

# **ESTUDIO SOBRE LOGISTICA Y COSTOS DE EXPORTACION EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE CARNE VACUNA - ANALISIS COMPARATIVO CON PAISES COMPETIDORES**



**Instituto de Promoción de la Carne Vacuna Argentina**  
**Documento de trabajo N° 6**

**PEEA-UCA**  
**Programa de Estudio de Economía Aplicada**

## “ESTUDIO SOBRE LOGISTICA Y COSTOS DE EXPORTACION EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE CARNE VACUNA - ANALISIS COMPARATIVO CON PAISES COMPETIDORES”

### CONSEJO DE REPRESENTANTES

#### Presidente

**Dardo Chiesa**

(Confederaciones Rurales Argentinas)

#### Vicepresidente

**Miguel Schiariti**

(Cámara de la Industria y Comercio de Carnes y Derivados de la República Argentina)

#### Vocales Titulares

**Arturo Llavallol**

(Sociedad Rural Argentina)

**Carlos Milicevic**

(Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos de la Nación)

**Fernando Gioino**

Confederación Intercooperativa Agropecuaria Cooperativa Limitada (CONINAGRO)

**Ulises Forte**

(Federación Agraria Argentina)

**Ángel Vitale**

(Cámara de la Industria Frigorífica)

**Jorge Torelli**

(Unión de la Industria Cárnica Argentina)

#### Vocales Suplentes

**Juan José Grigera Naón**

(Sociedad Rural Argentina)

**Daniel Héctor Pappoto**

(Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos de la Nación)

**Carlos Garetto**

Confederación Intercooperativa Agropecuaria Cooperativa Limitada (CONINAGRO)

**Germán Manzano**

(Cámara de la Industria Frigorífica)

**Martín Rapetti**

(Confederaciones Rurales Argentinas)

**Marcelo Pittner**

(Unión de la Industria Cárnica Argentina)

**Héctor Lescarbura**

(Cámara de la Industria y Comercio de Carnes y Derivados de la República Argentina)

**Mariano Bondone**

(Federación Agraria Argentina)

#### Consejo Asesor

- Asociación de Productores Exportadores Argentinos (APEA)
- Cámara Argentina de productores de Carne Vacuna (CAPVC)
- Asociación Argentina de Angus
- Asociación de Productores de Carne Bovina Argentina (APROCABOA)
- Federación Gremial del Personal de la Industria de la Carne y sus derivados
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
- Centro de Consignatarios Directos de Hacienda
- Cámara Argentina de Consignatarios de Ganado
- Centro de Consignatarios de Productos del País
- Mercado de Liniers S.A.
- Asociación Argentina de Consorcios Regionales de Experimentación Agrícola (AACREA)
- Cámara Argentina de Engordadores de Hacienda Vacuna
- Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA)
- UNCOGA FED. COOP. AGROP. COOP. LTDA.
- Confederación Intercooperativa Agropecuaria Cooperativa Limitada (CONINAGRO)
- Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa (CARBAP)
- Asociación Criadores de Hereford
- Asociación Argentina de Criadores de Shorthorn
- Confederación de Asociaciones Rurales de la Provincia de Santa Fe (CARSFÉ)
- Federación de Industrias Frigoríficas Regionales Argentinas (FIFRA)
- Confederación de Asociaciones Rurales de la Tercera Zona (CARTEZ)
- Asociación Argentina de Brangus
- Cámara de Frigoríficos de Argentina (CAFRA)
- Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI)

## **Grupo de Investigación**

-Programa de Estudios de Economía Aplicada (PEEA)

-Facultad de Ciencias Sociales y Económicas

-Pontificia Universidad Católica Argentina

Equipo de Trabajo:

### **Director de proyecto:**

Dr. Patricio Millán

*(Titular del Programa de Estudios de Economía Aplicada de la FCSyE de la UCA)*

### **Investigadores senior:**

Lic. Pablo A. Lara

*(Profesor e investigador UCA, especializado en sector cárnico)*

Lic. Diego H. Corallini

*(Profesor UCA y especialista en cuestiones de comercio exterior)*

### **Investigador junior:**

Lic. Sabine Papendieck

*(Profesora UCA y especialista en cuestiones de comercio exterior)*

## INDICE

Editorial.....	11
1. Resumen ejecutivo.....	13
2. Introducción.....	19
3. Definición de los países competidores en la exportación de carne vacuna.....	23
4. Descripción del proceso logístico de exportación.....	37
4.1. Faena de exportación y procesamiento.....	39
4.2. Envasado, empaque y etiquetado.....	39
4.3. Consolidación.....	41
4.4. Contenedorización.....	42
4.5. Aduana de origen.....	44
4.6. Transporte.....	45
4.6.1. Pick-up – Transporte interno en origen.....	45
4.6.2. Flete Internacional.....	46
4.6.3. Delivery – Transporte interno en destino.....	48
4.7. Envío de documentos.....	48
4.8. Aduana de destino.....	49
4.9. Comercialización.....	49
4.10. Fuentes.....	50
4.11. Bibliografía.....	50
5. Matriz de costos logísticos de exportación.....	53
5.1. Selección de los puntos de destino y origen.....	53
5.2. Selección de los tráficos y matriz de costos logísticos.....	60
5.3. Fuentes.....	130
5.4. Bibliografía.....	130
6. Análisis de los costos aduaneros.....	133
6.1. Análisis de costos de exportación en origen.....	133
6.1.1. Costos y financiamiento en Argentina.....	134
6.1.2. Costos y financiamiento en Brasil.....	139
6.1.3. Costos en Uruguay.....	142
6.1.4. Costos en Australia.....	143
6.1.5. Costos en Nueva Zelanda.....	144
6.1.6. Costos documentarios comunes.....	145
6.2. Costos en origen – Resumen comparativo.....	145
6.3. Análisis de los costos aduaneros de destino.....	145
6.3.1. Aranceles UE–25.....	149
6.3.2. Aranceles EE.UU.....	162

6.3.3. Aranceles Chile.....	167
6.3.4. Aranceles Federación Rusa.....	171
6.3.5. Aranceles Israel.....	178
6.3.6. Aranceles Hong Kong SAR.....	179
6.4. Costos aduaneros en destino – Resumen comparativo.....	180
6.5. B Fuentes.....	199
7. Análisis de las medidas para-arancelarias y sus costos.....	201
7.1. Requisitos UE -25.....	203
7.1.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).....	203
7.1.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC).....	209
7.1.3. Medidas de Protección al Medio Ambiente.....	213
7.2. Requisitos EE.UU.....	214
7.2.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).....	214
7.2.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC).....	217
7.3. Requisitos Chile.....	218
7.3.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).....	218
7.3.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC).....	220
7.4. Requisitos Rusia.....	222
7.4.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).....	222
7.4.2. Obstáculos Técnicos al Comercio.....	225
7.5. Requisitos Israel.....	226
7.5.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).....	226
7.5.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC).....	227
7.6. Requisitos Hong Kong.....	230
7.6.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).....	230
7.6.2. Obstáculos técnicos al comercio (OTC).....	232
7.7. Costos para-arancelarios – Resumen comparativo.....	233
7.8. Fuentes.....	236
8. Conclusiones y recomendaciones.....	239
9. Anexo I: Límites máximos de carga en Argentina.....	245
10. Anexo II:.....	247
Cotizaciones envío de documentos por courier.....	247
11. Anexo III:.....	249
Evolución histórica de la Cuota Hilton para la Argentina.....	249

## INDICE CUADROS

Cuadro N° 1	
Principales productores mundiales de carne vacuna.....	23
Cuadro N° 2	
Exportadores netos de carne vacuna.....	24
Cuadro N° 3	
Principales consumidores de carne vacuna.....	26
Cuadro N° 4	
Consumo de carne vacuna por habitante.....	26
Cuadro N° 5	
Importadores netos de carne vacuna.....	27
Cuadro N° 6	
Matriz de orígenes y destinos - Clasificación por tipo de producto.....	36
Cuadro N° 7	
Secuencia de la logística de exportación.....	38
Cuadro N° 8	
Contenedores y pesos de carga.....	44

### Matriz de Costos Logistica

Cuadro N° 9. A. 1.	
Dest.: Alemania - marítimo - Contenedor de 40' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	63
Cuadro N° 9. B. 1.	
Dest.: Alemania - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	66
Cuadro N° 9. C. 1.	
Dest.: Alemania - marítimo - Contenedor de 20' std. - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	69
Cuadro N° 9. A. 2.	
Dest.: Holanda - marítimo - Contenedor de 40' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	72
Cuadro N° 9. B. 2.	
Dest.: Holanda - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	75
Cuadro N° 9. C. 2.	
Dest.: Holanda - marítimo - Contenedor de 20' std. - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	78
Cuadro N° 9. A. 3.	
Dest.: Reino Unido - marítimo - Contenedor de 40' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	81
Cuadro N° 9. B. 3.	
Dest.: Reino Unido - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	84
Cuadro N° 9. C. 3.	
Dest.: Reino Unido - marítimo - Contenedor de 20' std. - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	87
Cuadro N° 9. A. 4.	
Dest.: Israel - marítimo - Contenedor de 40' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	91
Cuadro N° 9. B. 4.	
Dest.: Israel - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	93
Cuadro N° 9. C. 4.	
Dest.: Israel - marítimo - Contenedor de 20' std. - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	95
Cuadro N° 9. A. 5.	
Dest.: Rusia - marítimo - Contenedor de 40' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	99
Cuadro N° 9. B. 5.	
Dest.: Rusia - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	101
Cuadro N° 9. C. 5.	
Dest.: Rusia - marítimo - Contenedor de 20' std. - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	103
Cuadro N° 9. A. 6.	
Dest.: E.E.U.U. - marítimo - Contenedor de 40' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	105
Cuadro N° 9. B. 6.	
Dest.: E.E.U.U. - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. US\$/tn.....	109
Cuadro N° 9. C. 6.	
Dest.: E.E.U.U. - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. US\$/tn.....	113

Cuadro Nº 9. A. 7.	
Dest.: H. Kong - SAR marítimo - Contenedor de 40' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	119
Cuadro Nº 9. B. 7.	
Dest.: H. Kong - SAR - marítimo - Contenedor de 20' reefer - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	121
Cuadro Nº 9. C. 7.	
Dest.: H. Kong - SAR - marítimo - Contenedor de 20' std. - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	123
Cuadro Nº 9. D.	
Destino: Rusia - marítimo - Granel - US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	125
Cuadro Nº 9. E.	
Dest.: Aéreos US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	127
Cuadro Nº 9. F.	
Dest.: Terrestres US\$. Arg. = 1. US\$/tn.....	131
<hr/>	
Cuadro Nº 10	
Derechos de exportación - Argentina.....	138
Cuadro Nº 11.A.	
Costos en origen - Argentina, Australia, Brasil, Nueva Zelanda, Uruguay.....	146
Cuadro Nº 11. B.	
Costos en origen - En términos relativos Cuadro Nº 11. C. Costos en origen - Arg.= 1.....	147
Cuadro Nº 11.C.	
Costos en origen - arg. = 1.....	148
Cuadro Nº 12	
Documentos Aduaneros - UE-25.....	149
Cuadro Nº 13.A	
Matriz de aranceles - UE-25.....	152
Cuadro Nº 13.B.	
Matriz de aranceles - UE-25.....	154
Cuadro Nº 13.C.	
Matriz de aranceles - UE-25.....	156
Cuadro Nº 13.D.	
Matriz de aranceles - UE-25.....	158
Cuadro Nº 13.E.	
Matriz de aranceles - UE-25.....	160
Cuadro Nº 14	
IVA - UE-25.....	162
Cuadro Nº 15. A.	
Matriz de aranceles - EE.UU.....	164
Cuadro Nº 15. B.	
Matriz de aranceles - EE.UU.....	165
Cuadro Nº 16	
Impuestos - EE.UU.....	166
Cuadro Nº 17	
Documentos aduaneros - EE.UU.....	166
Cuadro Nº 18	
Impuestos - Chile.....	168
Cuadro Nº 19	
Documentos aduaneros - Chile.....	168
Cuadro Nº 20	
Matriz de aranceles - Chile.....	170
Cuadro Nº 21	
Documentos aduaneros - Federación Rusa.....	171
Cuadro Nº 22	
Impuestos - Federación Rusa.....	172
Cuadro Nº 23. A.	
Matriz de aranceles - Federación Rusa.....	175
Cuadro Nº 23. B.	
Matriz de aranceles - Federación Rusa.....	176
Cuadro Nº 23. C.	
Matriz de aranceles - Federación Rusa.....	177

Cuadro Nº 24	
Matriz de aranceles - Israel.....	178
Cuadro Nº 25	
Documentos aduaneros - Israel.....	179
Cuadro Nº 26	
Impuestos - Israel.....	179
Cuadro Nº 27	
Matriz de aranceles - Hong Kong-SAR.....	179
Cuadro Nº 28	
Documentos aduaneros - Hong Kong-SAR.....	180
Cuadro Nº 29.A.	
Matriz de aranceles - Chile - Resumen comparativo (aplican sobre valor CIF) .....	181
Cuadro Nº 29.B.	
Matriz de aranceles - Chile - Resumen comparativo (aplican sobre valor CIF) - Arg. = 1.....	182
Cuadro Nº 29.C.	
Matriz de aranceles - Federación Rusa - Resumen comparativo (aplican sobre valor CIF).....	183
Cuadro Nº 29.D.	
Matriz de aranceles - Federación Rusa - Resumen comparativo (aplican sobre valor CIF) - Arg. = 1....	184
Cuadro Nº 29.E.	
Matriz de aranceles - UE - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB).....	185
Cuadro Nº 29.F.	
Matriz de aranceles - UE - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB) - Arg. = 1.....	186
Cuadro Nº 29.G.	
Matriz de aranceles - EE.UU. - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB).....	187
Cuadro Nº 29.H.	
Matriz de aranceles - EE.UU. - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB) - Arg. = 1.....	191
Cuadro Nº 29.I	
Matriz de aranceles - Israel - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB).....	194
Cuadro Nº 29.J.	
Matriz Aranceles - Israel - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB) - Arg. = 1.....	195
Cuadro Nº 29.K.	
Matriz Aranceles - Hong Kong - Resumen comparativo.....	196
Cuadro Nº 29.L.	
Matriz Aranceles - Hong Kong - Resumen comparativo - Arg. = 1.....	196
Cuadro Nº 30.A.	
mpuestos - Chile.....	197
Cuadro Nº 30.B.	
Impuestos - Federación Rusa.....	197
Cuadro Nº 30.C.	
Impuestos - UE.....	198
Cuadro Nº 30.D.	
Impuestos - E.E.U.U.....	198
Cuadro Nº 30.E. ...	
Impuestos - Israel.....	198
Cuadro Nº 31	
Estatus sanitario de los orígenes según la OIE.....	202
Cuadro Nº 32.A.	
Matriz de costos para - arancelarios.....	234
Cuadro Nº 32.B.	
Matriz de costos para - arancelarios - Comparativa.....	235
Cuadro Nº 33	
Argentina - Pesos máximos.....	245
Cuadro Nº 34	
Courier de documentos - Comparativa.....	247
Cuadro Nº 35	
Cuota Hilton Argentina.....	249



## Índice Gráficos

Gráfico N° 1.A.	
Argentina. Exportaciones de cortes hilton. Imp. del destino por volumen. 2005.....	28
Gráfico N° 1.B.	
Argentina. Exportaciones de cortes hilton. Imp. del destino por valor. 2005.....	28
Gráfico N° 2.A.	
Argentina. Exportaciones de fresca y congelada. Imp. del destino por volumen. 2005.....	28
Gráfico N° 2.B.	
Argentina. Exportaciones de fresca y congelada. Imp. del destino por valor. 2005.....	29
Gráfico N° 3.A.	
Argentina. Exportaciones de procesadas. Imp. del destino por volumen. 2005.....	29
Gráfico N° 3.B.	
Argentina. Exportaciones de procesadas. Imp. del destino por valor. 2005.....	29
Gráfico N° 4.A.	
Argentina. Exportaciones de menudencias. Imp. del destino por volumen. 2005.....	30
Gráfico N° 4.B.	
Argentina. Exportaciones de menudencias. Imp. del destino por valor. 2005.....	30
Gráfico N° 5.A.	
Brasil. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen 7 meses. 2006.....	30
Gráfico N° 5.B.	
Brasil. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por valor. 7 meses 2006.....	31
Gráfico N° 6.A.	
Brasil. Exportaciones de menudencias. Imp. del destino por volumen 7 meses. 2006.....	31
Gráfico N° 6.B.	
Brasil. Exportaciones de menudencias. Imp. del destino por valor. 7 meses 2006.....	31
Gráfico N° 7.A.	
Brasil. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen . 2005.....	32
Gráfico N° 7.B.	
Brasil. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por valor. 2005.....	32
Gráfico N° 8.A.	
Uruguay. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen 7 meses. 2006.....	32
Gráfico N° 8.B.	
Uruguay. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por valor. 7 meses 2006.....	33
Gráfico N° 9.A.	
Uruguay. Exportaciones de menudencias. Imp. del destino por valor. 7 meses 2006.....	33
Gráfico N° 9.B.	
Uruguay. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen . 2005.....	33
Gráfico N° 10.A.	
Australia. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen 2003 - 2004.....	34
Gráfico N° 10.B.	
Nueva Zelanda. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen 2003 - 2004.....	34
Gráfico N° 11.A.	
E.E.U.U. Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen 2003 - 2005.....	34
Gráfico N° 11.B.	
Canadá Exportaciones de carne vacuna. Imp. del destino por volumen 2003 - 2005.....	35
Gráfico N° 12	
Cuota Hilton Distribución por origen Importancia relativa.....	149

## Indice Mapas

Mapa N° 1	
Puntos de egreso - Argentina.....	53
Mapa N° 2	
Puntos de egreso - Brasil.....	54
Mapa N° 3	
Puntos de egreso - Uruguay.....	54
Mapa N° 4	
Puntos de egreso - Australia.....	55
Mapa N° 5	
Puntos de egreso - Nueva Zelanda.....	56
Mapa N° 6	
Puntos de ingreso - Chile.....	56
Mapa N° 7	
Puntos de ingreso - EE.UU.....	57
Mapa N° 8	
Puntos de ingreso - Unión Europea.....	58
Mapa N° 9	
Puntos de ingreso - Rusia.....	59
Mapa N° 10	
Puntos de ingreso - Israel.....	59
Mapa N° 11	
Puntos de ingreso - Hong Kong (SAR).....	60



## editorial

Por Dardo Chiesa  
Presidente del IPCVA

Conscientes de la evolución de los mercados internacionales, de los continuos cambios de paradigmas en el comercio mundial, de las oportunidades que se nos brindan y de la imperiosa necesidad de aprovecharlos en busca del desarrollo del sector cárnico argentino es que encaramos junto con la Universidad Católica Argentina (UCA) el presente trabajo.

El estudio de la logística y costos de exportación en los distintos mercados nos permite conocer no sólo los caminos a recorrer para estar presentes en cada uno de ellos, sino también identificar nuestras fortalezas y debilidades para satisfacer las diferentes demandas.

Creemos que el presente estudio será un guía fundamental en el trabajo cotidiano y de consulta permanente tanto por parte de las empresas frigoríficas como de los productores exportadores. También podrá ser un punto de partida para el estudio ante cualquier iniciativa de cambios en las normativas presentes.

Otro objetivo del trabajo fue compilar las normativas que nos puedan resultar obstáculos para lograr el ingreso a los distintos mercados, ya sea por mejorar nuestra situación interna o diagramar estrategias en las distintas negociaciones internacionales.

Dentro de los trabajos que individualizamos en el seno del IPCVA como de absoluta necesidad, y que estaban ausentes, es justamente conocer los costos y la logística de todos los mercados, información que realmente se encontraba segmentada y muchas veces sólo en conocimiento empírico de cada uno de los operadores.

Por todo lo dicho, creemos que el presente estudio es un aporte fundamental para el trabajo en el comercio de la carne vacuna argentina.



## 1. Resumen ejecutivo

1. En un mundo donde las perspectivas son favorables para los países exportadores de carne vacuna, a raíz de la disminución de la producción interna en los países desarrollados y del aumento del consumo por habitante en los países en desarrollo, este estudio propone un análisis comparativo de la logística y de los costos de exportación de carne vacuna desde la Argentina y sus competidores.

2. Para cumplir con este propósito, el estudio plantea el siguiente índice de trabajo: Introducción, Definición de los países competidores, Descripción del proceso logístico de exportación, Matriz de costos logísticos de exportación, Análisis de costos aduaneros, Análisis de las medidas para-arancelarias y sus costos, y Conclusiones y recomendaciones.

3. En primer término el análisis comparativo exigió definir quiénes son los países que compiten o pueden competir con Argentina en el comercio internacional de carne vacuna, y en qué mercados. Para ello, se definieron como competidores a Brasil y Uruguay, en tanto que a mediano plazo se estima que pueden surgir nuevos competidores, tales como Australia y Nueva Zelanda. En lo que respecta a los principales mercados importadores del producto, se consideraron la Unión Europea (UE), Rusia, Chile, Estados Unidos, Israel y Hong Kong (China), teniendo en cuenta qué tipo de productos (cortes frescos, congelados, procesados y menudencias) adquiere cada uno de ellos. Esta selección se realizó en base a las estadísticas oficiales tanto nacionales como mundiales. De esta manera quedó conformada una matriz de competidores según destino y producto (Cuadro N° 6), que sirvió de puntapié inicial para realizar el análisis posterior.

4. Una vez identificados los orígenes y destinos, se procedió al análisis del proceso logístico de exportación. En este estudio el proceso logístico comprendió toda la operatoria que las empresas realizan para despachar la mercadería desde el frigorífico de origen hasta su arribo al punto de destino en el extranjero (operación "puerta a puerta"), aunque en muchos casos ello sobrepase la operatoria logística de exportación propiamente dicha, ya que la mayoría de los contratos de compra-venta a nivel mundial en materia de carne vacuna y sus subproductos se realiza bajo cláusulas FOB o FOT según el medio de transporte utilizado. Sobrepassar este límite objetivo y adentrarnos en iniciativas que comienzan a existir en la actualidad (como por ejemplo, la comercialización en destino por parte del vendedor) permite conocer dónde gana y dónde pierde competitividad en materia de operatoria de comercio exterior el sector cárnico de cada competidor. Para ello, la descripción logística (Capítulo N° 3) se dividió en los siguientes puntos de análisis: Faena de exportación y procesamiento, Envasado, empaque y etiquetado, Consolidación de la carga, Contenedorización, Aduana en origen, Transporte (Pick up en origen, Flete internacional, Delivery en destino), Envío de documentos, Aduana en destino y Co-

mercantilización del producto. Este análisis pormenorizado por corte y producto demostró que el comercio exterior de carne vacuna en sus diferentes presentaciones arroja operatorias específicas muy diversas para cada carga, ya que existen dentro de este universo productos tanto perecederos como no perecederos, que conllevan a procesos totalmente distintos precisando para ello servicios diversos en lo que a materia logística se refiere (considerando cada uno de los puntos analizados).

5. Luego del análisis descriptivo de la operatoria logística, en el Capítulo N° 4 se desarrolló la matriz de costos logísticos de exportación. Para ello se seleccionaron en primera instancia los puntos de egreso en destino y de ingreso en destino para cada uno de los tráficos involucrados. Esta selección se basó en la información suministrada por las líneas regulares (liners) para los casos del transporte marítimo y aéreo, y contratado por viaje para el caso del transporte terrestre. A partir de ello, se realizó una matriz de doble entrada de costos logísticos, en la cual se plasmaron para cada tráfico y tipo de producto involucrado, según sus requerimientos específicos (volúmenes – contenedores de 20 pies o de 40 pies o bodegas -, temperatura – contenedores reefer y standard -, transit time, etc.), los costos de transporte interno en origen y destino (definidos como “city limits”) y el flete internacional (con cotizaciones correspondientes a febrero 2007, en condiciones VATOS, en dólares estadounidenses (USD), BAS/BAF + gastos en origen y en destino). Obtenidos los costos por tráfico y tipo de producto, se realizó un índice (Argentina = 1) a partir del cual se pueden observar los puntos donde Argentina tiene ventaja o desventaja en relación al resto de los países proveedores en los destinos considerados.

6. Complementariamente, se estudiaron los costos aduaneros de exportación tanto en origen como en destino. Esto permitió conocer las asimetrías existentes entre los distintos competidores tanto a nivel interno (impuestos, aranceles de exportación, tasas y procesos administrativos) como a nivel externo (aranceles, cuotas, preferencias arancelarias e impuestos de nacionalización). Para el caso particular de la Argentina, se consideró el mecanismo impuesto a través del Registro de Operaciones de Exportación, ROE, creado por la Res. 31/06, el registro en Senasa, el Certificado Sanitario de Exportación Definitiva (CSED), el IVA y su sistema de reembolsos, el impuesto sobre los Ingresos Brutos, los derechos de exportación (Res. 11/02 y sus modificatorias), y las condiciones cambiarias y financieras que impone el mercado único y libre de cambios. De la misma manera fueron analizados los demás países competidores en lo que respecta a sus políticas internas. Este estudio por casos permitió distinguir a los países entre los que son promotores del comercio internacional y los que no lo son.

7. Por último, se relevaron y analizaron las medidas para-arancelarias que rigen en el comercio cárnico mundial según el mercado al que se desea acceder. Esto no sólo representa una nota informativa al momento de internacionalizarse una mercadería como la carne vacuna, sino que también muestra las verdaderas barreras no tarifarias al comercio internacional. Para ello se consideró la siguiente clasificación internacional: Medidas sanitarias, Obstáculos técnicos al comercio, Medidas

de protección del medio ambiente y Políticas públicas discriminatorias por destino. Respecto a las medidas sanitarias impuestas por cada destino se consideró el estado de situación de los diversos competidores analizados declarado por la OIE. Conjugados estos datos, se pudo concluir cuál es la condición de acceso (abierto o cerrado) de la producción de cada origen para cada uno de los mercados de destino identificados. A su vez el acceso al mercado en muchos casos arrojó costos de certificación en origen. Por otra parte los obstáculos técnicos al comercio se tradujeron en costos de embalaje, empaque y etiquetado, para lo cual se elaboró también un índice Argentina =1 que permitió distinguir la situación nacional respecto a la de sus competidores principales.

8. El análisis global de todos los puntos investigados permitió concluir que el panorama del mercado mundial de la carne vacuna arroja perspectivas favorables para los países exportadores. No sólo la producción mundial está creciendo, sino que también lo hace el consumo mundial. Todas estas condiciones justifican la profundización de la inserción internacional en lo que al comercio de la carne vacuna respecta. Tomando como punto de partida estas perspectivas mundiales para el último decenio, países competidores de Argentina como Brasil y Australia lograron consolidarse como los principales proveedores de carne vacuna a nivel mundial (circuito no aftósico y aftósico, respectivamente). Por su parte en los últimos cinco años, Uruguay también implementó una política de inserción internacional, consolidando su estatus sanitario, accediendo de esta manera en forma plena al mercado norteamericano, su principal destino de exportación.

9. En este contexto, se observa que la política de inserción internacional por parte de la Argentina ha sido distinta al resto de sus competidores, priorizando siempre el mercado interno por sobre el externo. Incluso en la actualidad, aún a pesar de la mayor fuerza que tomaron las exportaciones cármicas a partir de 2002 y de la mayor importancia que adquirieron en la demanda total, cada vez que surge el dilema [de corto plazo] entre mercado interno y externo se prioriza el primero. Esto se reflejó en la implementación [y posterior aumento] de los derechos de exportación, en la eliminación de reintegros de impuestos, en la suspensión transitoria que rigió entre marzo y junio de 2006, y en la cuotificación posterior para cortes congelados y frescos extra-Hilton.

10. Esgrimidos en este trabajo las condiciones logísticas y los costos de exportación de la carne vacuna que plasman el estado de situación actual de la Argentina respecto al resto de los competidores, se buscó identificar las fortalezas y debilidades de cada uno de los principales países exportadores netos de carne vacuna con el fin de contar con las herramientas analíticas que permitan posicionar a la Argentina en los peldaños superiores del podio mundial.

11. Para la carne vacuna de calidad superior, la Unión Europea tiene establecida una cuota de importación con arancel reducido (conocida como "Cuota Hilton"), que favorece a la Argentina, ya que posee 46,9% del total. Mientras debe mantenerse



esta ventaja, se debe buscar también una mayor participación por fuera de la cuota.

12. En el mercado de los Estados Unidos, la carne vacuna proveniente de Australia tiene ventajas arancelarias, ya que ese país ha firmado un Tratado de Libre Comercio que establece una cuota de importación sin arancel muy superior a la que disponen países como Argentina y Uruguay. En las cuotas de importación con arancel, Australia y Nueva Zelanda son favorecidas con mayores volúmenes. La Argentina tiene la posibilidad de ampliar su presencia en este mercado, para vender no sólo productos procesados sino también productos frescos. Sin embargo, su aprovechamiento está condicionado por los procesos de negociación que exigen los requisitos sanitarios.

13. En Chile, los países del MERCOSUR tienen ventajas comparativas debido a las menores distancias de los fletes y al establecimiento de desgravaciones arancelarias. En materia de distancias y, por lo tanto, de costos de fletes Argentina obtiene las mayores ventajas, por tratarse de un país limítrofe. Pero es importante mencionar que Australia y Nueva Zelanda ya se encuentran negociando acuerdos de libre comercio con Chile, los que podrían eliminar o disminuir las ventajas arancelarias del MERCOSUR.

14. En Rusia existe una cuota para la importación de carne vacuna, tanto congelada como fresca, con un derecho de importación reducido de 15%, mientras que la mayoría de las importaciones tributa un arancel de 40%. Esta cuota favorece a las importaciones de la Unión Europea, que posee aproximadamente 80% del total, pero no ha impedido que Rusia sea un fuerte importador de carne fresca y congelada proveniente de Brasil y Argentina. El sistema de cuotas es un sistema transitorio establecido como una salida al sistema de compras estatales de carne vacuna, que durará hasta 2010. Actualmente ya existen críticas internas debido a la composición de la cuota, que no se ajusta a la demanda de los importadores. La Argentina no debería perder de vista este punto y realizar una negociación activa para no perder un mercado donde pueden emplazarse otros tipos de cortes.

15. La Argentina goza en diferentes destinos del beneficio del Sistema General de Preferencias (SGP). Esto debe ser aprovechado por los exportadores nacionales y mantenido mediante la diplomacia nacional.

16. El gobierno nacional tiene una limitada política de acuerdos que profundicen la actividad exportadora de la carne vacuna. Australia presenta preferencias con EE.UU. y junto con Nueva Zelanda se encuentran negociando con Chile. Es importante remarcar que un acuerdo no solamente lleva a reducir aranceles, sino que también establece un trato preferencial en materia administrativa, documentaria y sanitaria.

17. El comercio internacional de carne vacuna no es libre y está determinado por las restricciones sanitarias. Uruguay, Australia, Nueva Zelanda y algunos Estados de Brasil han sido declarados "libres de aftosa sin vacunación" por la Oficina Interna-

cional de Epizootias, lo que les posibilita el acceso a mayores y mejores mercados. En la actualidad, Argentina ha podido nuevamente consolidar el estatus de libre de aftosa con vacunación. Esto ha significado la reapertura de varios mercados. Pero sostener este estatus en el tiempo es la principal tarea que deben tener como objetivo el sector y los servicios sanitarios oficiales. Las recurrentes pérdidas del estatus van en detrimento del sector, generando menor demanda de calidad y menores beneficios para la cadena de valor.

18. El flete marítimo internacional para los mercados de la Unión Europea, Rusia y Estados Unidos es bastante similar para las exportaciones de carne provenientes de Argentina, Brasil y Uruguay. A pesar de lo cual, cabe destacar que el puerto de Buenos Aires presenta un peaje de 90 dólares por contenedor, tarifa que no existe en los puertos de exportación de los otros países competidores. Si bien existen otros cargos en los demás puertos que compensan al peaje argentino, este es uno de los únicos cargos que no parten de las terminales, sino de la administración de puertos. Los embarques de los tres países tienen frecuencias de salidas similares y demoran casi el mismo número de días hasta los puertos de destino ("transit time"). La distancia entre los puertos de Australia y Nueva Zelanda y los mercados de la Unión Europea, Rusia y Estados Unidos es mayor, lo que le otorga algunas ventajas a las exportaciones de carne provenientes de los países sudamericanos.

19. Australia, Nueva Zelanda y Uruguay presentan menores costos internos de transporte en el país de origen que la Argentina. A la inversa, Brasil es el país que enfrenta los costos más elevados, todo lo cual está vinculado con las distancias promedio que existen entre las plantas frigoríficas y las salidas al exterior en cada país analizado. Cabe resaltar que considerando toda la operación, desde el frigorífico en origen hasta las bocas de consumo en destino, las distancias que deben recorrer los transportes internos generan grandes distorsiones entre los diferentes competidores.

