

**LA NUEVA TEORÍA DEL COMERCIO INTERNACIONAL.
SÍNTESIS DE PRINCIPIOS Y UN INTENTO
DE CONTRASTACIÓN EMPÍRICA.**

JOSÉ A. DELFINO

Introducción¹

En los dos últimos siglos la teoría de las ventajas comparativas de la economía internacional, empleando esencialmente el supuesto de que los mercados mundiales son competitivos, ha demostrado que los países comercian entre sí con el propósito de beneficiarse de sus diferencias en eficiencia y en sus dotaciones de recursos productivos y ha prescrito como medida de política económica el libre comercio, pues como parte del *laissez faire* permite que una mano invisible conduzca al sistema económico mundial a un óptimo Paretiano.

Pero la creciente importancia de las fallas del mercado, el fuerte crecimiento del comercio intraindustrial (vale decir el intercambio de productos idénticos o similares) y la demostración de que en una situación de segundo mejor la intervención del gobierno puede aumentar el bienestar económico en lugar de reducirlo, estimularon el desarrollo de nuevos modelos que en muchos casos descansan en la teoría de la organización industrial, tienen una complejidad similar o aún mayor que la de los que suponen competencia perfecta, y a pesar de su diversidad conforman un conjunto ordenado de ideas que constituye el núcleo de una nueva economía internacional.

Sus contribuciones centrales generalmente parten del supuesto básico de que el intercambio de productos competitivos se realiza en mercados imperfectos desarrollados por los efectos de escala que favorecen la concentración económica, y demuestran que el comercio internacional no sólo se debe a la diferencia que existe entre los países intervinientes en materia de dotación de recursos, sino también a la semejanza de sus procesos productivos. En otras palabras, destacan que los rendimientos crecientes a escala, una característica que parece acentuarse en los

¹ Esta es una versión revisada del trabajo original cuyas dos primeras secciones se agruparon y resumieron, con el fin de adaptarlas a la presentación efectuada en la reunión.

procesos productivos modernos, constituyen también un importante determinante del comercio.

Pero este enfoque cambia también el papel del gobierno. Como en los casos comentados la economía se encuentra en una situación de segundo mejor proporciona nuevos argumentos en favor de la intervención y confiere gran importancia a la teoría de la política comercial. En el primer caso, porque esa estructura de mercado impide alcanzar la optimalidad Paretiana y en el segundo, porque los gobiernos tienen ahora incentivos para desarrollar políticas comerciales activas, entre las que se destacan las orientadas a intervenir en mercados imperfectos, controlar empresas multinacionales y proteger actividades generadoras de externalidades.

Los nuevos desarrollos teóricos

En un trabajo que quizás pueda considerarse uno de los precursores de la nueva teoría de la economía internacional, Krugman (1979) desarrolla un modelo en el que el comercio entre los países no es causado por distintas preferencias, tecnología o dotaciones de recursos con que cuenta cada uno de ellos, sino por las economías de escala que caracterizan a los mercados de competencia monopolística. Con la ayuda del modelo de Dixit y Stiglitz (1977) calcula las condiciones de equilibrio en una economía cerrada y evalúa luego los cambios que un aumento en el trabajo, el comercio o la movilidad de los factores puede provocar en ellas. Sus resultados indican que una expansión en la fuerza laboral aumentará la cantidad y el número de bienes producidos y reducirá los precios, elevando el bienestar económico debido al aumento en el salario real y a la más amplia posibilidad de elección en el consumo. Con ese resultado muestra luego que el comercio entre dos países con las mismas preferencias y tecnologías tendría un impacto similar al de una expansión de la fuerza laboral en ambos.

En otro estudio pionero que emplea un modelo oligopólico Spencer y Brander (1983) demostraron que cuando una empresa nacional compite con otra extranjera en un tercer mercado (una simplificación que descarta los cambios en el bienestar de los consumidores) la intervención del gobierno mediante un subsidio permite a la primera aumentar producción y beneficios, y si la renta así capturada es superior al costo de la ayuda oficial, mejora también el bienestar económico

nacional². Mas tarde Eaton y Grosman (1986) extendieron el análisis y mostraron con generalidad los instrumentos apropiados para implementar políticas comerciales óptimas. Uno de sus principales resultados obtenido empleando un modelo de Cournot señala que un gobierno puede inducir a su empresa nacional a actuar como un líder en el de Stackelberg mediante un subsidio sobre las exportaciones, aumentando su participación en el mercado internacional, reduciendo el precio de equilibrio y elevando sus ganancias (logrando así una transferencia de rentas oligopólicas desde el extranjero hacia el país, y mejorando de ese modo el bienestar económico nacional)³.

