

JUN 2021

Aclamado como el *Shakespeare* de su generación, **Dylan** tiene el estado de un icono. Su influencia en la cultura contemporánea es profunda y es objeto de un flujo constante de análisis literario y musical.

ABELLEIRA - 2021



**INSTITUTO DE
ECONOMIA**
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS / UNICÉN

FCE UNICEN
ECONOMICAS

Editorial

El Instituto de Economía es un centro de investigación dependiente de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Desde su creación en 2009, el Instituto ha estado ligado al desarrollo económico local, colaborando con los municipios de la zona y el sector privado.

DIRECTOR

SEBASTIÁN AUGUSTE

STAFF

SERGIO GUTIÉRREZ

DANIEL HOYOS MALDONADO

PATRICIA LAURA RÁBAGO

MARÍA DEL CARMEN ROMERO

SEBASTIÁN RAMÓN

SANDRO JOSÉ GUIDI

MARIO RAVIOLI

MARIO SEFFINO

VERÓNICA BAZTERRICA

AGUSTINA SBERGAMO

GUILLERMINA SIMONETTA

COLABORADOR

SANTIAGO LINARES

SECRETARIA EJECUTIVA

PIERINA FRONTINI

Estimados lectores.

Junio culmina con algunas luces verdes, entre ellas, el acuerdo alcanzado con el Club de París, con el cual se ha salido de riesgo de default y se extiende el plazo para terminar de pagar los 2400 millones de dólares hasta el 31 de marzo del 2022. Así, evita entrar en cesación de pagos y no paga las penalidades, pero no deja de ser una solución parcial para comprar algo de tiempo. En el corto plazo este hecho ayuda a aliviar el panorama desde el punto de vista cambiario, pero no es suficiente este acuerdo para generar un cambio muy grande en las expectativas actuales del mercado. Las negociaciones con los organismos multilaterales se dejan para después de las elecciones y con ello las exigencias que puedan venir en términos de equilibrios macroeconómicos.

Por ende, el segundo semestre traerá desafíos importantes con los ruidos propios de todo proceso electoral, que se profundizan dada la realidad económica actual del país. La convergencia al equilibrio macro (o su retraso) juega un rol esencial. Así como también, cualquier potencial cambio en las condiciones internacionales (precio de commodities, tasas) que afecten el flujo a emergentes.

El panorama global deja un marco para poder encauzar la recuperación, pero será clave que tanto el gobierno, como cada sector y cada empresa sepan leer los cambios que la pandemia ha acelerado en la economía mundial y local para poder readecuarse. De esta temática trata mi primera nota del newsletter.

En la segunda nota Guillermina nos expone otra consecuencia que ha dejado el Covid-19 a nivel global: por problemas de logística la crisis de contendedores está afectado el comercio marítimo mundial. También en esta edición Daniel Hoyos nos comparte una segunda parte de su análisis de la educación de los establecimientos bonaerenses.

Atendemos una consulta de un lector sobre inversiones y les presentamos como cada mes un resumen de la coyuntura en una selección de cuadros y gráficos.

Esperando que estos aportes sean de utilidad para nuestra comunidad de lectores les enviamos un cálido saludo.



DR. SEBASTIAN AUGUSTE
Director Instituto de Economía

Las opiniones vertidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de quienes la emiten y no representan necesariamente el pensamiento del Instituto de Economía, de la Facultad de Ciencias Económicas, la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires o sus autoridades. Los contenidos de esta publicación pueden ser reproducidos parcialmente siempre que el extracto vaya precedido por una referencia completa al Instituto de Economía, FCE, UNICEN, seguida de la fecha de publicación del documento. En nuestra Web: <http://www.econ.unicen.edu.ar/ie/> puede suscribirse a este Newsletter. Para consultas o comentarios, escribir a instituto_economia@econ.unicen.edu.ar.

Escriben en este número



Dr. Sebastián Auguste

Doctor en Economía por la Universidad de Michigan, Ann Arbor, EE.UU. y Licenciado en Economía de la Universidad de Buenos Aires.

Es profesor en la Universidad Torcuato Di Tella y Director del Instituto de Economía en la UNICEN.



Lic. Guillermina Simonetta

Licenciada en Economía (UBA). Especialista en mercado de capitales (UBA-MERVAL-IAMC).

Es Asesora y analista de mercados. Investigadora Visitante del Instituto de Economía, UNICEN.



Dr. Daniel Hoyos

Doctor en Economía (ESEADE) y Magister en Economía de Gobierno (UDESA).

Profesor Asociado del Departamento de Economía y Métodos Cuantitativos (UNICEN), Área de Especialización: Políticas Públicas.

Sumario

P4 -Salida en V de la Victoria

Por Sebastián Auguste

P6- La crisis de los contenedores está modificando el comercio mundial

Por Guillermina Simonetta

P13- Eficiencia en la gestión educativa bonaerense.

Por Daniel Hoyos Maldonado

P19- Usted pregunta, IECON responde

P21- La coyuntura en gráficos

P24- Cuadro de variables financieras al cierre del mes.

Salida en V de la Victoria

Por Sebastián Auguste

La mayoría de los especialistas a nivel mundial están pronosticando para las principales economías del mundo muy buenas tasas de crecimiento para este 2021 y el 2022, lo que augura una salida de la crisis global del año pasado más en forma de V que en U. Estados Unidos crecería este año cerca del 7% y Europa en el orden del 4,5%. Para el mundo entero, el crecimiento será cercano al 6%, borrando así el mal 2020 que arrojó una caída global de 3,5%.



Que el 2021 era de crecimiento global ya se preveía desde hace varios meses, pero lo llamativo es que todos están corrigiendo sus estimaciones hacia arriba. Los drivers son las fuertes ayudas fiscales o políticas expansivas de la gran mayoría de los gobiernos, un avance en la vacunación y control del virus, y una adaptación global a una nueva realidad de menor movilidad y más virtualidad. Se divisa cierta vuelta a una normalidad, nueva normalidad, que favorece actividades que estaban muy golpeadas. Esto se ve claramente cuando se compara la evolución en lo que va del año de los precios de las acciones de empresas retail como Macy's o Gap (dos grandes empresas con locales enormes que venden ropa) vis a vis empresas de venta online como Ebay y Amazon. Las dos primeras llevan en el año un retorno acumulado de 67% y 63% respectivamente mientras que las dos segundas 29% y 7,6%, respectivamente. Recordemos que si algo se espera, ya se anticipa en el precio de las acciones, pero cuando algo es nuevo y sorprende, eso hace mover el precio y por ende genera ese retorno o tasa de variación. Que los retailers tradicionales hayan tenido tan buen desempeño nos dice que el mercado también ha estado revisando hacia arriba cierta vuelta a la normalidad. Ojo que esto no quiere decir que Macy's o Gap sean las mismas empresas pre-pandemia, todo lo contrario, se han adaptado. En el caso de Macy's, este buen desempeño surge de una drástica decisión estratégica de la empresa, que anunció el cierre de muchos locales y se ha hecho más fuerte en la venta online. Algo similar pasa con Gap, que anunció que cerrará 350 locales en EE.UU. La nueva normalidad en estos casos llevó a cerrar locales que no eran rentables y lanzarse fuerte con el e-commerce, a menudo usando sus stores como centros de distribución y entrega de las ventas online. A estas empresas les ha ido muy bien recientemente, luego de caídas muy fuertes en el 2020, porque han mostrado resiliencia y capacidad de adaptación. No se cruzaron de brazos, sino que tomaron el toro por las astas y decidieron medidas drásticas. Reaccionaron rápido. Eso es lo que refleja la sorpresa en su evolución reciente del precio de la acción, sorprendieron adaptándose más de lo que se esperaba. Estos son dos casos de éxitos entre toda la

cadena de retail de los EE.UU., habiendo lógicamente muchos de fracasos. Gap espera que para 2024 el 80% de sus ingresos provenga de la venta “off-mall”.