20. A diferencia de Brasil, Argentina presenta una alta concentración de la operativa de exportación en un único puerto, el de Buenos Aires. No existe una política nacional que busque agilizar la utilización de otros puertos, con el fin de acercar a los frigoríficos del interior al puerto. Esto podría reducir los costos de transporte interno, sobre todo por las limitaciones de peso que establecen las rutas internas. Esto precisa, al mismo tiempo, de una fuerte política de logística internacional que lleve a las navieras a agilizar otros tráficos.

21. En Argentina se paga un impuesto a las exportaciones de carne vacuna que actualmente asciende a 15% del valor FOB y que no existe en los países competidores, al tiempo que el sector perdió el reintegro de impuestos indirectos, el cual estuvo vigente hasta noviembre de 2005. Estos costos en última instancia se exportan junto al producto, generando costos adicionales que restan competitividad. En cambio, en Brasil, Australia y Nueva Zelanda, todos los impuestos internos son reembolsables para las exportaciones, lo que también sucede en Uruguay con algu-

nas excepciones menores. En el caso particular de Australia, incluso las exportaciones directamente no pagan el IVA, ampliando las ventajas con otros competidores, al reducir al mínimo el costo financiero implícito en todo esquema de reembolsos.

22. Argentina es también el único país entre los exportadores netos de carne vacuna que aplica restricciones cuantitativas para las ventas al exterior. Limitar el volumen de las exportaciones resta competitividad a las plantas exportadoras argentinas, porque impide una apropiada amortización de los mayores costos asociados a las inversiones en instalaciones, equipamiento y habilitaciones necesarias para exportar.

23. La tramitación administrativa para las exportaciones de carne vacuna es más complicada y dificultosa en Argentina que en los países competidores. La política que imparte el gobierno nacional respecto de la promoción de exportaciones denota un aspecto negativo al momento de comerciar carnes vacuna y sus subproductos con el extranjero a través del ROE. Uruguay ha hecho en los últimos años grandes esfuerzos para simplificar los procedimientos de exportación y el gobierno brinda un fuerte apoyo para promover las exportaciones.

24. En conclusión, en Argentina todavía existe un largo camino por correr, tanto para el sector privado como para el sector público, en lo referente a la inserción de la carne vacuna en el mercado mundial. Las condiciones actuales favorecen al comercio de carne vacuna y potenciarlas implica comprender el proceso de globalización, donde la especialización es la principal arma de diferenciación de los jugadores nacionales. El comercio internacional es hoy una pieza fundamental para el crecimiento económico. Las autoridades y la cadena de valor de la carne vacuna deben profundizar las políticas superadoras de las restricciones propias (sanitarias, logísticas, arancelarias, etc.), mantener y ampliar las negociaciones para acceder a los países y bloques económicos demandantes, y aprovechar la elevada calidad del producto para diferenciarse de los demás competidores. Es preciso considerar y resaltar al comercio internacional como la posibilidad singular de mejorar la condición interna de un país.

25. Este estudio sobre el comercio internacional comparado de la carne vacuna busca aportar elementos útiles, a partir de los cuales se puedan corregir errores y potenciar fortalezas, tanto a nivel público como a nivel privado. A su vez, el análisis efectuado puede ser aprovechado por el exportador nacional para tratar de superar la barrera del FOB que se observa en la mayoría de los contratos de compraventa de carne vacuna en sus diferentes presentaciones. Existen iniciativas regionales, en las cuales los frigoríficos se han asociado con comercializadoras en destino y han podido aumentar sus márgenes de ganancia de manera importante. Este proceso implica un negocio diferente y, en consecuencia, una inversión inicial mayor, pero también el beneficio potencial merece su análisis.

## 2. Introducción

El Programa de Estudios de Economía Aplicada de la Universidad Católica Argentina (UCA) firmó a comienzos de 2005 un convenio con el Instituto de Promoción de la Carne Vacuna Argentina (IPCVA) para la realización de una investigación sobre la evolución y situación del mercado de carne vacuna en Argentina. Fruto de ese trabajo, en julio de 2005 el IPCVA publicó el estudio titulado "Lineamientos para la formulación de escenarios del mercado de carne vacuna en la Argentina", el que fue actualizado en mayo de 2006. El presente trabajo complementa dicha investigación, con un examen de la logística y los costos de exportación de la carne vacuna, para Argentina y los principales países competidores.

En un mundo donde las perspectivas son favorables para los países exportadores de carne vacuna, producto de la disminución de la producción interna en los países desarrollados y del aumento del consumo por habitante en los países en desarrollo, este estudio realiza un análisis comparativo de la logística y de los costos de exportación de carne vacuna desde la Argentina y los países competidores. El objetivo es establecer las ventajas y desventajas que tiene la Argentina en el comercio internacional de uno de sus importantes rubros de exportación, que genera riqueza para un importante sector del país.

En el Capítulo N° 3 se analiza la dinámica del mercado mundial de carne vacuna con el fin de determinar cuáles son los países competidores de Argentina, detallando en cada caso en qué tipos de productos compiten. La conclusión es que los mercados que deben analizarse son los de la Unión Europea, Rusia, Chile, Estados Unidos, Israel y Hong Kong (China) y que los principales competidores son Brasil y Uruguay, en tanto puede surgir competencia con Australia y Nueva Zelanda en el mediano plazo.

En el Capítulo N° 4 se describe el proceso logístico de la exportación de carne vacuna y se dan detalles técnicos de cada uno de sus componentes. A pesar de que la mayoría de las exportaciones cárnicas se realizan bajo condición FOB (Free on Board), por lo cual el vendedor nacional transmite el riesgo una vez cargado el producto en el medio de transporte, es de crucial importancia conocer la operatoria posterior si se quiere contar con información relevante que facilite y complete la comparación con los países competidores. Por ello, la logística se estudia "de puerta a puerta", siguiendo el criterio de un transporte interno "city limits" al puerto de salida y de entrada. En este capítulo se consideran todos los medios y modos de transporte involucrados (carretero, marítimo y aéreo), realizando una selección jerarquizada en función de los destinos, de los productos exportados a los diferentes destinos (ej. Cuota Hilton) y del tiempo involucrado (transit time).

En el Capítulo N° 5 se presentan los costos logísticos de exportación, teniendo en cuenta todos los orígenes y destinos definidos en el capítulo N° 3. Para abastecer

los mercados de la Unión Europea, Rusia y Estados Unidos, el flete marítimo internacional que enfrentan Argentina, Brasil y Uruguay es bastante similar. Sin embargo, en el puerto de Buenos Aires existe un cargo por peaje (de 90 dólares por contenedor) que no existe en los otros países. La distancia a los destinos indicados desde los puertos de Australia y Nueva Zelanda es mayor, lo que eleva el costo del flete marítimo internacional y resta competitividad a estos países en este tramo de la operatoria. Australia, Nueva Zelanda y Uruguay muestran los menores costos de transporte interno en el país de origen, a raíz de las menores distancias existentes entre las plantas exportadoras y los puertos de salida.

El transporte aéreo se utiliza en situaciones muy específicas, como la proximidad del cierre de la cuota Hilton en la Unión Europea, por cuestiones climáticas y/o frente a desabastecimiento por razones no planificadas. Los costos en el transporte aéreo son bastantes similares para los embarques provenientes de San Pablo, Buenos Aires o Montevideo cuando el destino es Europa, pero Buenos Aires tiene algunas leves ventajas cuando el destino es Santiago de Chile. En el caso del transporte terrestre a Santiago de Chile, los fletes desde las plantas argentinas son menores que los de sus competidores brasileños y uruguayos.

El comercio internacional de carne vacuna está lejos de ser libre y abierto. Los países importadores imponen restricciones al comercio mediante aranceles y cuotas de importación, al tiempo que también han establecido sistemas de preferencias y acuerdos de libre comercio para favorecer a algunos exportadores. Las restricciones para-arancelarias más importantes están dadas por las medidas sanitarias y fitosanitarias que establecen los países importadores y por diversos requisitos de embalaje, envase y etiquetado.

Los costos aduaneros son examinados en el Capítulo N° 6, donde se detallan los costos de exportación tanto en origen como en destino. En Brasil todos los impuestos internos son reembolsables para las exportaciones de carne vacuna y los servicios de documentación ofrecidos por el Ministerio de Agricultura no tienen costos para el exportador. Uruguay ha hecho un gran esfuerzo para promover las exportaciones de carne simplificando los procedimientos internos y también reembolsa los principales impuestos, aunque hay algunas tasas específicas que no son reembolsables. En Australia y Nueva Zelanda las exportaciones son libres de impuestos internos y sólo se paga un certificado sanitario, que tiene un costo aproximado de 9 dólares en el primer caso y 69 dólares en el segundo. La situación de todos estos países contrasta con la Argentina, donde desde 2002 se paga un derecho de exportación que actualmente asciende a 15% del valor FOB. Por otra parte, aunque el IVA es reembolsable, esto no sucede con otros impuestos indirectos como el impuesto a los ingresos brutos. La tramitación de las exportaciones es también más complicada y dificultosa en la Argentina, que es además el único país con cuotas de exportación.

En la Unión Europea existe un mismo tratamiento arancelario general para las importaciones de productos frescos y congelados de carne vacuna provenientes de los cinco países competidores considerados en este estudio, pero para la carne vacuna de calidad superior existe una cuota con un derecho de aduana reducido. Esta es la llamada "cuota Hilton", donde Argentina tiene la porción más importante (46,9% del total), mientras que Brasil tiene 8,4%, Uruguay 10,5%, Australia 12,0% y Nueva Zelanda 1,3%.

En el mercado de los Estados Unidos, Australia tiene claras ventajas sobre sus competidores, debido a la firma de un Tratado de Libre Comercio que establece un cupo de importación de carne sin arancel. Las cantidades ingresadas que sean superiores a este cupo tributan el arancel aplicable a todos los demás países. Estados Unidos también limita las importaciones a través de cuotas de importación por origen. Las cuotas establecidas favorecen a Australia y Nueva Zelanda, con valores que ascienden a 378.214 y 213.402 toneladas respectivamente, mientras que Argentina y Uruguay solo cuentan con una cuota de 20.000 toneladas cada uno.

Las importaciones de carne vacuna que realiza Chile están concentradas en los cortes frescos y refrigerados deshuesados y provienen casi en su totalidad de los países del MERCOSUR. Esto se debe a la ubicación geográfica que determina menores costos de transporte desde estos países productores, así como a la desgravación arancelaria negociada con el bloque. Los proveedores habituales eran Brasil y Argentina, pero Paraguay y Uruguay lograron avanzar posiciones (y tomar transitoriamente el liderazgo durante 2006) cuando se produjeron rebrotes de aftosa en los rodeos de sus países competidores. Chile se encuentra negociando tratados de libre comercio con Australia y Nueva Zelanda, que eventualmente podrían eliminar los aranceles para las importaciones de carne provenientes de esos países, pero su impacto será limitado, debido a los mayores costos de transporte.

El Capítulo N° 7 analiza las medidas sanitarias y fitosanitarias, así como otras barreras para-arancelarias (requisitos de embalaje, envase, etiquetado y otros) que existen para el comercio internacional de carne vacuna. El estatus sanitario del país exportador es sumamente importante al considerar el ingreso de cortes de carne fresca o congelada. En este sentido es importante destacar que la Oficina Internacional de Epizootias (OIE) ha establecido para Australia, Nueva Zelanda y Uruguay, el estatus de libre de aftosa sin vacunación, mientras que esto sólo existe en Argentina para el territorio al sur del paralelo 42 y para los Estados de Acre, Río Grande do Sul, Santa Catarina y Rondonia en Brasil. El resto del territorio argentino tiene el estatus de libre de aftosa con vacunación, mientras que en Brasil sigue habiendo varios Estados con aftosa.

Las medidas sanitarias que exige la Unión Europea a las importaciones de carne vacuna son de alto nivel y su objetivo es garantizar que los productos importados cumplan con normas equivalentes a las exigidas para la producción en los Estados

miembros. Para esto la Unión Europea realiza inspecciones periódicas “in situ”, en las cuales no sólo se certifica al país sino a cada uno de los establecimientos que intervienen en el proceso de exportación (mataderos, almacenes frigoríficos, centros de transformación). Los Estados Unidos aplican procedimientos semejantes, pero son más exigentes con relación al status de libre de aftosa, lo que explica que Australia, Nueva Zelanda y Uruguay sean dominantes en dicho mercado. Entre los mercados considerados todos realizan inspecciones “in situ”, con excepción de Hong Kong (China) que certifica al servicio de sanidad animal oficial del país de origen.

Finalmente, queremos agradecer tanto a quienes muy amablemente nos recibieron y compartieron con nosotros su visión sobre el mercado de la carne, y esperamos haber incorporado correctamente sus apreciaciones en nuestro análisis, como al IPCVA que permitió al equipo del Programa de Estudios de Economía Aplicada de la UCA desarrollar la investigación sin ningún tipo de condicionantes.

Finalmente, este estudio implicó entrevistas directas con referentes del sector exportador de carne vacuna de la Argentina, además de la recopilación y análisis de una amplia y variada información que no está fácilmente disponible. Por ello, agradecemos a todos los entrevistados por su valiosa y desinteresada cooperación, así como también a las autoridades del Instituto de Promoción de la Carne Vacuna Argentina (IPCVA) por la oportunidad y libertad que nos dieron para realizar el estudio y por sus valiosos comentarios. Esperamos haberlos reflejado adecuadamente, aunque la responsabilidad por el producto final es de los autores del estudio.

Buenos Aires, marzo de 2007.

### 3. Definición de los países competidores en la exportación de carne vacuna

El análisis comparativo que plantea la presente investigación sobre logística y costos de exportación de carne vacuna, exige definir quiénes son los países que compiten o pueden competir con Argentina a nivel internacional.

La definición de los países competidores está basada en los siguientes criterios: 1. Identificación de los países exportadores netos de carne vacuna; 2. Identificación de los países importadores netos de carne vacuna; 3. ¿Hacia dónde orientan sus ventas los principales países exportadores?; 4. ¿Existen barreras que impiden o limitan la competencia, en el corto plazo y/o en el largo plazo?

Para ello, en esta sección se realiza un breve análisis del mercado internacional de la carne vacuna. El cuadro que se presenta a continuación (Cuadro N° 1) identifica a los principales países productores de carne vacuna para el período 2000-2006.

**Cuadro N° 1 - PRINCIPALES PRODUCTORES**

País - año	En millones de toneladas res con hueso equivalentes							Distribución		Arg. = 1
	00	01	02	03	04	05	06 proy.	05	06 proy.	06 proy.
EE.UU.	12,30	11,98	12,43	12,04	11,26	11,32	11,89	18,7%	19,4%	3,92
Brasil	6,52	6,90	7,24	7,39	7,98	8,59	8,81	14,2%	14,4%	2,91
UE-25	8,18	8,16	8,00	8,07	8,02	8,06	7,82	13,3%	12,7%	2,58
China	5,33	5,49	5,85	6,31	6,76	7,14	7,58	11,8%	12,3%	2,50
<b>Argentina</b>	<b>2,72</b>	<b>2,49</b>	<b>2,53</b>	<b>2,66</b>	<b>3,02</b>	<b>3,13</b>	<b>3,03</b>	<b>5,2%</b>	<b>4,9%</b>	<b>1,00</b>
India	1,70	1,77	1,81	1,96	2,13	2,23	2,30	3,7%	3,7%	0,76
México	1,90	1,93	1,93	1,95	2,10	2,13	2,18	3,5%	3,5%	0,72
Australia	2,05	2,08	2,09	2,00	2,11	2,09	2,12	3,5%	3,5%	0,70
Rusia	1,84	1,76	1,74	1,67	1,59	1,53	1,47	2,5%	2,4%	0,49
Canadá	1,25	1,25	1,29	1,19	1,50	1,48	1,45	2,4%	2,4%	0,48
Nva. Zelanda	0,57	0,59	0,58	0,66	0,71	0,71	0,74	1,2%	1,2%	0,24
<b>Subtotal</b>	<b>44,36</b>	<b>44,39</b>	<b>45,48</b>	<b>45,89</b>	<b>47,18</b>	<b>48,39</b>	<b>49,38</b>	<b>80,0%</b>	<b>80,5%</b>	<b>16,29</b>
<b>Total mundial</b>	<b>56,86</b>	<b>56,14</b>	<b>58,13</b>	<b>58,74</b>	<b>59,27</b>	<b>60,49</b>	<b>61,36</b>			<b>20,25</b>

Fuente: PEEA-UCA, con datos de FAS-USDA-EE.UU., FAO-ONU, ONCCA-Argentina, ABIEC-Brasil, INAC-Uruguay, DAFF-Australia, MAF-Nueva Zelanda.

Como se puede observar, once países concentran 80% de la producción mundial de carne vacuna, y dentro de este conjunto, tres de cada cuatro toneladas producidas están explicadas sólo por cuatro mercados: EE.UU., Brasil, UE-25 y China. Por su parte, Argentina ocupa un cómodo quinto lugar, debido a que si bien India, su inmediato seguidor, está aumentando la producción a mayor ritmo, le demandará algunos años más poder alcanzarla.

Para complementar esta información, el Cuadro N° 2 muestra a los principales países exportadores de carne vacuna. Del mismo surge que, a excepción de México, todos los principales productores de, también son exportadores.



Cuadro N° 2 - EXPORTADORES NETOS

País - año	En millones de toneladas res con hueso equivalentes							En % de su prod. tota		Arg. = 1
	00	01	02	03	04	05	06 proy.	05	06 proy.	
Brasil	0,49	0,75	0,88	1,18	1,63	1,87	2,10	21,7%	23,8%	2,51
Australia	1,34	1,40	1,37	1,26	1,39	1,41	1,40	67,6%	66,0%	1,90
India	0,35	0,37	0,42	0,44	0,50	0,62	0,68	27,8%	29,3%	0,83
Nva. Zelanda	0,49	0,50	0,49	0,56	0,61	0,59	0,63	83,5%	85,0%	0,79
Canadá	0,52	0,58	0,61	0,38	0,56	0,55	0,55	37,5%	37,9%	0,74
Uruguay	0,27	0,17	0,26	0,32	0,40	0,48	0,52	85,5%	86,7%	0,64
<b>Argentina</b>	<b>0,34</b>	<b>0,15</b>	<b>0,35</b>	<b>0,37</b>	<b>0,59</b>	<b>0,74</b>	<b>0,55</b>	<b>23,8%</b>	<b>18,0%</b>	<b>1,00</b>
Casos especiales										
EE.UU.	1,12	1,03	1,11	1,14	0,21	0,31	0,41	2,8%	3,5%	0,42
UE-25	0,55	0,50	0,49	0,39	0,36	0,25	0,22	3,1%	2,8%	0,34

Fuente: PEEA-UCA, con datos de FAS-USDA-EE.UU., FAO-ONU, ONCCA-Argentina, ABIEC-Brasil, INAC-Uruguay, DAFF-Australia, MAF-Nueva Zelanda.

Pero no todos los mercados incluidos son exclusivamente exportadores. Es por ello que EE.UU. y UE-25 aparecen “separados” en las dos líneas finales del cuadro. Esto se debe a que son dos países que figuran entre los principales exportadores, pero como se mostrará más adelante, también aparecen entre los importadores más relevantes. Más aún, estos dos mercados son importadores netos de carne vacuna.

En consecuencia, al tener en cuenta la performance histórica en materia de producción y exportación de carne vacuna, a priori se puede establecer que los países que podrían competir con la carne argentina son: Brasil, Australia, India, Nueva Zelanda, Canadá y Uruguay. Tal como se puede observar en las columnas 9 y 10 del cuadro anterior, en todos los casos las exportaciones representan más de 20% de la producción total, siendo Argentina y Brasil los países con menor “excedente” relativo.

En este punto, conviene aclarar por qué no se considera a la UE-25 como competidor de Argentina. El motivo está fundado en la decisión que adoptó la Unión Europea de modificar su Política Agrícola Común (PAC), lo cual implicó la reducción gradual del apoyo oficial a los productores ganaderos, entre otras actividades primarias. Los efectos de esta decisión ya se reflejaron en las estadísticas, dado que la producción viene disminuyendo casi sistemáticamente en los últimos años (a veces, también potenciada por cuestiones sanitarias vinculadas a la fiebre aftosa y a la Encefalopatía Espongiforme Bovina (EEB)). Pero, al mismo tiempo, como el consumo comunitario de carne vacuna se sostuvo e incluso en algunos períodos se incrementó, las exportaciones de la UE-25 a terceros mercados comenzaron a reducirse en forma gradual y continua. Con relación al futuro, todo indica que la próxima revisión de la PAC mantendrá el rumbo, con lo cual cabe esperar que las exportaciones de carne vacuna de la UE-25 continúen en retracción.

En lo que respecta a EE.UU., tampoco se lo considera un país competidor de Argentina en el mercado mundial de carne vacuna. Esto es así porque abastecen a mercados diferentes. Los frigoríficos norteamericanos eran los principales pro-

veedores de carne vacuna de Japón y Corea del Sur, dos países que exigen que la hacienda de la cual proviene la carne esté libre de aftosa sin vacunación entre otros requisitos sanitarios. La hacienda argentina todavía está lejos de alcanzar el referido estándar y de poder asegurar el mantenimiento del estatus en el tiempo, sin que ello ponga en riesgo los avances logrados. La experiencia negativa de 2000-2001 es muy reciente como para que no se tenga la consciencia del riesgo que ello implicaría. Se debe tener presente que el problema de la fiebre aftosa es de dimensión regional y no sólo local. Esta enfermedad también está presente en los rodeos de los países vecinos, Paraguay y Brasil, y es difícil realizar un control efectivo de toda la extensión fronteriza. Por lo tanto, es difícil que Argentina pueda garantizar la ausencia de este mal, sin recurrir a la vacunación generalizada y permanente del rodeo. Ello será así por lo menos hasta que todos los integrantes del MERCOSUR instrumenten el "Programa de Acción MERCOSUR Libre de Fiebre Aftosa" que se aprobó por Decisión N° 25-2005 del Consejo Mercado Común (que Argentina incorporó a su ordenamiento jurídico a través de la Resolución N° 86-2006 de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesa y Alimentación) y cuyo objetivo central es lograr la erradicación de la fiebre aftosa en el ámbito del MERCOSUR y de los Estados Asociados participantes para el 31 de diciembre de 2009, así como sustentar la condición epidemiológica alcanzada, mediante el funcionamiento de un sólido sistema de atención veterinaria. La voluntad política está demostrada en esta medida, pero habrá que ver cómo se implementa y si el plazo planteado originalmente se puede cumplir.

En lo que respecta al acceso de la carne norteamericana a los mercados de Japón y Corea del Sur, es conveniente aclarar que en septiembre de 2006, y aunque con restricciones, estas dos naciones ya anunciaron la autorización para que algunos frigoríficos norteamericanos vuelvan a abastecerlos de carne vacuna (luego de 30 meses de efectuada la declaración oficial de la existencia de casos de EEB en el rodeo vacuno norteamericano, que diera lugar al cierre masivo de sus mercados externos). No obstante lo cual, la reapertura gradual de mercados para la carne norteamericana no modifica la posición de Estados Unidos como importador neto de carne vacuna.

Pero esta nueva realidad podría potenciar la competencia de Australia y Nueva Zelanda en mercados en los cuales participa Argentina (UE-25 en el corto plazo; Estados Unidos en el mediano plazo). En el período 2004-2006, Australia y Nueva Zelanda focalizaron las ventas de carne vacuna en los atractivos mercados de Japón y Corea del Sur, ante la desaparición de Estados Unidos como proveedor. Pero, en la medida que Estados Unidos vuelva a insertarse en estos países, Australia y Nueva Zelanda van a perder presencia y van a tener más excedentes para colocar en otros mercados, tales como los propios Estados Unidos y la UE-25.

Cuadro Nº 3- PRINCIPALES CONSUMIDORES

País - año	En millones de toneladas res con hueso equivalentes							En % de su prod. tota		Arg. = 1
	00	01	02	03	04	05	06 proy.	05	06 proy.	06 proy.
EE.UU.	12,50	12,35	12,74	12,34	12,67	12,67	13,06	111,9%	109,8%	5,26
UE-25	8,11	7,66	8,19	8,32	8,29	8,15	8,20	101,1%	104,9%	3,30
China	5,28	5,43	5,82	6,27	6,70	7,05	7,48	98,8%	98,7%	3,01
Brasil	6,10	6,19	6,44	6,27	6,40	6,77	7,04	78,8%	79,9%	2,83
México	2,31	2,34	2,41	2,31	2,37	2,42	2,51	113,8%	115,2%	1,01
<b>Argentina</b>	<b>2,38</b>	<b>2,34</b>	<b>2,18</b>	<b>2,29</b>	<b>2,44</b>	<b>2,39</b>	<b>2,48</b>	<b>76,2%</b>	<b>82,0%</b>	<b>1,00</b>
Rusia	2,25	2,40	2,45	2,38	2,31	2,20	2,18	144,3%	148,0%	0,88
India	1,35	1,40	1,39	1,52	1,63	1,61	1,63	72,2%	70,7%	0,65
Japón	1,59	1,42	1,32	1,37	1,18	1,20	1,24			0,50
Canadá	0,99	0,97	0,99	1,07	1,05	1,05	1,03	71,3%	71,0%	0,41
Australia	0,65	0,65	0,70	0,79	0,75	0,75	0,76	35,8%	35,8%	0,31

Fuente: PEEA-UCA, con datos de FAS-USDA-EE.UU., FAO-ONU, ONCCA-Argentina, ABIEC-Brasil, INAC-Uruguay, DAFF-Australia, MAF-Nueva Zelanda.

El Cuadro Nº 3 presenta la evolución del consumo de carne en los principales países consumidores, también para el período 2000-2006. El Cuadro Nº 4 lo complementa, ya que muestra a los países que tienen mayor consumo por habitante de carne vacuna.

Cuadro Nº 4 - CONSUMO POR HABITANTE

País - año	En kilogramos/año						
	00	01	02	03	04	05	06 proy.
<b>Argentina</b>	<b>64,6</b>	<b>62,9</b>	<b>58,0</b>	<b>60,6</b>	<b>63,8</b>	<b>61,8</b>	<b>63,8</b>
EE.UU.	44,3	43,3	44,2	42,4	43,1	42,6	43,5
Brasil	36,0	36,0	37,0	35,6	35,8	37,4	38,4
Australia	34,0	34,1	36,0	40,2	37,8	37,5	37,7
Canadá	32,5	31,5	31,9	34,1	33,4	33,1	32,1
México	23,7	23,7	24,0	22,6	22,9	23,0	23,4
Uruguay	56,1	55,5	43,3	26,9	28,8	24,5	23,9
UE-25	18,0	16,9	18,1	18,3	18,2	17,9	18,0
Rusia	15,4	16,5	16,9	16,5	16,1	15,4	15,3
Japón	12,5	11,2	10,4	10,7	9,2	9,3	9,6
China	4,2	4,2	4,5	4,8	5,1	5,3	5,6
India	1,4	1,4	1,3	1,4	1,5	1,5	1,5

Fuente: PEEA-UCA, con datos de FAS-USDA-EE.UU., FAO-ONU, ONCCA-Argentina, ABIEC-Brasil, INAC-Uruguay, DAFF-Australia, MAF-Nueva Zelanda.

En el Cuadro Nº 3, las columnas 9 y 10 muestran la relación consumo total/producción total para cada uno de los principales países consumidores, en 2005 y 2006. Los países que exhiben un consumo total significativamente inferior a su producción, en orden descendente, son: Brasil, Argentina, India, Canadá y Australia. Es decir, son los países que mayor capacidad exportadora tienen, tal como surgió de los cuadros anteriores. Los restantes países son importadores netos de carne vacuna, tal como se puede observar en el Cuadro Nº 5.

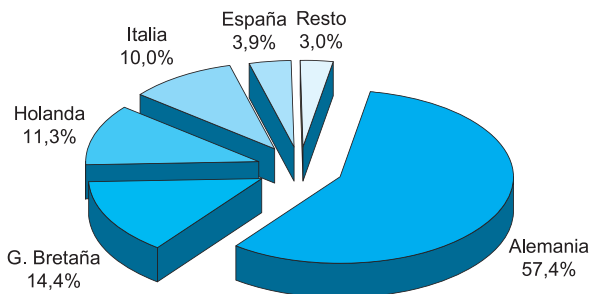
**Cuadro Nº 5 - IMPORTADORES NETOS**

País - año	En millones de toneladas res con hueso equivalentes							En % de su cons. tota	
	00	01	02	03	04	05	06 proy.	05	06 proy.
Japón	1,07	1,00	0,71	0,85	0,65	0,70	0,74	58,6%	59,6%
Rusia	0,42	0,65	0,72	0,72	0,73	0,68	0,71	30,9%	32,6%
México	0,42	0,43	0,49	0,37	0,29	0,33	0,37	13,4%	14,6%
Corea del Sur	0,32	0,25	0,43	0,44	0,22	0,24	0,25		
Filipinas	0,12	0,11	0,13	0,13	0,16	0,16	0,17		
Egipto	0,24	0,14	0,16	0,09	0,11	0,12	0,14		
Canadá	0,26	0,30	0,31	0,27	0,11	0,13	0,13	12,6%	12,1%
Taiwán	0,08	0,08	0,09	0,10	0,08	0,09	0,10		
Hong Kong	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09		
Israel	0,08	0,07	0,08	0,07	0,07				
Chile	0,09	0,08	0,10	0,12	0,13	0,14	0,08		
<b>Casos especiales</b>									
EE.UU.	1,38	1,44	1,46	1,36	1,67	1,63	1,58	12,9%	12,1%
UE-25	0,37	0,36	0,46	0,46	0,58	0,63	0,60	7,7%	7,3%

Fuente: PEEA-UCA, con datos de FAS-USDA-EE.UU., FAO-ONU, ONCCA-Argentina, ABIEC-Brasil, INAC-Uruguay, DAFF-Australia, MAF-Nueva Zelanda.

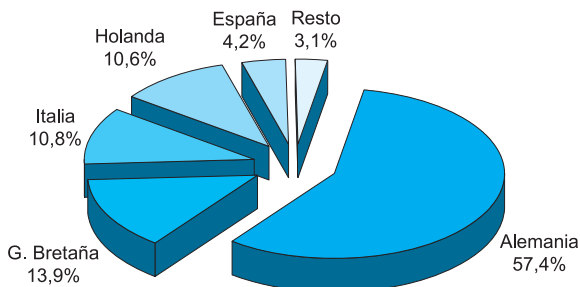
Pero la selección de los países competidores y los destinos a estudiar no está completa todavía. Falta identificar en qué mercados los países definidos como competidores a priori de Argentina, lo son efectivamente. Para ello, los siguientes gráficos reflejan los principales destinos de exportación que abastecieron los países señalados anteriormente (Argentina, Brasil, Uruguay, Australia, Nueva Zelanda, EE.UU. y Canadá) en los últimos años. En el caso particular de Argentina, se consideró 2005 como referencia, ya que el comportamiento de las exportaciones durante 2006 no respondió a una situación normal (la suspensión transitoria de las exportaciones de cortes frescos y congelados modificó la importancia relativa de los diferentes destinos). Por ello, a partir de esta información se realizará la selección de los mercados de destino que formarán parte de la matriz de estudio del presente trabajo de investigación.

