

Importar o no importar

¿Quién gana y quién pierde con los aranceles?

El bienestar de las personas depende de su capacidad para satisfacer sus necesidades. Y evidentemente nadie puede satisfacerlas con dólares, sino con el consumo de los bienes y servicios correspondientes: alimentos para el hambre, vestido para el frío, vivienda para la protección, etc. A finales del siglo XVIII el padre de la economía, Adam Smith, se burlaba de los mercantilistas que consideraban que la acumulación de dinero era lo que beneficiaba a un país. Estos eran los que proponían que se debería exportar todo lo posible (para ganar oro) e importar lo menos posible. Quizás en vez de mercantilistas se les pudo llamar avaros.

¿PROTECCIONISMO O BIENESTAR?

Más allá de esas desviaciones psicológicas, la lógica nos indica que tarde o temprano deberemos cambiar ese oro o dólares por bienes. Y la lógica también nos indica que mientras nos den más bienes a cambio de nuestros dólares podremos satisfacer con mayor plenitud nuestras necesidades y por lo tanto tendremos mayor bienestar. Lo lógico entonces es que los países no impongan trabas al consumo que libremente escoja su población, sin importar si los productos son producidos dentro o fuera del país, y asegurándonos de poder conseguir los mejores productos y servicios a los menores precios.

¿Entonces por qué, siendo parte de un mismo proceso positivo, se sabe apreciar la importancia de las exportaciones pero se menosprecian las importaciones? Es evidente que es bueno exportar, pues ofrecemos los bienes que somos capaces de producir en exceso y nos dan a cambio dólares que nos servirán para adquirir productos que nos son escasos. Pero el fin último es poder comprar bienes y eso no se tiene claro.

Imaginemos a un obrero de construcción que trabaja todos los días para recibir un sueldo. El no trabaja porque el trabajo en sí le permita satisfacer sus necesidades; lo que quiere es que al final de la jornada le den un salario para poder comprar comida, ropa y pagar el colegio y médico de sus hijos. Si no recibe ese dinero tendría que cultivar su propia comida, fabricar su ropa, enseñarles matemáticas a sus hijos e intentar curar sus enfermedades. Como no es tan bueno en todo eso como en la construcción, ni tiene tiempo para poder ocuparse de todo, tendrá que comer menos, usar ropa vieja y tener hijos con menor educación y salud. Felizmente puede aprovechar las capacidades de otros para satisfacer sus necesidades y nada de eso será necesario. Lo mismo sucede con los países mientras puedan aprovechar los bienes y servicios que ofrecen las demás economías, podrán ofrecer a su población una mejor calidad de vida. Las importaciones funcionan como el progreso tecnológico porque le permite a uno hacer más de lo que es capaz simplemente por el acceso a productos más baratos o de mejor calidad.

No obstante, este razonamiento lógico es interrumpido por aquellas empresas más interesadas en que la población les compre productos a ellas que en que mejoren su bienestar. Para ello presionan al gobierno de turno para que este imponga fuertes impuestos al consumo de productos importados, obligando a la población, en el caso del Perú, a pagar impuestos de hasta 25% (en el caso de algunos alimentos se llega incluso a impuestos de 100% debido a la franja de precios). Y el colmo de la hipocresía: esas empresas que han perjudicado a toda la población para beneficio propio, utilizan argumentos "nacionalistas" para defender su posición.

Para los países con economías pequeñas, como el Perú, las importaciones son aun más importantes, debido a que su menor tamaño dificulta el surgimiento de un número significativo de empresas en todos los sectores. Ello permite que las empresas locales pertenecientes a un sector que tiene protecciones muy elevadas puedan desarrollar un fuerte poder monopólico, elevando sus precios y bajando la calidad de sus productos. El perjudicado es el consumidor.

