017/4 (2017).

34 Para un ejemplo específico relativo a la COVID-19, véase: IndustriALL Global Union “Global Unions Welcome ENGIE’s Commitment to Cover COVID-19 Related Health Care and Social Security for Employees”, 29 de abril de 2020.

35 Véase: OIT, “COVID-19: Action in the Global Garment Industry” y Confederación Sindical Internacional (CSI), “COVID-19: Global Action to Support the Garment Industry”, 22 de abril de 2020.

36 Organización Internacional de Empleadores y CSI, *Declaración conjunta sobre el COVID-19, Declaración de la Organización Internacional de Empleadores y la Confederación Sindical Internacional*.

37 Cámara Naviera Internacional, *Joint Open Letter to United Nations Agencies from the Global Maritime Transport Industry*, 19 de marzo de 2020.

38 *Declaración del Centenario de la OIT sobre el futuro del trabajo*, 2019.

Contacto

Corley-Coulibaly, Marva
OIT Departamento de Investigaciones

Organización Internacional del Trabajo

Route des Morillons 4
CH-1211 Ginebra 22
Suiza

T: +41 22 799 6105
E: corley@ilo.org