Un ejemplo local de cambios drásticos para sobrevivir en la nueva normalidad es el caso de la tienda departamental Falabella, que directamente se fue de la Argentina, cerrando todos sus locales. La empresa en su estrategia global se desprendió de sus locales no rentables y está reconfigurando su oferta, con más énfasis en las ventas online, tratando de armar un market-place que concentre todos sus negocios (Falabella, Sodimac, Tottus, Linio). El echo que Falabella no haya encontrado compradores para su negocio en la Argentina también muestra que otros (esto es el mercado) tampoco ven al negocio viable, al menos en nuestro país. En esta dirección de cambio Falabella invirtió recientemente en Chazki, una empresa peruana que está creciendo en Latinoamérica que provee servicios de logística para el e-commerce. Este mayor énfasis en el ecommerce seguramente no le caerá bien a un market-place como Mercado Libre, y esto se nota claramente en la evolución de su precio, que en lo que va del año acumula una caída de 8,5% en dólares (luego de un 2020 excelente).

¿Es esto el producto de la pandemia o era algo que ya se esperaba que ocurra? Seríamos ingenuos si pensáramos que todo esto que vemos es sólo producto de la pandemia. La pandemia solo aceleró los tiempos. Macy’s había anunciado que iba a cerrar 125 locales en febrero de 2020, antes que se desatara la pandemia. Falabella había hecho público su plan de transformación digital en abril de 2020, algo que ya venían trabajando. Había varios casos a nivel global que mostraba que las tiendas tradicionales de retail venían en caída, muchas cerrando. El avance del ecommerce arrastraba grandes nombres a nivel global.

Es tiempo de recuperación económica pero a la vez de cambios drásticos. Tenemos que estar más atentos que nunca y tratar de adelantarnos y adaptarnos a lo que viene. Todos los negocios, grandes y chicos, deben hacer un esfuerzo adicional por adaptarse.

Hace unos cuantos meses visite a mi amigo Miguel, que tiene una empresa de espejos decorativos. Como siempre conmigo, la charla rápidamente deriva en economía. Noté el local demasiado tranquilo y abiertamente le pregunté a Miguel como venía la cosa y su respuesta me alegró muchísimo: “Seba la estoy rompiendo”. Me explicó que su sobrina de 18 años le habría abierto una página en Facebook y también le vendía por Mercado Libre, y que si bien al local ya no va casi nadie, la estaba rompiendo con la venta online y que ahora alcanzaba un mercado más amplio. “Seba ahora no vendo solo en Pilar, estoy vendiendo por todo el país, esto es muy loco”. Miguel se adaptó, la sobrina lo adaptó.

En estos momentos de turbulencia debemos salir de nuestra zona de confort, desafiar nuestro status quo, lo que hacemos todos los días. Seguro se puede hacer mejor, pero hay que ser creativos. Como Miguel, confiemos en las nuevas generaciones que están más abiertas al cambio y se adaptan más rápido, escuchemos más. No esperemos la salida de la crisis para volver a donde estábamos porque ese pasado ya no volverá. No esperemos políticas de los gobiernos de turno. No esperemos nada, moldeemos el futuro nosotros con lo que tenemos, por duro que nos toque.

La crisis de los contenedores está modificando el comercio mundial

Por Guillermina Simonetta

Desde hace meses, y en forma silenciosa, se viene tejiendo una crisis en el comercio global debido a problemas con el transporte marítimo de mercancías, derivados de las consecuencias económicas del COVID-19. La industria del transporte marítimo, basada en gran medida en la circularidad, se ha enfrentado a un año, el 2020, plagado de perturbaciones en la cadena de suministro global.

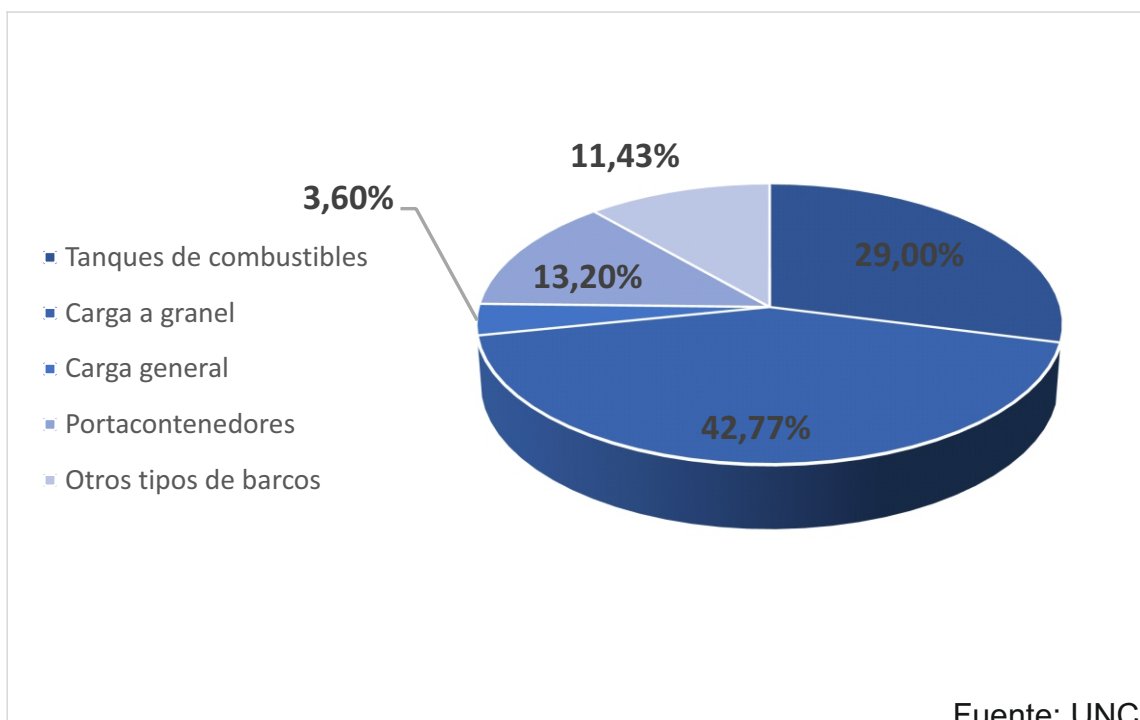


Al comienzo de la pandemia las expectativas eran que el comercio marítimo, incluido el comercio en contenedores, experimentaría una fuerte recesión. Sin embargo, los cambios en el consumo y patrones de compra, incluido un aumento en el comercio electrónico, así como las medidas de bloqueo, implicaron una mayor demanda de importación de bienes de consumo manufacturados, gran parte del cual se traslada en contenedores marítimos.

Algunos países estaban tomando medidas selectivas abriendo sus fábricas para la producción una semana y cerrándolas nuevamente la siguiente mientras que en China la apertura de industrias se produjo mucho antes promoviendo una reanudación de sus exportaciones. Este flujo irregular de mercancías creó grandes problemas con la congestión en puertos y las líneas navieras eligieron no ingresar a ciertos puertos debido a los largos tiempos de espera.

En el tercer trimestre de 2020, la reducción de las medidas de bloqueo y la recuperación económica en todo el mundo, con sus diferentes grados de velocidad sumado al efecto de los paquetes de estímulo que sustentaban la demanda de los consumidores y la recomposición de inventarios, contribuyeron a un mayor aumento de los flujos comerciales en contenedores.

COMERCIO MARÍTIMO DE MERCADERÍAS A NIVEL MUNDIAL. DATOS A 2021. POR TIPO DE CARGA



Fuente: UNCTADSTAT

La recuperación económica en China impulsó un apetito por regresar contenedores a ese país, incluso haciendo el viaje de vuelta vacíos. La reactivación de la economía exportadora de China permitió que los operadores logísticos y los productores en ese país pagasen mayores primas por los contenedores, haciendo mucho más rentable devolverlos vacíos que rellenarlos. La consecuencia de ello fue a nivel global faltantes de productos por este problema de logística.

Si bien no es del todo raro que los contenedores regresen vacíos después de una entrega, los transportistas generalmente intentan reabastecerlos para beneficiarse de las tarifas de envío en ambas direcciones. Pero el costo de transportar mercancías desde China a EE.UU. es casi 10 veces más alto que el viaje opuesto, lo que provocó que los transatlánticos prefirieran llevar las cajas vacías en lugar de cargarlas, según los datos de Freightos, un marketplace para el comercio marítimo internacional.

