



*Pontificia Universidad Católica Argentina*  
"Santa María de los Buenos Aires"

**La inserción internacional  
argentina y el "costo  
argentino" en el período  
2000-2019**

**Por Ernesto A. O'Connor**

---

*Facultad de Ciencias Económicas*

*Departamento de Investigación "Francisco  
Valsecchi"*

*Documento de Trabajo en Economía N°65*  
*Septiembre de 2021*

Los autores del presente artículo ceden sus derechos, en forma no exclusiva, para que se incorpore la versión digital del mismo al Repositorio Institucional de la Universidad Católica Argentina y a otras bases de datos que la Universidad considere de relevancia académica.

---

# Índice

<b>Resumen</b> .....	1
<b>I. Introducción</b> .....	2
<b>II. La competitividad de la economía argentina y la performance exportadora (2000-2020)</b> .....	2
<b>III. El “costo argentino” como diagnóstico del problema de competitividad</b> .....	5
<i>Una inflación del orden de 50% anual</i> .....	7
<i>Costo laboral y rigideces: un tercio del salario y otros costos</i> .....	7
<i>Presión tributaria: alta en la comparación con países competidores de la Argentina</i>	8
<i>El costo del transporte: más caro dentro del país que en el exterior</i> .....	10
<i>Regulaciones: el análisis del Banco Mundial y la posición de la Argentina en el ranking</i> .....	13
<b>IV. Reflexiones finales</b> .....	14
<b>V. Bibliografía</b> .....	15



Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

# La inserción internacional argentina y el “costo argentino” en el período 2000-2019

Ernesto A. O’Connor

## Resumen

Este trabajo analiza los desafíos de la competitividad para actividad empresarial, revisando la performance de inserción internacional de la economía argentina en los últimos 20 años, en comparación con países seleccionados de América Latina y el Caribe. Esta inserción es revisada fundamentalmente en base a las exportaciones, considerado el resultado más visible de la competitividad de un país a lo largo de los años. Del análisis de los datos surge una performance relativa inferior de la Argentina en relación a varios países de la región, en materia de exportaciones para los últimos veinte años. El diagnóstico de estos problemas se focaliza en el “costo argentino”, identificando algunos de sus componentes, y del cual surgen los desafíos posibles a enfrentar para lograr una mayor competitividad.

**Palabras clave:** competitividad, exportaciones, costos.

**JEL:** E20, F10, F14.



## **I. Introducción**

El trabajo busca profundizar en la relación entre política económica y desafíos de la competitividad para actividad empresarial y los sectores productivos, revisando la performance de inserción internacional de la economía argentina en los últimos 20 años. Se realiza, además, una comparación con países seleccionados de América Latina y el Caribe (ALC). Esta inserción es revisada fundamentalmente en base a las exportaciones.

Se revisa el comercio exterior y la inserción exportadora, como indicador central de la competitividad. Esto permite revisar problemas de competitividad absolutos, propios, y también relativos, en la comparación con otros países de la región.

La hipótesis de este trabajo es que la economía argentina registra en los últimos veinte años problemas de competitividad superiores a los de países de la región, y que estos problemas de competitividad, tanto de la economía como de las empresas argentinas, se originan en motivos propios de las políticas económicas locales, que devienen en el así llamado “costo argentino”, y no por el contexto global.

La metodología se centra en revisar antecedentes empíricos en materia de competitividad de la economía y de las exportaciones de la Argentina y de países seleccionados de América Latina y el Caribe. El punto de partida es la evolución comparada entre el mundo y países representativos de sus exportaciones en los últimos 20 años, hasta 2019, previo al impacto del Covid-19, sobre datos de intracen (UN).

Los resultados confirman problemas de competitividad, no atribuibles a la desaceleración del comercio global en los ‘2010, sino a factores endógenos, esencialmente de política económica, que incrementaron el “costo argentino”. Esto es analizado en la segunda parte del trabajo.

## **II. La competitividad de la economía argentina y la performance exportadora (2000-2020)**

La economía argentina, a la luz de su sendero de bajo crecimiento y estanflación registrado entre 2012 y 2019, agravado por el impacto de la pandemia-confinamiento en 2020, y por la incierta salida de 2021, enfrenta un problema de competitividad, reflejado claramente en la performance exportadora de mediano y largo plazo.

