

Informe Macroeconómico y de Crecimiento Económico (IMC)

Escuela de Economía Francisco Valsecchi
Programa de Desarrollo e Instituciones. Año 13 N° 1, 2014

Este documento está disponible en la Biblioteca Digital de la Universidad Católica Argentina, repositorio institucional desarrollado por la Biblioteca Central “San Benito Abad”. Su objetivo es difundir y preservar la producción intelectual de la Institución.

La Biblioteca posee la autorización del autor para su divulgación en línea.

Cómo citar el documento:

Informe macroeconómico y de crecimiento económico (IMC) [en línea], 13(1), 2014. Universidad Católica Argentina. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Economía “Francisco Valsecchi”. Programa de Desarrollo e Instituciones. Disponible en: <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/programa-desarrollo-instituciones-13-1.pdf> [Fecha de consulta:.....]



UCA

Facultad de Ciencias Económicas-
Escuela de Economía "Francisco Valsecchi"

Programa de Desarrollo e Instituciones

Informe Macroeconómico y de Crecimiento Económico

Año 13 – Número 1

Abril 2014. Fecha de elaboración: 4/4/2014

Ensayos

El comercio argentino y el contexto global

Por Ernesto A. O'Connor.....3

Competitividad, transporte y desarrollo económico

Por Gonzalo De León.....10

La importancia del ahorro: teoría, historia y relación con el desarrollo económico

Por Tomás Oberst.....19

El programa de Desarrollo e Instituciones realiza investigación sobre cuestiones del desarrollo económico y la economía institucional argentina y latinoamericana. El Informe Macroeconómico y de Crecimiento Económico (IMC) analiza la coyuntura macroeconómica nacional, latinoamericana y mundial, como así también cuestiones más estructurales de la economía, desde un enfoque de crecimiento y desarrollo económico.

Editor: Dr. Ernesto A. O'Connor

Asistente de Edición: Sofia Ahualli

Contacto: programadei@uca.edu.ar

Tel: 54-011-4338-0834

El contenido del presente informe es responsabilidad de sus autores y no compromete la opinión de la UCA. Se autoriza su reproducción citando la fuente. Los autores de los artículos publicados en el presente número ceden sus derechos a la editorial de la UCA, en forma no exclusiva, para que incorpore la versión digital de los mismos al Repositorio Institucional de la UCA, como así también a otras bases de datos que considere de relevancia académica.

Resumen Ejecutivo

El comercio argentino y el contexto global

Por Ernesto A. O'Connor

La OMC es prudente en sus pronósticos de recuperación del comercio global. Reconoce que el futuro del comercio “dependerá de la eficacia con que la política y las medidas de política respondan a cuestiones que cada vez suscitan más preocupación social, como el desempleo y la persistente desigualdad de los ingresos”. En Argentina, el Balance de Pagos y el Balance Cambiario del Banco Central presentan diferencias en las exportaciones. Para el primero, en 2013 el total exportado fue de US\$ 83.026 millones, pero el Balance Cambiario ha informado exportaciones cobradas en 2013 por US\$ 75.250 M. Las exportaciones cayeron 7% anual en el primer bimestre del año, mientras que las importaciones lo hicieron 1% anual. Las expectativas comerciales y macroeconómicas se apoyan en una cosecha de soja 2013/14 que podría ser record en 54 millones de toneladas, y aseguraría ingresos de divisas, revirtiendo en parte la escasez existente en la macroeconomía argentina.

Competitividad, transporte y desarrollo económico

Por Gonzalo De León

De acuerdo al Ranking de competitividad global 2013 – 2014 elaborado por el Foro Económico Mundial, Argentina ocupa el puesto 104 entre los 148 países relevados. Según dicha medición, los países más competitivos (los que ocupan las tres primeras posiciones), son Suiza, Singapur y Finlandia. Brasil ocupa la posición 56, Chile la 34 y Uruguay la 85. Por otra parte, el Anuario de Competitividad Global elaborado por el IMD –y presentado meses atrás en la UCA– ubicó a Argentina en la posición 59 de 60 países analizados, solo superando a Venezuela. En lo relativo al ranking de infraestructura, ocupa la sexta posición. Este último aspecto –la infraestructura – parece cumplir un papel muy significativo al momento de definir la competitividad global. Nuestro país, por su parte, ocupa la posición 89 en lo relativo a infraestructura. El reporte destaca las debilidades de Argentina en caminos e infraestructura portuaria y la

relativamente buena posición en materia de comunicaciones. En este artículo se analiza el problema de la infraestructura en la Argentina.

La importancia del ahorro: teoría, historia y relación con el desarrollo económico

Por Tomás Oberst

En este artículo, luego de una breve reseña histórica, se muestra el impacto del ahorro intertemporal sobre el nivel de utilidad de un individuo y los países. Se analizan ejemplos empíricos de los principales eventos relacionados con el ahorro en Argentina y en los denominados “Tigres Asiáticos” y se estudia la relación entre tasas de ahorro y desarrollo humano, realizando comparaciones históricas entre diferentes países. Como bien se conoce al estudiar historia argentina, ésta ha sufrido sistemáticamente shocks económicos negativos que han dificultado la incorporación de una “cultura del ahorro”. Los determinantes más importantes son el nivel de ingreso, la tasa de interés y la inflación (erróneamente considerada como una traba a ahorrar, ya que se pueden obtener rendimientos superadores a la tasa de inflación invirtiendo inteligentemente). Existen innumerables ejemplos históricos de déficit fiscal (desahorro del sector público), devaluaciones abruptas e hiperinflación que han perjudicado al ahorro intertemporal, al influir sobre las expectativas de los agentes económicos.

Ensayos

El comercio argentino y el contexto global

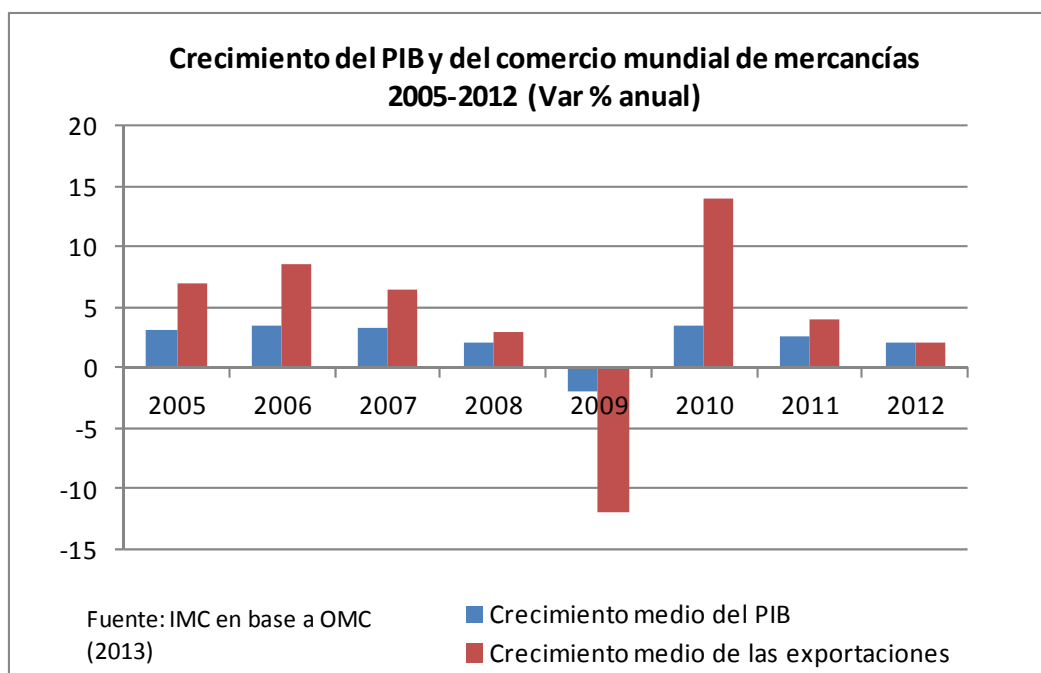
Por Ernesto A. O’Connor¹

En esta nota se revisan algunas tendencias recientes del comercio mundial, y la perspectiva reciente del comercio exterior argentino de bienes.