La competencia mundial por contenedores marítimos ha provocado crisis en el envío de productos claves para muchas economías, como el arroz desde Tailandia, arvejas en Canadá y de azúcar en India. Hoy, enviar contenedores vacíos a China se ha vuelto tan rentable que algunos transportistas estadounidenses de soja tienen problemas para conseguir uno.

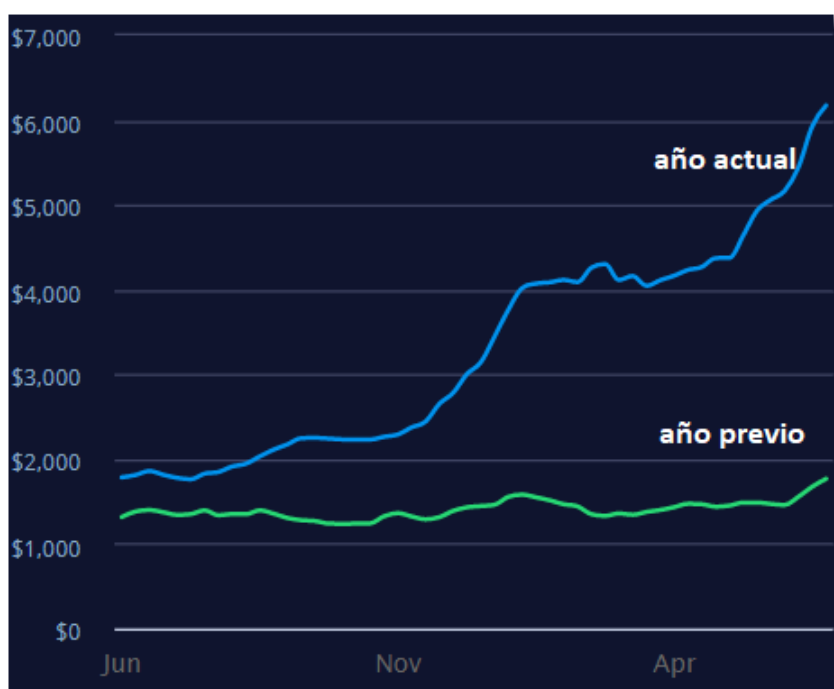
Las consecuencias de esta crisis también se ven en Latinoamérica donde a la falta de contenedores se le suman puertos saturados en Chile, Perú e incluso en líneas de algunos puertos de Brasil. También el impacto en las tarifas de los fletes ha sido mayor en las rutas comerciales a las regiones en desarrollo. De hecho, actualmente las tarifas para América del Sur y África occidental son más

altas que las de cualquier otra región comercial. A principios de 2021, por ejemplo, las tarifas de transporte de China a América del Sur habían aumentado un 443%, en comparación con el 63% en la ruta entre Asia y la costa este de América del Norte.

Esta situación genera un desbalance global, ya que la falta de contenedores tiene un efecto en cascada a lo largo de todas las cadenas de suministro, perturbando fundamentalmente el comercio internacional.

La escasez de contenedores en las ubicaciones correctas durante la fase de recuperación tuvo un impacto masivo en las tarifas. Los participantes del mercado declaran que el costo de transporte ha aumentado de aproximadamente 1.500 dólares a 6.000 / 9.000 dólares por contenedor en febrero de este año. La escasez de contenedores también eleva los precios de los nuevos contenedores, ya que los fabricantes aumentan sus precios al conocer la fuerte demanda. Las empresas chinas que fabrican contenedores, que dominan el mercado, están cobrando 2.500 dólares por un contenedor nuevo, frente a los 1.600 dólares que cobraban el año pasado. La problemática derivada de la pandemia no ha desaparecido, las nuevas cepas han implicado rebrotes sumando elementos de preocupación: a fines de mayo pasado un brote de coronavirus entre los trabajadores de la terminal portuaria china de Yantian, en Shenzhen, la tercera terminal más grande del mundo, agravó los retrasos en la cadena de suministro mundial. Tras este evento, enviar un contenedor de 40 pies desde Asia a Europa cuesta casi 5 veces más que hace un año. De acuerdo a lo indicado por Freightos, el coste de enviar un contenedor de 40 pies (12 metros) en la ruta de Asia a Europa del Norte superó recientemente los 11.000 dólares por primera vez, frente a los 8.500 dólares de mediados de mayo y los 2.000 dólares del pasado octubre.

FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX) GLOBAL CONTAINER FREIGHT INDEX TENDENCIA DE PRECIOS AÑO A AÑO



Fuente:

Freightos.com datos al 18 de junio 2021- Es el índice de tarifas de flete líder a nivel internacional, en cooperación con Baltic Exchange, que proporciona tarifas de mercado para contenedores de 40 pies.

La crisis puede atribuirse a cuatro factores principales. En primer lugar, la disminución en el número de contenedores disponibles, en segundo lugar, porque la mayoría de los puertos estaban congestionados debido a una reducción de la mano de obra durante la pandemia, en tercer lugar, por una caída en el número de buques en operación y, en cuarto lugar, por cambios en el sentimiento de compra de los consumidores: la popularización del comercio digital ha provocado que tanto Europa como Estados Unidos demanden más bienes de consumo de China.

Según un análisis efectuado por Naciones Unidas, el incremento del precio de los fletes y contenedores, y la escasez de los mismos, se puede atribuir a estos factores:

1.- Efecto 'sorpresa'. Las medidas de bloqueo por el COVID-19 y los cambios en los patrones de consumo provocados por la pandemia ocasionaron un gran incremento de las compras a través de comercio electrónico y a una mayor demanda de bienes de consumo manufacturados, una gran parte de los cuales se transportan en contenedores, con un aumento de la demanda más fuerte de lo esperado.

2.- Sobreabastecimiento. Los flujos comerciales marítimos aumentaron aún más a medida que algunos gobiernos suavizaron las medidas restrictivas y aprobaron paquetes de estímulo para la reactivación económica, lo que también provocó que muchas empresas se abastecieran con más productos, en previsión de nuevas olas de la pandemia.

3.- Incapacidad para gestionar la crisis. se dejaron contenedores vacíos en lugares donde no se necesitaban y no se había planificado el reposicionamiento. Según la UNCTAD, las causas subyacentes son complejas, e incluyen patrones comerciales cambiantes y desequilibrios, gestión de la capacidad de los transportistas al comienzo de la crisis y retrasos continuos relacionados con el COVID-19 en puntos de conexión de transporte, como los puertos.

4.- Atasco de contenedores. Las rutas desde China a países de América del Sur y África suelen ser más largas. Se requieren más barcos para el servicio semanal en estas rutas, lo que significa que muchos contenedores también están "atascados" en estas rutas.

5.- Pago por contenedores vacíos. Cuando los contenedores vacíos escasean, un importador debe pagar no solo por el transporte del contenedor de importación completo, sino también por el costo de mantenimiento del inventario del contenedor vacío.

6.- Falta de carga de regreso. Cuando un país importa más productos manufacturados de los que exporta, es costoso para los transportistas devolver cajas vacías a China, sobre todo cuando las rutas son largas.

El problema comenzó a gestarse a mediados del año pasado. Los contenedores de Asia se enviaron a América del Norte, pero debido a las restricciones del COVID-19, casi nada se movió en la dirección opuesta. Como no les interesaba, las navieras no prestaban atención a las devoluciones de contenedores vacíos. La asimetría de suministro ya existente se convirtió en un desequilibrio. Además, hubo una marcada escasez de mano de obra en los puertos estadounidenses. Y no se trataba solo de muelles y almacenes. Debido a restricciones fronterizas, el trabajo de las aduanas también se suspendió parcialmente. Actualmente, existe un enorme desequilibrio del 40% en

América del Norte. Esto significa que solo se devolvieron cuatro de cada diez contenedores que llegaron, mientras que seis permanecieron en los puertos de llegada.

Según datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) China es el mayor exportador de mercancías del mundo. Las exportaciones componen más de 17 % de la economía china, más del doble de lo que las ventas exteriores representan en las cuentas de EE.UU.

