



Comisión: Comercio Exterior

Nota: El objetivo del documento es funcionar como facilitador para que en cada comisión se llegue a la redacción de 3 propuestas de mediano plazo y 3 con posibilidad de implementación inmediata y de impacto de corto plazo.

La estructura productiva del país está en función de la demanda externa, nuestro comercio exterior es funcional a la demanda externa. Tiene más peso el mercado externo que el mercado interno.
Arturo Jauretche

• PROBLEMAS ESTRUCTURALES

Argentina es considerada como un país periférico de los grandes centros de poder, donde nuestra principal participación en la economía mundial es a través de la exportación de materias primas, en general con poco valor agregado (commodities).

En el siguiente cuadro se puede ver la distribución de los diferentes tipos de productos de exportación por regiones.

REGIONES POR PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN POR PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN EL TOTAL DE EXPORTACIONES (Año 2015).					
	PRODUCTOS PRIMARIOS	MANUFACTURAS DE ORIGEN AGROPECUARIO	MANUFACTURAS DE ORIGEN INDUSTRIAL	COMBUSTIBLES Y ENERGÍAS	PORCENTAJE ACUMULADO/REGIÓN
PAMPEANA	15,95 %	35,23 %	22,76 %	1,1 %	75,05 %
PATAGONIA	2,46 %	0,47 %	3,67 %	1,3 %	7,89 %
NOROESTE (NOA)	3,48 %	1,31 %	1,1 %	0,07 %	5,9 %
CUYO	0,76 %	2,33 %	2,64 %	0,05 %	5,77 %

NORESTE (NEA)	0,68 %	0,61 %	0,26 %	0,01 %	1,56 %
OTROS (plataforma continental e indeterminados)	0,1 %	0,64 %	1,18 %	1,43 %	3,76 %
PORCENTAJE ACUMULADO	23,43 %	40,59 %	31,61 %	3,96 %	99,93 %
VALOR EN MILLONES DE U\$S	12.359,09	21.410,82	16.673,96	2.088,86	52.712,08

Fuente: Ernesto Mattos, CCC

El comercio exterior de los productos agroindustriales y agroalimentarios es estratégico por dos cuestiones que están muy vinculadas. Ellas son la influencia en los precios y la disponibilidad de alimentos a nivel interno, es decir lo que comemos los 45.000.000 de argentinos.

En este sentido, desde 2001 se habían establecido normativas fijando períodos máximos para liquidar divisas provenientes de ventas en el exterior, y hasta 2015 esos plazos se habían ido reduciendo para aumentar la oferta de dólares y sostener el tipo de cambio, disponiéndose 30 días máximos. Desde 2016 el gobierno de Cambiemos fue prorrogando el plazo de los 30 días a los 5 años y luego a los 10 años, hasta eliminar la obligación por completo en 2017.

En la Argentina existen un total de 600.000 empresas registradas de las cuales apenas 5.000 son exportadoras. En el caso de las agropecuarias exportadoras son unas 550 de las cuales Cargill, BUNGE, Dreyfus y AGD representan el 44% del total de exportación en granos, subproductos y aceite para el año 2017.

PRINCIPALES EXPORTADORAS DE GRANOS, SUBPRODUCTOS Y ACEITES					
En Toneladas y porcentaje sobre mercado total					
AÑO 2007	Tn	%	AÑO 2017	Tn	%
CARGILL	8.867.132	21	CARGILL	11.313.277	14
BUNGE	5.663.745	13	BUNGE	8.738.704	11
DREYFUS	47.005.571	11	DREYFUS	7.934.398	10

TOEPFER	3.921.532	9	AGD	7.330.796	9
AGD	3.577.663	8	VICENTIN	6.972.949	9
NIDERA	2.761.648	7	COFCO	5.530.365	7
ADM	2.251.676	5	OLEAGINOSA MORENO	5.333.589	7
VICENTIN	2.012.952	5	NIDERA	5.225.090	6
ACA	1.775.174	4	ADM	4.369.677	5
PECOM AGRA	1.002.198	2	ACA	4.325.544	5

EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Para analizar esta relación, cobra especial importancia analizar los medios de transporte y los territorios que son utilizados para el traslado desde el campo hacia sus destinos.

Casi el 90% las cosechas son trasladadas a través de camiones a las plantas y puertos. Esto ocurre a través de casi 90.000 camiones, de un sector que está en pleno proceso de concentración.

Pero para entender el peso de las empresas que controlan la exportación, también debemos ver qué pasa en los trenes de carga y en las vías navegables.

- Transporte fluvial y marítimo

En Argentina, el 76 % de la exportación de granos sale por puertos de la Hidrovía. En el Paraná se concentra el 80 % de la exportación agrícola local, el mayor tráfico siderúrgico y reúne todo el movimiento de cargas generales, fluviales y de contenedores, que tienen como puerto de origen y destino Buenos Aires.

