

0
H341
G24

II

37118

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE INTEGRACION
DEL MODO DE TRANSPORTE FERROVIARIO
EN LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PUERTO LA PLATA**



**ASPECTOS ECONOMICOS
SEGUNDO INFORME PARCIAL**

0/H341
624
II
433
H311.3
0322(2)

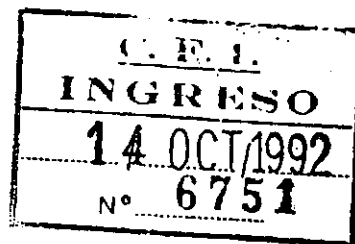
NOIC

OIR

OS AIRE2

BUENOS AIRES, 13 de Octubre de 1992.

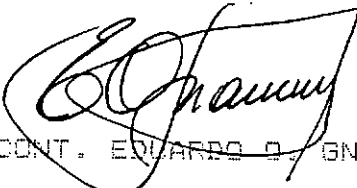
Señor
Secretario General
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
Ing. Juan Jose Ciacera
s. / d.



Por intermedio de la presente,
tengo el agrado de dirigirme a Ud. a los efectos de
adjuntarle el segundo informe parcial de acuerdo a los cursos
de acción que se vienen desarrollando en relación al proyecto
bajo análisis.

Saluda a Ud. atte.

adjtos. : 4 (cuatro) carpetas.


CONT. EDUARDO D. GNARINI

INTRODUCCION.

La estrategia de crecimiento vigente en la Argentina durante los últimos treinta años está siendo transformada profundamente por el actual Gobierno.

Anteriormente, el proceso de industrialización de la Argentina, había sido bruscamente interrumpido cuando aún no había logrado su integración básica.

La industrialización por cierto dinámica, fue un proceso recíproco temporal y especialmente similar al de una urbanización de "hecho", lo que requirió un fuerte apoyo y en consecuencia una expansión del sector público. La función de acumulación de éste, implicaba el desarrollo de una infraestructura y equipamiento, acorde con los requerimientos industriales y la función de legitimación se hizo presente bajo diferentes modalidades. Eso explica el incremento del peso del sector público en la actividad económica.

Este proceso se desarrolló en un contexto signado por la holgura fiscal y la vigencia de un sistema de regulaciones que facilitaron el desarrollo de las empresas públicas y privadas, sin tomar en cuenta la eficiencia productiva y/o asignativa de su gestión.

La capacidad del Estado para financiar sus propios gastos y de reasignar el ahorro nacional a ciertos sectores productivos permitió que este proceso se financiara mediante

aportes externos al mismo sistema. Las fuentes fueron sucesivamente, la apropiación de la renta agropecuaria, el superávit del sistema de seguridad social y finalmente el endeudamiento interno (vía emisión inflacionaria) y el externo.

A su vez el sistema de regulaciones al aislar a la industria nacional del mercado externo, eliminó toda posibilidad de desarrollo en condiciones de competitividad y comprometió su acceso al comercio internacional de bienes y servicios.

Las políticas macroeconómicas tuvieron un papel decisivo en la determinación de los niveles y composición de exportaciones e importaciones, los cambios operados en las últimas dos décadas en la estructura del comercio exterior, a causa de estas políticas, pueden apreciarse comparando la composición de exportaciones e importaciones en 1970, 1980 y 1990. Las políticas macroeconómicas aplicadas en estos tres momentos, a pesar de mostrar algunos elementos comunes, presentan diferencias importantes. Así, en 1970, los salarios estaban controlados, había tipo de cambio fijo, la política fiscal expansiva canalizaba hacia la obra pública y había bajos niveles de aranceles a las importaciones y la presencia de retenciones a las exportaciones.

Hacia 1980 el esquema se basaba en liberar el comercio y el movimiento de capitales, fijar el tipo de cambio y adoptar una política monetaria pasiva, de modo de alinear la inflación doméstica con la internacional. En 1990, en cambio,

la economía atravesaba una situación muy particular, debido a que recién se salía de una hiperinflación y como respuesta se aplicaron políticas fiscales y monetarias contractivas.

En cuanto a las empresas públicas, ciertos tratadistas sostienen que " .. estas fueron utilizadas como instrumentos de regulación macroeconómicas, contribuyendo a sostener el empleo, el ingreso y la inversión, así como para implementar políticas monetarias externas y/o fiscales. En ningún caso fueron concebidas como agentes dinámicos de un proceso de acumulación, que permitiera la propagación de las ganancias de productividad al resto del sistema y de esta manera sentar las bases del liderazgo público en la promoción del potencial de acumulación privada." Tampoco se intentó la articulación entre los sectores para aliviar su dependencia del fisco, lo cual hizo exhibir al sistema económico signos marcados de insuficiencia global como resultado de la interacción perversa tanto de las empresas públicas como privadas.

Por ello se hace necesario incrementar la eficiencia global, tanto pública como privada de la economía, con el fin de racionalizar su funcionamiento interno y mejorar su competitividad externa, como única solución a la integración de la Argentina en la economía mundial.

Ello es tarea conjunta de los empresarios privados y del gobierno en el marco de una política de desarrollo que debe ser aceptada por el conjunto de la sociedad.

Ante este cuadro el actual Gobierno esta modificando las

reglas de juego para ajustar las conductas globales a un contexto de mayor competencia con el fin de aumentar la productividad de la economía. Para ello se han ya adecuado, y se continua haciéndolo, los regimenes legales y económicos que concentran áreas de producción de bienes y servicios en manos del Estado. A su vez la industria se está modernizando para incorporarse al comercio internacional, sin apoyarse en créditos de privilegio, ni en abusivos subsidios fiscales.

En la dimensión macroeconómica, tanto las empresas públicas como las privadas, poseen los mismos objetivos : lograr la eficiencia asignativa, es decir minimizar el costo por unidad de producción y en consecuencia, maximizar el rendimiento de los recursos utilizados para el conjunto de la economía. La empresa privada, por su parte, agrega a este objetivo el de la eficiencia productiva, que se ve favorecida por los incentivos y restricciones de la competencia en las que debe desarrollar sus actividades.

Por ello el Gobierno Nacional está realizando la tarea de modernización y mejoramiento del desempeño de los organismos que permanecerán en el sector público y por otro lado la reconversión de las empresas públicas debido al desequilibrio financiero de las mismas, su incapacidad para revertir este proceso y la calidad de la gestión pública.

ASPECTOS DEL CAMBIO.

Modificaciones en las concepciones económicas derivadas de los nuevos pensamientos políticos sociales, apoyados por la fuerza de la realidad de un nuevo orden internacional y facilitadas por los grandes avances tecnológicos, sobre todo en transporte y comunicaciones, son la causa de la actual tendencia de los mercados hacia su globalización, sean industriales, de consumo o de capital.

Así pues, las empresas deben adoptar estrategias que les permitan establecer primero y sostener después ventajas competitivas en mercados mundiales. Estas estrategias requieren un ambiente macro de actuación que armonice aspectos económicos y sociales, o sea de un contexto que facilite la integración con el mundo, que sea competitivo, estable económicamente, con aceptable nivel de apertura y desregulación, con reglas de juego claras, en los que se privilegie el rol de la iniciativa privada y el de la productividad.

Con atrasos y no sin tropiezos se ha comenzado a transitar el camino a través de un profundo programa de acercamiento y modernización e incorporando fundamentales reformas estructurales tendientes a una efectiva inserción en el marco mundial.

Así podemos destacar acciones claves en línea con tal programa, como por ejemplo las referidas a la redefinición de

las funciones del Estado y la recomposición de sus estructuras fundamentales; el programa de privatizaciones de empresas, actividades y bienes; el amplio plan nacional y provincial de racionalización administrativa y desregulación de actividades y servicios; la adecuación del régimen de inversiones extranjeras; la desmonopolización gradual del reaseguro; la legislación penal tributaria y previsional; la libre convertibilidad; etc.

Nos parece innecesario explayarnos sobre las acciones que se están encarando en materia de privatizaciones, algunas ya concretadas como ocurrió con E.N.T.E.L., Aerolíneas Argentinas, Ferrocarriles Argentinos, S.E.G.B.A, Y.P.F.

No obstante nos parece oportuno incorporar una síntesis de dos de los conceptos fundamentales de hoy : privatización y desregulación.

En cuanto a privatización podemos citar los siguientes aspectos :

- mayor eficiencia en la gestión empresarial.
- incentivo a los propietarios para minimizar costos, dado que su objetivo es la maximización de beneficios, con la consecuente ganancia en términos sociales.
- racionalización de las decisiones de inversión: sólo se invierte en aquello que tiene rentabilidad apropiada.
- posibilidad de adopción de mejoras técnicas como consecuencia de la búsqueda por el lado de la

demanda de nuevos productos o nuevas combinaciones de precios/cantidad.

- concentración de esfuerzos y objetivos en la acción del Estado.
- rompimiento de la coalición de intereses corporativistas tanto de sindicatos como de proveedores.

En cuanto a desregulación podemos citar los siguientes aspectos :

- mayor competencia en los mercados.
- permite libertad de elegir para el usuario.
- exige a las empresas oferentes que aumenten su calidad y performance.
- incentiva la modernización y la asimilación de nueva tecnología como formas de subsistencia de las empresas.
- autoriza tarifas que indican en el margen, el costo real de los recursos que insume la actividad.
- evita la expropiación del excedente del consumidor.
- suprime frenos y barreras que protegen ciertas actividades en detrimento de otras.

En materia ferroviaria todas las líneas que hasta 1990 fueron nacionales ahora, con un concepto moderno, al haberse comenzado a realizar los cambios en la actividad económica del Estado en la prestación de los servicios públicos que le son esenciales, en los que se incluye a los sectores privados

se está llevando a cabo el cronograma oportunamente previsto, de concesiones de las distintas líneas férreas, ya que por su actual situación los ferrocarriles presentan tres aspectos negativos fundamentales :

a) Insuficiencia : propia de nuestras redes ferroviarias y de países de desarrollo similares al nuestro, insuficiencia de tráficos, de tecnología, de inversiones, etc.

b) deficiencia : es propia de una gestión deficiente (deficiencia en la infraestructura, parque móvil, personal, etc.)

c) desequilibrio : es un problema mundial generado a partir de la "revolución automóvil" y que deja a las empresas ferroviarias bajo el concepto de integrales (vehicular-movilidad-infraestructura y seguridad), mientras otros modos terrestres como el autotransporte son empresas vehiculares y de movilidad. Este es un tema sumamente importante para comprender e interpretar algunos problemas del transporte y especialmente de los ferrocarriles.

Se considera oportuno comentar algunas de las experiencias privatizadoras en materia ferroviaria en el exterior las cuales indican la existencia de un objetivo común, sanear, reorganizar, transformar y modernizar los ferrocarriles, a veces con profundos cambios institucionales y guiados por la necesidad de disponer de un eficiente modo de transporte al servicio de la sociedad.

En algunos casos se afirmó el rol del estado, o se estatizaron servicios, en otros se privatizó o se afirmó el rol de la empresa privada acompañado de medidas de desregulación.

La experiencia en los Estados Unidos, puede ser resumida de la siguiente manera :

Al término de la segunda guerra mundial los ferrocarriles iniciaron una prolongada y lenta declinación respecto a su participación en el mercado, motivada por el rápido crecimiento de la competencia y el desequilibrado rol gubernamental que subsidio a la competencia ferroviaria e hizo una mala utilización de los controles regulatorios para promover otros modos de transporte a expensas del ferrocarril.

En 1970, la actividad ferroviaria norteamericana que era de propiedad totalmente privada, estaba aproximándose al borde del colapso financiero, pero la economía nacional no podía perder los servicios que se prestaban.

Estas empresas privadas se desentendieron de los servicios de pasajeros ya que estos comenzaban a carecer de valor comercial, más aún en relación al monto de inversiones necesarias para hacerlos competitivos. Las empresas privadas preferían concentrarse en las cargas, cuyos servicios más remunerativos, necesitaban menores inversiones.

Así el gobierno tomó a su cargo con participación de los estados, municipios o autoridades metropolitanas, los servicios en las grandes ciudades.

En los Estados Unidos, existen casi 200 empresas ferroviarias, algunas de gran tamaño y otras más pequeñas. La situación es producto de quiebras, reagrupamientos, fusiones y creación de nuevas empresas pequeñas y medianas, alentadas por la desregulación.

Aparecen experiencias interesantes como la red del Illinois Central, empresa que luego de estar al borde de la quiebra se reorganiza sobre sus líneas troncales, en donde volcó todos sus esfuerzos, clausurando el resto de los ramales.

La alta eficiencia y rentabilidad de esas líneas troncales, sometidas a saneamiento y modernización, volvió nuevamente atractiva la operación de los ramales clausurados. Hacia ellos se dirigieron capitales de pequeñas y medianas empresas, que aprovechando la desregulación y comprando material tractivo y remolcado a bajos precios en el mercado del usado, rehabilitaron servicios, que actúan como alimentadores de tráfico de la red troncal.

La experiencia indica que al haber hecho eficiente la red principal, se mejoró posteriormente las posibilidades de los ramales afluentes clausurados y al

rehabilitarse estos se potencia nuevamente el conjunto del subsistema.

En general la industria ferroviaria se ha visto favorecida y los ferrocarriles norteamericanos son uno de los más eficaces del mundo en lo que a carga se refiere.

La organización empresarial ferroviaria se base en : Ingeniería - Management - Marketing - Planificación -

Con la tecnología se mejora la productividad, los servicios y los resultados financieros.

Se ha pasado, incluso, de cargas masivas a las especiales con gran éxito como lo prueba el transporte de piezas automotrices en cortas y medias distancias sincronizada con los procesos industriales.

Finalmente debe señalarse que los resultados de la desregulación de las tarifas de cargas (aproximadamente el 80% del tráfico ferroviario está totalmente desregulado y el 20% restante está solo ligeramente controlado) han sido bastante positivos. Las empresas aprovecharon la oportunidad de adaptar sus servicios con mucha exactitud y las necesidades de sus clientes y como consecuencia se ofrecieron mejores servicios y más baratos.

Por su parte y si bien con un

enfoque hacia el pasajero, los ferrocarriles de la Comunidad Económica Europea están produciendo una verdadera revolución en este tráfico de las grandes áreas metropolitanas como es el caso de París, Londres, el Randstad Holandés, Madrid, Roma y en ciudades menores con sus movimientos de cercanías y en las líneas interurbanas. En estas últimas se produce la mayor revolución merced a los trenes denominados de alta velocidad.

Los esfuerzos y realizaciones en infraestructura para el ferrocarril del futuro van acompañados de importantes investigaciones dirigidas a la modernización del material rodante, de la seguridad y control de tráficos, de comunicaciones, de sistemas de electrificación y de modernas unidades de tracción, adaptando - según las circunstancias - vías a trenes o trenes a vías.

En materia portuaria la actividad, en la cual hasta el año pasado más de un docena de instituciones oficiales tenían injerencia, ha quedado desregulada con la promulgación de parte del P.E.N. del decreto 817/92, sancionando, el Poder Legislativo a posteriori la nueva Ley de Puertos. El decreto tiene un claro objetivo como lo es el de la reducción de los costos portuarios.

En la Argentina, a partir de la década del 70 comenzaron a operar, a modo de paliativo, puertos privados de embarques de granos y subproductos principalmente al norte de Rosario y en las proximidades de Quequén.

En la actualidad funcionan 16 puertos privados que participan en más del 60% de las exportaciones de granos y derivados.

La desregulación portuaria también implica el levantamiento de las restricciones horarias, ya que los servicios aduaneros, de sanidad, de migraciones, etc. operarán las 24 horas; en lo que respecta a las actividades privadas, el decreto limita las restricciones hasta ahora existentes para el transporte marítimo y fluvial. Los empresarios navieros podrán determinar la dotación de sus buques. De esta forma se eliminan las disposiciones que contribuían a llevar tripulaciones en exceso. También se eliminan las trabas a la oferta de los servicios de estiba, en función a la autorización que ahora tiene el armador (dueño o administrador del buque), agente marítimo o usuario, a utilizar personal propio para las tareas de estibaje. En tanto y respecto a las actividades de pilotaje, practicaaje y remolque, el decreto permite reducir costos, ya que autoriza a prescindir de estos servicios bajo ciertas circunstancias.