Las cifras de la OMC ayudan a hacerse una idea acerca de la fuerza de las exportaciones chinas y de la recuperación de esta economía: para abril de 2020, mientras casi todo el planeta se hundía en restricciones cada vez más severas para mitigar el avance del coronavirus, China registró un crecimiento en sus ventas internacionales de 3 %: sólo dos lugares más (Tailandia y Hong Kong) se mantuvieron en terrenos positivos en ese mes, mientras que las contracciones en otros países activos en comercio exterior oscilaron entre -6 % (Chile) y -61 % (Sudáfrica).

¿Qué significa esto? Dos cosas. La primera, que las fábricas chinas pudieron retomar prontamente sus actividades en la medida en la que la transmisión local del virus bajó significativamente en ese país. La segunda, que el resto del mundo siguió comprando mercancías made in China, especialmente por la fuerte demanda en todo el mundo de productos médicos (China exportó entre marzo y mayo de 2020 aproximadamente 70,600 millones de mascarillas médicas) y material para el teletrabajo (especialmente computadoras).

La interrupción del mercado de carga está causando estragos en el comercio mundial, especialmente en el caso de alimentos y productos agrícolas. El tráfico portuario se ha complicado, los costos de flete han aumentado y las entregas se han ralentizado. Esto también ha repercutido en la confianza de los esquemas de entrega de mercadería: a fines de 2019 aproximadamente la confianza global se ubicaba en torno a 77%, reduciéndose a 35% entre enero y febrero de este año por el impacto de las demoras que plantea la falta de contenedores y de puertos saturados, con una leve recuperación al 40% en abril.

Esta crisis silenciosa se ha comenzado a expandir a sectores de la producción global que no están relacionados con tecnología, como elementos de cuidado personal como es el caso de papel higiénico en Brasil por la falta de su insumo principal.

La crisis del transporte de contenedores afectó a diversas áreas de negocios de diferentes formas. Por ejemplo, el transporte de bienes de alto valor como productos de ingeniería mecánica, electrónica y equipos informáticos se vio mínimamente afectado. Pero para otras categorías de productos, especialmente para la industria textil de Asia, el aumento de los costos de envío tuvo consecuencias más graves. Los exportadores argumentan que el fuerte aumento de los fletes provocó el cierre de muchas fábricas textiles que operan con márgenes reducidos.

Si la contracción continúa aumentando los costos de flete, también aumenta el espectro de una inflación acelerada. Algunos operadores estiman que hacen falta por lo menos 500.000 nuevos contenedores de 20 pies para poder suplir la demanda global.

Los retrasos y la escasez de contenedores están haciendo subir los precios. Los valores se han duplicado y hasta triplicado en seis meses, haciendo subir los costos de importación.

Este es un sector donde las 10 primeras navieras portacontenedores del mundo manejan más del 70% de cuota mundial según datos de Alphaliner.

ALPHALINER TOP 100 / 22 JUN 2021

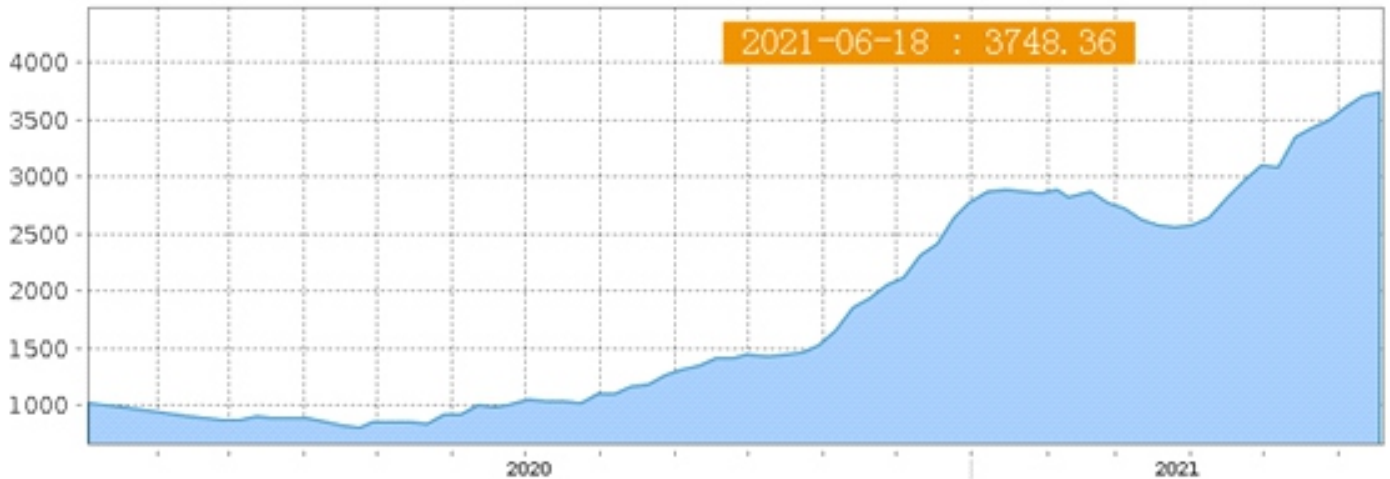
OPERADOR	SHARE
MAERSK	16.90%
MEDITERRANEAN SHG CO	16.50%
COSCO GROUP	12.20%
HAPAG-LLOYD	12.20%
ONE	7.20%
EVERGREEN LINE	6.50%
HMM CO LTD	5.50%
YANG MING MARINE TRANSPORT CORP	3.40%
ZIM	2.50%
WAN HAI LINES	1.70%
PIL	1.70%
KMTC	0.70%
IRISL GROUP	0.60%
ZHONGGU LOGISTICS CORP	0.60%
SITC	0.60%
X-PRESS FEEDERS GROUP	0.50%
ANTONG HOLDINGS	0.50%
SINOKOR	0.50%
UNIFEEDER	0.40%

El incidente del buque Ever Given varado en el Canal de Suez este año recordó al mundo cuánto dependemos del transporte marítimo, porque aproximadamente el 80 % de los bienes que consumimos son transportados por barcos. Por tanto, los precios de los contenedores tienen un gran

impacto en el comercio mundial, ya que casi todos los productos manufacturados se envían en contenedores.

INDICE DE PRECIOS DE CONTENEDORES DE SHANGAI (DE 20 PIES)

Shanghai Containerized Freight Index



Fuente: <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Es obvio que estas presiones inflacionarias por el lado de costos de transportes es una noticia muy preocupante a nivel mundial pero especialmente para una economía de alta inflación, como la Argentina, y que suma un elemento más para la comprensión que el problema es multicausal y por lo tanto requiere un análisis a fondo. En el plano que hoy analizamos, este hecho deja algunas consideraciones claves para los hacedores de política: se hace imprescindible que empiecen a gestarse medidas de facilitación de comercio y digitalización para tener cadenas de sumistros, aduanas, trabajadores portuarios, transporte y operadores logísticos más resilientes. Los operadores han reconocido la necesidad de reducir contacto físico, manteniendo al mismo tiempo barcos en movimiento, puertos abiertos y comercio transfronterizo fluyendo. Para esto resulta crucial sentar bases que permitan implementar un comercio y transporte más eficiente y transparente, con reformas que faciliten los procesos y reducir el impacto de interrupciones. Se torna crucial la inversión en infraestructura física y tecnológica que permita un seguimiento y optimización de puertos, transporte y lugares de almacenamiento.

Eficiencia en la gestión educativa bonaerense.

Por Daniel Hoyos Maldonado

En una nota previa se exploraron algunos datos relativos a la infraestructura educativa de la provincia de Buenos Aires. En tal contexto, se había detectado que, a nivel agregado, se presentaban diferencias en infraestructura entre establecimientos públicos y privados. Así, también se advirtió que existía una marcada discrepancia entre las escuelas de gestión pública, según se localizaran en el ámbito urbano y rural.

Más allá de estos hallazgos en relación con la infraestructura educativa, era necesario explorar los resultados en vinculación con el uso de tal infraestructura. En particular, reviste interés evaluar la eficiencia de la gestión académica en términos de la formación del capital humano. Si bien existen muchas medidas relativas a este último concepto, en esta nota se procurará emplearán variables representativas de la retención de la matrícula y de la promoción de los estudiantes.