**Gráfico N° 1.A. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE CORTES HILTON**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



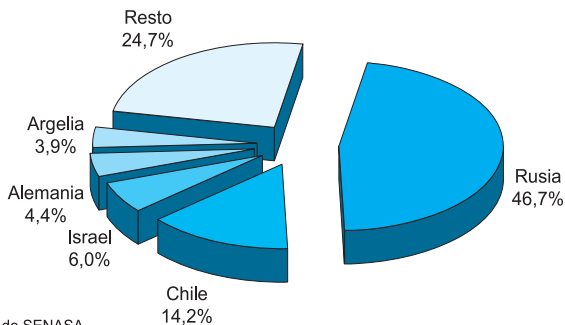
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 1.B. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE CORTES HILTON**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



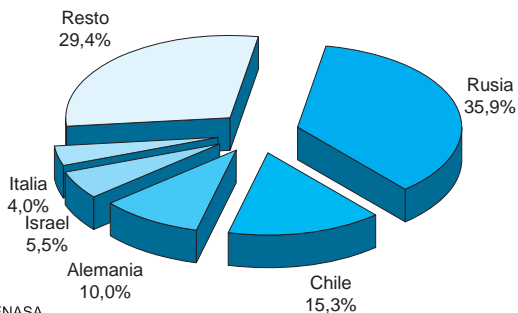
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 2.A. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE FRESCA Y CONGELADA**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



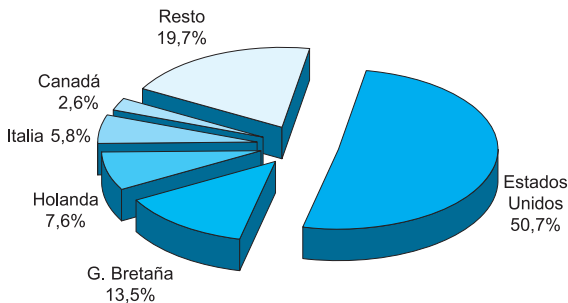
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 2.B. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE FRESCA Y CONGELADA**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



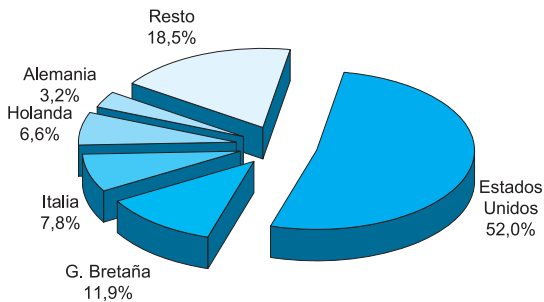
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 3.A. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE PROCESADAS**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



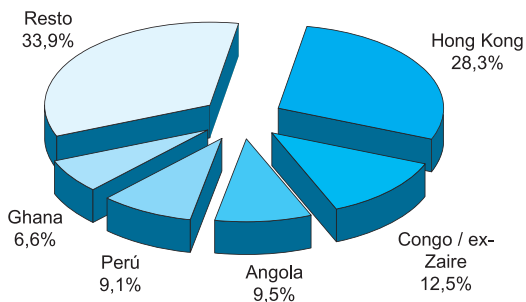
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 3.B. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE PROCESADAS**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



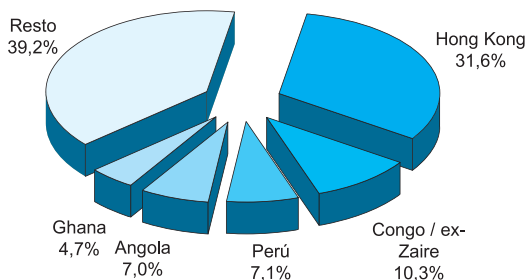
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 4.A. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE MENUENCIAS**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



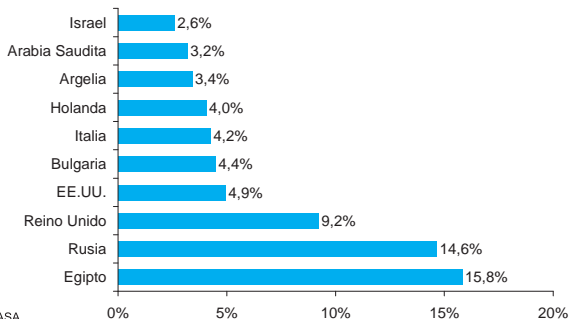
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 4.B. ARGENTINA - EXPORTACIONES DE MENUENCIAS**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

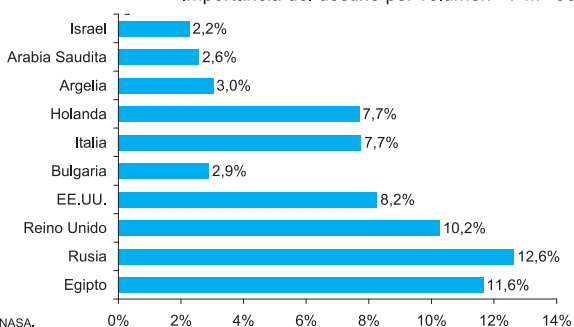
**Gráfico N° 5.A. BRASIL - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
 Importancia del destino por volumen - 7 m. '06



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 5.B.**

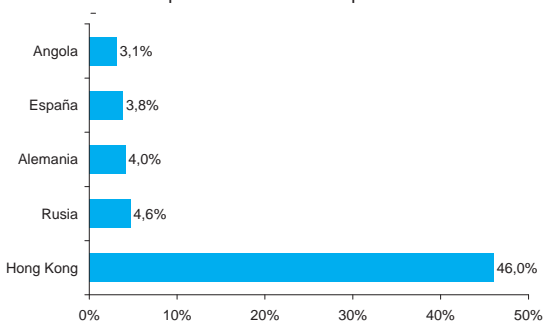
**BRASIL - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
 Importancia del destino por volumen - 7 m. '06



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 6.A.**

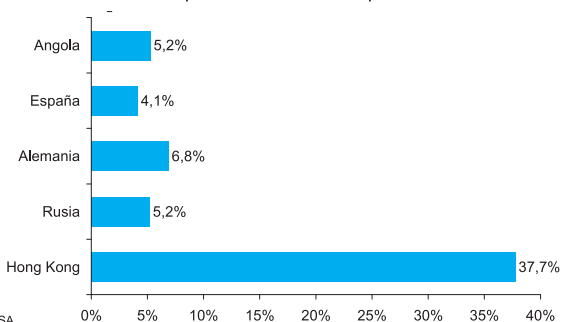
**BRASIL - EXPORTACIONES DE MENUENCIAS**  
 Importancia del destino por volumen - 7 m. '06



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 6.B.**

**BRASIL - EXPORTACIONES DE MENUENCIAS**  
 Importancia del destino por volumen - 7 m. '06

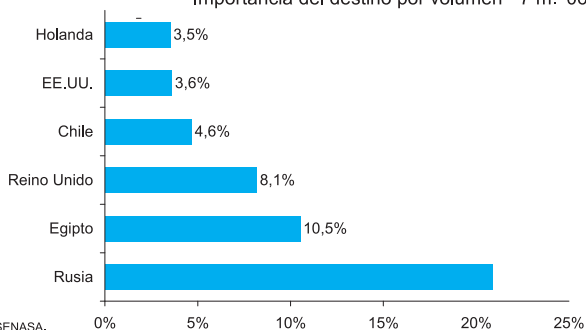


Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.



**Gráfico N° 7.A.**

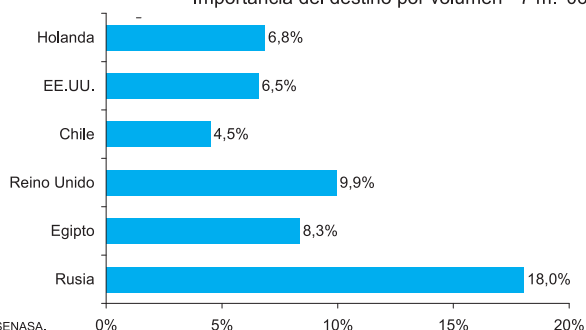
**BRASIL - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
Importancia del destino por volumen - 7 m. '06



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 7.B.**

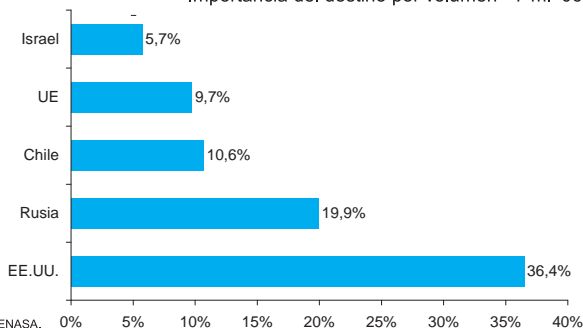
**BRASIL - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
Importancia del destino por volumen - 7 m. '06



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

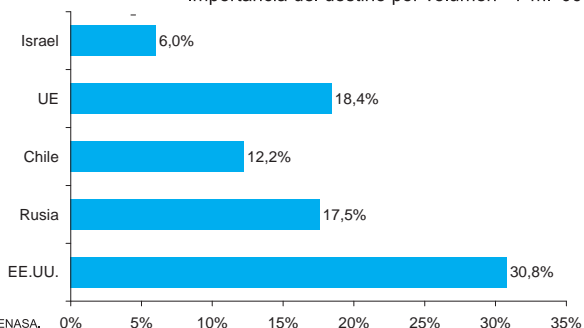
**Gráfico N° 8.A.**

**URUGUAY - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
Importancia del destino por volumen - 7 m. '06



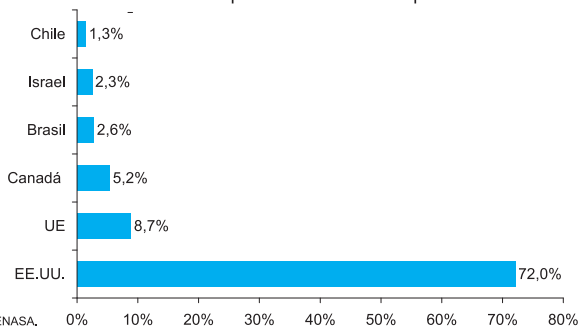
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 8.B. URUGUAY - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
 Importancia del destino por volumen - 7 m. '06



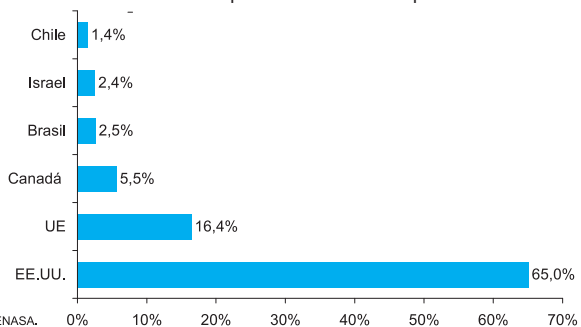
Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

**Gráfico N° 9.A. URUGUAY - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

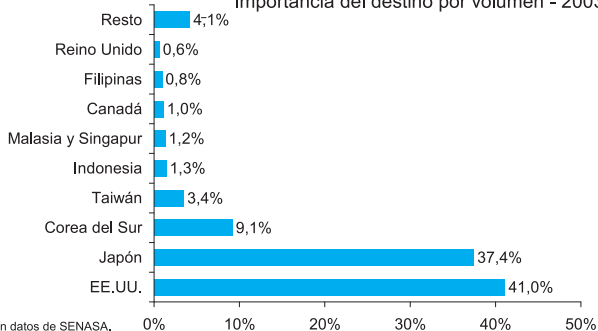
**Gráfico N° 9.B. URUGUAY - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
 Importancia del destino por volumen - 2005



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

### Gráfico N° 10.A. AUSTRALIA - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA

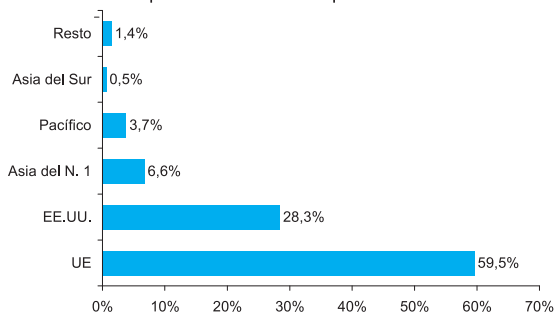
Importancia del destino por volumen - 2003-2004



Fuente: PEEA-UCA, con datos de SENASA.

### Gráfico N° 10.B. NUEVA ZELANDA - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA

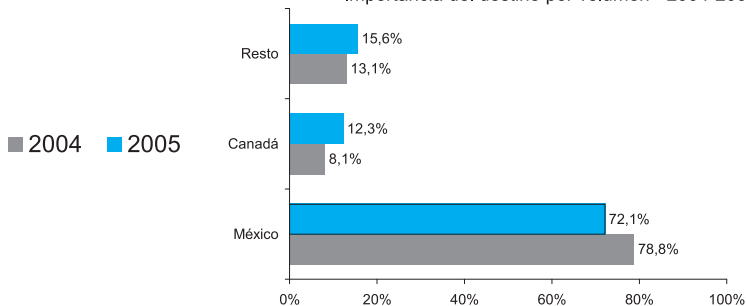
Importancia del destino por volumen - 2005-2006



Fuente: PEEA-UCA, con datos de MAF-NZ. 1. Japón, Corea del Sur, Taiwán.

### Gráfico N° 11.A. EE.UU. - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA

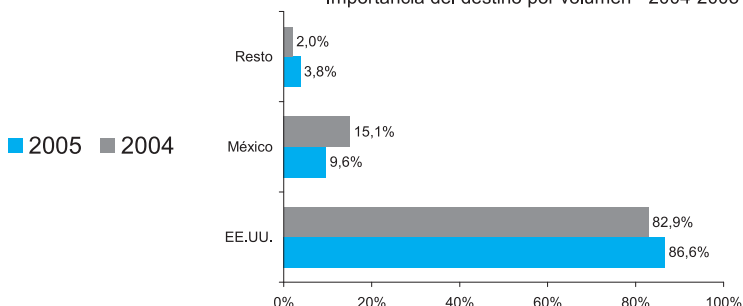
Importancia del destino por volumen - 2004-2005



Fuente: PEEA-UCA, con datos de COMTRADE.

**Gráfico N° 11.B.**

**CANADA - EXPORTACIONES DE CARNE VACUNA**  
 Importancia del destino por volumen - 2004-2005



Fuente: PEEA-UCA, con datos de COMTRADE.

Por último, hay que efectuar una aclaración. El comercio internacional de carne vacuna está lejos de ser libre. Por lo tanto, la competencia existe, pero está limitada a la existencia de cuotas, tarifas (aranceles), acuerdos de libre comercio (preferencias arancelarias de diferentes magnitudes) y, más importante aún, restricciones sanitarias que directamente impiden el acceso de determinados países a otros. Tal como se expuso en párrafos anteriores, las principales barreras sanitarias giran en torno (pero no en forma exclusiva) a la fiebre aftosa y a la EEB (o "mal de la vaca loca").

En este sentido, la elección de Estados Unidos como uno de los países de destino para analizar la logística y los costos de exportación de la carne vacuna, está basada en la suposición de que la prohibición de exportar cortes frescos y congelados desde Argentina se podrá superar en el corto plazo. Además, hay que tener en cuenta que Estados Unidos es todavía el principal comprador de los cortes procesados argentinos.

En función de lo expuesto, a continuación se presenta la matriz con los casos de estudio.

Cuadro N° 6 - MATRIZ DE ORÍGENES Y DESTINOS

<b>ARGENTINA compite con...</b>	<b>En los siguientes destinos</b>					
	<b>U.E.</b>	<b>Rusia</b>	<b>Chile</b>	<b>EE.UU.</b>	<b>Israel</b>	<b>Hong Kong (China)</b>

**Situación actual**

<b>Brasil</b>	F-C-P	F-C	-	P	F-C	M
<b>Uruguay</b>	F-C	F-C	F-C	-	-	-

**Situación "general"**

<b>Brasil</b>	F-C-P	F-C	F-C	F-C-P	F-C	M
<b>Uruguay</b>	F-C	F-C	F-C	F-C	F-C	-
<b>Nueva Zelanda</b>	F-C	-	-	FC	-	-
<b>Australia</b>	F-C	-	-	F-C	-	-

Frescos	<b>F</b>	Procesados	<b>P</b>
Congelados	<b>C</b>	Menudencias	<b>M</b>

## 4. Descripción del proceso logístico de exportación

El proceso logístico de exportación abarca la operatoria que las empresas realizan para despachar la mercadería desde el frigorífico de origen hasta el punto de destino en el extranjero. Por ello, se deben considerar diferentes etapas y pasos, los cuales involucran un variado universo de personas tales como: transportistas, despachantes, agentes de carga e inspectores, entre otros, los que deben coordinarse para alcanzar el objetivo.

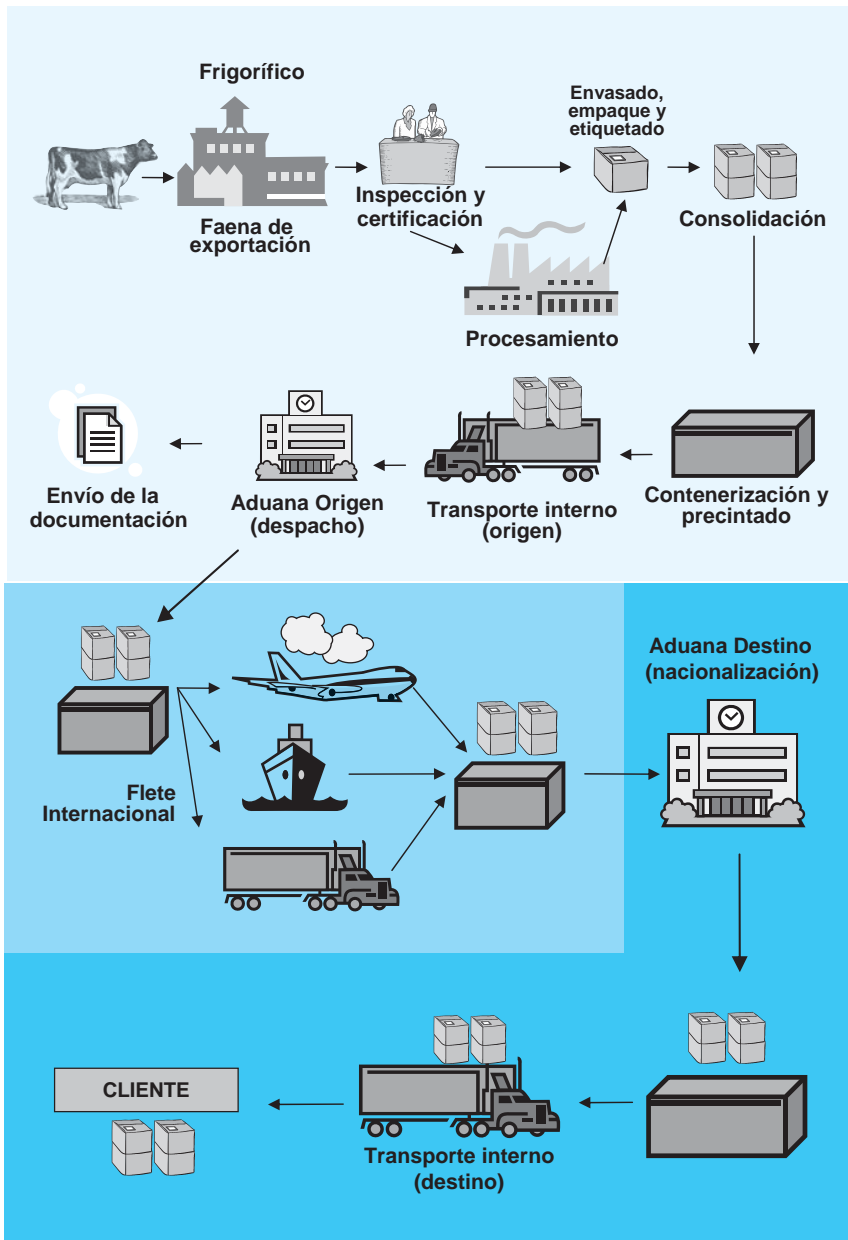
En este capítulo se presenta una descripción detallada de la operatoria logística de exportación de la industria cárnica vacuna. Se considera para esto una operación "puerta a puerta" ("door to door"; DTD según sus siglas en inglés), aunque en muchos casos ello sobrepase la operatoria logística de exportación propiamente dicha. Es importante aclarar esta característica, ya que la mayoría de los contratos de exportación de carne vacuna y sus subproductos se realizan bajo cláusulas de compraventa FOB (Free On Board) o FOT (Free On Track). Sólo en algunos casos se incluyen "costo y flete", como pueden ser los de Chile, Hong Kong, Venezuela o ciertos países del norte de África (en lo referente a estos dos últimos destinos, se hace así por realizarse mediante licitaciones). La presencia de intermediarios, la diversidad de los riesgos que cada parte quiere cubrir o la legislación referida a la contratación en destino de los seguros hace muy inusual la presencia de cláusulas de compraventa bajo condición CIF (Cost, Insurance and Freight), aunque en Argentina y Brasil comienzan a existir productores y frigoríficos que bajo la asociación con compañías de comercialización en destino alcanzan este nivel en sus operaciones de exportación. De la misma manera, para los procesados de carne vacuna pueden encontrarse en ocasiones especiales cláusulas de venta DDU (Delivered Duty Unpaid) o DDP (Delivered Duty Paid). Este tipo de transacciones se realizan para operaciones de alto volumen y con clientes de confianza. De esta manera, se puede concluir que la transmisión de los riesgos y la disposición de la mercadería del vendedor al comprador difieren según el cliente, pero en la mayoría de los casos el exportador culmina su operatoria logística cuando la mercadería está sobre el medio de transporte.

A pesar de lo descrito en el párrafo anterior, la investigación se realiza "puerta a puerta" cubriendo toda la secuencia de exportación<sup>1</sup>, porque el objetivo es efectuar un análisis comparativo de la operatoria completa de exportación para todos los países definidos como competidores en el Capítulo N° 3. De esta manera, se podrá conocer dónde gana y dónde pierde competitividad en materia

---

<sup>1</sup> El análisis "puerta a puerta" considera la operatoria logística y la secuencia de exportación. No se considera la operatoria de "seguros", porque cubre un capítulo financiero que excede al objetivo de este trabajo de investigación.

Cuadro Nº 7 – SECUENCIA LOGÍSTICA



de operatoria de comercio exterior, el sector cárnico argentino con relación al de Brasil, Uruguay, Nueva Zelanda y Australia, para cada uno de los clientes-países de destino.

A su vez, este enfoque global permitirá tener una panorámica de todo el proceso, a partir de la cual se podrán plantear posibilidades de mejora en los diferentes pasos. Hay que considerar que el problema del cliente es también el problema del vendedor, ya que una operatoria sencilla y limpia genera un adicional a la hora de volver a comprar. La logística es una sola y comprenderla en su totalidad mejora la calidad de gestión tanto del exportador como del importador.

Para poder visualizar toda la logística inherente al proceso exportador, a continuación se presenta (Cuadro N° 7) la secuencia que ilustra los pasos a considerar. Cada uno de ellos es analizado en profundidad en los puntos subsiguientes.

#### **4.1. Faena de exportación y procesamiento**

La faena de exportación se realiza generalmente en la misma línea y con el mismo espacio que la faena dirigida al mercado interno. La excepción está en los rituales, como por ejemplo en la faena kosher<sup>2</sup>. En planta y bajo auspicio del inspector jefe del servicio sanitario oficial autorizado y de los certificadores, se realizan los controles ante y post-mortem correspondientes que avalan los envíos. En casos excepcionales, el cliente puede solicitar inspectores independientes, como por ejemplo de SGS. Este tipo de exigencias genera un costo que está siempre a cargo del comprador.

Para el caso particular de la carne cocida y termo-procesada, la planta de procesamiento recibe la carne del frigorífico y en su planta habilitada (equivalente a las plantas de procesamiento en destino) procesa la carne para los diferentes tipos de productos: termo-procesada y cocida congelada. La habilitación de la planta permite el ingreso de los envíos a destino, ya que a diferencia de la carne cruda (congelada y fresca) las barreras sanitarias son en este caso casi nulas.

#### **4.2. Envasado, empaque y etiquetado**

El envasado, etiquetado y empaque de la mercadería se realiza en la planta frigorífica o planta de procesamiento, considerando los requisitos y exigencias que impone el comprador en el país de destino<sup>3</sup>.

---

2 Las exigencias de la faena kosher para envíos hacia Israel son analizadas en el capítulo N° 5

3 Las exigencias respecto al etiquetado según el destino del envío son analizadas en el Capítulo N° 5



Las etiquetas difieren según el producto. La media res lleva un estampado, los cortes y subproductos se repesan y la etiqueta se adhiere al producto húmedo. Los productos llevan, dependiendo de los requisitos del destino, una etiqueta color obligatoria de alto impacto y una etiqueta facultativa con datos que distinguen el producto. Por su parte, todas las cajas deben llevar un rótulo obligatorio. Es imprescindible que la información contenida en las etiquetas esté en el idioma oficial del país de destino.

Respecto al embalaje para carnes (frescas y congeladas) y menudencias, hay que considerar dos componentes: el envasado al vacío y las cajas de cartón. Ambos requerimientos aseguran la preservación de la calidad del producto.

El envase primario para las carnes es en vacío, con películas de alta barrera al oxígeno. Las piezas se envasan separadamente, para agilizar su posterior comercialización. Un material utilizado por los frigoríficos nacionales para este proceso es la poliolefina termocontraíble "Cryovac", la cual está aprobada por Senasa. Este material tiene una alta resistencia al desgarramiento y manipuleo y, además, es totalmente atóxico y no corrosivo, lo que hace que sea apto para uso en alimentos. El termocontraíble Cryovac viene en bobinas de film tubular abierto a un lado. La bobina más angosta es de 15 centímetros (cm.) de ancho y la más grande de 110 cm., variando en el medio cada cinco centímetros. En los envasados al vacío deben considerarse todos los factores climáticos y geográficos por los que pasa el embalaje, por ejemplo el aumento de la presión. Este es un detalle a considerar, sobre todo, en el caso de los envíos hacia Chile, donde el cruce de la Cordillera de los Andes puede expandir y contraer el envoltorio provocando burbujas, motivo que puede dar lugar al rechazo de la mercadería cuando se realiza la inspección en la aduana de destino.

En segunda instancia, las cajas de cartón para exportación de productos cárnicos suelen ser telescópicas de dos materiales: cartón resistente o cartón corrugado, dependiendo su utilización de la resistencia del producto. Los productos congelados presentan mayor dureza, por lo que suelen ser empacados en cajas de cartón corrugado. Para el caso de los productos enfriados, que no presentan dureza propia, la resistencia debe ser proporcionada por el empaque, por lo cual suele utilizarse cartón resistente, esquineros y separadores. El cartón utilizado para las cajas de los cortes enfriados es de aproximadamente 275 gramos/m<sup>2</sup> y para los cortes congelados de 200 gramos/m<sup>2</sup>. Las medidas de las cajas varían según el diseño particular de cada frigorífico y de las exigencias del cliente, pero si consideramos la utilización de un pallet europeo, la caja promedio sería de 60x40x16 cm. Otros tamaños son, por ejemplo, 32x10,5x42,5 cm. y 16,5x21x60 cm. Una caja promedio contiene entre 20 y 25 kilogramos.

Para el caso particular de las carnes termo procesadas y cocidas existen dos tipos de empaques y embalajes. Mientras que ambos tipos de productos pueden ir en-

latados (air tied), los productos cocidos congelados generalmente se colocan en bolsas plásticas (tubular) con cierre hermético de aproximadamente 45 cm. de largo y 10 cm. de diámetro, con un peso de 11-15 kg. Este tipo de empaque air tied, que da una vida útil de entre 18 y 24 meses, permite el ingreso a determinados destinos con ventajas arancelarias, como es el caso de los EE.UU. Tanto las latas como los productos en plástico se colocan en cajas telescópicas de cartón resistente (340 gramos – 12 onzas). Los productos IQF (Individually Quick Frozen) pueden ser también embalados en totes.

Todas las cajas tienen una faja de seguridad de papel autoadhesiva y un zunchado plástico.

### 4.3. Consolidación

Una vez empacada, la mercadería se consolida en planta (agrupamiento de las cajas). En promedio, pueden apilarse entre 12 y 14 cajas de productos congelados y 11 cajas de productos enfriados.

En la mayoría de los casos, la carga va apoyada en el piso del contenedor directamente, lo que en inglés se denomina "floor loaded". De manera particular se utilizan pallets<sup>4</sup> (generalmente pallet europeo de 1,2 x 0,80 cm.), los cuales se limitan únicamente a casos especiales como son algunos envíos de carnes procesadas o destinos particulares que solicitan este tipo de modalidad de carga, considerándolo un valor agregado, como es el caso de Israel. Otra alternativa está constituida por la consolidación de las cajas con film plástico.

La mercadería consolidada se carga en contenedores, los cuales se precintan con un dispositivo plástico.

En el comercio de productos cárnicos, la consolidación de la mercadería fuera de la planta constituye un caso singular. Existen en Argentina algunas plantas que consolidan en terminales del puerto de Buenos Aires, pero diversos motivos hacen de esta práctica una operación poco común. En primer lugar, aumenta los costos al tener que contratar un camión especial que transporte las cajas por separado hasta la terminal y luego tener que pagar los servicios de estiba en el lugar. Por otra parte, los controles que existen sobre otros productos, como son el pescado y las frutas, por motivos de contrabando muchas veces, llevan a tener que abrir todas las cajas.

4 Embalajes de madera: Hay que considerar que la utilización de pallets abre un nuevo capítulo al momento de exportar a determinados destinos. En 2004 se implementaron a nivel mundial regulaciones específicas (NIMF N° 15 de la FAO) respecto del tratamiento sanitario para embalajes de madera (cajas, cajones, pallets, etc.), con el fin de reducir el riesgo de introducción de plagas cuarentenarias asociadas con estos materiales. Por esta razón, si se utilizan pallets de madera, el exportador tendrá que tener en cuenta que los mismos deben ser tratados y marcados por la autoridad competente oficial en el país de origen. Todos los envíos deberán contar dentro de su documentación con un certificado de origen de la madera y un certificado que avale su tratamiento térmico o por fumigación. Si esto no se lleva a cabo, los envíos pueden ser rechazados en destinos o confinados a procesos de cuarentena. Muchos son los destinos que están obligando a los exportadores a utilizar pallets plásticos (los cuales no acarrear problemas sanitarios), pero mientras esta medida facilita sanitariamente la operación duplica los costos de embalaje.

Este manipuleo ocasiona pérdidas de frío y problemas con las certificaciones sanitarias y fajas de seguridad. Hay que considerar que la carne para consumo humano es un producto que para su exportación debe alcanzar altos estándares de calidad y cualquier tipo de transbordo o almacenamiento sin la temperatura adecuada afecta su posterior comercialización. Como excepción a esta regla se presentan las cargas a granel en barcos bodegueros. En la Argentina, un ejemplo de esto son los envíos a Rusia, los cuales se consolidan en el mismo puerto de salida (puerto de Zárate, en la provincia de Buenos Aires).

fajas de seguridad. Hay que considerar que la carne para consumo humano es un producto que para su exportación debe alcanzar altos estándares de calidad y cualquier tipo de transbordo o almacenamiento sin la temperatura adecuada afecta su posterior comercialización. Como excepción a esta regla se presentan las cargas a granel en barcos bodegueros. En la Argentina, un ejemplo de esto son los envíos a Rusia, los cuales se consolidan en el mismo puerto de salida (puerto de Zárate, en la provincia de Buenos Aires).

#### **4.4. Contenedorización**

El contenedor (de 8x8x20 pies o de 8x8x40 pies) es una pieza de equipo transferible a los demás modos de transporte, lo cual evita la unitarización de toda la carga y el costo de re-manejo de unidades pequeñas de envío en el punto de transferencia intermodal. A su vez, favorece la modalidad “puerta a puerta” (DTD) cuando se combina con el camión. Ambos contenedores, de 20 pies (20') y de 40 pies (40'), son compatibles con un trailer estándar de 40 pies.

Los cortes enfriados generalmente son enviados en contenedores de 20 pies y en ciertos casos de 40 pies. Por su parte, los cortes congelados utilizan comúnmente contenedores de 40 pies. Un contenedor de 20 pies carga un promedio de 11 toneladas netas, mientras que el de 40 pies, el doble, es decir 22 toneladas netas. Pero hay que considerar que la carga varía mucho según el producto. Un contenedor de 20 pies con carne enfriada no puede ser cargado con más de 11 a 12 toneladas, porque de lo contrario puede comprometerse la integridad de la caja, que puede dañarse en la estiba. Por otra parte, un contenedor de 40 pies puede cargar 23 toneladas de cortes enfriados y, debido a la mayor resistencia del producto, 27 a 28 toneladas de cortes congelados. La carga puede aumentarse si se utiliza un contenedor High Cube (HC, 8x9,6x40 pies). Generalmente, la carga de cortes congelados alcanza el pilot del contenedor, que es la línea máxima de llenado del mismo (identificada en la práctica como una línea roja en el interior del box). Por la naturaleza de la mercadería, la cual precisa el mantenimiento de la temperatura, el estibaje de las cajas dentro del contenedor debe permitir la circulación entre las mismas. Es importante detallar que la carga, más allá de la capacidad de los contenedores y de la resistencia de las cajas, está íntimamente relacionada con los límites de peso en el movimiento carretero, detalle que se considera con detenimiento más adelante en este capítulo.



La carne enlatada generalmente se carga en contenedores de 20', que llevan entre 17-18.000 kg., lo que equivale a 800 cajas aproximadamente. Por su parte, los procesados congelados se cargan en contenedores de 40' (20-24.000 kg. – 1.700 cajas). De la misma manera que los cortes de carne fresca y congelada, las cajas de cortes cocidos congelados se deben disponer de tal manera que permita circular el aire entre ellas.

En la práctica general se carga el contenedor en su totalidad, lo que se denomina FLC (Full Container Load). Raramente se observa el movimiento de carga suelta (LCL – Less than Container Load). En los casos en que no se llega a completar el contenedor, porque se tiene una carga de 3 a 5 toneladas por ejemplo, se envía por avión, ya que la cantidad absorbe el costo. Pero para cargas mayores, que no llenan un contenedor, el costo del envío aéreo es muy elevado y, por ello, se prefiere cargar igualmente el box y pagar lo que se denomina un "falso" flete.

Todos los productos frescos o congelados (exceptuando los enlatados) son productos perecederos, por lo cual se debe contar con contenedores reefer con temperatura controlada. Se debe considerar para carga congelada una temperatura de  $-18^{\circ}\text{C}$  (límite máximo  $-10/9^{\circ}\text{C}$ ) y para cortes enfriados de  $0^{\circ}\text{C}$ . Cuando una planta se encuentra aproximadamente a una distancia superior a los 300 km. de la carga final, se solicita una carga adicional autónoma de refrigeración para el equipo. Generalmente quien proporciona el contenedor es la naviera o el transportista.