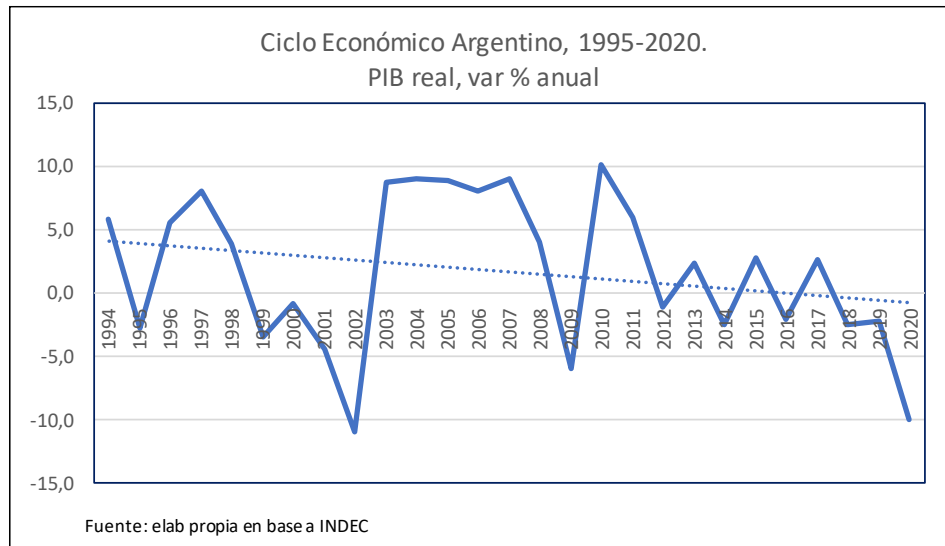
Un problema que la economía acarrea desde hace décadas, posiblemente por cierta tendencia a una intervención exagerada del Estado en la producción y la regulación de la actividad privada,



Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

bajo el objetivo de lograr “una mejor distribución del ingreso”, o “una mayor equidad”. Lo que la historia demuestra es que la economía sufre recurrentes crisis macroeconómicas y sociales cada 10 ó 15 años – o menos- y que la intervención reguladora no ha sido la solución.

Gráfico 1



Por ejemplo, en la década del '80, que terminó con la hiperinflación de 1989, los problemas de competitividad eran de consideración. Las reformas de los '90, entre ellas las privatizaciones, la apertura comercial, la Convertibilidad y, sobre todo, el Decreto de Desregulación de noviembre de 1991, fueron instrumentos decisivos para revertir los problemas de competitividad, modernización y tecnología que sufría la producción nacional.

Una economía reorganizada desde 2002 con un bien intencionado enfoque social, pero algo descentrada de la cuestión de los incentivos a la inversión privada y la creación de empleo privado, y de la inserción al mundo, con un avance cada vez mayor del Estado y de los costos de la producción, no sólo se ha mantenido, sino incrementado, hasta la actualidad, el problema del costo argentino.

Actualmente, la combinación de inflación de dos dígitos, suba de insumos, aumento de la presión tributaria de los tres niveles de gobierno, costo laboral elevado, y menor consumo de la población por la pandemia y la crisis, tienen efectos sobre las empresas, que pierden mercado interno, y sufren el costo argentino a la hora de querer exportar más. No es una cuestión de tipo de cambio, es un problema de costos internos, que quitan competitividad. Una de las mejores medidas de la



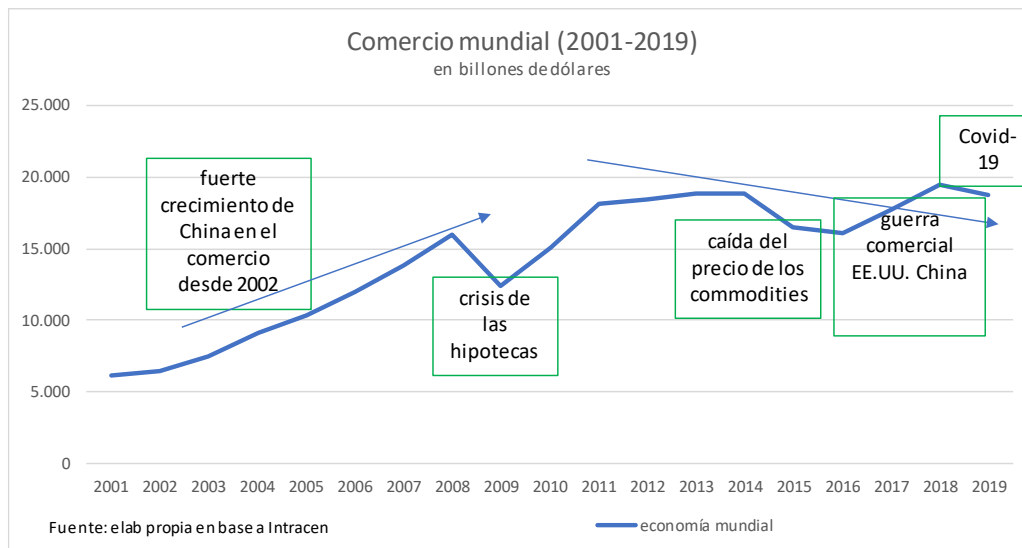
Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

competitividad de la producción es su inserción internacional. Un repaso sobre la evolución de las exportaciones argentinas en los últimos 20 años es aleccionador.

