

MEGATRADER

www.revistamegatrader.com.ar

WTO
OMC
BALI
13

Año XXII Nro. 253 Abril 2014



@ReMegatrader



Revista Megatrader



NINTH MINISTERIAL CONFERENCE

3-6 DECEMBER 2013
BALI-INDONESIA

Lo que dejó Bali, el avance de los Mega Acuerdos, Asia que lo mira de cerca. La posición de los que quedan afuera y en especial del Mercosur. Una nueva integración regional. La lucha por sostener –o no– el multilateralismo

RESCATANDO A LA OMC

Exportaciones de carne llegan a su piso historico

Shenzhen, la muestra de lo que es China

Tettamanti: El Paraná como próximo teatro de tensiones



Intelligence. Hamburg Süd's secret.

Hamburg Süd's logistical expertise goes far beyond the transportation of merchandise and reliable navigation on the world's oceans. Our secret is an efficient networking of all services and fast connections across the globe. Capitalise on our secret for your business.

No matter what.

HAMBURG  SÜD

www.hamburgsud-line.com

MEGATRADE

Tendencias en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores

Revista mensual con circulación por suscripción

Llega a cargadores, embarcadores y operadores de comercio exterior

Año XXII N° 253 Abril 2014

Director-Editor

Daño Kogan

Diseño Editorial



Suscripción anual a Revista Megatrade versión impresa y digital y

MV Megatrade Virtual

Capital Federal \$300

con recargo por envío al interior

www.revistamegatrade.com.ar

contacto@revistamegatrade.com.ar

suscripcion@revistamegatrade.com.ar

Av. Corrientes 2565 2º 10 (C1046AAP)

Tel: (54 11) 4952-5167

Buenos Aires, Argentina

Registro de la propiedad intelectual 240.963

DESTACADOS

Informe de Situación

Todavía estamos de fiesta?

4

Puertos

Recuperan Dársena F

5

Relaciones Internacionales

Lo que dejó Bali y la lucha por recuperar el papel de la OMC

7

Mercados

Exportaciones de carne caen a los peores niveles en décadas

19

Perfiles

Shenzhen o la clave de una china global

23

Debate

Tettamanti y el Paraná como teatro de conflictos

24

Negociaciones

El giro argentino y el acuerdo UE-Mercosur

26



EXOLGAN S.A.
CONTAINER TERMINAL

EXOLGAN CONTAINER TERMINAL

Plataforma integrada de operaciones Portuaria, Logística y Ferroviarias.



Plataforma Portuaria

Plataforma de Logística Portuaria, ubicada en Dock Sud, Avellaneda, Pcia. de Bs. As., desarrollada sobre un predio de 45 hectáreas. Es la terminal de contenedores más moderna de Sudamérica, operando el 35% del mercado de contenedores de Argentina.



Plataforma Logística

Exolgan desarrolla dentro del área portuaria operaciones de logística dedicada. Para satisfacer la demanda de importadores y exportadores ha desarrollado un Parque Logístico de 22 hectáreas ubicadas a 400 mts. de Exolgan, sinergizando así los servicios portuarios y logísticos.



Plataforma Ferroviaria

Dentro del ámbito operativo de la Terminal Portuaria Exolgan, se ha desarrollado una Terminal ferroviaria de 50.000 m². Esta área operativa permite la conexión de las cargas del interior del país con los mercados internacionales combinando ferrocarril, transporte carretero y transporte marítimo.

www.exolgan.com

Alberti 1780 - (B1871ESF)
Dock Sud - Avellaneda
Buenos Aires - Argentina
Tel: (54.11) 5811-9100



Todavía estamos de fiesta?

Escribe: Darío Kogan

Hace tiempo que se ven crecientes costos internos e ineficiencias varias en el ámbito granario. Ya sea las peleas entre gremios; las restricciones al comercio exterior tanto a importaciones como a exportaciones - aunque con la apertura de las exportaciones de trigo, por ejemplo, se podrían generar divisas rápido sin alterar el mercado interno- o el golpe a las inversiones al biodiesel y bioetanol con retenciones y condiciones diferenciales de acuerdo al apoyo político de cada provincia.

Pero todo esto sigue siendo tapado abrumadoramente por los increíbles precios de la soja y el maíz. En algún momento de la historia alguien se preguntará dónde quedó la plata del "oro verde" del siglo XXI que sigue lloviendo, *pero de eso que se ocupen otras generaciones, aquí estamos en otra cosa.*

Por lo pronto, por estos días en la zona de exportación granaria por excelencia del país, se sigue "de fiesta". Los exportadores sin preocuparse por eventuales proyectos de revivir la JNG, cada vez que hacen falta dólares para seguir haciendo política. Al mismo tiempo, los exportadores y terminales que le dieron cuerda al gremialista - empresario más fuerte de la región - que casualmente por estos días inaugura un servicio de helicópteros para el rescate en la zona, además de tener otros servicios anexos- ven cómo de pronto se paralizan los embarques porque aquél no cumple con pactos secretos con otro sindicalis-

ta que tiene negocios que atender en la zona, más allá de pelear por contar con más afiliados. El comercio exterior queda de rehén, *pero ya va a pasar*, sólo resta arreglar unos números y sigan los extra costos que pagará el país.

Pero poco tiempo antes, la navegación en toda la zona de Rosafé se vio paralizada por la varadura de un buque que, como muchos otros, salió de la terminal más cargado de lo "sugerido". Todos los años se repite alguna situación de este tipo, pero lo mejor es "no hacer olas", porque el negocio tiene que seguir. La idea es mirar para otro lado, buques cargados más allá del límite "sugerido" sin tener en cuenta que los bancos del río se mueven - el canal fue hecho para navegar a 10.36 porqué forzarlo más- claro que 40 cms. significan 6000 tons más de carga y podría evitar completar en un puerto brasileño.

Algunos buques van más rápido de "lo sugerido", después cómo frenan; zonas donde tendrían que operar los buques con apoyo de los remolcadores se tratan de evitar por una razón de economía. Además cada vez más buques en el río con más eslora y manga - como gaseros o cruceros- ; se piensa en dragar más en los canales pero no en las radas que son necesarias para la espera. Todo esto hasta que el límite que se viene superando, termine con un desastre.

Pero a no ser alarmista, *el show debe continuar.*

Trabas al tren

¿Se podrá cumplir el sueño del Puerto de Buenos Aires de mover 300.000 teus por tren y así sacar 1 millón de viajes por camión en el centro de Buenos Aires, operando en horario especial para la carga y evitando el "conflicto" con el tránsito particular?. Tarea complicada, cuando ni siquiera se puede revertir la usurpación de espacios por parte de un minúsculo grupo que traba el acceso de una de las vías al puerto y así la logística de acceso de las cargas. Se trata de poco más de 100 mts, donde si no hay una solución judicial hasta se está pensando en hacer un desvío en ese tramo de vía pasándolo a la calle. Además se está avanzando en obras de mejora de otro de los accesos por tren que permitiría una llegada directa al puerto de varias líneas, evitando también un costoso movimiento extra de camiones. Algunos dicen que la licitación que involucra dicha obra fue trabada en su momento por el llamado "lobby calesitero de camiones". Volverán al ataque?

El principal corredor fluvial apostando al Mercosur

Hidrovia[®]

Hidrovia S.A. - Av. Corrientes 316, 2º piso (1314) Buenos Aires, tel 4320-6900 - Jan de Nul N.V. - Emepa S.A.

Recuperan Dársena F

Como parte del proyecto de modernización del puerto de Buenos Aires, uno de los primeros pasos de AGP para recuperar un área para la operativa de contenedores en la Dársena F, exige el reflotamiento de más de 20 barcos y artefactos navales en sus aguas. Esto, porque el proyecto en general implica poner en valor esa zona portuaria recuperando el frente de atraque y dotándola de operatividad.

Entre las obras se encuentra la extensión de una de las calles que parte de la zona de las areneras como nuevo acceso a toda un área logística – que podrá ser de manejo de vacíos con scanner incluido- además del relleno de una gran parte de la dársena que quedará como pulmón operativo. Ya está previsto el dragado del área que hoy varía entre 1 y 3,5 metros. Precisamente ese trabajo debe hacerse también para permitir el ingreso de la grúa de Prefectura para reflotar embarcaciones y restos más complicados de extraer.

Dentro del plan para hacer más accesible la operatoria, se firmó un acuerdo con AUSA para que a cambio de ceder unos espacios para la bajada de la autopista, se asfalte y se haga operativa la calle 13 interna en la zona de las areneras para descongestionar las avenidas que rodean el acceso portuario. Precisamente en ese lugar donde están las areneras, se ha realizado un acuerdo con la Cámara empresaria respectiva para poner en valor la zona. También allí se radicarán las empresas que hoy están en La Boca como parte de las tareas de saneamiento y puesta en valor de toda esa zona lindante con el Riachuelo. Recordamos que por el área de Dársena F, pasa una de las avenidas que es de fluido tránsito particular y que hace de salida alternativa del Centro porteño con el Norte y en ese sentido uno de los objetivos de AGP, dice su interventor, Sergio Borrelli, es hacer más amigable la imagen del puerto para el ciudadano.

En definitiva este proyecto permitirá dar

más espacio operativo al puerto, tener otro acceso en áreas logísticas, reservando muelles para equipos del servicio de salvamento de la PNA, parte de los equipos de dragado de Vías Navegables, otras embarcaciones menores, y concentrar a los barcos areneros.

Aquel proyecto Puerto Madero II

Recordemos que olvidado pero siempre latente; en la Dársena F hace unos pocos años, un grupo empresario le presentó al entonces presidente Néstor Kirchner, el proyecto "Desarrollo Urbanístico y Portuario de la zona norte del Puerto Nuevo de Buenos Aires". El proyecto preveía una inversión total de U\$480 millones y según decía: "permitirá aprovechar la costanera para la generación de nuevos espacios verdes frente al Río de la Plata, que serán aprovechados para la recreación y el esparcimiento familiar, y para la construcción de viviendas, oficinas y áreas comerciales".

La iniciativa consistía en la ejecución de un plan integral de obras en la zona norte del Puerto Nuevo (Dársena F - Sector Areneras), reubicando instalaciones "industriales" en zonas adecuadas para ese fin. El proyecto fue realizado por el consorcio integrado por Fernández Prieto y Asociados Arquitectos SA, Emepa SA, Corporación América SA y Banco Macro y se pensaba concretar en un plazo de siete años.



REFLOTAMIENTO

La Prefectura Naval Argentina reflotó en la dársena F del Puerto de Buenos Aires el primer buque semi hundido de una serie de 25 que se encuentran en esas aguas con el objetivo de hacer más operativa esa parte del puerto. El plan prevé que todas las embarcaciones que tienen un distinto grado de hundimiento obstaculizando la navegación – algunas están apoyadas sobre otras- sean rescatadas por el Servicio de Salvamento, Incendio y Protección de ese organismo de seguridad.

Las tareas se realizan en conjunto con autoridades de la Administración General de Puertos, en cumplimiento con el plan de extracción de buques hundidos pasados a favor del Estado Nacional y también en el marco del programa de descontaminación de costas y espacios fluviales del Ministerio de Seguridad de la Nación.

En este caso se trató de la extracción y reflotamiento de la chata "Granadero" cons-



Abbey Sea

SHIPPING SERVICES



BIMCO



- ▶ SHIP & CARGO BROKERS
- ▶ SHIP AGENCY
- ▶ SALE & PURCHASE
- ▶ MARITIME CONSULTANTS
- ▶ BUNKER SUPPLIES
- ▶ CHARTERING

HEAD OFFICE
 Av. Alicia Moreau de Justo 1720
 2nd floor "I" . C1107AFJ
 Buenos Aires . Argentina
 Phone (+ 54 11) 4312-0021
 Fax (+ 54 11) 4315-3339

SAN LORENZO BRANCH
 Colon 1798 (2200) . San Lorenzo
 Santa Fe . Argentina
 Phone (+ 54 3476) 42 4100
 Fax (+ 54 3476) 43 0666

info@abbeysea.com.ar . www.abbeysea.com

truida hace más de un siglo, tiene 41,65 metros de eslora, 8,09 metros de manga y 3,17 metros de puntal. Además, posee casco de acero y su peso estimado es de 170 toneladas. Recordamos que existe un proyecto de ponerla en valor como patrimonio histórico.

Los trabajos fueron supervisados por el Prefecto Nacional Naval, prefecto general Luis Alberto Heiler, que destacó buzos especializados, embarcaciones de apoyo y equipamientos específicos de salvamento y buceo. Sergio Borrelli, titular de AGP, también hizo el seguimiento de las tareas. Junto a Heiler y Borrelli - en la foto abajo-



estuvieron funcionarios de AGP y representantes de los departamentos de seguridad, logística y salvamento y buceo de la PNA. Las maniobras de reflotamiento consistieron en la realización

de acciones preliminares de los buzos que realizaron una inspección subacuática para determinar las condiciones del buque que estaba hundido desde 2002. Luego se continuó con la extracción de sedimentos interiores, obturación de las averías, se cerraron parcialmente las bocas de bodega y se realizaron acciones de achique para recuperar su flotabilidad.