¹ Doctor en Economía, UCA. Director del Programa de Desarrollo e Instituciones (UCA). eoconnor@uca.edu.ar

Evolución del comercio mundial en 2012 y los primeros meses de 2013

Según datos de la OMC, el crecimiento del comercio mundial se había reducido 2,0% en 2012 – frente al 5,2% registrado en 2011 –, para luego mantener un ritmo lento durante 2013 a causa de la reducción de la demanda mundial de importaciones, asociada a la desaceleración económica europea. La desaceleración del comercio en 2012 y 2013 ha sido atribuida principalmente al lento crecimiento de las economías desarrolladas y cierta incertidumbre acerca del futuro del euro, hoy en buena medida superada. La escasa producción y el elevado desempleo en los países desarrollados, junto a una mayor inequidad y situaciones de pobreza derivadas de la crisis, redujeron las importaciones y el crecimiento de las exportaciones en las economías desarrolladas y en desarrollo. La evolución económica más favorable registrada en Estados Unidos en 2013 se vio contrarrestada por la persistente debilidad de la Unión Europea, donde las economías periféricas de la zona euro siguieron experimentando dificultades e incluso las principales economías de la zona continuaron en recesión.



El crecimiento de China superó al de otras economías importantes en 2013, lo que compensó en parte la escasa demanda de las economías desarrolladas. Sin embargo, los resultados económicos del país fueron inferiores a lo previsto ya que las exportaciones chinas siguen limitadas por la escasa demanda en Europa. Otras economías en desarrollo sufrieron una desaceleración del comercio, por el mismo motivo.

En general, las tasas de crecimiento del comercio y la producción mundiales fueron inferiores en 2012-2013 a sus tasas de crecimiento a largo plazo y esta debilidad se había prolongado en el primer trimestre de 2014.

En EE.UU., la tasa de desempleo se ubicaba en 6.7% en marzo de 2014, en los niveles más bajos desde antes de la crisis económica, mientras que en la zona del euro esa tasa se sitúa en torno a un promedio de 11%. En conjunto, esas cifras indican que la demanda de importaciones sigue siendo débil en Europa, pese a que las condiciones van mejorando en otras naciones. La caída de la demanda de importaciones de la Unión Europea en 2012-2013 tuvo un efecto importante, habida cuenta del gran peso de la Unión Europea en las importaciones mundiales (el 32% en 2012 si se incluye el comercio dentro de la UE, y el 15% si se excluye ese comercio).

El cierre de 2013 habría mostrado una leve recuperación del comercio mundial, de la mano de una mayor firmeza de la economía de EE.UU., pero las tendencias en el primer cuatrimestre de 2014 muestran interrogantes. Estos se centran en torno a las crisis de Siria, Turquía, Venezuela, y la gran incertidumbre en torno a la cuestión Ucrania-Rusia, luego de la anexión de Crimea. Estos factores políticos arrojan ruido sobre el crecimiento global y por ende sobre las tendencias del comercio para 2014.

Tendencias globales: factores que determinan el futuro del comercio para la OMC

La OMC, en su "Informe sobre el Comercio Mundial 2013", establece que el mundo está cambiando con extraordinaria rapidez bajo la influencia de numerosos factores, entre otros, la evolución de las pautas de producción y consumo, la constante innovación tecnológica, las nuevas formas de comerciar y, evidentemente, las políticas. El Informe sobre el Comercio Mundial 2013 se centra en el comercio como causa y efecto del cambio, y examina los factores que configuran el futuro del comercio mundial.

Para la OMC, *"uno de los principales motores del cambio es la tecnología. Si la revolución de los transportes y las comunicaciones ha transformado el mundo en que vivimos, nuevos avances como la impresión en 3D y la continua expansión de la tecnología de la información seguirán haciéndolo. El comercio y la inversión*

extranjera directa, junto con la extensión geográfica del crecimiento de los ingresos y de las oportunidades, permitirán que un número cada vez mayor de países se integre en una red de intercambios internacionales más amplia. El aumento de los ingresos y la población ejercerá nuevas presiones sobre los recursos, tanto renovables como no renovables, lo cual obligará a gestionarlos con prudencia. Las cuestiones ambientales también exigirán cada vez más atención”.

En materia de organismos globales, para la OMC el rol de las instituciones económicas y políticas, y la interacción entre las culturas de los diferentes países, contribuyen a conformar la cooperación internacional, también en el ámbito del comercio.

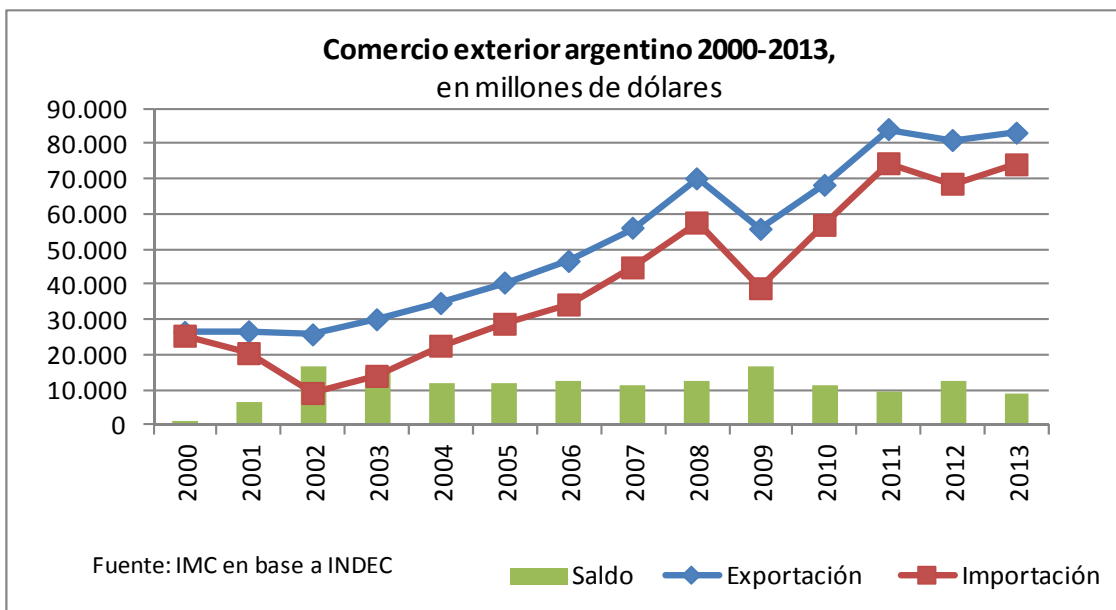
Con todo, la OMC reconoce que el futuro del comercio *“dependerá asimismo de la eficacia con que la política y las medidas de política respondan a cuestiones que cada vez suscitan más preocupación social, como el desempleo y la persistente desigualdad de los ingresos”*. En este sentido, la persistencia del desempleo en la Unión Europea, la inequidad en muchas partes del mundo – incluyendo países desarrollados- y el avance tecnológico expulsor de empleo son factores críticos que pueden ralentizar el crecimiento mundial, y por ende el comercio global.

Éstos y otros factores son señalados como relevantes por la OMC en el Informe sobre el Comercio Mundial 2013, y deberían ser considerados por todo país que pretenda profundizar su inserción internacional en el mediano plazo.

Argentina: tendencias recientes del comercio exterior

Industria y combustibles, ejes del déficit

Según el Balance de Pagos, que presenta datos devengados del comercio exterior argentino, en 2013 la balanza comercial fue superavitaria en US\$ 9.024 millones, y disminuyó 27% anual. El total exportado fue de US\$ 83.026 millones vs US\$ 74.002 millones de importaciones. Estos datos muestran una variación positiva del 3% para las exportaciones y del 8% para las importaciones, en comparación con el mismo período del año anterior.