Los costos portuarios comparados estimados, para en el año 1991 y para un buque de 25.000 ton. por 3 días de estadía en el puerto de Buenos Aires muestran para éste un valor de u\$s. 60.000, mientras que para puertos como Montreal, Génova, y Nueva York se alcanzan guarismos del orden de los u\$s. 19.300, 11.000 y 15.600, respectivamente.

Los gastos de buques en puertos

argentinos, considerando la misma alternativa anterior, es decir 3 días de estadía, están, en promedio, distribuidos de la siguiente manera : 44,4% practicaaje; 3,5% amarradores; 16,7% derechos uso de puerto; 3,3% derechos de entrada, faros, balizas; 1,5% serenos; 1,2% encargado; 0,9% varios; 15,8% peaje canal Mitre; 5,2% honorarios agencia y 5,5% IVA.

Con la entrada en vigencia de este decreto se prevén un impacto en la reducción de costos del orden del 22% en cargas generales, un 11% en cargas a granel y un 8% en contenedores.

También el transporte terrestre de carretera es relevante para las exportaciones, y su desregulación implica, también, básicamente, la eliminación de restricciones a la competencia en la prestación del servicio, la baja en los costos para el usuario y el incentivo a la inversión y modernización.

El transporte es un elemento crucial en el proceso de exportar. Permite llegar a los centros consumidores internacionales y salvar las distancias internas que en nuestro país son muy significativas, lo que hace que el transporte sea un componente importante en el costo de las exportaciones del país hacia los puntos de salida. Dado que los distintos modos (ferroviario, portuario, carretero, aéreo) forman parte del aparato circulatorio de la Nación, todos los procesos que conlleven a su mejoramiento y que impliquen contar con un sistema de transporte razonablemente aceptable e interrelacionado, deberán tener una especialísima

atención a fin de que cumplieren su fin último, el de propender al desarrollo nacional, que se logrará con una activa participación en el contexto mundial actual.

MERCOSUR :

En el marco de la teoría sobre la liberalización del comercio mundial, que comprende los enfoques internacional (caso GATT), regional, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) se ubica dentro del segundo, por cuanto es un acuerdo de comercio preferencial y su constitución surge como una respuesta de los gobiernos de los países miembros a las tendencias que se observan en el mercado internacional por una parte, y por otra a la necesidad de procurar el desarrollo de dichos países en base a la ampliación de los mercados nacionales vía la integración.

También se debe tener en cuenta que es una manera de procurar el desarrollo tecnológico y formar parte del proceso de constitución de un mercado común en Latinoamérica de acuerdo al objetivo fijado por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) en el Tratado de Montevideo de 1980.

Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, tienen funciones de producción con semejanzas y diferencias. Hay problemas estructurales en sus economías que reconocen causas comunes : la falta de tecnología, las posibilidades de financiación, las restricciones de sus deudas externas, el sobredimensionamiento del aparato estatal etc. Por ello los gobiernos deben ser estimuladores de la actividad económica, debiendo por tanto facilitar el

entendimiento de los grupos empresarios de los países miembros, ya que es tarea del sector privado la de producir, comerciar, financiar, distribuir, asumir riesgos, innovar tecnología, incorporar inteligencia a los negocios.

Se ha comentado en el primer informe los aspectos globales sobre este nuevo tratado de integración comercial, el cual reviste una gran importancia para el crecimiento de nuestras exportaciones, ya que la integración tiene efectos dinámicos sobre las economías debido a una mayor competencia, estímulo al cambio tecnológico, estímulo a la inversión y economía de escala.

En el mes de junio del corriente año, y de acuerdo a lo dispuesto por el art. 11 del Tratado de Asunción, se llevó a cabo en la localidad de Las Leñas, una reunión de los órganos principales del MERCOSUR, el Consejo Mercado Común integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores y los Ministros de Economía de los Estados partes, con la asistencia de los Presidentes de los respectivos países. En dicha reunión se estableció un cronograma, aprobado por Decisión 01/92 del citado Consejo, de medidas tendientes a poner en marcha este esquema de integración (los principales temas de dicho cronograma se muestran en el anexo nro. 1). El mismo determina la necesidad de establecer reglamentos relativos a cuestiones macro y microeconómicas y comprenden aspectos que serán tratados en el marco de los grupos técnicos respectivos.

En dicha reunión, entre otros aspectos, se reiteró que la economía de mercado, la estabilidad con crecimiento, la apertura y la modernización de las economías del MERCOSUR, son condiciones esenciales para el funcionamiento del mismo.

Además se coincidió en que el cronograma aprobado constituía un punto fundamental en la conformación del Mercado Común y constituye una señal clara para estimular las actividades del sector privado, orientadas a alcanzar, a través de la inversión y la incorporación del progreso técnico, altos niveles de competitividad a escala internacional.

También es indispensable para cumplir con lo dispuesto en el art. 5, inciso b) del Tratado de Asunción, donde se expresa que uno de los principales instrumentos para la constitución del Mercado Común será "la coordinación de políticas macroeconómicas que se realizará gradualmente y en forma convergente con los programas de desgravación arancelaria y de eliminación de restricciones no arancelarias".

Fue resaltada también la importancia de la Decisión nro. 10/92, aprobada por el Consejo, en atención a lo dispuesto en el artículo 8 del tratado de creación y la recomendación efectuada por los Ministros de Economía y Presidentes de Bancos Centrales en su reunión de mayo/92, por la que los Estados Partes deberán respetar criterios comunes para proseguir sus negociaciones con la

ALADI.

En el cuadro Nro. 1 se visualiza la evolución de las exportaciones argentinas, mientras que en el cuadro nro. 2 se puede apreciar el comercio entre nuestro país y el MERCOSUR, y en el nro. 3 la estructura del mismo.

Para la Argentina el MERCOSUR representa el 14,8% del conjunto de sus exportaciones. Con Brasil el volumen ha crecido en forma muy importante en los últimos años tal como se refleja en dichos cuadros.

En 1991 el valor de nuestras exportaciones alcanzaron en términos relativos y absolutos el mayor nivel de los últimos diez años.

Como se observa en el cuadro Nro. 4, aproximadamente, un 78% de las ventas externas al MERCOSUR tuvo como destino al Brasil, un 14% al Uruguay y un 8% al Paraguay. El sector agropecuario y agroindustrial conjuntamente han participado en un 61% en el valor total de las ventas hacia dicha región.

En cuanto a las importaciones, que se exponen en el cuadro nro. 5 el total de las mismas en donde también se observa que en 1991 se registro el mayor nivel de los últimos años, y en el cuadro nro. 6, las correspondientes al Mercosur.

El MERCOSUR, representa el 21,5% de

las compras totales externas del país en todo concepto. De ellas Brasil nos vende aproximadamente el 82%. Uruguay el 13% y Paraguay el 5% restante (véase cuadro nro. 7).

Tal como surge de los cuadros Nros. 1 y 5, ALADI, representa, para nuestra país en materia de exportaciones e importaciones, en promedio, el 25% y el 33%, respectivamente, de nuestro intercambio total.

En lo que respecta al saldo de la balanza comercial del intercambio de Argentina, podemos decir que el socio principal es el conjunto de Europa y en segundo lugar los países de Asia, especialmente cercano oriente y en la medida que se mantenga el comercio de granos, tal como puede apreciarse en el cuadro nro. 8.

EXPORTACIONES ARGENTINAS POR DESTINO

DESTINO	AÑO	1986	1988	1987	1988	1989	1990	1991
ALADI:		1436,5	1636,5	1314	1764,8	2336,7	3060,9	3103,2
	MERCOSUR	667,5	894,8	783,6	876,5	1438	1766,7	1816,5
	RESTO	818	601,7	645,4	888,3	970,7	1274,2	1286,7
	CEE	2040,9	1966,2	1814,6	2266,6	2600,4	3600,3	3006,2
USA		1003,6	677,9	607,6	1186,1	1187,2	1677,1	1107,5
JAPON		360,9	331,1	223,9	331,1	270,2	333,5	417,8
CHINA		311	262,1	286,6	356,4	407,2	241,5	242,5
URSS		1212,7	218,8	640,8	888,5	628,8	498,7	208,2
RESTO		1981,4	1739,9	1203,8	1678,7	1966,8	2767,8	3014,8
TOTAL		8596	6861,5	6320,3	9183,3	9337,3	12248,8	11099,2

Cifras en millones de dólares.

Nota: Valores año 1991 corresponden a los 11 primeros meses.

Fuente: INDEC.

CUADRO NRO. 2

MERCOSUR - EXPORTACIONES

PORCENTAJES RELATIVOS

VALORES ABSOLUTOS

EXPORTADOR	DESTINO	ARGENTINA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY	TOTAL MERCOSUR	EXPORTACIONES TODO DESTINO
ARGENTINA			1472,7 \$ 11,5	147,4 \$ 1,9	262,6 \$ 2,1	1232,6 \$ 14,2	1232,6 \$ 100
BRASIL		710 \$ 2,26		207,3 \$ 0,65	502 \$ 1,59	1419,3 \$ 4,51	3141,4 \$ 100
PARAGUAY		49 \$ 5,1	325,5 \$ 34,2		10,6 \$ 1,1	388,1 \$ 40,5	938,7 \$ 100
URUGUAY		82 \$ 4,8	323,1 \$ 19,3	6,5 \$ 0,1		500,6 \$ 34,7	1702,4 \$ 100

Cifras en millones de U.S.

Fuente: Banco Mundial.

CUADRO Nro. 3

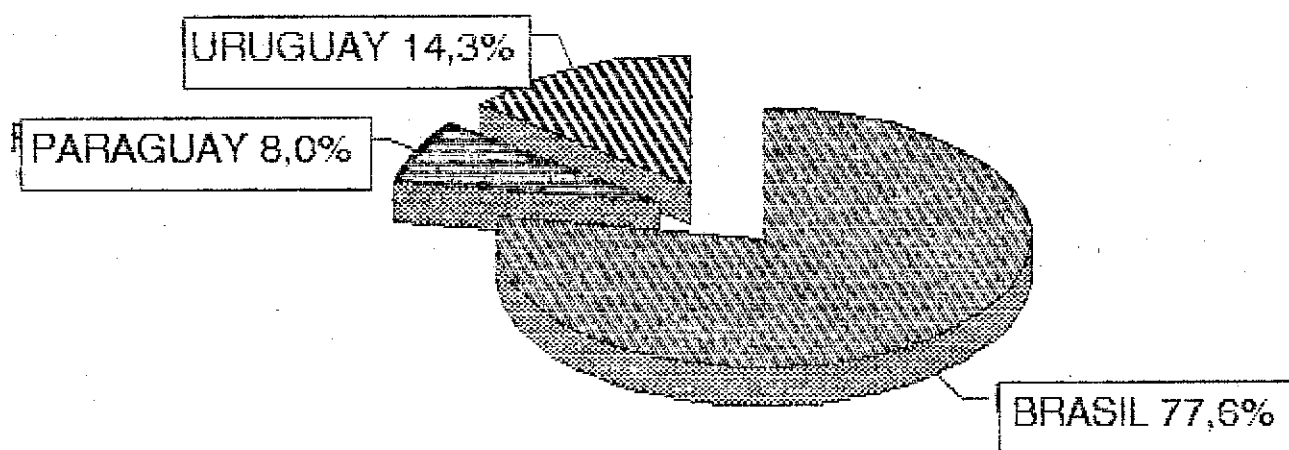
EXPORTACIONES ARGENTINAS AL MERCOSUR - SU ESTRUCTURA

PAIS	BRASIL			URUGUAY			PARAGUAY		
	AÑO	1989	1990	1991	1989	1990	1991	1990	1991
RUBRO									
PRODUCTOS PRIMARIOS		346	560	629	24	24	21	15	72
MANUFACTURAS ORIGEN AGROPECUARIO		260,3	306,2	312,6	43,6	45,3	39,1	6,6	19,1
MANUFACTURAS ORIGEN INDUSTRIAL		517,2	655,9	473,6	109,9	192,1	159,3	130,5	81,7

Cifras : en millones de dólares.

Nota : cifras del año 1991 corresponden a los primeros 11 meses

EXPORTACIONES ARGENTINAS CON PAISES DEL MERCOSUR



CUADRO NRO. 4

IMPORTACIONES ARGENTINAS POR DESTINO

DESTINO	AÑO	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
ALADI:		1236,5	1536,9	1734,5	1774,5	1366,1	1336,2	2407,5
MERCOSUR		597,5	830,6	1003,4	1159,8	669,1	671,3	1574,6
RESTO		601	706,3	721,1	614,7	620	624,9	832,9
CEE		1058,5	1375,4	1363,2	1639,2	1143,6	1060,7	1146,5
USA		665	824,8	909,6	946,1	832,4	674,7	1601,3
JAPON		292,5	336,7	441,5	349,1	180,8	133,5	331,8
CHINA		4,3	9,6	12,8	10,8	16,1	12	45,9
URSS		41,9	69,2	90,5	16	23,5	12,2	12,5
RESTO		449,8	520,4	757	712,5	666,7	530,7	1637,9
TOTAL		3813,7	4729	5819,1	5322,2	4203,2	4060	7164,4

Cifras en millones de dólares.

Nota: Valores año 1991 corresponden a los 11 primeros meses.

Fuente: I.N.D.E.C.

MERCOSUR IMPORTACION

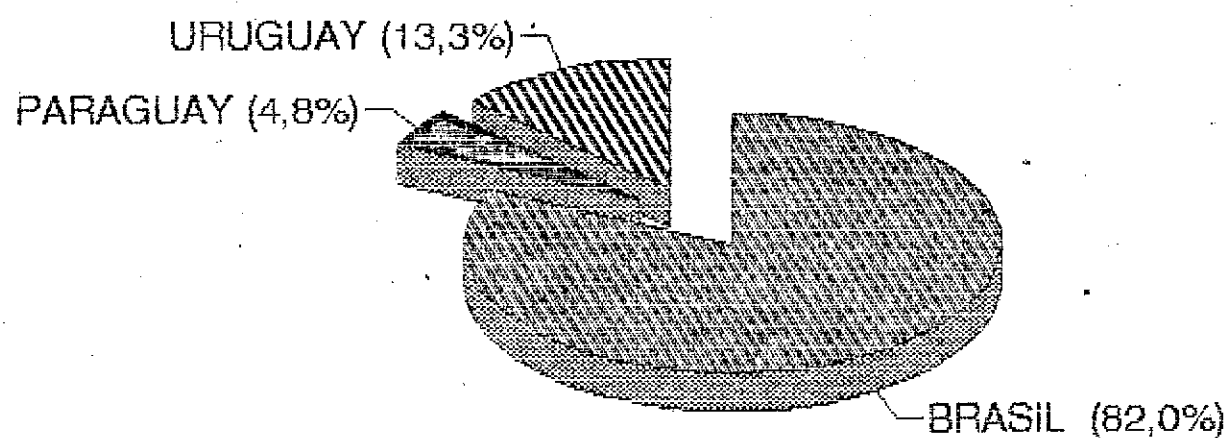
VALORES ABSOLUTOS PORCENTAJES RELATIVOS

DESTINO IMPORTADOR	ARGENTINA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY	TOTAL MERCOSUR	TOTAL IMPORTACIONES TODO DESTINO
ARGENTINA		717,9 \$17,6	41,6 \$1,1	116,1 \$2,8	875,6 \$21,5	4078,5 \$100
BRASIL	1422,7 \$6,9		312,3 \$1,5	50,2 \$2,4	2237 \$10,9	20634 \$100
PARAGUAY	151,2 \$12,7	312,3 \$17,4		8,9 \$0,7	367,4 \$30,8	1193,4 \$100
URUGUAY	218,2 \$15,5	362,1 \$35,5	12,8 \$0,9		599,1 \$39,6	1411 \$100

Cifras en millones de us\$.

Fuente: Banco Mundial.

IMPORTACIONES ARGENTINAS CON PAISES DEL MERCOSUR



CUADRO NRO. 7

SALDO DEL INTERCAMBIO
<EN MILLONES DE U\$S.>

AÑO	1985	1986	1987	1988	1989	1990
ALADI:	186,9	-40,4	-410,5	-6,6	998,71	1725,1
AMERICA	88,7	64,9	-285,7	605,1	1610,3	1572,7
CEE	758,2	609,7	-38,5	1183,4	1355,6	2521,8
JAPON	95	54	-217,6	-16,5	89,3	261,7
USA	318,6	-146,9	-41,9	277,9	270	803,7
ASIA	1085,8	826,7	320,2	888,1	1121,4	1614
OCEANIA	-19,5	-17	-9,3	9,3	32,9	15,7

FUENTE: INDEC.