La dinámica de las empresas multinacionales, que en gran parte parece explicarse por las ventajas que derivan de actividades comunes como las de investigación y desarrollo, por ejemplo, fue a su vez cuidadosamente examinada por Markusen (1984) empleando un modelo que supone que la dotación de recursos, la tecnología y las preferencias son idénticas en todos los países. Si esas actividades comunes no existieran, los monopolios locales tendrían niveles de producción y precios idénticos y no habría comercio. Sin embargo, cuando permiten a la multinacional obtener uno de sus productos con rendimientos crecientes a escala, se demuestra que el país de origen gana. Pero el huésped también puede hacerlo, en tanto su producción valuada a los precios de aquella sea mayor a la que se alcanzaría en autarquía. En tal caso la intervención del gobierno permite a este último mejorar el bienestar gravando la repatriación de utilidades de la multinacional

² La situación que recientemente atravesaba la industria de aviones comerciales, en la que dos firmas de Estados Unidos (Boeing y Douglas) disputaban el mercado mundial con un consorcio (Airbus) sostenido por cuatro gobiernos Europeos, podría aproximarse con este ejemplo. Algo similar ocurre en Japón, donde se protege a la industria de supercomputadoras y en los Estados Unidos, que estimula la televisión de alta resolución.

³ Ese nuevo equilibrio implica para las dos firmas en conjunto menores ganancias (netas del subsidio) que sin intervención; además, los consumidores se benefician de la reducción en los precios y el impacto sobre el bienestar económico mundial es positivo, porque aquellos se aproximan a niveles competitivos. Sin embargo, este análisis continúa siendo bastante específico, porque si en lugar del modelo de Cournot se empleara el de Bertrand, la política comercial óptima sería un impuesto. Pero también algunos modelos con incertidumbre ponen en dudas las ventajas de la libertad comercial. Newbery y Stiglitz (1984) encontraron que el bienestar económico es mayor con autarquía que bajo un régimen de libre comercio, por ejemplo, y Dixit (1989) también demostró que sin mercados aseguradores la intervención del gobierno es preferible al libre funcionamiento de los mercados.

(de modo que la recaudación sea al menos igual a los beneficios de la firma nacional a los precios de aquella)⁴.

Las empresas en muchos casos se benefician también de las economías externas que reducen sus costos de producción en forma gratuita, por el acceso a una nueva tecnología o la contratación de mano de obra previamente capacitada, o a través del mercado, mediante una reducción en los precios que pagan o una mejora en la calidad de los insumos que compran, por ejemplo. La nueva economía internacional confiere gran importancia a esa circunstancia por dos razones. Por un lado, porque reconoce que una parte significativa del comercio mundial se realiza en mercados imperfectos desarrollados por rendimientos a escala que dependen de un modo creciente del cambio tecnológico, y que éste es un notable generador de externalidades. Por el otro, porque como la economía está en una situación de segundo mejor, los gobiernos tienen incentivos para promover esas actividades empleando distintos instrumentos de política comercial.

En los países avanzados la intervención se orienta a proteger industrias generadoras de externalidades tecnológicas, pues su desarrollo facilita el de otras actividades relacionadas (Estados Unidos sostiene la industria de la televisión de alta resolución porque ésta favorece a las de computadoras y semiconductores, por ejemplo). La importancia de los gastos de investigación y desarrollo en esos casos parece requerir la intervención para evitar que el fraccionamiento del mercado comprometa los beneficios de la empresa innovadora y por consiguiente sus incentivos para crear nuevos niveles de conocimiento. El mismo argumento suelen emplear los países atrasados para promover sus industrias incipientes; pero como parte de los beneficios derivados de esos gastos favorecen a otras firmas (la imitación es menos costosa, la movilidad laboral reduce la inversión en capital humano y el empleo de insumos inducido por empresas innovadoras evita costos experimentales), es probable que sus niveles sean inferiores al óptimo. Para que las firmas domésticas participen en el comercio mundial, es preciso entonces que el