El comercio mundial totalizaba USD 6.127 billones en 2001, medido por las exportaciones globales. En aquel entonces la Argentina exportaba USD 26.6 billones y Brasil USD 58.2 billones. En 2019, el mundo comerciaba por un total de USD 18.710 billones, la Argentina USD 65.1 billones, y Brasil USD 223.9 billones. Las tasas de crecimiento punta a punta respectivas fueron de 205%, 144% y 284%. Si se agrega Uruguay, la tasa de crecimiento de su comercio externo fue de 279.8%.

Por otra parte, estos valores se enmarcan en dos subperíodos de diferencias sustanciales. Entre 2001 y 2008, el comercio mundial creció 160%, llegando en 2008 a USD 15.967 billones. Desde entonces, la crisis de las hipotecas y su impacto en la demanda global por parte de los países desarrollados, la desaceleración de las exportaciones chinas, la caída del precio de los commodities desde 2014, y la guerra comercial entre EE.UU. y China desde 2017 afectaron volúmenes y precios del comercio global.

Gráfico 2



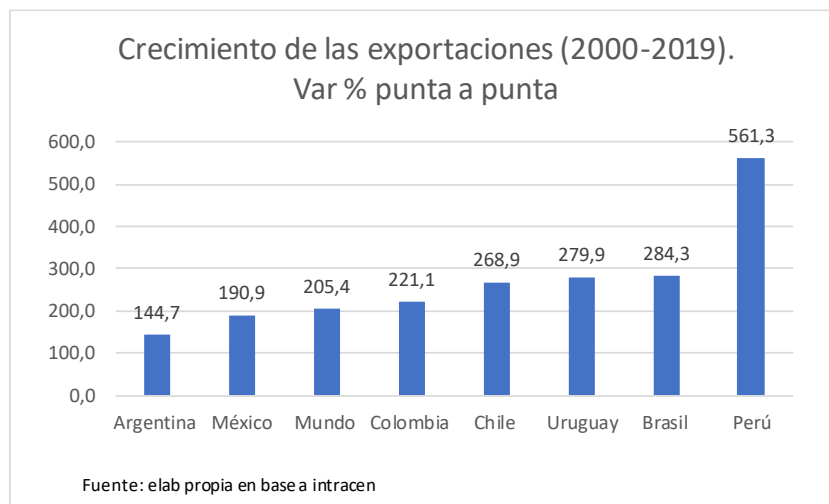
Tomando el periodo 2001-2019, la Argentina ha experimentado una evolución en las exportaciones totales menor a la que experimentaron no sólo las de los países vecinos como Brasil y Uruguay, sino que también por debajo del promedio mundial.



Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

Entre 2019 y 2001 las exportaciones mundiales crecieron 205.3%, las de Brasil 284.3%, las de Uruguay 279.8% y las de Argentina, 144.7%. La brecha de crecimiento es evidente. Las de mayor crecimiento fueron las de Perú, 561%, mientras que las de México, Colombia y Chile, también superaron la performance de las exportaciones de la Argentina.

Gráfico 3



Este débil crecimiento de las exportaciones de la Argentina es un límite para el crecimiento (Carciofi, 2019). Se debe a múltiples factores, en torno al costo argentino, dentro de los cuales se pueden mencionar las restricciones a las exportaciones (cuotas, prohibiciones, ROES, Derechos de Exportación), los altos niveles de presión tributaria, el costo de transporte y calidad de la infraestructura, la inestabilidad de las políticas de promoción de exportaciones, el costo laboral y la inflación y la inestabilidad macroeconómica, entre otras.

### III. El “costo argentino” como diagnóstico del problema de competitividad

Una de las mejores medidas de la competitividad de la producción es su inserción internacional. Como se demostró, la competitividad de la economía argentina se ha deteriorado mucho desde comienzos de la década de ‘2010.

El propósito de este apartado es indagar acerca del costo argentino, y realizar un aporte para que, en la economía argentina, se puedan aplicar políticas pro-competitividad y pro-inserción internacional, más allá de los discursos y las diferencias ideológicas de distintos gobiernos, pues





Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

es no sólo lo que hace la gran mayoría de los países del mundo y de América, sino que, desde la perspectiva de este estudio, es el camino para el desarrollo económico y social en un mundo totalmente globalizado.

El análisis de algunos de los componentes o causas del “costo argentino” como limitante a la competitividad sectorial y empresaria incluye temas como presión tributaria, costo laboral, inflación, infraestructura de transporte, regulaciones, entre otros. La comparación de estos ejes del “costo productivo”, en la medida de lo posible, con países seleccionados de América Latina permite tener una aproximación relativa a la cuestión.

El costo argentino es un problema que la economía acarrea desde hace décadas, posiblemente por cierta tendencia a una intervención elevada y poco eficaz del Estado en la producción de bienes y servicios, y la regulación de la actividad privada, bajo el objetivo de lograr “una mejor distribución del ingreso”, o “una mayor equidad”. Lo que la historia demuestra es que la economía sufre recurrentes crisis macroeconómicas y sociales cada 10 ó 15 años – o menos- y que la intervención reguladora no ha sido la solución.