Dadas las cifras expuestas, y si se tiene en cuenta que la Provincia de Buenos Aires, ocupa el primer lugar en la participación de las exportaciones argentinas, con un promedio del 28% se presenta frente a este mercado y al creado recientemente entre EE.UU., Canadá y México y del cual nos ocuparemos más adelante, un gran desafío que implica un potencial desarrollo de las economías regionales.

Para hacer frente al mismo se considera que debería contarse con un programa de promoción de las exportaciones a nivel provincial como instrumento para lograr un efectivo aumento de las mismas.

En dicho programa, se deberían definir los principales objetivos de la acción gubernamental para la expansión de las exportaciones, así como también explicar el modo de alcanzarlos, y la asignación de funciones con tal fin dentro de la administración provincial.

Con la participación de los empresarios en la formulación del programa se tiene la garantía de que sus intereses estarán cabalmente representados, y la intervención oficial en todo ello facilitará la coordinación según se vaya llevando el programa.

No cabe duda que se deberán tomar varias decisiones sobre el contenido del referido programa

antes de iniciar los preparativos propiamente dichos. La primera y más importantes será la de determinar si van a quedar comprendidos todos los productos de exportación o solamente los no tradicionales, los cuales suelen exigir una mayor labor de promoción y fomento que los tradicionales. Dicha labor de promoción y fomento, en el caso de los productos básicos suele correr a cargo de los ministerios competentes.

Una vez terminadas esas fases preliminares, se podrá pasar a la preparación del programa, en cuatro etapas distintas:

- Situación en lo tocante a las exportaciones, se necesitará un análisis completo, por sectores y ramas de las exportaciones, y también de la producción el cual constituirá la base para la formulación de los objetivos del programa, así como de sus actividades. Deberá precisar la oferta de exportación, tanto en lo tocante a los medios de producción existentes, capaces de producir para la exportación, como a las unidades fabriles que puedan ser objeto de modificaciones para fabricar productos destinados a la venta en el extranjero. Además se tendrá que estudiar a fonda la infraestructura de exportación, a saber : medios de transporte y almacenamiento de toda índole, zonas francas, servicios diversos, como los de los agentes transportistas, la manipulación y el seguro de la carga, etc.

- La formulación de los elementos básicos de la política de promoción de las exportaciones, que se determinará a partir

del análisis del punto anterior

- Luego habrá que efectuar una determinación de los mercados y productos de exportación prioritarios; al determinarse estos mercados, habrá que tomar en consideración las perspectivas de la demanda, los costos de transporte, el acceso a los mercados, etc.

- Por último deberá realizarse la preparación de los pormenores del programa, en el que deberán especificarse, entre otras cosas: los objetivos, que tendrán como fin último la expansión de las exportaciones; la estrategia, que servirá para dar carácter formal a las decisiones básicas adoptadas; y las actividades básicas correspondientes al mismo.

No obstante lo expuesto, la realidad actual nos presenta aspectos negativos dentro del ámbito del MERCOSUR. La situación favorable para la Argentina hasta fines de 1991 se ha revertido, el déficit comercial de nuestro país con el Brasil alcanza, en lo que va del año, a aproximadamente 900 millones de U\$S., debido a que Brasil está exportando un amplia gama de productos, incluidos productos alimenticios, rubro este último tradicionalmente deficitario para dicho país. (el año anterior se registró un superávit argentino de aproximadamente U\$S. 150 millones). Esta situación esta provocada por el auge de exportaciones brasileñas, que se produce como consecuencia de recesión en ese país y que lleva las industrias de ese país a compensar la caída del mercado interno con exportaciones, ya que tienen un tipo de cambio subvaluado y en Argentina rigen las rebajas

arancelarias preferenciales pautadas en el Tratado de Asunción, que son del orden del 61%, pues el programa de desgravación, que es progresivo, lineal y automático, fijó para las fechas que se citan, los porcentajes de desgravación que también se indican : 30-6-91 - 47%.-; 30-12-91 -54%.-; 30-6-92 -61%.-; 31-12-92 -68%.-; 30-6-93 -75%.-; 31-12-93 -82%.-; 30-6-94 -89%.- y 31-12-94 -100%.-.

El programa que beneficia a los productos comprendidos en el universo arancelario y pauta que la desgravación será aplicada sobre el arancel que este vigente a la fecha de aplicación y consiste en una reducción porcentual de los gravámenes más favorables aplicables a terceros países no miembros de la ALADI, es además, como se sabe, uno de los instrumentos para la constitución del MERCOSUR, que se aplicará durante el período de transición hasta el 31-12-94, recordemos que la entrada en vigencia de este Mercado Común, de no sufrir alguna modificación, esta prevista para el 1ro. de enero de 1995.

Las preferencias acordadas en el marco de la ALADI se profundizarán de acuerdo al cronograma que figura como anexo nro. 2 y serán aplicados exclusivamente en el marco de los respectivos acuerdos de alcance parcial. Las exclusiones al programa de liberación comercial figuran en el anexo nro. 3.

En el sector agropecuario la situación también se presenta complicada, Brasil decidió importar trigo subsidiado de los Estados Unidos (subsidio de

u\$s. 34,93 por tonelada) que en principio es de 25.000 toneladas, cifra esta que de acuerdo al anuncio norteamericano puede elevarse a 500.000 toneladas dentro de ese régimen subsidiado. Además decidió no ampliar el plazo para importar las 200.000 toneladas de harina de trigo, fijadas en junio pasado. Hasta el presente la Argentina colocó sólo 20.000 toneladas y el cuota vence el 20-10-1992.

La crisis económica y política de Brasil ha generado incertidumbre. Los tiempos pactados en la reunión de Las Leñas, para armonizar las políticas tributarias, arancel común externo, políticas laborales, industriales, aduaneras, etc., podrían tener una natural demora por el cambio en el gabinete económico brasileño. Estas dudas podrían, sin embargo, quedar develadas con motivo de la próxima reunión del Consejo del Mercado Común que se realizará en la República Oriental del Uruguay el próximo 18 de diciembre de 1992.

No obstante, las dificultades que puedan presentarse en este largo camino de la integración, se debe tener presente que el MERCOSUR es una gran empresa, que posibilita un macro-mercado para sus miembros, lo que permite incrementar en cantidad y calidad su comercio interior por un lado y por otro concurrir a los mercados extranjeros con un poder de negociación para precios y cantidades muy superior al que tienen cada uno de los países intervinientes, además de poder conformar, junto con la reciente asociación en el hemisferio norte, la integración americana total.

TRATADO DE LIBRE COMERCIO

En relación a este reciente Tratado de Libre Comercio (TLC), también denominado MERCONORTE, o NAFTA siglas de su denominación en inglés North American Free Agreement, podemos decir que el 12 de agosto de 1992, los gobiernos de EE.UU., México y Canadá alcanzaron un acuerdo en las negociaciones que venían realizando para la creación de una zona de libre comercio. Para su vigencia definitiva, resta sólo la aprobación de los parlamentos de dichos países, este acuerdo reconoce como antecedente el celebrado el 1ro. de enero de 1969 en los EE.UU. y Canadá. Un año y medio después, representantes de estos dos países y de México se reunieron en Toronto para dar comienzo a las tratativas que extendería la zona de comercio bilateral a la superficie mexicana, creando un territorio liberado al intercambio comercial desde la isla de Ellesmere en el extremo norte hasta Tapachula en el sur. (véase anexo Nro.4).

Este tratado tiende a la creación del mayor mercado del mundo, tal como puede observarse en los datos que seguidamente se exponen :

	EE.UU.	CANADA	MEXICO
Población Año 1988			
(en millones)	245,9	26,1	83,6
Crecimiento anual			
(1980/88- %)	1,0	0,9	2,2
Superficie			
(miles de km2)	9.363,0	9.976,0	1.973,0
PBI Año 1988			
(en miles de millones de U\$s	4.863,7	437,5	151,9
Crecimiento anual			
PBI (%)	2,1	2,3	- 1,4
PBI per cápita			
(Año 1988)	19.870,0	16.860,0	1.820,0
Estructura de la producción (%)			
Agro	2,0	3,0	11,0
Industria	31,0	30,0	35,0
(Manufacturas)	(20,0)	(16,0)	(24,0)
Servicios	67,0	67,0	54,0

A diferencia del Mercado Común Europeo y del Mercosur (cuyos ámbitos geográficos se muestran en los anexos nros. 5 y 6), el tratado de Libre Comercio (TLC) no establece un arancel externo común, ni dispondrá aumento de barreras comerciales con el resto de los países, pero la reducción de aranceles y otras facilidades comerciales mutuas, provocará un aumento del comercio y las inversiones entre sus miembros y fortalecerá la tendencia a la regionalización de la economía internacional.

Los principales puntos de este tratado son :

- las barreras al comercio interzonal se eliminarán en un programa de reducción que demandará quince años;

- se abrirán los mercados mexicanos de servicios y equipos de telecomunicaciones;

- los derechos de propiedad intelectual recibirán una protección especial mayor que cualquier otro acuerdo bilateral o multilateral existente;

- se abrirán gradualmente los mercados de servicios financieros de México, el período de transición en este sector se extenderá hasta el 1ro. de enero del año 2000;

- se crearán comisiones trilaterales para resolver disputas comerciales, incluyendo la adecuación a las normas

ambientales;

- se acelerará el programa de desgravación para facilitar el acceso a México de los automóviles y pequeños camiones fabricados en EE.UU. según normas de origen acordadas;

- en cambio, el 45% de los U\$S. 5.500 millones de comercio agrícola en los Estados Unidos y México estará sujeto a cuotas especiales y otras condiciones que - según el convenio - durarán quince años, lo que permite deducir que en materia agrícola no hubo un solo documento sino que cada Estado negoció diferentes pactos bilaterales agrícolas.

La creación de este mercado ampliado en América del Norte beneficiará en primer lugar a las corporaciones norteamericanas, que podrán aumentar sus ventas a México y Canadá, pero fundamentalmente, reducir sus costos de producción y aumentar su competitividad frente a las de origen asiático o europeo instalándose al sur del Río Grande.

Según un informe de las Naciones Unidas, el Tratado creará nuevas oportunidades de inversión en México que permitirán que las empresas transnacionales con sede en Norteamérica orienten mas su producción en México hacia el mercado norteamericano. El tratado podría realizar, asimismo, las ventajas de instalación que ofrece México como país receptor inversiones y desplazar hacia Norteamérica parte de la inversión que se efectúe en Asia destinada al montaje de productos y componentes que requieren gran

densidad de mano de obra. (World Investment Report, 1992).

La tendencia a la creación de mercados preferenciales estimula a las corporaciones de países no pertenecientes a realizar inversiones en esos espacios para aprovechar sus ventajas comerciales y eludir posibles barreras proteccionistas, lo que ha contribuido a provocar un fuerte aumento de la inversión extranjera directa en los países industriales. Según el GATT, la inversión extranjera directa aumentó un 34% anual promedio en 1983-1989 cuadruplicando el ritmo de aumento del comercio. Dos rasgos de las corrientes de inversión son el aumento de las inversiones cruzadas entre los grandes países industriales y la polarización de la inversión extranjera en los EE.UU. El crecimiento de la inversión extranjera directa se concentra cada vez en la llamada triada compuesta por los EE.UU., la CEE y Japón.

A partir del tratado de libre comercio, las corporaciones japonesas y europeas, especialmente germanas aumentaron sus proyectos de inversión en México para poder penetrar más fácilmente en el mercado norteamericano. "Las estrategias de las empresas transnacionales para construir redes autosustentables, pero integradas regionalmente, de filiales de ultramar en torno a cada uno de los tres polos de la triada, podría ser un factor importantes en el crecimiento del comercio intrarregional" sostiene el citado informe de la ONU.

La política de creación de mercados

regionales por los gobiernos de los países industriales implicó un distanciamiento de la orientación comercial basada en el principio de multilateralismo, establecida por ellos mismos en la posguerra, y la adopción creciente de lo que un autor norteamericano llama políticas comerciales estratégicas. El propósito de las políticas comerciales es cambiar el entorno estratégico internacional de manera tal; que le de ventaja a las firmas oligopólicas del país de origen. A través de la protección, el subsidio y otras políticas, el Estado se consagra a asegurar, para sus propias firmas, una porción mayor del mercado. (R. Gilpiob La Economía Política de las Relaciones Internacionales).

Los cambios en las políticas comerciales de los EE.UU. y otras naciones, escribía este autor hace cinco años, cuando este tratado no existía, están produciendo un metamorfosis en el régimen comercial global. La modificación se orienta claramente hacia la participación negociada en el mercado, el regateo bilateral y la condicionalidad del principio de la Nación Más Favorecida.

La formación de esta zona de libre comercio trae para la Argentina oportunidades potenciales y también perjuicios, el posible beneficio resulta de que, con este paso, se estaría más cerca del día en que también la Argentina, o el Mercosur en su conjunto puedan tener acceso preferencial al mercado norteamericano. Ya que debido a la crisis en Brasil, antes comentada, algunos analistas económicos opinan, en conocimiento de que Chile podría ser el cuarto país de este tratado, que debería tratarse de lograr

la inserción de Argentina. No es ajena a esta postura la propia iniciativa para las Américas del presidente norteamericano que, si bien firmó un preacuerdo con el MERCOSUR conocido como el cuatro más uno, postula una zona de libre comercio desde Alaska hasta Tierra del Fuego sin bloques intermedios.

En lo que respecta a los perjuicios, los habrá mientras no ocurra esa inserción, no tanto por lo que dejemos de vender a México -que no es gran cosa - sino por algunas oportunidades potenciales que éste país nos pueda quitar en los mercados de los EE.UU. y de Canadá debido a las ventajas de que gozará.

En los cuadros nros. 9 y 10 que mostramos seguidamente, puede observarse, para el período 85-90, la situación del comercio de Argentina con EE.UU. y Canadá, respectivamente, ya que México, mantiene con nuestro país relaciones en un sólo sentido y el movimiento represente el 2,2% promedio de nuestras importaciones.

COMERCIO EE.UU. - ARGENTINA
CIFRAS : en millones de dólares.

CONCEPTO	AÑO	1985	1986	1987	1988	1989	1990
EXPORTACIONES DESDE ARGENTINA		1003,6	677,9	897,6	1186,1	1150,1	1665,2
IMPORTACIONES DESDE ARGENTINA		685	824,8	939,6	908,1	890	861,6
TOTAL		1688,6	1502,7	1837,2	2094,2	2040,1	2526,8
BALANCE		318,6	-146,9	-42	278	260,1	803,6

COMERCIO CANADA-ARGENTINA

< en miles de U\$s canadienses >

CONCEPTO	AÑO	1985	1986	1987	1988	1989	1990
EXPORTACIONES DESDE ARGENTINA		46	58,8	96,6	57,9	36,7	44,2
IMPORTACIONES DESDE ARGENTINA		90,9	87,3	113,6	123,4	132,9	139,8
TOTAL		136,9	146,1	208,2	181,3	169,6	184
BALANCE		-44,9	-28,5	-17	-65,5	-96,2	-95,6

Recientemente una publicación periodística expone que los dos principales motivos por lo que los EE.UU. han firmado un acuerdo con México son, por un lado, demostrar a la Comunidad Europea que puede también formar bloques económicos y, por el otro, reducir la presión migratoria de los mexicanos, ayudándolos a encontrar trabajo en su propio territorio. En el resto de América Latina ningún otro país está en circunstancias similares debido a la ausencia de una frontera común. De todos modos, el que figura como siguiente en orden de iniciar conversaciones con los EE.UU., sería, como se expone en el párrafo anterior, Chile, país con un potencial exportador que no puede constituir una amenaza para las posibilidades argentinas.

También el economista estadounidense Lester C. Thurow, opinó, en una visita que realizara a nuestro país, que las posibilidades de Argentina para ingresar a aquel bloque son relativamente lejanas, ya que primero los EE.UU. deberá digerir las consecuencias de su integración económica con México, lo que llevará entre diez y quince años. Las otras dos superpotencias que pueden encabezar bloques comerciales son, por un lado Japón que aspira a explotar las materias primas de Siberia y penetrar al enorme mercado chino y por otro lado la C.E.E. que procurará, con el propósito de disminuir la presión migratoria que sufre en sus fronteras, mejorar la situación económica de los países que hasta hace poco formaron parte de la Unión Soviética y de los del Norte de Africa. Por lo tanto no se ve para los tiempos próximos que exista la posibilidad

de que Argentina integre alguno de los grandes bloques económicos.