⁴ O tratando de atraerla con instrumentos fiscales, si no estuviera radicada. En esa misma línea Greenaway (1987) analiza la protección efectiva en el contexto de una especialización intraindustrial y demuestra que un arancel aplicado a los insumos empleados por EM que operan en el país puede mejorar el bienestar económico nacional (las tarifas sobre los insumos son impuestos al valor agregado, que aplicados a las empresas multinacionales que obtienen beneficios, redistribuyen sus ingresos en favor del gobierno nacional).

gobierno corrija las fallas del mercado asociadas con las ventajas comparativas dinámicas creadas por el cambio tecnológico⁵.

Pero las posibilidades de intervención tienen limitaciones e implican riesgos. En primer lugar, porque el diseño de políticas comerciales óptimas es difícil debido al contenido conjetural de los modelos de comportamiento que se emplean y al carácter específico de las recomendaciones que de ellos derivan. En segundo lugar, porque a ese problema deben agregarse las dificultades para cuantificar las externalidades que generan las industrias que se desea promover. El gobierno debe seleccionarlas con cuidado y analizar las consecuencias que su intervención podría tener sobre las demás, pues las ventajas de la política comercial disminuyen cuando el apoyo que se presta a algunos sectores perjudica a otros⁶. Finalmente, porque si algunos grupos de poder buscadores de renta mejoran sus beneficios gracias a una política comercial cuyo costo recae sobre el resto de la comunidad, la intervención podría tener efectos no deseados sobre la distribución del ingreso.

Además, el carácter predatorio de las políticas captadoras de renta en mercados internacionales podría inducir a otros países a tomar represalias, en cuyo caso es probable que todos pierdan (se encuentran frente al dilema del prisionero: ninguno está dispuesto a eliminar la intervención porque haciéndolo unilateralmente perdería, aunque todos ganarían si lo hicieran de un modo cooperativo)⁷. Esos comentarios sugieren entonces que para diseñar políticas comerciales activas es preciso tener en cuenta tanto consideraciones de eficiencia como de equidad. Las primeras, porque si la intervención provocara una inadecuada reasignación de recursos podría reducir el bienestar económico nacional en lugar de aumentarlo y las segundas, porque si beneficiara a grupos locales de poder a expensas de otros

⁵ En un trabajo relacionado con este tema Krugman (1984) demuestra, por ejemplo, que en condiciones de competencia monopolística la disminución en los costos de las empresas locales provocada por su mayor participación en mercados domésticos protegidos puede aumentar su competitividad en los externos, en cuyo caso la protección de las importaciones se transforma en una verdadera promoción de exportaciones.

⁶ Si esas industrias atraen recursos de otras elevando los precios sus beneficios podrían ser parcialmente anulados por las pérdidas que soportan aquellas, por ejemplo, una comparación que debiera realizarse antes de incentivarlas.

⁷ Para evitar esas consecuencias debieran establecerse reglas de comportamiento claras y de fácil verificación. Curiosamente, en ese caso el libre comercio es una buena alternativa, pues es sencillo comprobar si un país establece aranceles o cuotas de importación, por ejemplo.

sectores o países, podría afectar negativamente la distribución del ingreso nacional, o generar conflictos económicos internacionales.

Restricciones cuantitativas, oligopolio y bienestar

El trabajo intenta medir ahora el impacto que tendrían sobre el bienestar económico y los precios y el nivel de actividad de la industria automotriz argentina algunos ajustes en las políticas comerciales que la protegen, fundamentalmente asentadas en cupos de importación. Para ello y siguiendo a Rodrik (1988) emplea básicamente un modelo de Cournot junto a supuestos simplificadores sobre aspectos económicos de la tecnología, las características del mercado de factores y el comportamiento de las empresas, utiliza datos de las que controlan la producción local, y calcula y evalúa posiciones de equilibrio del mercado en distintos escenarios que en todos los casos contemplan un aumento en las cuotas de importación existentes⁸.