Esto equivale a que el médico del distrito en el que vive el obrero de construcción haga un *lobby* y consiga que el alcalde obligue a los vecinos a que paguen un impuesto por atenderse con un médico distinto al del distrito. Al hacerse muy caro atenderse fuera, los más pobres se tendrían que atender con el médico lobbista. Luego de obtener ese poder monopólico, dicho médico podría subir su tarifa perjudicando así la salud de los pobladores. Esa situación no sería aceptable, como tampoco lo es que una empresa que fabrique textiles, productos agrícolas, bienes de capital o cualquier otro rubro, obligue al Gobierno a poner impuestos a los productos que la población necesita consumir.

PONIENDO LAS COSAS EN PROPORCIÓN

Es común escuchar de la política de apertura comercial radical de los años noventa. Es cierto; el cambio fue significativo, pero porque veníamos de aplicar una política absurda y exageradamente proteccionista; pues de liberales aún tenemos muy poco, lamentablemente. Según la data del Banco Mundial las importaciones del Perú como porcentaje de su PBI lo ubican en el puesto 171 de una lista de 181 países, justo después de Cuba y antes de Venezuela. ■

Política comercial

Por la modernidad o por el paleolítico

Al menos en el discurso, los principales objetivos que se ha propuesto el actual Gobierno han sido la generación de puestos de trabajo y la lucha contra la pobreza. Los estudios económicos muestran que la apertura comercial es clave en la estrategia para conseguirlos. Entre las investigaciones realizadas encontramos trabajos de renombrados economistas que han comprobado la relación positiva entre crecimiento y apertura: Feder (1982), Edwards (1992 y 1993), Sachs y Warner (1995), Sala-i-Martin (2003). Otros estudios han encontrado que aumentar las restricciones comerciales reduce el crecimiento en 0.26% anual (Wackziarg 2001) y que un aumento de 1% en la apertura incrementa el ingreso por persona en 2% (Frankel y Romer 1999). Alesina y Spolaore (2003) hallaron que el comercio es más importante para el crecimiento de los países pequeños que para el de los grandes.

EN LA PRÁCTICA

La evidencia empírica corrobora estos estudios. Según el reporte 2001 del *Economic freedom of the world*, los países con mayor apertura comercial han conseguido un crecimiento de su ingreso real por persona casi cinco veces mayor que el de los países de menor apertura.

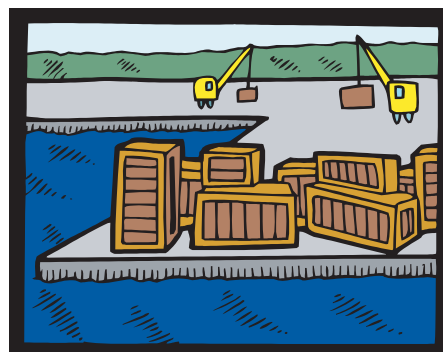
Esta relación entre apertura y crecimiento económico también la hemos podido comprobar en el Perú. Gracias a la apertura comercial de los años noventa, luego de muchos años de proteccionismo y política comercial a la medida de los favores políticos, por fin se estableció un modelo democrático y de beneficio social. El resultado fue un fuerte crecimiento del comercio, tanto de exportaciones como de importaciones, y el desarrollo productivo de la industria nacio-

nal. La producción industrial pasó de caer a un ritmo de aproximadamente 2% anual a crecer a más de 5% al año, al tiempo que se redujo el promedio arancelario de 66% a 16.3%. La producción agrícola y los demás sectores también tuvieron dinámicas sumamente positivas.

A pesar de toda esta evidencia en la experiencia nacional e internacional, a finales del 2001 reapareció en el Perú una epidemia paleolítica que se pensaba extinta, el "neoproteccionismo" (proponer lo mismo que hace cientos de años pero... de nuevo). Esta nueva tendencia hace caso omiso a la teoría económica y a la evidencia de las cifras, y encuentra sus más fuertes cimientos en el ámbito emocional-chauvinista y en falacias absurdas como el menosprecio a las importaciones. A partir de dicha fecha se dejó de lado la reducción general de aranceles, que tan buen resultado había traído, y volvieron las alzas y reducciones a grupos reducidos de productos a pedido de quienes tuvieran mayor llegada a los gobiernos de turno.

