

mente entre los grandes carros tipo "doméstico" y los carros pequeños - tipo "importado" no ha sido estudiada en la literatura pública. Sin embargo, el presente reporte de Richardson (17) encontró baja (insignifican- temente diferente a cero) elasticidad cruzada y elasticidad precio - en la demanda por importaciones de máquinas de categoría no eléctrica - completamente. A través de discusiones a cerca de la relevancia del - punto de vista general de que las elasticidades del comercio probable- mente son mayores de lo que se piensa al intentar medirlas directamente, Richardson concluye no obstante (itálicos míos) que: "... a la vez que éste es probablemente cierto que muchas de las sub-clases de los bienes hacen competencia con las importaciones, hay algunos otros que no. Es- to debe ser particularmente cierto para productos altamente diferencia- dos tales como máquinas eléctricas y equipo de transporte."

Observación más tosca también no sugiere una fuerte elasticidad - cruzada entre los carros de pasajeros del tipo "doméstico" y los del ti- po "importado". Verdaderamente, las cifras del comercio corriente en - la primera mitad de 1973 son ilustrativas sobre este punto. Cualitati- vamente, ellas muestran algo parecido al panorama de 1970. De nuevo (- (ver cuadro 2) aquí hay un resurgimiento del saldo positivo en la balan- za de mercancías y servicios exclusivo de los carros de pasajeros y de nuevo hay un demérito continuado en la cuenta de carros de pasajeros. - Esto último es debido principalmente a aumentos continuados en la impor- tación de vehículo de Europa y Japón. Sin embargo, el resto de la ba- - lanza de mercancías y servicios, tuvo mejoramientos considerables en am- bas áreas durante la primera mitad de 1973, debido a las apreciaciones - de cerca de 1/3 por parte del marco alemán y cerca de 1/8 por el yen. - Si los precios más altos para los vehículos japoneses y europeos, fue- - ran el camino para alterar el consumo y dirigirlo al mercado doméstico, la evidencia no es aparente de inmediato en este tipo de desarrollos.

VI

Descartando los ajustes en precios, muy bien puede ser que una ven

taja comparativa al producir cada línea desasociada de autos sea una función a escala de la planta, tecnología, y volumen de experiencia. Los economistas británicos, Pratten y Silberston, discutieron este punto de vista hace seis años en 1967 (15). Sus medidas generales de la productividad del trabajo en la producción de vehículos de motor para 1950, indicaba brechas de uno a diez entre Japón y los Estados Unidos y brechas de rangos uno a cinco y uno a tres entre los productores europeos y estadounidenses. Para 1965 la tasa de productividad del trabajo para los productores japoneses y europeos, vis-a-vis los estadounidenses, habían sido reducidas a cerca de uno a dos. Los autores reportaron cada indicación de mayor convergencia futura, así mismo, ellos no fueron tan optimistas con respecto a cerrar la brecha completamente en un período cercano.

Desde entonces, el volumen de experiencia ha sido el objeto de al menos un estudio adicional de las ventajas comparativas en la producción de carros de pasajeros. Este es un análisis de la curva de aprendizaje aplicada a costos, parcialmente, pero no completamente revelado por Rapp (16) en 1972. Sin emitir información detallada, Rapp indica que había ajustado una función exponencial decadente para medir históricamente los costos promedios precio-desinflacionados para manufacturas de carros de pasajeros en Estados Unidos y Japón. El no encontró diferencias significantes entre los dos países en la tasa de disminución de costos con respecto a la experiencia en producción acumulada. En ambos casos, los costos por unidad, se redujeron en cerca de veinte por ciento para cada duplicación de producción de vehículos.

Sin embargo, para Japón, Rapp encontró una definitiva ventaja en costos debida a dos factores. Uno fue el hecho de que el costo inicial original del cual empezaba a decaer la curva, fue mucho menor en el caso japonés que en el caso de Estados Unidos, debido al costo menor del trabajo y a información técnica rápidamente disponible debido a la experiencia en producción de otros países productores que ya producían antes que los ja-

mente entre los grandes centros tipo "domésticos" y los centros productores tipo "importado" no ha sido estudiada en la literatura pública. Sin embargo, el presente reporte de Richardson (17) encuentra una (significativa) brecha diferente a cero) elasticidad cruzada y elasticidad precio en la demanda por importaciones de máquinas de categoría no eléctrica completamente. A través de discusiones a cerca de la relevancia del punto de vista general de que las elasticidades del comercio probablemente son mayores de lo que se piensa al intentar medirlos directamente Richardson concluye no obstante (léase más) que "... a la vez que esto es probablemente cierto que muchas de las sub-categorías de las piezas hacen competencia con las importaciones, hay algunas otras que no. Es lo debe ser particularmente cierto para productos altamente diferenciados tales como máquinas eléctricas y equipo de transporte".

Observada más lejos también no sugiere una fuerte elasticidad cruzada entre los centros de pasajeros del tipo "domésticos" y los del tipo "importado". Verdaderamente, las cifras del comercio corriente en la primera mitad de 1973 son ilustrativas sobre este punto. Constatadamente, ellas muestran algo parecido al patrón de 1970. De nuevo (ver cuadro 2) aquí hay un resurgimiento del saldo positivo en la balanza de mercancías y servicios exclusivos de los centros de pasajeros y de nuevo hay un déficit continuado en la cuenta de carros de pasajeros. Este último es debido principalmente a aumentos continuados en la importación de vehículos de Europa y Japón. Sin embargo, el resto de la balanza de mercancías y servicios, tuvo mejoramientos considerables en su parte durante la primera mitad de 1973, debido a las exportaciones de cerca de 1/3 por parte del mundo alemán y cerca de 1/8 por el yen. Si los precios más altos para los vehículos japoneses y europeos fueran el camino para alterar el comercio y dirigirlo al mercado doméstico, la evidencia no es sperante de inmediato en este tipo de desastrosos.

IV. Conclusión

Desarrollando los ajustes en precios, muy bien puede ser que una vez