Si se suponen firmas maximizadoras de utilidad similares, mercados de recursos competitivos, costos fijos que aseguran rendimientos a escala y costos marginales constantes, el equilibrio de cada una de ellas puede resumirse con esta expresión:

$$(1.1) \quad (p - CM)/p = s_i/e$$

en la que p es el precio del mercado, CM el costo marginal, $s_i = [q_i/(q+M)]$ su participación en la oferta, $q = \sum q_i$ la producción total, n la cantidad de firmas, M las importaciones netas (vale decir las totales menos las exportaciones, realizadas casi en su totalidad por las empresas consideradas aquí) y e la elasticidad precio de la demanda⁹.

⁸ Las restricciones comerciales en Argentina se asientan en la ley 21.931 de 1991 que en líneas generales exige a la industria automotriz una balanza comercial equilibrada por un lado, y establece cuotas periódicas de importación para usuarios finales, distribuidores y transportistas que oscilan entre el 10 y el 15% de la producción programada, por el otro.

⁹ Este resultado se obtiene a partir de las condiciones de primer orden de la maximización del beneficio $\pi = p(X)x_i - c(x_i)$. Si el mercado fuera competitivo s_i sería 0 y $p = CM$ y si fuera monopólico 1, en cuyo caso $IM = CM$.

Si los consumidores tuvieran una función de preferencias del tipo $U = \{k[e/(1+e)]\}(q+M)^{(1/e)+1}$, en la que k es una constante, la función (inversa) de demanda del mercado sería a su vez ésta:

$$(1.2) \quad p = k(nq_i + M)^{(1/e)}$$

Cuando existen barreras al ingreso, esas dos ecuaciones proporcionan cantidades y precios de equilibrio. Pero si la entrada es libre, como se supone aquí, es necesario determinar también la cantidad de firmas, para lo cual se agrega la siguiente condición adicional de beneficios nulos :

$$(1.3) \quad (p - CM)q = F$$

donde F simboliza los costos fijos totales. Finalmente, el bienestar económico de ese mercado y sus cambios, pueden medirse con ayuda de esta expresión:

$$(2) \quad W = \{[1/(e-1)]k(nq_i + M)^{(1/e)+1}\} + [(p - CM)q - F] + (p - p^*)M$$

en la que p^* es el precio internacional y donde también el primer término del miembro de la derecha representa el excedente de los consumidores, obtenido a partir de la función de utilidad, el segundo los beneficios de las empresas, y el último los ingresos arancelarios recaudados por el gobierno (o las rentas económicas que capturan los importadores)¹⁰.

Los datos de la industria automotriz argentina provienen de ADEFA (1994) y de los Balances Generales de las empresas, y corresponden a 1994. Ese año la importación de vehículos, básicamente compuesta por automóviles y vehículos utilitarios y limitada a 150 mil unidades, sólo podía realizarse mediante licencias¹¹. El análisis se circunscribe a las firmas Autolatina (Ford y Volkswagen), Ciadea (Reanult) y Sevel (Fiat y Peugeot), fundamentalmente dedicadas a la producción de

¹⁰ Como el régimen es proteccionista, obviamente el precio doméstico es mayor que el mundial, vale decir $p > p^*$.

¹¹ También estaba alcanzada por un arancel del 22%, la tasa de estadística del 10%, otros gastos que fluctuarían en una proporción similar y Impuesto al Valor Agregado del 18%.

automóviles y vehículos utilitarios (391 mil unidades, sobre una producción para toda la industria de 409 mil).

El precio medio se calculó dividiendo los ingresos totales por ventas de esas firmas por la cantidad de vehículos vendidos, vale decir haciendo $p = V/Q$ donde Q representa su producción mas sus importaciones, realizadas de acuerdo a las disposiciones del régimen de la industria automotriz vigente en ese momento. El margen bruto de ventas se definió, por su parte, como:

$$(3) \quad m = (V - CV)/V$$

donde CV es el costo variable total, que se calculó con datos de los estados contables sumando los gastos en materiales, materias primas y otros insumos I (aproximado por las compras menos el cambio en los inventarios), los salarios y las contribuciones sociales S , y los gastos en energía E .