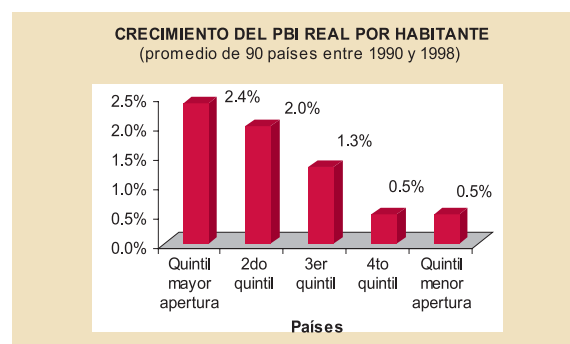
LOS IMPUESTOS QUE NOS HACEN FELICES

Cuando el Gobierno anuncia que subirá los impuestos (un punto porcentual en el IGV, por ejemplo) se genera una gran controversia entre economistas, empresarios, políticos y amas de casa preocupadas por el presupuesto familiar. Pero cuando se plantea aumentos arancelarios (incluso hasta de 8 puntos porcentuales), unos callan y muchos hasta aplauden. Y es que con el nombre de aranceles, nos ocultan que se trata de subir los impuestos al consumo. Desde el 2001 ha habido los siguientes aumentos de impuestos a las importaciones: aumento de 4% a 12% a 212 partidas (2001), aumento de 36 partidas que habían bajado a 4% a sus niveles origi-



nales (2001), aumento de 17% a 25% a tres partidas de azúcar -que además tienen franja de precios- (2002), aumento de 12% a 25% al tabaco negro y tabaco rubio (2002), aumento de 7% a 12% a 312 partidas de bienes de capital! (2002) -que debió durar solo hasta finales del 2003, pero que como sucede con todo lo temporal, se prorrogó-. Considerando que tenemos alrededor de 7,000 partidas, evidentemente estos cambios no obedecen a una política integral sino a un manejo a pedido.

Esperamos que el Gobierno no tarde en evaluar la teoría y la evidencia empírica y resuelva volver a la reducción general de aranceles. Podría empezar por la eliminación de la sobretasa de 5% a bienes de capital. En medio de una estrategia de integración económica a través de la acumulación de acuerdos comerciales, no hay cabida para proteccionismos -nuevos o antiguos- que retrasan el desarrollo del país. ■



Fuente: Economic freedom of the world: annual report 2001.

	CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL POR SECTOR			
	1980-1985	1985-1990	1990-1995	1995-2000
Arancel promedio (fin de periodo)	63%	66%	16.30%	13.50%
Dispersión arancelaria	24	25	3.4	3.7
PBI	-0.40%	-1.90%	5.49%	2.51%
Agropecuaria	2.70%	0.90%	4.27%	5.94%
Minería	-0.70%	-7.60%	6.09%	6.57%
Manufactura	-2.10%	-1.70%	5.32%	2.09%

Fuente: INEI. Elaboración: COMEXPERU.

Modificando la Cédula Viva

Con las cartas sobre la mesa

Uno de los argumentos que esbozan los opositores a la reforma constitucional, en materia previsional, es que se estaría firmando un cheque en blanco. Según ellos, el Poder Ejecutivo tendría las manos libres para "despojar" a los pobres pensionistas del régimen de la Cédula Viva de sus pensiones de cesantía e invalidez. Así pues, a puertas de una segunda y vital votación de la reforma constitucional, el Consejo de Ministros decidió poner sus cartas sobre la mesa y presentó el Proyecto de Ley de Desarrollo de la Reforma Constitucional del Régimen de Pensiones del Decreto Ley N° 20530.

SIN RODEOS

Lo que se piensa hacer, una vez aprobada la reforma consti-

tucional, queda claro en el proyecto de ley:

- Cerrar el régimen y dejar dentro solo a los actuales pensionistas de cesantía e invalidez; a los trabajadores que a la fecha de entrada en vigencia de la modificación de la Constitución hayan cumplido con todos los requisitos para obtener la pensión; a los actuales beneficiarios de pensiones de sobrevivientes; y a los futuros sobrevivientes de pensionistas de cesantía e invalidez.