Por ejemplo, en la década del '80, que terminó con la hiperinflación de 1989, el costo argentino era un problema de consideración. Las reformas de los '90, entre ellas las privatizaciones, la apertura comercial, la Convertibilidad y, sobre todo, el Decreto de Desregulación de noviembre de 1991, fueron instrumentos decisivos para revertir los problemas que sufría la producción nacional. Según Llach (1997), el ataque al costo argentino entre 1991 y 1996 significó, por ejemplo, que muchos servicios bajaran sus costos en porcentajes sorprendentes: el correo 30%, la electricidad 26%, aguas y cloacas 14/24%, contenedores en puertos 67%, fletes marítimos 43%, flete terrestre nacional 33%, gastos de comercialización de granos 75%, primas de seguros 20%. Caballero (2007) sostiene que estos cambios fueron muy positivos, pero que en la segunda mitad de los '90 hubo “un progresivo deterioro del escenario macroeconómico y una total inoperancia en la implementación de las reformas de segunda generación”. Además, señala que “en la promoción de la empresariedad, las reformas estructurales pro-mercado de los '90 no le otorgaron el mismo lugar a las pymes y a los nuevos emprendimientos que a las grandes empresas”, señalando que, si bien hubo muchos avances, faltaron cuestiones por resolver, más allá de la crisis de 1999-2001.

Una economía reorganizada desde 2002 con un bien intencionado enfoque social, pero descentrada de la cuestión de los incentivos a la inversión privada y la creación de empleo privado, con un avance cada vez mayor del Estado y de los costos de la producción, se ha no sólo mantenido, sino incrementado hasta nuestros días.



Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

Así, algunos problemas que dan forma o definen al costo argentino son: la inflación, el costo laboral, la presión tributaria, el costo del transporte, la eficiencia de las regulaciones, entre otros tantos, y son objeto de análisis en este trabajo. Actualmente, la combinación de estas cuestiones impacta sobre la competitividad exportador, que no es una cuestión de tipo de cambio nominal, sino un problema de costos internos que quitan competitividad.

### **Una inflación del orden de 50% anual**

Pareciera que en Argentina la inflación alta es algo “natural”, una cuestión que el resto del mundo no termina de comprender. Pero en cualquier diagnóstico ligero sobre la economía argentina no se analiza que éste sea el problema central. Es sorprendente, pero no se resalta su conexión con la inversión, el empleo privado y la competitividad. Una inflación que entre 2012 y 2017 promedió 25% anual y entre 2018-2021 promediará 45% anual es nociva para proyectos de inversión privada empresarial. En este contexto, la inversión se limita a la obra pública, o a recompras de empresas a menor precio. La inflación es, probablemente, el problema mayor del costo argentino, en la perspectiva de este estudio. Su resolución depende de políticas monetarias y fiscales adecuadas, que además corten la inercia inflacionaria y la práctica de la indexación, o sea, un plan de estabilización.

### **Costo laboral y rigideces: un tercio del salario y otros costos**

El costo laboral incluye los impuestos al trabajo y a la seguridad social, la falta de flexibilidad laboral, la alta indemnización y la doble indemnización, entre otros conceptos. Por el lado del salario de un trabajador formal, por cada \$1.000 que recibe el empleado, el empleador paga aproximadamente \$1.500, o sea, el 35% del costo laboral se destina a aportes jubilatorios y varios aportes sociales. A esto se suman los aportes del empleado, por obra social y aporte jubilatorio. De esta manera, el costo laboral afecta tanto al empleado como el empleador, y gana el Estado con la recaudación, que, a su vez, es insuficiente para financiar el sistema previsional. Esto incluye los pagos por seguridad social, donde las contribuciones patronales son de 17 o 21%, y los aportes del empleado son de 11%. En un sistema jubilatorio parcialmente desfinanciado, y con incremento de la informalidad laboral, que se ubicaría entre el 35% y el 40%, son impuestos difíciles a la hora de pensar en su reducción. Además, se debe realizar el pago de la obra social sindical obligatoria, para la cual el empleador paga el 6% del salario y el empleado, el 3%.