En general la mayoría de las embarcaciones hundidas en Dársena F ya han sido pasadas a favor del Estado Nacional. Este es uno de los temas más conflictivos que se dan cuando quedan unidades abandonadas ya que las intervenciones judiciales o la no presentación de reclamantes, hace que por muchos años no se las pueda mover. Algunas por su posición - como el Granadero en la foto arriba- no son de una extracción en extremo complicada - incluso por mucho tiempo estuvo recostada sobre uno de los muelles y apoyada sobre otros dos barcos hundidos-; pero en otros casos requerirá la intervención de la grúa de Prefectura que por su calado requiere el dragado de la dársena. Según el plan, se tratará de extraer todas las embarcaciones ya que para consolidar parte del área, según el plan de AGP - para el que seguramente se utilizará el material extraído del dragado- no pueden



quedar elementos de ese tipo debajo. Algunas embarcaciones podrán extraerse directamente y otras por su dimensión y peso habrá que ir cortando previamente. Precisamente cuando pueda ingresar la grúa de PNA se reservará un muelle de la Dársena para ir dejando los restos a los que se le dará destino final.



Una historia particular

La historia del "Granadero" no es menor. Llegó a Buenos Aires a mediados de la segunda década del siglo pasado. Originalmente era una goleta de tres palos. Botada en 1913 en el astillero Gebr. G. & H. Bodewes de Martenshoek, Holanda con el nombre de "Meta Ipland" fue vendida al frigorífico Armour de La Plata que lo rebautizó Granadero y lo utilizó hasta 1942 cuando fue vendido. Transformado en una chata, cuesta ver hoy en esta embarcación la goleta original - ver foto a la der. de una gemela, la "Hyeronymus Ipland"-

Precisamente la Asociación Marinera del Plata tiene el proyecto de restaurarla

Según datos de la web Histamar, el Meta Ipland era una goleta de acero de tres palos con mamparo estanco, bodega cementada y clasificación del Veritas para navegación de altura. La goleta registrada en Bremen fue puesta en servicio en la navegación costera sudamericana. Después del comienzo de la primera guerra mundial, el armador se vio forzado a vender el buque en Argentina en 1915.

Este apareció por última vez en el Lloyd's Register en 1958/59, todavía como velero sin propulsión. Se presume desguazado poco tiempo después.



CAENA

CAMARA ARGENTINA DE EMPRESAS NAVIERAS Y ARMADORAS

COMPROMETIDA CON EL DESARROLLO DE UNA MARINA MERCANTE NACIONAL CADA VEZ MÁS SÓLIDA.





Av. Córdoba 679 Piso 2 (202 - 211), Buenos Aires, Argentina | Teléfono: [54 11] 5218-0247, Fax: [54 11] 5218-0247 | E-mail: info@acaena.com.ar



Lo que dejó Bali y la lucha por sostener el papel de la OMC

Más allá del voluntarismo no resultará fácil a nivel de la OMC avanzar con los temas cruciales que son de interés de los países del Cono Sur, como ser la cuestión agrícola. Por otro lado, muchos se preguntan qué regulaciones podrían salir a partir de los llamados “Mega Acuerdos” del Atlántico y del Pacífico y como jugarán para los países que no forman parte de los mismos o que no tengan acuerdos con los que estén “adentro” del TTIP o el TPP. *Qué papel puede jugar Bali en todo esto?*

Estos son los temas que se analizaron en el seminario sobre Multilateralismo o fractura la OMC a la luz de las negociaciones del TTIP y el TPP que organizó la Secretaria

General Iberoamericana – organismo que entre otras cosas apunta a fortalecer el sistema multilateral de comercio- y la Universidad Nacional de Tres de Febrero.

El encuentro fue presentado por Norberto Ianelli -director de la oficina de representación de la SGI en Montevideo - y Agustín Colombo, director del área Internacional de la Untref,

Expusieron Guillermo Valles, diplomático uruguayo, director de la división sobre comercio internacional de bienes y servicios de la UNCTAD con actuación como funcionario en el ámbito exterior tanto a nivel de su país como en organismos internacionales; Diana Tussie, coordinadora del área de relaciones internacionales de Flasco y ex Directora de la Comisión Nacional

de Comercio Exterior y Subsecretaria de Política Comercial Externa en Industria; Alonso Ferrando, director de proyectos del Instituto de Estrategia Internacional de la Cámara de Exportadores de la República Argentina; Félix Peña, director del instituto de Comercio Internacional de la Fundación ICBC, Gladis Genua, representante en Uruguay de la CAF y Héctor Casanueva Ojeda, especialista en relaciones internacionales, asesor internacional de la Universidad Central de Chile, ex embajador ante la ALADI y Mercosur, Director Ejecutivo del Centro Latinoamericano para las Relaciones con Europa (CELARE).

Valles, quien habló a título personal, se pregunta cuánto es “movimiento” y cuánto es “acción” en estas movidas de mega



IVETRA

Instituto Verificador del Transporte



acuerdos. Bali consiguió un acuerdo, siete decisiones ministeriales y una declaración; a estas alturas bastante.

En cuanto al acuerdo de facilitación, señaló que es muy novedoso en su forma, con un conjunto de medidas no arancelarias que buscan reducir importantes costos al comercio internacional, especialmente en cuanto a la actuación de las aduanas. Valles - en la foto arriba a la izq. junto a Tussie en el centro y Ferrando a la der.- destaca que aquí los países menos desarrollados pueden adherirse en forma diferenciada de acuerdo a su particular situación. Es decir, que para algunos tendrá un efecto inmediato en la medida en que tengan las previsiones del acuerdo incorporadas, otros que se toman un plazo y otros más allá en el tiempo, en la medida en que reciban asistencia técnica.

Hay quienes ven este acuerdo como la facilitación del comercio de importación que va contra países que no tienen capacidad o tienen más dificultades para exportar. De todos modos, el diplomático ve un hito ya que desde 1995 que la OMC no llegaba a un acuerdo por consenso.

El diplomático advierte que fuera de ese acuerdo, en Bali se dio más cabida a la

agregó. Además señala que se pasa de una tendencia de "hard law" a "soft law".

Por otro lado, Valles reconoce que uno de los objetivos planteados en Bali va a ser muy difícil de concretar: cerrar la ronda de Doha. "Bali evitó una erosión brutal de la OMC; había mucho para perder si fracasaba", señaló.

Entiende que el contexto actual a nivel mundial obliga a obtener acuerdos por consenso con una OMC con más países y una mayor complejidad de la agenda internacional. Pero advierte que no ve bien que los temas importantes para los países no desarrollados queden para el final, dejándose afuera cuestiones sustanciales como inversiones o compras estatales. "Lo que dirá si Bali es movimiento o acción es lo que se defina a futuro", dijo; esto especialmente en cuanto a cómo se seguirá en temas como agricultura y servicios y accesos a mercados en bienes no agrícolas. De todos modos advirtió que los mega acuerdos no la tienen más fácil. Por ejemplo, con respecto al TTIP entre EE.UU y la UE, se trata de la primera vez que dos "hubs" van a negociar entre pares. Allí, dice, se va a negociar en materia de estándares y

cuestión de seguridad alimentaria aunque hubo una declaración muy lavada sobre subsidios a la exportación, "aquí el resultado de Bali ha sido muy pobre", dijo. Además se emitieron declaraciones sobre acceso para países menos desarrollados con reglas de origen más flexibles. "Las declaraciones son expresiones de deseo, pero al menos es algo",

reglamentos donde existen muy fuertes diferencias - por ejemplo en materia de organismos genéticamente modificados, seguridad informática- y las agencias reguladoras de uno y otro lado no están al nivel de los negociadores. Otra cuestión complicada, en esa materia, es cómo se va a resolver el mandato de negociación en EE.UU.

Además Valles destacó otra complicación más: está comprobado que no hay país que pueda intervenir eficazmente en varias negociaciones a la vez

Advirtió que estos mega acuerdos generarán regulaciones "mundiales" que le caben a 20% de la población mundial; así la mayoría de los países quedarán fuera de esas normas. ¿Esto puede generar una suerte de "aladización" de la OMC, donde el sistema para solucionar diferencias comerciales no estará dentro de esos grandes acuerdos?.

CAMBIO DE LIDERAZGO

Por su parte, Diana Tussie, no se muestra pesimista con el paquete de Bali. Señala que es una inyección al proceso multilateral, le da a la OMC un valor renovado como coordinador del proceso de negociaciones.

En su análisis, Tussie pone el acento en que la crisis del proceso multilateral viene de la mano de EE.UU. que sostuvo antes al GATT y después a la OMC en la medida en que el sistema de premios y castigos creado en su momento, funcionaba como cristalización de su política comercial. Es decir, para la especialista de Flacso, la OMC era un instrumento para extender la política comercial de EE.UU marcando la cancha donde el resto de países se podía mover. Pero la declinación del liderazgo de ese país genera un desafío. Así, puede la OMC sobrevivir a esa declinación y mantener su función legislativa y normativa?. Tussie advierte que entre la fundación del

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Growth through Innovation

Piedras 683 (C1070AAM) Buenos Aires, Argentina.
 Tel. (54 - 11) 5300 - 7300 Fax: (54 - 11) 5300 - 7301

E-mail: info@mscar.mscgva.ch
 Website: www.mscargentina.com

GATT y de la OMC se da un gran cambio. El primero fue el resultado de un pacto social keynesiano donde la apertura no se negociaba y los subsidios se mantenían, mientras que el segundo es un reflejo internacional de un esquema neoliberal liderado por EE.UU. Pero esto duró hasta la reunión ministerial de Cancún del 2003 donde ya no es aceptado por todos. Así potencias emergentes como Brasil, India y China -que según Tussie mira el proceso con simpatía pero no hace demasiado - piden un lugar y otra agenda, generando un resquebrajamiento institucional. Esta idea de algunos que creen que "Bali levantó un muerto", genera ahora nuevos desafíos porque debe enfrentar la agenda que viene de Doha que en cierta forma esta fuera de la realidad. "No hay que olvidar que se llega a Doha en medio de turbulencias y dos meses después del desastre de las Torres Gemelas. Hoy sería positivo encarar un cruce de concesiones algo que funcionó en su momento, pero el paquete de Doha tiene la semilla de su propio fracaso", advirtió la especialista. Agregó que en todos estos años hubo cambios en las relaciones de poder y hay otros intereses, no sólo de los países emergentes sino de otros más pequeños que están interesados en promover su participación en las cadenas de valor y que les interesa la facilitación del comercio. Precisamente en Bali se pone en el centro de la negociación el interés de estos países. Pero Tussie advierte que ahora que el sur se desarrolla, al norte no le interesa una agenda multilateral. Por otro lado, la analista no ve positivo las decisiones en materia de agricultura y otros temas candentes como la administración de cuotas, los que hacen a la seguridad alimentaria, la ampliación de la "caja verde", etc., que se dieron en Bali. La forma en que se negocia en Bali es que cada país se adapte para formar parte del acuerdo. En suma en materia de negociaciones internacionales el nuevo "mantra"

es la "flexibilidad", dice Tussie. "El gran cambio con Bali es que se excluyó lo que a todo el mundo le molestaba. Es decir no te gusta tal tema, no entra", dice.

En cuanto a los mega-acuerdos señala que son la prueba de que los países "hubs" siguen sin verse como iguales a todos. "Las nuevas potencias emergentes traen nuevos temas que no se cristalizan. Así estas negociaciones de mega-acuerdos entre pocos generan mayor incertidumbre", agrega.

Por su parte Alonso Ferrando de CERA, también entiende que la reunión de Bali vale especialmente frente a lo negativo que hubiera sido su fracaso. Ahora hay tiempo hasta diciembre para profundizar lo acordado. La duda es si va a continuar la negociación del tipo "todo único". "Hay que encontrar equilibrios internacionales para alcanzar un acuerdo equilibrado", dice Ferrando.

Bali le dice a la OMC que prepare un plan de trabajo, pero tampoco se sabe si incluirá los viejos temas como agricultura o los nuevos, como cadenas de valor, cambio climático, cuestiones laborales. Lo nuevo de Bali es que por el acuerdo de facilitación de comercio se crean en la OMC tres categorías de países o re categorización. Allí los países desarrollados ven que no todos los países en desarrollo son iguales. Así cada uno voluntariamente notificará si está en condiciones de incorporarse al acuerdo, toda una novedad aunque no se sabe qué efecto real puede tener.

Ferrando marcó algunas perlas como que a partir de Bali, India va a poder aumentar su subsidios agrícolas más allá de



lo permitido - lo que significa un retroceso para el resto- por razones de "seguridad alimentaria". Esto obviamente apunta más a los importadores de alimentos mientras que los exportadores quedan excluidos. En cuanto a los mega acuerdos, Ferrando señala las dudas que existen en la forma de negociación de EE.UU, sobre todo de una vía rápida de aprobación que está haciendo que otros países no presenten aún sus mejores ofertas. Allí hay quienes dicen que con un buen acuerdo sale la vía rápida y otros a la inversa. "El TTIP va a ser una negociación sobre regímenes regulatorios, mientras más profundo sea, más compleja será la situación para los que están afuera", dice el analista.

Hay un debate sobre la cuestión de las normas de protección de inversiones en esos mega acuerdos, especialmente se busca contar con mejores elementos para solución de controversias entre empresas y Estado.