- Con lo anterior, quienes hoy aportan al régimen del Decreto Ley N° 20530 pero no han cumplido con los requisitos para tener una pensión, solo pueden optar entre afiliarse a una AFP o incorporarse al régimen del Decreto Ley N° 19990.

- Fijar el monto máximo de las pensiones en 1 UIT, tope al que se llegará con reducciones progresivas de las pensiones de quienes más ganan, teniendo en cuenta su rango de edad. Parece que es hora de que un Estado pobre como el nuestro deje de otorgar pensiones millonarias.

- Establecer una pensión mínima de S/. 415 de aplicación inmediata, que será posible gracias al ahorro que generará el resto de medidas. Pese a que la mayoría de recursos que financian la 20530 proviene del subsidio del Estado, estos seguirán siendo destinados al pago de pensiones, pero esta vez garantizarán un mínimo nivel de equidad.

TASAS ANUALES DE DESCUENTO PARA PENSIONISTAS DE LA CÉDULA VIVA			
Edad del pensionista			
		Mayores de 70	Menores de 70
Monto de la pensión	de 3,200 a 5,300 soles	5%	10%
	más de 5,300 soles	20%	25%

Fuente: Proyecto de Ley de Desarrollo de la Reforma Constitucional del Régimen de Pensiones del Decreto Ley N° 20530.

- Prohibir la nivelación de pensiones a los sueldos vigentes de los funcionarios en actividad, es decir, decirle adiós al efecto espejo. Ahora sí podríamos comenzar a pensar en sincerar los salarios públicos y mejorar el nivel de vida de profesores, policías o empleados de salud.

- Normar el reajuste de las pensiones, teniendo como patrón la variación en el costo de vida y las posibilidades financieras del Estado.

- Restringir los excesivos beneficios a los sobrevivientes, limitando la pensión de viudez a un 50% de la de cesantía o invalidez; la pensión de orfandad se limita a los hijos menores de 18 años, o de 21 años en el caso que decidan seguir estudios superiores, prohibiendo así la entrada de más eternas-huérfanas-solteras al régimen.

BASTA DE CONFUSIONES

Ahora se tiene el panorama completo de cómo quedaría el Perú sin los abusos del régimen de la Cédula Viva. Que quede claro que los beneficiarios de la aprobación de esta iniciativa serán los pensionistas que menos ganan, los actuales empleados públicos y, en suma, todos los peruanos que en el mediano plazo no tendremos que afrontar con nuestros impuestos el forado que dejan las pensiones millonarias del régimen del Decreto Ley N° 20530. Y que los únicos perjudicados serán aquellos que esperaban, pese a aportar lo mismo o menos que el resto, recibir 10,000, 20,000 y hasta 30,000 soles del Estado en el momento de su jubilación. Esto ya no sería posible. ■

La industria AUTOMOVILÍSTICA

Más de 100 años moviendo al mundo



Si uno tuviera que identificar al siglo 20 con una industria, probablemente muchos elegirían a la industria automovilística. Símbolo de la revolución capitalista, en más de un siglo de vida este sector ha cambiado la faz de la tierra y se ha ido transformando, pero quizás no lo suficiente, como señalan algunos analistas.

HACIENDO HISTORIA

Si bien la historia del automóvil se remonta a los siglos XVIII y XIX, cuando Francia y Alemania dieron los primeros pasos en desarrollar la gran invención; fue en el siglo pasado cuando al otro lado del océano, en Estados Unidos, la industria alzó vuelo con la implementación de la producción en masa. Dicho país se convirtió en el gran productor de automóviles, con Detroit -la llamada *Motor City*- concentrando la mayor parte de la industria. Este

fenómeno se dio porque Estados Unidos era y es en realidad una gran unión aduanera de varios estados que comerciaban libremente entre sí, lo cual propició la especialización de las distintas zonas del país en los sectores productivos en los que eran competitivas. Así se genera mayores beneficios, pues el poder venderle a mercados más grandes incentiva incrementos en la producción y la aparición de economías a escala, con las consiguientes ganancias en eficiencia.

