



La apertura económica

Flavio Barney Medina

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Curso de Estado Mayor (CEM)

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Bogotá D.C., Colombia

0244

12

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



"LA APERTURA ECONOMICA"

CC. FLAVIO BARNEY MEDINA

SANTAFE DE BOGOTA, D.C. SEPTIEMBRE DE 1.992

"LA APERTURA ECONOMICA"

C.C. FLAVIO BARNEY MEDINA

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

C.E.M. -92

SANTAFE DE BOGOTA, D.C. SEPTIEMBRE DE 1.992

1. LA APERTURA ECONOMICA

Los años 90 hicieron evidente en toda Latinoamérica cuan pobres habían sido los resultados de su desenvolvimiento durante los anteriores diez años. Todos los analistas económicos coincidieron en señalar la década del 80 como "la década perdida" para América Latina. Es decir, mientras buena parte de las naciones se esforzaban durante los ochenta por cerrar sus baches de crecimiento frente a los países desarrollados, las políticas latinoamericanas indujeron una "Regresión Estructural", cuyos análisis han puesto en evidencia que se trata de algo diferente a una crisis coyuntural de crecimiento.

El término de apertura económica es un marco de política, irreversible por la dinámica de globalización que tomó la economía mundial; es irreversible porque en Colombia no era sostenible el sistema de protección con el cual se beneficiaban los sectores productivos en contra del consumidor.

El proceso de apertura económica dentro del marco de la

política económica definido por el actual gobierno, se encamina a contrarrestar los desequilibrios estructurales de la Economía, en materia de producción e inflación, con el fin de alcanzar mayores niveles de productividad y eficiencia de todo el aparato productivo, mejorando la competencia interna y externa.

El modelo de desarrollo instaurado en Latinoamérica desde los años 50, basado en mantener las economías cerradas al intercambio externo, generó una base industrial que fue rezagándose al no tener estímulos que la hicieran evolucionar. El sostenimiento de la protección por tanto tiempo, creó una industria débil y una clase empresarial más eficiente en el "Lobbing", que en la búsqueda de mayores niveles de productividad competitiva o calidad.

Por ello, en varios países Latinoamericanos se han puesto en marcha planes de apertura y modelos, unos ortodoxos para el manejo de las economías; todos con el propósito de adoptar una nueva estrategia de desarrollo y una diferente forma de inserción en la economía mundial.

Los nuevos modelos escogidos tienen todos similares características; como son; la eliminación de las barreras al comercio y la preocupación por ampliar los mercados locales conformando bloques económicos regionales, ejemplo: el Grupo Andino. También la privatización de las empresas

estatales, principalmente en el sector financiero y de servicios, la desregulación de las economías y el estímulo de iniciativa privada, con la consiguiente reducción del tamaño del Estado.

La apertura de las economías se encuentra hoy en el núcleo de las transformaciones internas de los países. Los cambios sucedidos en la economía Internacional muestran que la mayor competitividad, las mejoras en productividad y el crecimiento económico, no son hechos aislados, sino el resultado de la interacción de las distintas estructuras productivas.

La internacionalización de los procesos, la innovación tecnológica y las comunicaciones, propician la globalización, estrechan la interdependencia y hacen poco viables los modelos autárquicos.

Las barreras proteccionistas no sólo limitan la competencia y no castigan la ineficiencia, sino que dan lugar a la conformación de estructuras productivas que imponen precios con excesivos márgenes de costos, además de una baja calidad productiva y escasas posibilidades de participación en el comercio internacional.

Finalmente, la apertura económica así concebida, se inspira entonces en criterios de la competitividad y eficiencia

donde el cambio técnico y la innovación, deben sustituir en la costumbre empresarial, a los privilegios que durante años otorgó la intervención estatal.

La administración del señor Presidente Gaviria acogió la vía de la internacionalización de la economía como la mejor opción para recuperar el ritmo de crecimiento del P.I.B. a tasas superiores al 5% anual, como las obtenidas hasta la década de los setenta.

A este propósito, sin embargo, se opone hoy el escaso grado de modernización de las actividades productivas del país, que a su vez se constituye en la principal fuente de dificultades para los objetivos del bienestar y desarrollo social en el corto y mediano plazo. Las inversiones en infraestructura y los estímulos a la capitalización con miras a elevar la competitividad de la producción nacional en el contexto mundial, encabezan la lista de prioridades de la política económica, en aras del crecimiento a largo plazo. Puede afirmarse que con la Sanción Presidencial a las leyes de reforma laboral, cambiaria, financiera, tributaria y de comercio exterior y la flexibilización del régimen de inversión extranjera, la economía colombiana termina su preparación para acometer de una vez por todas el proceso de la Internacionalización.

2. TEORIA DEL COMERCIO EXTERIOR

Las evaluaciones recientes sobre la posibilidad de crecimiento sostenido para la Economía Colombiana, concluyen que las limitaciones en el mediano y largo plazo son de orden estructural e institucional.

La crítica convencional ha centrado su punto de vista en la ineficiencia de la asignación de recursos, en la pérdida de competitividad de la industria nacional, derivada de una estructura de comercio exterior orientada hacia adentro y las fallas de la intervención del estado en el mercado.

En el plano Internacional, la apertura al comercio exterior y la desregulación de los flujos financieros y de bienes, permitirán a los ciudadanos colombianos alcanzar mayor bienestar (una mayor oferta de bienes, diversa y a menor precio), mientras que a las empresas se les exigirán altos niveles de competencia, productividad y cambio tecnológico.

En síntesis, el nuevo motor del cambio es estructural y el crecimiento económico es el comercio internacional. Finalmente la nueva teoría del desarrollo reduce al Estado a su tamaño óptimo, o sea, la producción de bienes públicos puros (seguridad y justicia) y de aquéllos que generan externalidades (formación de capital humano, investigación científica y tecnológica).