El analista puso paños fríos sobre los "temores" del resto por estos Mega acuerdos. "Hay una tendencia a sobre estimar los efectos de los acuerdos comerciales", dice. En el caso del Nafta por ejemplo, para México representa 20% del PBI. Si bien tubo un 500% de aumento en el comercio, esto

Una Ciudad-Puerto y una Región para desarrollar el País



también pudo haberse dado sin el Nafta. En el encuentro se mencionaron varios analistas que apuntan también a no exagerar los riesgos que tienen terceros países frente a los mega acuerdos, pero Valles señaló que el impacto será importante, tanto en materia de cadenas de valor como a nivel institucional: *"17% de las inversiones mundiales se hacen entre EE.UU y la UE. En estos mega acuerdos no se está hablando de mejoras en materia de empleo, pero si se generará un problema de gobernanza"*, dice.

Un punto que mueve a estos acuerdos, reconoce Valles, es el temor general de las inversiones que está haciendo China en todo el mundo. ¿Pero temas como cambio climático o seguridad alimentaria pueden enfrentarse sin multilateralismo?, se pregunta. Tussie advierte que China incide por peso pero no por normativa e institucionalidad. *"Hay otros motores además de las cadenas de valor, como la infraestructura, la construcción, las compras del estado y tecnología que no están en el centro de las negociaciones"*, dice la especialista de Flacso.

Ferrando agregó que un análisis de la CEPAL señala que para un crecimiento en el comercio y ser más competitivo se requiere de cambios estructurales, como la capacidad en la estructura productiva e institucional. *"Formar parte de las cadenas de valor es importante como elemento catalizador"*, dice. Por ejemplo, la acumulación de origen promueve el desarrollo de estas cadenas; no obstante latinoamérica se ve con cadenas de valor más frágiles. Por su parte, Félix Peña, director del instituto de Comercio Internacional de la Fundación ICBC, insistió en las dificultades de negociar cuando entra a jugar la geopolítica. *"Es muy difícil tener paz y estabilidad política regional sino hay una estabilidad global"*, dijo. Recordó conceptos del historiador Christopher Clark, en su libro *"Sónámbulos"*, donde analiza las razones de

la primera guerra mundial y el enorme problema de los líderes que no tienen idea de lo que están manejando. Hoy en día también sucede algo similar. *"No nos dimos cuenta que nos volvimos obsoletos para captar los cambios en el contexto internacional"*, dijo Peña - en la foto en el centro junto a Genua a la izq. y Casanueva Ojeda a la der.-

Como para revertir la situación Peña habla de la *"convergencia en la diversidad"*. Advierte que hay mucho de *"diplomacia mediática"* y es necesario dejarle de echar la culpa a otro de los fracasos en los acuerdos propios.

Poco se habla por aquí del acuerdo regional asiático RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) que involucra a 16 naciones, las 10 del Asean más China, India, Australia, Nueva Zelanda, Japón y Corea. y que puede cerrarse a fin de año. Se trata de 40% del comercio mundial y dos de los países que forman parte del mismo están entre los Brics y que precisamente no se encuentran en la agenda de los grandes acuerdos. *"Se debe tener en claro que el futuro del sistema global se hace de abajo hacia arriba. Por eso es importante consolidar la región"*, dice el especialista.

Si insiste en que es necesario estudiar los posibles impactos que pueden tener los mega acuerdos para el Mercosur y para quienes estén adentro o afuera. De todos modos, advirtió que no hay que *"disminuirse"* por no ser parte, *"tenemos que aprovechar nuestras capacidades en materia de seguridad alimentaria y energética"*, agregó.

De todos modos insistió que hay que ser realistas y pensar en que existe diversi-



dad en la región y qué podemos hacer en materia de convergencia así cómo insertarnos en las cadenas de valor. En ese sentido insiste en que hay que trabajar técnicamente en el tema de la acumulación de origen, en los encadenamientos productivos, redes de producción donde las pymes intervengan y que al ser competitivas puedan entrar a los mercados; además cómo articular acciones para participar en las negociaciones con terceros países.

Por su parte Gladis Genua, representante en Uruguay de la CAF, señaló que los acuerdos comerciales son cada vez más intrarregionales.

Con estos mega acuerdos se busca entrar en espacios integrados de gran alcance e incorporan temas que van más allá de la OMC. Además tienen el respaldo de las transnacionales para que cuenten con reglas de juego claras. Contrariamente a sus colegas, Genua entiende que los mega acuerdos que se están negociando resultan una alternativa práctica al estancamiento de la OMC y cree que se pueden cerrar más rápido de lo pensado. Esto porque mientras en la OMC son los gobiernos los que se comprometen directamente, en los mega acuerdos el respaldo es del sector privado. Además aquí no interfiere la cuestión agrícola.

PILOT SERVICES & MARINE CONSULTANTS



RIOPAR®

RÍO PARANÁ PILOTS S.A. / MULTIPAR S.A.

Paraná River first private enterprise.

Pilot services available 24 hours a day, 365 days a year.

Pilot licenced in accordance with official regulations and supervised by the Argentine Government.

Av. Julio A. Roca 620 13th Floor, (1067) Buenos Aires, Argentina - Phones: (54-11) 4331-9111/2813/9508 - Fax: (54-11) 4331-5201
AOH: 154 448 4065 / 155 228 4314 Web site: www.riopar.com.ar E-mail: info@riopar.com.ar / operaciones@riopar.com.ar

También disiente con Tussie; para Genua EE.UU sigue siendo relevante como poder en el comercio mundial, aunque reconozca que el acuerdo con el Pacífico tiene que ver con el temor al avance Chino. *“Los mega acuerdos van a poder definir una plataforma normativa y quizá la OMC lo tome como una oportunidad. De allí van a salir las bases donde se puede asentar el multilateralismo”*, advirtió. Pero allí quedan afuera Sudamérica y África.

Señala que en América Latina hay diferentes aproximaciones al mundo. Un Pacífico que mira hacia afuera mientras el resto lo hace hacia adentro. Esas distintas visiones incluso se dan con países que ya tienen acuerdos con EE.UU y la UE a los que les resultará más fácil insertarse en las cadenas de valor y por ende tener mayor competitividad que otros que podrán quedar aislados. Uno de los más complicados en ese sentido es el Mercosur que puede quedar fuera de juego.

Para Genua, uno de los problemas básicos que tiene Latinoamérica es cómo insertarse en el comercio mundial. Tanto hace 50 años como hoy, la región solo tiene 4% de participación en el comercio mundial, es decir insignificante, además exporta pocos productos de valor agregado y en servicios tampoco es relevante, lo que implica un poder bajo de negociación. Mientras tanto, América del Norte y Asia comercian 70/80% de los productos de valor agregado.

Para revertir esta situación falta trabajar en identificación de políticas de inversión extranjera, buscar nichos de producción internacional – que hoy están en Asia, Europa y EE.UU- y de servicios. La especialista señala que Brasil tiene todas las condiciones para ser el motor de Sudamérica como centro de la cadena de valor y sus socios puedan integrarse.

Al mismo tiempo agrega que las normas de origen son claves para incorporarse a las cadenas de valor, pero América Latina debe resolver las dificultades de competitividad y para cambiar esto debe concentrarse en mejorar infraestructura y allí la inversión es sustancial. China invierte allí 8% del PBI, nuestra región sigue con 2/3%. Pero además no hay que olvidar que Asia tiene un 40% de ahorro lo que le permite invertir en el desarrollo de la economía, mientras que la región tiene 15%. *“Para insertarse en las cadenas de valor hay que mejorar la calidad en el tipo de producto, tener una gestión más competitiva, invertir en infraestructura, logística y tecnología y mejorar las condiciones para hacer negocios. Hoy la política comercial es más compleja; no se puede separar comercio de inversión”*, dijo Genua.

Por su parte el especialista en negocios internacionales, Héctor Casanueva Ojeda, también señala que América Latina se puede transformar en una “cuarta fábrica” de producción mundial. Pero se requieren varios cambios, por un lado mejorar la vi-

sión a largo plazo y la capacidad anticipatoria para saber lo que se viene – por ejemplo en los últimos 20 años hubo cuatro grandes cambios que en la región no se han anticipado: el desarrollo de Internet, el crecimiento de China, la crisis financiera y el cambio climático-.

En un estudio realizado a partir de otros 600 a nivel internacional, se han rescatado 6 tendencias sobre como insertarse en el comercio internacional: trabajar en tecnologías disruptivas, atender a los cambios domésticos en las formas de producción o tener en cuenta la escasez de recursos naturales frente al crecimiento de la población; tener en cuenta los cambios demográficos como ser la mayor urbanización – en unas décadas, 80% de la población vivirá en ciudades- y el cambio climático, así como tener en cuenta la cuestión de

la gobernanza donde los nuevos ciudadanos piden más participación. Así se exigen mejoras en Infraestructura, transporte, energía, facilitación del comercio intrarregional, innovación en los recursos humanos, inversión en Pymes, entre otros. Casanueva Ojeda recordó que el acuerdo EE.UU /UE va a dejar intacta la situación del acuerdo agrícola de la OMC y esto va a pegar fuerte en el Mercosur. Pero entiendo que ALADI y el tratado de Montevideo de 1980 es un buen marco donde puede darse una convergencia o neo integración en la región. *“Hay que retornar al viejo esquema de la integración para insertarse en el comercio internacional, creando un gran espacio económico que vaya más allá de una Unión Aduanera que hoy no tiene sentido. Debe ser una integración competitiva a través de sectores y que entre otras cosas*



Llevamos el comercio mundial a su puerta.

APM Terminals está presente en 62 puertos, brinda servicios en 68 países y cuenta con 7 nuevos proyectos de desarrollo de terminales. Nuestro objetivo es claro: acercarlo a su meta. Y trabajamos día a día con la visión de liderar el mercado de operaciones portuarias para contribuir con el desarrollo sustentable del Puerto de Buenos Aires y del país.

APM Terminals, una terminal a su servicio, en todo el mundo.

www.apmterminals.com

 Lifting Global Trade.

APM TERMINALS

Av. Edison y Prefectura Naval Argentina. (C1104BCA) Puerto Nuevo, CABA.
Tel.: +5411 4590 0900 – Fax: +5411 4590 0991 – www.terminal4.com.ar

© 2013 APM Terminals

exige concesiones a las soberanías nacionales. Hay que tener grandes empresas pivote que arrastren al resto. Sin embargo es difícil cuando todavía estamos peleando para hacer más fluido el tránsito por una frontera”, advierte.



Norberto Ianelli, director de la oficina de representación de la SGI en Montevideo, a la der., y Agustín Colombo, director del área Internacional de la Untref

Muchos hablan con optimismo por el acuerdo firmado entre Japón y Australia que entre otras cosas avanza sobre una baja en aranceles para la carne. En el caso de la carne congelada el arancel japonés bajó de 38,5% a 19,5 % y de carne fresca baja al 23,5%, pero Valles advierte que esta baja se dará en una progresión de 18 y 15 años respectiva-

JAPÓN Y AUSTRALIA

mente. Además extiende cupos al queso a 20.000 tons y de carne porcina que pasa de 5.600 ton a 14.000. Esto se puede considerar un éxito?. “Los tiempos que se han manejado para la reducción de los

aranceles es el ejemplo de que hay más movimiento que acción. Pero de todas maneras, esto pegará fuerte en el Mercosur que no tiene acuerdos con Japón”, agrega el diplomático uruguayo. Un dato no menor es que este acuerdo no habla nada sobre garantía de protección de inversiones o solución de controversias en esta materia.

INVERSIONES

Uno de los puntos que viene resaltando el académico Jean Pierre Lehmann, profesor del IMD de Suiza - ver página siguiente- es que históricamente la OMC nunca peleó frente a medidas restrictivas a las inversiones y hoy comercio e inversión se han vuelto materias comunes en la medida en que cada vez más el comercio es inter o intra corporaciones y depende de la inversión extranjera directa. Por eso hoy la economía global esta manejada por cadenas de provisión que han redefinido el paradigma de la producción, los servicios y el comercio. Precisamente advierte que la opacidad del proteccionismo ha pegado fuerte en las in-

versiones. Por ejemplo, los reclamos de la Cámara de Comercio Internacional ICC, en este sentido haciendo sonar las alarmas sobre la necesidad de promover las inversiones extranjeras y mejorar los regímenes legales, van contra la oposición de gobiernos populistas a la economía de mercado global en muchos casos en un ambiente de desempleo creciente y donde el apoyo de los líderes del ámbito de los negocios ha sido muy pobre. Lehmann tiene pocas dudas de que la principal causa de la muerte de la ronda de Doha fue el pobre apoyo del ambiente de los negocios, especialmente de EE.UU. “Con un énfasis en

el cortoplacismo, los intereses sectoriales y sus líderes han errado en pararse para defender el libre comercio. Mientras muchos de ellos se asociaron en “ofensivas de exportación”, ignoraron que para exportar también hay que importar. Y así se promovió la idea mercantilista de que las exportaciones son buenas y las importaciones malas”, dice el especialista en un reciente artículo. Advierte además que la retórica del proteccionismo populista es particularmente violenta respecto del offshoring, que ahora se ha convertido en una mala palabra sin reconocer la importancia que le puede representar para industriales y consumidores.