Hasta la década de los setenta, Estados Unidos se especializó en carros de mayor tamaño que los fabricados en Europa y Japón pues, con impuestos más bajos a la gasolina, los consumidores estadounidenses podían mantener dicho tipo de automóviles. De esta manera, aquel país prácticamente no enfrentaba ninguna competencia por parte de las importaciones. Pero con la crisis del petróleo en 1979, las preferencias se trasladaron hacia autos más pequeños y esta fue la oportunidad perfecta para que la industria automovilística japonesa, que con la técnica *just-in-time* había logrado reducir sus costos, entrara al mercado estadounidense con fuerza, restándole participación a las grandes empresas de aquel país. Entonces no se hicieron esperar las presiones por parte de estas, con el fin de que se impusieran barreras comerciales a los vehículos japoneses. El gobierno estadounidense le solicitó al gobierno japonés que restringiera voluntariamente sus exportaciones -en lugar de iniciar una guerra comercial-, medida similar a una cuota de importación que actualmente la Organización Mundial del Comercio no permite. Pero con esta ni siquiera el gobierno obtiene ingresos, como sí lo hace al aplicar aranceles. El costo cayó sobre los consumidores estadounidenses y con ello se beneficiaron los japone-

ses, que se concentraron en la calidad, vendiendo autos más caros. Así, el país del sol naciente sorprendió con una industria que recién comenzó a despegar luego de la segunda guerra mundial y en poco tiempo hizo temblar al líder mundial.

Otros países asiáticos han incursionado en la industria automotriz. Destacan China, Corea del Sur, la India y Tailandia. Cabe resaltar el caso de China. En la actualidad, su mercado automovilístico es el más dinámico del mundo. El 2003 la producción de vehículos motorizados creció en 35.2% con respecto al año anterior, gracias a lo cual China desplazó a Francia del cuarto lugar del ranking mundial. La población china (1,300 millones de habitantes aproximadamente) y su bajo índice de equipamiento automovilístico constituyen una gran oportunidad para los productores de vehículos, tanto chinos como internacionales, que se han visto atraídos por este enorme mercado. No obstante, hay un detalle que no se debe olvidar: el 64% de la población china vive en el campo, por lo que para que se pueda aprovechar al máximo esta oportunidad deben tener lugar importantes reformas estructurales. Por otro lado, según *The Economist*, el valor anual de dicho mercado solo equivale a las ventas de un mes en el resto del mundo.

NO TODO MARCHA SOBRE RUEDAS

Actualmente, la industria automotriz no está atravesando un buen momento. Los mayores mercados no crecen y, de acuerdo con *The Economist*, en Estados Unidos el sector presenta un exceso de capacidad. Otro factor que afecta a la industria son las rigideces laborales, que dificultan el cierre de compañías e imponen grandes cargas sobre las mismas en materia de beneficios sociales. ¿Verán los productores de autos la luz al final del túnel? ■

TOP TEN MUNDIAL: PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS POR PAÍS 2003		
País	Unidades	Var 03/02
Estados Unidos	12,077,726	-1.64%
Japón	10,286,318	0.28%
Alemania	5,506,629	0.68%
China	4,443,686	35.20%
Francia	3,620,056	-2.21%
Corea del Sur	3,177,870	0.96%
España	3,029,690	6.11%
Canadá	2,546,124	-3.17%
Reino Unido	1,846,429	1.28%
Brasil	1,827,038	1.98%

Fuente: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA). Elaboración: COMEXPERU.

TOP TEN MUNDIAL: PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS POR EMPRESA 2003	
Empresa	Unidades
General Motors (Opel-Vauxhall)	8,185,997
Ford (Jaguar-Volvo)	6,566,089
Toyota	6,240,526
Volkswagen	5,024,032
DaimlerChrysler (con Evobus)	4,231,603
PSA Peugeot Citroën	3,310,368
Nissan	2,942,306
Honda	2,922,526
Hyundai-Kia	2,697,435
Renault-Dacia-Samsung	2,386,098

Fuente: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA). Elaboración: COMEXPERU.