El costo marginal CM (que se supone constante y por consiguiente igual al medio) se estimó a partir de la expresión anterior dividiendo numerador y denominador por las unidades vendidas, en cuyo caso resulta $m = (V - CV)/V = (p - CM)/p$ pues $CV = CM \cdot Q$ y despejando:

$$(4) \quad CM = p(1 - m)$$

Los costos fijos F se calcularon restando del total de gastos de los Anexos H a los estados contables los costos variables totales, los costos recuperados (que se midieron sumando otros ingresos netos, beneficios de sociedades controladas y resultados de inversiones permanentes) y agregando el costo de oportunidad del capital, estimado aplicando una tasa de rendimiento del diez por ciento sobre el patrimonio neto de las empresas. Finalmente, los precios en frontera p^* se obtuvieron dividiendo el valor CIF de las importaciones de automóviles por las cantidades, la elasticidad de la demanda se supuso igual a $-1,5$ y el parámetro k se calculó a partir de (1.2)¹².

¹² Ese valor proviene de una rápida estimación de la demanda realizada empleando un modelo de ajuste parcial del tipo $Q_t - Q_{t-1} = \delta(Q_t^* - Q_{t-1})$, en el que Q_t^* es el consumo planeado en el período t , Q_t el observado y δ el parámetro de ajuste. Suponiendo que el primero depende del precio del producto y el ingreso de los consumidores, vale decir $Q_t^* = \alpha_0 + \alpha_1 P_t + \alpha_2 Y_t$, y reemplazando esa expresión en la

Los datos empleados y los resultados obtenidos se muestran en la primera columna de la parte superior del Cuadro 1. Allí se aprecia que en 1994 ingresaron al país 116 mil vehículos competitivos con la producción nacional, un resultado obtenido restando de las 150 mil unidades importadas las 34 mil exportadas por las tres empresas consideradas. Además, estas produjeron 391 mil unidades a un costo de \$ 10,9 mil cada una y las vendieron a un precio medio de \$13,6 mil. Sus ingresos totales fueron de \$ 5.952 millones, los costos variables \$ 4.752 millones y los fijos de \$ 908 millones, lo que les proporcionó beneficios económicos por \$ 292 millones. El precio medio en frontera de los vehículos importados fue, a su vez, de \$10,7 mil la unidad.

Con esos datos se calcularon luego los precios, la producción y el número de empresas de equilibrio resolviendo el modelo en tres escenarios alternativos. En el primero se supuso que las firmas actúan de manera colusiva, lo que implica un comportamiento de tipo monopolístico, en el segundo que reaccionan como predice el modelo de Cournot, y en el último que son tomadoras de precios, aproximando el mercado a una estructura competitiva. Un supuesto adicional común es que en todos los casos las cuotas de importación se duplican, elevándose a 232 mil vehículos anuales. Los resultados obtenidos se presentan en las tres últimas columnas del Cuadro 1.

anterior se obtiene $Q_t = \beta_0 + \beta_1 P_t + \beta_2 Y_t + \beta_3 Q_{t-1}$. Esta función se estimó por mínimos cuadrados ordinarios en los logaritmos de las variables y con datos del período 1970-1994. Las ventas de automotores y el precio medio provienen de ADEFA (1994), mientras que el ingreso por habitante se calculó relacionado el PIB, obtenido de la Secretaría de Programación Económica (1997) y de Domenech (1986), con la población total. La elasticidad precio de largo plazo es $\alpha_1 = \beta_1 / (1 - \beta_3) = -1,5$.

Cuadro 1
Industria Automotriz Argentina
Restricciones al comercio, mercados y bienestar - Año 1994

Detalle	Situación inicial	Colusión	Oligopolio Cournot	Competencia			
Condiciones del mercado							
Precio medio (miles de \$)	13,630	15,5	13,0	10,9			
Costo marginal (idem)	10,882	10,9	10,8	10,9			
Producción nacional (miles de unidades) ¹	391,481	187	315	479			
Importaciones (idem) ²	116,073	232	232	232			
Oferta total (idem)	507,554	419	547	711			
Número de empresas	3		2				
Bienestar económico (W en millones de \$)							
	W	dW	%	dW	%	dW	%
Excedente de los consumidores	13.836	-856	-6,0	353	2,5	1.649	11,5
Beneficio de las empresas	168	-215	-1,5	-168	-1,2	-168	-1,2
Recaudación del gobierno	341	772	5,4	185	1,3	-297	-2,1
Bienestar económico total	14.344	-299	-2,1	370	2,6	1.184	8,3