Maipú 535 - 1er. piso - C1006ACE - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina
Tel: (+5411) 5279-5555 - Fax: (+5411) 5273-2281
E-mail: info@maruba.com.ar - Web: www.maruba.com.ar



LA OPINIÓN DE JEAN PIERRE LEHMANN

Se necesita más que retórica

El tan promovido “Nuevo orden en el comercio mundial” será más bien el “desorden?”. Así parece entenderlo Jean Pierre Lehmann, profesor de economía política internacional de IMD de Suiza – una de las escuelas de negocios líderes a nivel mundial- y fundador del Evian Group, (formado por líderes académicos, políticos y empresarios que buscan promover el entendimiento de cómo el multilateralismo y la globalización pueden revertir la pobreza y mejorar a las sociedades) que estuvo en Buenos Aires abriendo el Ciclo de Diálogos con referentes del comercio exterior que organiza la Fundación ICBC.

En su diálogo con Félix Peña, director del Instituto de Comercio Internacional de la Fundación y ante un auditorio donde no faltaron estudiantes de esa casa de estudios; Lehmann, analizó los avances -o no tanto- de la ronda de negociaciones de la OMC con la reunión de ministros en Bali y las posibilidades de concreción de los mega acuerdos- del Atlántico- que están negociando entre EE.UU y la UE- y entre EE.UU y una docena de países del Pacífico. Del diálogo también participó el director ejecutivo de la representación argentina de la Cámara de Comercio Internacional ICC, el francés Julian Kassum.

En primer lugar, Lehmann mostró una escasa euforia por los resultados en Bali. Hubo cierto optimismo en los primeros días luego del encuentro y están quienes dicen que se alcanzaron algunos compromisos- al menos no fue la muerte de Doha- pero también están quienes señalan que la reunión terminó aportando poco y nada en concreto, más allá del acuerdo de facilitación del comercio con pocas exigencias en cuanto a la concreción de sus indicaciones.

Según el especialista, para la OMC, los dos “Mega acuerdos” que se están negociando entre grandes bloques son “el problema”, porque pueden de alguna forma abrir una nueva normativa ajena a las reglas multilaterales.

Reconoce que hoy el multilateralismo no tiene buena prensa y por otro lado los políticos, cuando se les pregunta sobre el tema, están en otra cosa, más bien en los problemas del día a día.

Para Lehmann, mucho tiene que ver esta

situación, con la “geo politización” en todos los ámbitos. Un fenómeno que se da desde hace una década; algo que se trasladó también al comercio internacional. Así la OMC pasó a ser de un ámbito

neutral para negociaciones a un sitio de pelea y reclamos; especialmente desde los países emergentes. “Los países saben que deben estar allí pero no saben para qué”, señaló. Hoy estamos en un mundo de des-



- Servicio de cabotaje argentino
- Buenos Aires - Ushuaia - Buenos Aires
- Frecuencia quincenal



Una línea de navegación argentina que ofrece un servicio regular de carga general en el tráfico de cabotaje argentino priorizando la puntualidad y brindando soluciones logísticas a las dificultades que enfrentan nuestros clientes.

Contacto Comercial: Tel: (11) 4315-1444 - buecom@patagonialines.com

www.patagonialines.com

equilibrios y mucha fragmentación sin ley internacional, sin un sistema para "absorber los choques".

En materia de negociaciones de comercio internacional la OMC se encuentra sin títomón; agregó. Entiende que los políticos no se dan cuenta que hay que tener una legislación que de estabilidad manteniendo un respeto a las instituciones.

Lehmann - en la foto a la der.- recordó el concepto del nuevo director de la OMC, Roberto Azevedo que señala que con esta fragmentación luego de la crisis financiera del 2009, el mundo sigue sin confianza y falta transparencia. "Uno de los problemas de las últimas reuniones ministeriales de la OMC es que se ha buscado colocar paños fríos y lo que se necesita es cirugía mayor", dice. Además reconoce que para generar esos cambios hay que trabajar mucho tiempo, no alcanza con juntarse un fin de semana en una playa sofisticada.

Mientras Julian Kassum advirtió que si bien EE.UU. esta muy activo en cuanto a negociar acuerdos comerciales, no tiene agenda multilateral y de hecho deja afuera de sus negociaciones a los BRICS. En cierto punto, se señaló que lo que buscan esos Mega acuerdos, es debilitar la posición de China como jugador de peso en el comercio mundial. De todos modos Lehmann es escéptico con respecto a que esos grandes acuerdos lleguen a un final feliz al corto plazo - Japón de la mano de EE.UU.?: difícil....-

Uno de los elementos que destacó el especialista es el papel de China. "Hace 20 años quien podía creer que China iba a superar a Japón como potencia. Esto no se vislumbraba ni en el 2001 cuando ingresó a la OMC y ya en 2005 esa situación se concretó. Nunca en la historia hubo tanta expansión de un país a nivel mundial- salvo en su momento Gran Bretaña- como hoy se da con China", dijo.

También resaltó el papel de las cadenas

de valor. Este último fenómeno aún no ha sido asimilado por las normativas internacionales, porque entre otras cosas, los negociadores no tienen experiencia en estos temas. "todavía se habla de conceptos de "made in" cuando un producto chino tiene componentes de los más diversos orígenes", dijo. Precisamente el Fung Global Institute de Hong Kong - un think tank independiente que genera investigaciones de primer nivel en materia económica y avanza en cuestiones que afectan a las sociedades a nivel global; del cual Lehmann es profesor- está trabajando en cómo se puede cambiar esta tendencia con regulaciones que atiendan esta nueva realidad. Una globalización que no se desarrolle sólo en el crecimiento del consumo sino con sustentabilidad y atacando el flagelo de la pobreza.

Lehmann destacó que existe una contradicción entre la proliferación del esquema de cadenas de valor y los acuerdos bilaterales. "Las empresas deben contar con un entorno con el máximo de transparencia y reglas claras y estos acuerdos lo complican", dice.

Asimismo el analista se ve muy preocupado por los temas que hacen a la sustentabilidad y viene advirtiendo sobre las consecuencias del crecimiento de la clase media urbana en los países emergentes y especialmente en China con una ampliación brutal del consumo. Se ha invertido totalmente la participación mundial de la población que consume con respecto a la que quedaba fuera del mercado. "China consumirá lo mismo que EE.UU. y Europa y esto exige recursos impresionantes. El planeta no está preparado para esta deman-



da", dice Lehmann. Un dato no menor, por ejemplo, hoy los chinos ocupan el segundo lugar en gastos de turismo en Francia. Finalmente señaló el riesgo de los países que dependen únicamente del crecimiento de China. En América Latina destaca problemas de calidad de "gobernanza" y la necesidad de pensar en el largo plazo.

En cuanto al anunciado "nuevo orden" mundial, producto de los problemas de confianza y falta de transparencia a partir de la crisis de las hipotecas en EE.UU., y la presión de los "emergentes"; el académico señaló que hay mucha confusión. El G 20 no ha sido un avance concreto y los países emergentes con más poder no tienen la capacidad de articular acciones para atraer posiciones y por ejemplo, avanzar en el multilateralismo. Más que en ser custodio de un nuevo sistema global abierto, el G20 se convirtió en custodio de un proteccionismo difuso que viola la carta y el espíritu de las normas. Más que proveer liderazgo; los países del G 20 están gerenciando las tendencias proteccionistas, sostiene

Le preguntamos al especialista qué papel tendrá la OMC sí de las reuniones ministeriales no surgían grandes movidas políticas para avanzar en el multilateralismo



COMPAÑÍA NAVIERA HORAMAR S.A.



SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN EL
ALMACENAMIENTO, DESPACHO Y TRANSPORTE
FLUVIAL-MARITIMO DE HIDROCARBUROS

- Transporte fluvial de cargas secas, líquidas y LPG
- Transporte de combustibles livianos y pesados
- Almacenamiento de combustibles





Juana Manso 205 - 6° piso - (C1107CBE)
Tel.: +54 11 4891-7700 - Fax: +54 11 4313-0987
www.horamar.com.ar mail@horamar.com.ar

y Bali terminaba siendo otro paso más en el largo letargo de la Organización. *¿Puede mantenerse sólo como órgano para resolver controversias?* Lehmann reconoce que hay muchos que piensan en ello – e incluso apoyan que eso suceda– pero entiende que es difícil porque por su propia regulación la OMC no puede cumplir sólo con ese papel.

EVOLUCIÓN

Lehmann hace referencia al ex director de la OMC Renato Ruggiero, que señala que en pocos años pasamos de un mundo dividido a otro integrado que resulta mucho más difícil de manejar. Mientras que en 1995 había 90 miembros, en Bali se encontraban 160 y ese traspaso no fue silencioso. En un trabajo publicado a fin de año, el analista hacía un histórico: la reunión ministerial de Seattle de 1999 fue un fiasco lo que llevó al entonces director general Mike Moore a decir que sentía temor de que la OMC se transforme en la *“Liga de las Naciones del siglo 21”*, es decir impotente e irrelevante.

En 2001 China fue admitida en la OMC en Doha mientras los países del Sur exigían una mayor participación en la torta del comercio en áreas donde son competitivas, pero donde a su vez los países desarrollados aplican distorsiones al comercio. No obstante allí se lanzó la agenda de Desarrollo, pero para Lehmann el espíritu de la cooperación global desapareció.

Más tarde en la ronda de Cancún en 2003, las conversaciones colapsaron en parte por el rechazo de EE.UU. a quitar los subsidios – por ejemplo a su lobby del algodón, frente a países más competitivos en costos especialmente del África–.

Desde allí no hubo resultados, agrandándose las divisiones entre Norte y Sur con el agregado de otras complicaciones en el comercio mundial; por un lado el enorme crecimiento de China como una super poder de comercio global y por otro el peso de la tecnología que ha generado una producción de mercancías y servicios en forma de cadenas de valor globales altamente dispersas. Para Lehmann mucho tiene que ver el fracaso de Doha con que esta ronda fue lanzada cuando esos elementos aún no se daban claramente. Así las negociaciones se dieron en campos de batalla perimidos. En suma, dice, mientras Doha se mantuvo constante, el mundo cambió.

Así sin capacidad para ajustarse, liderar o comprometerse y frustrados por no poder dictar una agenda de comercio global, los poderes establecidos optaron por jugar en el ámbito de acuerdos de comercio regionales en espacios más exclusivos: los *“mega acuerdos”* como el TTIP, Transatlantic Trade and Investment Partnership, con EE.UU. y la UE y el Transpacífico Partnership, con EE.UU. y una docena de países del Pacífico– dejando fuera a grandes emergen-

tes como China, Brasil, India o Sudáfrica, además de otros países menos desarrollados de Asia central y África. *“La intención de esos mega acuerdos no es liberalizar el comercio entre los países miembros sino escribir las nuevas reglas del comercio para el nuevo siglo”*, dice Lehmann.

Así en pocos años el mundo se transformó de una división tripartita a otra de dos, con países esencialmente ricos por un lado *“dentro”* y los que están afuera ya sea emergentes, en desarrollo o pobres, con reglas anteriores y reglas nuevas.

“No hay garantía de que esos mega acuerdos se concreten pero se viene dando una tendencia que pasa de integración de comercio global a una fragmentación que de todos modos no es irreversible”, advierte el especialista..

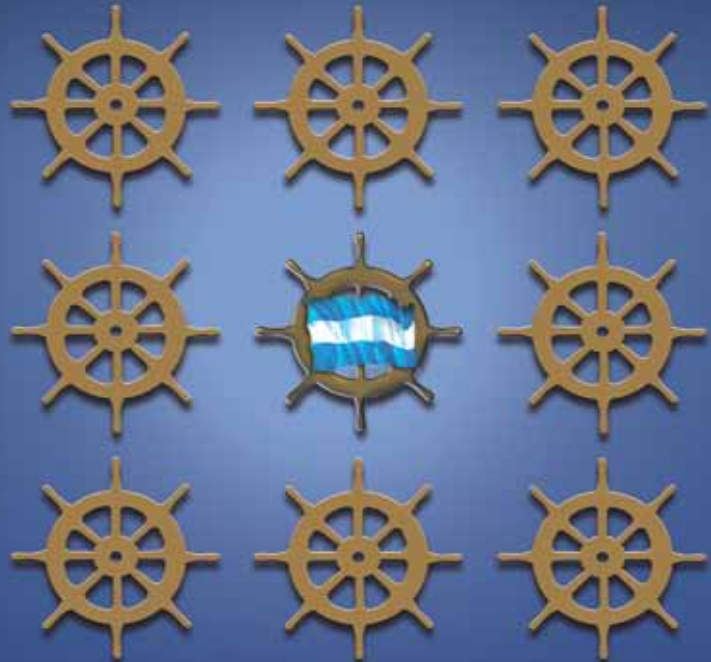
BALI

En cuanto al paquete de Bali advierte que si se tiene una mirada más cercana, no parece sugerir que vaya a cambiar aquella tendencia. Entiende que mucho de la última reunión ministerial es retórica y que resulta difícil trasladarlo a la realidad concreta. Muchos señalan que es una suerte de Doha descafeinada.