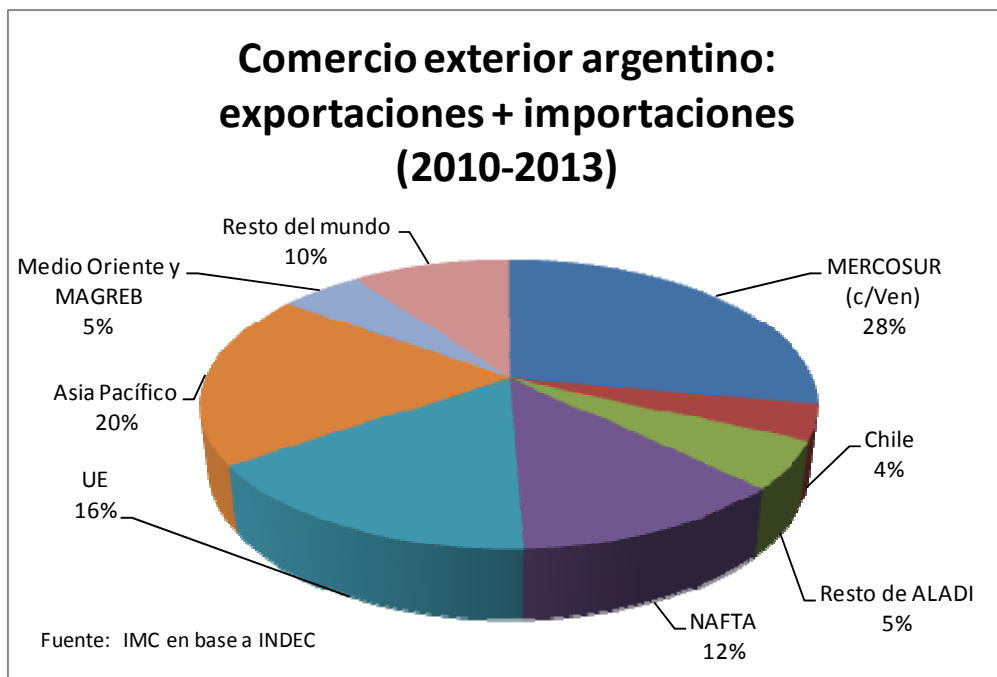
El saldo comercial de bienes 2013 está afectado por el déficit energético: en 2013 las exportaciones fueron de US\$5.252 M, frente a importaciones por US\$ 11.415 M, arrojando un déficit bilateral de US\$ 6.163 M, frente a un déficit de US\$ 2.784 M de 2011, y a los superávits de la década pasada.

El otro sector estructuralmente deficitario en el comercio exterior argentino es la industria manufacturera nacional, que depende de insumos importados y bienes de capital en alta medida: el déficit comercial en 2013 ha sido de US\$ 33.950 M.

Argentina: exportaciones e importaciones por rubros (2011-2013)					
en millones de dólares					
Exportaciones					
	2011	2012	2013	var nom 13/12	var %
Primarios	20.214	19.050	19.302	252,0	1,3
MOA	28.192	27.474	30.059	2.585,0	9,4
MOI	28.915	27.520	28.413	893,0	3,2
Combustibles y energía	6.629	6.883	5.252	-1.631,0	-23,7
Total	83.950	80.927	83.026	2.099,0	2,6
Importaciones					
	2011	2012	2013	var nom 13/12	var %
Bienes de capital	13.969	12.137	12.767	630,0	5,2
Piezas y accesorios de BC	14.919	14.137	15.419	1.282,0	9,1
Bienes intermedios	21.793	19.995	19.573	-422,0	-2,1
Bienes de consumo	8.040	7.293	7.508	215,0	2,9
Automotores	5.592	5.385	7.096	1.711,0	31,8
Combustibles y energía	9.413	9.266	11.415	2.149,0	23,2
Otros	415	301	225	-76,0	-25,2
Total	74.141	68.514	74.003	5.489,0	8,0
Saldo comercial					
	2011	2012	2013	var nom 13/12	var %
Industria manufacturera	-35.398	-31.427	-33.950	-2.523,0	8,0
Combustibles y energía	-2.784	-2.383	-6.163	-3.780,0	158,6
Total	9.809	12.413	9.023	-3.390,0	-27,3
Fuente: IMC en base a INDEC					

Cambios en el comercio exterior por bloques comerciales

El comercio exterior por bloques es indicativo de las tendencias dominantes en el comercio argentino. El comercio con NAFTA y la UE es el 28% del total, mostrando un bajo comercio con los países más desarrollados. Crece en cambio el comercio con América Latina, Asia y Medio Oriente (62% del total). Como ejemplo, en 2010-2013 se exportó a Venezuela un promedio de US\$ 2.263 M y se importó por US\$ 25 M.



El Balance de Pagos vs el Balance Cambiario del Banco Central: diferencias en las exportaciones

Para el Balance de Pagos, sobre datos devengados del comercio exterior argentino, en 2013 la balanza comercial fue superavitaria en US\$ 9.024 millones y el total exportado fue de US\$ 83.026 millones.

En cambio, el Balance Cambiario del Banco Central ha informado exportaciones "base caja", cobradas en 2013, por US\$ 75.250 M. Esto equivale a US\$ 7.776 M de diferencia. Los pagos por importaciones, según el BCRA, han sido de US\$ 73.505 M. Ergo, el balance comercial "caja", relevante para la formación de las Reservas Internacionales, fue de US\$ 1.745 M.

El comercio argentino en el primer bimestre de 2014, ralentizado

Las exportaciones cayeron 7% anual en el primer bimestre del año, mientras que las importaciones lo hicieron 1% anual. El saldo comercial ha sido de apenas US\$ 79 M. Las expectativas comerciales y macroeconómicas se apoyan en una cosecha de soja 2013/14 que podría ser record en 54 millones de toneladas, y aseguraría ingresos de divisas para el período abril-julio, revirtiendo en parte la escasez de divisas existente en la macroeconomía argentina.

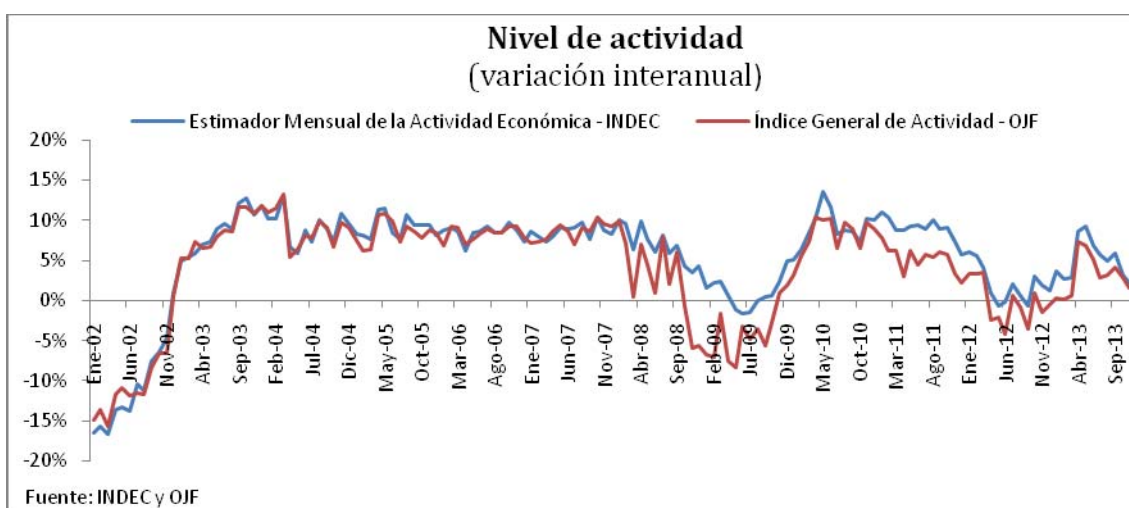
[Volver al Índice](#)

Competitividad, transporte y desarrollo económico

Por Gonzalo De León²

En el último decenio, tras la profunda crisis de comienzos de siglo, Argentina experimentó varios años de fuerte crecimiento económico. Entre los factores que impulsaron la actividad se encuentran la ampliación del mercado interno y la expansión de nuestras ventas al exterior, alentadas por la firme demanda internacional por nuestros productos. En este sentido, un informe del Banco Mundial titulado *Argentina: El desafío de reducir los costos logísticos ante el crecimiento del comercio exterior* destaca que “las exportaciones han tenido un rol clave en la recuperación y crecimiento de la economía argentina” de la primera década del siglo XXI.

Tras una etapa fuertemente expansiva –y más allá de las fluctuaciones cíclicas– se observa que la tendencia de crecimiento tendió a moderarse. Los dos factores antes mencionados mostraron sus limitaciones como motores de la expansión de la economía y quedó en evidencia que para lograr un crecimiento dinámico en el largo plazo es necesario avanzar con otro tipo de políticas, más orientadas a mejorar la capacidad productiva –“trabajar menos sobre la demanda y más sobre la oferta”–, lo que lleva a centrar la atención en la productividad.