Dentro de los aspectos globales que, en materia de comercio internacional, debe observarse es el referido al GATT, o mejor dicho a las negociaciones que se llevan a cabo bajo la denominación de "Ronda Uruguay del GATT" sobre la que algunos observadores opinan que las mismas ya han fracasado, motivo por el que habrá de aumentar el proteccionismo en el mundo, una de cuyas expresiones son precisamente los bloques económicos a que nos hemos referido anteriormente.

En relación al GATT, cuyas siglas corresponden a : General Agreement on Tariffs and Trade (Acuerdo General sobre Aranceles) tiene como objetivos generales y esenciales la de Establecer la vigencia del principio de no discriminación, la no-reciprocidad para los países en desarrollo, las preferencias generalizadas y las preferencias mutuas entre países en desarrollo; promover la reducción de los derechos de aduana, ya que ante todo, se trata de un foro de negociaciones arancelarias; propiciar la supresión de las restricciones cuantitativas y desterrar el dumping y las subvenciones a la exportación. Además, uno de los principios básicos en que el Acuerdo basa su concepción es la igualdad de trato entre las naciones. La cláusula de la nación más favorecida consiste en extender automáticamente a toda nación que goce de ella las ventajas comerciales concedidas a otra.

Desde la finalización de la segunda guerra mundial se iniciaron y llegaron a buen término siete rondas de negociaciones comerciales multilaterales con el auspicio de este Acuerdo, y son cronológicamente :

- 1.- Negociaciones de Ginebra 1947.
- 2.- Negociaciones de Annecy, 1949.
- 3.- Negociaciones de Torquay, 1950-1951.
- 4.- Negociaciones de Ginebra, 1955-1956.
- 5.- Negociaciones de Ginebra ("Ronda Dillon"), 1959-1962.
- 6.- Negociaciones de Ginebra ("Ronda Kennedy"), 1963-1967.
- 7.- Negociaciones de Ginebra ("Ronda de Tokio"), 1973-1979.

La octava ronda de negociaciones de Ginebra, conocida como Ronda Uruguay, se inició formalmente en septiembre de 1986, con arreglo a los objetivos enunciados en la Declaración Ministerial de Punta del Este de enero de 1986.

Si bien las negociaciones han girado en torno a distintos temas, el objetivo general de todas ellas ha sido el mismo : promover el crecimiento y el desarrollo mediante la eliminación de las distorsiones del comercio y el establecimiento de un sistema de comercio multilateral duradero, más abierto y menos incierto. Las seis primeras rondas se centraron casi exclusivamente en la reducción de los aranceles, en tanto que la de Tokio (1973-1979) pasó a abordar los obstáculos no arancelarios y la Ronda Uruguay abarca ámbitos nuevos como servicios, derechos de propiedad intelectual e inversiones relacionadas con el

comercio. El alcance de esta última ronda, la que según las previsiones originales finalizaría en una reunión ministerial a celebrarse en Bruselas en el mes de diciembre de 1990, obligaba a adoptar medidas de política decisivas para resolver dificultades concretas, tarea que no pudo terminarse en el tiempo disponible. En consecuencia en dicha reunión se suspendieron las negociaciones aunque en los primeros meses de 1991 se encontró motivos para reanudarlas.

Esta ronda de negociaciones se halla expresamente indicada en el texto del acuerdo conocido como cuatro más uno, que suscribieron en junio de 1991 los gobiernos integrantes del MERCOSUR y los EE.UU., cuando se expresa, en uno de sus puntos declarativos "... tomando en cuenta la participación de en el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio, y señalando que el presente acuerdo es sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las Partes Bajo el GATT, sus acuerdos, entendimientos y otros instrumentos;" , "reconociendo el papel central del GATT en la generación de mayor comercio, inversiones y crecimiento económico mundial y la necesidad de mantener y fortalecer el GATT a estos fines;", "tomando en cuenta el compromiso de las Partes para una exitosa conclusión y puesta en ejecución de la Ronda Uruguay sobre negociaciones Comerciales Multilaterales", mientras que como punto 1.a en la Agenda de Acción Inmediata se expone "... Cooperación en la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales del GATT para lograr un conjunto amplio, equilibrado y ambicioso"

Sin embargo, los Estados Unidos

bloqueó momentáneamente al MERCOSUR en el GATT, ya que el Consejo del Acuerdo del GATT, resolvió dejar pendiente la inscripción del Mercosur; después que los cuatro países habían logrado su inscripción en el Comité de Comercio y Desarrollo, EE.UU. con el apoyo de algunos países nórdicos y de Australia, lograron bloquear la inscripción de las cuatro naciones sudamericanas, que pretendían ser incluidas en la agenda de discusiones, y que de esta manera el proyecto de Mercado Común pase a ser tratado bajo las consideraciones de la llamada cláusula de habilitación, la cual prevé un sistema flexible de negociaciones para fijar los regímenes de preferencia y reducciones arancelarias. Este bloqueo significa menor libertad de acción y falta de asistencia prevista para los países en desarrollo.

No obstante la Ronda no ha terminado y no parece que sean demasiadas las diferencias que aún subsisten entre los principales actores como para que se justifique un posición pesimista. Por ello es posible esperar un acuerdo final satisfactorio.

Por otra parte, debe decirse que ni aún en los mejores momentos del GATT hubo en el mundo un comercio sin restricciones. Hay libertad de acceso a prácticamente todos los mercados respecto de materias primas minerales y vegetales, en cambio, es grande para los alimentos y las manufacturas sencillas, existe más apertura cuando se trata de bienes industriales de tecnología media y hay arreglos especiales de gobiernos y empresas que controlan las oportunidades respecto de los de alta. Aun cuando las

negociaciones del GATT fracasaran no cabría esperar un mundo dividido en cerrados bloques comerciales.

Ese cuadro habrá de mejorar si la Ronda Uruguay termina exitosamente. pero aun cuando no sea así, siempre habrá, para la Argentina productos que podrá colocar en los mercados internacionales en mayor o menor grado.

En definitiva ni el acuerdo de México con los EE.UU. ni las dificultades que experimentan los países miembros del GATT para llegar a un acuerdo, ni los problemas derivados de la crisis en Brasil, constituyen un obstáculo para que la Argentina desarrolle en los próximos años su potencialidad exportadora. Esto resulta porque existen en el país recursos humanos de calidad y en cantidad suficientes como para que, ni bien sean potenciados por inversiones tanto en máquinas como en tecnología, den lugar a la producción de aquellos bienes donde hoy día la demanda mundial se presenta con mayor fuerza, y sin duda alguna en todo este proceso la Provincia de Buenos Aires jugará un papel importantísimo en el desarrollo de esas potencialidades y esta a su vez deberá contar, con los escasos recursos disponibles, con opciones de integración en materia de transporte que le permitan afrontar el futuro.

PUERTO DE LA PLATA

El puerto de La Plata, cuyos orígenes se remonta al siglo pasado, que nació como consecuencia de la influencia del antiguo puerto de La Ensenada, y que tal como se expone en el informe técnico, se halla situado a 34 o. de latitud sud y 37 o. 53' de longitud oeste y a 10 km. de la ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, fue originalmente construido por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (1883-1889), para luego ser transferido al Gobierno Nacional (1942), haciéndose cargo (1949) la entonces denominada Dirección Nacional de Puertos, es una de las estaciones portuarias comerciales que se hallaban a cargo de la Administración General de Puertos y que han sido transferidas en forma definitiva a la Provincia de Buenos Aires a través del acta suscripta el 14-4-1992, entre la Provincia y el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

Originariamente el Puerto de La Plata estuvo destinado reemplazar con su tráfico al de Buenos Aires. Es que mientras se resolvía cuál de los sistemas iba a utilizarse y, mientras se ejecutaban obras de ingeniería necesarias para transformar a Buenos Aires en un verdadero puerto, La Plata, que partía de una circunstancia natural más favorable, se convertiría en el puerto elegido.

Esto sucedió de alguna manera, la lenta y dificultosa construcción del Puerto Madero y la poca

capacidad del puerto del Riachuelo que pretendía reemplazarlo, fueron dando al puerto de La Plata una prosperidad que se mantuvo creciente aún durante la crisis. La estación Gran Dock donde llegaba un ramal del entonces denominado Ferrocarril Sur, marchando entre canales, fue una muestra de dicho crecimiento. Sin embargo, concluidas las obras del Puerto de Buenos Aires, esa prosperidad se interrumpió y el puerto acabó siendo transferido a la Nación como se comentó anteriormente.

El puerto se halla construido entre La Plata y Río Santiago, inmediatamente al Sur de la Ensenada. Consiste en un gran dock de 1.145 metros de largo por 140 metros de ancho con una profundidad de 6,40 metros debajo de los niveles tabulados. Esta comunicado con el río por un canal de la misma profundidad y de 7.750 metros de longitud, trazado en la dirección Norte-Noreste. Complementan el dock dos canales laterales paralelos -el canal este y el canal oeste- excavados en dirección a la ciudad y conectados entre sí por un canal transversal.

El desarrollo urbano de la ciudad de La Plata, tiende a amalgamarse cada vez más con la ciudad de Buenos Aires, de la que está separada por aproximadamente 60 kms., distancia esta, que desde el punto de vista económico, se verá notablemente reducida cuando se construya la autopista Buenos Aires-La Plata, que ha sido proyectada como parte de la gran carretera costera de la Provincia de Buenos Aires.

El puerto de La Plata, que en la actualidad mantiene una participación promedio del 2,5% del total de las exportaciones del país y del 11% con respecto a los totales que se observan en la provincia de Buenos Aires, puede tener en un futuro no muy lejano una atracción de tráfico importante a partir de la puesta en funcionamiento dentro de su ámbito de una Zona Franca de reciente creación, que sin duda alguna traerá como consecuencia una estimulación de las exportaciones y en especial las de bienes manufacturados no tradicionales.

El concepto básico de estas zonas se ha ajustado para atender las necesidades de los países en desarrollo que desean diversificar, crear empleos y abrir sus economías, pero que hacen frente a restricciones reales o supuestas para poner en práctica una política amplia de liberalización.

Los elementos individuales varían de un país a otro, pero, sin embargo por lo general el régimen comercial liberal creado para dichas zonas se complementa con algún tipo de tratamiento preferencial de los inversionistas en lo que se refiere a las leyes tributarias nacionales del país anfitrión, políticas de propiedad liberales que permiten que las inversiones extranjeras lleguen, transferencias ilimitadas y libres de los beneficios, un conjunto de infraestructura física y la simplificación de las reglamentaciones.

Básicamente una zona franca es una

porción del territorio de un país, casi siempre próxima a un puerto o aeropuerto, que tiene extraterritorialidad aduanera. Es decir, un lugar en el cual las mercancías ingresan y permanecen sin que estén obligadas a cancelar los aranceles aduaneros.

Las experiencias mundiales indican que el concepto de zonas francas industriales ofrece ventajas temporales. En general la situación de enclave no significa que las zonas puedan considerarse totalmente aisladas de la economía del país; en particular, no reduce la necesidad de políticas monetarias y fiscales eficaces y sólidas, una posición en materia de política externa orientada hacia el exterior y la promoción de un clima empresarial.

Es probable que contribuciones de las zonas maximicen si se establecen en la primera fase de una reorientación de la política económica. La creación de estas zonas se efectúa para concentrar recursos y facilitar el proceso de ajuste interno.

En lo tocante a efectos directos, la creación de empleos y, en una etapa posterior, la reducción del desempleo probablemente sean los efectos más inequívocamente positivos, y a este respecto nos parece oportuno destacar algunos indicadores de población y vivienda según datos del I.N.D.E.C. de los años 1980 y 1991, que muestran los siguientes datos correspondientes a la ciudad de La Plata :

VIVIENDAS	AÑO 1980	152.098	
	AÑO 1991	178.772	Variación + 17,5%
POBLACION	AÑO 1980	477.175	
	AÑO 1991	533.533	Variación + 11,8%

La tasa de desempleo promedio del período 85-91 oscila entre el 5 y 7%.

La tasa de subocupación, es decir el porcentaje de la población que trabajó menos de 25 horas semanales y desean trabajar más, sobre la población económicamente activa, fue en 1988 del 8,2%, en 1989 del 7,9% en 1990 del 4% y en 1991 subió nuevamente al 7,9%.

En lo que respecta a la tasa de actividad, o sea la evolución porcentual sobre la población total muestra para el año 1988 un porcentual del 39,1; para 1989 el porcentaje es del 38,5 y para 1990 del 37,9.

No obstante, en lo que se refiere al crecimiento y las ganancias de divisas, que pueda generar una zona franca, cabe una nota de cautela, que también debe tenerse respecto de las expectativas de que estas zonas puedan establecer vínculos con la economía que la aloja, ya sea vendiéndole sus productos o comprándole suministros. Es poco probable que se creen vínculos del primer tipo, mientras las compañías de la zona estén obligadas a exportar toda su producción; el segundo tipo de vínculos dependerá en gran

medida del carácter de la producción de la zona y de la capacidad de suministro local para atender las necesidades de calidad, oportunidad y cantidad de insumos.

Otros de los aspectos, es la diversificación, existe la tendencia a que las zonas se concentren en unas pocas industrias, en particular textiles y electrónica, que parecen ser especialmente compatibles con el concepto de la zona desde el punto de vista de los inversionistas, lo que significa que pueden establecerse fácilmente en una nueva ubicación y no exigen trabajadores altamente calificados. Por último debe estudiarse la viabilidad de establecer y hacer funcionar una zona sobre una base comercial, deberá tenerse muy en cuenta los gastos de la infraestructura y otros costos como subsidios o ingresos no percibidos debido a exenciones impositivas que puedan darse. También deberán facilitarse los procedimientos administrativos para los inversionistas, por ejemplo, mediante la creación de un único organismo que se ocupe de toda la tramitación necesaria.

En lo que respecta a la zona franca de La Plata, no puede dejar de considerarse la expansión que ha ido teniendo este tipo de zonas en nuestro país vecino Chile, más concretamente en la ciudad de Iquique, que la muestra con un movimiento comercial total aproximado a los 1.700 millones de dólares en 1989 y cerca de 2.000 millones en 1990. que ha sido producido por casi 1000 empresas - 908 instaladas en 1989, número que aumentó a 962 en el año 1990-.

La participación de los productos comercializados a través de esta zona franca, indica como rubro principal a la electrónica con un 25%, luego textil y vestuario con un 17%, automotriz 15%, menaje 8% y maquinarias y equipo 4%. El cliente además tiene garantizada una reposición inmediata de stocks; las mercaderías pueden estar en destino en 3 ó 4 días; cuando se compra en la zona franca el capital destinado a la operación puede rotar unas 12 veces al año, situación que no se logra abasteciéndose en otros centros donde sólo se puede comprar en dos o tres oportunidades a lo largo del año debido a periodos de embarques y recepción de la mercadería.

Dado la transformación que vive nuestro país, la desregulación y las privatizaciones siguen dando resultados positivos, nuestras fronteras comerciales ceden adecuándose a un mundo cambiante e interrelacionado.

En una geografía más amplia, el Mercosur se presenta como un objetivo cautivante que, con sus marchas y contramarchas, pone a prueba una concepción del futuro en donde las naciones van en pos del crecimiento en conjunto, buscando en sí mismas lo mejor para ofrecer a cambio de otras posibilidades que, comparativamente, el vecino puede producir en mejores condiciones. En este esquema es donde el comercio se fortalece y crece. Compramos y vendemos procurando lograr la mejor calidad al más bajo precio. Latinoamérica es la región de mayor futuro para la última década del siglo según el juicio de más de un consultor en temas económicos y políticos, este tema se torna más firme con la existencia de

Argentina, Brasil y Chile.

Brasil tiene un mercado potencial muy grande por la cantidad de consumidores y por su capacidad productiva, no obstante los interrogantes que plantea su futuro político; Chile con un perfil económico bien definido, y que esta en la búsqueda de espacios en los mercados más diversos y Argentina que surge como líder en lo que a transformación de sus estructuras se refiere, encarando las reformas en tiempo record.