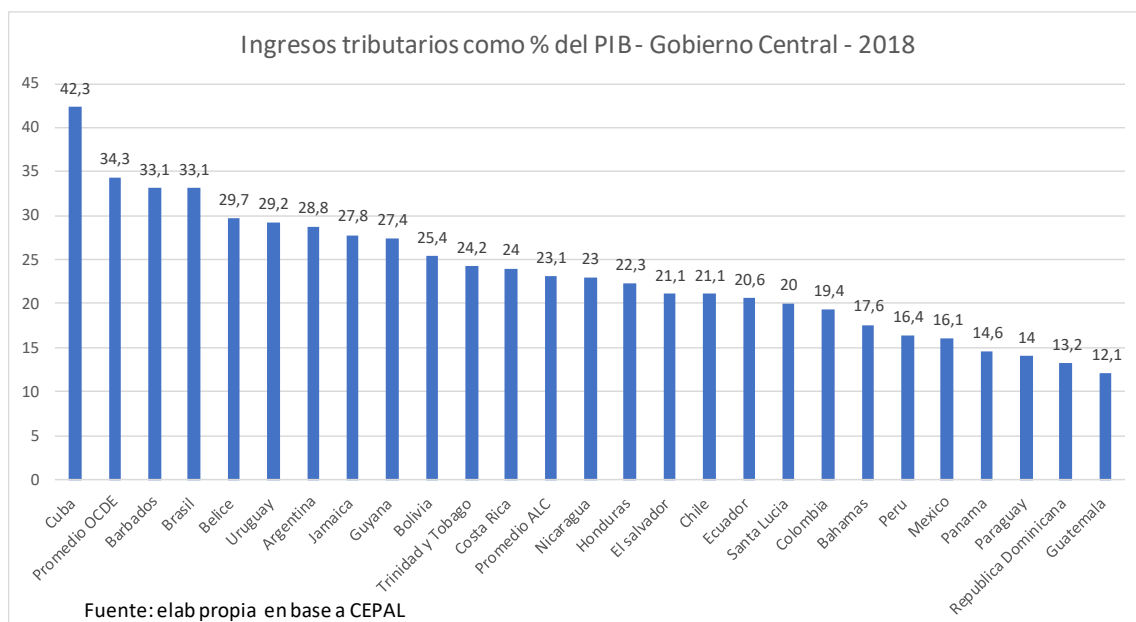
Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

En definitiva, un mercado laboral segmentado: de los 21.5 millones de la Población Económicamente Activa, si se netean 2 millones de desocupados, del resto, 6.0 millones son trabajadores formales privados, 3.5 millones son formales estatales de los tres niveles de gobierno, y 3.2 millones son monotributistas y autónomos. El resto, más de 8 millones son trabajadores informales, que no realizan aportes laborales. El resultado: un mercado de trabajo privado formal que siempre ajusta, mientras crece el mercado laboral informal. O sea, crece la informalidad, y con esta, la inequidad.

**Presión tributaria: alta en la comparación con países competidores de la Argentina**

El peso de los impuestos es decisivo para evaluar el costo argentino. Según datos de OCDE-CEPAL, hacia 2018 los niveles de ingresos tributarios como proporción del PIB en América Latina era de aproximadamente el 23,1%, en donde se experimentaban niveles muy disimiles como Guatemala con 12,1% y Cuba con 42,3%. Dentro de este grupo se encuentra la Argentina con niveles de 28,8%. (sólo gobierno central) que se encuentran por debajo de los países vecinos como Brasil (29,7%) y Uruguay (29,2%). Por otro lado, los niveles promedio de los países del OCDE es del 34,3% del PIB muy superior al promedio de ALC anteriormente mencionado (OECD - CEPAL, 2020), pero con bienes públicos como salud, educación, seguridad, de alta calidad.

**Gráfico 4**





Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

En el gráfico 4, se puede observar la estructura tributaria como porcentaje de los ingresos tributarios en América Latina y el Caribe y en los países del OCDE para 2018. La composición entre ambos grupos de países se encuentra muy diferenciada. En el caso de América Latina y el Caribe el impuesto sobre la renta, utilidades y ganancias de capital de personas físicas representa el 9,7% mientras que en los países del OCDE los niveles son de 23,9% de los ingresos tributarios, tal como sugiere la teoría tributaria. En América Latina y el Caribe el peso de la informalidad laboral hace menor la recaudación de este impuesto clave.