La competitividad argentina

² Lic. en Economía (UCA). Economista en la Cámara Argentina de Comercio.
gonzalo.de.leon@hotmail.com

De acuerdo al Ranking de competitividad global 2013 – 2014 elaborado por el Foro Económico Mundial, Argentina ocupa el puesto 104 entre los 148 países relevados. Según dicha medición, los países más competitivos (los que ocupan las tres primeras posiciones), son Suiza, Singapur y Finlandia. Brasil ocupa la posición 56, Chile la 34 y Uruguay la 85. Por otra parte, el Anuario de Competitividad Global elaborado por el IMD –y presentado meses atrás en la UCA– ubicó a Argentina en la posición 59 de 60 países analizados, solo superando a Venezuela. Las tres primeras posiciones en esta medición fueron para Estados Unidos, Suiza y Hong Kong. Restringiendo el análisis al sector industrial, se observa que en el Ranking de competitividad manufacturera realizado por Deloitte y el US Council of Competitiveness en 2013, nuestro país se ubicó en la posición 26 de una muestra de 38 países (y las perspectivas a cinco años mantienen al país en idéntica posición). En este caso los primeros tres puestos fueron para China, Alemania y Estados Unidos, respectivamente.

Más allá de las limitaciones que estos indicadores puedan tener, son elementos que refuerzan la percepción según la cual nuestro país se encuentra rezagado en materia de competitividad, que es un fenómeno vinculado al tipo de cambio pero que también tiene muchas otras aristas de relevancia. El nivel de infraestructura en todos sus aspectos (provisión de energía eléctrica; transporte vial, marítimo, ferroviario, fluvial y aéreo; provisión de combustibles; etc.) tiene un efecto decisivo sobre la competitividad agregada de un país. Por otra parte, elevados niveles de regulación y de burocracia dificultan el pleno desarrollo de la actividad empresarial y la generación de valor agregado. La regulación excesiva, asimismo, suele reducir la competencia entre los agentes del sector privado, lo que disminuye los incentivos de estos a buscar mejoras de su productividad y a ser más competitivos. Algo similar ocurre en el caso de la aplicación de medidas excesivamente proteccionistas, que reducen la competencia con empresas de terceros países. Por otra parte, una muy elevada presión tributaria puede “ahogar” a las firmas, dificultando su inserción en los mercados globales.

En el citado estudio del Foro Económico Mundial se muestra que el país que ocupa el primer puesto en el ranking de competitividad global –Suiza– tiene un lugar privilegiado en varios de los rankings de los denominados “requerimientos básicos”. En concreto, ocupa la segunda posición en los correspondientes a eficiencia del mercado laboral (resultado de un balance entre protección de los trabajadores y eficiencia empresarial); sofisticación en los negocios; e

innovación (fomentada por institutos de investigación científica de vanguardia). En lo relativo al ranking de infraestructura, ocupa la sexta posición. Este último aspecto –la infraestructura– parece cumplir un papel muy significativo al momento de definir la competitividad global. De hecho, los tres países que encabezan el ranking de infraestructura (Hong Kong, Singapur y Alemania), ocupan destacadas posiciones en el ranking global (séptima, segunda y cuarta, respectivamente). Nuestro país, por su parte, ocupa la posición 89 en lo relativo a infraestructura. El reporte destaca las debilidades de Argentina en caminos e infraestructura portuaria y la relativamente buena posición en materia de comunicaciones.

Infraestructura de transporte y desarrollo económico

La existencia de infraestructura de transporte es condición necesaria para la producción y comercialización de bienes y servicios en cualquier sociedad moderna. Y lo es cada vez más, en la medida en que se afianza el modelo de cadenas globales de valor, en virtud del cual las etapas de un mismo proceso productivo se desarrollan en diversas locaciones. Hasta las naciones menos desarrolladas económicamente cuentan con algún tipo de infraestructura vial.

Sin embargo, la extensión y calidad de la misma presenta serias disparidades, lo que tiene su correlato en las posibilidades productivas de las naciones. Múltiples estudios que realizan comparaciones entre países a nivel macroeconómico han encontrado que la infraestructura da impulso a la inversión privada y favorece el aumento de la productividad, como así también promueve una distribución del ingreso más equitativa. Un ejemplo de esto es el documento *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution*, publicado por el Banco Central de Chile, que se basa en datos para el período 1960 – 2000, considerando un conjunto de más de 100 países.

Por otra parte, investigaciones microeconómicas (es decir, realizadas a nivel empresa o sector) también han encontrado un efecto positivo de la infraestructura sobre el crecimiento. En este sentido puede señalarse un reciente estudio realizado en Colombia referido al efecto de la infraestructura vial en la productividad de las firmas manufactureras (*Transportation Infrastructure and Productivity: Evidence from Colombia*), que encontró un efecto positivo significativo, a la par que encontró cierta evidencia de una menor dispersión entre firmas de una misma rama industrial –lo que sugiere que la mayor

competencia posibilitada por la infraestructura hace que las firmas deban mejorar sus niveles de productividad si quieren permanecer en el mercado—.

Una mejor infraestructura de transporte beneficia a la actividad económica de variadas maneras. En primer término, facilita y agiliza los traslados de materias primas, insumos y bienes terminados entre las empresas, lo que mejora el proceso productivo de las mismas y les permite reducir costos. En segundo lugar, amplía los mercados de las firmas —que al ver mejorar la infraestructura pueden comercializar los productos a regiones del país más alejadas—: esto incrementa la competencia entre las empresas locales a la par que permite un mejor aprovechamiento de las economías de escala, por lo que induce a mejoras en la eficiencia. Adicionalmente, posibilita la especialización, dado que facilita los traslados de productos intermedios entre distintas plantas —por lo que distintas empresas podrían abocarse exclusivamente a cierta producción—, algo poco viable cuando una inadecuada infraestructura dificulta el transporte. Todos estos elementos juegan a favor del incremento de la productividad promedio de la economía.

Por otra parte, el desarrollo de la infraestructura de transporte aumenta la competitividad de nuestra producción favoreciendo su colocación internacional, algo que se relaciona tanto con la mayor eficiencia productiva recién mencionada como con un abaratamiento de los costos de transporte del producto en cuestión hacia los mercados externos. El mejoramiento de la inserción de la producción local en el mercado internacional es importante porque permite tanto incrementar los niveles de producción y empleo en el país como así también contribuye al fortalecimiento de la solvencia externa, mediante el efecto positivo que el crecimiento de las exportaciones tiene sobre la balanza comercial. La reducción de los costos de transporte, al fomentar las exportaciones, hace más fácil la obtención de las divisas necesarias para adquirir bienes de capital —que posibilitan la ampliación de la capacidad instalada— y de bienes intermedios —necesarios para el proceso productivo— sin que ello desequilibre el balance de pagos —algo particularmente importante para Argentina, que reiteradamente sufre crisis vinculadas a ese sector—.

En relación a la internacionalización de la producción, un reciente informe del Banco Interamericano de Desarrollo, titulado *Destrabando las arterias* señala que en las últimas décadas los países de América Latina han realizado significativos avances en materia de reforma de sus políticas comerciales en

vistas a mejorar su integración con el mundo –a pesar de que aún existen diversas barreras paraarancelarias que dificultan el intercambio–. Al reducirse el papel de las barreras tradicionales al comercio, han quedado en evidencia otras dificultades para la inserción internacional de la producción de nuestra región en otros continentes –como así también para el intercambio comercial entre países latinoamericanos–. Una de estas barreras son los elevados costos de transporte, algo que se vincula directamente con las deficiencias que presenta la infraestructura de transporte de cargas.

El Banco Mundial ha elaborado un ranking, incluido en su informe *Connecting to Compete 2012 - Trade Logistics in the Global Economy*, referido al desempeño de la logística. El indicador se basa en seis componentes, a saber:

1. Eficiencia del proceso de despacho de aduana.
2. Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio exterior y el transporte.
3. Facilidad para acordar embarques a precios competitivos.
4. Calidad de los servicios logísticos.
5. Capacidad de seguir y rastrear los envíos.
6. Frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado.

Este indicador ubica a la Argentina en la posición 49 de un total de 155 naciones. Si bien es positivo el hecho de estar ubicados en el tercio superior de la tabla y de superar a varios países de la región como Perú, Uruguay y Colombia, no menos cierto es que Argentina se encuentra por debajo de Brasil y Chile. Esto es un indicio de que existen márgenes para incrementar el nivel de nuestra logística convergiendo al nivel de nuestros vecinos y favoreciendo así nuestra inserción internacional.