Brasil y Chile, este último se mantiene al margen del Mercosur, venden hoy innumerables productos a la Argentina sin obstáculos, la zona franca debe convertirse en uno de los eslabones más importantes en los cambios de las situaciones económicas del Cono Sur.

Su ubicación, en uno de los puertos más cercanos al Océano Atlántico, la coloca en una situación de privilegio, será vital pues que se cuente, en el puerto de La Plata, con una verdadera integración en materia de transporte. La propuesta de provincialización del ramal Avellaneda - La Plata, y su posterior activación puede dotar al puerto de una vía rápida para el movimiento de productos, en especial si se realizan los estudios pertinentes para su vinculación en el Municipio de Florencio Varela, con la Línea General Roca, que permitiría a través de su red su unión con el sur de nuestro país e incluso el paso a Chile por medio del también proyectado ramal de Zapala a Lonquimay, así como también la utilización de los predios existentes en

estaciones, como Avellaneda y Gob. Monteverde para la creación de playas para depósito de contenedores y/o playas de cargas generales.

Otro nexo ferroviario importante y actualmente en uso, que deberá mejorar su infraestructura, para una mejor y más rápida circulación es el ramal que vincula al Puerto de La Plata con el Puerto de Buenos Aires.

No obstante y hasta tanto se inicie la puesta en marcha de la zona franca, deben tenerse en cuenta los actuales indicadores del movimiento general del puerto de La Plata, que para el periodo 84/90, (véase gráfico anexo nro. 8) muestran los siguientes datos :

T O N E L A D A S			
AÑO	ENTRADAS	SALIDAS	VOLUMEN TOTAL
1984	1.696	3.994	5.690
1985	1.146	5.295	6.441
1986	1.458	4.092	5.550
1987	1.837	3.422	5.259
1988	1.727	4.208	5.935
1989	814	4.511	5.325
1990	1.424	4.288	5.712

Nota : las cifras se exponen en miles de toneladas.

Fuente : Administración General de Puertos (Dep. Estadística)

Si a este movimiento se lo clasifica en removido, es decir entre puertos del país, entrado y salido y en importaciones y exportaciones, los datos precedentes pueden mostrarse de la siguiente forma :

R E M O V I D O

AÑO	ENTRADO	SALIDO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1984	853,5	2.276,0	322,5	2.238,0
1985	842,9	2.568,0	303,5	2.708,9
1986	912,5	2.775,0	832,5	1.030,0
1987	1.080,5	2.875,5	756,1	535,6
1988	728,9	3.117,1	998,8	1.090,5
1989	570,2	2.520,0	243,4	1.991,5
1990	831,4	2.688,6	592,8	1.599,0

Nota : Las cifras se expresan en miles de ton.

Fuente : Administración General de Puertos.

De acuerdo a estos valores las exportaciones representaron, en promedio, el 73% del total del comercio exterior, mientras que las importaciones tuvieron una participación de aproximadamente el 27%. En tanto, para el total del movimiento interno el removido salido tuvo un 77% de promedio y el removido entrado del 23%. En el gráfico identificado como anexo Nro. 9, se muestra la participación de los cuatro rubros, respecto del movimiento total del puerto.

En lo que respecta a la participación de las distintas mercaderías que componen estos totales, los gráficos que figuran como anexos nros. 10 y 11 nos muestran, tanto en el caso de removido entrado como salido, a los graneles líquidos como su principal componente con un porcentaje que oscila entre el 85% y el 90%. Las entradas y salidas se completan con graneles sólidos (10%-12% promedio) y cargas generales (1% a 2% promedio).

En las importaciones, el rubro hierro y minerales es el más significativo, con porcentajes que van desde un 58,5% (año 87) a un 78,6% verificado en 1989, el resto de las mercaderías entradas lo componen : combustibles líquidos, y productos químicos. (vease gráfico nro. 12).

Las exportaciones, en tanto, muestran como principales rubros a : los combustibles líquidos el de mayor participación; seguidos por combustibles sólidos, productos químicos y fundición hierro y acero, pudiendose observar, su composición porcentual el gráfico identificado como anexo Nro. 13.

La cantidad de buques orientados a la exportación que entraron al puerto La Plata, muestran el siguiente movimiento : .

I-----I			
I Año 1984 : 62	Año 1985 : 115	Año 1986 : 71	I
I			I

I Año 1987 : 62

Año 1988 : 90

Año 1989 : 104 I

I-----I

En los cuadros Nros. 11, 12 y 13, que seguidamente se muestran, se expone en primer lugar el movimiento global de los puertos de la Provincia de Buenos Aires para luego indicar en forma particular el del puerto de La Plata, en los años 1980 , 1985 y 1988, para los productos que también se indican.

TOTAL PROVINCIA	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROD.AGROP. Y PESCA	4401733	28028	4085508	288197	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1333933	832200	300588	197975	3170
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	16850633	1823817	950255	10437254	3839307
HIERRO Y MINERALES	2869687	2550416	95882	182992	40397
ARENA Y CANTO RODADO	2859829	161622	0	2620792	77415
PRODUCTOS VARIOS	414152	53437	226378	78759	55578
PUERTO DE LA PLATA					
PROD.AGROP. Y PESCA	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	179861	0	179861	0	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	4392323	315778	932855	687311	2456379
HIERRO Y MINERALES	565854	506232	0	58622	0
ARENA Y CANTO RODADO	411000	0	0	411000	0
PRODUCTOS VARIOS	189740	28751	160989	0	0

CUADRO NRO. 11

MOVIMIENTO DE PRODUCTOS - AÑO 1985

TOTAL PROVINCIA	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROD.AGROP. Y PESCA	10376224	3369	10068711	304083	61
COMBUSTIBLES SOLIDOS	12928855	1025139	447349	9813369	1642998
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7439659	7439	2458298	1610293	3363629
HIERRO Y MINERALES	2837497	1723947	6142670	429367	71513
ARENA Y CANTO RODADO	1284940	1650	34585	1117094	131611
PRODUCTOS VARIOS	349771	129513	195072	564	24622
PUERTO DE LA PLATA					
PROD.AGROP. Y PESCA	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1388260	82785	328898	106606	869971
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	4246562	0	2100039	433154	1713369
HIERRO Y MINERALES	343639	213430	93867	33649	2693
ARENA Y CANTO RODADO	269513	0	0	269513	0
PRODUCTOS VARIOS	193347	7239	186108	0	0

MOVIMIENTO DE PRODUCTOS - AÑO 1988

TOTAL PROVINCIA	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROD.AGROP. Y PESCA	5819915	37547	5436277	343801	2290
COMBUSTIBLES SOLIDOS	13138905	1237922	328703	10112040	1460240
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7310009	729985	710133	1951344	3918547
HIERRO Y MINERALES	4531523	2887620	1033428	521552	88923
ARENA Y CANTO RODADO	1422045	13911	2247	1264272	141615
PRODUCTOS VARIOS	796023	113019	590353	50574	42077
PUERTO DE LA PLATA					
PROD.AGROP. Y PESCA	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1568634	0	254786	79446	1234402
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	3172946	395333	556475	384702	1836436
HIERROS Y MINERALES	781741	589519	143304	3682	45236
ARENA Y CANTO RODADO	276111	13911	0	261100	1100
PRODUCTOS VARIOS	135861	0	135861	0	0

La Plata es uno de los vértices de un importante arco industrial, que va precisamente desde La Plata hasta Rosario-Santa Fe y en el que se concentran actividades tales como : producción siderúrgica, producción textil, industria mecánica liviana, industria de la carne.

En lo que al rubro cereales respecta, el partido de La Plata se encuentra en una posición más bien periférica en relación a las regiones cerealeras de la República Argentina. Esta relativamente alejada de la zona triguera del sur de la Provincia de Buenos Aires y de la zona de "Rosafé" y de las zonas productoras de sorgo y maíz, situación esta que puede verse reflejada en el cuadro Nro 14, que muestra el total de toneladas cosechadas en la Provincia de Buenos Aires y las registradas en el mismo.

Estos volúmenes no tienen prácticamente participación tanto en el tráfico fluvial como en el ferroviario pues su movimiento se efectúa en forma casi exclusiva, con camiones.

Respecto del movimiento ferroviario en la denominada zona Gran La Plata, las estadísticas de la Empresa Ferrocarriles Argentinos nos dicen que en la zona se despacharon durante el año 1988 : 36.792 tons. de cargas y en 1989 esa cifra disminuyó en un 18,9% (29.833 tons). Por su parte la carga recibida fue de 139,177 toneladas en 1988 y de 152.265 tons. para 1989 (incremento de 9,4%).

TONELADAS COSECHADAS Y RINDE POR PRODUCTO. ESTIMACIONES DE CAMPAÑAS.

TOTAL PRODUCTO PROVINCIA DE BUENOS AIRES	COSECHA PERÍODO 85-86		COSECHA PERÍODO 86-87		COSECHA PERÍODO 87-88	
	TONELADAS	RINDE	TONELADAS	RINDE	TONELADAS	RINDE
ALPISTE	52000	924	55858	969	46200	1031
ARVENA	230000	1071	412000	1728	412000	1670
CEBADA CERVECERA	79000	1766	92400	2124	220000	2600
CENTENO	38000	1364	33000	1034	20140	889
GIÑASOL	240000	1380	129500	1219	167000	1380
LINO OLEAGINOSO	95000	663	190000	731	170000	804
MAIZ	4661200	4347	3592000	3457	4023000	4478
MILLO	41000	1386	19160	1178	22700	1335
SOJA	1087640	2340	1700000	2107	2150000	2184
SORGO GRANIFERO	730400	2619	460000	3673	540000	3673
TRIGO	6735000	1634	6150010	1801	5230000	1807
TOTAL PRODUCTO PARTIDO LA PLATA						
AVENA	50	500	260	1300	0	0
GIÑASOL	500	1000	500	1000	380	960
LINO OLEAGINOSO	420	700	700	1000	500	1000
MAIZ	6200	3480	5230	3300	4430	3200
SOJA	1200	1675	680	1604	630	1616
SORGO GRANIFERO	1600	3332	1485	3300	1485	2000
TRIGO	400	1400	950	1000	1000	1666

Nota: Los productos
ALPISTE - CEBADA CERVECERA - CENTENO - MILLO
No registran datos de cosechas.
Cifras en toneladas.
Fuente: Secretaría de Agricultura

Dentro de la zona portuaria el único movimiento registrado es el de la estación Dock Central, producido casi exclusivamente por la firma COPETRO que recepciona carbón de coke de la Provincia de Mendoza, para su posterior exportación, a Japón principalmente.

El tráfico despachado esta constituido por gas-oil, existiendo además un movimiento interno de vagones entre la destilería de Y.P.F. y la firma aludida.

A mayor abundamiento de datos se detalla el movimiento operado durante el año 1991 y el primer trimestre de 1992 en la estación Dock Central de la Línea General Roca.

TRAFICO RECIBIDO

AÑO 1991	VAGONES	TONELADAS	PRODUCTO
Ene/Marzo	No se registró movimiento por conflicto ferroviario		
Abril	202	9.115	carbón
Mayo	85	3.977	carbón
Junio	58	2.765	carbón
Julio	115	5.246	carbón
Agosto	85	3.832	carbón
Setiembre	111	5.210	carbón
Octubre	145	6.607	carbón
Noviembre	116	5.251	carbón
Diciembre	29	1.254	carbón

ANO 1992

Enero	113	4.980	carbón
Febrero	54	2.356	carbón
Marzo	26	986	carbón

ANO 1991 TRAFICO DESPACHADO

Abril	2	66	gas-oil
Julio	10	327	gas-oil
Agosto	44	1.418	gas-oil
Setiembre	57	1.928	gas-oil
Octubre	58	1.886	gas-oil
Noviembre	56	1.726	gas-oil
Diciembre	72	2.335	gas-oil

ANO 1992,

Enero	81	2.330	gas-oil
Febrero	99	2.461	gas-oil
Marzo	29	956	gas-oil

Continuando con la exposición de datos referidos a La Plata, en los cuadros Nros. 15 y 16, pueden observarse los montos anuales, período 84/90 y primer semestre de 1991, de las importaciones y exportaciones, respectivamente operados por la aduana existente en dicha ciudad.

CUADRO NRO. 15

ADUANA DE LA PLATA

CUADRO COMPARATIVO DE LOS VALORES DE IMPORTACION

AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	LA PLATA
1984	4585	449	132
1985	3814	293	74
1986	4724	381	142
1987	5818	687	277
1988	5322	862	356
1989	4203	513	160
1990	4078	395	75
ENE/JUN.1	3032	69	106

Nota : Cifras en millones de u\$s.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino

CUADRO NRO. 16

ADUANA DE LA PLATA

CUADRO COMPARATIVO DE LOS VALORES DE EXPORTACION

AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	LA PLATA
1984	8107	1914	307
1985	8396	2248	543
1986	6852	1303	167
1987	6360	1087	104
1988	9134	1632	171
1989	9579	1998	239
1990	12352	2850	624
ENE/JUN.1991	5716	1302	261

Nota : Cifras en millones de u\$.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino

En dichos cuadros se exponen, además, y en forma desagregada los valores correspondientes al total general y al total correspondiente a la Provincia de Buenos Aires.

La comparación de tales cifras, permite ver que en materia de exportaciones la aduana de La Plata, ha ido disminuyendo a partir de 1986, insinuándose una recuperación en el año 1989, ya que su pico participativo más alto se visualiza en 1985 con porcentajes del 24,1% respecto del total Provincia y con un 6,5% del total general. Dos años después, esos porcentajes descendían al 9,5% y 1,6%, respectivamente, para luego comenzar a crecer paulatinamente, como lo demuestra el hecho de que en durante el primer semestre de 1991, los guarismos indican un 20%, respecto del total provincia y un 4,5% del total general.

En el rubro importaciones, el movimiento operado por su aduana representó en promedio el 34% de los ingresado a esta provincia ocupando el primer lugar en el orden de importancia en el período 1985-1988, siendo desplazada en 1989 por el movimiento operado en la aduana de San Nicolás.

Por último en el anexo nro. 14, se expone la participación porcentual de cada producto en relación al movimiento total del puerto.

Sin duda alguna la ampliación y mejoramiento de las superficies disponibles que se hallan

dentro de las áreas portuarias cercanas a la zona de muelles y el mejoramiento de los accesos ferroviarios existentes, tenderán a la captación de mayores volúmenes de tráfico, en especial el de contenedores, cargados o descargados que arriben ya sea por vía fluvial o terrestre (camión o ferrocarril) provenientes de un porcentaje del movimiento que, en este rubro, experimenta el puerto de Buenos Aires y del movimiento de estos elementos que se produzca al implementarse en forma definitiva la zona franca.

Sobre este último tráfico es oportuno mencionar, aunque sea redundante, los cambios que el contenedor ha producido en el transporte de cargas en general dándole a éste una economía de escala, ya que los buques son cada vez más grandes (un buque portacontenedor de gran tamaño puede reemplazar a tres o cuatro buques convencionales) y con la racionalización de sus salidas se obtuvo una reducción en el costo de transporte por unidad por milla. El contenedor, también está produciendo un proceso de transformación en los puertos, ya que, por ej. los guinches de poca capacidad se han tornado obsoletos y además el manipuleo de la carga se traslada a lugares alejados del puerto, a terminales interiores de cargas (puertos secos) y a los centros de producción; está introduciendo cambios en los transportes terrestres, pues el contenedor ofrece con el uso de elementos mecánicos su transferencia de un modo a otro de transporte sin la ruptura de la unidad de carga. Esto, a su vez, implica un enfoque de sistemas de todas las actividades y funciones en la cadena de distribución, a fin de reducir o eliminar las interrupciones en el movimiento continuo de mercaderías desde

el punto de origen hasta el punto de destino.

En materia de contenedores se está muy lejos de una utilización racional. Uno de los principales problemas es que los contenedores de importación tiene, en su gran mayoría, su destino en el área del Gran Buenos, algunas cifras, indican estimativamente, que dicha región absorbe el 73% del movimiento que nos ocupa, seguido por el resto de la Provincia de Buenos Aires con un 12% y la provincia de Córdoba con 7%.

Sin embargo mucho de lo que se importe vía Buenos se distribuye después de su desconsolidación y nacionalización con transporte por camión en forma suelta en el interior del país.

No se produce entonces, una corriente de contenedores con carga hasta los centros de producción.