Nuevamente, se utilizarán los datos publicados por el Ministerio de Educación de la Nación relativos al año 2019, incluyendo solo establecimientos educativos radicados en el territorio bonaerense. En definitiva, se examinaron 5.772 establecimientos primarios incluyendo tanto las ubicadas en el ejido urbano como rural y los colegios de gestión pública y privada.



<https://www.educaciontrespuntocero.com/opinion/educacion-del-futuro/vo>

Cantidad de establecimientos	Gestión del Establecimiento			
	Privada sin subsidio	Privada con subsidio	Pública	Total
Ámbito Territorial				
Urbano	460	1.164	2.699	4.323
Rural	3	15	1.431	1.449
Total	463	1.179	4.130	5.772

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la Dirección de Información Educativa del Ministerio de Educación de la Nación.

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la Dirección de Información Educativa del Ministerio de Educación de la Nación.

Para evaluar el fenómeno de la eficiencia – entendiendo por tal la relación entre los resultados logrados y los recursos aplicados – se aplicó el método del Análisis de la Envolvente de Datos. Este último es un procedimiento metodológico, apoyado en la programación lineal, que permite evaluar la eficiencia relativa de una entidad determinada en relación a un conjunto predefinido de unidades análogas. De esta manera, las medidas de eficiencia se determinan endógenamente; en otras palabras, no se realiza una comparación con un parámetro externo, ejercicio que se realizará en una próxima nota.

Con la intención de estimar la eficiencia, se consideraron como variables representativas del “producto” generado por cada escuela y de los “insumos” utilizados a tal fin.

Así, se caracterizó el “producto” de cada colegio, para el período observado, a partir del nivel de retención de la matrícula escolar y de la proporción de alumnos promocionados en relación a los matriculados. En la siguiente tabla se exponen los valores máximos, medios y mínimos para ambas variables en la muestra seleccionada.

Proporción de (en %)	retención de matrícula inicial (*)	alumnos promovidos
máximo	800.00	100.00
mínimo	19.12	0.00
promedio	101.11	93.89

(*) Los valores mayores a 100 indican que son colegios que han ganado matrícula durante el ciclo escolar superando el nivel de inscripción al inicio del año.

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la Dirección de Información Educativa del Ministerio de Educación de la Nación.

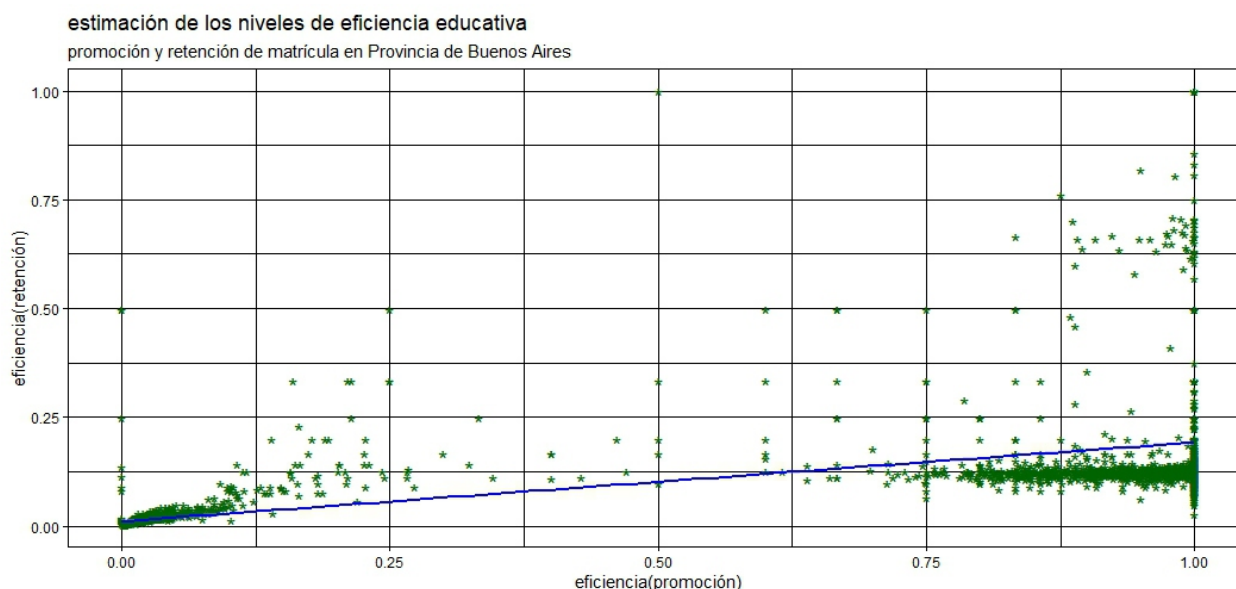
En tanto, se computaron como “insumos” la matrícula efectiva de cada escuela, corregida por la proporción de repitentes y de alumnos con edades superiores a los estándares para cada curso; y, también, ciertos índices representativos del nivel de conectividad y de infraestructura al servicio del alumno (biblioteca, sala de informática, equipamiento especial, entre otros) de cada establecimiento. Tomando en consideración tales variables, se estimaron dos indicadores de eficiencia técnica que se denominarán eficiencia (promoción), vinculado al porcentaje de alumnos promovidos en relación con la matrícula efectiva, y eficiencia (retención), asociado con el mantenimiento relativo de matrícula, que surge de la comparación entre la matrícula inicial y la existente al fin del año escolar.

Los resultados obtenidos en términos de eficiencia son los siguientes:

coeficiente de eficiencia	eficiencia promoción	eficiencia retención	coeficiente de correlación
promedio	0.395	0.082	0.657
desvío estándar	0.466	0.129	

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la Dirección de Información Educativa del Ministerio de Educación de la Nación.

Como se puede observar los niveles de eficiencia promedio, para ambos casos, son bajos. En tanto, las variables representativas de la eficiencia educativa muestran una asociación directa relativamente fuerte, lo que queda expresado en el coeficiente de correlación, circunstancia que queda plasmada en la siguiente gráfica.



Para tener una lectura más cabal de los niveles de eficiencia se puede plantear una desagregación de tales indicadores teniendo en cuenta el tipo de gestión y la localización territorial de cada establecimiento.

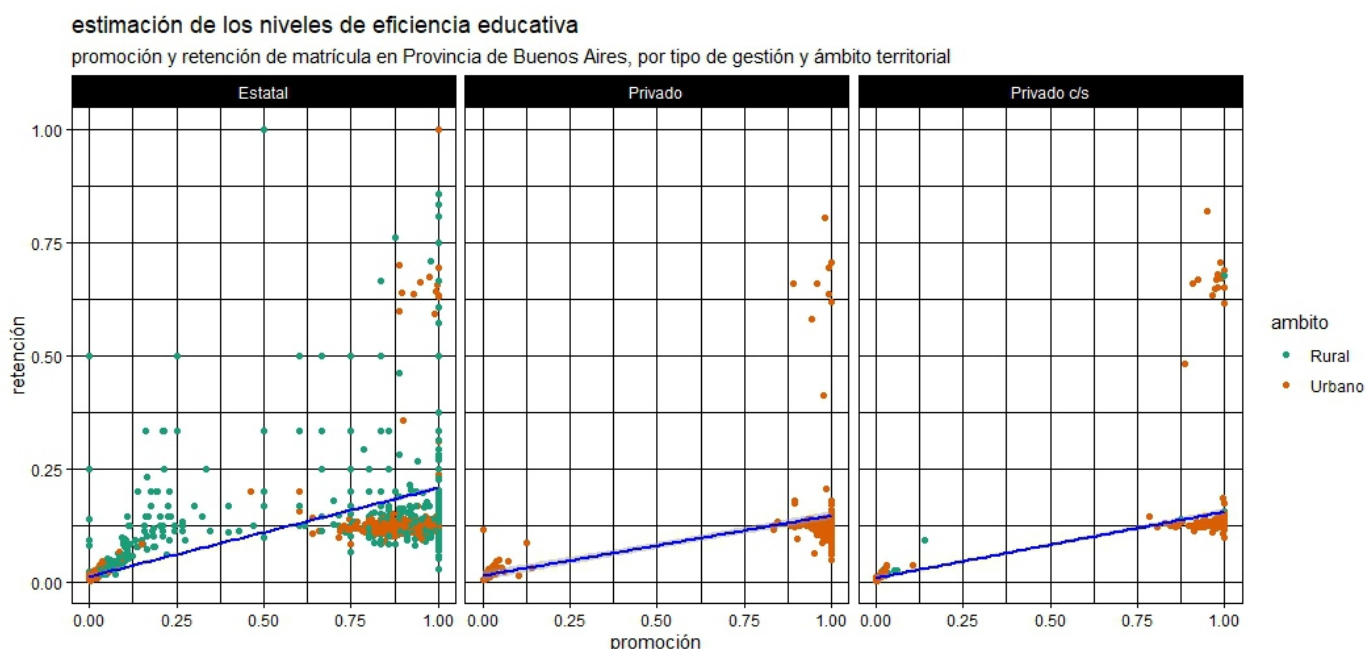
elaboración propia sobre la base de datos de la Dirección de Información Educativa del Ministerio de Educación de la Nación.

