

[Economía](#) | Martes, 20 de abril de 2010

Negociación con China por el aceite de soja, inversiones ferroviarias y carne argentina

Trenes eléctricos con paciencia oriental

China no quiere limitar la relación bilateral a la controversia por el aceite de soja. Mientras se avanza en destrabar los embarques, funcionarios chinos vinieron al país para cerrar acuerdos ferroviarios por unos 2000 millones de dólares.

Por Cledis Candelaresi

No hay ningún embarque de aceite de soja a China que esté demorado, según coincidieron funcionarios de ambos países. Ayer, en la Cancillería se sentaron representantes de esa cartera con el viceministro de Comercio de China, Jiang Yaoping, a pasar revista de los temas bilaterales. Esa reunión se concretó al término de un foro empresario, donde firmas automotrices y energéticas chinas trataron de articular nuevos negocios con sus pares locales. La relación comercial sigue siendo prometedora y una muestra es que Yaoping firmó con la Secretaría de Transporte una carta de intención para modernizar los trenes urbanos con equipamiento y obras por alrededor de 2000 millones de dólares. La otra es que Beijing permitió la importación temporaria de carne para abastecer al restaurante argentino en la megaferia Expo Shanghai, un primer paso para habilitar el ingreso del asado a ese país.



De acuerdo con la carta de intención que firmó Transporte, se electrificarán el Belgrano Norte y Sur.

El encuentro empresario fue organizado por las Cámaras de la Producción, Industria y Comercio Argentino China y la de Supermercadistas (Caserch), dirigidas por Ernesto Fernández Taboada y Miguel Calvete, respectivamente, con el objetivo de propiciar joint ventures. También se planteó la meta, más discreta e igualmente firme, de arrimar posiciones respecto del entredicho comercial por la exportación de aceite de soja. Este tema fue puesto sobre la mesa en la ronda que Yaoping tuvo con funcionarios argentinos liderados por el embajador Néstor Stancanelli y la titular de la Agencia de Inversiones, Beatriz Nofal, después de pasar revista a otras cuestiones, como la posición común en el G-20 y el respaldo a la ronda de Doha.

China decidió aplicar desde el 1º de abril una norma que exige una menor cantidad de solvente en el aceite que importa, lo que margina a la producción local, haciendo peligrar exportaciones argentinas por casi 2000 millones de dólares anuales. Según Stancanelli, hay al menos dos argumentos defensivos contra esa barrera asiática. Uno es el acuerdo bilateral firmado en 2005 para exceptuar a los embarques argentinos de esas pautas. Otro, que el producto que vende Argentina no se destina directamente al consumo, sino que es sometido a un refinado posterior, lo que invalidaría aquella exigencia.

Según se aseguraba ayer en medios privados, el aceite local que llega a Beijing a través de transnacionales como Cargill o Nidera no estaría teniendo mayores obstáculos. Otra sería la situación de la compañía que exporta directamente, como la cordobesa Aceitera General Deheza. Después de la cordial reunión con Yaoping llegó la tranquilidad a la firma de la familia Urquía: en esas conversaciones no hubo certeza de que aquella restricción quedará totalmente superada, pero sí indicios de que se está trabajando en ese sentido.

La relación bilateral es lo suficientemente rica como para que el entredicho sobre el aceite de soja, principal producto de exportación argentino, bloquee otras posibilidades. Los chinos ya pusieron un pie en el sector energético al comprar la mitad de Pan American Energy (Bridas) y podrían dar un paso más si concretaran su afán de hacerse con Repsol, accionista de YPF. También miran con entusiasmo inversor la minería local y quieren sumar otros emprendimientos a la ya en sus manos explotación de hierro de Sierra Grande. Pero, además, se perfilan como proveedores destacados de material y tecnología ferroviaria.

Al respecto, Yaoping firmó junto al secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi, un convenio general en el cual Shaanxi Coal Group Investment encararía la electrificación y modernización de las líneas urbanas Belgrano Norte y Belgrano Sur por montos estimados en 1185 millones de dólares y 985 millones, respectivamente. A semejanza de lo que ocurre con otros acuerdos del ámbito ferroviario, los chinos se comprometen a conseguir al menos el 85 por ciento de la financiación en condiciones bastante ventajosas, por el bajo interés y por los plazos de pago, con un periodo de gracia incluida.

Hay otros convenios marco con similares promesas, como el que prevé proveer 160 vagones y 24 locomotoras para el reestatizado ferrocarril urbano San Martín, por 113 millones de dólares. También se contempla equipar la línea A de subterráneos, por otros 85 millones. China, según quedó claro en ese foro empresario, no sólo quiere vender juguetes y zapatos a la Argentina.

Link a la nota:

<http://www.pagina12.com.ar/imprimir/diario/economia/2-144204-2010-04-20.html>

© 2000-2010 www.pagina12.com.ar | República Argentina | Todos los Derechos Reservados

Sitio desarrollado con software libre [GNU/Linux](#).