Analizando cada uno de los seis aspectos antes mencionados, se observa que el peor resultado para Argentina se observa en el primer punto (Eficiencia del proceso de despacho de aduana), en donde nuestro país ocupa la posición 83. En este sentido, puede señalarse que en los últimos años ha cobrado notoriedad la Declaración Jurada Anticipada de Importación (DJAI), que ha representado una dificultad para la efectivización de diversas compras de productos de origen extranjero. Sin embargo, este es solo uno de los múltiples trámites y procedimientos que enfrenta el comercio exterior de nuestro país y que dificulta su pleno desarrollo. El intercambio comercial enfrenta altos costos (derivados del costo de las terminales portuarias, seguro TAP –Transporte Argentino Protegido

– cuya exigencia se superpone a los contratados por los cargadores, aporte a IVETRA – Instituto Verificador del Transporte –, tasa de almacenamiento e, incluso, certificación del valor del flete) y demoras, tanto en el libramiento de las mercaderías como en las distintas certificaciones. La complejidad de los procesos administrativos y los costos de los mismos son un escollo de envergadura para la internacionalización de los productos, particularmente para las firmas más pequeñas. En este sentido, una encuesta de la fundación Observatorio Pyme, realizada entre empresas industriales, mostró que la excesiva burocracia, junto con los elevados costos de transporte y el deficiente estado de la infraestructura eran los principales problemas para el traslado de mercaderías. Por otra parte, el aspecto en el que Argentina sale relativamente más favorecida en el ranking es el tercero (Facilidad para acordar embarques a precios competitivos), en el que ocupa el puesto 32.

Más allá de lo mencionado, existe otro aspecto sobre los que la infraestructura y la calidad de la logística pueden tener significativos efectos en el mediano y largo plazo y este es la distribución espacial de las actividades productivas. Es sabido que Argentina desde hace largo tiempo ha tenido un desarrollo económico desbalanceado geográficamente, con una muy fuerte concentración de la generación de valor agregado en la región pampeana. Si bien existen factores geográficos e históricos que explican esta realidad, no menos cierto es que desde diversos sectores se ha reconocido que este no es un patrón de desarrollo deseable, ya que deriva en una excesiva concentración poblacional en las ciudades de la región, en detrimento de las otras áreas del país.

Posibles líneas de acción

De lo expuesto anteriormente resulta evidente que el poseer una infraestructura de cargas moderna en un elemento de importancia mayúscula, como así también lo es contar con procedimientos burocráticos ágiles y modernos. A continuación, señalamos posibles mejoras que podrían realizarse en dichos aspectos.

El ferrocarril ha sido históricamente un factor que contribuyó al desarrollo de nuestro país, en línea con la expansión de la frontera agropecuaria a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, pero posteriormente perdió fuerza frente al transporte automotor, que presenta indudables ventajas, como ser una mayor adaptabilidad tanto en lo que respecta a niveles de carga como a lugares de

origen y destino. Sin embargo, aún hoy en pleno siglo XXI, el ferrocarril continúa teniendo puntos de gran fortaleza.

En particular, para el transporte de grandes volúmenes por vía terrestre, implica menor consumo de energía por unidad de tráfico que el camión, lo que significa tanto menores costos como también un menor impacto ambiental. Esto, junto con las proyecciones del Plan Estratégico Agroalimentario, que anticipan un aumento de la producción agropecuaria en el próximo decenio, constituyen una razón de peso para afianza este medio de transporte. Pese a lo anterior, el ferrocarril presenta actualmente serias falencias, resultado de décadas de abandono, lo que amerita urgentes acciones. El sector típicamente requiere de un trabajo conjunto de los sectores público y privado, tanto en las etapas de construcción de nuevas estructuras y reacondicionamiento de las existentes, como así también en las tareas de operación y mantenimiento. En este sentido, resulta alentador el reciente anuncio referido al Belgrano Cargas –que suma actualmente 4897 kilómetros operativos y une a 12 provincias– según el cual una empresa china financiará la reconstrucción y reequipamiento del ramal, por un monto superior a los 2000 millones de dólares.

Pero la ferroviaria no es la única área de infraestructura de transporte que requiere cambios. El transporte vial, que es por mucho el más extendido y utilizado (se estima que más del 90% del transporte de cargas interno se realiza por esta vía), también presenta aspectos que pueden ser mejorados, tanto en la red provincial como en la nacional. Aquí también hay amplio espacio para las asociaciones público-privadas. En los últimos 25 años se ha incrementado sensiblemente este tipo de iniciativas en América Latina, con resultados mixtos. En algunos casos, se han cumplido las expectativas iniciales, lográndose reducciones de costos y mejoras en términos de eficiencia. En otros los resultados fueron decepcionantes y los contratos fueron renegociados o finalizados. Buena parte del éxito o fracaso de este tipo de esquemas depende de un correcto diseño del mismo, de modo que es necesaria una adecuada adaptación al entorno y al sector donde se pretende implementar la iniciativa. Hay que tener en cuenta que este tipo de asociaciones registran múltiples variantes, con mayor o menor injerencia de cada una de las partes, distinta distribución del riesgo, mayor o menor flexibilidad, etcétera.

Un esquema de asociación público-privada que presenta importantes ventajas es aquel en el que una misma empresa privada tiene a su cargo tanto la

construcción como la operación y mantenimiento de la infraestructura, dado que así se logra alinear los incentivos económicos. Es decir, la empresa en la etapa de construcción tiene los incentivos a elegir los materiales y las técnicas de construcción adecuadas teniendo en cuenta que eventuales falencias futuras recaerían sobre sus propias espaldas –ya que es ella misma la responsable del mantenimiento y la operación–. Desde luego, este esquema requiere de un importante rol para el Estado, tanto en lo relativo a la definición del trazado de la red y sus características generales, como así también en el otorgamiento de subsidios (en caso de que el esquema no logre ser financiado enteramente mediante el cobro de peajes) y en el establecimiento de un marco institucional estable. Nótese que, dado la naturaleza inherentemente de largo plazo de estos esquemas, la estabilidad de las reglas de juego es un elemento sumamente relevante.

También requieren refuerzos el área de transporte fluvial y marítimo, de gran importancia para el comercio exterior y en el que Argentina tiene un enorme potencial, dado que cuenta con un extenso litoral sobre el Atlántico e importantes ríos navegables. El transporte por barcas en la hidrovía Paraná-Paraguay, por ejemplo, es una alternativa económica y de bajo impacto ambiental que es poco aprovechada. Sirva de referencia que en la actualidad prácticamente no existe el transporte de contenedores en el Paraná (a pesar de que el transporte fluvial en muchos casos es una alternativa más económica que el vial). Para este tipo de transporte la infraestructura portuaria cumple un rol esencial. Son necesarias acciones en múltiples aspectos, tales como la ampliación de las profundidades –teniendo en consideración no solo las actuales embarcaciones sino las que se prevén para los próximos años–, el reacondicionamiento de muelles existentes, la construcción de escolleras para constituir un espacio abrigado artificialmente, y el mejoramiento de instalaciones auxiliares –como ser la de iluminación.

En materia de transporte aéreo, debe señalarse que si bien Argentina cuenta con una amplia red conformada por más de 30 aeropuertos, ésta se encuentra centrada en el transporte de pasajeros y no en el de cargas. En lo que respecta a transporte de cabotaje, los vuelos de pasajeros suelen contar con espacios en las bodegas para transportar cargas, en tanto que en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza existe una terminal exclusiva para este tipo de transporte. Aunque el traslado de mercancías vía aérea implica volúmenes reducidos (dada la elevada relación costo/peso), suele ser el más adecuado para

productos perecederos de alto valor (típicamente frutas finas como los arándanos), por lo que es un área que no debe ser descuidada al momento de diseñar una estrategia integral.