El Polo Rosario-San Lorenzo-San Martín, abarca 20 puertos privados. Es la principal salida de exportación de granos en líneas marítimas transnacionales. Está el clúster más grande del mundo de procesamiento de granos, harina, aceites y biodiesel.

La logística portuaria define los tiempos de carga, descarga y estadía, transporte y fletes y se mide en los costos de exportación y en toda la cadena comercial.

El transporte (fletes) y la logística portuaria son los dos pilares más importantes de la estructura de costos de exportación.

El transporte de las materias primas y productos industrializados se realiza en un elevado porcentaje por vía marítimo fluvial, generando costos de flete por más de 3.500 millones de dólares. Su captación por buques de bandera argentina generaría que ese costo permanezca dentro del país convertido en sueldos, impuestos y ganancias de los armadores nacionales, incluso el Estado, si así se decidiera.

- Transporte ferroviario

A partir de las privatizaciones en la década de los 90, las principales concesionarias del sistema de transporte de cargas son, básicamente, empresas que utilizan el ferrocarril como un medio de transporte "interno", tanto de insumos hacia sus plantas de producción como de sus productos hacia puntos de distribución o embarque.

Los 3 ramales estratégicos son:

1. Buenos Aires al Pacífico (BAP), Pescarmona, 5.300 km
2. Nuevo Central Argentino (NCA), Aceitera Deheza, 4.500 km
3. Gral. Belgrano (FGBSA), varios, 10.000 km

Las grandes empresas agroexportadoras luchan permanentemente para influir en el control del eje agro exportador Rosario-Córdoba, eje que sigue aprovechando el entramado británico de los ferrocarriles –más la privatización menemista– y que no precisa de otro modelo ferroviario.

- **Antecedentes de Política Públicas en el Comercio Exterior**

Ya desde 1933, el Estado se plantea la necesidad de disponer de herramientas capaces de ejercer un control sobre el sector que contemple el uso de los recursos para la defensa de los intereses nacionales. Entonces, el presidente Agustín P. Justo dispuso la creación de la Junta Reguladora de Granos.

En 1946 El General Perón amplió los instrumentos del Estado, creando el Instituto de Promoción del Intercambio (IAPI). Sus objetivos eran centralizar el comercio exterior y transferir recursos entre los diferentes sectores de la economía como un acto de soberanía. Luego del Golpe de Estado del 55, se retrocedió en la intervención hasta llegar a una nueva institucionalidad.

En 1963 se crea la Junta Nacional de Granos.

En 1991 a través del Decreto N° 2284/91, se disolvió toda forma de control y regulación estatal. Aquella resolución abriría de par en par el ingreso de las multinacionales en el mercado de granos y restaría protagonismo al Estado para dárselo al mercado. Se les otorga a las cerealeras la libertad para disponer a su antojo de los recursos derivados de su actividad.

Las políticas de desregulación y privatización aplicadas al conjunto de la economía durante los años 90 impactaron también en el sector exportador introduciendo una serie de cambios en el sistema de comercialización y transporte:

- a. En el aspecto político e institucional en el año 1991 se disolvió la Junta Nacional de Granos, entidad que reguló el mercado desde sus comienzos en la década de 1930.

- b. Mediante la ley 24.093 de 1992, se modificó el sistema portuario nacional, transfiriendo a las provincias la potestad sobre los mismos y permitiendo en los hechos la privatización en su operación. El nuevo marco legal convirtió, en muy breve tiempo, a las grandes empresas comercializadoras de granos en propietarias de terminales portuarias bajo la forma jurídica de puertos industriales, donde localizaron las principales plantas aceiteras.

Cargill posee terminales portuarias en los puertos de Ingeniero White en BsAs y Puerto Quebracho en Santa Fe; Bunge Argentina en la terminal 6 en San Martín; Santa Fe e Ingeniero White y Dreyfus en la terminal Lagos a orillas del Río Paraná, Santa Fe.

En cada uno de esos sitios, el acceso a esas instalaciones está hoy bajo custodia de la Prefectura Naval Argentina, pero el artículo 9 de la ley 24.093 dejó abierta la posibilidad de que los particulares a cargo del puerto establezcan otro tipo de custodia.

La legislación de la década de los 90, otorgó condiciones ventajosas y específicas para los administradores de puerto al recortar derechos laborales a empleados portuarios y estuvo orientada a limitar los derechos de protesta de los trabajadores, aspectos que muestran la relación particular entre empresas y el Estado, interesado en sus jurisdicciones provinciales y nacional en otorgar condiciones ventajosas a estas grandes firmas.

● **PREGUNTAS ORIENTADORAS PARA LA ELABORACION DE PROPUESTAS DE LA COMISION**

1. ¿Quiénes son los principales ganadores en la actual situación? ¿Quiénes son los que quedan subordinados o excluidos?
2. ¿Cuáles deben ser los principales objetivos que tenemos que definir para el Comercio Exterior?
3. ¿Cuáles son las principales propuestas de corto y mediano plazo para transformar la actual política agroexportadora?