A continuación se pueden observar los contenedores marítimos con cargas aproximadas, considerando una caja y un peso promedio a modo de ejemplo (Cuadro N° 8).

Cuadro Nº 8 - Contenedores y pesos de carga

Tipos de contenedores	Carga			
	Caja promedio 60x40x15 cm.		Cajas / Totes	
	Cortes enfriados (11 cajas apiladas)	Cortes congelados (13 cajas apiladas)	Cortes procesados / cocidos enlatados	Cortes cocidos congelados (en plástico)
<b>Standard 20 pies - Reefer</b> Medidas (pies): 20' x 8' x 8,6' 	11 - 12 ton netas		(800 cajas) 17-18 ton netas	
<b>Standard 40 pies - Reefer</b> Medidas (pies): 40' x 8' x 8,6' 	23 ton netas	27-28 ton netas		(1.700 cajas) 20 - 24 ton netas

## 4.5. Aduana de origen

El despacho de la mercadería para su exportación depende del emplazamiento de la planta frigorífica. Existe la posibilidad de realizar aduana en planta o de realizarla en el punto de salida.

Los envíos terrestres unimodales que cubren tanto el pick-up interno en origen, como el flete internacional y el delivery (reparto) en destino, generalmente realizan aduana en la frontera. Tal es el caso de los envíos de cortes vacunos argentinos hacia Chile, que realizan aduana en Mendoza, o hacia Brasil, que hacen lo propio en Paso de los Libres.

Para el caso particular de los envíos intermodales terrestre-marítimo o aéreo, la aduana generalmente se realiza en el puerto/aeropuerto. No obstante lo cual, dependiendo del emplazamiento de la planta frigorífica, también puede realizarse cerca de la planta, como es el caso de las plantas del interior que realizan aduana en San Luis, Santa Fe o Rosario. En el caso argentino, el puerto principal para las exportaciones cárnicas es el de Buenos Aires. En cambio, el puerto de Zárate se suele utilizar únicamente para envíos en barcos bodegueros con destino a Rusia. Por su parte, los envíos aéreos utilizan el aeropuerto de Ezeiza como única salida. Se han realizado envíos desde el aeropuerto de Pajas Blancas en Córdoba o desde el aeropuerto de Mendoza, aunque el número de operaciones ha sido mínimo. Por lo tanto, la mayor concentración del comercio cárnico se da en la Ciudad de Buenos Aires y en Ezeiza

En aduana, el servicio sanitario oficial vuelve a controlar los precintos de los contenedores. Una vez que se realiza el despacho de la mercadería, se almacena temporalmente el contenedor en plazoletas terminales hasta su puesta a bordo.

## 4.6. Transporte

El transporte representa el componente individual más importante entre los costos logísticos para la mayoría de las empresas, ya que el movimiento de las mercaderías absorbe un alto porcentaje de los costos logísticos totales. Por lo tanto, una buena elección del transporte contribuye a una mayor competencia al reducir el costo agregado del producto.

El transporte se divide en cinco modalidades: marítimo, ferroviario, terrestre, aéreo y por ductos. Las cinco modalidades pueden utilizarse combinadas, y es el usuario quien elige un servicio o su combinación dependiendo del balance que realice entre calidad, tiempo promedio y costo del servicio. La práctica que rodea al comercio cárnico reduce las opciones a 3 modalidades: aéreo, marítimo y terrestre.

El costo varía de manera importante de un tipo de transporte a otro. El transporte aéreo es el más oneroso y el marítimo es el más económico, lo cual está directamente relacionado con el tamaño de las bodegas y el transit-time promedio. El transit-time (tiempo de entrega en tránsito) se refiere al período promedio que le toma a un envío desplazarse desde su punto de origen hasta su punto de destino. Hay que considerar que las mismas distancias e inclusive los mismos trayectos varían en su transit-time, debido a efectos climáticos, congestiones del tráfico, paradas y tiempos administrativos involucrados. En promedio, el transporte aéreo es la modalidad más rápida en distancias largas, en tanto que para distancias cortas suele ser equivalente al transporte terrestre.

En el comercio cárnico, en la mayoría de los casos se presenta una carga intermodal terrestre-marítima. Para casos especiales podemos observar carga unimodal terrestre para distancias cortas o intermodal terrestre-aérea para envíos con cargas reducidas o cuando se cuenta con tiempos de entrega más acotados.

### 4.6.1. Pick-up – Transporte interno en origen

En la totalidad de los casos, el pick-up en origen se realiza mediante transporte terrestre. Se utilizan chasis para contenedores de 20' o de 40'. Cabe destacar que los pesos netos que pueden cargar los contenedores guardan relación con los pesos máximos que autorizan las balanzas de los peajes internos. Un contenedor de 40' puede llevar 27.500 kg netos, pero hay que considerar que los camiones que vienen del interior del país deben pasar por las balanzas de los peajes internos y

éstos permiten un máximo de 25.500 kg netos (considerando camiones de 3 ejes)<sup>5</sup>. Esto significa una desventaja para los frigoríficos ubicados por fuera de la provincia de Buenos Aires, ya que pierden cerca de 10% de la carga del contenedor. Pero no solamente limitan la carga los peajes internos de origen, sino también los límites de carga para circular en destino. Si el contenedor se desconsolida en el puerto de destino, esta restricción no tiene injerencia. Pero, en el caso de que el contenedor se cargue en un chasis y realice un delivery terrestre, hay que considerar los límites de carga establecidos por el destino al momento de la carga en origen.

En todos los países rigen límites de pesos y dimensiones del transporte de cargas. Estas limitaciones buscan preservar el estado de los caminos para asegurar su utilización. En el caso particular de la carga en contenedores, las dimensiones están estandarizadas y pueden circular libremente, más allá de que el transportista deba consultar a la autoridad competente la altura máxima permitida en el trayecto. Considerando que se cumple este requisito mínimo por parte del transportista, las limitaciones respecto de la carga involucran al responsable del llenado del contenedor y es en este punto donde se debe prestar atención. Los pavimentos están diseñados o calculados para los pesos legales. Un aumento de 20% en el peso por eje, equivale a que un pavimento que debería durar 10 años sólo tenga una vida útil de 5 años (es decir, la mitad). Por esta razón, los transportes de cargas son controlados mediante balanzas en sus itinerarios. Esto es lo que limita el llenado de los contenedores, y no el espacio o lo que el módulo puede cargar. Por ello, es necesario tener presentes estas limitaciones al momento de cargar un contenedor. Los límites suelen estar estandarizados a nivel mundial, aunque existen diferencias mínimas.

El transit-time desde la planta hasta el puerto o aeropuerto de salida, donde se realiza el transbordo al siguiente modo de transporte internacional, está relacionado con la distancia. Si tomamos un transporte interno bajo la condición 'city limits' al puerto de salida (en la mayoría de los casos, el de Buenos Aires), el promedio es de 1 a 3 horas. En cambio, para los frigoríficos que se encuentran en el interior del país, el transit-time hasta Buenos Aires es mayor. Por ejemplo: desde Córdoba (694 km. aproximadamente) demoran alrededor de 16 horas, desde San Luis (789 km. aprox.) aproximadamente 18 horas, y desde Santa Fe (464 km. aprox.) de 8 a 10 horas.

#### **4.6.2. Flete Internacional**

Al momento de seleccionar el modo de transporte internacional, la incidencia en los costos del flete internacional y del riesgo que representa el traslado de las mercaderías, es alta. La definición está relacionada con la naturaleza de la mer-

---

<sup>5</sup> Ver Anexo I.

caería, su empaque, la urgencia del envío, la manipulación y la disponibilidad del medio. Todos estos factores determinan el medio de transporte a utilizar. Esto es lo que se conoce como "valor de afinidad", la adecuación del medio de transporte a la mercadería a exportar.

También se debe considerar el "valor de tráfico", que está dado por el conjunto de propiedades de un medio de transporte, tales como: velocidad, capacidad de carga, seguridad de la carga, comodidad de su uso y su valor económico.

Considerando el valor de afinidad y el valor de tráfico en el marco del comercio internacional de productos cárnicos, el transporte está dominado por la modalidad marítima y luego por la aérea. La utilización de uno u otro modo depende del tiempo promedio de entrega y de la decisión, principalmente, del cliente, ya que es quien absorbe en la mayoría de los casos el costo. Para ambos casos se utilizan líneas regulares de flete con días fijos de recalada/partida.

El transporte marítimo se realiza en grandes buques de contenedores. Para las exportaciones argentinas, sólo existe un caso particular de cargas a granel que son los buques bodegueros desde el puerto de Zárate hacia Rusia. Todo el transporte marítimo está muy gravado con cargos y peajes en los puertos, por lo cual la elección de uno u otro puerto de salida está íntimamente relacionada con esto.

El transporte aéreo, que por su precio para este tipo de cargas parece prohibitivo, se utiliza en casos especiales, ya sea para cargas muy pequeñas que no justifican el costo de un contenedor o para envíos urgentes ante el vencimiento del plazo para cumplir con la ejecución de una cuota de exportación. Solamente se ven envíos aéreos para carnes crudas, siendo nulos los envíos de carnes procesadas o cocidas.

Por su parte, para distancias más cortas que no puedan ser fácilmente cubiertas por vía marítima, se utiliza el transporte terrestre. Este el caso, por ejemplo, de los envíos desde Argentina hacia Chile. Solamente se observan envíos aéreos a Chile (Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez – Región Metropolitana) cuando se cierra el paso Cristo Redentor-Complejo Los Libertadores por cuestiones climáticas y el tráfico en el paso Cardenal Samoré – Complejo Pajaritos complica la operatoria. Otro caso particular que justifica los envíos aéreos está vinculado con las fechas festivas de Chile, ya que en esos períodos aumenta de manera considerable la demanda del producto.

Es importante considerar que muchas veces las rutas definen la elección del modo de transporte, ya que las restricciones sanitarias o legales de los destinos descartan algunas posibilidades. Este es el caso, por ejemplo, de los envíos a Israel, que para poder percibir el pago, en el BL (conocimiento de embarque marítimo) debe figurar que durante el trayecto no se tocó puerto árabe. Otro ejemplo, pero de carácter sanitario, está en los envíos a Rusia, que realizan un transbordo en los puertos



alemanes y continúan en feeders (buques que cargan 1.000 – 2.500 TEUS<sup>6</sup>) hacia San Petersburgo por vía marítima a pesar del tráfico y los congelamientos que suceden en esa área, ya que para poder seguir vía terrestre por territorio comunitario europeo (landbridge o puente terrestre) el envío debe contar con las mismas certificaciones que se exigen a las importaciones con destino a la UE, equivalencias que no existen. Algo similar le sucede, por ejemplo, en la actualidad a Argentina con el puerto de Montevideo, ya que el estatus sanitario de Argentina como país libre de aftosa con vacunación es inferior al uruguayo. Cabe recordar que los frigoríficos de este país exportan a países con mayores exigencias sanitarias, como son los casos de EE.UU. y México. Estas diferencias sanitarias no permiten que un buque con mercaderías argentinas se encuentre en tránsito en puertos uruguayos. Generalmente, la elección de la modalidad de transporte la realiza el comprador, ya que la cláusula de venta es FOB o FOT, salvando los casos especiales previamente enunciados.

Por último, y como es de esperar, el transit-time del flete internacional varía según el destino al cual va dirigida la mercadería.

### **4.6.3. Delivery – Transporte interno en destino**

Las prácticas del delivery en destino son iguales a las del pick up en origen. Se utiliza principalmente el transporte terrestre, bajo los mismos requisitos. Hay muchos importadores que venden a contenedor cerrado y muchos otros utilizan un sistema de distribución propio o tercerizado por medio de transporte.

El tiempo de entrega promedio en destino depende de la demanda y de la rotación que el producto tenga. Puede medirse entre horas y uno o dos días, suponiendo que la distribución se haga a países vecinos.

En el caso particular de la carne procesada (cocida) es más común la utilización de depósitos en los puntos de entrada. Bajo la modalidad de venta DDU y DDP, en muchos casos es el vendedor el que se hace cargo del costo de este servicio por un plazo de 30 días aproximadamente.

## **4.7. Envío de documentos**

La remisión de los documentos al comprador varía según el cliente y la confianza y conocimiento de las partes. Si existe una relación comercial formada, en general se envían los documentos por courier<sup>7</sup> y en caso de que el cliente los precise para

---

6 La capacidad de transporte de los buques y el volumen del tráfico marítimo de carga general utiliza internacionalmente como unidad de medida los TEUS, que equivalen a "Twenty - foot Equivalent Unit" (contenedores de 20 pies). Por lo tanto, un contenedor de 20 pies equivale a 1 TEU y uno de 40 pies a 2 TEUS.

7 Los costos de courier han sido relevados para envíos de documentos menores a 0.5 kg. Las tarifas son comerciales, por lo cual pueden ser mejoradas mediante un contrato particular entre el cliente y la empresa prestadora del servicio. Las cotizaciones son relevadas en el Anexo N° 2, incluido al final del documento.

tramitar licencias o certificaciones, los mismos se adelantan por fax. Otra alternativa consiste en realizar una cobranza bancaria, por lo cual los documentos se remiten a través del sistema bancario. También, por ejemplo, pueden ir con el transporte. Todo depende de la relación comercial entre las partes.

Existen variadas maneras de remitir la documentación, porque esto está íntimamente relacionado con la modalidad de pago. Es importante resaltar que la entrega de los documentos originales significa el traspaso de la propiedad de la mercadería. Por este motivo, muchas veces se solicitan anticipos (20-30%) antes de enviar los documentos.

#### **4.8. Aduana de destino**

Los envíos de mercaderías realizan aduana y controles sanitarios en el puerto donde desembarcan. En muy pocas ocasiones se utilizan depósitos para los envíos de cortes cárnicos. Al igual que en origen, el contenedor se sube al medio de transporte y se reparte entre los canales de comercialización.

#### **4.9. Comercialización**

Realizar una operatoria "door to door" significa apostar a toda una logística de distribución internacional, donde todos los pasos antes analizados deben ser operados por el vendedor desde el origen hasta el destino. A su vez, este tipo de operatoria presenta diferentes "puertas" en destino, como son el frigorífico, la cadena de supermercados o el restaurante. De todas ellas, alcanzar la distribución directa en la góndola es la más compleja. Para ello deben tenerse en cuenta diferentes consideraciones que no han sido analizadas previamente y que a continuación se enumeran:

1. Reprocesamiento de las piezas en origen: los cortes deben llegar a la góndola reprocesados, para lo cual en ciertos casos deben ser re-embalados (atmósfera controlada o skynbag).
2. Depósito y distribución: para llegar a las góndolas el vendedor debe realizar una inversión en un depósito especial con temperatura controlada y en camiones de reparto. Hay que tener en cuenta que las compañías comercializadoras en destino realizan esta operatoria para una gama de productos, con lo cual el costo promedio que enfrentan es inferior.
3. Complementación de productos: las góndolas no demandan todos los cortes de una pieza vacuna por igual. Esto genera una descompensación por corte. Este punto está íntimamente relacionado con la escala de la producción en origen. Por ejemplo: los frigoríficos brasileños pueden exportar todo un contenedor con lomos

a Europa, porque se los permite la escala de faena. En cambio, para las plantas argentinas este requisito es muy difícil de lograr. Por lo tanto, si se quiere llegar al consumidor familiar, se debe contar con una estructura de producción que permita cubrir la demanda externa y que al mismo tiempo no complique la integración adecuada de la res.

Todo este proceso conlleva un costo de inversión inicial importante, pero equivale a aumentar los márgenes de venta.

De manera concluyente, se puede afirmar que para ingresar en los diferentes mercados hay que adecuar la oferta a las exigencias tanto físicas como sanitarias, que son cada vez mayores. A eso se añade la necesidad de investigar cómo está compuesto el estrato de consumidores y cuál es su comportamiento. Es decir, se requiere implementar una completa investigación de mercado.

#### **4.10. Fuentes**

- Entrevistas directas realizadas a referentes del sector cárnico argentino, Buenos Aires 2006.

#### **4.11. Bibliografía**

- “Incoterms 2000”, Traducción española.
- “Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur – Puertos y vías navegables”, Martín Sgut, BID – Intal, Buenos Aires, 1997.
- “Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur – Transporte Terrestre”, José Alex Sant’Anna, BID – Intal, Buenos Aires, 1997.
- “Logística - Administración de la cadena de suministros”, Ronald H. Ballou, Pearson Prentice Hall, Quinta Edición, 2004.
- “Mesa debate sobre puertos”, Cámara Argentina de Comercio, Ing. Rodolfo García Piñeiro, 2006
- “Perfil de los Sistemas Regionales de Transporte en las Américas”, LC/R.1952, CEPAL, 1999.
- “Puerto y Transporte marítimos en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente”, Ricardo J. Sánchez, División de Recursos Naturales, CEPAL, Chile, 2004.
- Sitio Austroads, <http://www.austroads.com.au/>
- Sitio Comisión Europea Transporte, [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm)
- Sitio de la Asociación Mundial de la Carretera, <http://www.piarc.org/es/>
- Sitio de la Dirección Nacional de Vialidad de Uruguay, <http://www.dnv.gub.uy/>
- Sitio Land Transport Nueva Zelanda, <http://www.ltsa.govt.nz/rules/vehicle-dimensions-and-mass-2002.html>

- Sitio de Vialidad de Chile, <http://www.vialidad.cl/formulario.sobrepeso.htm>
- Sitio de Vialidad Nac. Argentina, [http://www.vialidad.gov.ar/cargas/introduccion\\_cargas.htm](http://www.vialidad.gov.ar/cargas/introduccion_cargas.htm)



## 5. Matriz de costos logísticos de exportación

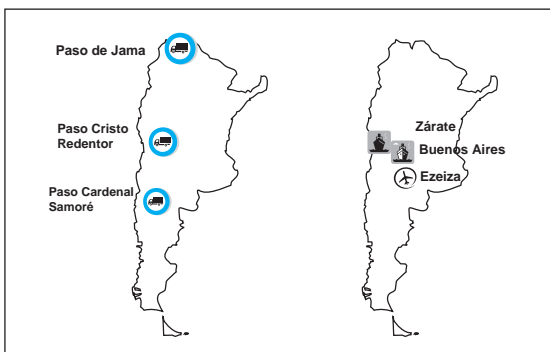
Cuando definimos costos logísticos hablamos de la sumatoria de costos en los que la empresa incurre para transportar un bien desde un punto considerado como origen ('city limits' o puerto de salida) hasta otro considerado como destino ('city limits' o puerto de entrada).

### 5.1. Selección de los puntos de destino y origen

Como primer paso entonces se han seleccionado los puntos de egreso y los puntos de ingreso de las operaciones. Esta selección se basó en la información suministrada por las líneas regulares (liners) para los casos del transporte marítimo y aéreo, y contratado por viaje para el caso del transporte terrestre. La infraestructura y los servicios logísticos que prestan hacen de estos puertos, aeropuertos y pasos, los puntos obligados en los tráficos internacionales de carne vacuna.

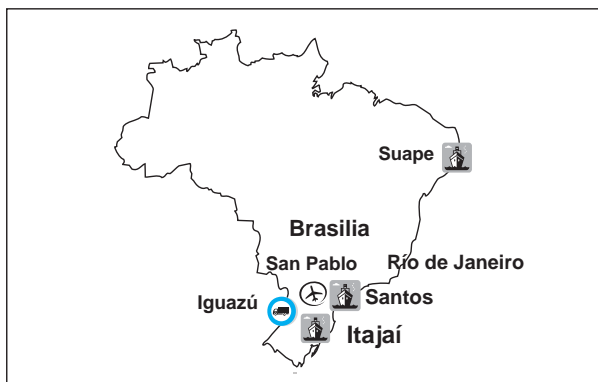
Respecto a los orígenes, Argentina presenta una alta concentración de su operatoria cárnica en el puerto de Buenos Aires y en el aeropuerto de Ezeiza. Rosario es utilizado para envíos de carnes procesadas – cocidas, ya que los costos portuarios son menores que los del puerto de Buenos Aires. Esta operatoria involucra la utilización de feeders desde Rosario hasta Buenos Aires en tránsito para hacer allí transbordo en grandes buques de contenedores. Pero todo esto equivale a una compleja operación de coordinación entre armadores y navieras, por lo cual hoy en día no se utiliza. Como excepción a la salida por Buenos Aires se presentan los envíos hacia Rusia, los que suelen utilizar los bodegueros que parten desde Zárate, pero es un caso único en la región. Por su parte, los envíos a Chile en general se realizan por vía terrestre, con lo cual utilizan como punto obligado el Paso Internacional Cristo Redentor. El paso Cardenal Samoré suele ser utilizado sólo cuando se presentan problemas de tránsito en el paso Cristo Redentor y el paso de Jama se limita a los tráficos con destino a Iquique. Los mismos pasos son utilizados por los camiones que provienen de Brasil y Uruguay con destino hacia Chile. El tránsito de estas mercaderías se realiza bajo reglas MERCOSUR.

Mapa Nº 1 – ARGENTINA



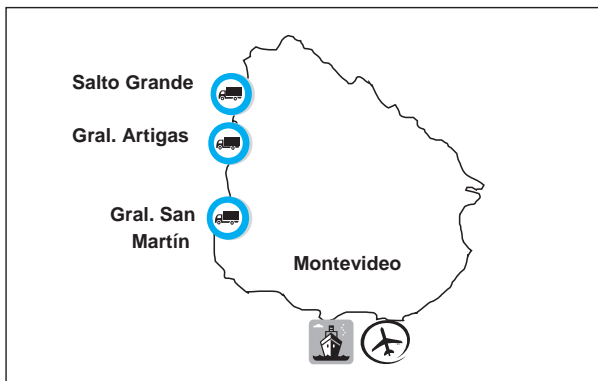
Brasil, por su parte, presenta dos puertos con similar actividad: Santos e Itajaí. Con menor tráfico, pero con infraestructura creciente, se presenta Suape. A pesar de que muchas navieras no operan todavía con este puerto, se cree que en el futuro puede ser una salida mejor ubicada para los envíos del norte de Brasil. Respecto a los envíos aéreos, Viracopos y Guarulhos en San Pablo y el aeropuerto internacional de Río de Janeiro, concentran la mayoría de las operaciones comerciales. Los envíos terrestres con destino hacia Chile suelen pasar a la Argentina por Iguazú.

Mapa N° 2 – BRASIL



Completando el panorama regional, Uruguay presenta un único puerto de aguas profundas apto para el comercio internacional, que es el de Montevideo. Para los envíos aéreos utiliza el aeropuerto emplazado en la misma ciudad, el aeropuerto internacional de Carrasco, ubicado a 18 km. de Montevideo. Por su parte, los envíos terrestres hacia Chile cruzan a la Argentina por los tres pasos internacionales: Salto Grande, Gral. Artigas y Gral. San Martín. (Ver Mapa N°3)

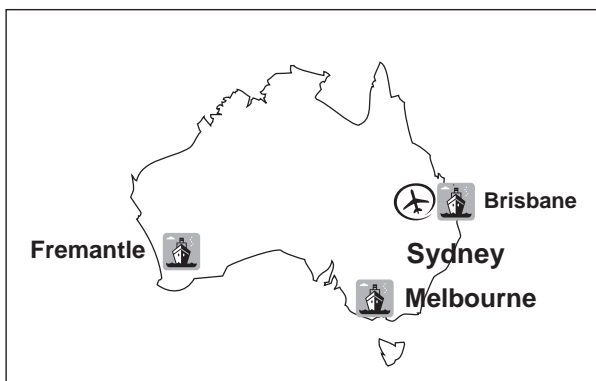
Mapa N° 3 – URUGUAY



Por último, entre los competidores de Oceanía, Australia concentra 50% de sus operaciones de exportación de carne vacuna y sus subproductos en el puerto de Brisbane. Este puerto también cuenta con un aeropuerto internacional en franco crecimiento. Otros puertos marítimos también utilizados son Fremantle y Melbourne. Por su parte, Nueva Zelanda utiliza los puertos de Auckland y de Wellington, en ese orden de importancia, para el despacho de sus exportaciones cárnicas. Para los envíos aéreos utiliza el aeropuerto internacional de Auckland. A pesar de contar con aeropuertos internacionales con posibilidad de operar carga reefer, los envíos aéreos son casi nulos. (Ver Mapa N°4 y N° 5)

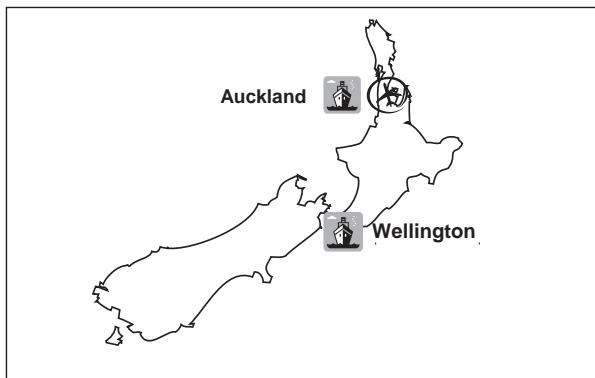
Por el lado de los destinos, Chile importa carne vacuna principalmente desde los socios comerciales regionales. Básicamente, los proveedores son Brasil, Argentina y Paraguay. En tanto, Uruguay le vende carne vacuna cuando surgen problemas sanitarios con los rodeos de los principales socios del MERCOSUR. Por este motivo, los envíos son por carretera, principalmente por el paso Cristo Redentor y en casos especiales por el paso Cardenal Samoré. Solamente los envíos que van hacia la zona de Iquique utilizan el paso de Jama. Tanto los camiones procedentes de Brasil como de Uruguay van en tránsito por la Argentina. En casos especiales, como ser los cierres por nevadas u ocasiones festivas, se efectúan envíos aéreos hacia Chile, utilizándose el aeropuerto internacional de Santiago A. M. Benítez. (Ver Mapa N° 6)

Mapa N° 4 – AUSTRALIA



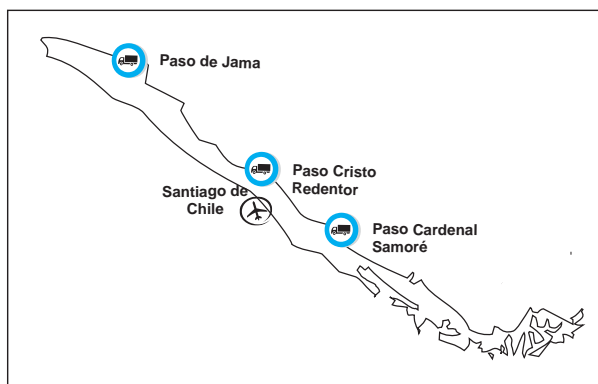


Mapa N° 5 – NUEVA ZELANDA

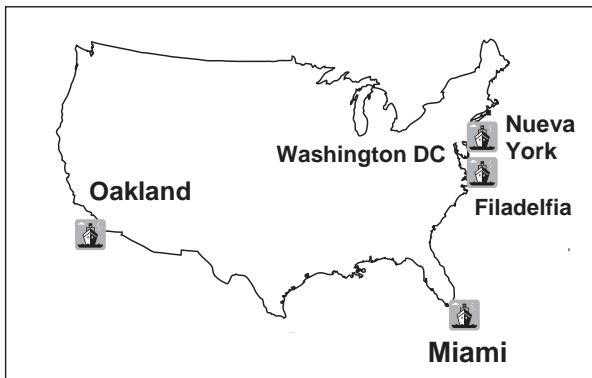


Respecto al comercio con EE.UU., depende íntimamente del origen de las operaciones la selección de los puertos. Los envíos que provienen de América del Sur principalmente utilizan los puertos ubicados en la costa este, como son Nueva York, Filadelfia y Miami. De la costa oeste, Oakland (California) es el puerto que recibe principalmente productos procesados de América del Sur y los cortes frescos o congelados desde Oceanía. Esto se debe principalmente a la cercanía. Pasar por el Canal de Panamá genera costos de peaje adicionales y un transit time mayor. Todos estos puertos cuentan con gran equipamiento de carga y descarga y múltiples grúas, presentan una alta concentración de servicios y constituyen los puertos líderes del comercio cárnico. (Ver Mapa N° 7)

Mapa N° 6 – CHILE



Mapa N° 7 – EE.UU.



Por su parte, la UE presenta una alta concentración de sus importaciones cárnicas en los puertos alemanes de Hamburgo y Bremerhaven y en los puertos holandeses de Róterdam y Amsterdam. Estos puertos se presentan como distribuidores (hubs) del comercio con el resto de los países comunitarios continentales. En cambio, Inglaterra recibe los envíos de carnes vacunas a través de Tilbury y Southampton, dependiendo del origen. Mientras América del Sur suele utilizar en mayor medida Tilbury, Oceanía utiliza Southampton. Vale aclarar que la mayor compañía naviera va a dejar de operar con envíos directos a Tilbury y a partir de marzo de 2007 los realizará vía Felixstowe. Los envíos aéreos generalmente llegan a Italia, España o Alemania, y siempre los volúmenes son pequeños, porque el costo es más alto en comparación con la tarifa marítima. Sólo el final de una cuota o un envío urgente justifica este tipo de transporte. Es por ello que sólo vamos a observar que los envíos aéreos se realizan desde América del Sur hacia Europa, principalmente en el marco de la cuota Hilton, o dentro de la región, como es el caso excepcional de enviar cargas de Argentina, Brasil o Uruguay hacia Santiago de Chile. (Ver Mapa N° 8)

Mapa Nº 8 – UNION EUROPEA



El caso de Rusia es muy particular, ya que utiliza los puertos alemanes como hub, pero el transporte continúa por vía marítima, a través del Mar Báltico, hacia San Petersburgo. Esto se da incluso, a pesar del tráfico y de los congelamientos que generan costos adicionales en la tarifa del flete. Esto es así porque no existe una equivalencia sanitaria entre la UE y el destino final. Es decir, el tránsito terrestre por territorio comunitario no constituye una opción<sup>8</sup>. Que San Petersburgo sea el único puerto cárnico de Rusia está determinado por la concentración del comercio que tiene la ciudad de Moscú. No solamente tiene el monopolio del comercio externo e interno de este producto, sino que consume 90% de las importaciones de alimentos que arriban.

Esto limita mucho a competidores como Australia y Nueva Zelanda. Su ubicación geográfica dificulta su llegada a San Petersburgo. La distancia que los separa hace que las compañías navieras solamente ofrezcan servicios hacia Vladivostok, ciudad que se encuentra al este del territorio ruso cercana a la frontera con Corea del Norte sobre el Mar de Japón. Calcular de allí un flete interno hasta San Petersburgo podría generar gastos mayores, por lo cual es una operatoria in-

<sup>8</sup> Ver Capítulo Nº 5

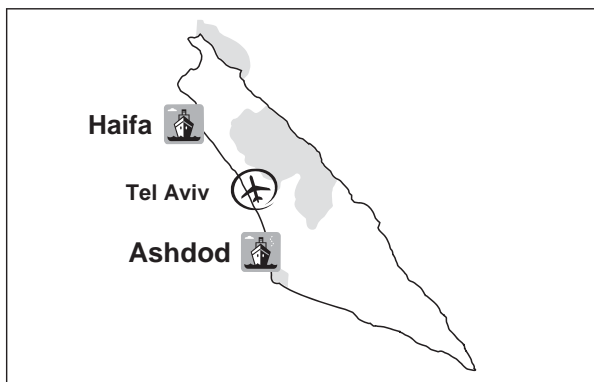
frecuente. (Ver Cuadro N° 9)

Mapa N° 9 – RUSIA



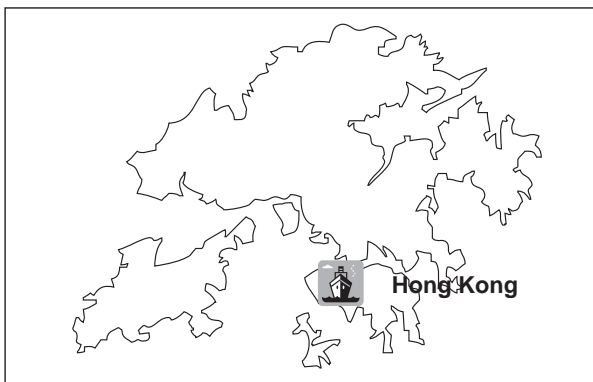
Israel, por su parte, recibe las importaciones cárnicas a través de dos puertos autorizados para estos fines sobre el Mar Mediterráneo: Haifa y Ashdod. Entre los países competidores, solamente abastecen al mercado israelita los proveedores sudamericanos, ya que Australia y Nueva Zelanda aún no alcanzan la certificación kosher para poder exportar a este destino. Ben Gurion es el aeropuerto internacional en Tel Aviv que está autorizado para recibir envíos de alimentos, pero esta operatoria es infrecuente por los motivos ya señalados. (Ver Cuadro N° 1)

Mapa N° 10 – ISRAEL



Por último, la pequeña región administrativa de Hong Kong abre sus puertas al comercio mundial a través del puerto con mayor tráfico del mundo. Los envíos llegan a través de dos rutas: Malasia o el Canal de Panamá, centro de redistribución internacional. (Ver Cuadro N° 11)

Mapa N° 11 – HONG KONG (SAR)



## 5.2. Selección de los tráficos y matriz de costos logísticos

En función de los puntos de egreso e ingreso seleccionados surge una matriz de costos logísticos de doble entrada, donde se encuentran todos los tráficos bajo análisis, considerando las características de los envíos y los tráficos que cubren las líneas. La diferencia entre los equipos cotizados (contenedores con temperatura controlada o estándar) está determinada por el comercio involucrado (en función del Cuadro N° 6). Por cuestiones de tamaño, la matriz se presenta en cuadros sucesivos, en las próximas páginas.