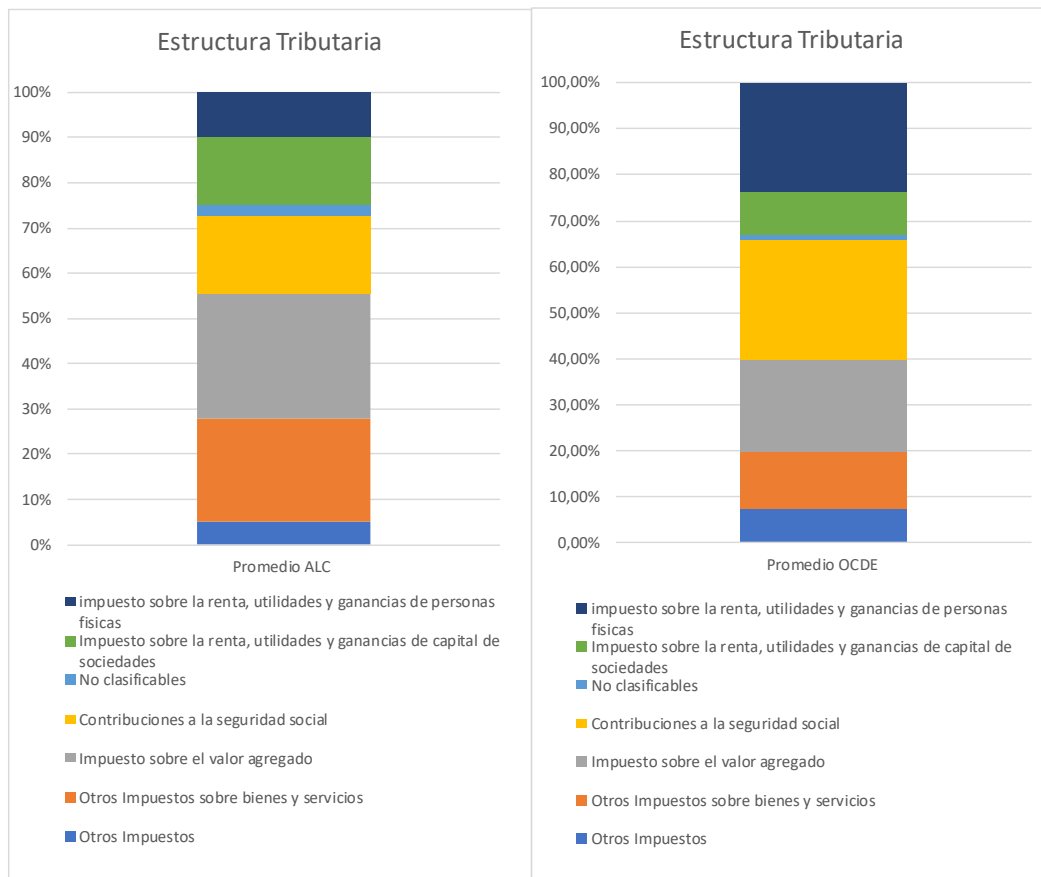
Por el contrario, los niveles de participación de los impuestos sobre la renta, utilidades y ganancias de capital de sociedades son de 15,3% en América Latina y el Caribe mientras que en los países del OCDE se encontraba en niveles de 9,3%. De esta manera, se puede observar que mientras que los países del OCDE gravan en mayor magnitud al ahorro de los individuos, no lo hacen así con los flujos de inversión de las sociedades.

De manera análoga, los niveles de tributación de América Latina y El Caribe demuestran lo contrario, en donde se grava altamente a la renta, utilidades y ganancias de capital de las empresas, dificultando así el flujo de inversiones y la inversión en capital, los niveles de gravámenes al ahorro privado por parte de las personas físicas son significativamente menor. Argentina no es la excepción. Otro elemento que diferencia las estructuras tributarias de los dos grupos de países en análisis está dado por la participación del IVA. Mientras que en promedio los países del OCDE recaen en un 20,2% sobre este impuesto en términos de ingresos tributarios, los países de América Latina y El Caribe esta cifra asciende al 27,6% en los ingresos tributarios.

Para el caso de la Argentina, cabe resaltar que si se consideran además los impuestos provinciales, las tasas municipales y el impuesto inflacionario, la presión tributaria total asciende al 43% del PIB. Un valor elevado, sobre todo en relación a los bienes públicos ofrecidos, y que agrega contenido al costo argentino.



Gráfico 5



Fuente: elab propia en base a CEPAL

### **El costo del transporte: más caro dentro del país que en el exterior**

Para toda economía es fundamental reducir los costos internos logísticos y de transporte que debe afrontar la producción, para poder colocar sus bienes tanto en el mercado interno, como fundamentalmente en el comercio exterior, por ser un componente importante del “costo argentino”. En particular, se puede analizar el impacto del transporte sobre la producción de la agroindustria, porque es clave para la competitividad de Argentina en el mundo, ya que representa a la mayor parte de las exportaciones de bienes, 70% en 2020. Buena parte de esta producción se traslada desde el Centro, NOA y NEA a los puertos del Gran Rosario. En su gran mayoría, esta mercadería llega en camión a los puertos, aunque sus costos son superiores a los medios alternativos, el ferrocarril y la hidrovía. Las provincias que conforman la región Noroeste del país presentan un problema común: la lejanía de los puertos y de los grandes focos de producción y consumo del país. Esta desventaja no está compensada por una infraestructura adecuada, ni por servicios logísticos eficientes, que minimicen el costo de transporte. Como señala la Bolsa de



Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

Comercio de Rosario (2020), en algunas regiones hay momentos de sobreoferta de camiones y en otras hay momentos en los que no hay capacidad para responder a la demanda, lo que eleva el costo de transporte en esos lugares.

Los componentes del costo de transporte vienen dados por: el precio del gasoil (combustible), la presión tributaria en el sector, el costo laboral del transporte automotor de carga, las regulaciones, entre otros factores. También hay otros costos explícitos, como la falta de competencia de los ferrocarriles, el mal estado de las rutas, o cortes de rutas o de vías, por reclamos sociales o políticos puntuales. Según Calzada y Rozadilla (2020), el transporte por camión es un eslabón clave para el desarrollo económico del país y cumple un rol relevante en la economía nacional. No obstante, en distancias largas resulta imprescindible el desarrollo de los ferrocarriles y la optimización del transporte fluvial por la Hidrovía Paraná- Paraguay.