Notas: ¹Autolatina produjo 107.870 unidades, Ciadea 105.048 y Sevel 178.563; de esos totales exportaron 17.137, 6.271 y 10.986. ²Esas mismas empresas importaron 21.179, 9.550 y 14.484 unidades, respectivamente.

La primera corresponde al comportamiento colusivo. En ella se aprecia que el precio es mayor que el nivel inicial y la oferta total menor (\$15,5 mil y 419 mil unidades respectivamente) y que hay una sustitución de vehículos nacionales por importados, pues mientras éstos aumentan en 116 mil unidades la producción local disminuye de 391 a 187 mil. Esa menor escala de operaciones también afecta los ingresos, costos y beneficios del sector. Los dos primeros caen y los últimos se tornan inicialmente negativos, debido a la mayor importancia relativa de los costos fijos.

La nueva posición de equilibrio del modelo de Cournot que se presenta en la columna siguiente proporciona, en cambio, un precio medio ligeramente inferior al inicial (\$ 13 mil) y una producción local también menor (315 mil unidades), pero

que junto a las mayores importaciones elevan en algo menos de un décimo la oferta total del mercado (sería de 547 mil unidades). Esa posición de equilibrio está asociada con un menor número de empresas, que se reduce a dos, un resultado que parecía previsible por la moderada escala de operaciones de las firmas de la industria nacional, y porque los precios domésticos son claramente superiores a los internacionales. También aquí los ingresos y los costos caen, aunque en una proporción menor que en el caso anterior, y los beneficios económicos desaparecen.

En el último escenario, en el que las empresas se comportan como si actuaran en un mercado competitivo, los resultados muestran que los precios de los vehículos disminuyen un quinto, una proporción bastante mayor que en el caso anterior porque se igualan a los costos marginales. La producción también aumenta mas, alcanzado las 479 mil unidades y el tamaño del mercado lo hace en el cuarenta por ciento, llevando la oferta total a 711 mil unidades. En este caso los ingresos y los costos totales aumentan, y las firmas sólo obtienen beneficios normales.

En la primera columna de la segunda parte del Cuadro 1 se presentan los niveles de bienestar económico correspondientes a la situación inicial de la industria y en las tres siguientes los cambios que experimentaría en las nuevas condiciones de equilibrio que se contemplan en cada escenario. El bienestar económico inicial es de 14,3 mil millones de pesos ; de ese total 13,8 mil millones representan el excedente de los consumidores, 168 millones son los beneficios económicos de las empresas y 341 millones los ingresos del gobierno y las rentas de los importadores¹³. En las columnas siguientes se aprecia que el bienestar económico no sólo cambia en direcciones opuestas sino que también lo hace con distinta intensidad, conforme a la organización del mercado.

En el caso extremo de colusión perfecta disminuiría sólo el 2,1% (299 millones de pesos), un cambio que está asociado con una caída en el excedente de los consumidores y el beneficio de los productores, y con un aumento en la recaudación. Si las empresas tuvieran un comportamiento como el previsto por el modelo de Cournot el bienestar total sería un 2,6% mayor, en cambio, favorecería fundamentalmente a los consumidores y al gobierno y eliminaría los beneficios económicos de las firmas. Pero los mejores resultados se alcanzarían si el mercado

¹³ En realidad esos beneficios son mayores, porque a ellos deben agregarse \$ 124 millones proporcionados por la comercialización de vehículos importados, que los elevan a los \$ 292 millones comentados mas arriba.

se aproximara a condiciones competitivas, pues en ese caso se elevaría el 8,3%, el excedente de los consumidores aumentaría más de un décimo, la recaudación declinaría porque los precios domésticos se aproximan a los internacionales, y las firmas dejarían de obtener beneficios económicos.