Eficiencia Promedio	eficiencia promoción	eficiencia retención
Ámbito		
Urbano	0.264	0.046
Rural	0.785	0.192
Gestión		
Pública	0.410	0.092
Privada s/sub.	0.526	0.083
Privada c/sub.	0.291	0.051

Desde la perspectiva territorial se advierte que, en promedio, los establecimientos rurales muestran mayor eficiencia que los ubicados en el ámbito urbano, en forma independiente de cual variable se considere.

En tanto, se aprecian diferencias en el ordenamiento de los promedios de eficiencia de acuerdo con el tipo de gestión de las escuelas. Tanto en el caso de promoción como de la retención, los colegios privados que reciben subsidios públicos son los que presentan el menor nivel de eficiencia promedio. Al mismo tiempo, en relación con la promoción, los colegios de gestión privada presentan un nivel de eficiencia superior a los públicos. En tanto, el orden se invierte cuando se considera la eficiencia en la retención de matrícula.

La combinación de ambas variables se representa en el siguiente gráfico.

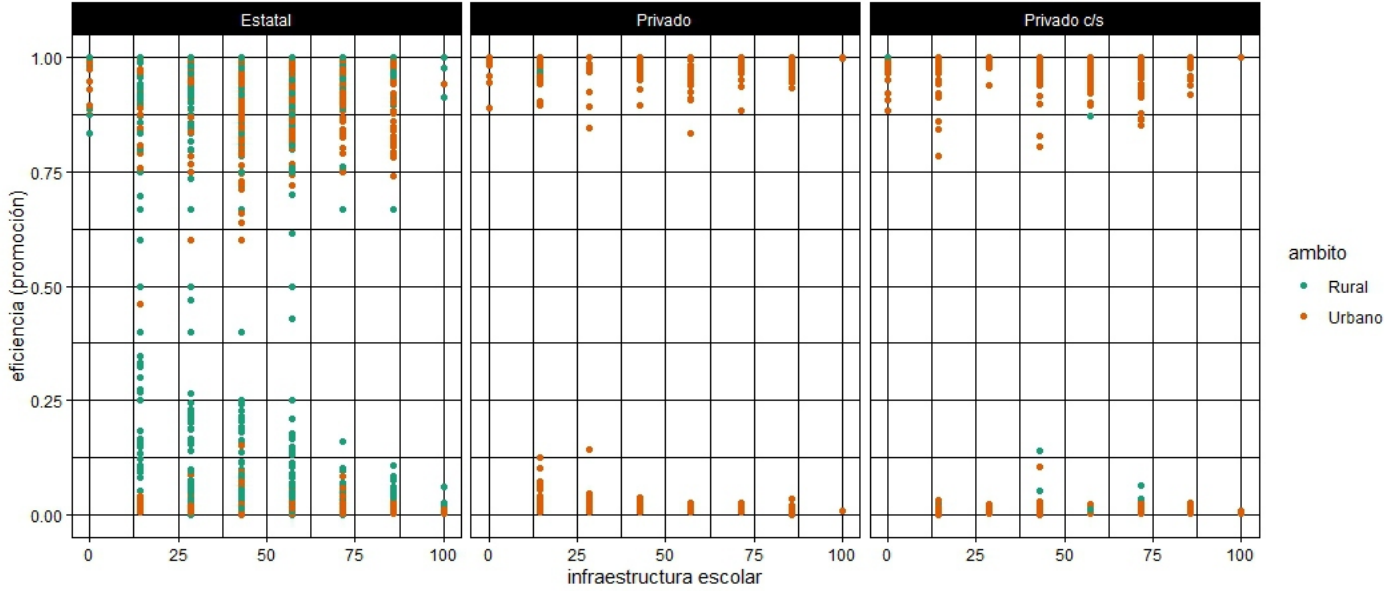


La gráfica precedente identifica 206 establecimientos que muestran el máximo nivel de eficiencia (promoción) y 34 respecto a la eficiencia (retención). De este conjunto solo 16 colegios reflejan el máximo nivel de eficiencia respecto a ambas variables, los cuales son rurales de gestión estatal.

Ante lo expresado se puede argumentar que los considerables niveles de eficiencia observados en el ámbito rural se relacionan con su menor matrícula y, consecuentemente, con los mayores alcances de control. No obstante, al mismo tiempo, los establecimientos rurales cuentan con menor infraestructura educativa que los urbanos, lo cual se refleja en el siguiente gráfico donde se vincula el nivel de dichas instalaciones y equipamientos, y la eficiencia en términos de alumnos promocionados.

eficiencia e infraestructura educativa

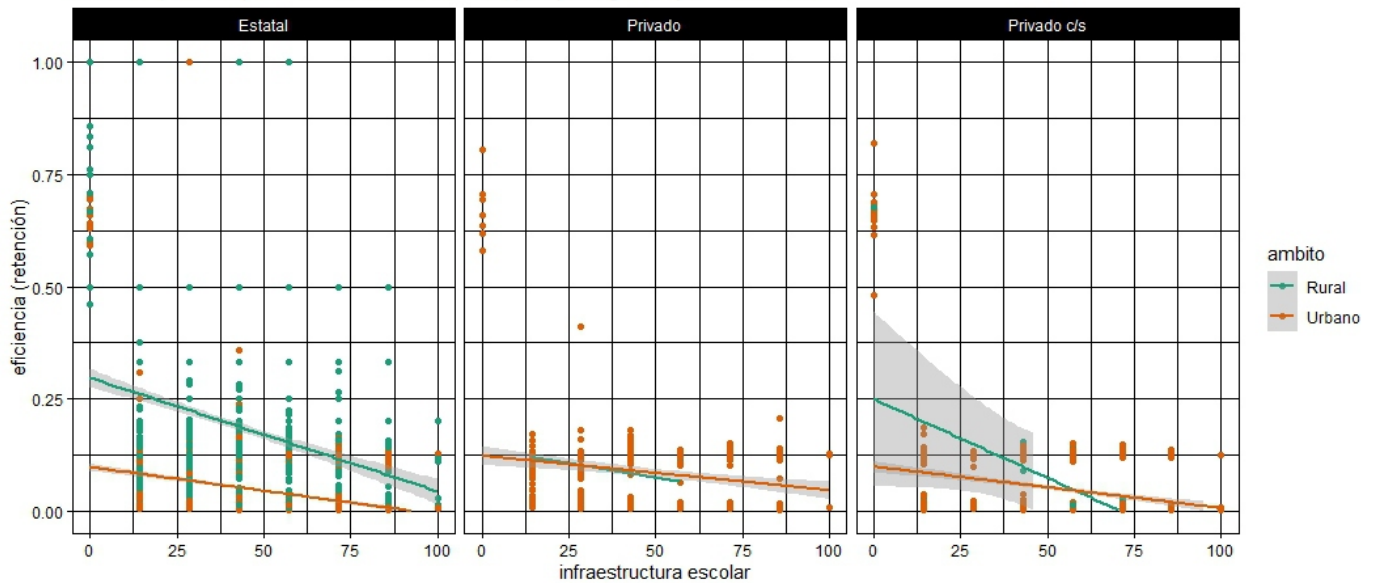
eficiencia (promoción) en Provincia de Buenos Aires, por tipo de gestión y ámbito territorial