Los exportadores del interior del país que quieran usar el contenedor "puerta a puerta" tienen dos opciones igualmente costosas : por un lado absorber el alto costo de traslado del contenedor vacío desde Buenos Aires y por otro el enviar la mercadería suelta a Buenos Aires para colocarla allá en contenedores.

En este caso se reducen mucho las ventajas que ofrece el contenedor por los mayores manipuleos, posibles roturas, imposibilidad de reducir gastos de embalaje y el desmedro de la presentación del producto.

Además del costo de transporte del contenedor vacío, también influyen la falta de instalaciones y personal especializado en el interior y la escasez de chasis portacontenedores. Los contenedores de importación que se vacían en zonas como Rosario y Córdoba, que ya tienen cierto movimiento regular de contenedores vuelven vacíos a Buenos Aires, con sus correspondientes gastos extras mientras tanto los exportadores de tabaco de Jujuy, porotos de Salta y maní de Córdoba, deben ir a buscar sus contenedores vacíos a Buenos Aires. Este problema, no obstante no es de fácil solución, pues generalmente el contenedor que baja, es de un armador distinto del que sube.

Se debería seguir el ejemplo de la mayoría de los países desarrollados que transportan contenedores por ferrocarril, en convoyes, formados únicamente por vagones especialmente contruidos a tal fin en trenes blocks. Hay productos que se transportan en forma regular en contenedores usando los servicios de Ferrocarriles Argentinos, sin embargo, todavía falta mucho en la organización para que los ferrocarriles puedan captar una mayor porción del transporte, ya que los problemas de momento son la escasez de vagones aptos para transportar contenedores; la baja velocidad debido al deficiente estado de vías y equipos; la demora en las estaciones que redundan en la falta de confiabilidad para programar la duración del viaje en conexión con el buque.

La falta de equipos de transporte

especiales (vial y ferroviario) y de equipos de transferencia en el interior, tanto en puertos fluviales como en estaciones del ferrocarril, significan un gran obstáculo para el desarrollo del uso económico del contenedor.

No se utilizan los enlaces directos existentes con los puertos y se deben hacer dobles movimientos con camiones hacia y desde estaciones en la Capital.

Por estas razones la mayoría de los contenedores se transportan todavía en camiones entre el interior y los puertos, aún sobre distancias más largas.

Existen además para el puerto de La Plata alternativas a futuro, además de la comentada, para incrementar su actividad, tal el caso de canalizar hacia este puerto, lógicamente con la debida adecuación de la infraestructura ferroviaria existente, la producción de cereales de la zona de la Provincia e Buenos Aires servida por los ramales ferroviarios de la Línea General Belgrano : Villars Patricios; Villars-Pergamino y Pergamino-Vedia cuyo movimiento se halla descrito dentro del informe técnico-operativo sobre la unidad portuaria de La Plata y con el cual se ha colaborado. Sin embargo debe tenerse en cuenta antes de encarar alguna acción sobre el tema que primeramente deberá remodelarse (ya que en la actualidad se encuentra en desuso y su muelle se halla destruido) toda la infraestructura existente para poder lograr el almacenamiento de granos y su posterior carguío a barco, Haciéndose notar que los mencionados son algunos de los ramales ferroviarios que

se encuentran en proceso de provincialización.

El mejoramiento de la operatividad portuaria de La Plata, a través del dragado que en la actualidad se está realizando en su canal de acceso y toda otra mejora en balizamiento, escolleras, etc. deben tener como mira el crecimiento estimado para el corriente año de las exportaciones y importaciones.

Las previsiones señalan una recuperación de las exportaciones totales del orden del 5% anual. Dicho crecimiento se apoya principalmente en la recuperación del precio de los granos y en el volumen esperado de producción, factores que podrían elevar en casi un 20% las colocaciones de productos primarios.

También, pero en menor medida, se prevé aumenten las exportaciones de manufacturas industriales, como consecuencia del incremento esperado en el envío de automotores y autopartes. Excluidas éstas, los envíos de manufacturas industriales tienden a experimentar una nueva reducción para el corriente año.

Las exportaciones de manufacturas agropecuarias se calculan estacionarias, ya que se estima que el aumento de colocaciones de residuos y desperdicios de la industria alimentaria neutralizará la caída prevista en grasas y aceites y en carnes vacunas.

En materia de importaciones, que en 1991

se duplicaron como consecuencia de diversos factores, tales como la recuperación de la actividad industrial, la mayor apertura de la economía y el blanqueo de operaciones que anualmente se subfacturaban, tienden a triplicarse.

TEMARIO DE LOS SUBGRUPOS DE TRABAJO DEL MERCOSUR

El presente listado, corresponde al cronograma total del MERCOSUR, que fuera suscrito en Las Leñas, cada uno de los temas se halla dividido en subtemas y a su vez cada subtema es acompañado de una fecha de finalización predeterminada.

Dada su extensión se exponen sólo los temas a realizar por cada subgrupo de trabajo.

Subgrupo de trabajo Nro. 1

ASUNTOS COMERCIALES

1.- Reglamentación relativo a la defensa contra importaciones que sean objeto de "Dumping" o de subsidios provenientes de países no miembros del Mercosur.

2.- Política común de salvaguardias.

3.- Regímenes aduaneros especiales.

4.- Sistema e instrumentos de promoción y estímulo a las exportaciones.

5.- Nomenclatura común.

6.- Normas administrativas de las importaciones y exportaciones.

7.- Incidencia de restricciones no arancelarias en el comercio regional con vista a su eliminación.

8.- Zonas francas y de procesamiento de exportación - Areas aduaneras especiales.

9.- Acuerdos sobre intercambio de información estadística de comercio exterior.

10.- Evaluación de los acuerdos bilaterales firmados con terceros países.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 2

ASUNTOS ADUANEROS

1.- Elaboración de un glosario MERCOSUR.

2.- Armonización de la legislación.

3.- Control informatizado.

4.- Coordinación de clasificación de mercaderías.

5.- Simplificación de frontera.

6.- Valorización aduanera.

7.- Capacitación aduanera.

8.- Control migratorio.

9.- Control fito-zoo-sanitario.

10.- Organismo intervinientes en los pasos fronterizos.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 3.

NORMAS TECNICAS.

1.- Procesamiento de información entre los países referentes a normas y reglamentaciones técnicas.

2.-Normas técnicas - Marco voluntario.

3.- Aceptación de los valores y tolerancias en los contenidos de productos industrializados premedidos, conforme a su comercialización en los cuatro países,excepto aquellos que están siendo armonizados.. Hasta diciembre 1994. Plazo previsto para la armonización total.

4.- Contenidos netos de productos envasados y sus tolerancias.

5.- Ingredientes y aditivos alimentarios.

6.- Registro alimentario.

7.- Denominación de venta - Patrones de identidad y calidad.

8.- Contaminantes.

9.- Rotulado de alimentos nutridos, dietéticos, apta regímenes especiales o de uso medicinal.

10.- Patrones microbiológicos y microscópicos.

11.- Envases y materiales en contacto con alimentos.

12.- Productos para la salud.

13.- Industria automotriz.

14.- Metrología legal : instrumentos.

15.- Telecomunicaciones.

16.- Calidad industrial.

17.- Metrología científica e industrial.

18.- Juguetes.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 4

POLITICAS FISCAL Y MONETARIA - RELACIONES CON EL COMERCIO.

1.- Régimen cambiario.

2.- Mercado de capitales.

3.- Sistema financiero.

4.- Seguros.

5.- Promoción y protección recíproca de inversiones.

6.- Administración y calidad de la información.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 5.

TRANSPORTE TERRESTRE

1.- Transporte terrestre de cargas por carretera.

2.- Transporte terrestre de pasajeros por carretera.

3.- Transporte ferroviario.

4.- régimen laboral en el transporte automotor y requisitos para conducción de vehículos.

5.- Transporte multimodal.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 6

TRANSPORTE MARITIMO

1.- Acuerdo multilateral de transporte marítimo.

2.- Registro común de embarcaciones.

3.- Transporte multimodal.

4.- Régimen laboral para el transporte marítimo y fluvial.

5.- Normas sobre seguridad en la navegación.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 7

POLITICA INDUSTRIAL Y TECNOLÓGICA

1.- Armonización de las políticas de promoción y reconversión industrial, regional o sectorial.

2.- Política tecnológica común.

3.- Armonización de la legislación nacional y provincial sobre medio ambiente.

4.- Armonización de las políticas de calidad y productividad.

5.- Políticas para la micro, pequeña y medianas empresas.

6.- Diagnóstico de la competitividad sectorial a nivel del Mercosur

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 8

POLITICA AGRICOLA

1.- Armonización, reestructuración y reconversión de las actividades agropecuarias y agroindustriales.

2.- Armonización de la política tecnológica para las actividades agropecuarias y para las agroindustriales.

3.- Armonización de la política agrícola.

4.- Diagnóstico de competitividad sectorial a nivel de Mercosur.

5.- Barreras a la libre circulación de productos agropecuarios.

6.- Articulación de pequeños y medianos productores al proceso de integración.

7.- Sostenibilidad de los recursos naturales y protección ambiental en el sector agropecuario.

8.- Registro de agroquímicos.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 9

POLITICA ENERGETICA.

1.- Legislación energética y aspectos institucionales y organizacionales de los mercados energéticos.

2.- Desarrollo tecnológico.

3.- Precios de energéticos : valores absolutos y relativos.

4.- Aspectos fiscales : carga impositivas a nivel global y en la alícuota por producto.

5.- Frecuencia eléctrica y de especificaciones de combustible.

6.- Legislación y marco ambiental

7.- Racionalización, calidad y productividad.

8.- Directrices de políticas energéticas en el Mercosur.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 10

COORDINACIÓN DE POLÍTICAS MACROECONÓMICAS.

1.- Arancel externo común.

2.- Comparación de los sistemas tributarios nacionales, provinciales, estatales y municipales.

3.-

seguimiento y armonización de la política macroeconómica.

4.- Armonización de las legislaciones sobre la defensa de la competencia en el Mercosur.

6.- Tratamiento de los servicios en el Mercosur.

7.- Tratamiento de los monopolios estatales en el Mercosur.

8.- Creación de un banco de datos y documentación económica de los países miembros.

SUBGRUPO DE TRABAJO NRO. 11

RELACIONES LABORALES, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

1.- Relaciones individuales de trabajo.

2.- Relaciones colectivas de trabajo.

3.- Empleo.

4.- Formación profesional.

5.- Salud y seguridad en el trabajo.

6.- Seguridad social.

7.- Costos laborales en el sector de transporte terrestre y marítimo.

8.- Convenios con la OIT.

9.- Carta de derechos fundamentales.

ANEXO NRO.2

PREFERENCIAS ACORDADAS EN EL MARCO DE LA A.L.A.D.I.

31-12-90	30-6-91	31-12-91	30-6-92	31-12-92	30-6-93	31-12-93	30-6-94	31-12-94
00 a 40	47	54	61	68	75	82	89	100
41 A 45	52	59	66	73	80	87	94	100
46 A 50	57	64	71	78	85	92	100	
51 a 55	61	67	73	79	86	93	100	
56 A 60	67	74	81	88	95	100		
61 A 65	71	77	83	89	96	100		
66 A 70	75	80	85	90	96	100		
71 A 75	80	85	90	95	95			
76 A 80	85	90	95	100	100			
81 A 85	89	93	97	100				
86 A 90	95	100						
91 A 95	100							
96 A 100								

ESTAS PREFERENCIAS SE PROFUNDIZARAN DE ACUERDO AL CRONOGRAMA EXPUESTO Y SERAN APLICADAS EXCLUSIVAMENTE EN EL MARCO DE LOS RESPECTIVOS ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL

EXCLUSIONES AL PROGRAMA DE LIBERACION COMERCIAL

Las listas de excepciones se reducirán al vencimiento de cada año calendario, conform al siguiente cronograma:

a) Para Argentina y Brasil; a razón de un 20% anual de los items que los componen, esta reducción se aplica desde el 31 de diciembre de 1990.

b) Para Paraguay y Uruguay, la reducción se hará a razón de :

10% en la fecha de entrada en vigencia del tratado.

10% al 31 de diciembre de 1991.

20% al 31 de diciembre de 1992

20% al 31 de diciembre de 1993

20% al 31 de diciembre de 1994

20% al 31 de diciembre de 1995.

Las cantidades del ítem NALADI son las siguientes :

Argentina 394

Brasil 324

Paraguay 439

Uruguay

960

AMBITOS GEOGRAFICOS

ANEXOS NROS.