Todas las tarifas fueron relevadas en febrero de 2007, para que la comparación de costos fuera posible. Al respecto, es importante tener en cuenta que las tarifas consignadas no son válidas para cualquier momento del año. Cada vez que se quiere realizar una operación, la tarifa debe ser recotizada al momento del embarque (condición VATOS – Valid at time of shipment). Algunas diferencias pueden surgir en diferentes cargos en un mismo origen o destino como producto de que las cotizaciones se realizaron en dólares norteamericanos, por lo cual los gastos internos se pasaron a esta moneda de referencia, al tipo de cambio del día de la cotización. Sin embargo, las diferencias son mínimas. Asimismo, también se presenta la matriz de costos logísticos en términos relativos, tomando como unidad de medida los costos correspondientes a los envíos desde Argentina (Buenos Aires) hacia cada uno de los destinos considerados.

En los cuadros que siguen, las columnas resaltadas en amarillo presentan el costo del transporte interno (en camión) en el país de origen, cotizado “city limits”, para los

contenedores de 20' y 40', según sea el caso. Luego, las columnas resaltadas en celeste contemplan todos los costos correspondientes al envío marítimo del contenedor (básico más adicionales), así como el transit time (medido en días). Por último, las columnas resaltadas en verde presentan el costo del transporte interno (en camión) en el país de destino, también cotizado "city limits", para los contenedores de 20' y 40', según sea el caso.

Adentrándonos en el análisis de las cotizaciones de los fletes internacionales relevados, es importante aclarar dos conceptos básicos: flete y tarifa. El flete es el precio total de transporte, mientras que la tarifa es el costo básico por unidad (BAS). A la tarifa por unidad deben agregarse un amplio conjunto de cargos variables para poder obtener la cotización del flete. Entre estos cargos adicionales a la tarifa, aparecen gastos en origen, en destino, por tránsito y de la naviera.

De manera general, siempre se suman al flete básico el OHC (Origin Handling Charge – Costo de manipuleo en origen), el DHC (Destination Handling Charge – Costo de manipuleo en destino), el DDF (Documentation Destination Fee – Arancel por documentación en destino), el DOF (Documentation Origin Fee – Arancel por documentación en destino), el EMF (Equipment Management Factor) que es un cargo asociado al control y manejo del contenedor cuando se trata de carga FCL y un seguro del cargador (SER – Carrier Security).

Ahora bien, de manera particular cada tráfico puede presentar cargos especiales, que pueden ser tanto por gastos que se generan en los puertos como en el tránsito. Gastos que se generan en el puerto son a modo de ejemplo el River Toll Charge (Peaje), la Capatazia (CAP) que es un gasto asociado a diferentes terminales en Brasil, y el PAD (Adicionales del Puerto). Por su parte, tráficos especiales pueden generar gastos relacionados como el Emergency Risk Surcharge (asociado a riesgos que el cargador puede tener en la ruta), el Winter Surcharge (vinculado al congelamiento), el Congestion Surcharge (relacionado con el tráfico o bien con gastos de peajes de canales o pasos como el de Panamá: el Channel Surcharge).

Para el análisis de las cotizaciones debemos considerar principalmente los gastos en origen y de tránsito, ya que éstos son los que hacen a la mayor o menor competitividad en destino. Los gastos en destino siempre deberán ser afrontados por el comprador del producto, pero suponiendo un producto de igual calidad, el comprador siempre seleccionará el origen con menores gastos.

A continuación se analiza cada uno de los tráficos por destino de manera comparativa entre países proveedores (Argentina y competidores). En función de la importan-

cia relativa de los diferentes medios de transporte, en primer lugar se presentan los resultados para los envíos marítimos, en contenedores de 40' reefer, de 20' reefer y de 20' estándar, respectivamente. La información está organizada de forma tal que en cada una de las planillas se pueden ver los costos (parciales y totales)<sup>9</sup> para cada uno de los orígenes (Argentina (Bs. As.), Australia (Brisbane), Brasil (Itajaí, Santos y Suape), Nueva Zelanda (Auckland) y Uruguay (Montevideo) asociados al mismo país de destino (y los puertos considerados en cada caso). Teniendo en cuenta los tres tipos de contenedores referidos y los siete países de destino considerados (Alemania, Holanda, Reino Unido, Israel, Rusia, EE.UU. y Hong Kong), la matriz de costos logísticos correspondiente a los envíos marítimos se presenta subdividida en 21 planillas.

En segundo lugar, se presenta una planilla con información sobre el caso especial de los barcos bodegueros, a través de los cuales se puede exportar carne vacuna a granel desde Argentina y/o Brasil hacia Rusia. En tercer lugar, se incluye la matriz de costos para los envíos aéreos desde Argentina, Brasil y Uruguay, con destino a la Unión Europea y Chile. Por último, se incorporan los envíos terrestres desde Argentina, Brasil y Uruguay, hacia Chile.

---

<sup>9</sup> La matriz de costos logísticos completa, es decir con el desglose de los diferentes ítems. que componen el costo de trasladar el contenedor, se puede consultar en el archivo de Excel correspondiente. Su tamaño impide una adecuada presentación en el presente documento.

Cuadro Nº 9.A.1. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: ALEMANIA

MARÍTIMO - DESTINO: ALEMANIA										Otros		TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Destino			
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
						20'	40'	Transit Time (días)		20'	40'		
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	USD			190,0	3.250,00	4.463,82	24	347,6	5.001,43
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD			190,0	3.250,00	4.463,82	22	198,6	4.652,45
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	USD			104,4	5.050,00	6.323,20	40	347,6	6.775,16
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	USD			104,4	5.050,00	6.323,20	38	198,6	6.626,18
Brasil	Itajaí	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	USD			350,0	3.500,00	4.581,06	25-26	347,6	5.278,67
Brasil	Itajaí	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	USD			350,0	3.250,00	4.331,06	21	198,6	4.879,69
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - traf. directos	USD			350,0	3.500,00	4.588,32	16-23	347,6	5.285,93
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD			350,0	3.250,00	4.338,32	17	198,6	4.886,95
Brasil	Suape	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	USD			350,0	3.500,00	6.134,85	33-40	347,6	6.832,46
Brasil	Suape	Alemania	Bremerhaven	Santos	USD			350,0	3.250,00	5.884,85	28	198,6	6.433,48
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Pelabuhan Tanjung, MY	USD			104,4	no hay servicio	0,00	40	222,8	
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Pelabuhan Tanjung, MY	USD			104,4	no hay servicio	0,00	34-35	198,6	
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	USD			125,0	3.500,00	4.699,75	26	347,6	5.172,36
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD			125,0	3.250,00	4.449,75	21	198,6	4.773,38

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.



MARÍTIMO - DESTINO: ALEMANIA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medi-da	Origen		40' Reefer			Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits		Transit Time (días)		Camión - Transporte interno - City limits		Otros	
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'	40'	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Arg. = 1			1,00	1,00	1,00		1,00	1,00
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg. = 1			1,00	1,00	1,00		1,00	1,00
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	Arg. = 1			0,55	1,55	1,42		1,00	1,35
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	Arg. = 1			0,55	1,55	1,42		1,00	1,37
Brasil	Itajai	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	Arg. = 1			1,84	1,08	1,03		1,00	1,06
Brasil	Itajai	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	Arg. = 1			1,84	1,00	0,97		1,00	1,01
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - Itajai directos	Arg. = 1			1,84	1,08	1,03		1,00	1,06
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg. = 1			1,84	1,00	0,97		1,00	1,01
Brasil	Suape	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	Arg. = 1			1,84	1,08	1,37		1,00	1,37
Brasil	Suape	Alemania	Bremerhaven	Santos	Arg. = 1			1,84	1,00	1,32		1,00	1,33
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Pelabuhan Tanjung, MY	Arg. = 1			0,55		0,00		0,64	
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Pelabuhan Tanjung, MY	Arg. = 1			0,55		0,00		1,00	
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Arg. = 1			0,66	1,08	1,05		1,00	1,03
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg. = 1			0,66	1,00	1,00		1,00	0,98

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.



Cuadro Nº 9.B.1. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: ALEMANIA

MARTÍTIMO - DESTINO: ALEMANIA												
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surchage	20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surchage	
						20'	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	20'	40'	
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	USD	190.0		2.450.00	3.387.56	347.6		3.925.17
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD	190.0		2.450.00	3.387.56	198.6		3.776.19
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	USD	104.4		3.150.00	4.097.43	347.6		4.549.39
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	USD	104.4		3.150.00	4.097.43	198.6		4.400.41
Brasil	Itajaí	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	USD	270.0		2.600.00	3.405.06	347.6		4.022.67
Brasil	Itajaí	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	USD	270.0		2.450.00	3.255.06	198.6		3.723.69
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - Itajaí directos	USD	270.0		2.600.00	3.412.32	347.6		4.029.93
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD	270.0		2.450.00	3.262.32	198.6		3.730.95
Brasil	Suape	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	USD	270.0		2.600.00	4.398.88	347.6		5.016.49
Brasil	Suape	Alemania	Bremerhaven	Santos	USD	270.0		2.450.00	4.248.88	198.6		4.717.51
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Pelabuhan Tanjung, MY	USD	104.4		3.450.00	4.071.39	222.8		4.398.49
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Pelabuhan Tanjung, MY	USD	104.4		3.450.00	4.071.39	198.6		4.374.37
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	USD	112.5		2.600.00	3.523.75	347.6		3.983.66
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD	112.5		2.450.00	3.373.75	198.6		3.684.88

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARTÍMICO - DESTINO: ALEMANIA													
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte Interno - City limits		20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte Interno - City limits			Otros
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'			Basic Ocean Freight (BAS)	Total		
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Arg = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00	
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00	
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	Arg = 1	0,55	1,29	1,21	1,67	1,00		1,16	
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	Arg = 1	0,55	1,29	1,21	1,73	1,00		1,17	
Brasil	Itajaí	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	Arg = 1	1,42	1,06	1,01	1,06	1,00		1,02	
Brasil	Itajaí	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	Arg = 1	1,42	1,00	0,96	0,95	1,00		0,99	
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - tráf. directos	Arg = 1	1,42	1,06	1,01	0,81	1,00		1,03	
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg = 1	1,42	1,00	0,96	0,77	1,00		0,99	
Brasil	Supepe	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	Arg = 1	1,42	1,06	1,30	1,52	1,00		1,28	
Brasil	Supepe	Alemania	Bremerhaven	Santos	Arg = 1	1,42	1,00	1,25	1,27	1,00		1,25	
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Peiabuhan Tanjung, MY	Arg = 1	0,55	1,41	1,20	1,67	0,64		1,12	
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Peiabuhan Tanjung, MY	Arg = 1	0,55	1,41	1,20	1,57	1,00		1,16	
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Arg = 1	0,59	1,06	1,04	1,08	1,00		1,01	
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg = 1	0,59	1,00	1,00	0,95	1,00		0,98	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: ALEMANIA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional			Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits		20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits		Otros	
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'			40'	Basic Ocean Freight (BAS)		
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Usd/tn	17,3		222,73	307,96	24	31,6		356,63
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	Usd/tn	17,3		222,73	307,96	22	18,1		343,29
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	Usd/tn	9,5		286,36	372,49	40	31,6		413,58
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	Usd/tn	9,5		286,36	372,49	38	18,1		400,04
Brasil	Itajai	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	Usd/tn	24,5		236,36	309,55	25-26	31,6		365,70
Brasil	Itajai	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	Usd/tn	24,5		222,73	295,91	21	18,1		338,52
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - tráfico directo	Usd/tn	24,5		236,36	310,21	16-23	31,6		366,36
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	Usd/tn	24,5		222,73	296,57	17	18,1		339,18
Brasil	Suppe	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	Usd/tn	24,5		236,36	399,90	33-40	31,6		456,04
Brasil	Suppe	Alemania	Bremerhaven	Santos	Usd/tn	24,5		222,73	386,26	28	18,1		428,86
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Peabunan Tanjung, MY	Usd/tn	9,5		313,64	370,13	40	20,3		399,86
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Peabunan Tanjung, MY	Usd/tn	9,5		313,64	370,13	34-35	18,1		387,67
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Usd/tn	10,2		236,36	320,34	26	31,6		362,17
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	Usd/tn	10,2		222,73	306,70	21	18,1		334,89

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

**Cuadro Nº 9.C.1. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: ALEMANIA**

MARTÍMIMO - DESTINO: ALEMANIA										TOTAL			
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Destino		Otros	
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
						20'	40'		Total	20'	40'		
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	USD	190,0		1.450,00	2.272,41	24	347,6		2.810,02
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD	190,0		1.450,00	2.272,41	22	198,6		2.681,04
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	USD	104,4				40	347,6		
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	USD	104,4				38	198,6		
Brasil	Itajaí	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	USD	270,0		1.450,00	2.190,17	25-26	347,6		2.807,78
Brasil	Itajaí	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	USD	270,0		1.450,00	2.190,17	21	198,6		2.688,80
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - Itaf. directos	USD	270,0		1.450,00	2.180,65	16-23	347,6		2.798,26
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD	270,0		1.450,00	2.180,65	17	198,6		2.649,28
Brasil	Supepe	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	USD	270,0		1.450,00	2.983,99	33-40	347,6		3.601,60
Brasil	Supepe	Alemania	Bremerhaven	Santos	USD	270,0		1.450,00	2.983,99	28	198,6		3.452,62
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Peľabuhan Tanjung, MY	USD	104,4				40	222,8		
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Peľabuhan Tanjung, MY	USD	104,4				34-35	198,6		
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	USD	112,5				26	347,6		
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	USD	112,5				21	198,6		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: ALEMANIA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)			Camión - Transporte interno - City limits		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surchage	20' 40'	20' Standard	Total		Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surchage	20' 40'	
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	0,00	1,67	1,00	1,00	
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	0,00	1,73	1,00	1,00	
Brasil	Itajai	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,96	1,06	1,00	1,00	
Brasil	Itajai	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,96	0,95	1,00	1,00	
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - tráf. directos	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,96	0,81	1,00	1,00	
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,96	0,77	1,00	1,00	
Brasil	Supe	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	Arg. = 1	1,42	1,00	1,31	1,31	1,52	1,00	1,28	
Brasil	Supe	Alemania	Bremerhaven	Santos	Arg. = 1	1,42	1,00	1,31	1,31	1,27	1,00	1,30	
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Peabuhan Tanjung, MY	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	0,00	1,67	0,64	1,00	
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Peabuhan Tanjung, MY	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	0,00	1,57	1,00	1,00	
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Arg. = 1	0,59	0,00	0,00	0,00	1,08	1,00	1,00	
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	Arg. = 1	0,59	0,00	0,00	0,00	0,95	1,00	1,00	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: ALEMANIA										TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	20' Standard		Transit Time (días)	Destino		
						Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte Interno - City limits		Otros
Argentina	Bs. As.	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Usdtn	10,6	80,56	24	20'	19,3	156,11
Argentina	Bs. As.	Alemania	Bremerhaven	n/a	Usdtn	10,6	80,56	22	11,0	11,0	147,84
Australia	Brisbane	Alemania	Hamburgo	Hong Kong	Usdtn	5,8		40	19,3		
Australia	Brisbane	Alemania	Bremerhaven	Hong Kong	Usdtn	5,8		38	11,0		
Brasil	Itajaí	Alemania	Hamburgo	Algeciras - Bremerhaven	Usdtn	15,0	80,56	25-26	19,3		155,99
Brasil	Itajaí	Alemania	Bremerhaven	Algeciras	Usdtn	15,0	80,56	21	11,0		147,71
Brasil	Santos	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven - Itaf. directos	Usdtn	15,0	80,56	16-23	19,3		155,46
Brasil	Santos	Alemania	Bremerhaven	n/a	Usdtn	15,0	80,56	17	11,0		147,18
Brasil	Supe	Alemania	Hamburgo	Santos - Bremerhaven	Usdtn	15,0	80,56	33-40	19,3		200,09
Brasil	Supe	Alemania	Bremerhaven	Santos	Usdtn	15,0	80,56	28	11,0		191,81
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Hamburgo	Palabuhan Tanjung, MY	Usdtn	5,8		40	12,4		
Nva. Zelanda	Auckland	Alemania	Bremerhaven	Palabuhan Tanjung, MY	Usdtn	5,8		34-35	11,0		
Uruguay	Montevideo	Alemania	Hamburgo	Bremerhaven	Usdtn	6,3		26	19,3		
Uruguay	Montevideo	Alemania	Bremerhaven	n/a	Usdtn	6,3		21	11,0		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.



**CUADRO Nº 9.A.2. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: HOLANDA**

MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA										Otros		TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer			Destino		
						Camión - Transporte Interno - City limits		Transit Time (días)	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits		
						20'	40'				Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surchage		20'
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	USD	190,0	3.250,00	4.414,28	20	284,2	4.888,44		
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	USD	190,0	3.250,00	4.414,28	21	376,2	4.890,45		
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong	USD	104,4	5.400,00	6.643,02	40	284,2	7.031,53		
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	USD	104,4	5.400,00	6.643,02	42	376,2	7.123,54		
Brasil	Itajaí	Holanda	Rotterdam	Algeciras - Rotterdam	USD	350,0	3.250,00	4.281,74	18	284,2	4.915,90		
Brasil	Itajaí	Holanda	Amsterdam	Algeciras - Rotterdam	USD	350,0	3.250,00	4.281,74	19-20	376,2	5.007,91		
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	USD	350,0	3.250,00	4.289,00	14	284,2	4.923,16		
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	USD	350,0	3.250,00	4.289,00	16	376,2	5.015,17		
Brasil	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	USD	350,0	3.250,00	5.835,53	26-33	284,2	6.469,69		
Brasil	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	USD	350,0	3.250,00	5.835,53	27-34	376,2	6.561,70		
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Pelabuhan Tanjung, MY	USD	104,4	no hay servicio	0,00	33-34	284,2			
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Pelabuhan Tanjung, MY - Rotf.	USD	104,4	no hay servicio	0,00	34-35	376,2			
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	USD	125,0	3.250,00	4.400,43	16	284,2	4.809,59		
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	USD	125,0	3.250,00	4.400,43	17	376,2	4.901,50		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA															
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino		TOTAL					
						Camión - Transporte interno - City limits		Camión - Transporte interno - City limits			Transit Time (días)	40' Reefer	Otros		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20'					Basic Ocean freight (BAS)	Total
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00					
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00					
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong	Arg. = 1	0,55	1,66	1,50	1,00	1,44					
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	Arg. = 1	0,55	1,66	1,50	1,00	1,43					
Brasil	Itajaí	Holanda	Rotterdam	Algeciras - Rotterdam	Arg. = 1	1,84	1,00	0,97	1,00	1,01					
Brasil	Itajaí	Holanda	Amsterdam	Algeciras - Rotterdam	Arg. = 1	1,84	1,00	0,97	1,00	1,01					
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	1,84	1,00	0,97	1,00	1,01					
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	1,84	1,00	0,97	1,00	1,01					
Brasil	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	Arg. = 1	1,84	1,00	1,32	1,00	1,32					
Brasil	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	Arg. = 1	1,84	1,00	1,32	1,00	1,32					
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Pelabuhan Tanjung, MY	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	1,00	0,00					
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Pelabuhan Tanjung, MY - Rott.	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	1,00	0,00					
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	0,66	1,00	1,00	1,00	0,98					
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	0,66	1,00	1,00	1,00	0,98					

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte interno - City limits		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'				Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	40'	
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	7,6	130,00	176,57	20	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	11,4	195,54
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn		7,6	130,00	176,57	21		15,0	199,22
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong	Usd/tn		4,2	216,00	265,72	40		11,4	281,26
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	Usd/tn		4,2	216,00	265,72	42		15,0	284,94
Brasil	Itajai	Holanda	Rotterdam	Algeiras - Rotterdam	Usd/tn		14,0	130,00	171,27	18		11,4	196,64
Brasil	Itajai	Holanda	Amsterdam	Algeiras - Rotterdam	Usd/tn		14,0	130,00	171,27	19-20		15,0	200,32
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn		14,0	130,00	171,56	14		11,4	196,93
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn		14,0	130,00	171,56	16		15,0	200,61
Brasil	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	Usd/tn		14,0	130,00	233,42	26-33		11,4	258,79
Brasil	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	Usd/tn		14,0	130,00	233,42	27-34		15,0	262,47
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Peabuhun Tanjung, MY	Usd/tn		4,2	no hay servicio	0,00	33-34		11,4	
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Peabuhun Tanjung, MY - Rott.	Usd/tn		4,2	no hay servicio	0,00	34-35		15,0	
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn		5,0	130,00	176,02	16		11,4	192,38
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn		5,0	130,00	176,02	17		15,0	196,06

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

**Cuadro Nº 9.B.2. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: HOLANDA**

MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA										TOTAL			
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		Otros
							Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surchage	20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surchage	
							20'	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	20'	40'	
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	Rotterdam	n/a	USD	190,0		2.450,00	3.338,02	284,2		3.812,18
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Amsterdam	Rotterdam	USD	190,0		2.450,00	3.338,02	376,2		3.904,19
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Rotterdam	Hong Kong	USD	104,4		3.500,00	4.417,25	284,2		4.805,76
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	USD	104,4		3.500,00	4.417,25	376,2		4.897,77
Brasil	Itajaí	Holanda	Rotterdam	Rotterdam	Algeciras - Rotterdam	USD	270,0		2.450,00	3.205,74	284,2		3.759,90
Brasil	Itajaí	Holanda	Amsterdam	Amsterdam	Algeciras - Rotterdam	USD	270,0		2.450,00	3.205,74	376,2		3.851,91
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	Rotterdam	n/a	USD	270,0		2.450,00	3.213,00	284,2		3.767,16
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Amsterdam	Rotterdam	USD	270,0		2.450,00	3.213,00	376,2		3.859,17
Brasil	Supe	Holanda	Rotterdam	Rotterdam	Santos	USD	270,0		2.450,00	4.199,56	284,2		4.763,72
Brasil	Supe	Holanda	Amsterdam	Amsterdam	Santos - Rotterdam	USD	270,0		2.450,00	4.199,56	376,2		4.845,73
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Rotterdam	Pelabuhan Tanjung, MY	USD	104,4		3.450,00	4.041,38	284,2		4.429,89
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Amsterdam	Pelabuhan Tanjung, MY - Rott.	USD	104,4		3.450,00	4.041,38	376,2		4.821,90
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	Rotterdam	n/a	USD	112,5		2.450,00	3.324,43	284,2		3.721,09
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Amsterdam	Rotterdam	USD	112,5		2.450,00	3.324,43	376,2		3.813,10

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits		20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits		
						20'	40'			Basic Ocean Freight (BAS)	Total	
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong	Arg. = 1	0,55	1,43	1,32	2,00	1,00		1,26
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	Arg. = 1	0,55	1,43	1,32	2,00	1,00		1,25
Brasil	Itajai	Holanda	Rotterdam	Algeiras - Rotterdam	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,90	1,00		0,99
Brasil	Itajai	Holanda	Amsterdam	Algeiras - Rotterdam	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,83	1,00		0,99
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,70	1,00		0,99
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	1,42	1,00	0,96	0,76	1,00		0,99
Brasil	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	Arg. = 1	1,42	1,00	1,26	1,48	1,00		1,25
Brasil	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	Arg. = 1	1,42	1,00	1,26	1,45	1,00		1,24
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Peabunan Tanjung, MY	Arg. = 1	0,55	1,41	1,21	1,68	1,00		1,16
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Peabunan Tanjung, MY - Rott	Arg. = 1	0,55	1,41	1,21	1,64	1,00		1,16
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	0,59	1,00	1,00	0,80	1,00		0,98
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	0,59	1,00	1,00	0,81	1,00		0,98

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARITIMO - DESTINO: HOLANDA												
Pais Origen	Puerto Origen	Pais Destino	Puerto Destino	Paises en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
						20'	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	20'	40'	
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn	17,3		222,73	303,46	20	25,8	346,56
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn	17,3		222,73	303,46	21	34,2	354,93
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong - Rotterdam	Usd/tn	9,5		318,18	401,57	40	25,8	436,89
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	Usd/tn	9,5		318,18	401,57	42	34,2	445,25
Brasil	Ilejai	Holanda	Rotterdam	Algeciras - Rotterdam	Usd/tn	24,5		222,73	291,43	18	25,8	341,81
Brasil	Ilejai	Holanda	Amsterdam	Algeciras - Rotterdam	Usd/tn	24,5		222,73	291,43	19-20	34,2	350,17
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn	24,5		222,73	292,09	14	25,8	342,47
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn	24,5		222,73	292,09	16	34,2	350,83
Brasil	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	Usd/tn	24,5		222,73	381,78	26-33	25,8	432,16
Brasil	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	Usd/tn	24,5		222,73	381,78	27-34	34,2	440,52
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Pelabuhan Tanjung, MY	Usd/tn	9,5		313,64	367,40	33-34	25,8	402,72
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Pelabuhan Tanjung, MY - Rott.	Usd/tn	9,5		313,64	367,40	34-35	34,2	411,08
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn	10,2		222,73	302,22	16	25,8	338,28
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn	10,2		222,73	302,22	17	34,2	346,65

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

## Cuadro Nº 9.C.2. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: HOLANDA

MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA											Otros		TOTAL		
País Origen	País Destino	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)			Destino	
							Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits			
							Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'				Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	40'		
Argentina	Holanda	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	USD	190.0		1,450.00	2,213.89	20	284.2			2,688.05
Argentina	Holanda	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	USD	190.0		1,450.00	2,213.89	21	376.2			2,780.06
Australia	Holanda	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong	USD	104.4				40	284.2			
Australia	Holanda	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	USD	104.4				42	376.2			
Brasil	Holanda	Itajaí	Holanda	Rotterdam	Algeciras - Rotterdam	USD	270.0		1,450.00	2,131.77	18	284.2			2,885.93
Brasil	Holanda	Itajaí	Holanda	Amsterdam	Algeciras - Rotterdam	USD	270.0		1,450.00	2,131.77	19-20	376.2			2,777.94
Brasil	Holanda	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	USD	270.0		1,450.00	2,122.25	14	284.2			2,676.41
Brasil	Holanda	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	USD	270.0		1,450.00	2,122.25	16	376.2			2,768.42
Brasil	Holanda	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	USD	270.0		1,450.00	2,925.59	26-33	284.2			3,479.75
Brasil	Holanda	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	USD	270.0		1,450.00	2,925.59	27-34	376.2			3,571.76
Nva. Zelanda	Holanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Pelabuhan Tanjung, MY	USD	104.4				33-34	284.2			
Nva. Zelanda	Holanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Pelabuhan Tanjung, MY - Rott.	USD	104.4				34-35	376.2			
Uruguay	Holanda	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	USD	112.5				16	284.2			
Uruguay	Holanda	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	USD	112.5				17	376.2			

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA										TOTAL				
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard			Destino		Otros	
						Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total		Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'					Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		40'
						20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'		40'
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	1,00		1,00	1,00	1,00		1,00		
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	1,00		1,00	1,00	1,00		1,00		
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong	Arg. = 1	0,55		0,00	0,00	1,00				
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	Arg. = 1	0,55		0,00	0,00	1,00				
Brasil	Itajaí	Holanda	Rotterdam	Algeciras - Rotterdam	Arg. = 1	1,42		1,00	0,96	1,00		1,00		
Brasil	Itajaí	Holanda	Amsterdam	Algeciras - Rotterdam	Arg. = 1	1,42		1,00	0,96	1,00		1,00		
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	1,42		1,00	0,96	1,00		1,00		
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	1,42		1,00	0,96	1,00		1,00		
Brasil	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	Arg. = 1	1,42		1,00	1,32	1,48		1,29		
Brasil	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	Arg. = 1	1,42		1,00	1,32	1,45		1,28		
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Pelabuhan Tanjung, MY	Arg. = 1	0,55		0,00	0,00	1,68				
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Pelabuhan Tanjung, MY - Rott	Arg. = 1	0,55		0,00	0,00	1,64				
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	Arg. = 1	0,59		0,00	0,00	0,80				
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Arg. = 1	0,59		0,00	0,00	0,81				

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.



MARÍTIMO - DESTINO: HOLANDA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)	Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte Interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte Interno - City limits			Otros
						20'	40'				Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
Argentina	Bs. As.	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn	10,6		80,56	122,99	20	20'	15,8	149,34	
Argentina	Bs. As.	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn	10,6		80,56	122,99	21	20,9		154,45	
Australia	Brisbane	Holanda	Rotterdam	Hong Kong	Usd/tn	5,8				40	15,8			
Australia	Brisbane	Holanda	Amsterdam	Hong Kong - Rotterdam	Usd/tn	5,8				42	20,9			
Brasil	Itajaí	Holanda	Rotterdam	Algeciras - Rotterdam	Usd/tn	15,0		80,56	118,43	18	15,8		149,22	
Brasil	Itajaí	Holanda	Amsterdam	Algeciras - Rotterdam	Usd/tn	15,0		80,56	118,43	19-20	20,9		154,33	
Brasil	Santos	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn	15,0		80,56	117,90	14	15,8		148,69	
Brasil	Santos	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn	15,0		80,56	117,90	16	20,9		153,80	
Brasil	Suape	Holanda	Rotterdam	Santos	Usd/tn	15,0		80,56	162,53	26-33	15,8		193,32	
Brasil	Suape	Holanda	Amsterdam	Santos - Rotterdam	Usd/tn	15,0		80,56	162,53	27-34	20,9		198,43	
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Rotterdam	Peabunan Tanjung, MY	Usd/tn	5,8				33-34	15,8			
Nva. Zelanda	Auckland	Holanda	Amsterdam	Peabunan Tanjung, MY - Rott.	Usd/tn	5,8				34-35	20,9			
Uruguay	Montevideo	Holanda	Rotterdam	n/a	Usd/tn	6,3				16	15,8			
Uruguay	Montevideo	Holanda	Amsterdam	Rotterdam	Usd/tn	6,3				17	20,9			

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.A.3. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: REINO UNIDO

MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO										TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Destino		Otros
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
						20'	40'	20'	40'	20'	40'	
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	USD	190,0	3.450,00	4.776,70	765,9	Prax. Via Falkstowe	5.732,58	
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	USD	104,4	5.050,00	6.314,79	561,0		6.980,14	
Brasil	Itajai	Reino Unido	Tilbury	Algeiras - Thamesport	USD	350,0	3.150,00	4.330,12	765,9		5.446,00	
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	USD	350,0	3.150,00	4.339,64	765,9		5.455,52	
Brasil	Supe	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	USD	350,0	3.150,00	5.883,91	765,9		6.999,79	
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pelabuhan	USD	104,4	no hay servicio	0,00	561,0			
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	USD	125,0	3.450,00	4.750,33	765,9	Prax. Via Falkstowe	5.641,21	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits	
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Arg. = 1	20'	1,00	1,00	1,00	20'	1,00	1,00
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	Arg. = 1	40'						
Brasil	Itajaí	Reino Unido	Tilbury	Algeciras - Thamesport	Arg. = 1	20'	1,84	0,91	0,91		1,00	0,95
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	Arg. = 1	40'	1,84	0,91	0,91		1,00	0,95
Brasil	Suape	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	Arg. = 1	20'	1,84	0,91	1,23		1,00	1,22
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pelabuhan	Arg. = 1	40'				0,00		
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Arg. = 1	20'	0,66	1,00	0,99		1,00	0,98

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARTIMO - DESTINO: REINO UNIDO												
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino			TOTAL	
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte Interno - City limits		Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge
						20'	40'	Basic Ocean freight (BAS)	Total	20'	40'	Prox. vía Felixstowe
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Usd/tn		7,6	138,00	191,07		30,6	229,30
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	Usd/tn		4,2	202,00	252,59		22,4	279,21
Brasil	Itajai	Reino Unido	Tilbury	Algeciras - Thamesport	Usd/tn		14,0	126,00	173,20		30,6	217,84
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	Usd/tn		14,0	126,00	173,59		30,6	218,22
Brasil	Supe	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	Usd/tn		14,0	126,00	235,36		30,6	279,99
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pababutan	Usd/tn		4,2	no hay servicio	0,00		22,4	
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Usd/tn		5,0	138,00	190,01		30,6	225,65

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

## Cuadro N° 9.B.3. - MATRIZ DE COSTOS LOGISTICOS - DESTINO: REINO UNIDO

MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO													
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		Otros
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	USD	20'	40'	2.350,00	3.394,94	20'	40'	Prox. vía Fellistowne	4.350,82
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	USD	104,4		3.150,00	4.038,97				4.704,32
Brasil	Itajaí	Reino Unido	Tilbury	Algeiras - Thamesport	USD	270,0		2.350,00	3.254,12	20			4.290,00
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	USD	270,0		2.350,00	3.263,64	16-17			4.299,52
Brasil	Suape	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	USD	270,0		2.350,00	4.247,94	30-37			5.293,82
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pelabuhan	USD	104,4		3.450,00	4.015,92	37			4.681,27
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	USD	112,5		2.850,00	3.874,33	23		Prox. vía Fellistowne	4.552,71

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO													
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surchage	20' Reefer	Total	Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surchage		Transit Time (días)
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Arg. = 1	20'	1,00	1,00	1,00	1,00	20'	40'	1,00
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	Arg. = 1					0,00			
Brasil	Itajai	Reino Unido	Tilbury	Algeiras - Thamesport	Arg. = 1	1,42		1,00	0,96	0,80	1,00		0,99
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	Arg. = 1	1,42		1,00	0,96	0,66	1,00		0,99
Brasil	Suape	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	Arg. = 1	1,42		1,00	1,25	1,34	1,00		1,21
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pelabuhan	Arg. = 1					0,00			
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Arg. = 1	0,59		1,13	1,08	0,92	1,00		1,05

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte Interno - City limits		20' Reefer		Camión - Transporte Interno - City limits			Otros
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20'		
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Usd/tn	17,3		213,64	308,63	69,6		395,53	
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	Usd/tn	9,5		286,36	357,18	51,0		427,67	
Brasil	Itajai	Reino Unido	Tilbury	Algeiras - Thamesport	Usd/tn	24,5		213,64	295,63	69,6		390,00	
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	Usd/tn	24,5		213,64	296,69	69,6		390,67	
Brasil	Suape	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	Usd/tn	24,5		213,64	386,18	69,6		480,35	
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Perthurban	Usd/tn	9,5		313,64	365,08	51,0		425,57	
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Usd/tn	10,2		240,91	334,03	69,6		413,68	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.C.3. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: REINO UNIDO

MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO										Otros		TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)	Destino			
						Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte interno - City limits			
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'				Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'		
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	USD	190,0	104,4	1.450,00	2.227,87	25	765,9	561,0	Prox. Via Falkstowe	3.183,75
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	USD	270,0	270,0	1.200,00	1.882,21	36	765,9	765,9		2.918,09
Brasil	Itajaí	Reino Unido	Tilbury	Algeciras - Thamesport	USD	270,0	270,0	1.200,00	1.872,69	20	765,9	765,9		2.908,57
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	USD	270,0	270,0	1.200,00	2.676,03	16-17	765,9	765,9		3.711,91
Brasil	Suppe	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	USD	270,0	270,0	1.200,00		30-37	561,0	561,0		
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pelabuhan	USD	104,4	112,5			37	765,9	765,9	Prox. Via Falkstowe	
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	USD	112,5				23	765,9	765,9		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.



MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)		Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total	20'	40'	Camión - Transporte interno - City limits			Otros
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'					Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20'		
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Arg. = 1	1,00		1,00	1,00	1,00	1,00			1,00	
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	Arg. = 1					0,00					
Brasil	Itajaí	Reino Unido	Tilbury	Algeciras - Thamesport	Arg. = 1	1,42		0,83	0,84	0,80	1,00			0,92	
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	Arg. = 1	1,42		0,83	0,84	0,66	1,00				
Brasil	Supe	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	Arg. = 1	1,42		0,83	1,20	1,34	1,00			1,17	
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pelabuhan	Arg. = 1					0,00					
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Arg. = 1	0,59		0,00	0,00	0,92	1,00				

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: REINO UNIDO											
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
						20'	40'	20'	40'	Otros	
								Basic Ocean freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	
Argentina	Bs. As.	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Usd/In	10,6		80,56	123,77	25	Prox. vía Fellestove
Australia	Brisbane	Reino Unido	Southampton	Hong Kong	Usd/In	5,8				36	
Brasil	Itajai	Reino Unido	Tilbury	Algeiras - Thamesport	Usd/In	15,0		66,67	104,57	20	
Brasil	Santos	Reino Unido	Tilbury	Thamesport	Usd/In	15,0		66,67	104,04	16-17	
Brasil	Suape	Reino Unido	Tilbury	Santos - Thamesport	Usd/In	15,0		66,67	148,67	30-37	
Nva. Zelanda	Auckland	Reino Unido	Southampton	Auckland - Pelabuhan	Usd/In	5,8				37	
Uruguay	Montevideo	Reino Unido	Tilbury	Rotterdam	Usd/In	6,3				23	Prox. vía Fellestove

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

## **Destino – Europa:**

En la región Sudamérica, el BAS es similar para los tres países competidores (Argentina, Brasil y Uruguay). La distancia entre Brisbane en Australia y Auckland en Nueva Zelanda y los puertos de destino en Europa, multiplican el BAS y restan competitividad en estos tráficos a estos dos países productores-exportadores de carne vacuna.

Argentina: a diferencia de otros, el puerto de Buenos Aires presenta un cargo de peaje (Toll Fee) de US\$ 90 por contenedor. Este tipo de cargo no se presenta en ningún otro puerto analizado, mostrando una diferencia que constituye una desventaja. Este tipo de cargos hace, por ejemplo, más competitivo al puerto de Montevideo.

Brasil I: en este caso las terminales suman el costo del flete mediante el cargo de “Capatazia”, cuyo promedio es de US\$ 172. Pero, este gasto se compensa con el resto de los orígenes, ya que equivale al handling (OHC) que las navieras cobran en los otros países y que no lo hacen en los puertos brasileños.

Brasil II: Por su ubicación más al norte de la costa atlántica de Brasil, el puerto de Suape se encuentra a menor distancia de los puertos europeos que los demás puertos brasileños, pero todavía no existe una operatoria directa. La mayoría de los tráficos que operan con el puerto de Suape hacen escala en Santos (más al sur), lo cual aumenta el transit time y suma costos. Por el solo hecho de operar en el puerto de Suape cada envío debe afrontar un gasto administrativo portuario (OPA) de US\$ 1.500 para contenedores de 40 pies, lo cual resta competitividad.

Transit time: los embarques desde los tres orígenes sudamericanos, tomando los puertos principales, tienen frecuencias de salidas similares y demoran casi el mismo número de días. En cambio, la distancia multiplica el transit time de los puertos de Oceanía.

Transportes internos city limits: Australia, Nueva Zelanda y Uruguay muestran el menor cargo. Esto se debe principalmente a que las distancias en estos tres países son sumamente inferiores a las que podemos encontrar en Argentina o Brasil. Si comparamos Argentina y Brasil, nuestro país muestra costos inferiores en su transporte interno, también favorecido por la mayor cercanía de las plantas industriales a los puertos de salida.

Cuadro N° 9.A.4. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: ISRAEL

MARIÍTIMO - DESTINO: ISRAEL										TOTAL			
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medi-da	Origen		40' Reefer		Destino		Otros	
						Camión - Transporte Interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits			Otros
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'			40'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	USD	190,0	4.600,00	5.480,64	25	133,0	5.803,64		
Brasil	Itajaí	Israel	Haifa	-	USD		no hay servicio	0,00					
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	USD	350,0	4.600,00	5.383,22	20	133,0	5.866,22		
Brasil	Supe	Israel	Haifa	-	USD	350,0	no hay servicio	0,00					
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	USD	125,0	4.600,00	5.360,64	23-25	133,0	5.618,64		

MARIÍTIMO - DESTINO: ISRAEL										TOTAL			
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medi-da	Origen		40' Reefer		Destino		Otros	
						Camión - Transporte Interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits			Otros
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'			40'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
Brasil	Itajaí	Israel	Haifa	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	1,84	1,00	0,98	0,80	1,00	1,01		
Brasil	Supe	Israel	Haifa	-	Arg. = 1	1,84		0,00	0,00	0,00	0,00		
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	0,66	1,00	0,98	0,96	1,00	0,97		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: ISRAEL

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Transit Time (días)		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)		Camión - Transporte interno - City limits		Otros		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'	40'	no hay servicio	184,00	219,23	25	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/tn			7,6	184,00	219,23	25		5,3	232,15
Brasil	Itajai	Israel	Haifa	-	Usd/tn				no hay servicio	0,00				
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/tn			14,0	184,00	215,33	20		5,3	234,65
Brasil	Supe	Israel	Haifa	-	Usd/tn			14,0	no hay servicio	0,00				
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/tn			5,0	184,00	214,43	23-25		5,3	224,75

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.B.4. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: ISRAEL

MARÍTIMO - DESTINO: ISRAEL					Flete Internacional				Destino		Otros	TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Reefer		Camión - Transporte Interno - City limits			
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge			20' 40'
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	USD	190.0	40'	3.200,00	3.849,64	25	100,0		4.138,64
Brasil	Itajai	Israel	Haifa	-	USD			no hay servicio	0,00				
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	USD	270,0		3.200,00	3.531,75	20	100,0		3.901,75
Brasil	Suape	Israel	Haifa	-	USD	270,0		no hay servicio	0,00				
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	USD	112,5		3.200,00	3.722,64	23-25	100,0		3.935,14

					Flete Internacional				Destino		Otros	TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Reefer		Camión - Transporte Interno - City limits			
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge			20' 40'
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	1,00	40'	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00
Brasil	Itajai	Israel	Haifa	-	Arg. = 1	0,00			0,00	0,00	0,00		
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	1,42		1,00	0,92	0,80	1,00		0,94
Brasil	Suape	Israel	Haifa	-	Arg. = 1	1,42			0,00	0,00	0,00		
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	0,59		1,00	0,97	0,96	1,00		0,95

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARTIMO - DESTINO: ISRAEL

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional			Destino		TOTAL		
						Camión - Transporte interno - City limits		20' Reefer		Transit Time (días)		Camión - Transporte interno - City limits		Otros	
						20'	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	20'	40'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge			
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/tn	17,3		230,91	349,88	25	9,1		376,24		
Brasil	Itajaí	Israel	Haifa	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00						
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/tn	24,5		230,91	321,07	20	9,1		354,70		
Brasil	Supe	Israel	Haifa	-	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00						
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/tn	10,2		230,91	338,42	23-25	9,1		357,74		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.C.4. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: ISRAEL

MARÍTIMO - DESTINO: ISRAEL						Origen		20' Standard		Transit Time (días)		Destino		Otros	TOTAL
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		Camión - Transporte interno - City limits			
						20'	40'			20'	40'				
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	USD	190,0				25	100,0				
Brasil	Itajai	Israel	Haifa	-	USD										
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	USD	270,0				20	100,0				
Brasil	Suape	Israel	Haifa	-	USD	270,0									
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	USD	112,5				23-25	100,0				

						Origen		20' Standard		Transit Time (días)		Destino		Otros	TOTAL
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		Camión - Transporte interno - City limits			
						20'	40'			20'	40'				
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	1,00		1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
Brasil	Itajai	Israel	Haifa	-	Arg. = 1	0,00				0,00	0,00	0,00	0,00		
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	1,42				0,80	1,00	1,00	1,00		
Brasil	Suape	Israel	Haifa	-	Arg. = 1	1,42				0,00	0,00	0,00	0,00		
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	Arg. = 1	0,59				0,96	1,00	1,00	1,00		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.



MARÍTIMO - DESTINO: ISRAEL

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Argentina	Bs. As.	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/m	20'	40'	10,6		25	20'	40'	
Brasil	Itajaí	Israel	Haifa	-	Usd/m								
Brasil	Santos	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/m	20'	40'	15,0		20	5,6		
Brasil	Suape	Israel	Haifa	-	Usd/m			15,0					
Uruguay	Montevideo	Israel	Haifa	Barcelona	Usd/m			6,3		23-25	5,6		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

## Destino – Israel:

BAS: nuevamente este costo es similar para los tres países de la región sudamericana.

Un cargo que se agrega a este tráfico en particular, y que es interesante destacar, es el Emergency Risk Surcharge (ERS). Actualmente las navieras cobran un aproximado de US\$ 18 por contenedor de 40 pies. Este gasto variable depende de la inestabilidad de la región de Medio Oriente y se suma a los tres tráficos por igual.

El puerto de Santos presenta el costo de handling más alto (US\$ 213,47 por contenedor de 40'). Si bien esta diferencia podría ponerlo en desventaja con el puerto de Buenos Aires (Argentina), la distancia se achica a raíz del alto costo de peaje que presenta este último (US\$ 90/contenedor, tal como se indicó más arriba).

Uruguay saca una mínima diferencia con Brasil y Argentina, debido a que presenta bajos costos en origen.

\* Ver desde Cuadro 9 A. 5. AL Cuadro 9. C. 5

## Destino – Rusia:

BAS: es el mismo para los tres puertos de la región sudamericana. La única diferencia entre los tráficos es el Toll Fee del puerto de Buenos Aires.

Un cargo que se agrega al tráfico hacia Rusia es el Winter Surcharge (US\$ 130/contenedor) por los congelamientos que pueden producirse en el trayecto, sobre todo desde los diferentes hubs en Europa hasta San Petersburgo. También debe agregarse un Congestion Surcharge de US\$ 1.100 por contenedor. A pesar de que estos costos adicionales son sumamente altos, no hay manera de obviarlos, debido a que las diferentes exigencias en materia sanitaria entre la UE y Rusia anulan la alternativa del transporte terrestre.

\* Ver desde Cuadro 9 A. 6. AL Cuadro 9. C. 6

## Destino – EE.UU.:

Respecto al puerto de Filadelfia, los embarques desde Argentina y Uruguay presentan una cotización casi idéntica. Se compensa el gasto de peaje del puerto de Buenos Aires con los gastos logísticos propios del puerto de Montevideo. En cambio, los costos desde el puerto de Santos en Brasil aumentan, debido a los costos portuarios administrativos en origen y al costo de su transporte interno (city limits).

El tráfico hacia Miami presenta similar cotización para los tres orígenes, surgiendo la mínima diferencia por las asimetrías de los gatos en origen ya remarcadas anteriormente (toll fee, capatazia, transporte interno).

Hacia Nueva York, se suman los tráficos desde Oceanía, cuya tarifa básica se multiplica por la distancia a cubrir (esto a su vez multiplica el transit time, alcanzando períodos de 30 días). A su vez, el cruce del Canal de Panamá para este tipo de tráficos agrega a la cotización US\$ 90 por contenedor. Es interesante remarcar que el handling que cobran las navieras en los puertos de Oceanía suele ser superior al que se cobra en Sudamérica.

Respecto al puerto seleccionado en la costa oeste (Oakland – California), el BAS desde Oceanía deja en desventaja marcada a los vendedores de Australia y Nueva Zelanda.

\* Ver desde Cuadro 9 A. 7. AL Cuadro 9. C. 7

### **Destino – Hong Kong:**

Las cotizaciones hacia Hong Kong son muy similares para los dos países competidores: Argentina y Brasil. Presentan distintos costos en origen pero se compensan entre ellos, no mostrando ventajas relativas por el lado del flete.

\* Ver Cuadro 9. D

El caso del transporte a granel de carne vacuna se decidió relevarlo como caso especial. El objetivo es conocer los costos que una operatoria de este tipo arroja. Ciertamente, la única diferencia que se muestra entre un envío desde Brasil o desde la Argentina es el costo del transporte interno hasta el puerto. Los costos de transporte interno en Brasil son mayores que los que se cotizan en la Argentina para el caso de carga consolidada en planta. Para este caso especial, debido a que la carga se consolida en puerto se podría enviar la carga en furgones refrigerados (cámara refrigerada), abaratando de esta manera los costos. Esto achicaría la diferencia que aventaja a la Argentina, pero de ninguna manera la iguala.

\* Ver Cuadro 9. E

Cuadro Nº 9.A.5. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: RUSIA

MARÍTIMO - DESTINO: RUSIA					Origen		Destino		TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	40' Reefer		Camión - Transporte Interno - City limits		Otros	
						Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge			City limits
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	USD	190,0	5.200,00	7.736,62	29	477,0	8.403,62
Brazil	Itajai	Rusia	San Peterburgo	Algeiras - Bremerhaven	USD	350,0	5.200,00	7.524,90	30-35	477,0	8.351,90
Brazil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	USD	350,0	5.200,00	7.532,77	28-32	477,0	8.359,77
Brazil	Suape	Rusia	San Peterburgo	-	USD	350,0	no hay servicio	0,00			
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	USD	125,0	5.200,00	7.693,59	32-36	477,0	8.295,59

MARÍTIMO - DESTINO: RUSIA					Origen		Destino		TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	40' Reefer		Camión - Transporte Interno - City limits		Otros	
						Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge			City limits
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Brazil	Itajai	Rusia	San Peterburgo	Algeiras - Bremerhaven	Arg. = 1	1,84	1,00	0,97	1,12	1,00	0,99
Brazil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Arg. = 1	1,84	1,00	0,97	1,03	1,00	0,99
Brazil	Suape	Rusia	San Peterburgo	-	Arg. = 1	1,84		0,00	0,00	0,00	0,00
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Arg. = 1	0,66	1,00	0,99	1,17	1,00	0,99

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

## MARTÍMIMO - DESTINO: RUSIA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reeler		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	Usd/m	20'	40'	208,00	309,46	29	20'	40'	336,14
Brasil	Itajaí	Rusia	San Peterburgo	Algeciras - Bremerhaven	Usd/m		7,6	208,00	301,00	30-35		19,1	334,08
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Usd/m		14,0	208,00	301,31	28-32		19,1	334,39
Brasil	Suape	Rusia	San Peterburgo	-	Usd/m		14,0	no hay servicio	0,00				
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Usd/m		5,0	208,00	307,74	32-36		19,1	331,82

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.B.5. - MATRIZ DE COSTOS LOGISTICOS - DESTINO: RUSIA

MARÍTIMO - DESTINO: RUSIA				Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits		Camión - Transporte interno - City limits			
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'	20' Reefer	Transit Time (días)	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	USD	190,0	3.900,00	6.160,62	29	477,0	6.827,62
Brasil	Itajaí	Rusia	San Peterburgo	Algeiras - Bremerhaven	USD	270,0	no hay servicio	0,00	30-35	477,0	
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	USD	270,0	no hay servicio	0,00	28-32	477,0	
Brasil	Supe	Rusia	San Peterburgo	-	USD	270,0	no hay servicio	0,00			
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	USD	112,5	3.900,00	6.092,59	32-36	477,0	6.692,09

MARÍTIMO - DESTINO: RUSIA				Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits		Camión - Transporte interno - City limits			
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'	20' Reefer	Transit Time (días)	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Brasil	Itajaí	Rusia	San Peterburgo	Algeiras - Bremerhaven	Arg. = 1	1,42	0,00	0,00	1,12	1,00	
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Arg. = 1	1,42	0,00	0,00	1,03	1,00	
Brasil	Supe	Rusia	San Peterburgo	-	Arg. = 1	1,42	0,00	0,00	0,00	0,00	
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Arg. = 1	0,59	1,00	0,99	1,17	1,00	0,99

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: RUSIA										TOTAL			
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional			Destino		
						Camión - Transporte interno - City limits		20' Reefer			Transit Time (días)		Camión - Transporte interno - City limits
Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		Basic Ocean Freight (BAS)		Total		Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		20'	40'		620,69		
						20'	40'						
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	Usd/m	17,3		354,55	560,06	29	43,4		
Brazil	Itajai	Rusia	San Peterburgo	Algeiras - Bremerhaven	Usd/m	24,5		no hay servicio	0,00	30-35	43,4		
Brazil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Usd/m	24,5		no hay servicio	0,00	28-32	43,4		
Brazil	Suape	Rusia	San Peterburgo	-	Usd/m	24,5		no hay servicio	0,00				
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Usd/m	10,2		354,55	553,87	32-36	43,4		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.C.5. - MATRIZ DE COSTOS LOGISTICOS - DESTINO: RUSIA

MARÍTIMO - DESTINO: RUSIA					Origen			Destino			TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	20' Standard		Transit Time (días)		Camión - Transporte interno - City limits		Otros	
						Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20'			40'
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	USD			190,0	29	477,0			
Brasil	Itajáí	Rusia	San Peterburgo	Algeciras - Bremerhaven	USD			270,0	30-35	477,0			
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	USD			270,0	28-32	477,0			
Brasil	Suape	Rusia	San Peterburgo	-	USD			270,0					
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	USD			112,5	32-36	477,0			

					Origen			Destino			TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	20' Standard		Transit Time (días)		Camión - Transporte interno - City limits		Otros	
						Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20'			40'
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburg	Arg. = 1			1,00	1,00	1,00			
Brasil	Itajáí	Rusia	San Peterburgo	Algeciras - Bremerhaven	Arg. = 1			1,42	1,12	1,00			
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Arg. = 1			1,42	1,03	1,00			
Brasil	Suape	Rusia	San Peterburgo	-	Arg. = 1			1,42	0,00	0,00			
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Arg. = 1			0,59	1,17	1,00			

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.



MARÍTIMO - DESTINO: RUSIA

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Argentina	Bs. As.	Rusia	San Peterburgo	Hamburgo	Usd/m	20'	40'			29	20'	26.5	
Brasil	Itajaí	Rusia	San Peterburgo	Algeiras - Bremerhaven	Usd/m	15.0				30-35	26.5		
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Usd/m	15.0				28-32	26.5		
Brasil	Suape	Rusia	San Peterburgo	-	Usd/m	15.0							
Uruguay	Montevideo	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Usd/m	6.3				32-36	26.5		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.A.6. - MATRIZ DE COSTOS LOGISTICOS - DESTINO: EE.UU.

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.										Otros		TOTAL	
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Destino			
						Camión - Transporte Interno - City limits		Transit Time (días)	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'				Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		20'
						20'	40'	20'	40'				
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	USD	190.0	3.500,00	5.661,62	20	865,0	6.716,62		
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Flaediafia	Santos - Newark	USD	190.0	3.500,00	4.742,62	18-21	1.947,0	6.879,62		
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	USD	190.0	3.500,00	4.742,62	26-29	2.233,0	7.165,62		
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Oakland, CA	Santos - Newark - Croxton - BSNF	USD	190.0	2.700,00	4.457,62	24-29	4.337,0	8.984,62		
Australia	Brisbane	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	USD	104.4	5.200,00	7.164,64	25	4.337,0	11.605,99		
Australia	Brisbane	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark Sealand	USD	104.4	5.000,00	7.984,64	39	865,0	8.953,99		
Brasil	Itajai	EE.UU.	Flaediafia	-	USD		no hay servicio	0,00					
Brasil	Itajai	EE.UU.	Nueva York	-	USD		no hay servicio	0,00					
Brasil	Itajai	EE.UU.	Miami	-	USD		no hay servicio	0,00					
Brasil	Itajai	EE.UU.	Oakland, CA	-	USD		no hay servicio	0,00					
Brasil	Santos	EE.UU.	Flaediafia	Newark	USD	350.0	3.400,00	5.439,39	14	1.947,0	7.736,39		
Brasil	Santos	EE.UU.	Nueva York	Newark	USD	350.0	3.400,00	5.439,39	14	865,0	6.654,39		
Brasil	Santos	EE.UU.	Miami	Charleston	USD	350.0	3.400,00	4.520,39	19	2.233,0	7.103,39		
Brasil	Santos	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	USD	350.0	2.600,00	4.253,77	22	4.337,0	8.940,77		
Brasil	Suape	EE.UU.	Flaediafia	Newark	USD	350.0	no hay servicio	0,00	10	1.947,0			
Brasil	Suape	EE.UU.	Nueva York	Newark	USD	350.0	no hay servicio	0,00	10	865,0			
Brasil	Suape	EE.UU.	Miami	Charleston	USD	350.0	no hay servicio	0,00	15	2.233,0			
Brasil	Suape	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	USD	350.0	no hay servicio	0,00	19				



MARITIMO - DESTINO: EE.UU.											
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puentes en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino		TOTAL	
						Camión - Transporte Interno - City limits		Camión - Transporte Interno - City limits			Otros
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	40'		
40' Reefer		Transit Time (días)									
						Basic Ocean freight (BAS)	Total				
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Flia de la Florida	Santos - Newark	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Oakland, CA	Santos - Newark - Croton - BSNF	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Australia	Brisbane	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Arg. = 1	0,55	1,93	1,61	0,94	1,00	1,29
Australia	Brisbane	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark - Sealand	Arg. = 1	0,55	1,43	1,41	1,95	1,00	1,93
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Flia de la Florida	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Nueva York	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Miami	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Oakland, CA	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brasil	Santos	EE.UU.	Flia de la Florida	Newark	Arg. = 1	1,84	0,97	1,15	0,72	1,00	1,12
Brasil	Santos	EE.UU.	Nueva York	Newark	Arg. = 1	1,84	0,97	0,96	0,70	1,00	0,99
Brasil	Santos	EE.UU.	Miami	Charleston	Arg. = 1	1,84	0,97	0,95	0,69	1,00	0,99
Brasil	Santos	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croton - BSNF	Arg. = 1	1,84	0,96	0,95	0,83	1,00	1,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Flia de la Florida	Newark	Arg. = 1	1,84	0,00	0,00	0,51	1,00	0,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Nueva York	Newark	Arg. = 1	1,84	0,00	0,00	0,50	1,00	0,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Miami	Charleston	Arg. = 1	1,84	0,00	0,00	0,55	1,00	0,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croton - BSNF	Arg. = 1	1,84	0,00	0,00	0,72	0,00	0,00

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark/Sealand	Arg. = 1	20'	40'	1,43	1,41	1,95	1,00	1,33
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Arg. = 1	20'	40'	2,33	1,77	0,60	1,00	1,37
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Arg. = 1	20'	40'	1,00	0,99	0,95	1,00	0,99
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Fiadelfia	Santos - Newark	Arg. = 1	20'	40'	1,00	0,99	1,00	1,00	0,99
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	Arg. = 1	20'	40'	1,00	0,99	0,91	1,00	0,98

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.B.6. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: EE.UU.

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.		Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL			
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte Interno - City limits			Otros		
						20'	40'				
						20'	40'				
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	USD	190.0	no hay servicio	0,00	20	865,0	1.055,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Fladelfia	Santos - Newark	USD	190.0	no hay servicio	0,00	18-21	1.947,0	2.137,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston - Croxton - BSNF	USD	190.0	no hay servicio	0,00	26-29	2.233,0	2.423,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Oakland, CA	Santos - Newark - Croxton - BSNF	USD	190.0	no hay servicio	0,00	24-29	4.337,0	4.527,00
Australia	Brisbane	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	USD	104.4	4.300,00	5.567,99	25	4.337,0	10.009,34
Australia	Brisbane	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark - Sealand	USD	104.4	4.000,00	5.969,02	39	865,0	6.839,37
Brasil	Itajai	EE.UU.	Fladelfia	-	USD		no hay servicio	0,00			0,00
Brasil	Itajai	EE.UU.	Nueva York	-	USD		no hay servicio	0,00			0,00
Brasil	Itajai	EE.UU.	Miami	-	USD		no hay servicio	0,00			0,00
Brasil	Itajai	EE.UU.	Oakland, CA	-	USD		no hay servicio	0,00			0,00
Brasil	Santos	EE.UU.	Fladelfia	Newark	USD	270.0	no hay servicio	0,00	14	1.947,0	2.217,00
Brasil	Santos	EE.UU.	Nueva York	Newark	USD	270.0	no hay servicio	0,00	14	865,0	1.135,00
Brasil	Santos	EE.UU.	Miami	Charleston	USD	270.0	no hay servicio	0,00	19	2.233,0	2.503,00
Brasil	Santos	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	USD	270.0	no hay servicio	0,00	22	4.337,0	4.607,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Fladelfia	Newark	USD	270.0	no hay servicio	0,00	10	1.947,0	2.217,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Nueva York	Newark	USD	270.0	no hay servicio	0,00	10	865,0	1.135,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Miami	Charleston	USD	270.0	no hay servicio	0,00	15	2.233,0	2.503,00
Brasil	Suape	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	USD	270.0	no hay servicio	0,00	19		270,00

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional			Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits	20' Reefer	20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits	Otros		
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark Sealand	USD	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	20'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	6.938,59
							20'						
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	USD	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	20'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	9.583,01
							20'						
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	USD	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	20'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	977,50
							20'						
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Filadelfia	Santos - Newark	USD	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	20'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	2.059,50
							20'						
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	USD	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	Transit Time (días)	20'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	2.345,50
							20'						

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: EEUU.										TOTAL			
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional			Destino		Otros
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
						20'	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	20'	40'		
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Usd/tn	17,3		no hay servicio	0,00	20'	78,6		
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Fiadelfia	Santos - Newark	Usd/tn	17,3		no hay servicio	0,00	18-21	177,0		
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Miami	Santos - Charlestone - Croxton - BSNF	Usd/tn	17,3		no hay servicio	0,00	26-29	203,0		
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Oakland, CA	Santos - Croxton - BSNF	Usd/tn	17,3		no hay servicio	0,00	24-29	394,3		
Australia	Brisbane	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Usd/tn	9,5		390,91	506,18	25	394,3		809,94
Australia	Brisbane	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark - Scotland	Usd/tn	9,5		363,64	542,64	39	78,6		630,76
Brasil	Itajai	EE.UU.	Fiadelfia	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00				
Brasil	Itajai	EE.UU.	Nueva York	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00				
Brasil	Itajai	EE.UU.	Miami	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00				
Brasil	Itajai	EE.UU.	Oakland, CA	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00				
Brasil	Santos	EE.UU.	Fiadelfia	Newark	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	14	177,0		
Brasil	Santos	EE.UU.	Nueva York	Newark	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	14	78,6		
Brasil	Santos	EE.UU.	Miami	Charleston	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	19	203,0		
Brasil	Santos	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	22	394,3		
Brasil	Suape	EE.UU.	Fiadelfia	Newark	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	10	177,0		
Brasil	Suape	EE.UU.	Nueva York	Newark	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	10	78,6		
Brasil	Suape	EE.UU.	Miami	Charleston	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	15	203,0		
Brasil	Suape	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	19			



MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen	Flete Internacional		Destino	TOTAL
							Camión - Transporte Interno - City limits	20' Reefer		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		Transit Time (días)	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	Otros
						20'			20'	40'
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark Sealand	Usd/tn	9,5	363,64	39	78,6	630,78
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Usd/tn	9,5	381,62	14-18	394,3	871,18
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Usd/tn	10,2	no hay servicio	19	78,6	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Filadelfia	Santos - Newark	Usd/tn	10,2	no hay servicio	19-20	177,0	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	Usd/tn	10,2	no hay servicio	25	203,0	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.C.6. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: EE.UU.