Una de las razones de su *“éxito”*, dice Lehmann es la visión entre algunos funcionarios de comercio americanos que ninguna de las previsiones exigen la aprobación del Congreso de EE.UU.

Pero los optimistas celebran que gracias a Bali el multilateralismo en el comercio puede ver aún la luz del día. El temor se basaba en que el fracaso de Bali no solo ponga fin a la agenda de Doha sino al hoy

UN VALOR FUNDAMENTAL NOS DIFERENCIA ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS



El emblema nacional, siempre enarboló nuestros buques, por convicción y fe, más allá de intereses económicos o políticos.
Nuestra bandera nos da identidad, por eso también es nuestro nombre.



ARGENTINA

CONSORCIO DE COOPERACION NAVIERO
NAVIERA SUR PETROLERA SA - NATIONAL SHIPPING SA
Carlos Pellegrini 179, Piso 17, (C1009ABC) Buenos Aires, Argentina.
Teléfono (+5411)4322-5564 al 08 / www.argentina-comercio.com.ar

frágil sistema de reglas basadas en un régimen de comercio multilateral. Muchos lo pueden ver como una victoria a lo pirro. Decía Lehmann en su trabajo que es importante que se trate de volver al espíritu de la cooperación global y apuntar a mejorar lo que se tiene en intereses comunes más que "defender" los intereses nacionales. Pero entiende que en un siglo de cambios y globalización, deben aplicarse a nivel de la OMC reformas radicales para adaptarse a las nuevas realidades y generar oportunidades para una globalización más justa, inclusiva y sostenible. Si no es así, Bali podría ser el final, el principio

del final, o el final de un tortuoso comienzo. "Se requiere gran esfuerzo, liderazgo y visión para construir fundamentos sólidos para un régimen de comercio del siglo 21", insiste.

Lehmann junto a Peña a la derecha y Kassum a la izquierda.



FRAGMENTACION EN LAS NEGOCIACIONES COMERCIALES
 -un resumen de la opinión de Félix Peña (ver www.felixpena.com.ar)-

LOS MEGA-ACUERDOS INTERREGIONALES Y SU POTENCIAL IMPACTO EN LA GOBERNANZA GLOBAL



Las negociaciones de mega-acuerdos interregionales ocupan hoy un lugar central en la agenda de las relaciones comerciales internacionales. Son negociaciones que se insertan en un marco de fuertes incertidumbres con respecto a su futura evolución. Tienen un potencial para fragmentar el sistema comercial internacional y afectar su gobernanza.

El hecho que la Conferencia de la OMC en Bali no haya restablecido la expectativa de una negociación multilateral global que pueda concluirse en un tiempo razonable, parecería ser un incentivo a avanzar a través de los mega-acuerdos interregionales. Sin embargo, es factible argumentar que el tiempo que demandarían estas negociaciones de alcance parcial, está debilitando el esfuerzo político y técnico que requeriría desatar algunos de los principales nudos que traban las negociaciones

multilaterales globales.

El problema no lo plantearían los mega-acuerdos interregionales, pero sí el hecho que ellos pudieran concretarse sin que se hubiera restablecido la fortaleza y eficacia del sistema multilateral global. La razón principal es que todos los mega-acuerdos que se están negociando -y muchos otros que ya se han concluido o que se siguen negociando, tales como el de la UE con la India y también con el Mercosur- son preferenciales. Esto es, incluyen compromisos que generan ventajas sólo para los países participantes y tienen, por ende, un alcance discriminatorio con respecto a aquellos países que en ellos no participan. Poseen por lo tanto un significativo potencial para fragmentar el sistema comercial internacional. Es aquí donde puede residir precisamente el efecto negativo de una red de mega-acuerdos comerciales preferenciales inserta

BAJO TECHO SIEMPRE

Lo Primo

Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado / Logística y Distribución



- Lo Primo 1: 14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos**
- Lo Primo 2: 24.000 metros cubiertos**
- Lo Primo 3: 6.000 metros cubiertos**
- Lo Primo 4: 16.000 metros cubiertos (Plazoleta para Transporte Internacional)**



- Oficinas a disposición del cliente para fines múltiples**
- Oficina de verificaciones**
- Conexión on line Sistema Informático Maria**

en un sistema multilateral global debilitado. Sería el de introducir un factor de debilitamiento de las condiciones de gobernanza global.

En esta perspectiva cobra toda su importancia la idea de promover la convergencia de los acuerdos multilaterales globales y los preferenciales, sean ellos regionales o interregionales, dentro de marcos comunes. Es una idea que puede ser central para que los múltiples acuerdos que se están negociando contribuyan a lograr el necesario objetivo de alcanzar pautas razonables de gobernabilidad global y regional. Implica conciliar las aproximaciones de alcance parcial con una visión de conjunto indispensable para impulsar el comercio mundial en un contexto favorable a la paz y a la estabilidad política y, a su vez al desarrollo económico y social de todos los países.

INTEGRACIÓN

Se habla de que en la región latinoamericana hay gran cantidad de instituciones "de integración", -según un estudio más de 400- que no funcionan o lo hacen sólo formalmente. Pero para Félix Peña son importantes, "El problema no es que hayan muchas instituciones, sino no utilizarlas", dijo

LOS AVANCES DEL ACUERDO DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

Para algunos especialistas el Acuerdo de Facilitación de Comercio presentado en Bali se ve como el establecimiento de un quiebre a partir del cual puede venir un esquema de mejoras a la fluidez del comercio internacional. Viendo paso a paso sus disposiciones, abarca todas cuestiones muy traumáticas, por ejemplo, si se tiene en cuenta para la tradición fiscalista de las aduanas de América Latina, desde el control en fronteras hasta la necesidad de coordinación entre organismos, la búsqueda de procedimientos comunes, preferencias a operadores autorizados, publicación de información transparente sobre normativas aduaneras, notificaciones previas frente a posibles rechazos y trabas, agilización para cargas expresas y perecederas, libertad de tránsito, cooperación aduanera. Se dice que al generarse una liberación más fluida de las cargas tanto en aduanas como en procedimientos de organismos oficiales, se obtienen fuertes ahorros en tiempo y dinero para los importadores y exportadores, que llegan a los consumidores. El acuerdo, se dice, también beneficia a los embarques desde y hacia países mediterráneos a través de sus vecinos.

Precisamente, en cuanto a facilitación de comercio el paquete de Bali establece la reducción de los trámites burocráticos y la aceleración del despacho de aduana, permitiendo hacer más expedito los procedimientos de exportación e importación, mayor transparencia de las normas y procedimientos aduaneros, resoluciones anticipadas, procedimientos de revisión y apelación, implementación de ventanilla única para trámites aduaneros, reforzamiento de la libertad de tránsito de mercancías, admisión temporal de bienes, manejo de mercancías rechazadas, entre otros. Además, incluye una sección que regula la cooperación aduanera multilateral legitimando y promoviendo los entendimientos



NDS
we know how.

Nautica del Sur S.A.
Consultoría y Servicios de Práctica en
Río de La Plata y Puerto de Buenos Aires.

A. Moreau de Justo 1720 - 2º "A" - C.A.B.A.
Adm: 4313.1177 / 1168 Op: 4893.5533

aduaneros bilaterales. El acuerdo crea un comité de Facilitación del Comercio que va a ir monitoreando el avance de los miembros en la implementación del acuerdo y además para ello, cada país creará un comité nacional.

El acuerdo también habla de categorías de “cumplimiento” para los países en desarrollo y menos adelantados a los que deberá prestarse asistencia y apoyo para la creación de capacidad y así que puedan aplicar las disposiciones del acuerdo. De todos modos se señala que: *“Cuando un país continúe careciendo de la capacidad necesaria, no se exigirá la aplicación de la disposición o las disposiciones de que se trate hasta que se haya adquirido la capacidad de aplicación o sus capacidades administrativas e institucionales”*. También dice que *“Los países menos adelantados miembros solo tendrán que asumir compromisos en la medida compatible con las necesidades de cada uno de ellos en materia de desarrollo, finanzas y comercio”*. En suma dos disposiciones que puede llevar a que por mucho tiempo este acuerdo quede en la nebulosa.

La OCDE estima que, por la aplicación del acuerdo, los costos del comercio se reducirán en un 10% para sus miembros. Por su parte, hay estimaciones que hablan de que también generará un incremento en el PIB mundial de USD 960 mil millones.

Sobre el segundo pilar del paquete, Agricultura, en Bali se destaca la aprobación de una excepción para poder incrementar los subsidios en programas de seguridad alimentaria y la ratificación del compromiso de eliminación de los subsidios a la exportación.

Respecto al último pilar, dedicado al

Desarrollo, sobresalen los lineamientos para la aplicación de normas de origen preferenciales para los países menos adelantados y, la creación de un mecanismo para revisar las normas de trato especial y diferenciado existentes en la OMC.

Además en la Conferencia se adoptaron cinco decisiones relativas a la labor ordinaria de la OMC. Por ejemplo, en materia de propiedad intelectual, se acordó no presentar reclamos que no estén basados en una infracción en el marco del proceso de solución de diferencias de la OMC; en comercio electrónico; se convino en no imponer derechos de aduana a las transmisiones electrónicas; sobre pequeñas economías

Cabe destacar que durante la reunión ministerial de Bali se aprobó la adhesión de Yemen, como miembro a la OMC, convirtiéndose así en el país número 160 de la Organización y el 35 país menos adelantado.

Los próximos meses se espera que estarán marcados por los lineamientos esbozados en la Declaración sobre la elaboración de un programa de trabajo que permita completar la Ronda de Doha y establecer un Comité Preparatorio para iniciar la implementación del Acuerdo de Facilitación de Comercio.

Un elemento muy importante del acuerdo que destacan algunos de los funcionarios de la OMC es que fue posible gracias a que los países menos adelantados y los países en desarrollo pueden implementarlo de acuerdo a sus posibilidades. Esto es un quiebre frente al tradicional esquema de tener un tiempo extra para implementar el acuerdo. Además les permite a esos

miembros elegir qué partes del acuerdo pueden implementar inmediatamente o demorarlos hasta una fecha anunciada o demorarlo por la necesidad de una asistencia técnica.

Se añade que las negociaciones en sí mismas fueron novedosas porque incluyeron a todos los miembros de una forma inédita. En los meses previos se negoció un boceto, palabra por palabra entre todos. Tradicionalmente se construía un acuerdo con grupos más pequeños representando coaliciones e intereses claves de países, llamado “círculos concéntricos”. En cambio para llegar al acuerdo de facilitación del comercio las delegaciones estuvieron sentadas en la mesa en todo el proceso. Contrariamente al esquema tradicional de negociación, en este caso el acuerdo tuvo un mandato individual, país por país y medida por medida. Además quienes destacan la importancia del acuerdo señalan que por primera vez se reconoció que mejorar la forma en cómo el comercio se desarrolla puede ser tan importante como reformular las barreras explícitas de comercio. En otras palabras el énfasis fue puesto en reformar el ‘hardware’ del comercio — fricciones de procedimientos y de procesos — como oposición a la cuestión del ‘software’ — las políticas de comercio generales-.

También se dice que el éxito del acuerdo de facilitación de comercio, va más allá y puede servir como ejemplo de otros ejercicios de negociación.

La forma de conducir las conversaciones en forma inclusiva y descentralizada, fija nuevos estándares en la forma de negociar las cuestiones del comercio

AZEVEDO: LOS MEGA ACUERDOS PUEDEN AYUDAR

Recientemente, en un encuentro con empresarios y funcionarios del Reino Unido en Londres, el director general de la OMC, Roberto Azevedo hizo un balance de Bali y pidió el apoyo del sector privado para reforzar los esfuerzos de la organización en mantener las reglas multilaterales. Precisamente habló de los mega acuerdos y que no necesariamente se oponen a las reglas de la OMC.

“Bali demostró por primera vez que la OMC puede alcanzar acuerdos en forma multilateral. Es el primer acuerdo de este tipo desde que la organización fue creada en 1995. Anunció al mundo que la OMC está volviendo a estar activa y demostró que podemos trabajar en gran forma”, señaló Azevedo. Agregó que una vez implementado el paquete de Bali proveerá una fuerte herramienta a la economía





global, generando crecimiento y puestos de trabajo. Se estima, dijo, que el acuerdo de facilitación implica inyectar un billón de dólares a la economía global, a través del recorte la burocracia en el comercio y reduciendo costos en la economías para encarar negocios internacionales en 10%

Advirtió que este recorte en costos se da tanto para las grandes multinacionales que de todos modos tienen formas de lidiar con las complejidades para acceder a nuevos mercados; como para las pymes; ya que este acuerdo permite ayudarlas a afrontar esas barreras y sobre todo crear trabajos en el ámbito de la exportación donde generalmente se dan puestos de mayor calidad y mejores sueldos.

"Bali puso un foco sobre la OMC pero todavía hay otros focos donde se debe trabajar como en los gobiernos y el sector privado con las grandes iniciativas de comercio regional que hoy se están negociando como el TTIP entre la UE y EE.UU.", señaló Azevedo. Allí advirtió que las diferentes vías de acuerdos regionales, plurilaterales o multilaterales no son exclusivas; pueden existir juntos y de hecho se complementan unos con otros. *"El Acuerdo general de Tarifas y Comercio de 1947 de hecho fue efectivamente la multilateralización de una red de acuerdos de comercio recíprocos previos que existían en ese momento. El sistema multilateral creció fuera de estas iniciativas y siempre permitió nuevas. Ambos el GATT y ahora la OMC tienen normas específicas que proveen un ámbito de aplicación para esos acuerdos",* argumentó.