Por otra parte el Estado se compromete a vigilar y promover la libre competencia y a respetar la regla de neutralidad de las políticas económicas. Frente al comercio exterior, la tasa de cambio real se consolida como el principal instrumento para estimular las exportaciones y se inicia el desmonte de los incentivos fiscales.

Otros campos como el laboral, en el cual la nueva reglamentación contempla la flexibilización del mercado, a partir de la remoción de los obstáculos para el despido y el enganche.

Sin duda la eliminación de la pensión-sanción facilitará a las empresas la reestructuración de sus nóminas. Además la generación de empleo será estimulada por la creación de los Fondos de Cesantías.

En el sector financiero, permite aumentar el número de

establecimientos, su especialización por servicios y ^{la} ~~el~~ introducción de nuevas modalidades de captación.

En la Ley de Reforma Tributaria se contemplan la amnistía y el tratamiento especial a los patrimonios traídos desde el exterior.

3. INFRAESTRUCTURA

Principal problema de la Apertura Económica y no es otra cosa que: Energía Eléctrica + Transporte + Telecomunicaciones + Sector Productivo.

Con la implementación de la nueva estrategia se aspira a aumentar la productividad, reorientar la inversión hacia los sectores en los cuales se tienen ventajas comparativas y eliminar el sesgo anti-exportador, es decir, a partir de las metas contempladas para el sector externo, se espera estructurar las bases para acelerar el ritmo de crecimiento económico y disminuir el rezago frente a las economías industrializadas.

Con el modelo anterior, la industria se dedicó a satisfacer la demanda doméstica, sin tomar como referencia los patrones internacionales en aspectos como la calidad y la productividad, acusando un retraso en aspectos sustanciales como la tecnología.

Parte de la responsabilidad le cabe al Estado, que no

ejerció un papel de prevención en ese sentido, ni actuó en debida forma en el cumplimiento de su función como abastecedor de condiciones adecuadas en renglones vitales como la infraestructura y se limitó a jugar un papel pasivo que favorecía a sectores monopolistas u oligopólicos de producción no siempre competitiva frente al resto del mundo.

Es por ello que hoy se requiere una fase de transición en el camino hacia una economía abierta. La eficacia del libre comercio supone que los mercados internos sean perfectamente competitivos y que los costos de producción no excedan los precios Internacionales.

De poco sirve que las empresas se empeñen en aumentar su productividad con miras a participar más de lleno en el comercio mundial, si no se cuenta con la infraestructura mínima necesaria para colocar sus productos en el exterior.

Hoy en Colombia, la excepción la constituyen las firmas capaces de competir internacionalmente, pero incluso para ellas el mal estado de las vías y los puertos, aparece como el principal limitante para ampliar su clientela extranjera, aspecto en el cual se identifica culpabilidad gubernamental, cuya gestión promotora fue insuficiente aún para los propósitos de sustitución de importaciones.

Además de estimular las transformaciones del aparato productivo, sujetas a un plazo prudencial, deben considerarse otros factores, de cabal importancia, como es la definición si la infraestructura del país está en condiciones de soportar a corto plazo el mayor tráfico de mercancías de la estrategia de la internacionalización. ¡Parece que ~~nó~~! Si ~~nó~~, miremos el caso del puerto de Buenaventura.

También se destaca la necesidad de disponer de servicios públicos eficientes y de contar con otros rubros de infraestructura como las vías, las comunicaciones, todos ellos indispensables para respaldar el proceso.

Ni las carreteras, ni las ferrovías, ni los terminales marítimos, fluviales, aéreos y terrestres, han sido atendidos en la debida forma, lo cual ha dado origen al macro problema multifacético que conforma el actual sistema de transporte colombiano.

Al analizar la situación actual de los puertos, nos encontramos que el balance es poco alentador.

No menos obscuro que el portuario, es el panorama ferroviario. Su fuerte crisis financiera llevó al gobierno a plantear su liquidación y crear dos empresas independientes. Una de Economía mixta encargada del mantenimiento

de las vías; las cuales no han arrancado en propiedad por la demora de los empréstitos.

El sistema de transporte aéreo de carga, ha sido también una seria limitante para un mayor desarrollo del sector Externo. El monopolio ha conducido a la insuficiencia en la capacidad de esa modalidad de transporte y los elevados costos del mismo. Al respecto el gobierno está planeando la adopción del esquema "cielos abiertos", dando la posibilidad de operación a cualquier aerolínea de transporte.

Otro campo en la apertura es el Agro, quizás uno de los retos más difíciles del gobierno, por cuanto se requiere abastecer su población primero, antes de exportar y competir. La estrategia de las dos últimas décadas fue la sustitución de importaciones, lo cual privilegió al sector industrial, alrededor del cual giraría la Economía; luego en esa estrategia se consideraba poco importante el sector agrícola. Como la nueva estrategia de crecimiento busca aumentar la productividad del sector, lograrla implica un cambio tecnológico. El agro presenta características diferentes en cuanto a tenencia del factor tierra, el tipo de producción (empresarial o campesina), los mercados que abastece y el acceso al crédito.

Este es en síntesis, un resumen de la "Apertura Económica"

que abarca principalmente a los campos aquí analizados.

BIBLIOGRAFIA

EL ESPECTADOR. Editorial Económico. Domingo 9 de 1.992.

Santafé de Bogotá, D.C.

REVISTA ECONOMIA COLOMBIANA. Diciembre/91, Febrero - Abril

y Julio / 92. Contraloría General de la República.

Santafé de Bogotá D.C.

REVISTA de la "Fundación Puntos Suspensivos". Edición

Junio /92.

REVISTA SINTESIS ECONOMICA. Julio /92.