Es importante tener presente que los diversos medios de transporte a menudo no son excluyentes sino que operan de manera complementaria, en lo que se conoce como “transporte multimodal”. De este modo, los distintos medios se articulan entre sí a fin de realizar los traslados de la manera más eficiente posible, aprovechando al máximo las fortalezas que ofrece cada modalidad. Los denominados corredores bioceánicos, que representan un “puente terrestre” a través de un continente, uniendo así dos océanos, son cada vez más importantes. Un ejemplo concreto es el proyecto denominado Bioceánico Aconcagua, que implicaría el desarrollo de un ferrocarril entre la localidad chilena de Los Andes y Lujan de Cuyo en Argentina, de una extensión aproximada de 200 kilómetros. De este modo se le quitaría presión al paso internacional Cristo Redentor, que amenaza con convertirse en un cuello de botella para el comercio bilateral argentino-chileno, como así también para el comercio con terceros países. El nuevo corredor ofrecería a Argentina una vía más atractiva para comerciar a través de puertos del Pacífico, y haría lo propio con Chile y los puertos sobre el Atlántico.

Debe enfatizarse que la inversión en infraestructura no necesariamente debe enfocarse a la construcción de infraestructura nueva –algo que generalmente implica significativos desembolsos por parte del Estado–, sino que también puede enfocarse tanto a reparaciones y mantenimiento de infraestructura ya existente como al diseño de mecanismos que permitan un uso más eficiente de la misma. Esto habitualmente permite lograr mejoras importantes a un costo relativamente menor, aunque suele ser un aspecto poco presente en la agenda pública de los países. Por ejemplo, los controles tendientes a evitar el sobrepeso en los camiones contribuyen a prevenir el deterioro prematuro de la red vial.

En lo que respecta a procedimientos burocráticos del comercio exterior, sería deseable una agilización de los mismos, tanto en lo relativo a las importaciones como en lo que respecta a las exportaciones y la suspensión de costos adicionales que afectan el precio final de la carga como, como por ejemplo el seguro TAP. En lo que respecta a servicios portuarios a la exportación e importación, más allá de la libre designación de los conceptos facturados por cada operador, es necesario que éstos sean fácilmente comparables. Asimismo,

sería beneficiosa la agilización del pago de reintegros a las exportaciones, la apertura de ventanillas en el interior del país de entes certificadores del comercio exterior (por ejemplo INAL, RENAR, SEDRONAR); la aceleración de los certificados de tipificación para las importaciones temporales y la disminución de los tiempos de demora en la registración de productos ante diferentes entes.

Por último, puede señalarse que si bien la implementación de las mejoras señaladas es responsabilidad primaria de la Argentina, el apoyo de organismos internacionales puede facilitar el proceso. En particular, el Banco Mundial cuenta con el programa denominado *Trade Logistics*, mediante el cual provee a países en desarrollo de asistencia técnica –en lo que respecta a la construcción de sistemas de logísticos eficientes y en la mejora de los procedimientos aduaneros– y que actualmente se implementa en más de 50 naciones.

En definitiva, tal como señala la CAF en su reporte *Caminos para el futuro – Gestión de la Infraestructura en América Latina*, “la inversión en infraestructura es clave para lograr las mejoras de productividad y la diversificación de la oferta exportable que podrían conducir a la región hacia su transformación productiva que, en última instancia, redundará en mayores ingresos reales para los trabajadores y, en definitiva, en un mayor desarrollo para beneficio de la sociedad”. Asimismo, resulta evidente que los trámites burocráticos también pueden ser un obstáculo significativo para un pleno desarrollo del intercambio comercial del país con el mundo y que su remoción puede potenciar la competitividad de nuestras empresas y reforzar su inserción internacional. En vistas a lo anterior, es deseable que se intensifiquen las acciones tendientes a mejorar la infraestructura de transporte de cargas y los procedimientos burocráticos, en vistas a promover el desarrollo económico del país.

[Volver al Índice](#)

La importancia del ahorro: teoría, historia y relación con el desarrollo económico

Por Tomás Oberst³

³ Lic. en Economía (UCA). Asesor en finanzas personales, Grupo Loyalty. toberst@grupoloyalty.com

Introducción

En este artículo, luego de una breve reseña histórica, se muestra el impacto del ahorro intertemporal sobre el nivel de utilidad de un individuo. Se analizan ejemplos empíricos de los principales eventos relacionados con el ahorro en Argentina y en los denominados “Tigres Asiáticos” y se estudia la relación entre tasas de ahorro y desarrollo humano, realizando comparaciones históricas entre diferentes países. Por último, se exponen las conclusiones obtenidas.

Definición e historia del ahorro

La teoría económica define al ahorro como la diferencia entre el ingreso disponible y el consumo. Tanto a nivel individual como en el agregado nacional, la renta puede tener dos destinos: el ahorro o el consumo. Por este motivo, surgen los conceptos de propensión marginal a ahorrar y a consumir, que se definen respectivamente como el porcentaje de cada unidad monetaria adicional que se orienta a cada uno de estos dos posibles componentes de la demanda.

El concepto de ahorro, se practicaba ya en los pueblos de la antigüedad, cuando civilizaciones como las de Egipto, China o la Inca atesoraban semillas para transformarlas en la cosecha del ciclo posterior. Es decir, sacrificaban consumo presente para disponerlo en el futuro. Como el resultado de la cosecha siguiente dependía de las condiciones climáticas y no estaba garantizado, la función del ahorro como resguardo comenzó a utilizarse sistemáticamente como parte del proceso productivo. Asimismo, una parte de lo que se guardaba era plausible de ser intercambiado por producto de pueblos de las cercanías, iniciándose así la economía de trueque. Las imperfecciones del sistema de trueque y la evolución de la economía llevaron a la aparición del uso del dinero, en sus distintas formas. Es importante aquí, ya que lo veremos más adelante, mencionar las funciones del dinero: Unidad de cuenta, medio de pago y reserva de valor (esta última característica se ve afectada en los entornos inflacionarios, y atenta contra el ahorro).

Ahorro y consumo intertemporal

A través del modelo de Fisher⁴ la teoría económica desarrolló su explicación sobre la forma en la que los consumidores determinan sus decisiones de consumo intertemporal (y por lo tanto, de ahorro).

Según este modelo, en cada periodo los individuos se encuentran con una cantidad de recursos o ingreso y deben decidir cuánto consumir y cuánto ahorrar. Para simplificar, suponemos que dichas decisiones se toman en dos periodos (juventud y vejez, denominados momento "1" y momento "2").

En el momento "1", el individuo dispone de un ingreso (Y_1) y una posibilidad de consumo (C_1). Lo mismo sucede en el momento de su vejez, donde dispone de un Y_2 y un C_2 .

Optimización sin capacidad de ahorro: si el individuo no tuviera la posibilidad de contar con un instrumento financiero (dinero) que le permita transferir consumo de la juventud a la vejez, el consumo de cada periodo sería igual al ingreso de dicho periodo, ya que no estaría maximizando su utilidad si dejase de consumir algo de lo que no podrá disponer en el futuro.

Por lo tanto: **$Y_1=C_1$ e $Y_2=C_2$**

Optimización con capacidad de ahorro: en el caso en el que el individuo tiene la posibilidad de ahorrar (S), el consumo de ambos periodos puede diferir de su ingreso. Como ya hemos dicho anteriormente, el ahorro es la diferencia entre el ingreso y el consumo, por lo tanto:

$$S=Y_1-C_1$$

Dado que el ahorro genera una renta real (r), en el segundo período el individuo podría consumir el total de su ingreso más el ahorro de su juventud, con lo cual:

$$C_2=S(1+r)+Y_2$$

De la combinación de dichas ecuaciones podemos obtener la restricción presupuestaria intertemporal del individuo: **$C_2=(1+r)(Y_1-C_1)+Y_2$**

Reordenando los términos obtenemos que **$C_1+C_2/(1+r)=Y_1+Y_2/(1+r)$**

Si la tasa de interés fuera nula, la restricción muestra que el consumo total de ambos periodos se iguala con la renta total de ambos periodos. Cuando la tasa de interés es positiva, tanto el consumo como la renta del periodo "2" se descuentan por dicha tasa.

⁴ El economista Irving Fisher desarrolló la teoría de la elección intertemporal en su libro Teoría del interés en 1930.

La preferencia del consumidor será obtener la mejor combinación posible de recursos en ambos periodos (juventud y vejez) de modo de maximizar su utilidad. Como sabemos, el óptimo se alcanzará donde la pendiente de la curva de indiferencia se iguale a la de la restricción presupuestaria. La pendiente de la primera es la relación marginal de sustitución y la de la recta presupuestaria es $1+r$, por lo cual el óptimo se alcanzará cuando **RMS = $1+r$** .