Insistió en que el actual trabajo que se está haciendo a nivel plurilateral y regional es positivo y bienvenido y tiene un rol claro para jugar. *"Esos bloques ayudan a construir el edificio de las normas de comercio global y la liberalización del comercio; pero deben coexistir con el sistema mul-*

tilateral no solo porque hay algunas cuestiones que no se pueden negociar en un ambiente no multilateral, sino también por la cobertura geográfica. Las áreas más dinámicas de la economía mundial por ejemplo, están fuera de esos acuerdos regionales", advirtió el responsable de la OMC - *en la foto*. Un elemento que destacó del acuerdo es que apunta a una aprobación multilateral de los términos de facilitación aduanera, *"porque simplemente no tiene sentido adoptar regulaciones para hacer más fluido el movimiento a través de las aduanas en forma bilateral o si se hace para un solo país",* dijo.

Agregó que en forma similar, las regulaciones financieras o de telecomunicaciones no pueden ser verdaderamente liberalizadas para un solo jugador. Más allá de elementos menores donde se puede avanzar, esta claro que es mucho mejor negociar servicios en materia de concesiones de comercio en forma global en el ámbito de la OMC, señaló Azevedo. Otros ejemplos en el mismo sentido, advirtió, son los subsidios al agro o a la pesca así como en cuestiones que implicar remediar conflictos como las medidas anti dumping que no pueden tener avances con acuerdos bilaterales.

"Defendiendo e impulsando el crecimiento de la industria de la construcción y las reparaciones navales"



Cámara de la Industria Naval Argentina

Paseo Colón 797 Piso 4º Oficina "A" (C1063ACT) Buenos Aires Argentina
Teléfonos/Fax 011 4342-4245 / 4118 camaradelaindustrianaival@live.com.ar

“El simple hecho es que los principales desafíos globales para el comercio pueden solo resolverse en forma global y creo que esto ha sido de alguna forma bien reconocido”, sentenció.

Precisamente desde la reunión de Bali, el funcionario ha viajado por el mundo para monitorear el clima que ha creado el acuerdo y asegurar que la OMC puede ofrecer aún más en el futuro. Se entrevistó con dirigentes políticos del más alto nivel – desde los presidentes Obama, Dilma o Mujica, hasta los responsables de la UE, Barroso y Van Rompuy – y en todos los casos, dijo sintió un fuerte apoyo al sistema multilateral y a la OMC. *“Incluso en Ginebra es tangible este ambiente, hay una nueva energía. Bali cambió el juego”,* dijo Azevedo. Agregó que ahora viene el período de cosechar los beneficios de Bali, implementando las decisiones y acuerdos alcanzados en la Conferencia. Además preparar para diciembre un programa de trabajo para concluir de una vez la agenda de Desarrollo de Doha.

“Tengo la visión creciente que cualquier acercamiento que tomemos, necesitaremos tener en cuenta las áreas específicas – agricultura, accesos de mercado a productos no agrícolas (productos industriales) y servicios-. Estas son las áreas más duras simplemente porque será de donde vendrán los grandes resultados”, advirtió Reconoció que las negociaciones en esta materia han ido demasiado a la larga. Esas tres cuestiones no han sido discutidas por cerca de seis años y Azevedo entiende que ahora es tiempo de ponerlas nuevamente en juego. *“Si hacemos progresos allí todo los demás caerá en ese campo. Si no progresamos en estas cuestiones, el progreso en otros ámbitos se verá mucho más limitado. No sugiero que se debe aumentar o reducir nuestra ambición en la agenda de Doha, pero debemos tener un nuevo acercamiento para obtener resultados. En varias formas esta es una nueva ronda Doha. Nuestro objetivo ahora debe ser nada menos que completar la ronda y hacerlo lo más rápido posible”,* argumentó.

El funcionario recuerda a los miembros de la OMC que se necesita una nueva fase en el esquema de deliberaciones focalizada no solo en cómo manejar lo que no se hizo bien sino en proponer y probar nuevas ideas y soluciones. Insiste sobre el argumento de todo lo que ofrece el comercio: es una fuerza para el crecimiento y el desarrollo; estimula la innovación, la competitividad y la creación de buenos y calificados trabajos y el acceso a los centros dinámicos de crecimiento alrededor del mundo; bajando los precios y el costo de vida, brindando nuevos productos y mejorando la calidad de vida de la gente. Pero Azevedo necesita más “defensores de los negocios y el comercio”, o sea las voces combinadas de los líderes en los negocios de todo el mundo como pivotes para difundir el “éxito” de Bali. *“Bali generó un gran acuerdo en sí mismo, pero más importante aún es que creó una oportunidad para generar beneficios más grandes en el futuro y que ahora es necesario medir”,* finalizó.

ADUANA: NUEVO REGISTRO DE CONTENEDORES

La Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), estableció un nuevo Régimen de Información sobre contenedores afectados al tráfico internacional de mercaderías, mediante el servicio web “Registro de Contenedores”.

“El régimen ayudará a lograr una mayor transparencia y seguridad en las operaciones de comercio exterior, permitirá la gestión del riesgo en tiempo real, simplificará los procesos de información aduaneros y agilizará la información referida a contenedores y sus responsables”, evaluó el administrador federal, Ricardo Echeagaray.

El nuevo régimen, establecido por la Resolución General N° 3615 abarca a los operadores de contenedores inscriptos en los Registros Especiales Aduaneros. Éstos deberán contar con Clave Fiscal —con nivel mínimo de seguridad 3. Entre sus considerandos se señala que *“la medida permitirá simplificar y facilitar los procedimientos aduaneros, disponer en forma más ágil de información sobre los contenedores y sus responsables e incrementar la eficiencia en los procesos de control, todo lo cual contribuirá a dar una mayor seguridad y transparencia a la cadena logística de comercio exterior”.*

Además, la normativa indica que los

Agentes de Transporte Aduanero que presenten el manifiesto de carga del medio de transporte que arribe al territorio aduanero por la vía terrestre deberán encontrarse inscriptos, sin excepción, como Operadores de Contenedores en los Registros Especiales Aduaneros. *“Los sujetos inscriptos en los Registros Especiales Aduaneros con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de la presente, tendrán un plazo de 30 días corridos, contados a partir de la fecha prevista en el cronograma para adecuar el registro de los datos correspondientes a los contenedores operativos a las disposiciones de esta resolución general”,* agrega la norma.

Al resaltar la disposición, Echeagaray señaló que hay 29.152 operadores habilitados y que a lo largo del primer trimestre de 2014 se utilizaron 280.076 contenedores para las operaciones de exportación e importación.

La norma señala que los operadores deberán actualizar sus registros cada vez que se produzca una modificación de la información anteriormente suministrada, dentro de los siguientes pasos: las altas, con una antelación no inferior a 24 horas del arribo del contenedor al territorio aduanero; las bajas y las trans-



ferencias, dentro de las 48 horas de producidas.

Para el funcionario, los procesos y las herramientas informáticas del nuevo régimen de información se orientan al criterio de una “Aduana con menos papeles” y con ello se facilita el intercambio de información entre los distintos sectores que intervienen en el comercio exterior.

Además, señala que el registro prevé la implementación de regímenes de información anticipada, e introduce un nuevo concepto en el modelo de gestión y control aduanero, tanto en el esquema interno como en la interacción con auxiliares del sistema aduanero.

Cayendo a los peores niveles en varias décadas

Las noticias sobre las exportaciones de carne bovina que en algún momento eran de las buenas del comercio exterior argentino, ahora sólo aparecen para el llanto.

Por estos días se publican estadísticas sobre lo que el país perdió en exportaciones de carne bovina – U\$6.000 millones en los últimos cuatro años- producto de la falta de un modelo exportador, la volatilidad que ofreció el tipo de cambio y una política comercial adversa, según un análisis del instituto IERAL de la Fundación Mediterránea. Por ejemplo hoy se exporta la mitad que en 2002. *“Será fruto de la política de privilegiar la “mesa de los argentinos”?. “La Argentina ha perdido el protagonismo que supo lograr en los mercados internacionales de carne bovina y también ha desaprovechado el gran potencial productivo exportador de la cadena”,* se indicó desde la entidad mediterránea.

Al respecto, el informe refirió que las exportaciones de carne bovina realizadas por el país promediaron las 130 mil toneladas anuales durante el período 2010-2013, lo que permitió generar divisas por u\$s1.070 millones anuales.

A estos valores y con la cuota de mercado que supieron tener los cortes nacionales en las últimas décadas, dichas exportaciones podría haber alcanzado un promedio de u\$s2.600 millones anuales. Es decir, más del doble.

“Este contra fáctico implica -según indican los especialistas del leral-, para los últimos 4 años, una resignación de divisas de entre u\$s5.200 y u\$s6.000 millones”.

El informe consideró que dicha pérdida puede explicarse por el empleo de *“políticas comerciales adversas, originadas en el argumento de los ‘bienes-salarios’, por los desfases del ciclo ganadero y por los problemas de organización de la propia cadena”.* A modo de ejemplo, el estudio destacó

que Brasil -tras vivir una crisis y una devaluación durante el 1998/1999- logró concatenar ocho años de crecimiento continuado en sus exportaciones de carne bovina, logrando casi quintuplicar los volúmenes.

En tanto, se expresó que la Argentina, tras la crisis 2001/2002, solo logró expandir sus exportaciones durante 3 años (hasta 2005) y duplicar sus volúmenes; a partir de entonces, las ventas al exterior han descendido a la mitad del punto de partida (2002).

“El país no sólo ha perdido el protagonismo que supo lograr en los mercados internacionales sino que también ha desaprovechado el gran potencial productivo exportador de esta cadena, resignando entre otras cosas un flujo muy importante de divisas que permitirían enfrentar la situación actual del mercado cambiario con mayor holgura”, se indicó.

Los técnicos del leral también justifican el “retraso” que experimentaron las ventas cárnicas al exterior en la *“falta de permanencia de un modelo exportador, volatilidad de tipo de cambio real y política comercial adversa”*

Según un reciente análisis, los números de febrero y en potencial de marzo en materia de exportaciones vacunas, permitirían señalar que el total proyectado al 2014 será de 148.000 tons., el más bajo en más de medio siglo, incluso el del 2001 cuando con condiciones totalmente anormales se exportaron 152.000 tons. En 2012 ya se habían exportado unas 184.000 tons y en 2013, 202 mil tons. Hoy



las exportaciones que están a un promedio de U\$5000 la ton, no llegan a 6% de la carne producida, cuando el promedio en esos 50 años era de 18% y menos aún que el 27% de promedio en los '60.

Un dato alarmante es que en los últimos 50 años el promedio de los embarques - entre 1960 y 2009- **fue de 472.000 tons.!!!!**. Lo cierto es que al cerrarse frigoríficos creados para exportación, los sindicatos se conformaron con cobrar una garantía para los trabajadores, aunque para “no trabajar”. Ahora, cuando el daño esta hecho, se quejan porque -“vaya sorpresa”- hace meses dejó de operar otro frigorífico entrerriano exportador víctima de extraños enjuagues - en medio de la política de privilegiar la mesa de los argentinos se lo quedó la provincia y se gastó una millonada de plata de los contribuyentes para “ponerla en funcionamiento” - y ahora no hay plata para seguir pagando la “garantía”.

Al menos los argentinos tenemos carne buena y barata....o no tanto....

- Cargas aéreas y marítimas
- Door to door service
- Consolidación
- Despachos aduaneros

eaff

EAFF S.A. Agentes Aduaneros
Agentes de transportes internacionales

Desde y hacia la Argentina, **SU conexión con el mundo.**

To and from Argentina, **your connection with the world.**

Sede Central

Viamonte 1145 - Piso 3 - C1053ABW
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina
Tel. +54 11 4372 1300. Fax. +54 11 4372 2082

Sucursal Campana

Bv. Lavalle 290 - Piso 4 of. E - B2804FUN
Campana. Buenos Aires, Argentina
Tel. +54 03489 424436 / 430834. Fax. +54 03489 430834



www.eaff.com.ar

SE PODRÍA MULTIPLICAR LA PRODUCCIÓN Y LA EXPORTACIÓN

Según un estudio de la Fundación Producir Conservando (FPC) sobre ganadería se afirma que es posible triplicar la producción en diez años utilizando la tecnología disponible y si se modifican aspectos clave de la actual política ganadera.

