

De León, Gonzalo

Competitividad, transporte y desarrollo económico

Informe de Macroeconomía y Crecimiento Económico. 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:

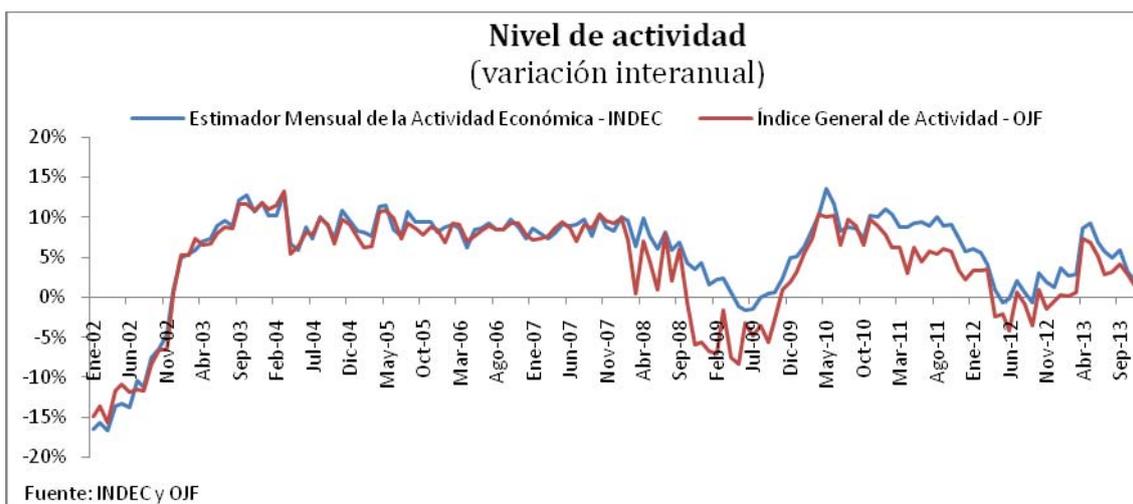
De León, G. (2014, abril). Competitividad, transporte y desarrollo económico [en línea]. *Informe macroeconómico y de crecimiento económico (IMC)* 13(1). Universidad Católica Argentina. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Economía "Francisco Valsecchi". Programa de Desarrollo e Instituciones. Disponible en: <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/competitividad-transporte-desarrollo-economico.pdf> [Fecha de consulta:...]

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 barcazas 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