A pesar de su sencillez esos resultados contienen un par de mensajes importantes sobre las consecuencias de la intervención que vale la pena resumir. Por un lado, sugieren que la reducción de las restricciones que pesan sobre la importación de automotores podría afectar el bienestar económico nacional (y en forma apreciable en el caso de los consumidores), que la dirección y la amplitud de los cambios dependen de la estructura del mercado, y que sólo si ésta se aproximara a formas competitivas se lograrían mejoras significativas. Pero por el otro, esas mismas evidencias estarían negando la razón a quienes sostienen que el libre comercio continúa siendo una regla práctica útil en mercados internacionales imperfectos, pues si se excluye el último escenario, el impacto negativo que las cuotas de importación tienen sobre el bienestar es insignificante.

Resumen y conclusiones

Uno de los argumentos centrales de la economía internacional clásica señala que cuando los mercados son competitivos el comercio realizado entre países con diferentes dotaciones de recursos productivos mejora su bienestar económico, y por ese motivo prescribe como medida de política económica el libre comercio. Pero la importancia de las fallas del mercado, el crecimiento del comercio intraindustrial, y la demostración de que en una situación de segundo mejor la intervención puede aumentar en lugar de reducir el bienestar, estimularon el desarrollo de diversos modelos en otras condiciones de mercado que en su conjunto constituyen el núcleo de la nueva teoría del comercio internacional. Este enfoque cambia el papel del gobierno, pero sus recomendaciones deben manejarse con cuidado porque las políticas comerciales activas que parece justificar pueden tener efectos contrarios a los esperados tanto sobre la eficiencia como la equidad, generar costosos conflictos comerciales o aún proporcionar beneficios económicos insignificantes.

A pesar de esas limitaciones el trabajo intenta medir con la ayuda de un modelo oligopólico los cambios que provocarían en los precios, el nivel de actividad y el bienestar económico algunos ajustes en la política comercial que protege a la industria, con el propósito de calcular su costo económico. Aunque en todos los

casos supone que la liberalización comercial consiste en duplicar las cuotas de importación, comprueba que el ajuste varía con la conducta de las empresas. Si éstas actuaran en forma colusiva el precio sufriría un ligero aumento y la producción local se reduciría en forma apreciable; si tuviesen un comportamiento como predice el modelo de Cournot el precio prácticamente se mantendría, las unidades producidas caerían moderadamente, la oferta aumentaría al ritmo de las importaciones, y el número de empresas se reduciría. Finalmente, si los productores locales se comportaran como si los mercados fuesen competitivos, el precio disminuiría y la producción nacional crecería, pero en proporciones claramente superiores a las anteriores.

El análisis del impacto sobre el bienestar económico sugiere, además, que la reducción de las restricciones cuantitativas podría afectarlo en direcciones opuestas, que dependen de la estructura del mercado. Experimentaría una ligera caída en caso de colusión perfecta, un pequeño aumento si existiera un comportamiento como el previsto en el modelo de Cournot, y una ganancia apreciable en un contexto de tipo competitivo. Los principales afectados serían los consumidores, cuyo excedente se modificaría en la misma dirección, el de las empresas caería en todos los escenarios, y el del gobierno mejoraría en los dos primeros y empeoraría en el último.

Esos resultados no parecen entonces suficientes para reforzar la impresión de que la libertad comercial por sí sola continúa siendo la mejor alternativa en este tipo de mercados, porque los costos de la intervención no son importantes en los escenarios que suponen concentración o porque los beneficios que podrían obtenerse con la liberalización solo serían apreciables en el que supone un comportamiento alejado del que caracterizaría a la industria automotriz. Sin embargo, el carácter específico del modelo junto a las enseñanzas de numerosos trabajos de la nueva teoría de la economía internacional que muestran que esa estrategia raramente es óptima, sugieren la necesidad de avanzar más, tanto en los desarrollos teóricos como en las contrastaciones empíricas.

La primera corresponde al comportamiento colusivo. En ella se aprecia que el precio es mayor que el nivel inicial y la oferta total menor (\$15,5 mil y 419 mil unidades respectivamente) y que hay una sustitución de vehículos nacionales por importados, pues mientras éstos aumentan en 116 mil unidades la producción local disminuye de 391 a 187 mil. Esa menor escala de operaciones también afecta los ingresos, costos y beneficios del sector. Los dos primeros caen y los últimos se

toman inicialmente negativos, debido a la mayor importancia relativa de los costos fijos.