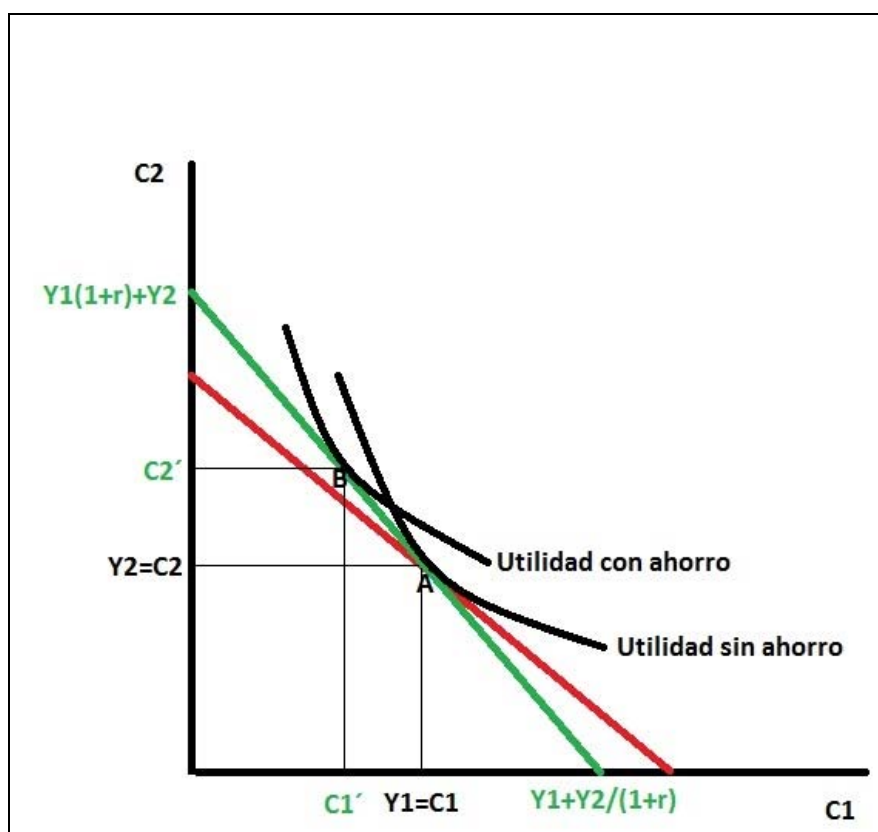
Comparación de la utilidad obtenida con capacidad de ahorro vs. Sin capacidad de ahorro:

Veamos primero los extremos de las restricciones presupuestarias.

Si $C_1=0$, entonces $C_2=Y_2$ sin capacidad de ahorro y $C_2=(1+r)Y_1+Y_2$ con capacidad de ahorro.

Si $C_2=0$, entonces $C_1=Y_1$ sin capacidad de ahorro y $C_1=Y_1+Y_2/(1+r)$ con capacidad de ahorro.

En base a esto, observemos gráficamente lo que sucede con la maximización de utilidad en ambos casos.



Tal como se observa en el gráfico, la utilidad obtenida por el individuo en el caso de la existencia de capacidad de ahorro es mayor que la utilidad obtenida en el

caso de no poder ahorrar. El punto A (sin capacidad de ahorro) también es alcanzable por el individuo en el caso de tener capacidad de ahorro, pero éste decidirá racionalmente postergar consumo en el período "1" de juventud para obtener una renta y poder consumir más en el período "2" de vejez. Dicho comportamiento le proporciona una mayor utilidad que consumir toda la renta de ambos periodos.

El ahorro en la Argentina y el caso de los "tigres asiáticos"

Argentina

Como bien se conoce al estudiar historia argentina, ésta ha sufrido sistemáticamente shocks económicos negativos que han dificultado la incorporación de una "cultura del ahorro" en el país. Los determinantes más importantes en este sentido son el nivel de ingreso, la tasa de interés y la inflación (erróneamente considerada como una traba a ahorrar, ya que se pueden obtener rendimientos superadores a la tasa de inflación invirtiendo inteligentemente). Existen innumerables ejemplos históricos de déficit fiscal (desahorro del sector público), devaluaciones abruptas e hiperinflación que han perjudicado al ahorro intertemporal, al influir sobre las expectativas de los agentes económicos. Veamos a continuación algunos casos.

- En 1881 comenzó la implementación de la Libreta de Ahorro Escolar. Ésta era entregada a los alumnos en su primer día de clase. Ellos intercambiaban su ahorro en el correo por una estampilla que mantenía su valor. Entre los años 1940 y 1960 este sistema llegó a su esplendor, pero la creciente inflación de la década del '70 llevó a la ruina a dicha metodología. Es digno de destacar el hecho de que en la contratapa de las libretas se publicaban consejos sobre la importancia del ahorro, tales como: "en la vida normal no hay más medios de prosperidad que el trabajo y el ahorro".
- En 1988, el gobierno de Raúl Alfonsín introdujo un plan financiero denominado "ahorro forzoso", implementado como una sobretasa para quienes pagaban ganancias y atado al compromiso de su pronta devolución. Dicho ahorro terminó de devolverse trece años más tarde, pero la devaluación de la moneda y la inflación hicieron que se perdiera casi la totalidad del monto ahorrado.

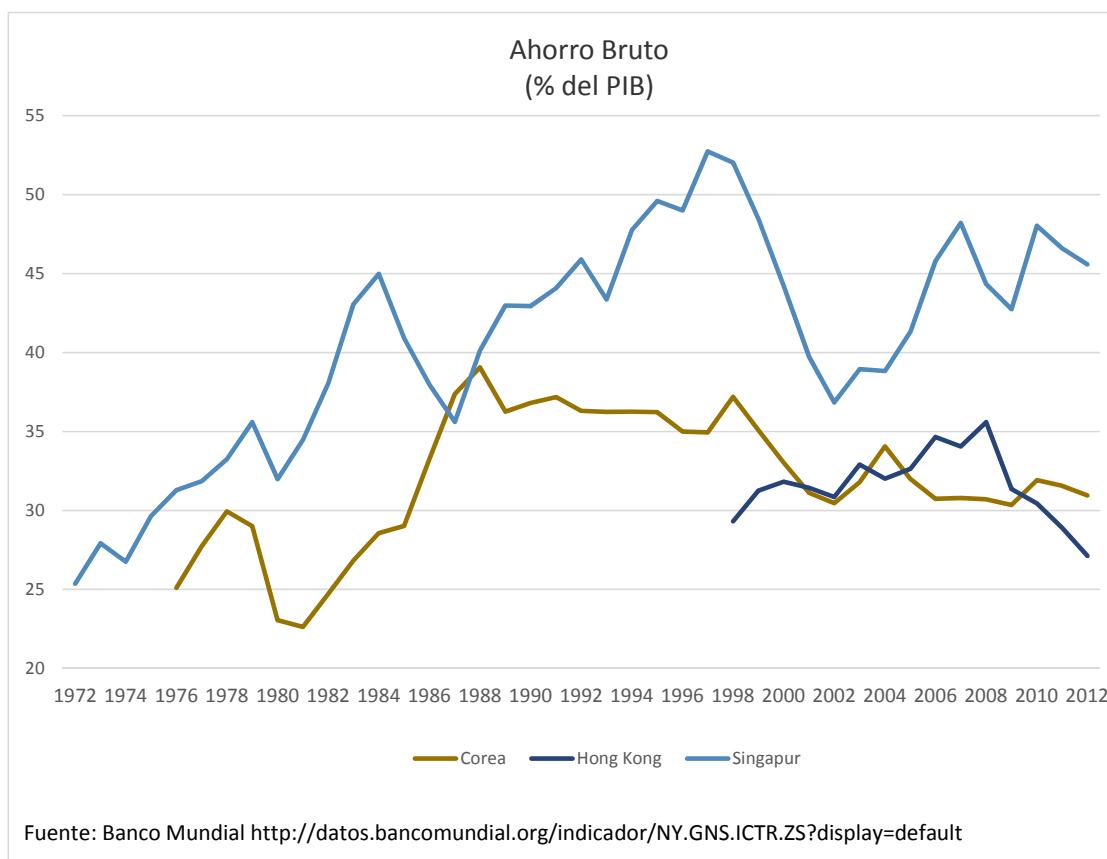
- En 2001, durante el gobierno de Fernando De la Rúa se aplicó el “corralito”, mediante el cual se confiscaron los ahorros que la población argentina tenía en el sistema financiero y fueron devueltos con inflación y devaluación incluida.
- Actualmente, el modelo económico tiene como pilar de crecimiento el consumo. Con una inflación real estimada mayor a 25%, planes de descuentos de tarjetas y centros de compra y tasas de interés reales negativas para los plazos fijos, la gente se ve tentada a gastar en lugar de generar ahorro a futuro, lo cual no significa que no sea inteligente ahorrar a través de instrumentos financieros que generan rentabilidad mayor que la tasa de inflación.