El informe señala que la Argentina, que en el 2005 llegó a producir 3,3 millones de toneladas de carne vacuna - el año

en el que comenzaron las regulaciones sobre la industria y la producción- pero que hoy produce 2,5 millones ; tiene el potencial de aumentar esta producción a 5 millones de toneladas en el corto plazo (2020) y generar U\$12,5 mil millones en exportación; y podría alcanzar las 8 millones de toneladas de producción en el mediano plazo (2025), equivalentes a una exportación de U\$27,5 mil

millones (5,5 millones de toneladas). Esa cantidad de divisas por exportaciones podría generar la ganadería vacuna de lograrse un aumento en la producción y destinarse un 70% al mercado externo, en vez del 6% de la actualidad. Esto se podría alcanzar, según la FPC si cambian las condiciones tecnológicas, empresariales y políticas con una mejor oferta de pasturas y eficiencia en el rodeo de cría

ANÁLISIS DEL SECTOR

El stock de ganado, que venía mostrando una recuperación luego del mínimo de 48 millones de cabezas alcanzadas en 2011, comenzó a mostrar signos de estancamiento en 2013 y habría finalizado el año por debajo de las 51 millones de animales, dice Carolina Schuff, coordinadora de análisis sectorial de la consultora abeceb.com

“Detrás de esto está la pérdida de rentabilidad en toda la cadena, que enfrentó un importante aumento de costos, sobre todo en alimentos por la suba en la cotización de los granos. Por otra parte, enfrenta un mercado interno en donde, además de los acuerdos de precios, encuentra a un consumidor que ha recuperado los niveles normales de consumo per cápita (superó los 63 kg por año en 2013) y que difícilmente siga creciendo a ese ritmo (+6,6% en 2013) en un contexto económi-

co de desaceleración”, agrega.

En cuanto al mercado de exportación sigue sin funcionar como válvula de escape para compensar la rentabilidad. Dice Schuff que aun luego de la devaluación de enero que logró recomponer algo de competitividad en un momento de elevada demanda internacional, persisten los atrasos para otorgar los permisos de exportación (ROE) con el objetivo de mantener estables los precios internos de los cortes vacunos más populares. Así volvieron a caer los envíos al exterior.

El corolario de esta situación continúa dado por la pérdida de mercados. Mientras que hace cinco años el país era el tercer exportador mundial, actualmente está fuera del top ten y ya fue superado por otros países de la región como Uruguay y Paraguay. Esto a pesar que Argentina cuenta con oferta para abastecer el mercado interno y al mismo

tiempo podría tener importantes excedentes para la exportación.

En este contexto, para 2014 se espera una sensible desaceleración de la faena luego del fuerte crecimiento que experimentó en 2013, cuando la pérdida de rentabilidad llevó a los productores a una mayor liquidación de hembras. Y algo similar sucedería en materia de producción: a pesar de la suba en el precio de la hacienda, los costos siguen en alza, lo cual volverá a repercutir sobre la rentabilidad de los productores.

Mientras tanto, en materia de comercio exterior, para este año se aguarda un leve incremento de las exportaciones en un contexto de mayor competitividad tras la devaluación de enero pasado.

Aunque el aumento estará acotado por una desaceleración en la producción, y por la autorización limitada de los ROE de parte del gobierno.

PAYSANDÚ SE LANZA CON SERVICIO DE CONTENEDORES

Un inédito servicio semanal de contenedores feeder fue lanzado entre Paysandú en el río Uruguay y Montevideo. La idea es sacar carga variada - desde cítricos hasta madera pasando por celulosa y granos- con la ventaja de un B/L directo desde origen, mayor seguridad de la carga, continuidad del frío más cerca de su lugar de consolidación, ofreciendo otra opción a los exportadores, pegando menos en la infraestructura terrestre tan afectada por el camión.

El buque Provincias Unidas que opera el servicio, tiene 95 mts de eslora, 15 mts de manga, 5 mts de calado, y capacidad de 262 TEUS de carga nominal y 200 TEUS de carga efectiva -3.500 tons dry- y 45 enchufes para contenedores reefer; fue construido en Alemania en 1990 e incorporado hace unos meses por Naviport -parte de un fuerte grupo uruguayo que tiene variados negocios, desde inversiones inmobiliarias hasta agronegocios y que también está invirtiendo para la navegación con barcasas en la hidrovía - de hecho incorporó

junto al Provincias Unidas un remolcador de 2 mil caballos de potencia que empujará seis barcasas construidas en Paraguay, de 1.600 toneladas cada una - y realizará el transporte intraportuario entre Paysandú y Nueva Palmira o Fray Bentos.

Pionera en nuevos servicios multimodales, la naviera Hamburg Sud - que hace tiempo ve a Paysandú con mucho potencial- ya tomó 80% del espacio reefer del buque y lo opera principalmente con cítricos de la región del norte uruguayo donde se concentra 70% de la producción de ese país.

El feeder desde Paysandú - donde se han hecho importantes inversiones en materia de equipamiento como en recuperación de espacio para el manejo de contenedores y se avanza como “puerto libre“- tiene un tránsito time de 24 horas hasta llegar a Montevideo, donde posteriormente toma el

buque oceánico y podría actuar como importante complemento al tradicional transporte por camión.

En su momento se pensó que dicho servicio también podría tocar Concepción del Uruguay, aunque tendría que pasar por la aprobación de las autoridades argentinas.

Desde otros ámbitos se anuncia el proyecto de colocar un buque para aprovechar la carga de ese puerto entrerriano pero con bandera argentina.



Tres décadas atrás Shenzhen ciudad de la provincia de Guangdong, era un pueblo fronterizo de 30.000 habitantes. En ese momento como parte de las reformas económicas de Deng Xiaoping fue lanzada como el primer campo experimental de la apertura económica de China como Zona Económica Especial. Pasado el tiempo hoy tiene 10 millones de habitantes, es el tercer puerto de contenedores del mundo y cuenta con un PBI de U\$230 mil millones – igual a la economía 40 en el mundo-; un movimiento comercial que el año pasado sobrepasó los U\$537 mil millones – U\$200 mil millones en importación- y un ingreso per cápita de U\$20.000. Desde ser el centro logístico continental del sur de China hasta hub de tecnología de punta, no para de avanzar. ¿Podrá la Argentina subirse a este boom de desarrollo de una ciudad en plena evolución para lo cual hay que ir más allá y mirar el bosque en lugar del árbol y salir de la pelea del día a día? Argentina tiene el gran caudal de alimentos y como dicen en Shenzhen un gran potencial. Hoy el intercambio de esa ciudad con el país es de U\$600 millones, aunque la mayoría son exportaciones que salen desde Shenzhen.

Estos datos se pudieron chequear en la visita de una delegación de esa ciudad con funcionarios y empresarios que buscan promover negocios e inversiones allí en un seminario organizado por la agencia de Promoción de Inversión y Cooperación de Shenzhen –Investshenzhen- junto a la Cámara de la Producción, la Industria y el Comercio Argentino-China.

El vicecalde de la ciudad, Chen Biao - en la foto- señaló que Shenzhen fue la ventana de la apertura en el marco de las reformas de China, convirtiéndose en una ciudad internacional, una de las puertas más importantes para el intercambio internacional de ese país, elegida para los inversionistas mundiales para ingresar al hoy cosmopolita mercado de China continental; elegida por su nivel de competitividad, con protección para el desarrollo de inversiones, con economía de mercado y un gobierno ejecutivo, con ventajas notables de transporte integrado y posición estratégica; puerto terrestre y marítimo líder mundial, - uno de los cuatro principales aeropuerto del país conecta con 100 ciudades del interior y cuenta con 15.000 empresas logísticas- gran capacidad de ahorro, y un foco puesto en la tecnología e innovación – líder en solicitud de patentes- así como promoción artística – 633 bibliotecas y curiosamente el promedio de ventas de pianos es monstruosa- además de ser “una ciudad verde” – casi la mitad de su superficie está cubierta de espacios verdes-, con el menor consumo de agua y energía de China y una planificación para la baja emisión de carbono a mediano y largo plazo.

Allí se radicaron las más grandes empresas tecnológicas. Shenzhen recibe una interesante parte de la inversión extranjera del

El claro ejemplo de la apertura china y lo lejos que estamos de las tendencias que mueven al mundo

Shenzhen: de cómo pasar de la nada al desarrollo



país. No hay que olvidar además que esta ciudad y la región de Guangdong trabaja “en red” con Hong Kong y Macao y se encuentra a una hora de cualquier industria proveedora.

Además Chen repasó los campos de cooperación posibles con Argentina; las nuevas fuentes de energía, - biodiesel y eólica- el intercambio en materia de desarrollo social y cultura y en la industria de la creatividad. En materia de diseño, destacó que Buenos Aires tiene un reconocimiento internacional, así como Shenzhen que concentra unos 6000 centros de diseño.

Precisamente Carlos Spadone, presidente de la Cámara de la Producción, la Industria y el Comercio Argentino-China, destacó el potencial para hacer negocios con China y señaló que hoy en ese país existen posibilidades para todo lo que Argentina quiera vender. “Sólo hay que ir”; nos dice. Además destacó la presencia en Argentina de las empresas tecnológicas de Shenzhen Huawei y ZTE, ambas dedicadas a las comunicaciones. El directivo celebró que la rama local de Huawei haya instalado recientemente en Buenos Aires sus oficinas regionales tras mudarlas de Brasil

**Por una Marina Mercante
de bandera argentina.
Para que el transporte y
la pesca estén
al servicio de la Nación.**

Perú 779/83
(1068) Capital Federal
Tel. 4300-9700 al 03
Fax: 4300-9704
Correo Electrónico:
capitanes@ciudad.com.ar
Web site:
www.capitanes.org.ar



y mostró su satisfacción ante el anuncio de ZTE de montar un centro en la provincia de Salta – la empresa produce celulares en Tierra del Fuego con marca propia y en otros casos ensambladas por BGH- Finamente Spadone y el director de la agencia de Promoción de Inversión y Cooperación de Shenzhen, Wang Yonming, firmaron un acuerdo para la promoción de actividades conjuntas.

En cuanto al resto de las exposiciones durante el seminario; a nivel oficial estuvo presente el director de Promoción Económica Internacional de la Cancillería argentina, Martín Lettieri –

mientras se esperaban algunas palabras de interés teniendo en cuenta la situación de China como uno de los principales socios comerciales del país, sólo hizo un agradecimiento formal por la invitación-, la siempre sustanciosa palabra del consejero político de la Embajada de China en Argentina, Zhu Jingyang, quien recordó que para China el desarrollo es prioridad y Shenzhen es la mejor prueba. *“La relación entre Argentina y China, pasa por su mejor momento, China es el segundo socio comercial y principal destino de las exportaciones argentinas y es el tercer inversor en el país”*, agregó

Tettamanti advierte por la “multilateralización” de la hidrovía

El Paraná como un “teatro de conflictos”

El subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Horacio Tettamanti, es de abrir varios frentes de pelea; algunos dicen que, fiel al relato, ve fantasmas donde no los hay. Tal es así que con las últimas movidas apoyadas *“por la propia presidente”* generó por ejemplo que hoy el funcionario no sea muy querido por el ambiente logístico uruguayo; allí pegó fuerte. Pero ahora plantea nuevas tensiones frente al avance, según dice, de intereses que no son los nacionales y allí la tensión más importante: un escenario de conflictos que se viene *“por el Paraná”*.

El funcionario avanzó además sobre varios temas, siempre delicados, en su exposición en un almuerzo en el Timón Club; donde por un lado pidió dejar de lado divergencias internas y avanzar en la aprobación de una ley de marina mercante; marcó la necesidad de reformular el esquema de mantenimiento de las vías navegables, el desbalance de la matriz de los modos de transporte y el tratamiento aduanero que está pegando en la logística.

En un ámbito donde Tettamanti no viene recogiendo muchas adhesiones, esta vez el Timón Club permitió la sana convivencia del funcionario junto a representantes del sector naviero privado, como el presidente de la entidad y a su vez titular de la Cámara Naviera y la CASIN, Jorge Alvarez, además de al titular de Carba, Juan Carlos Fernández Bazán o el secretario de CAENA, Roberto Sylvester. De hecho, fue de las reuniones más concurridas del Timón en los últimos tiempos, donde no faltaron el titular de la AGP, Sergio Borrelli, el titular del Centro de Navegación, Santiago Díaz Mathé, o el secretario de la Cámara de Puertos Privados, Alberto Ramírez. Todos abogaron por buscar coincidencias que en el día a día parecen lejanas.

Tettamanti destacó que hoy el sector está en la agenda del gobierno, en un estadio superior con respecto a años anteriores.

Hablando sobre la Resolución 1108, señaló que representa un hito significativo especialmente por las consecuencias y las respuestas que fue generando día a día.

Además insistió en que este tipo de medidas responden a la necesidad de desarrollar la navegación y los puertos del interior revirtiendo un problema estructural que se da en el país de priorizar el camión con los costos en flete, en infraestructura y medio ambiente que eso significa.

“No queremos ser el “valet parking” de Nueva Palmira. No podemos terminar siendo mediterráneos para maximizar la renta de las navieras internacionales. Hay quien en Uruguay tuvo la alucinación de pensar que iban a avanzar siendo el centro logístico del Cono Sur y que la Argentina se iba a quedar mirando”, dijo.

Esto vino acompañado de medidas de seguridad para el control de la dimensión de los convoyes de barcasas que navegan en el Paraná - que ya estaban ideadas hace tiempo pero que ahora se aplican por la decisión política del gobierno- y hacer más transparente la habilitación de los amarraderos utilizados por barcasas de bandera paraguaya con pobres instalaciones. *“Daba tristeza ver un remolque uruguayo trayendo y llevando barcasas paraguayas mientras los argentinos miramos”*, dice Tettamanti.