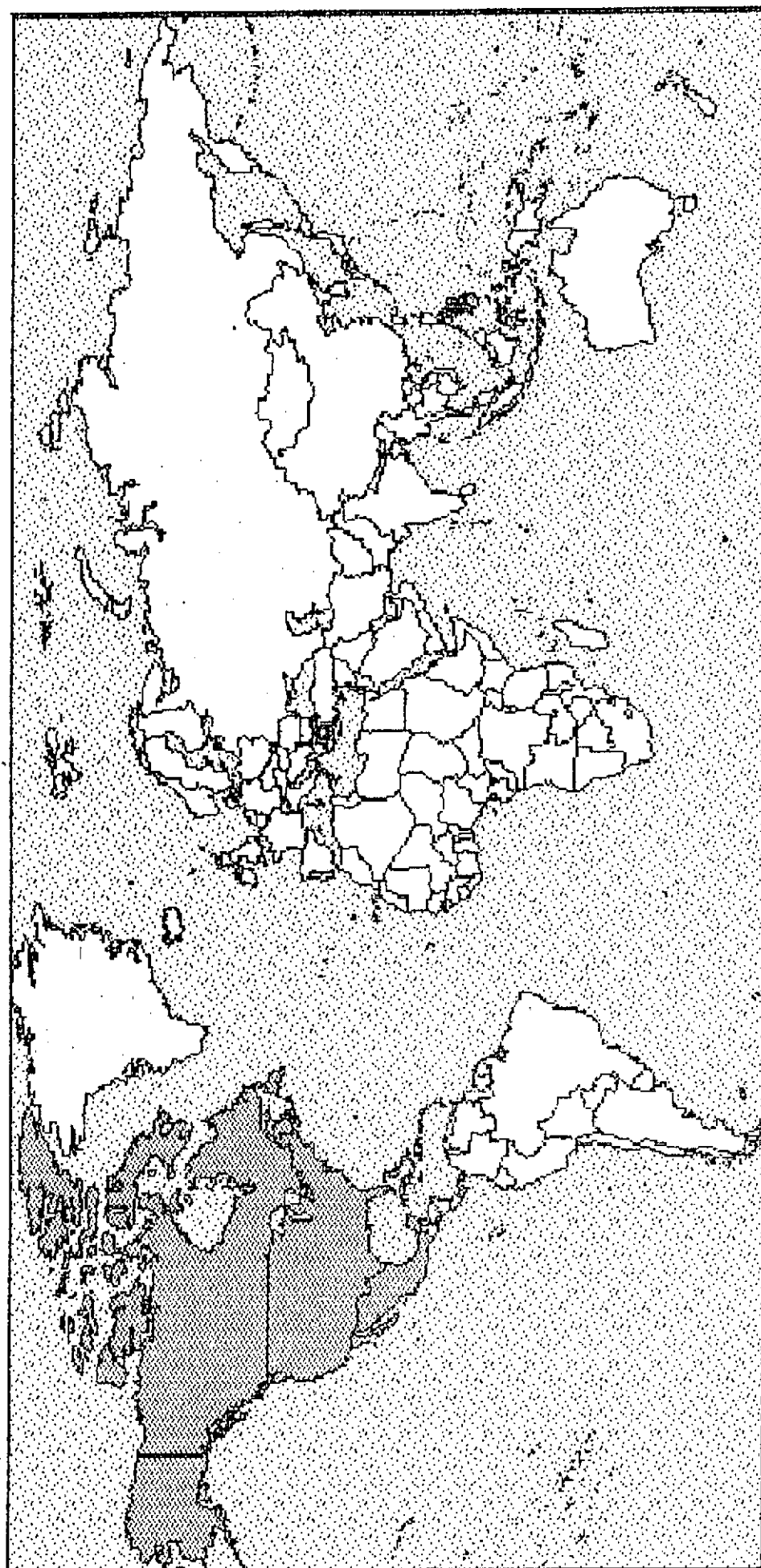
4 - 5 - 6 - 7

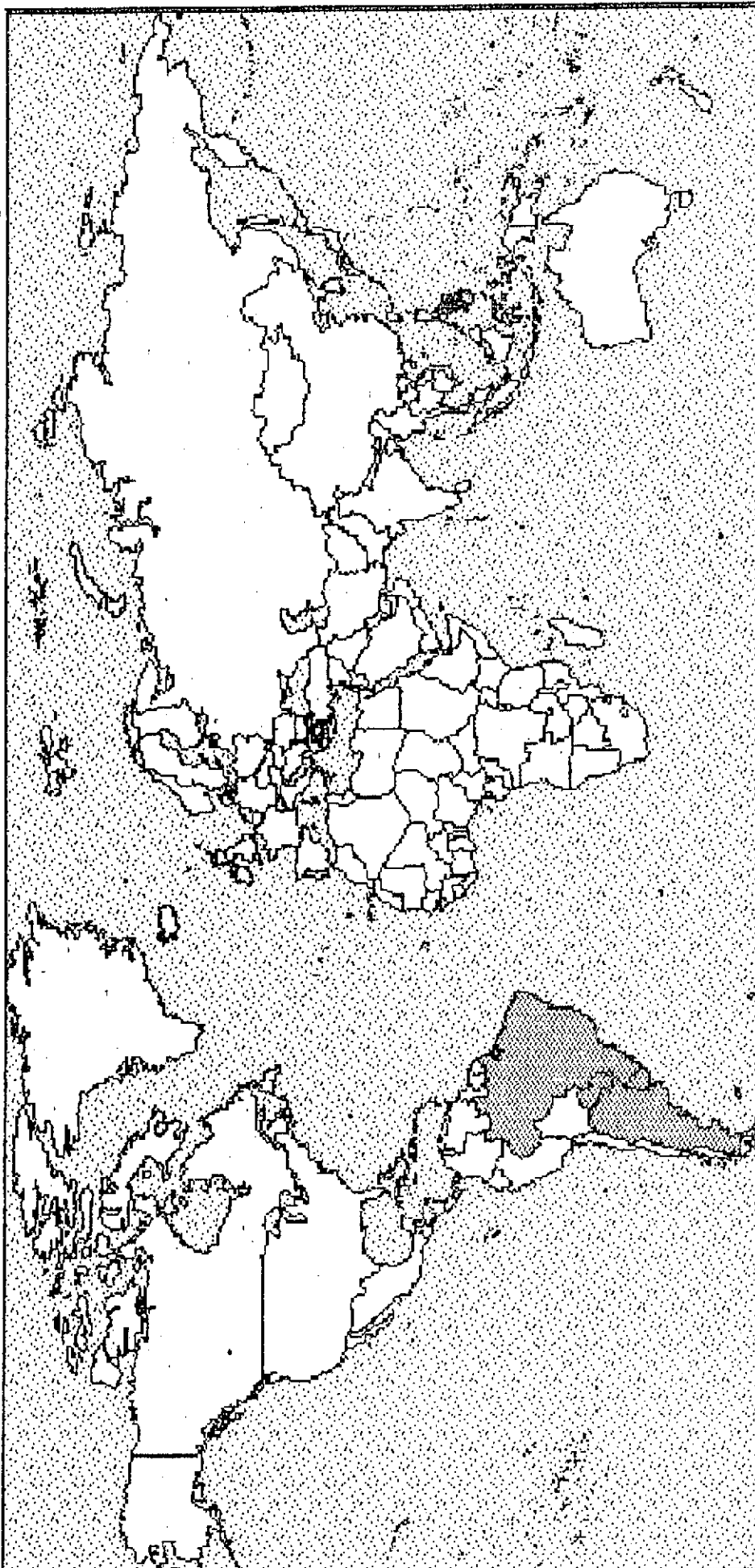
MERCONORTE

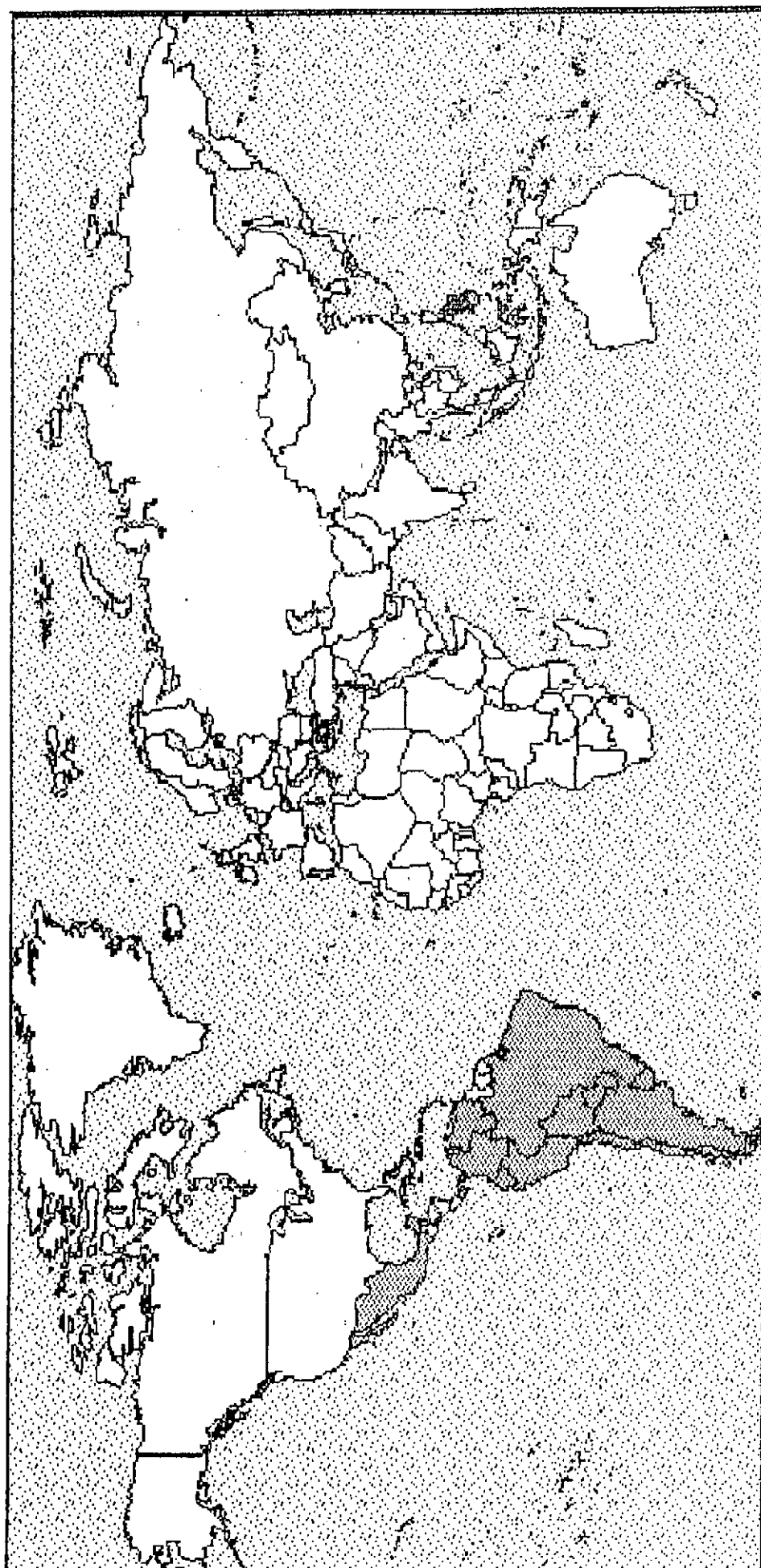
MERCOSUR

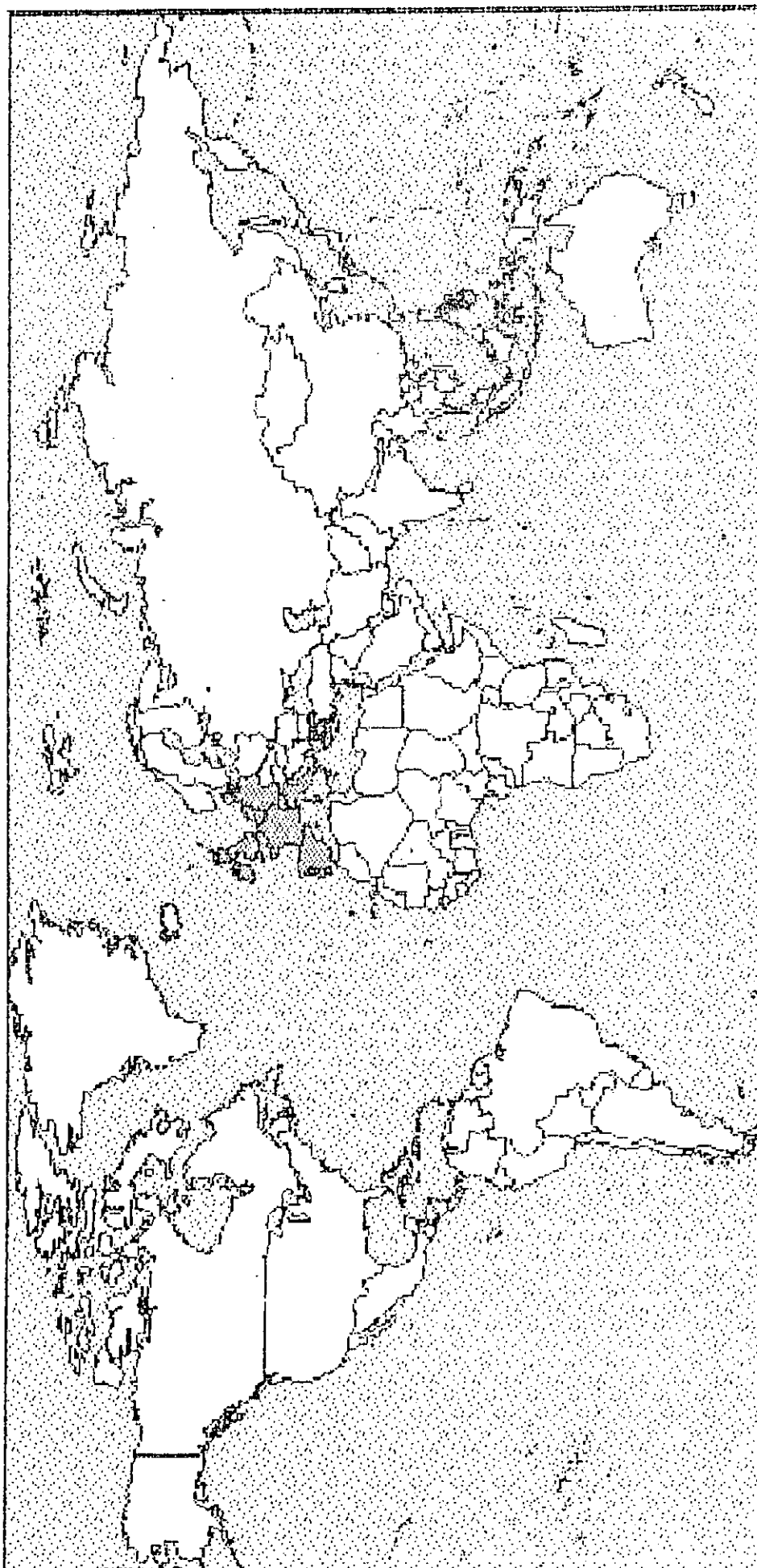
ALADI

CEE



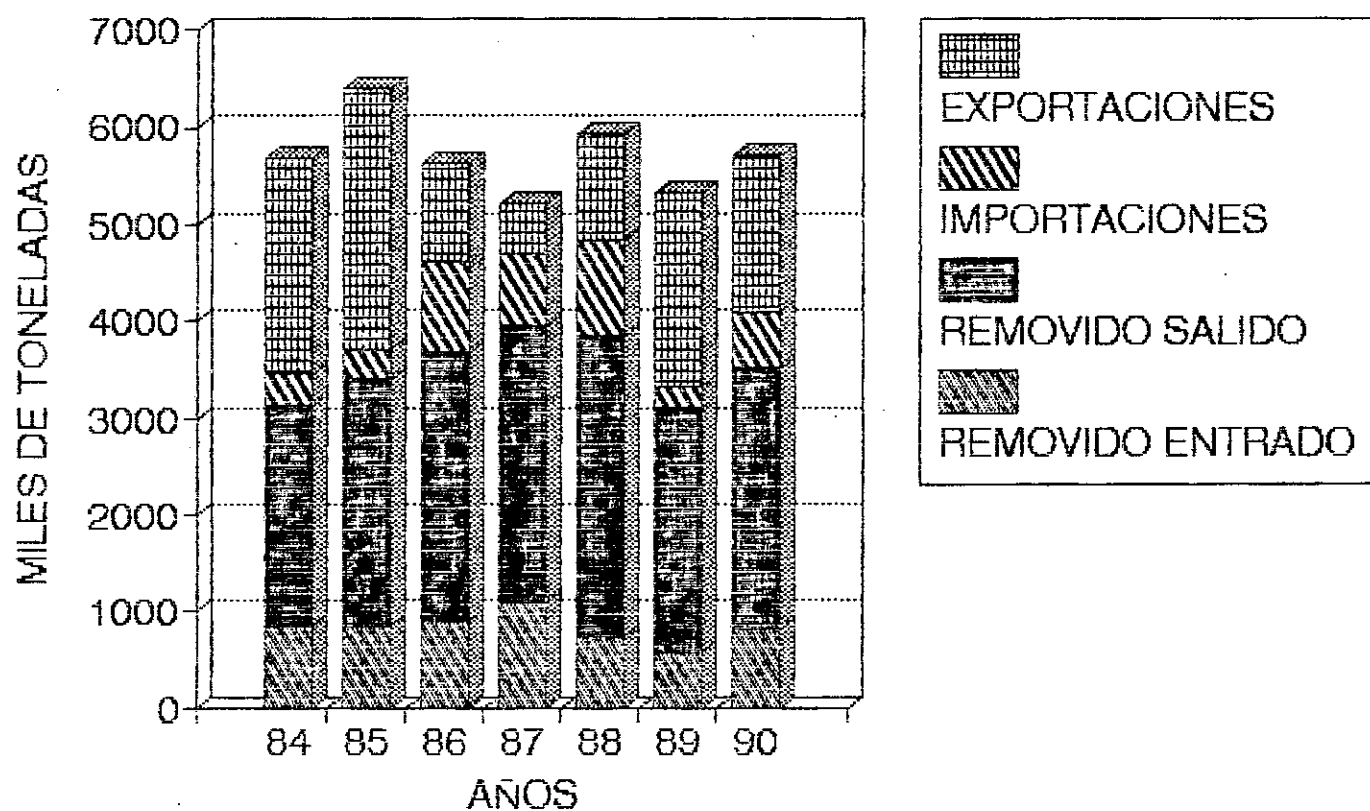




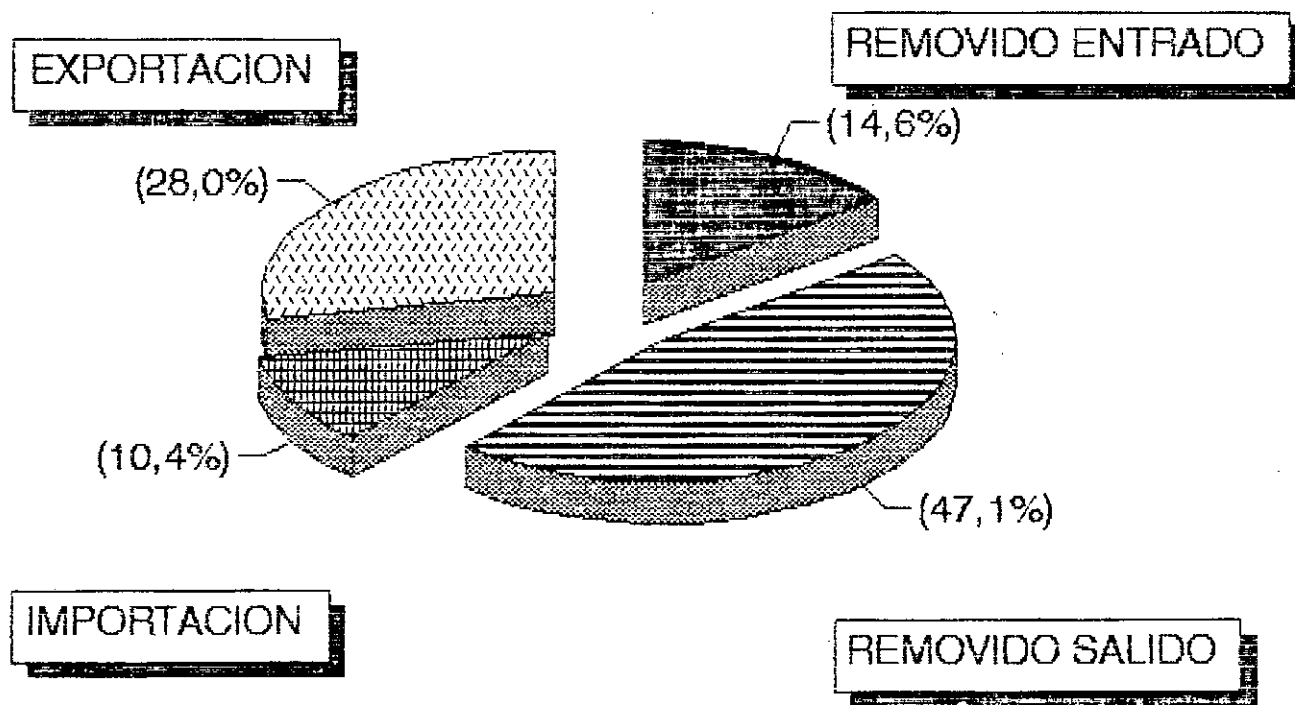


MOVIMIENTO PUERTO DE LA PLATA

PERIODO 1984-1990



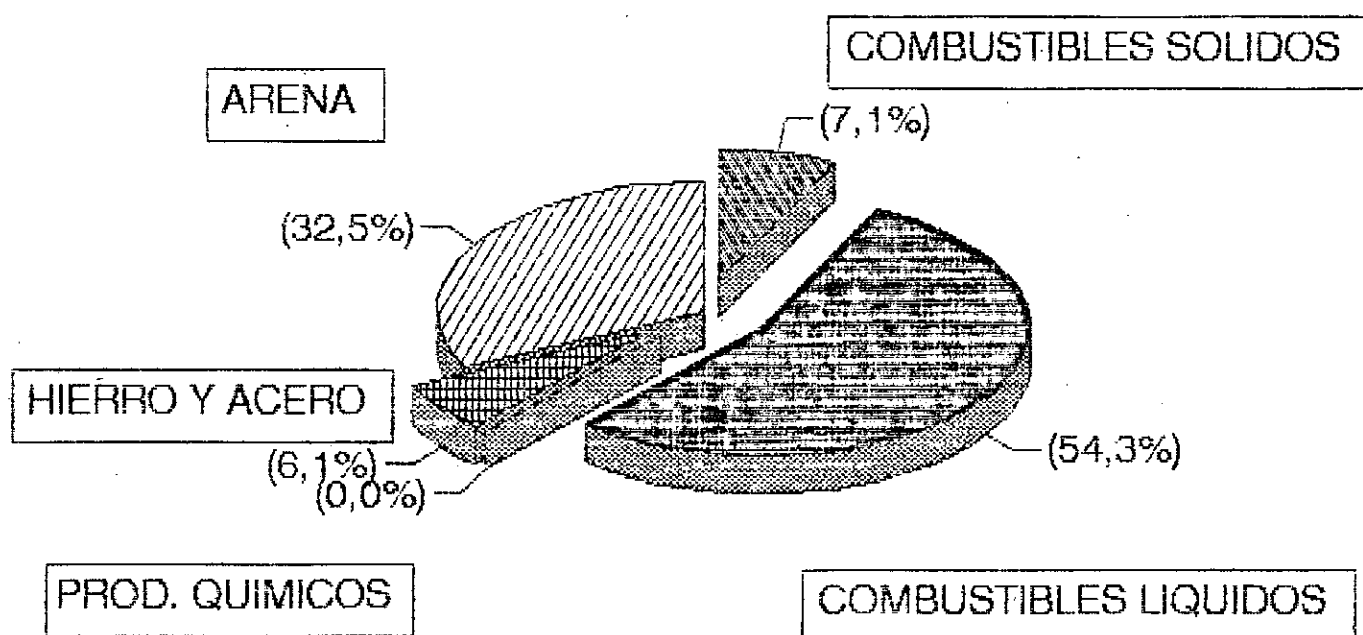
PUERTO DE LA PLATA - AÑOS 1984-90
PARTICIPACION PORCENTUAL POR MOVIMIENTO



PARTICIPACION POR PRODUCTO

MOVIMIENTO DE CABOTAJE ENTRADO

PUERTO LA PLATA