Con respecto a la carga tributaria en el sector, es el elevado componente impositivo en los combustibles integrado por diversos tributos entre ellos el Impuesto sobre la transferencia a título oneroso de naftas y gas natural destinado a GNC e importación de naftas (Ley 26.181), el Impuesto sobre la transferencia a título oneroso sobre el Gasoil y el Gas Licuado para uso automotor (Ley N° 26.028) y el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y Gas Natural (ex ITC), establecido por la Ley 23.966.

A distancias menores (180 Km. de las terminales portuarias) el flete corto y largo camionero también tiene una alta incidencia: se lleva el 27% de los ingresos brutos del productor de maíz (fuente: Bolsa de Comercio de Rosario). Esto muestra que los altos costos de transporte son un problema no sólo para el NOA y NEA, sino también para producciones cercanas a los puertos o zonas de consumo. La Bolsa de Comercio de Rosario (2020) ha realizado comparaciones del flete camionero en Estados Unidos, Argentina y Brasil en distancias de, por ejemplo, 320 Kilómetros. El costo del flete camionero argentino asciende a US \$0,072/t/km. En Brasil, para un tramo equivalente, el costo resulta un 5,3% inferior al ubicarse en los US \$0,069/t/km. Lo misma situación se observa en la comparación con el flete en los Estados Unidos, actualmente, el costo del transporte de granos en camión en Argentina (US\$ 0,072/t/km) supera en un 59% a los US\$ 0,046/t/km para el tramo de 200 millas (321 km) en la región centro-norte del país norteamericano.



Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

**Cuadro 1**

**Comparación de costos de transporte por camión  
Costo de flete camionero por 320 km recorridos.**

	US\$/t/KM
Argentina	0,072
Brasil	0,069
Estados Unidos	0,046

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario (2020)

El estado de las rutas es otro desafío que tiene Argentina minimizar los costos de transporte. Las rutas más utilizadas por el camión son la RN 34, vía principal que conecta la producción del NOA que se vincula con la RN 9 hacia las principales ciudades y puertos del Paraná. De allí surge la necesidad de revitalizar el modo ferroviario en el norte argentino. El NOA y NEA necesitan transportar el cereal por ferrocarril al Gran Rosario (lugar donde se localiza, por ejemplo, el 83% de los despachos de maíz hacia el exterior). Para ello es necesaria la rehabilitación total y ágil de la línea «T» del Belgrano Cargas con sus ramales adicionales. Esta «T» ferroviaria localizada en el norte argentino une a las localidades de Joaquín V. González (Salta)- Avia Terai (Chaco) y Resistencia con las terminales portuarias del Gran Rosario.

Es importante destacar que, es más costoso transportar granos desde el norte argentino al puerto de Rosario, que enviarlos a los principales mercados mundiales. En el análisis que hace la Bolsa de Comercio de Rosario (2020), de valores de costos de transporte en términos de dólares por tonelada por kilómetro recorrido, llega a la conclusión de que, transportar granos desde Salta hasta el Gran Rosario es casi 21 veces más costoso que enviarlos a China en buque oceánico desde el Up River, ubicando así la erogación por flete marítimo internacional por debajo de la que requiere el flete camionero interno. Además, se realiza una comparación entre el flete camionero en Argentina con el costo del transporte marítimo al puerto de Rotterdam, principal ingreso de los productos agrícolas al mercado europeo, se encuentra que es más barato enviar la producción a Europa que a los puertos del Gran Rosario desde cualquier distancia superior a los 290 km. En suma, el costo de transporte, sea por ineficiencias en los medios de transporte de corta y larga distancia, sea por la estructura de costos, es un componente relevante del “costo argentino”.



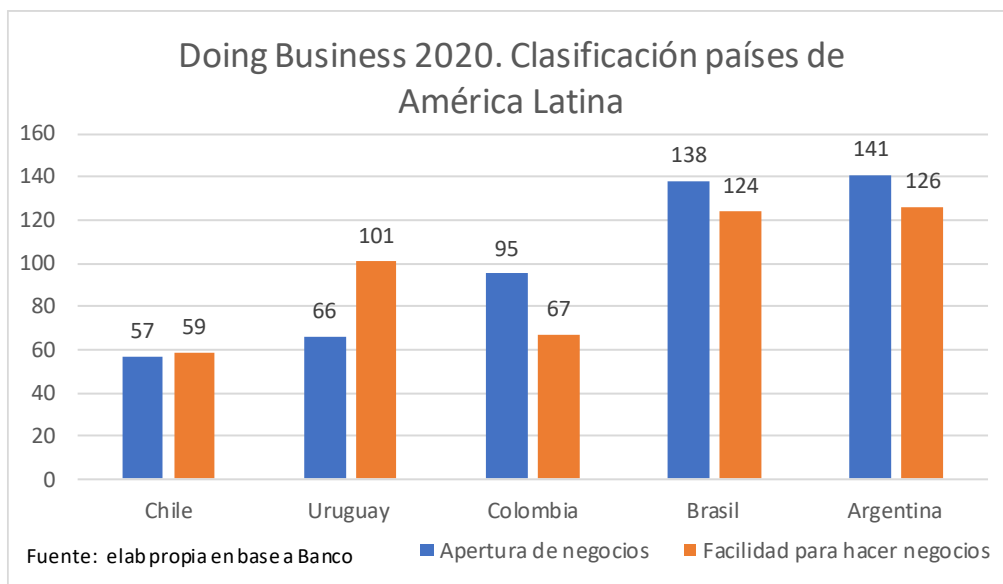
**Regulaciones: el análisis del Banco Mundial y la posición de la Argentina en el ranking**