Agregó que este nuevo enfoque viene acompañado por un nuevo protagonismo de la Cancillería respecto a estos temas. *“La hidrovía pasa a ser un factor importante. Hoy más de 50% de los temas que se hablan en los distintos ámbitos de negociación en el Mercosur tienen que ver con navegación, tránsito y puertos. Todo esto también ha permitido que estos temas salgan del debate interno de nuestro sector y lleguen a otros ámbitos”*, afirmó.

Reconoce que las recientes medidas saca-

Horacio Tettamanti - a la izq.- fue invitado a exponer en el Timón Club. Aquí junto a Jorge Alvarez, titular del Timón y titular de la Cámara Naviera y CASIN. Se firmará la paz?



ron a Uruguay del transbordo, pero también se lamenta cuando le decimos que la Argentina no puede aprovechar la resolución 1108 al no tener flota y su organismo debe emitir excepciones a la bandera. *“Esta solución es precaria y no puede durar en el tiempo”*, dice.

Otro problema no resuelto es que la mercadería no sale exportada desde el puerto de origen y así resulta otra desventaja para el cargador. *“Resultan indispensables los cambios en la normativa aduanera, sino todo esto no tiene sentido. Nadie quiere reemplazar el concepto de fiscalización y control, pero es necesario que no imposibilite la demanda logística”*, agrega Tettamanti. En ese sentido hay una propuesta para agilizar la normativa aduanera en los puertos en el flujo de carga que en su momento fue formulada por el sector privado y que se debe tener en cuenta, agregó. El funcionario de todos modos advierte que las diferencias entre Argentina y Uruguay en estos temas, llegaron a tomar otra dimensión cuando aparece el cuestionamiento de Brasil en apoyo de Uruguay.

Tettamanti afirma que la hidrovía ya se viene mirando como una gran solución para la salida de buena parte de la carga de graneles especialmente de Matto Grosso do Sul que maneja 50% de la proteína que mueve Brasil y cuya producción viene creciendo a 10% anual. De allí saldrán 70 millones de toneladas en los próximos cinco años y la hidrovía viene confirman-

do sus costos más competitivos, luego de haberse comprobado que la salida terrestre hacia el Pacífico no terminó cerrando. Dice el funcionario que a estas cargas se le debe sumar el mineral de hierro - donde había fuertes proyecciones que quedaron un tanto frenadas con la crisis financiera del 2009- más la carga de Bolivia y la soja paraguaya. *"Pero paradójicamente a la Argentina dicha crisis le significó una nueva oportunidad para que el diseño de la hidrovía juegue a favor de los intereses argentinos"*, señaló el funcionario.

Como se dijo, Tettamanti, advirtió que en este contexto el Paraná será un teatro de conflictos y tensiones, con presiones de todo tipo. *Es para tanto?*

El funcionario argumenta: *"La llave del Paraná es argentina. Pero hay una tendencia a multilateralizar la soberanía del río y parece que por ser internacional, en el tema de la hidrovía la Argentina no puede opinar. Hay que definir si la hidrovía va a estar al servicio de la producción o de la logística extractiva. En este contexto la defensa de la soberanía del Paraná será uno de los desafíos que se vienen"*, dijo.

Se puede sintetizar una visión de conjunto en esta materia, como quiere Tettamanti?

Más allá de destacar la nueva traza que quiere abrir en la zona Bravo, el funcionario marcó como positivo las tareas en conjunto que se hacen con Uruguay en el dragado del Martín García. Señaló que debe haber un trabajo complementario inteligente y no competencia en el uso de los canales Martín García y Emilio Mitre. De todos modos insistió en que hay que repensar el modelo de mantenimiento de las vías navegables. *"Los canales hoy son insuficientes; no solo hay un problema de profundidad sino en anchos. El esquema de dragado diseñado en los '90 fue exitoso pero se viene agotando en el tiempo, entre otras cosas porque no contempló el acceso a los puertos y esto hoy es un problema. Así estamos al límite con los volúmenes, pero qué pasará cuando queramos mover 200 millones de tons con toda la carga que se viene?. Este modelo no va a dar la respuesta y requiere una reformulación"*, dijo ante la atenta mirada de ejecutivos de empresas que hoy son parte de ese modelo de los '90.

Por otro lado, insistió en que es necesaria la reconstrucción de una flota de bandera y para ello resulta esencial una ley de marina mercante. Aquí no parece haber coin-

cidencias entre el funcionario y los armadores. *"Las diferencias internas hacen que el sector sea mirado con cierto resquemor por los políticos"*, dijo. Así convocó a que más allá de las diferencias, el capital argentino, el movimiento obrero y el Estado - lo repitió varias veces- puedan trabajar juntos y así desarrollar una flota sostenida en intereses nacionales. *¿Esto deja afuera a la inversión del exterior?, le preguntamos. "De ningún modo, si un armador internacional quiere colocar barcos en la bandera sería muy bienvenido"*, nos dice. *Y por qué no lo hacen?...*



COMO DUELE EN URUGUAY

Tettamanti advirtió que los transbordos de carga argentina en Montevideo eran mucho más de lo que las fuentes uruguayas señalaban.

Según el propio Centro de Navegación uruguayo, a Montevideo llegaban en promedio 11 barcos desde Argentina para transbordar a buques oceánicos. La previsión es que el puerto recibirá entre 65 y 70 barcos menos que el año pasado, producto de las resoluciones 1108.

Entre diciembre y febrero, luego de

aprobada la medida argentina, Montevideo perdió casi la mitad de los transbordos que recibía.

En cuanto a las medidas que decidieron limitar la capacidad de los convoyes de barcazas que llegaban al puerto de Nueva Palmira y la clausura de un amarradero que era utilizado como sitio de espera por barcazas paraguayas para acceder a esa terminal; le harán perder a NP unos 1,5 millones de toneladas.

Medios uruguayos señalan que men-

sualmente la terminal del país vecino recibía unas 200 barcazas desde Paraguay, de las cuales 100 se movían desde el amarradero clausurado por Tettamanti. De todos modos, desde Uruguay se señala que muchos de esos movimientos se suplirán por la operación de la minera brasileña Vale.

El puerto de Nueva Palmira mueve anualmente 11 millones de toneladas y toda la carga paraguaya representa el 45% de esa actividad.



Casa Central: Gualeguay 1255 C.P. (C1265AAA) Capital Federal
Tel/Fax: (011)4361-9891/9118 - Email: ospatrones@ospatrones.com.ar

Acuerdo Mercosur-UE

Argentina hace un giro, la pelota la tiene Brasil?

Ni los propios involucrados, los sectores empresarios, tenían idea de que el Gobierno iba a avanzar días pasados en la definición de una oferta común con sus pares de los países del Mercosur para agilizar el acuerdo de libre comercio con la Unión Europea. Si bien Argentina sigue siendo principal proveedor de alimentos de la UE, hay quien dice que ya no hay espacio para seguir quedando afuera de los acuerdos que viene cerrando ese bloque.

El Mercosur aceptó poner bajo negociación con la UE casi el 90% del universo arancelario, luego de que la Argentina flexibilizara su posición y aceptara entregar sectores, como el lácteo, el trigo y los autos, según se dijo en Cancillería.

En la lista de productos ofrecidos por el bloque de cara a una rebaja arancelaria figuran carnes, frutas, hortalizas, vegetales, trigo, lácteos, vinos, autos y electrodomésticos, entre otros. El listado alcanza el 87% de las importaciones al bloque regional y hasta podría llegar al 90%

Una vez cerrada por completo la oferta, será el momento del intercambio de las propuestas con Europa, que también deberá llegar al 90% e incluir al sector agropecuario.

Lo curioso es que los propios empresarios no sabían del giro del gobierno argentino que viene pateando el acuerdo con la UE, ni siquiera aquellos que no querían que sus productos figuraran en la lista.

De todos modos están quienes sostienen que con la movida del gobierno argentino a Brasil ya no le queda la excusa de que no se llega al acuerdo con la UE "por culpa de Argentina" y los industriales y productores de ese país se tendrían que agarrar de otra cosa para retrasar la apertura. No es extraño que por estos días en el poderoso "Estado" de Sao Paulo, se haya publicado el reclamo brasileño en cuanto a que "los argentinos se niegan a mejorar el perfil, colocando menos productos industriales como sensibles y reduciendo los plazos para la desgravación tarifaria. La oferta de Argentina es el principal punto de discordia. Son varias las trabas impuestas



al acuerdo. Argentina insiste en 15 años de plazo para la reducción total en los aranceles de importados de Europa. Brasil, Uruguay y Paraguay quieren hasta 12 años y la UE pide 10 años". Además se critica que los argentinos se resistan a incluir en el acuerdo tarifario una amplia lista de "productos sensibles", como repuestos, sustancias químicas, electrodomésticos y bienes de capital -lo que es considerado como inaceptable por los europeos-. "Eso limita el alcance de la oferta en el volumen total del comercio. La meta es cubrir 90% de las tarifas, pero los miembros del Mercosur llegaron a un promedio inferior a ese índice", dice el artículo. Sugestivo....

RANKING DE COMERCIO EXTERIOR

Brasil, China y Emiratos Arabes Unidos aumentaron sus importaciones en 7% en 2013 y así se convirtieron en las grandes economías que más importaron. Nuestro vecino es el 21° en el ranking de países importadores a nivel mundial. Esto de acuerdo a un estudio de la OMC. Brasil compró en el exterior US\$ 250 mil millones el 1,3% de las importaciones mundiales un nivel casi idéntico al del 2012, aunque esto le permitió subir un lugar en el ranking de importadores. El promedio mundial de incremento de importaciones fue de solo 1%.

El mismo estudio mostró que en 2013 Brasil exportó US\$ 242 mil millones, nivel estable con respecto a 2012 y le permitió mantenerse en el puesto 22 en el ranking mundial de exportadores, aunque fue menor al promedio mundial que fue de 2%.

En cuanto a servicios Brasil exportó US\$37 mil millones, cayendo 2% y saliendo así del top 30 de mayores exportadores de servicios del planeta. En cuanto a importaciones, creció 7% con US\$84 mil millones, ubicándose 17° en el ranking con casi 2% de las compras mundiales.

TRIGO ARGENTINO

Un dato sorprendente: En marzo, el trigo argentino volvió a dominar la importación de ese producto en Brasil, luego de perder el histórico liderazgo frente a EE.UU. en 2013 y en los dos primeros meses de este año. De todos modos en lo que va de 2014 Brasil importó de EE.UU. 700 mil toneladas de trigo frente a 400 mil toneladas desde Argentina. Fuentes empresarias brasileñas, de todos modos tienen dudas acerca de si este cambio registrado en marzo continuará durante todo el año dada las restricciones que impone Argentina a la

exportación de trigo.

Recordamos que los molinos brasileños importan gran parte del trigo que consumen y se estima que la producción allí será de 6,7 millones de toneladas, un millón más comparado al 2013, pero por una cuestión de calidad, buena parte de ese trigo no es adecuado para producción de harina para panificación. Así en Brasil se estima una importación para este año de 5,7 millones de toneladas, frente a 6,7 millones del año pasado.



Hay otra visión del comercio exterior.

MEGATRADE VIRTUAL

El newsletter electrónico semanal de Revista **MEGATRADE** que leen cargadores, y operadores, con el particular análisis y las entrelíneas sobre todo lo que sucede en la cadena del comercio exterior

Suscribase a
contacto@revistamegatrade.com.ar

MV	MEGATRADE VIRTUAL	MV
MV es el Informe Semanal Digital de Carga Internacional de la Revista MEGATRADE de Argentina. Dirigido por Darío Kogan		
EMPIEZAN LAS CERTIFICACIONES		
Prefectura Naval comenzó a entregar certificados a puertos y buques de la jurisdicción argentina que responden a las exigencias de seguridad del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias ISPS. Ante la fecha límite impuesta por la OMI del 1 de julio, las autoridades decidieron mostrar en público que el trabajo que se está haciendo es serio y responsable y que no hay diferencias entre la Subsecretaría de Puertos y PNA. Definitivamente esta última está manejando las certificaciones y es quien notifica a la OMI a través de una clave cada instalación o buque certificado. Precisamente en un acto desarrollado en el edificio Guardacostas encabezado por el prefecto nacional naval, Carlos Fernández y el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Carlos Saías, se entregó la primera declaración de certificación a la Terminal de Servicios Portuarios Patagonia Norte SA que opera el puerto de San Antonio Este y al buque tanque de bandera "ONA TRIDENTE" de TRANS ONA . Para estos días está prevista la certificación de varias terminales en un trabajo a destajo que está desarrollando la Policía Marítima, auditando desde hace varios meses una gran cantidad de instalaciones portuarias y buques. De hecho, más de 104 instalaciones solicitaron la evaluación de riesgo a la PNA y 63 presentaron planes de protección al organismo y casi la mitad los		

Estructura



Organización

Tecnología



Centro de Actividades Logísticas Ezeiza

 **TCA**

Terminal de Cargas Argentina

MUCHO MÁS DE LO QUE USTED SE IMAGINA.

Aeropuerto Internacional Ezeiza | Buenos Aires, Argentina | Tel: (0054 11) 5480 6400 - Fax: (0054 11) 5480 0332

WWW.TCA.AERO