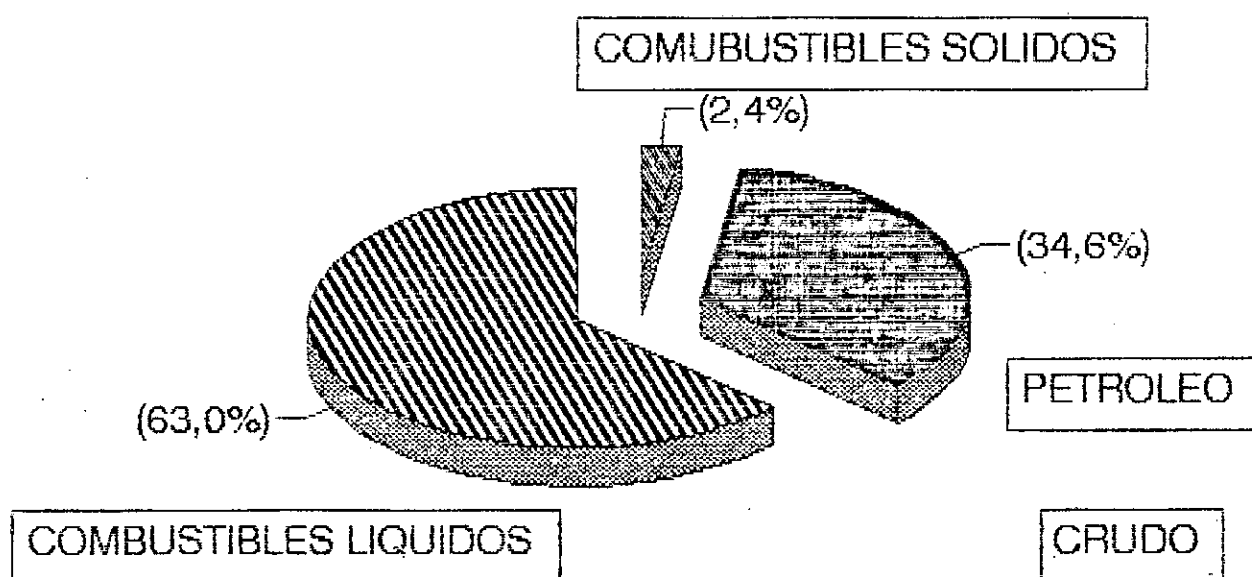


ANEXO NRO. 10

PARTICIPACION POR PRODUCTO

MOVIMIENTO DE CABOTAJE SALIDO

PUERTO LA PLATA

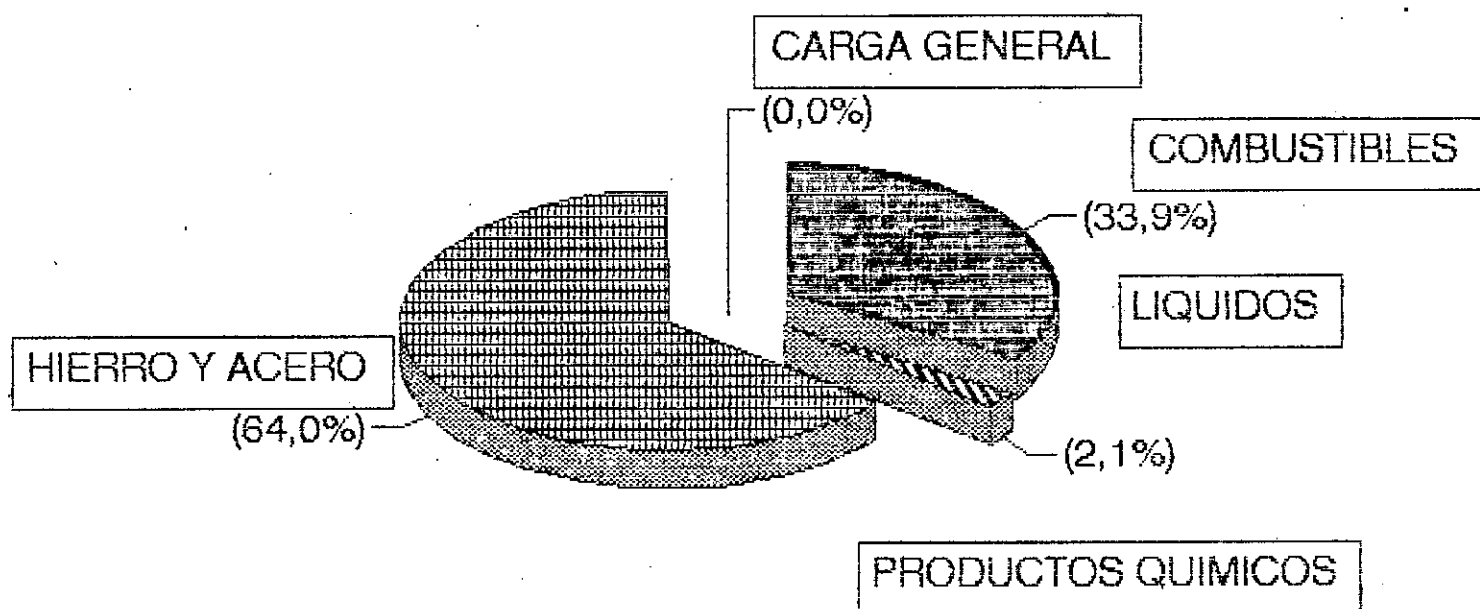


ANEXO NRO. 11

PARTICIPACION POR PRODUCTO

MOVIMIENTO DE IMPORTACION

PUERTO LA PLATA

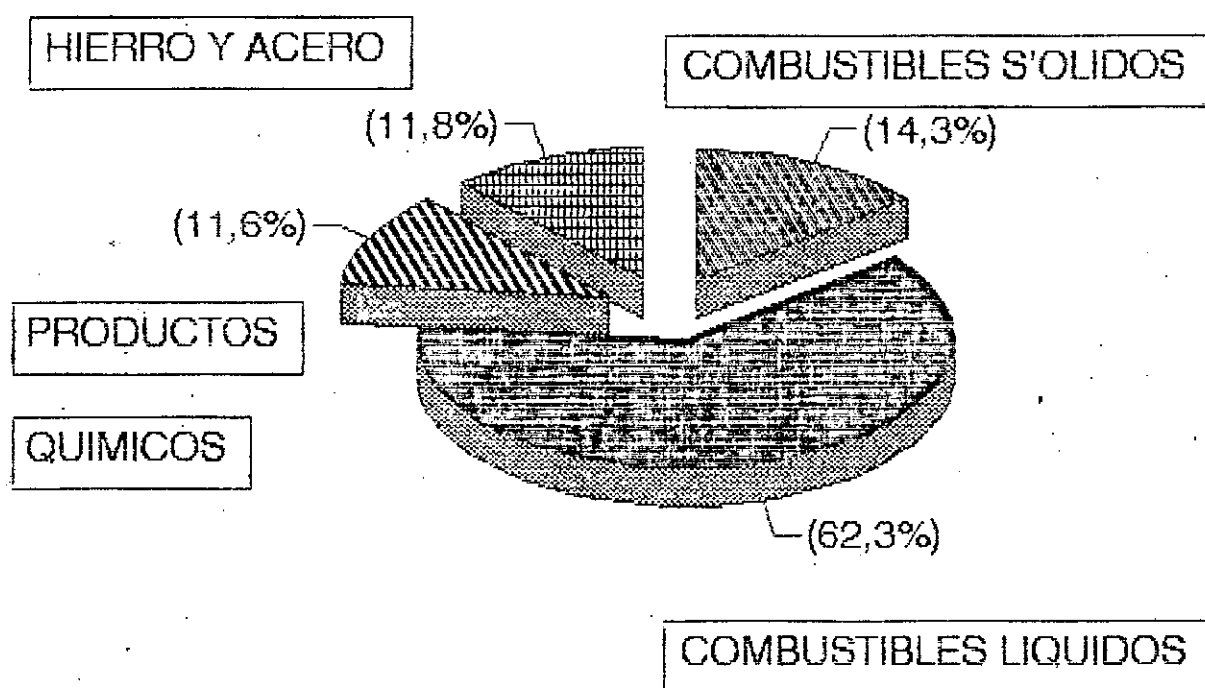


ANEXO NRO. 12

PARTICIPACION POR PRODUCTO

MOVIMIENTO DE EXPORTACION

PUERTO LA PLATA

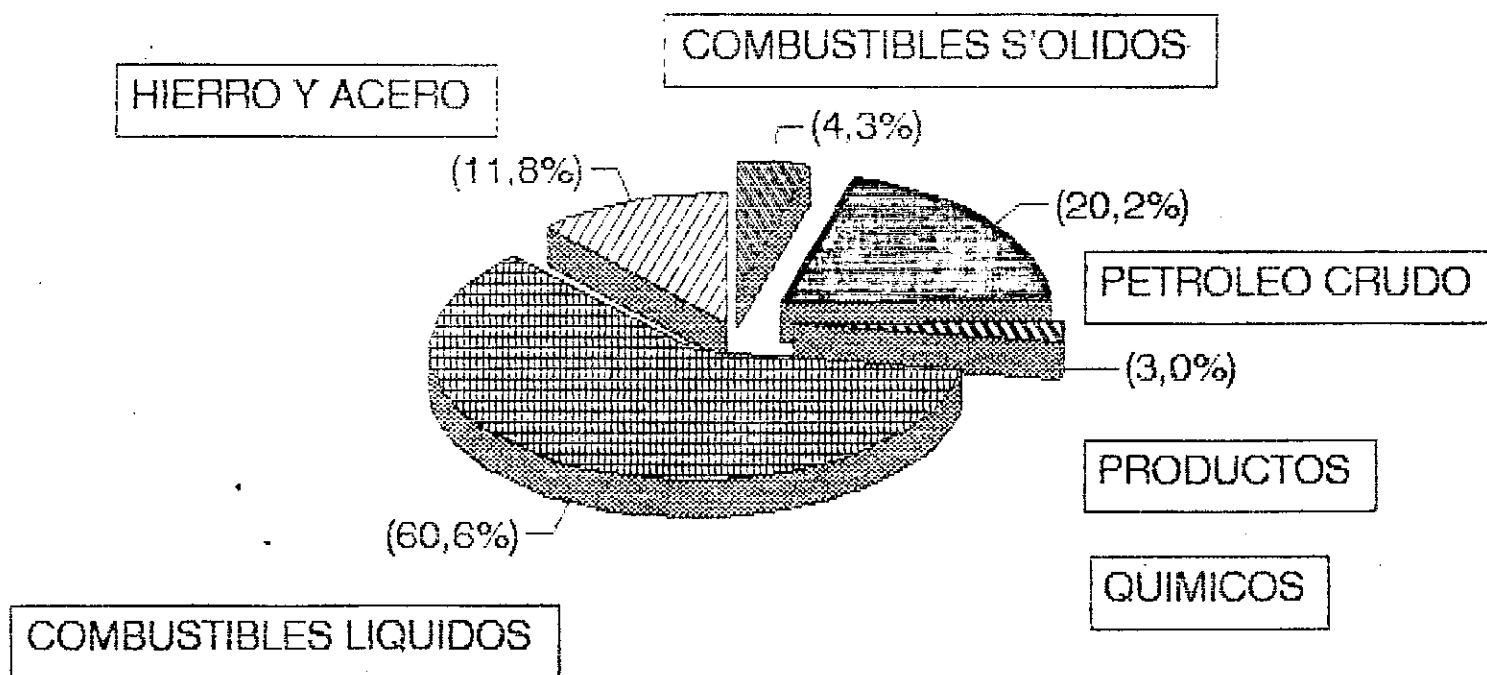


ANEXO NRO. 13

PARTICIPACION POR PRODUCTO

MOVIMIENTO TOTAL OPERADO

PUERTO LA PLATA



ANEXO NRO. 14