Sin embargo, probablemente el punto más interesante del análisis de eficiencia se puede observar cuando se vincula tal dotación de infraestructura y la eficiencia en la retención de la matrícula educativa. El siguiente gráfico procura expresar tal relación.

eficiencia e infraestructura educativa

eficiencia (retención) en Provincia de Buenos Aires, por tipo de gestión y ámbito territorial



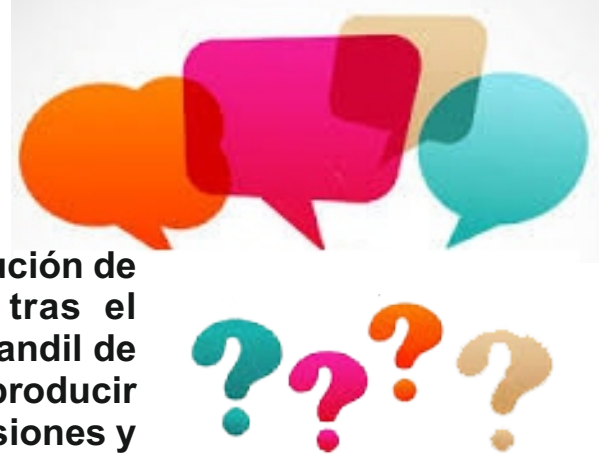
Nótese que los mayores niveles de eficiencia en la retención de matrícula se verifican en aquellos casos que cuentan con menor dotación de infraestructura escolar, tanto en el ámbito urbano como rural. De la gráfica se desprende una clara relación negativa entre ambas variables, en forma independiente del tipo de gestión de cada colegio. Resulta evidente que factores de naturaleza humana y social tendrían una influencia decisiva en el comportamiento de esta variable.

Concluyendo, los niveles de eficiencia atribuibles a las escuelas bonaerenses son, en promedio, bajos, aún cuando no se imponga un estándar de comparación externo a la provincia. Al mismo tiempo, existe una asociación positiva entre las mediciones de eficiencia (promoción) y eficiencia (retención) que se refleja en forma independiente del tipo de gestión de cada colegio. Resulta interesante observar que existirían factores ajenos a los modelos trazados, probablemente de naturaleza humana y social, que permiten explicar los patrones de eficiencia, particularmente en relación con la retención de la matrícula escolar. En una próxima nota se profundizará el análisis de la eficiencia pero ya considerando el rendimiento académico de los alumnos.



Usted pregunta, IECON responde

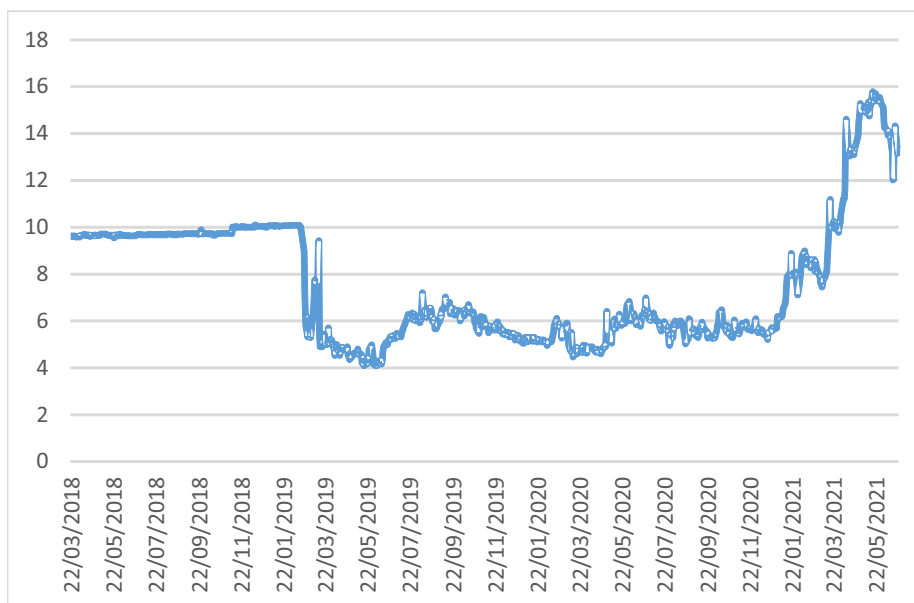
Lo invitamos a enviarnos su consulta antes del 10 de cada mes para que nuestro equipo pueda darle una respuesta a sus consultas.
instituto_economia@econ.unicen.edu.ar



Ariel: sigo desde hace mucho tiempo la evolución de Bioceres como empresa, especialmente tras el anuncio el año pasado de la instalación en Tandil de una planta que utilizará rastrojo de trigo para producir paneles de construcción. Hice algunas inversiones y actualmente quisiera conocer su opinión respecto de la tendencia del precio de la acción. Gracias.

IECON: Bioceres (BIOX), es una empresa argentina de biotech que cotiza en el Nasdaq, o sea su oferta de acciones se hizo en Estados Unidos, y está disponible para operar en plataformas en las que se puedan operar activos extranjeros en dólares, o bien a través de Cedears en la Bolsa local, siendo el precio del 22 de junio de \$4,449.50 por Cedeard. Es una empresa argentina de biotecnología agropecuaria, cuya coordinación une al Estado (Conicet), al sector privado y a la academia. A principios de 2019 empezaron a cotizar en el New York Stock Exchange y recientemente opera en el Nasdaq.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA ACCIÓN DE BIOCERES AL 22 DE JUNIO DE 2021 (EN DÓLARES)



Fuente:
Elaboración propia con datos de yahoo.finance

La empresa revolucionó el mercado de semillas obteniendo grandes mejoras en los rindes con tecnología HB4. HB4 nace a partir del descubrimiento de un gen que le permite al girasol administrar la falta de agua, de tal manera que tolere la sequía y la sanidad. Bioceres obtuvo la licencia para desarrollar y transferir dicha tecnología en diferentes especies para que los distintos cultivos modificados alcancen el mercado.

La valuación de mercado es de USD 531 millones al 22 de junio, subiendo la acción en lo que va del 2021, un 112.42% al cierre de ese día. El ratio Price/Sales (precio sobre ventas) es de 3, es decir que su precio representa el triple que sus ventas, número muy por debajo de todas las empresas de biotecnología. Las ventas del último balance fueron de USD 174 millones.

Al final del primer trimestre de este año un total de 4 de los fondos de cobertura tenían posiciones largas en esta acción, comparada con un solo fondo a fines del 2020. Con el cambio de manos del capital de los fondos de cobertura, existe un grupo selecto de administradores de fondos de cobertura destacados que estaban impulsando sus tenencias de manera significativa (o que ya habían acumulado grandes posiciones). Este incremento en las posiciones de fondos, impulsando el volumen de la acción, suma un elemento optimista para esperar que la acción logre superar la barrera de USD16 y se dirija arriba de los USD20, ubicándose la siguiente zona de resistencia en análisis técnico en el rango de USD21.25-22-23.