Los ejemplos expuestos muestran que el ahorro privado en nuestro país ha mostrado un comportamiento errático. Esto se debió básicamente a la persistencia de una tasa de interés real sistemáticamente negativa. Por parte del Estado, el ahorro público tampoco ha sido el necesario. De hecho, con la excepción de un periodo del último gobierno, el déficit fiscal ha sido una constante a lo largo de la historia económica de los últimos 50 años. La pregunta obligada radica en cómo generar un entorno que incentive un mayor ahorro y que evite que éste se fugue del país. El rol del sector público es fundamental en este asunto.

Los “tigres asiáticos”

Según la teoría keynesiana, el ahorro es una función creciente del nivel de ingreso. Por este motivo, en general se ha llegado a la conclusión de que en los países pobres, donde la mayor parte del ingreso se destina al consumo, el ahorro escasea. De este modo, la inversión en capital físico y humano también es baja, no hay aumento de productividad y no aumenta la producción ni el ingreso, cayendo así los países pobres en un círculo vicioso del cual no pueden salir.

Sin embargo, el ejemplo de los países denominados “tigres asiáticos” (Hong Kong, Corea del Sur, Taiwán y Singapur) muestra que el ahorro interno puede ser alto aún con bajos niveles de ingreso o PBI per cápita inicial. Estos elevados niveles de ahorro (superiores al 30% del PIB en promedio) fueron los que le permitieron a dichas naciones lograr el crecimiento económico que los llevo a estar dentro del grupo de países “recientemente industrializados”, a partir de la década del ´70, si bien ahora pueden ya considerarse dentro del grupo de países desarrollados.



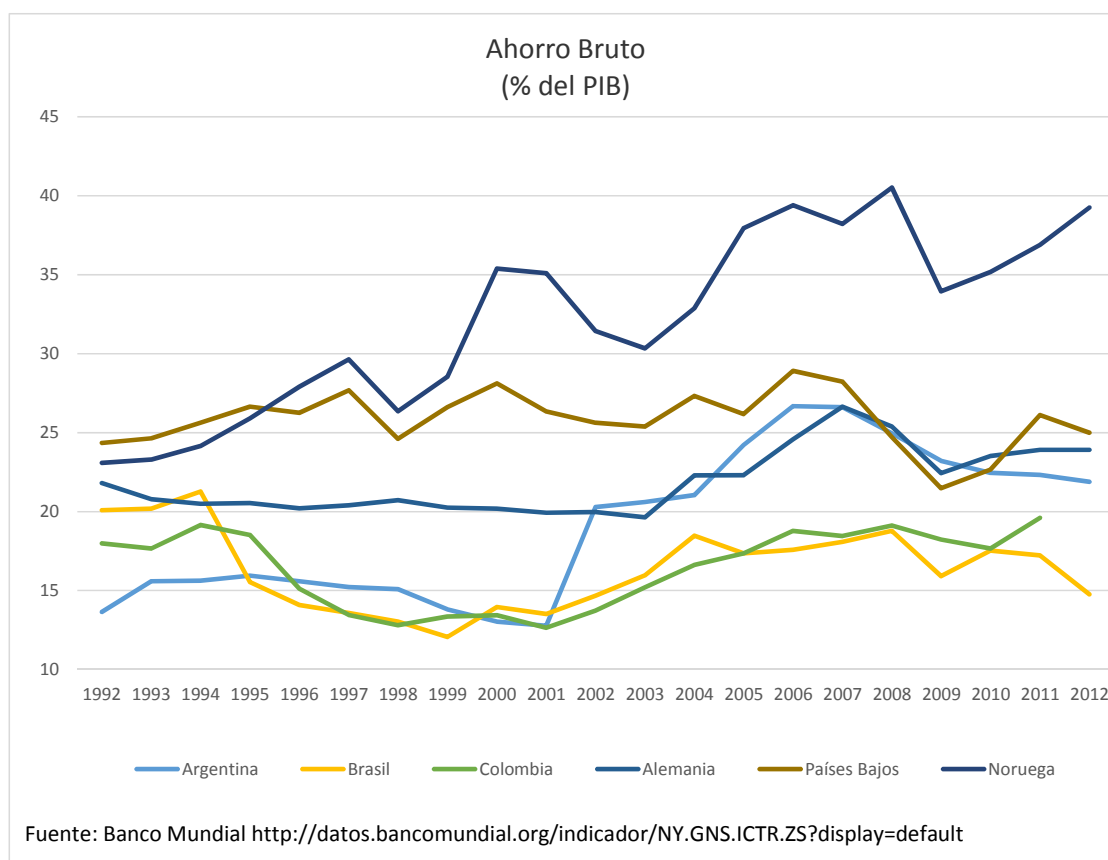
Relación entre Ahorro y Desarrollo

La Organización de las Naciones Unidas elabora anualmente el índice de desarrollo humano⁵ (IDH), que es un indicador para medir el progreso de un país. Además de calcular el desarrollo económico, el IDH incorpora estimaciones sobre la salud (considerando la esperanza de vida al nacer), la educación (a partir de los años de escolarización para jóvenes y adultos) y los ingresos, y obtiene un coeficiente a partir de ello que permite comparar de forma homogénea entre diferentes naciones del mundo.

El último informe, publicado en 2013, que analiza el caso de 187 países, arrojó el resultado de que los estados con el desarrollo humano más alto son Noruega, Australia, Estados Unidos, Holanda y Alemania. Dentro de las naciones latinoamericanas se encuentran Chile en el 40^a lugar, Argentina en el 45^a, Uruguay en el 51^a, Brasil en el 85^a y Colombia en el 91^a. Por su parte, los países menos desarrollados son Burkina Faso, Chad, Mozambique, República democrática del Congo y Niger.

⁵ <http://hdr.undp.org/es/content/informe-sobre-desarrollo-humano-2013>

Si bien el desarrollo de una nación no depende solamente de su tasa de ahorro (definido como el ingreso nacional bruto menos el consumo total más las transferencias netas), el gráfico adjunto muestra que los países desarrollados suelen tener ratios de ahorro sobre PIB mayores a los de los países latinoamericanos, de menor nivel de desarrollo. Como se observa, tanto Noruega, como Holanda y Alemania superan a Argentina, Colombia y Brasil. Por lo tanto, no se puede afirmar que el nivel de desarrollo sea función positiva de una sola variable como es el ahorro, pero sí se concluye que los países más desarrollados tienen mayores tasas de ahorro que los menos desarrollados.



Estados Unidos es una excepción a dicho razonamiento ya que, aún con una tasa de ahorro baja, se encuentra en el podio de los países con mayor IDH. Esto se debe, en parte, a que el ahorro interno escaso es balanceado con una fuerte inversión externa financiada por otros estados del mundo.

Algunas Conclusiones

El artículo demuestra la importancia del ahorro tanto a nivel teórico como empírico. En principio vemos cómo, desde la teoría económica, la postergación de consumo presente a futuro permite a los individuos alcanzar un mayor nivel de utilidad que en el caso de no existir la posibilidad de ahorrar a través del

dinero y con instrumentos financieros. Además, vemos que la Argentina ha sufrido a lo largo de su historia diversos shocks económicos negativos que han desalentado la cultura del ahorro. Ésta permitiría lograr, con reglas claras, previsibilidad e instituciones confiables, que los países puedan salir del círculo vicioso de la pobreza y lograr los niveles más altos de desarrollo a nivel mundial, como sucedió con los "Tigres Asiáticos". Por todo esto, concluimos que una planificación financiera que conlleve una alta tasa de ahorro tanto a nivel individual como agregado, trae como consecuencia mayor éxito económico para el país.

[Volver al Índice](#)