El peso de las regulaciones es otro componente relevante del “costo argentino”. No porque el Estado no tenga que regular la actividad privada, sino por el tipo de regulación que realiza, y por sus efectos sobre los incentivos a la inversión. Con respecto a las regulaciones, el Banco Mundial realiza un informe anual denominado “Facilidad para hacer negocios”.

El Banco Mundial presenta una clasificación de las economías del mundo, basándose en diez indicadores, como: apertura de un negocio, permisos de construcción, obtención de electricidad, registro de propiedades, obtención de crédito, pago de impuestos, comercio transfronterizo, cumplimiento de contratos y resolución de la insolvencia. Esta clasificación es utilizada para evaluar el desempeño de las economías en las regulaciones del ámbito de los negocios.

Argentina se ubica en el puesto 126 de “Facilidad para hacer Negocios”, por encima de Brasil (124), Uruguay (101), Chile (59), es decir, una posición incómoda a la hora de atraer inversiones. En el indicador Apertura de negocios, Argentina se ubica en los puestos más altos, casi siempre por encima de los demás países. Esto quiere decir que el desempeño de la economía argentina y las regulaciones no facilitan la apertura de empresas, teniendo en cuenta los indicadores mencionados.

**Gráfico 6**







Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

#### **IV. Reflexiones finales**

La performance de las exportaciones argentinas en los últimos 20 años muestra un sendero de menor crecimiento en la comparación con el comercio mundial y con la evolución de las ventas externas de países significativos de la región, como Perú, México, Colombia, Chile, Brasil o Uruguay.

Si bien la competitividad puede medirse de distintas maneras, el resultado de una mayor competitividad de la producción de un país es sin dudas la tendencia de sus exportaciones a lo largo de los años. En ese sentido, la Argentina no ha podido hacer crecer sus ventas externas en una medida similar a la realizada por países vecinos y de la región.

Esto lleva a pensar que la cuestión debería ser explicada por cuestiones internas, endógenas, sean de la política económica, o de la estructura empresarial. Por el lado de la política económica, el impacto de la persistencia de varias fuentes de lo que se denomina “costo argentino” ha sido sin dudas uno de los motivos centrales, pues, además, estas decisiones de política afectan las decisiones de inversión de los agentes económicos.

La alta presión tributaria comparada, los excesos de regulaciones a la hora de hacer negocios, un mercado laboral formal rígido y muy regulado, en paralelo con una informalidad elevada, los costos de transporte, y, sobre todo, una de las inflaciones más altas del mundo, conspiran contra la competitividad de la producción privada. Este trabajo pretende, entonces, realizar un aporte al diagnóstico de estos problemas de competitividad, y, quizás, el cambio pueda provenir de un ataque al “costo argentino”.



Pontificia Universidad Católica Argentina  
Facultad de Ciencias Económicas

**V. Bibliografía**

Caballero, A. (2007). Crímenes institucionales y pecados económicos. Editorial EDUCA.

Calzada y Rozadilla (2020). “Continúa el fuerte peso del flete camionero granelero en las largas distancias”. Bolsa de Comercio de Rosario, Informe Semanal, Año XXXVIII. Edición 1937. 3 de enero de 2020.

Cámara Argentina de Comercio y Servicios (2017). Costo Argentino.

Carciofi, Ricardo (2019). Inserción internacional de Argentina: el desempeño exportador como límite al crecimiento económico. CIPPEC. Documento de Trabajo N° 180. Abril.

CEPAL (2021). Panorama Fiscal de América Latina y el Caribe 2021: los desafíos de la política fiscal en la recuperación transformadora pos-COVID-19.

INDEC (2021). Estimaciones trimestrales del nivel de actividad.

Izquierdo, Alejandro, y Ernesto Talvi (2011) One Region, two Speeds? Challenges of the new global Economic Order for LATAM. IDB.

Llach, J. (1997). Otro siglo, otra Argentina. Ed. Ariel.

OECD - CEPAL (2020). Estadísticas tributarias en América Latina y el Caribe 1990-2019.

Palmieri, Francisco (2018). Radiografía del comex argentino. CERA. Instituto de Estrategia Internacional.

UNCTAD (2021). Key Statistics and Trends in International Trade. 2020. Trade Trends under the Covid-19 Pandemic. United Nations.

World Bank (2020). Doing Business. Annual Report. Washington.

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