



Poco dinamismo en exportaciones

El impulso generado por las exportaciones fue clave en el crecimiento del país en las últimas décadas. La participación en el comercio mundial fue, además, un aliciente para la eficiencia y la innovación. Sin embargo, es evidente que nuestras exportaciones, hace un buen tiempo, dejaron de crecer como ocurría en los '90 y en la primera parte de este siglo. Así, mientras entre 1990 y 2001 su volumen, según la OMC, creció a un ritmo anualizado de 9,6 por ciento, en los once años siguientes lo hizo a un 3,2 por ciento, y entre 2012 y 2023, a tan solo un 0,5 por ciento. Esta fuente de expansión de la demanda agregada, entonces, no se está materializando.

El fenómeno ha estado influido por una ralentización del comercio mundial. Como muestra, las importaciones en el mundo en el primero de los períodos analizados se expandieron a un ritmo anual de 6,1 por ciento, mientras que en el tercero lo hicieron solo a un 1,9 por ciento. La pandemia lo explica en parte, pero hay otros fenómenos que concurren. Desde luego, China ya no demanda importaciones al mismo ritmo que hace algunos años: en el último de los tres subperíodos analizados, sus importaciones crecieron a solo un 2,7 por ciento, comparado con el 13,9 por ciento del primero. Asimismo, la globalización, tan bienvenida en la década de 1990, se mira cada vez con más desconfianza. El Presidente electo de Estados Unidos es el ejemplo más emblemático.

Todo esto no significa, sin embargo, que las exportaciones no puedan seguir siendo un motor de crecimiento para Chile. De hecho, al mirar de manera desagregada los productos de exportación, sí se observa un dinamismo interesante en algunas áreas. Es cierto que, en muchos casos, los volúmenes son aún incipientes y no llaman la atención de, por ejemplo, la expansión de las cerezas, pero revelan que el problema no está necesariamente en la capacidad de innovar de nuestra economía. La pregunta más bien es cómo seguir desarrollando nuestra capacidad exportadora, en el entendido de que Chile no puede abandonar su orientación al mundo y que históricamente las posibilidades de potenciar su comercio con naciones vecinas han sido complejas. El país ha tenido una gran

desventaja al estar relativamente alejado de los grandes mercados y depender de una industria del transporte internacional que, por sus características, no ha tenido las ganancias de eficiencia que otros sectores de la economía mundial. Esta desventaja relativa sigue presente y no tenemos mayor control sobre ella. Pero todo indica que ha habido, también, una pérdida de competitividad producto de decisiones internas que se pueden y deben cambiar.

En este sentido, las reformas estructurales que podrían hacer más competitiva la economía chilena no están en la agenda, sobrecargada por otras iniciativas con marcado énfasis redistributivo, de reivindicaciones o excesivo cuidado de "bienes" que, siendo valiosos, no están siendo apropiadamente equilibrados con otros que pueden mejorar las condiciones materiales de la población. Simultáneamente, se ha ido creando una sobre-regulación que ahoga la referida capacidad innovadora.

Ha habido una pérdida de competitividad producto de decisiones internas que se pueden y deben cambiar.

La productividad total de factores, cuya expansión es clave en el crecimiento, se encuentra estancada, porque, entre otros aspectos, los recursos no están fluyendo desde los sectores menos productivos hacia aquellos que lo son más. Eso es un gran freno a la innovación y a las ganancias en eficiencia, y es muy difícil que no afecte la competitividad de la economía y, por consiguiente, de nuestras exportaciones. Las evidencias se multiplican. Por ejemplo, la agilidad en la tramitación de autorizaciones para explorar proyectos de inversión en el sector forestal y el mejor equilibrio entre los distintos bienes involucrados en el desarrollo de estos proyectos exhibida por Brasil ha desviado inversiones nacionales hacia ese país. La Ley Lafkenche, mal diseñada, ha puesto en jaque el desarrollo de sectores donde Chile posee ventajas comparativas evidentes, sin que los beneficios sean precisos. Son algunos ejemplos, entre otros, que dan cuenta del mal contexto regulatorio. Por supuesto, hay más factores que influyen —infraestructura que está quedando rezagada, falta de competencia en transporte interno y escasez de inversión en investigación y desarrollo, entre otros—, pero sin una corrección de los otros aspectos señalados, difícilmente tendrán un impacto relevante en el dinamismo de nuestras exportaciones.