La Coyuntura en gráficos

TENDENCIAS ENERGÉTICAS - ABRIL 2021

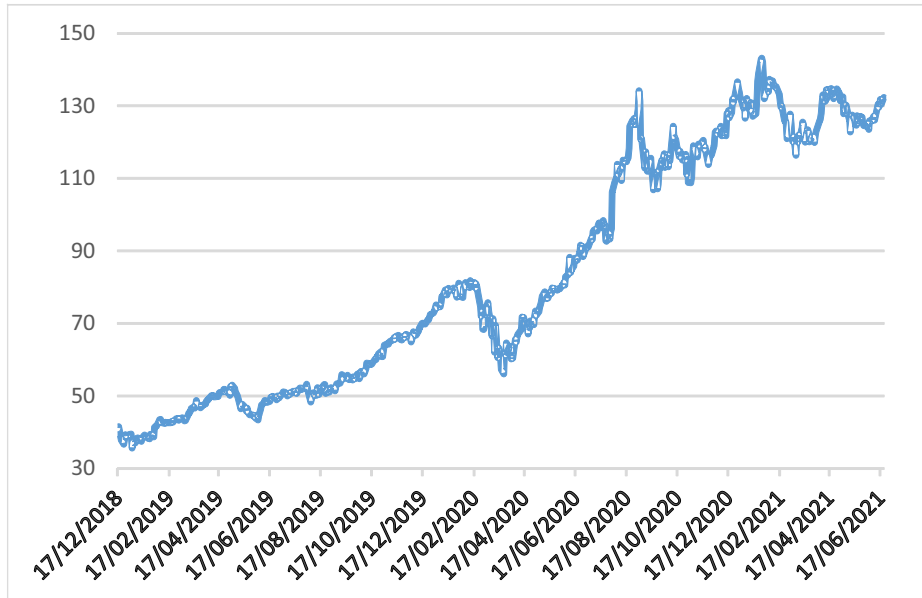
Se recuperan las variables energéticas y producción y demanda en sintonía con la salida de la pandemia

Variables	variación interanual
Generación eléctrica local	12.80%
Prod. De petróleo	8.60%
Prod. De petróleo convencional	-3.40%
Prod. De petróleo no convencional	53.80%
Prod. De Gas natural	-2.50%
Prod. De Gas natural convencional	-1.60%
Prod. De Gas natural no convencional	-3.70%
Prod. De Bioetanol	14.20%
Prod. De Biodisel	-38.20%
Demanda eléctrica	14.90%
Venta de combustibles	68.60%
naftas	167.80%
gas oil	39.00%
Gas natural entregado a usuarios	-9.70%

Fuente: Departamento Técnico de Instituto Mosconi

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES DE APPLE

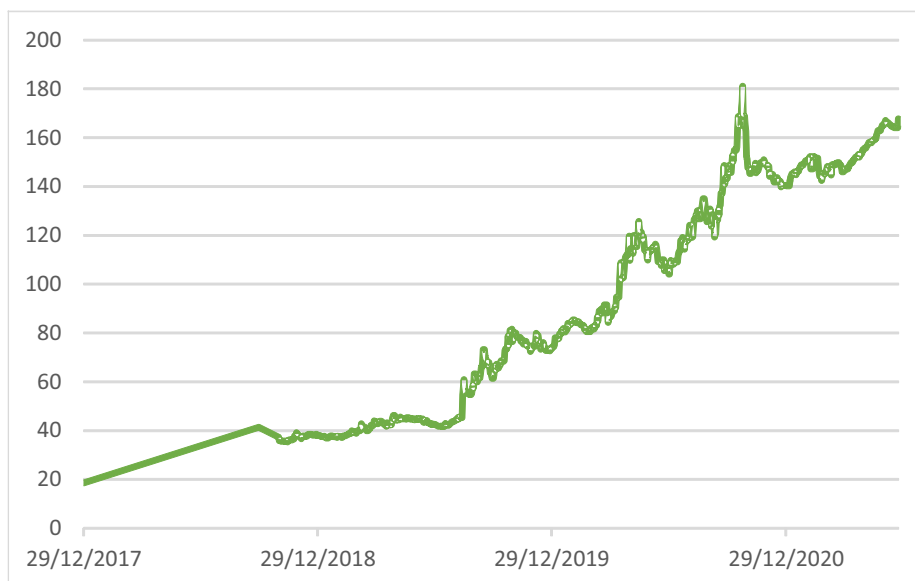
El precio de la acción AAPL en zona lateral busca una definición en el corto plazo y los inversores apuestan a la tendencia posterior



Fuente:
construcción
propia con
datos de
yahoo.finance

EVOLUCIÓN DEL DÓLAR CONTADO CON LIQUIDACIÓN

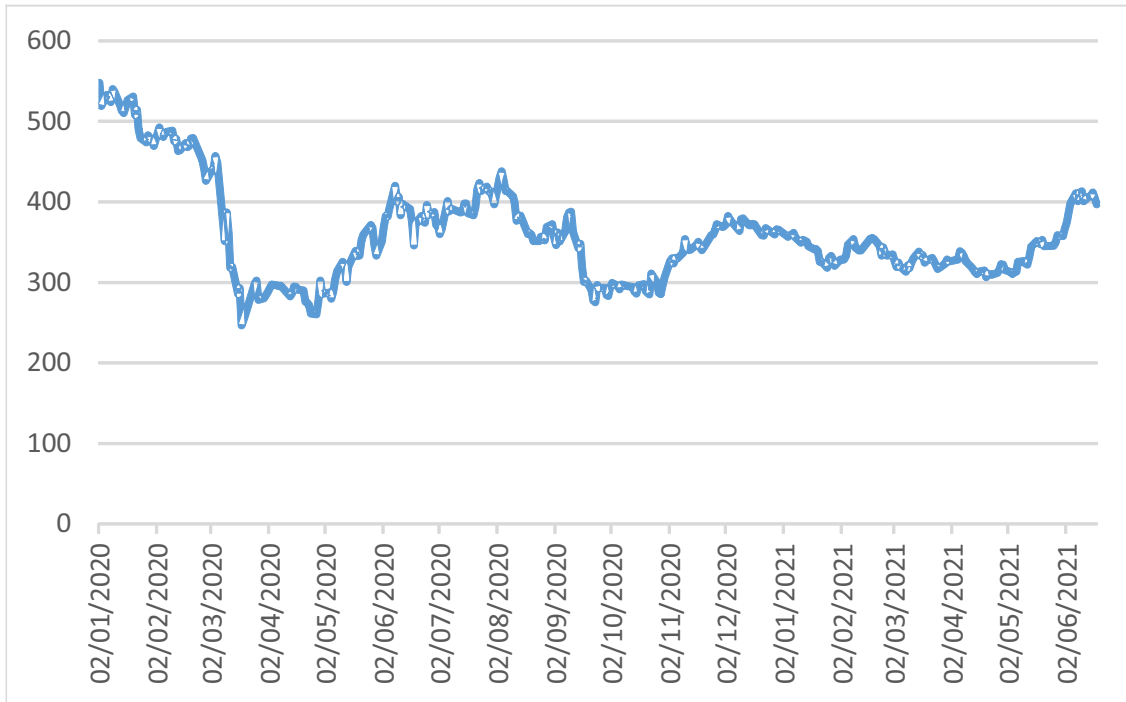
Junio trajo una importante desaceleración en la acumulación de divisas del Banco Central. Esta dinámica se da en el marco de una menor oferta privada. La liquidación de granos viene cayendo y los dólares provenientes del sector agroexportador son cada vez menos. Un punto no menor de cara al segundo semestre, cuando veamos posiblemente una menor capacidad de compra del BCRA a medida que salga a atender la mayor demanda por cobertura previa a las elecciones. La brecha del dólar CCL con el oficial se mantiene arriba del 70%.





EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE MERVAL MEDIDO EN DÓLARES

El Merval medido en dólares, después de protagonizar un rally del 35% desde mínimos de Mayo, comenzó a corregir parcialmente rondando en estos días la reclasificación de Argentina en los índices MSCI: ¿Pasaremos a mercado de Frontera o seguiremos como parte de los emergentes?



CUADRO DE VARIABLES FINANCIERAS AL 21-05-2021

VARIABLES FINANCIERAS	22/06/2021	VARIACION YTD - 2021
DÓLAR OFICIAL EN ARGENTINA - VENTA	100,25	12,32%
DÓLAR EN BRASIL (VS.REAL)	5,02	-3,40%
RIESGO PAÍS -EMBI+ ARGENTINA JPMORGAN	1533	11,73%
INDICE S&P Merval (ARGENTINA)	65902	28,41%
DOW JONES (USA)	33951	10,93%
BOVESPA (BRASIL)	129431	8,75%
SOJA . MERCADO INTERNACIONAL USD POR TONELADA	513,40	7,73%
MAIZ. MERCADO INTERNACIONAL USD POR TONELADA	260,72	39,57%
TRIGO. MERCADO INTERNACIONAL USD POR TONELADA	241,87	2,73%
PETROLEO WTI -USD POR BARRIL	75,81	56,24%
ORO - USD POR ONZA	1780,70	-5,95%
TASA BADLAR ENTIDADES PRIVADAS EN \$	34,19%	-0,18%
PLAZO FIJO 30 DÍAS EN \$	33,65%	-1,03%
BITCOIN	32.553,00	12,25%