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.												
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino		TOTAL		
						Camión - Transporte interno - City limits		Camión - Transporte interno - City limits			Transit Time (días)	Otros
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20'			
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	USD	190,0	40'	1.900,00	20	865,0	3.672,62	
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Filadelfia	Santos - Newark	USD	190,0		1.900,00	18-21	1.947,0	4.754,62	
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	USD	190,0		1.900,00	26-29	2.233,0	5.040,62	
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Oakland, CA	Santos - Newark - Croton - BSNF	USD	190,0		1.900,00	24-29	4.337,0	7.144,62	
Australia	Brisbane	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	USD	104,4			25	4.337,0		
Australia	Brisbane	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark - Sealand	USD	104,4			39	865,0		
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Filadelfia	-	USD			no hay servicio				
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Nueva York	-	USD			no hay servicio				
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Miami	-	USD			no hay servicio				
Brasil	Itajaí	EE.UU.	Oakland, CA	-	USD			no hay servicio				
Brasil	Santos	EE.UU.	Filadelfia	Newark	USD	270,0		1.800,00	14	1.947,0	4.638,38	
Brasil	Santos	EE.UU.	Nueva York	Newark	USD	270,0		1.800,00	14	865,0	3.556,38	
Brasil	Santos	EE.UU.	Miami	Charleston	USD	270,0		1.800,00	19	2.233,0	4.924,38	
Brasil	Santos	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croton - BSNF	USD	270,0		1.800,00	22	4.337,0	7.028,38	
Brasil	Suape	EE.UU.	Filadelfia	Newark	USD	270,0		1.800,00	10	1.947,0	4.641,72	
Brasil	Suape	EE.UU.	Nueva York	Newark	USD	270,0		1.800,00	10	865,0	3.559,72	
Brasil	Suape	EE.UU.	Miami	Charleston	USD	270,0		1.800,00	15	2.233,0	4.927,72	
Brasil	Suape	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croton - BSNF	USD	270,0		1.800,00	19		2.694,72	

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark Sealand	USD	20'	40'	104,4		39	20'	40'	
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	USD	20'	40'	104,4		14-18	20'	40'	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	USD	20'	40'	112,5		19	20'	40'	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Fladellia	Santos - Newark	USD	20'	40'	112,5		19-20	20'	40'	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	USD	20'	40'	112,5		25	20'	40'	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.													
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits		Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte Interno - City limits		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'				Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	40'	
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Flaiddellia	Santos - Newark	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Oakland, CA	Santos - Newark - Croxton - BSNF	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Australia	Brisbane	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	0,00	0,94	1,00		
Australia	Brisbane	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark Sealand	Arg. = 1	0,55	0,00	0,00	0,00	1,95	1,00		
Brasil	Itajai	EE.UU.	Flaiddellia	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Brasil	Itajai	EE.UU.	Nueva York	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Brasil	Itajai	EE.UU.	Miami	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Brasil	Itajai	EE.UU.	Oakland, CA	-	Arg. = 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Brasil	Santos	EE.UU.	Flaiddellia	Newark	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,72	1,00		0,98
Brasil	Santos	EE.UU.	Nueva York	Newark	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,70	1,00		0,97
Brasil	Santos	EE.UU.	Miami	Charleston	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,69	1,00		0,98
Brasil	Santos	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,83	1,00		0,98
Brasil	Supepe	EE.UU.	Flaiddellia	Newark	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,51	1,00		0,98
Brasil	Supepe	EE.UU.	Nueva York	Newark	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,50	1,00		0,97
Brasil	Supepe	EE.UU.	Miami	Charleston	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,55	1,00		0,98
Brasil	Supepe	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	Arg. = 1	1,42	0,95	0,93	0,93	0,72	0,00		0,38

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		20' Standard		Destino		Otros	TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge		
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark, Sealand	Arg. = 1	20'	0,55	0,00	0,00	20'	1,00		
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Arg. = 1	20'	0,55	0,00	0,00	20'	1,00		
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Arg. = 1	20'	0,59	0,00	0,00	20'	1,00		
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Fladelfia	Santos - Newark	Arg. = 1	20'	0,59	0,00	0,00	20'	1,00		
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	Arg. = 1	20'	0,59	0,00	0,00	20'	1,00		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARITIMO - DESTINO: EE.UU.										TOTAL		
Pais Origen	Puerto Origen	Pais Destino	Puerto Destino	Puestos en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino		Transit Time (dias)	20' Standard	Otros
						Camión - Transporte interno - City limits		Camión - Transporte interno - City limits				
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	40'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	40'			
Basic Ocean freight (BAS)		Total										
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Usd/tn	10,6		105,56	145,42	20	48,1	204,03
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Flaadelphia	Santos - Newark	Usd/tn	10,6		105,56	145,42	18-21	108,2	264,15
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	Usd/tn	10,6		105,56	145,42	26-29	124,1	280,03
Argentina	Bs. As.	EE.UU.	Oakland, CA	Santos - Newark - Croxton - BSNF	Usd/tn	10,6		105,56	145,42	24-29	240,9	399,92
Australia	Brisbane	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Usd/tn	5,8				25	240,9	
Australia	Brisbane	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark Sealand	Usd/tn	5,8				39	48,1	
Brasil	Itajai	EE.UU.	Flaadelphia	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00			
Brasil	Itajai	EE.UU.	Nueva York	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00			
Brasil	Itajai	EE.UU.	Miami	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00			
Brasil	Itajai	EE.UU.	Oakland, CA	-	Usd/tn			no hay servicio	0,00			
Brasil	Santos	EE.UU.	Flaadelphia	Newark	Usd/tn	15,0		100,00	134,52	14	108,2	257,69
Brasil	Santos	EE.UU.	Nueva York	Newark	Usd/tn	15,0		100,00	134,52	14	48,1	197,58
Brasil	Santos	EE.UU.	Miami	Charleston	Usd/tn	15,0		100,00	134,52	19	124,1	279,58
Brasil	Santos	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	Usd/tn	15,0		100,00	134,52	22	240,9	399,47
Brasil	Supepe	EE.UU.	Flaadelphia	Newark	Usd/tn	15,0		100,00	134,71	10	108,2	257,87
Brasil	Supepe	EE.UU.	Nueva York	Newark	Usd/tn	15,0		100,00	134,71	10	48,1	197,76
Brasil	Supepe	EE.UU.	Miami	Charleston	Usd/tn	15,0		100,00	134,71	15	124,1	273,76
Brasil	Supepe	EE.UU.	Oakland, CA	Newark - Croxton - BSNF	Usd/tn	15,0		100,00	134,71	19		149,71

MARÍTIMO - DESTINO: EE.UU.

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits		Camión - Transporte Interno - City limits		
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	20' 40'	
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Nueva York	Balboa Port - Newark, Ssaland	Usd/In	5,8			48,1	
Nva. Zelanda	Auckland	EE.UU.	Oakland, CA	Auckland	Usd/In	5,8			240,9	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Nueva York	Santos - Newark	Usd/In	6,3			48,1	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Filadelfia	Santos - Newark	Usd/In	6,3			108,2	
Uruguay	Montevideo	EE.UU.	Miami	Santos - Charleston	Usd/In	6,3			124,1	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.





MARÍTIMO - DESTINO: HONG KONG

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		40' Reefer		Transit Time (días)	Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Basic Ocean freight (BAS)	Total		Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Argentina	Bs. As.	HK	HK	n/a	Usd/tn	20'	40'	176,00	232,74	34-35	20'	40'	244,70
Brasil	Itajaí	HK	HK	Algeiras - Singapore	Usd/tn	20'	40'	176,00	227,47	29-35	20'	40'	245,82
Brasil	Santos	HK	HK	n/a	Usd/tn	20'	40'	176,00	227,78	27-28	20'	40'	246,14
Brasil	Suape	HK	HK	Santos	Usd/tn	20'	40'	no hay servicio	0,00	35	20'	40'	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.B.7. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: HONG KONG

MARÍTIMO - DESTINO: HONG KONG				Origen		Flete Internacional		Destino		Otros	TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits		20' Reefer				Camión - Transporte interno - City limits	
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		Basic Ocean Freight (BAS)				Total	
Argentina	Bs. As.	HK	HK	n/a	USD	20'	40'	4.000,00	4.999,92			34-35	20'
Brasil	Itajaí	HK	HK	Algeciras - Singapore	USD	270,0		4.000,00	4.858,08	29-35	108,9		5.236,93
Brasil	Santos	HK	HK	n/a	USD	270,0		4.000,00	4.865,95	27-28	108,9		5.244,80
Brasil	Suape	HK	HK	Santos	USD	270,0		no hay servicio	0,00	35	108,9		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HONG KONG				Origen		Flete Internacional		Destino		Otros	TOTAL		
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits		20' Reefer				Camión - Transporte interno - City limits	
						Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		Basic Ocean Freight (BAS)				Total	
Argentina	Bs. As.	HK	HK	n/a	Arg. = 1	20'	40'	1,00	1,00			1,00	20'
Brasil	Itajaí	HK	HK	Algeciras - Singapore	Arg. = 1	1,42		1,00	0,97	0,93	1,00		0,99
Brasil	Santos	HK	HK	n/a	Arg. = 1	1,42		1,00	0,98	0,80	1,00		0,99
Brasil	Suape	HK	HK	Santos	Arg. = 1	1,42			0,00	1,01	1,00		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HONG KONG

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		TOTAL
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	20' Reefer	Transit Time (días)	Camión - Transporte interno - City limits	Otros	
Argentina	Bs. As.	HK	HK	n/a	Usd/tn	20'	40'	Basic Ocean Freight (BAS)	Total	20'	40'	480,80
						17,3		363,64	453,63	9,9		
Brasil	Itajaí	HK	HK	Algeciras - Singapore	Usd/tn	24,5		363,64	441,64	9,9		476,08
Brasil	Santos	HK	HK	n/a	Usd/tn	24,5		363,64	442,36	9,9		476,80
Brasil	Suape	HK	HK	Santos	Usd/tn	24,5		no hay servicio	0,00	35		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.C.7 - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: HONG KONG

MARÍTIMO - DESTINO: HONG KONG														
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen			Destino					
						Camión - Transporte interno - City limits		Transit Time (días)	20' Standard		Camión - Transporte interno - City limits		Otros	
Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		20'	40'	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge								
Argentina	Bs. As.	HK	HK			n/a	USD	190,0			34-35	108,9		
Brasil	Itajaí	HK	HK	Algeciras - Singapore	USD	270,0			29-35	108,9				
Brasil	Santos	HK	HK	n/a	USD	270,0		1.175,00	27-28	108,9				2.355,78
Brasil	Suape	HK	HK	Santos	USD	270,0		1.875,00	35	108,9				3.069,12

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HONG KONG														
País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puertos en tránsito	Un. de medida	Origen			Destino					
						Camión - Transporte interno - City limits		Transit Time (días)	20' Standard		Camión - Transporte interno - City limits		Otros	
Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge		20'	40'	Basic Ocean freight (BAS)	Total	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge								
Argentina	Bs. As.	HK	HK			n/a	Arg. = 1	1,00		1,00	1,00	1,00		
Brasil	Itajaí	HK	HK	Algeciras - Singapore	Arg. = 1	1,42			0,93	1,00				
Brasil	Santos	HK	HK	n/a	Arg. = 1	1,42			0,80	1,00				
Brasil	Suape	HK	HK	Santos	Arg. = 1	1,42			1,01	1,00				

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

MARÍTIMO - DESTINO: HONG KONG

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puntos en tránsito	Un. de medida	Origen		Destino		Transit Time (días)	20' Standard	TOTAL
						Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Export + Intermodal Fuel Surcharge	Camión - Transporte Interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge			
Argentina	Bs. As.	HK	HK	n/a	Usd/tn	20'	40'	20'	40'	34-35		
Brasil	Itajaí	HK	HK	Algeciras - Singppore	Usd/tn	15.0		6.0		29-35		
Brasil	Santos	HK	HK	n/a	Usd/tn	15.0		6.0		27-28	109.83	130.88
Brasil	Suape	HK	HK	Santos	Usd/tn	15.0		6.0		35	148.90	169.95

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

Cuadro Nº 9.D. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS - DESTINO: RUSIA

MARTÍMIMO A GRANDEL						Flete Internacional		Destino		Otros
						Origen	Flete Internacional		Destino	
Pais Origen	Puerto Origen	Pais Destino	Puerto Destino	Puerto en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits	Transit Time (días)	Granel	Camión - Transporte interno - City limits	Otros
Argentina	Zarate	Rusia	San Peterburgo	n/a	USD	Inland Haulage export + Intermodal Fuel Surcharge	20' - 40'	200-220/tn flete + descarga; 28-30/tn carga en origen	477,0	Servicio parcial no regular - Servicio exclusivo 3,000 tn
						190,0	40'	22 - 26	477,0	
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	USD	Inland Haulage export + Intermodal Fuel Surcharge	20' - 40'	200-220/tn flete + descarga; 28-30/tn carga en origen	477,0	
						270,0	40'	22 - 26	477,0	
MARTÍMIMO A GRANDEL						Flete Internacional		Destino		Otros
						Origen	Flete Internacional		Destino	
Pais Origen	Puerto Origen	Pais Destino	Puerto Destino	Puerto en tránsito	Un. de medida	Camión - Transporte interno - City limits	Transit Time (días)	Granel	Camión - Transporte interno - City limits	Otros
Argentina	Zarate	Rusia	San Peterburgo	n/a	Arg. = 1	Inland Haulage export + Intermodal Fuel Surcharge	20' - 40'	1,00	1,00	Servicio parcial no regular - Servicio exclusivo 3,000 tn
						1,00	40'	22 - 26	1,00	
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Arg. = 1	Inland Haulage export + Intermodal Fuel Surcharge	20' - 40'	1,00	1,00	
						1,42	40'	22 - 26	1,00	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

## MARÍTIMO A GRANEL

País Origen	Puerto Origen	País Destino	Puerto Destino	Puerto en tránsito	Un. de medida	Origen		Flete Internacional		Destino		Otros
						Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage export + Intermodal Fuel Surcharge	Transit Time (días)	Granel	Camión - Transporte interno - City limits	Inland Haulage Import + Intermodal Fuel Surcharge	
Argentina	Zarate	Rusia	San Peterburgo	n/a	Usd/tn	20´	40´	22 - 26	200-220/tn flete + descarga, 28-30/tn carga en origen	20´	40´	Servicio parcial no regular - Servicio exclusivo 3.000 tn
						17,27	7,60			43,36	19,08	
Brasil	Santos	Rusia	San Peterburgo	Bremerhaven	Usd/tn	24,55	14,00		200-220/tn flete + descarga, 28-30/tn carga en origen	43,36	19,08	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de navieras internacionales.

**Cuadro Nº 9.E. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS AÉREOS**

AÉREO										Flete Internacional						
Carga	País Origen	Ciudad de Origen	Aero-puerto de origen	País Destino	Ciudad de destino	Aero-puerto de llegada	Un. de medida	Gastos aeroportuarios - Origen				Flete				
								AW Fee por AWB	Due Carrier por AWB	Fuel Surcharge por kg.	Security Fee por kg.	Min.	+45	+100	+300	+500
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	España	Madrid	Barajas	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	95	2,85	1,85	1,67	1,37
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	35	1,75	0,85	0,50	0,40
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	Italia	Roma	Roma	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	100	4,30	2,50	2,05	1,85
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	100	4,30	2,50	2,05	1,85
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	España	Madrid	Barajas	USD	38,0	27,0	0,5	0,15	95	2,83	1,83	1,65	1,35
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	USD	38,0	27,0	0,5	0,15	35	1,85	0,95	0,60	0,50
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Italia	Roma	Roma	USD	38,0	27,0	0,5	0,15	100	4,28	2,48	2,03	1,83
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	USD	38,0	27,0	0,5	0,15	100	4,23	2,48	2,03	1,83
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	España	Madrid	Barajas	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	95	2,85	1,85	1,67	1,37
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	35	1,80	0,90	0,55	0,45
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Italia	Roma	Roma	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	100	4,30	2,50	2,05	1,85
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	USD	36,9	25,0	0,5	0,15	100	4,30	2,50	2,05	1,85

Nota: cbm = 167 kg

Fuente: PEEA - UCA, con datos de las Freight Forwarders (Agentes de Carga).



AEREO										Flete Internacional						
Carga	País Origen	Ciudad de Origen	Aero-puerto de origen	País Destino	Ciudad de destino	Aero-puerto de llegada	Un. de medida	Gastos aeroportuarios - Origen				Flete				
								AW Fee por AWB	Due Carrier por AWB	Fuel Surcharge por kg.	Security Fee por kg.	Min.	+45	+100	+300	+500
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	España	Madrid	Barajas	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	Italia	Roma	Roma	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Enfriada	Argentina	Bs. As.	Ezeiza	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	España	Madrid	Barajas	Arg. = 1	1,03	1,08	1,00	1,00	1,00	0,99	0,99	0,99	0,99
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	Arg. = 1	1,03	1,08	1,00	1,00	1,00	1,06	1,12	1,20	1,25
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Italia	Roma	Roma	Arg. = 1	1,03	1,08	1,00	1,00	1,00	1,00	0,99	0,99	0,99
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	Arg. = 1	1,03	1,08	1,00	1,00	1,00	0,98	0,99	0,99	0,99
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	España	Madrid	Barajas	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,03	1,06	1,10	1,13
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Italia	Roma	Roma	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	Arg. = 1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Nota: cbm = 167 kg

Fuente: PEEA - UCA, con datos de las Freight Forwarders (Agentes de Carga).

AEREO										Flete Internacional								
Carga	País Origen	Ciudad de Origen	Aero-puerto de origen	País Destino	Ciudad de destino	Aero-puerto de llegada	Un. de medida	Gastos aeroportuarios - Origen				Flete						
								AW Fee por AWB	Due Carrier por AWB	Fuel Surcharge por kg.	Security Fee por kg.	Tarifa por kg.						
												Min.	+45	+100	+300	+500		
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	España	Madrid	Barajas	Br/Arg	3,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,7%	-1,1%	-1,2%	-1,5%	+500
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	Br/Arg	3,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,7%	11,8%	20,0%	25,0%	
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Italia	Roma	Roma	Br/Arg	3,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,5%	-0,8%	-1,0%	-1,1%	
Enfriada	Brasil	San Pablo	Viracopos	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	Br/Arg	3,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-1,6%	-0,8%	-1,0%	-1,1%	
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	España	Madrid	Barajas	Ur/Arg	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Chile	Sgo. Chile	Sgo. Chile	Ur/Arg	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%	5,9%	10,0%	12,5%	
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Italia	Roma	Roma	Ur/Arg	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Enfriada	Uruguay	Montevideo	Carrasco	Alemania	Frankfurt	Frankfurt	Ur/Arg	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nota: cbm = 167 kg

Fuente: PEEA - UCA, con datos de las Freight Forwarders (Agentes de Carga).

Las planillas superiores muestran claramente los mayores costos que están asociados a los envíos aéreos. Por ello, este medio de transporte sólo se utiliza en situaciones muy específicas, como por ejemplo: proximidad de cierre de cuotas (caso de la Hilton), cuestiones climáticas, necesidad de abastecimiento inmediato (fiestas nacionales en el caso de Chile) y/o desabastecimiento por razones no planificadas en algún país cliente. La diferencia en las cotizaciones desde Argentina, Brasil, Uruguay, están explicadas exclusivamente por las diferentes distancias que existen entre los puntos de origen y el destino especificado.

\* Ver Cuadro 9 F

### **5.3. Fuentes**

- Entrevistas directas realizadas a referentes del sector cárnico argentino, Buenos Aires 2006.
- Cotizaciones de navieras (Maersk, Hamburg Süd, Evergreen, Mediterranean Shipping, Zim) y de freight forwarders (Maersk Logistics, KN, DHL) en los diferentes orígenes y destinos.

### **5.4. Bibliografía**

- “2005 Annual Review”, Auckland Port, New Zealand.
- “Russian Federation - Exporter Guide - Transportation and Logistics Update: Greater Port of St. Petersburg 2005”, GAIN Report Number: RS5321, USDA.
- “Trade 2006”, Mark Vaile, Deputy Prime Minister and Minister for Trade, Australian Government, Department of Foreign Affairs and Trade, 2006.
- Ashdod Port Company Ltd. Site, [www.ashdodport.org.il](http://www.ashdodport.org.il).
- Center Port Wellington Site, [www.portwgtn.co.nz](http://www.portwgtn.co.nz).
- Fremantles Ports – Western Australia Site, [www.fremantleports.com.au](http://www.fremantleports.com.au).
- Haifa Port Site, [www.haifaport.org.il](http://www.haifaport.org.il).
- Hong Kong Marine Department Site, [www.mardep.gov.hk](http://www.mardep.gov.hk).
- Port of Brisbane Site, [www.portbris.com.au](http://www.portbris.com.au).
- Port of Melbourne Site, [www.portofmelbourne.com](http://www.portofmelbourne.com).
- Sitio de Vialidad Nacional Argentina, [www.vialidad.gov.ar](http://www.vialidad.gov.ar).

Cuadro Nº 9.F. - MATRIZ DE COSTOS LOGÍSTICOS TERRESTRES

TERRESTRE								Flete Internacional	
Carga	País Origen	Ciudad de Origen	País Destino	Ciudad destino	Paso	Un. de medida	20´	40´	
Enfriada / congelada	Argentina	Bs. As.	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	USD	1.900,0	1.900,0	
Enfriada / congelada	Brasil	San Pablo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	USD	4.100,0	4.100,0	
Enfriada / congelada	Uruguay	Montevideo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	USD	2.800,0	2.800,0	

TERRESTRE								Flete Internacional	
Carga	País Origen	Ciudad de Origen	País Destino	Ciudad destino	Paso	Un. de medida	20´	40´	
Enfriada / congelada	Argentina	Bs. As.	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Usd/tn	172,7	76,0	
Enfriada / congelada	Brasil	San Pablo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Usd/tn	372,7	164,0	
Enfriada / congelada	Uruguay	Montevideo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Usd/tn	254,5	112,0	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de empresas de transporte.

Nota: Con equipo generador.

## TERRESTRE

TERRESTRE							Flete Internacional	
Carga	País Origen	Ciudad de Origen	País Destino	Ciudad destino	Paso	Un. de medida	20´	40´
Enfriada / congelada	Argentina	Bs. As.	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Arg. = 1	1,00	1,00
Enfriada / congelada	Brasil	San Pablo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Arg. = 1	2,16	2,16
Enfriada / congelada	Uruguay	Montevideo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Arg. = 1	1,47	1,47

## TERRESTRE

TERRESTRE							Flete Internacional	
Carga	País Origen	Ciudad de Origen	País Destino	Ciudad destino	Paso	Un. de medida	20´	40´
Enfriada / congelada	Brasil	San Pablo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Br/Arg	115,8%	115,8%
Enfriada / congelada	Uruguay	Montevideo	Chile	Sgo. Chile	Cristo Redentor	Ur/Arg	47,4%	47,4%

Fuente: PEEA - UCA, con datos de empresas de transporte.

Nota: Con equipo generador.

## 6. Análisis de los costos aduaneros

En la actualidad, y gracias a la consolidación de los aranceles que se produjo tras la irrupción de los acuerdos comerciales de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en general la protección tarifaria no constituye el obstáculo principal al momento de considerar la exportación de un producto. En realidad, los exportadores enfrentan una barrera más importante en el aspecto cambiario (producto de la elevada volatilidad de los tipos de cambio nominales a nivel mundial) que en el arancelario. Sin embargo, no por ello deja de ser importante analizar las tarifas que se aplican en los diferentes destinos y conocer las asimetrías que existen entre los competidores por la existencia de acuerdos preferenciales.

Asimismo, en este capítulo también resulta oportuno destacar los diferentes cupos (o cuotas) que existen para los distintos proveedores mundiales de carne vacuna, porque limitan cuantitativamente las operaciones y en muchos casos también lo hacen a nivel cualitativo.

De modo introductorio, se presenta a su vez, una breve descripción de los costos que la operatoria genera en origen.

### 6.1. Análisis de costos de exportación en origen

Toda operación de exportación genera sus primeros costos en la producción en origen. La producción de bienes para exportación, como toda actividad comercial, está sujeta a la política impositiva del país. El mayor o menor impacto de las políticas tributarias en el costo final del producto depende directamente de la visión general que profesa el país de origen respecto al comercio exterior. Por esta razón, considerar este costo inicial es de importancia al momento de analizar la competitividad comparada.

Primeramente hay que analizar los impuestos internos indirectos que se pagan en las distintas etapas de producción en el país y los sistemas de reintegros y devoluciones de los mismos una vez exportados.

Por otra parte, existen tasas y derechos que se aplican específicamente a las exportaciones, como son por ejemplo tasas estadísticas y derechos de exportación. Generalmente estos costos internos se suelen considerar al momento de cotizar el precio FOB del producto, ya que no tienen sistemas de devolución. En el caso particular de la carne vacuna, donde el precio internacional tiene injerencia al momento de hacer una oferta, la adición al precio FOB de estos derechos y tasas, se

traducen indefectiblemente en dos situaciones: 1. La reducción del beneficio del vendedor o, 2. El aumento del precio del producto. La primera condición se da cuando la oferta es mayor a la demanda internacional, con lo cual el precio es bajo y para vender hay que absorber todos los costos a expensas de la reducción del beneficio. El segundo caso se da en la situación inversa. Esta última situación parece más próxima a la situación actual del mercado internacional de carne vacuna.

En este apartado se analizarán los impuestos y derechos que gravan a los productos de exportación en los diferentes orígenes bajo análisis, considerando también los regímenes promocionales vigentes y las licencias necesarias para el caso particular de la carne vacuna, lo cual nos permitirá evaluar cuándo nos encontramos frente a países promotores del comercio exterior y cuándo a países que con sus políticas disminuyen la competitividad en el extranjero. A su vez, para el caso particular de la Argentina y Brasil serán analizados adicionalmente los sistemas vigentes de financiamiento (pre y post) con los que cuentan desde la banca pública los exportadores y el régimen cambiario. Este comparativo regional entre dos competidores claramente definidos ayudará a establecer con mayor profundidad las diferencias que existen en origen.

### **6.1.1. Costos y financiamiento en Argentina**

Todas las transacciones comerciales con el extranjero se realizan en la Argentina mediante la utilización del Sistema Informático María (SIM), un sistema aduanero que registra todas las operaciones de comercio exterior. La carga de las operaciones la realizan los despachantes de aduana en nombre del exportador o importador. Este sistema autoriza las operaciones y establece los controles selectivos sobre la carga o descarga. Para el caso particular de la carne vacuna fresca o congelada, existe a su vez un registro de exportación (ROE) creado por la Resolución 31/06 que actúa en conexión con el SIM, mediante el cual la Oficina Nacional de Control Comercial Agropecuario (ONCCA), una vez registrada la operación, autoriza la exportación. La ONCCA tiene un plazo de 30 días corridos para aprobar la operación mediante el desbloqueo en el SIM y una vez autorizado el registro tiene validez por otros 30 días más. Sin embargo, desde comienzos de 2007 el funcionamiento del ROE se modificó, ya que las exportaciones de cortes vacunos alcanzados por el mismo han sido cuotificadas y su distribución predeterminada por la ONCCA.

Este mecanismo de registro fue implementado por el gobierno nacional para controlar las exportaciones a partir de noviembre de 2005, con el fin de regular la oferta interna y el precio pagado por los consumidores por los diferentes cortes<sup>10</sup>. Hubo medidas límites como fue la suspensión inicial de las exportaciones por un período

---

10 Para un análisis detallado de la situación del mercado de carne vacuna argentina y, en particular, de la dinámica de su precio al consumidor y de las decisiones adoptadas por el gobierno para contenerlo, se puede consultar el Documento de Trabajo N° 1 (versión actualizada y ampliada) elaborado por el PEEA-UCA para el IPCVA, publicado en mayo de 2006.

de 180 días a partir de marzo de 2006 (Res. 114/06), exceptuando las exportaciones amparadas por convenios país – país (Israel, Venezuela, Marruecos, entre otros) o en el cupo tarifario de la UE que nunca se limitaron. Pero, finalmente, la cadena de valor sectorial y el gobierno nacional llegaron a un acuerdo, a partir del cual se alcanzó una reapertura cuotificada (Res. 397/06 y sus modificatorias; con impacto a partir de junio de 2006) para las exportaciones de cortes frescos y congelados en general, excluidas las ventas externas de cuartos traseros provenientes de novillos de más de 460 kg. (Res. 760/06) y los cortes de vacas tipificadas como manufactura (medidas vigentes hasta el 31 de mayo de 2007, Res. 935/06). El cupo mensual actual vigente se fijó para el período comprendido entre el 1º de diciembre de 2006 y el 31 de mayo de 2007, y es equivalente a 50% del promedio mensual del volumen físico exportado en el período de referencia, comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2005 (Res. 935/06). La distribución de este cupo se realiza en forma proporcional al volumen físico exportado en el período de referencia entre los exportadores participantes.

De manera complementaria, los exportadores de productos cárnicos deben estar inscriptos en el Senasa (Res. 92/01) y una vez aprobado el producto alimenticio de origen animal, para cada despacho de exportación se debe tramitar en el Senasa el Certificado Sanitario de Exportación Definitiva (CSED), cuyo costo es de \$ 24,27 – US\$ 7,78 (trámite normal).

Respecto de la parte tributaria, el caso argentino presenta dos tipos de impuestos que gravan los bienes que se exportan. Por una parte, están los impuestos que gravan todo el proceso de producción de bienes, que en el caso de que se exporten son reembolsados y, por otra parte, están los impuestos que gravan específicamente la exportación y no tienen sistemas de devolución.

En el primer caso, entre los impuestos con reembolsos se encuentra el IVA. Todos los bienes producidos en Argentina están gravados con el Impuesto al Valor Agregado (tasa general: 21%; cortes vacunos: 10,5%<sup>11</sup>). Si estos bienes se exportan existen dos regímenes a los que pueden adherir las empresas exportadoras, según su patrimonio. Por un lado, se encuentra el régimen general, del que pueden participar todas las empresas y, por el otro, el régimen de devolución anticipada al que sólo pueden adherir las empresas que posean un patrimonio tal que les permita presentar garantías.

El régimen general (Res. Gral. 3417/91 y sus modificaciones) establece al exportador la obligación de presentar la declaración jurada del IVA (créditos y débitos) correspondiente al mes en que se efectuaron las exportaciones. Recién a partir de esta fecha se puede presentar la solicitud de devolución y solamente se podrá presentar una solicitud por mes calendario. Como la devolución suele ser lenta, las

---

11 Las ventas, las locaciones del inciso d) del artículo 3º y las importaciones definitivas de los siguientes bienes: 2. Carnes y despojos comestibles de los animales mencionados en el punto anterior, frescos, refrigerados o congelados que no hayan sido sometidos a procesos que impliquen una verdadera cocción o elaboración que los constituya en un preparado del producto.



últimas modificaciones legislativas establecen un interés de 0,5% mensual a favor de los peticionantes a partir de la presentación de la solicitud de reintegro. Las devoluciones se realizan mediante transferencia bancaria a la cuenta que el exportador informa en aduana o ante solicitud puede ser transferidos a terceros responsables. Por otra parte, las grandes empresas exportadoras pueden adherir al Régimen de Devolución Anticipada del IVA, el que se encuentra establecido en el Capítulo II de la Res. Gral. 3417 y sus modificaciones. Según este régimen, la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) devuelve provisoriamente el impuesto a las empresas. El monto a devolver se calcula sumando los créditos fiscales obtenidos por el pago del IVA que realizó la empresa durante el período y restando los montos retenidos por la misma, en caso que correspondiere. Dicha devolución es transitoria debido a que el reintegro se realiza antes de que se termine de evaluar la documentación presentada por el exportador y de que se realice el pronunciamiento que declare la existencia y legitimidad de los créditos. Por su parte, las empresas exportadoras deberán presentar garantías a favor de la AFIP por el importe cuya devolución anticipada se solicite por un plazo de 180 días, con el fin de asegurar la restitución de los fondos al Estado en caso de que el pronunciamiento final denegara total o parcialmente el recupero del IVA. Los responsables que hayan perfeccionado operaciones de exportación por un monto superior a 6 millones de pesos en los 12 meses computados hasta el penúltimo mes anterior, inclusive al de la presentación, quedan exceptuados de constituir las garantías establecidas, siempre que cumplan con determinadas condiciones. La AFIP deberá poner a disposición del solicitante el importe del reintegro dentro de los 20 días posteriores a la presentación de la solicitud o de la fecha en que la misma resultara formalmente admisible.

En segunda instancia las exportaciones están gravadas con el impuesto sobre "Ingresos Brutos". Su alícuota depende de la provincia-jurisdicción en la cual se realice su producción, por lo cual esto dificulta determinar la carga tributaria efectiva. Como regla general las exportaciones están exentas de dicho impuesto, pero no existe ningún sistema de devolución de los impuestos incorporados en los costos abonados en etapas previas, por lo cual esto avala la presencia de reintegros por parte del gobierno nacional. Pero a través de la Resolución 616, en noviembre de 2005 los reintegros a las exportaciones de productos de la canasta alimentaria, entre los cuales se encuentra la carne vacuna, fueron reducidos a 0%. De esta manera, indirectamente se están exportando impuestos indirectos. Respecto a este tipo de reembolsos directos, en Argentina es facultad del Poder Ejecutivo Nacional la fijación de estímulos transitorios o permanentes a las exportaciones (instrumentos de política comercial externa no delegados al Congreso). Si bien las prácticas están limitadas por las restricciones impuestas desde 1994 por la OMC, en la Argentina rige un sistema de reembolso sobre el valor FOB nacional neto de importaciones que varía según la partida arancelaria. La derogación de estos reembolsos produce la caducidad a futuro de su reimplantación, por lo que es frecuente encontrar reembolsos equivalentes a las retenciones aplicadas (por lo general, para las Manufacturas de Origen Industrial (MOI)). En el caso particular de la carne su reducción a 0%, aún no significa su eliminación.

Respecto a los impuestos que gravan específicamente a la exportación, se encuentran los denominados "derechos de exportación" en vigencia a partir de 2002 (Res. 11/02 y sus modificatorias). El establecimiento de estos derechos está establecido en la Argentina en el artículo N° 75, inciso 1° de la Constitución Nacional reformada en 1994, el cual establece como atribución del Congreso Nacional la facultad de imponer derechos de exportación reteniendo para sí la facultad de fijar la cuantía (facultades delegadas). Estos derechos porcentuales, que se aplican a un extenso universo de posiciones arancelarias y sobre el valor FOB de la mercadería cargada en el puerto de salida (momento de la oficialización de la exportación definitiva para consumo) son para los productos cárnicos de 15%<sup>12</sup>. Su pago puede realizarse de manera anticipada o puede utilizarse un plazo de espera para abonar los derechos una vez oficializado el post embarque. El plazo de espera para pagar los derechos depende de la facturación de exportación de la empresa en el año calendario inmediato anterior a la fecha del registro de la solicitud de exportación para consumo. Si la empresa exportó menos de veinte millones de dólares, el plazo de la espera será hasta la fecha de vencimiento para liquidar las divisas o 120 días corridos contados a partir del día siguiente al del libramiento o si no a la fecha real de liquidación efectiva de divisas a favor del exportador, según la información que envíe a la AFIP, el Banco Central de la República Argentina (BCRA). Siempre contará el plazo menor. Para aquellas empresas que superan la facturación de exportación antes expuesta, el plazo de espera será de quince días corridos a partir del día siguiente al del libramiento. Para el caso de aquellas operaciones que cuenten con prefinanciación, cobro anticipado y/o préstamos estructurados por el total del valor del producto a exportar, si el exportador decide optar por el pago con plazo de espera, este plazo no podrá superar los 15 días corridos, sin intereses contados a partir del día siguiente al del libramiento. El tipo de cambio aplicable para los pagos con plazo de espera será el correspondiente al día hábil anterior al último día del plazo de espera y en caso de que se opte por pagar los derechos de exportación en una fecha anterior al vencimiento del plazo de espera, el tipo de cambio aplicable será el de tipo vendedor del día hábil anterior al del efectivo pago. Todas las liquidaciones se realizan por SIM considerando la cuenta bancaria mediante la cual se opera con Aduana.