REFERENCIAS

- ADEFA (1994) : *Industria Automotriz Argentina. Anuario estadístico 1994*, Buenos Aires (también otros números).
- BOLSA DE COMERCIO DE BUENOS AIRES (1996) : *La Bolsa. Boletín semanal de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires*. Buenos Aires, Abril 22.
- BRANDER, JAMES A. Y SPENCER, BARBARA J.(1984): "Trade warfare: Tariffs and cartels", *Journal of International Economics* (16): 227-242.
- DIXIT, AVINASH (1993): "In Honor of Paul Krugman: Winner of the John Bates Clark Medal", *Journal of Economic Perspectives* 7(2): 173-188.
- DIXIT, AVINASH (1984): "International Trade Policy for Oligopolistic Industries", *The Economic Journal* (94): 1-16.
- DIXIT, AVINASH K. Y STIGLITZ, JOSEPH E.(1977) : "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity", *American Economic Review* (67):297-308.
- DOMENECH, ROBERTO A. (1986) : "Estadísticas de la evolución económica de Argentina 1913-1984", *Estudios* 39 : 104-184.
- EATON, JONATHAN Y GROSSMAN, GENE M.(1986): "Optimal Trade and Industrial Policy under Oligopoly", *The Quarterly Journal of Economics*, Mayo : 383-406.
- FALVEY, RODNEY E.(1992): "Intra-industry Trade Theory and Export-oriented Strategies", en *The Dangers of Export Pessimism. Developing Countries and Industrial Markets*, editado por H. Hughes, International Center for Economic Growth, San Francisco.
- GREENAWAY, DAVID (1987) : "Intra-Industry Trade, Intra-Firm Trade and European Integration : Evidence, Gains and Policy Aspects", *Journal of Common Markets Studies* (XXVI) :153-172.

HELPMAN, ELHANAN Y KRUGMAN, PAUL R.(1989): *Trade Policy and Market Structure*. The MIT Press, Cambridge, Estados Unidos de América.

INDEC (1995) : *Comercio Exterior Argentino*, Buenos Aires.

Krugman, Paul R.(1994): "The Myth of Asia's Miracle", *Foreign Affairs*, Noviembre-diciembre: 62-78.

KRUGMAN, PAUL R.(1987): "Is Free Trade Passé?", *Journal of Economic Perspectives*, Fall:131-144.

KRUGMAN, PAUL R.(1984): "Import protection as export promotion", en H.Kierzkowski (editor) *Monopolistic Competition and International Trade*. Oxford, Blackwell.

KRUGMAN, PAUL R.(1979): "Increasing Returns, Monopolistic Competition and International Trade", *Journal of International Trade* (9): 469-479.

MARKUSEN, JAMES R.(1984): "Multinationals, multi-plant economies, and the gains from trade", *Journal of International Economics* (16): 205-226.

MARKUSEN, JAMES R.(1981): "Trade and the Gain from Trade with Imperfect Competition", *Journal of International Economics* (11): 531-551.

MARKUSEN, JAMES R., RUTHEFORD, THOMAS F. Y HUNTER, LINDA (1995): "Trade liberalization in a multinational-dominated industry", *Journal of International Economics* (38): 95-117.

NEWBERY, D.M. Y STIGLITZ, JOSEPH E.(1984): "Pareto inferior trade", *Review of Economic Studies* (51):1-12.

RODRIG, DANI (1988): "Imperfect Competition, Scale Economics and Trade Policy in Developing Countries", en *Trade Policy Issues and Empirical Analysis*, editado por R.E.Baldwin, The University of Chicago Press.

SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN ECONÓMICA (1997): Informe Económico
Primer Trimestre de 1997. Buenos Aires, Año 6, nro.21, Julio.

SPENCER, BARBARA J. Y BRANDER, JAMES A.(1983): "International R&D
Rivalry and Industrial Strategy", Review of Economic Studies : 707-722

VARIAN, HAL (1992): Análisis microeconómico, Antoni Bosch, Barcelona.