Completando el panorama, debemos observar cuáles son las condiciones financieras y cambiarias que rigen en origen. Para el caso de la Argentina, debemos analizar cuáles son los incentivos que recibe el sector exportador desde la banca pública en materia de pre y post-financiación. En el caso de Argentina, los regímenes de prefinanciación del sistema financiero oficial no son tan especializados como en el caso de Brasil. Existen líneas destinadas hacia este objetivo, tanto en bancos públicos como en organismos no financieros de carácter público. El Consejo Federal de Inversiones (CFI) posee una línea de créditos para la producción regional exportable con montos máximos de hasta US\$ 150.000 por empresa y de hasta

12 Los derechos de exportación fueron establecidos en la Argentina mediante la Resolución 11/02 del Ministerio de Economía. Las posiciones arancelarias de los productos cárnicos bajo análisis fueron gravados con 5%. En noviembre de 2005 estos derechos se elevaron mediante la Resolución 635/05 a 15%, al aplicar un derecho adicional de 10% al ya existente.

70% de la inversión total a financiar. Los plazos para amortizar estos créditos van hasta un máximo de 270 días, en el caso de que la línea sea de prefinanciación. El plazo máximo es de hasta 18 meses. Las garantías exigibles responderán a las exigencias que imponga el agente financiero, las que nunca serán menores a 130% del monto solicitado. La tasa de interés para la operatoria se fija en LIBOR+2 puntos porcentuales y la moneda es el dólar estadounidense.

Cuadro Nº 10 - DERECHOS DE EXPORTACION ARGENTINA		
NCM	Descripción	DE
0201.	Carne de la especie bovina fresco o refrigerada	
0201.10.00	En canales o medias canales	15%
0201.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar	15%
0201.30.00	Deshuesada	15%
0202.	Carne de la especie bovina congelada	
0202.10.00	En canales o medias canales	15%
0202.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar	15%
0202.30.00	Deshuesada	15%
0206.	Despojos comestibles	
0206.10.00	De la especie bovina - frescos o refrigerados	15%
0206.20.00	De la especie bovina - congelados	15%
1602.	Las demás preparaciones y conservas de carne y despojos	
1602.50.00	De la especie bovina	15%

Fuente: PEEA - UCA, con datos AFIP - Arancel Integrado.

El Banco de la Nación Argentina (BNA) tiene vigente una línea de prefinanciación de similares características a las del CFI, con plazos máximos de hasta 360 días, que financian hasta 80% del valor FOB involucrado para empresas de cualquier sector económico que demuestren flujo de ingresos en dólares estadounidenses. El propio BNA también tiene vigente una línea de crédito por hasta 60 meses de plazo para empresas exportadoras que demuestren un flujo de ingresos en divisas compatible con el costo de amortización del crédito obtenido en dólares estadounidenses por el propio banco.

El Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) dispone de una línea de prefinanciación de exportaciones de hasta 75% del valor FOB, con mínimos y máximos financiables de US\$ 20.000 y US\$ 1.000.000. El plazo de financiación se adapta al instrumento de pago de la operación y no puede exceder los 180 días. La tasa de interés está fijada entre 3,0% y 3,5% anual en dólares estadounidenses.

Por último, respecto al mercado cambiario, desde el 3 de diciembre de 2001, rigen en la Argentina diversas restricciones cambiarias, las cuales fueron creciendo desde el 11 de enero de 2002, día en el que formalmente dejó de regir el régimen convertible con cambio fijo. El actual mercado "regulado", denominado mercado único y libre de cambios, dispone la obligatoriedad de liquidar 100% de las divisas.

El plazo de liquidación depende del producto exportado y fluctúa entre 60 y 360 días cumplidos a partir del embarque.

Los plazos establecidos pueden extenderse adicionalmente otros 120 días, siempre que se cuente con una garantía bancaria del exterior. El cumplimiento de embarque y el ingreso de las divisas<sup>13</sup> pueden ser otorgados por una entidad financiera autorizada por el BCRA. Este régimen se rige por la comunicación BCRA A-3.493 y complementarias.

El control "del mercado único y libre de cambios argentino" se realiza sobre las entidades financieras, que son las que mantienen informado al Banco Central del normal funcionamiento. Desde 2002 (Decreto N° 690/2002) en adelante el sistema trató de ir adaptándose a las situaciones de mercado. No obstante, difiere bastante de las flexibilidades que observamos en el mercado<sup>14</sup> cambiario brasileño. Ejemplo de esta situación son las restricciones que rigen al sistema de prefinanciación desde el exterior con ingreso de divisas, a raíz del interés del BCRA de regular el ingreso de capitales extranjeros a la Argentina, entre otras cosas.

La Resolución N° 120/2003 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería, establece en su anexo N° 1 que las exportaciones cursadas por el Capítulo 02 "Carne y Despojos Comestibles" tienen un plazo máximo de liquidación (ingreso) de divisas de 60 días corridos desde la fecha del despacho, excepción hecha a los productos de la partidas 02.07 (aves) y 02.08 (carnes no tradicionales).

### 6.1.2. Costos y financiamiento en Brasil

Las operaciones de exportación en Brasil están sujetas a la tramitación a través del SISCOMEX, un sistema integrado por medio del cual el gobierno de Brasil controla sus operaciones de comercio exterior. Esta herramienta facilita toda la operación al unificar todos los controles en un sistema único. A través del mismo se realiza el registro comercial de la operación, crediticio (para operaciones financiadas) y de exportación propiamente dicho.

A su vez, las exportaciones de productos de origen animal para consumo humano están sujetas a exigencias documentarias como son: el registro ante la unidad de fiscalización de la operación de exportación, la documentación que acredite la fiscalización del producto y el certificado sanitario internacional emitido por el Ministerio de Agricultura, Pecuaria e Abastecimiento (MAPA) de Brasil. Estos documentos deben ser tramitados con antelación para que se puedan realizar las medidas suplementarias que se consideren necesarias. Todos los servicios ofrecidos por el Ministerio de Brasil no tienen costo.

13 Excepciones hechas al sector minero y petrolero.

14 Flexibilización para importaciones impagas; devoluciones; bienes sujetos a comercialización sin precio fijo; etc

Respecto a los impuestos internos las exportaciones en Brasil deben tributar los siguientes impuestos: IPI (Impuesto Productos Industrializados), ICMS (Impuesto a la Circulación de Mercaderías y Servicios), PIS/PASEP (Programa de Integración Social – Formación del Patrimonio del Servidor Público) y COFINS (Contribución para la Financiación de la Seguridad Social). Todos estos impuestos otorgan al exportador crédito fiscal que puede ser utilizado para deducir el débito fiscal que posea la empresa o si quedara remanente, en algunos impuestos, ser cobrado en dinero. El único problema que presenta este sistema está en los diferentes niveles jurisdiccionales que estos tributos presentan. Para los casos de las carnes fresca y congelada, menudencias y sus subproductos cocidos y termoprocesados, solamente se aplican el ICMS, PIS/PASEP y el COFINS. No están gravados estos productos por el IPI.

El IMCS, un impuesto estadual similar al IVA en Argentina (pero de 18%), es exigido en las distintas fases de la circulación de una mercadería, desde la producción hasta su venta al consumidor final. La alícuota para los productos cárnicos varía según el Estado (17%-18%). Este impuesto se reintegra en su totalidad para los bienes que se exportan, mediante un sistema de crédito fiscal que puede ser aplicado a cualquier establecimiento propio o ser transferido a terceros establecimientos en el mismo estado. A diferencia de Argentina, el exportador brasileño no cuenta con un régimen de devolución del ICMS en dinero.

El PIS/PASEP (1,65%) y el COFINS (7,6%) son impuestos federales sobre la facturación bruta de la empresa, sin considerar el IPI. De la misma manera que en el caso anterior, las exportaciones de bienes y servicios están exentas, por lo que existe un sistema de devolución mediante crédito fiscal o en efectivo.

En última instancia con referencia a los impuestos con que se graban las exportaciones en el caso de Brasil el derecho de exportación vigente es de 0%, lo cual no significa que pueda modificarse. El Estado brasileño se reserva legalmente la facultad de fijar un derecho a la exportación de hasta 10% FOB para el caso de algunas materias primas que considere estratégicas.

De manera adicional es necesario hacer referencia a los regímenes de prefinanciación y post-financiación desde la banca pública que rigen en Brasil para las exportaciones. El Banco Nacional de Desarrollo (BNDES) financia desde el proceso productivo hasta la post-venta. El régimen de preembarque permite financiar la parte de la producción nacional con destino a una exportación específica. El régimen tiene una variante denominada "ágil", la cual permite prefinanciar exportaciones sin especificar, solamente contra un compromiso de exportación equivalente al monto prefinanciado, a generarse en un plazo de entre 6 y 12 meses. El régimen de preembarque 'especial' es similar al 'ágil', pero en este caso se debe especificar el período en el que se realizaría la exportación. El preembarque ancla es el mecanismo que se usa para prefinanciar a las empresas de menor tamaño.

El post-embarque es el régimen que tiene el BNDES para financiar el proceso de comercialización de bienes brasileños en el exterior. En definitiva es un crédito que otorga la entidad financiera al importador de bienes brasileños y con garantía del exportador brasileño.

Tanto los regímenes de pre y post-financiación están sostenidos por el llamado Fondo de Garantía para la Promoción de la Competitividad, sistema de seguro que pueden usar las empresas de pequeño porte. Para las restantes empresas exportadoras brasileñas opera la "Aseguradora Brasileña de Créditos de Exportación" (SBCE), que posibilita cobertura de riesgos comerciales y contingencias políticas.

La tasa de interés que pagan los exportadores que emplean los mecanismos antes detallados surge de combinar el costo financiero del BNDES, que equivale a la variación en reales de la denominada "Canasta de Monedas BNDES"<sup>15</sup>. Al costo financiero se le debe adicionar la remuneración establecida para sí por el BNDES, que es de 3% anual y la tasa del riesgo crediticio que va de 1,8% a 0,8% si la operación tiene un seguro de garantía. El monto financiable y pre-financiable llega a 80% del valor FOB.

Respecto al mercado cambiario, durante 2006 el Banco Central de Brasil dispuso la mayor flexibilización cambiaria vigente en ese país en los últimos 50 años. El acto administrativo N° 35 de noviembre de 2006 del Ministerio de Desenvolvimiento, Industria y Comercio Exterior, estableció los mecanismos vigentes para la liquidación de divisas de los exportadores al establecer los procedimientos que rigen el Registro de Exportadores del SISCOMEX. Se complementan con esta medida las resoluciones N° 3.389, N° 3.417 y la medida provisoria N° 315. En general este conjunto normativo tiende a flexibilizar el rígido control de cambio vigente con anterioridad. En materia de exportaciones se impuso un plazo de liquidación máximo de divisas de 750 días independientemente de las condiciones comerciales del despacho y del producto. Desde el punto de vista de la organización económica transfirió al Consejo Monetario Nacional la competencia de reglamentar la cobertura cambiaria de las exportaciones. Los exportadores brasileños pueden gozar de cobertura cambiaria por hasta 85% del valor FOB exportado. En términos generales, podemos observar que el mercado cambiario brasileño tendió a liberarse, pero al mismo tiempo conserva mecanismos regulatorios que le permiten a los exportadores cerrar operaciones con amplia cobertura de riesgo cambiario.

En la actualidad, los exportadores pueden disponer libremente de hasta 30% de las divisas obtenidas por exportaciones. Es decir, las pueden mantener en el exterior o en cualquier entidad financiera de Brasil, sin obligación de liquidarlas en el Banco Central de Brasil. El restante 70% deberá ser liquidado en los plazos que sean convenientes, con hasta un máximo de 750 días. En realidad, el actual régimen

---

15 En la actualidad la canasta de monedas BNDES está integrada en más de 90% por dólares americanos

desvincula contratos de cambio con registros de exportaciones, permitiendo que los exportadores puedan manejar los flujos financieros independientemente de los flujos comerciales.

### 6.1.3. Costos en Uruguay

La carne vacuna es el producto líder indiscutible en el ranking uruguayo de productos de exportación. Es por esta razón que se ha realizado en los últimos años un gran esfuerzo para promover la inserción internacional de este producto. Dentro de un proceso de modernización, Uruguay ha instalado un Sistema de Registro Electrónico de Exportaciones (SREE), a través del cual se buscó mejorar y facilitar la operatoria de exportación de los productos cárnicos. Todo este registro electrónico puede realizarse desde las oficinas del exportador en línea con el INAC (Instituto Nacional de Carnes) y la Dirección Nacional de Aduanas. Todos los cobros de proventos (tasas) que el producto exportado tiene asignado, que en el caso de los productos cárnicos son la fiscalización del INAC - CERTICARNES<sup>®</sup> (0,6% sobre el valor FOB) y del Fondo de Inspección Sanitaria (1% sobre el valor FOB), se debitan automáticamente de la cuenta bancaria informada al Banco de la República Oriental del Uruguay (BROU), que es quien liquida la operación en último término y permite su despacho.

Respecto de los impuestos internos, actualmente las exportaciones están gravadas mediante dos tributos: el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto de Contribución al Financiamiento de la Seguridad Social (COFIS). La alícuota del COFIS es de 3%, en tanto que el IVA tiene dos tasas: una básica de 23% y una mínima de 14% (alimentos y productos de primera necesidad). La carne y sus subproductos están gravados con la tasa mínima. La reforma tributaria que actualmente se está formulando en Uruguay plantea la eliminación del COFIS y la reducción gradual del IVA en una primera etapa a 21% y en segunda instancia a 20%. Estas medidas buscan reducir el impacto de los impuestos indirectos en los precios finales, eliminar la informalidad y la evasión.

14% (alimentos y productos de primera necesidad). La carne y sus subproductos están gravados con la tasa mínima. La reforma tributaria que actualmente se está formulando en Uruguay plantea la eliminación del COFIS y la reducción gradual del IVA en una primera etapa a 21% y en segunda instancia a 20%. Estas medidas buscan reducir el impacto de los impuestos indirectos en los precios finales, eliminar la informalidad y la evasión.

Ambos impuestos, al momento de ser exportados, entran dentro de un régimen de devolución mediante crédito fiscal. El requisito para ello es que el producto exporta-

---

16 CERTICARNES: Departamento Técnico de la Dirección de Servicios Técnicos a la Cadena Agroindustrial (DSTCA) de INAC.

do contenga un mínimo de 20% de insumos domésticos. Los reembolsos pueden variar entre 1% y 6%, según la carga de impuesto indirecto que tenga el producto (basada en un análisis de la paramétrica de cada cadena de producción), pero no pueden ser superiores a 6% del valor FOB del producto exportado.

De manera específica, los productos agropecuarios (de producción nacional o exportados por sus productores, así como los importados) están gravados por el Impuesto a la Enajenación de Bienes Agropecuarios (IMEBA), que oscila entre 1,5% y 2,5%. El pago del IMEBA puede ser considerado impuesto definitivo o como adelanto del Impuesto a las Rentas Agropecuarias (IRA), que se aplica con una tasa de 30% sobre la renta neta fiscal del ejercicio.

### 6.1.4. Costos en Australia

En Australia la producción interna de mercaderías está gravada por el Impuesto sobre Bienes y Servicios (GST, según sus siglas en inglés), un impuesto de recaudación federal cuya alícuota es de 10%. Grava en forma amplia el valor añadido y sustituyó al Impuesto sobre las Ventas Mayoristas, que recaía sobre fabricantes y exportadores. El GST es un impuesto que grava el consumo interno y las exportaciones están libres del impuesto (exención directa), pero para ello dentro de los 60 días (prorrogable por otros 60 días más) de realizada la operación se debe recibir el pago de la operación o emitir la factura de exportación. De lo contrario, se debe pagar el impuesto. Es interesante resaltar que la carne y los subproductos para consumo humano dentro de Australia también están libres del GST.

Respecto a la documentación, para exportar carne vacuna y sus subproductos desde Australia, es necesario contar con una licencia de exportación expedida por el Servicio de Cuarentena e Inspección de Australia (AQIS, según sus siglas en inglés). Para obtener esta licencia se deben cumplir ciertos requisitos de equipamiento, infraestructura e higiene, que son controlados mediante auditorías. A su vez, se realizan certificaciones de calidad según el destino de exportación, ya que el AQIS es el servicio oficial de sanidad de Australia. De manera innovadora Australia ha pasado de la inspección final de los productos a un sistema de seguros de calidad (QA, por sus siglas en inglés), en el cual la responsabilidad mayor del control recae sobre el exportador. Todo envío de productos cárnicos para consumo humano debe tramitar un certificado sanitario (electrónico), el cual tiene un costo aproximado de US\$ 9,34 (12 dólares australianos).

Al ser habilitado, el frigorífico obtiene en aduana un número especial llamado ECN – Export Clearance Number, que le permite al exportador realizar el despacho en el sistema electrónico de integración de las exportaciones (EXIT) del Servicio de Aduanas de Australia. La carga de la operación en aduana para su despacho se realiza en línea con el AQIS. De esta manera, la aduana sólo le da salida al envío si existe autorización previa del servicio de sanidad.



## 6.1.5. Costos en Nueva Zelanda

Como resultado del conjunto de reformas globales orientadas al mercado que se pusieron en marcha a mediados de la década del '80, Nueva Zelanda redujo notablemente los obstáculos al comercio, en gran medida de manera unilateral. Con ello, no sólo se redujeron los aranceles a las importaciones, sino que también se disminuyeron los obstáculos a las exportaciones, y conforme a los principios adoptados por la comunidad internacional en el ámbito de la OMC, redujo hasta un nivel casi nulo las subvenciones al sector agropecuario. Si bien continúan funcionando en el país empresas comerciales del Estado, las cuales monopolizan el comercio exterior de ciertos productos, la reestructuración que viene realizando desde hace más de una década ha transformado entre otras a la Junta de Carne<sup>17</sup> (ex-empresa pública) en una empresa privada de servicios al sector, perdiendo el control total sobre las transacciones internacionales. Esta medida abrió el juego a la competencia internacional.

Para realizar sus operaciones todos los exportadores deben registrar sus transacciones de exportación en el Servicio de Aduanas de Nueva Zelanda. Los datos de las exportaciones pueden registrarse manualmente, o electrónicamente a través de Internet o del servicio de intercambio electrónico de datos. La información requerida incluye los datos del exportador, la descripción de las mercancías, el país de origen, el valor FOB, así como la autoridad que expide el permiso, si es pertinente. En el caso particular de la carne, quienes ejercen el control de sanidad y calidad de manera oficial son la Food Safety Authority (NZ FSA) y el Meat Board. Todo despacho requiere de su autorización para su salida. El costo de este certificado (Application Form AP 41: Export Approved Premises Listing) por despacho es de NZ\$ 100 incluyendo el GST, aproximadamente equivalente a US\$ 69,0.

Respecto a la política tributaria, las exportaciones, como todo proceso de producción, está sujeta al GST (Good and Service Tax), cuya alícuota es de 12,5% sobre el valor del producto. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley de Aduanas e Impuestos sobre el Consumo de 1996, los exportadores tienen derecho a la devolución de este gravamen entre otros casos cuando se trata de bienes producidos en su totalidad en Nueva Zelanda (como es la carne vacuna y sus subproductos).

De manera adicional, en virtud de la Ley de Gravámenes sobre los Productos Básicos de 1990, Nueva Zelanda puede imponer gravámenes obligatorios sobre las exportaciones para fines de investigación y de lucha contra plagas y enfermedades. Esos gravámenes sólo pueden imponerse si los productores votan a favor de su aplicación.

---

<sup>17</sup> La Ley de la Junta de la Carne, de 1997, derogó las facultades de la Junta de Productores de Carne de Nueva Zelanda para imponer controles a las exportaciones de carne, y modificó su nombre por el de Junta de la Carne de Nueva Zelanda. Entre sus funciones está la de financiar actividades de la industria, como por ejemplo, investigación, con cargo al gravamen obligatorio que percibe de los productores de carne. A su vez, también asigna el acceso a los mercados de exportación restringidos mediante contingentes arancelarios.

### **6.1.6. Costos documentarios comunes**

De manera general y a modo de conclusión, no todas las operaciones de exportación generan gastos por documentos en el origen. Los certificados emitidos por las oficinas públicas no generan costos adicionales, como es el caso del certificado de origen (Formulario A y B) para acceder al SGP en determinados destinos. Pero si la emisión del certificado está a cargo de cámaras privadas, la realidad es diferente. Un gasto común a todas las operaciones es el certificado de origen, el cual es indispensable en destino ya que establece el régimen tributario del envío. Dependiendo del origen, la mercadería puede tributar más o menos impuestos de importación. El costo del certificado varía entre US\$ 3 y US\$ 7 (formulario + certificación) por despacho, dependiendo de la cámara y del origen.

### **6.2. Costos en origen – Resumen comparativo**

\*Ver Cuadro 11 A. al 11 C.

### **6.3. Análisis de los costos aduaneros de destino**

A continuación se realiza una descripción de los aranceles que cada uno de los seis destinos elegidos tiene establecidos para los productos cárnicos que venden los frigoríficos argentinos y los de los países identificados como competidores (ver Cuadro N° 6 del Capítulo N° 3).

**Cuadro Nº 11.A. - COSTOS EN ORIGEN**

Origen	IVA o similar		Otros impuestos			Certificación sanitaria		Certif. de origen	
	Concepto	%	Cond.	Concepto	% s/ FOB	Cond.	Concepto	USD x desp. o % s/ FOB	USD x despacho
<b>Argentina</b>	IVA - crudos	10,50%	R	Ingr. brutos	3,50%	NR	CSED	7,78	Desde 3,00
	IVA - cocidos	21,00%	R	Dcho. exp.	15,00%	NR			Hasta 7,00
<b>Brasil</b>	ICMS	18,00%	R	PIS/PASEP	1,65%	R	CSI	0,00	3,00
				COFINS	7,60%	R			
<b>Uruguay</b>	IVA	14,00%	R	COFIS	3,00%	R	INAC	0,60%	3,00
				IMEBA desde	1,50%	PC	FIS	1,00%	
<b>Nueva Zelanda</b>	GST	12,50%	R	IMEBA hasta	2,50%	PC	NFSA Cert.*	68,99	3,00
							Otros (volunt.)	0,00	
<b>Australia</b>	GST	10,00%	Ex				AQIS	9,34	3,00

Fuente: PEEA - UCA.

Notas: 1. Ex: exención directa; R: Régimen de reembolso mediante crédito fiscal o dinero; PC: Pago a cuenta de otro impuesto; NR: No reembolsable.

\* El mayor costo por despacho está explicado por la ausencia de costos vinculados con la certificación de planta en este país.

**Cuadro Nº 11.B. - COSTOS EN ORIGEN - EN TÉRMINOS RELATIVOS**

Origen		Ventaja relativa		Desventaja relativa			
		IVA o similar		Certificación sanitaria			
		Concepto	%	Cond.	Otros impuestos		
		Concepto	% s/ FOB	Cond.	Concepto	USD x desp. o % s/ FOB	
Argentina		IVA - crudos	0%	R	Ingr. brutos	3,50%	
		IVA - cocidos	0%	R	Dcho. exp.	15,00%	7,78
Brasil		ICMS	0%	R	PIS/PASEP	0%	0,00
					COFINS	0%	
Uruguay		IVA	0%	R	COFIS	0%	0,60%
					IMEBA desde	0%	1,00%
Nueva Zelanda		GST	0%	R	IMEBA hasta	0%	
Australia		GST	0%	Ex			68,99
							0,00
							9,34

Fuente: PEEA - UCA.

Nota: 1. En materia impositiva, Australia tiene una leve ventaja sobre el resto de los países, porque la exención no genera costo financiero.

**Cuadro Nº 11.C. - COSTOS EN ORIGEN - Arg. = 1**

Origen	IVA o similar			Otros impuestos			Certif. de origen	
	Concepto	%	Cond.	Concepto	% s/ FOB	Cond.	USD x despacho	
							Desde	Hasta
Argentina	IVA - crudos	1,00	R	Ingr. br. + D. ex	1,00	NR	1,00	1,00
	IVA - cocidos	2,00	R			NR		
Brasil	ICMS	1,71	R	PIS/PASEP +	0,50	R	1,00	1,00
				COFINS		R		
Uruguay	IVA	1,33	R	COFIS +		R	1,00	1,00
				IMEBA desde	0,24	PC		
Nueva Zelanda				IMEBA hasta	0,30	PC		
	GST	1,19	R				1,00	1,00
Australia	GST	0,95	Ex				1,00	1,00

Fuente: PEEA - UCA.

Notas: 1. Ex: Exención directa; R: Reembolso mediante crédito fiscal o dinero; PC: Pago a cuenta de otro impuesto; NR: No reembolsable.

### 6.3.1. Aranceles UE-25

El territorio aduanero de la UE está compuesto por los siguientes países (ordenados alfabéticamente): Alemania (excepto la Isla de Heligoland y el territorio de Büsingen), Austria, Bélgica, Chipre, Dinamarca (excepto las Islas Faroe y Groenlandia), Eslovenia, Eslovaquia, España (excepto Ceuta y Melilla), Estonia, Finlandia, Francia (excepto sus territorios de ultramar), Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa y Suecia.

Como condición primaria para ingresar una mercadería a los países integrantes de la UE, se deben presentar los siguientes documentos:

Cuadro Nº 12 - DOCUMENTOS ADUANEROS UE-25
Factura comercial
Declaración de valor en aduana
Seguro de flete
Declaración Única de Aduanas
Documentos de flete
Packing list – lista de carga

Fuente: PEEA - UCA, con datos del Export Helpdesk EU.

Considerando estos documentos comerciales, la UE aplica los derechos de importación basados en la Tarifa Unificada de las Comunidades Europeas (TARIC). La TARIC está basada en la Nomenclatura Combinada (NC), en la que aproximadamente 100.000 posiciones codificadas a ocho dígitos constituyen la nomenclatura de base para el arancel aduanero común. Luego, los aranceles se determinan a diez dígitos del nomenclador comunitario.

La base de cálculo de la cantidad de impuestos aduaneros a pagarse es el valor de aduana, el cual se deriva del valor transaccional. Este es el precio tope a cancelar, aunque puede ser ajustado por la adición de los seguros de transporte, descarga y carga hasta el punto de entrada de los bienes al área aduanera de la UE.

Considerando los productos bajo análisis, debemos investigar las tarifas que gravan las operaciones de cortes frescos y congelados para todos los competidores y los aranceles de los procesados para Argentina y Brasil.

Para el caso de los cortes frescos y congelados, identificados bajo los capítulos arancelarios 0201 y 0202, respectivamente, existe un mismo tratamiento general para los cinco países competidores. Estos tipos de cortes están gravados con un arancel porcentual ad valorem de 12,8% más un arancel específico (de suma fija,

expresado en euros por cada 100 kg.) que varía según el corte y que va desde \$ 176,8 hasta \$ 304,1. Pero, la UE ha fijado (Reglamento (CE) Nº 936/97 y sus modificatorias) para los cortes frescos y congelados de carne vacuna de calidad superior<sup>18</sup> de los códigos 0201 y 0202, y de despojos de los códigos 0206.10.95 (músculos del diafragma e intestino delgado frescos) y 0206.29.91 (músculos del diafragma e intestino delgado congelados), un contingente arancelario no preferencial (Nº 09.4002) que reduce el derecho de aduana a 20%. Este contingente es lo que se conoce como "Cuota Hilton". Según el origen, varían los cortes considerados para la definición de "calidad superior" (ver nota al pie de esta página).

La cuota (que rige para el año comprendido entre el 1º de julio y el 30 de junio del año siguiente) está distribuida entre los siguientes países: Argentina<sup>19</sup> 28.000 ton, EE.UU. y Canadá 11.500 ton, Australia 7.150 ton, Uruguay 6.300 ton, Brasil 5.000 ton, Paraguay 1.000 ton y Nueva Zelanda 800 ton. Para acceder a esta cuota, el envío debe ser acompañado de los certificados de importación y de autenticidad correspondientes. Aquellos cortes que superen la cuota deben pagar los preliebos

---

18 Argentina: Cortes seleccionados de carne de vacuno procedentes de novillos, novillitos o vaquillonas criados exclusivamente en pastos desde su destete. Las canales de novillos se clasificarán como 'JJ', 'J', 'U' o 'U2' y las canales de novillitos y vaquillonas se clasificarán como 'AA', 'A' o 'B', de conformidad con el Sistema de Tipificación Oficial establecido por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos (SAGPyA) de la República Argentina. - NC 0201.30 y 0206.10.95.

Australia: Cortes seleccionados procedentes de canales de novillos o novillas que se hayan clasificado en alguna de las categorías oficiales «Y», «YS», «YG», «YGS», «YP» e «YPS» con arreglo a la definición de AUS-MEAT Australia. El color de la carne de vacuno se ajustará a los valores de referencia 1 B a 4 de AUS-MEAT, el color de la grasa 1997R0936 — ES — 13.03.2006 — 007.001 — 3 se ajustará a los valores de referencia 0 a 4 de AUS-MEAT, y el espesor de la grasa (medido en el punto P 8) se ajustará a las clases de grasa 2 a 5 de AUS-MEAT. - NC 0201.20.90, 0201.30, 0202.20.90, 0202.30, 0206.10.95 y 0206.29.91.

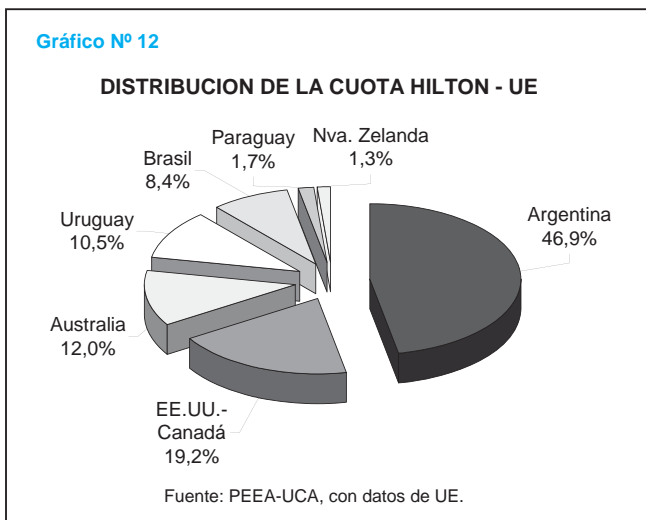
Uruguay: Cortes seleccionados de carne de vacuno procedentes de novillos o vaquillonas conforme a la definición de la clasificación oficial de canales de carne de vacuno del Instituto Nacional de Carnes (INAC) de Uruguay. Los animales destinados a la producción de carnes de vacuno de calidad superior habrán sido criados exclusivamente en pastos desde su destete. Las canales se clasificarán como '1', 'N' o 'A', con una cobertura de grasa '1', '2' o '3', de conformidad con la clasificación indicada" - NC 0201.30, 0202.30.90, 0206.10.95 y 0206.29.91.

Brasil: Cortes seleccionados procedentes de novillos o vaquillonas criados exclusivamente con pastos desde su destete. Las canales se clasificarán como 'B', con una cobertura de grasa '2' o '3', de conformidad con la clasificación oficial de las canales de carne de vacuno establecida por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento de Brasil. - NC 0201.30, 0202.30.90, 0206.10.95 y 0206.29.91.

Nueva Zelanda: Cortes seleccionados de carne refrigerada o congelada, que provengan exclusivamente de animales criados en pastos, que no tenga más de cuatro incisivos permanentes en wear, cuyas canales tengan un peso neto que no sobrepase los 325 kilogramos, de apariencia compacta con una carne de buena presentación, de color claro y uniforme, y una cobertura de grasa adecuada, aunque no excesiva. Todos los cortes se envasarán al vacío y se denominarán "carne de vacuno de calidad superior" - NC 0201.20.90, 0201.30, 0202.20.90, 0202.30, 0206.10.95 y 0206.29.91.

19 Cuota Hilton: La evolución histórica de la participación argentina en la distribución de la Cuota Hilton se plasma en el Cuadro Nº 34 en el Anexo III de este trabajo

o aranceles generales indicados en el párrafo anterior.



Considerando en último término los productos procesados a base de carne vacuna, las operaciones procedentes de Argentina y Brasil están gravadas con los mismos derechos ad valorem y específicos según el producto. Pero, la UE beneficia a la Argentina mediante el otorgamiento unilateral de preferencias mediante el Sistema Generalizado de Preferencias (SGP) para países en desarrollo. Los productos que se ven beneficiados son los embutidos de hígado, las preparaciones de sangre sin cocer o mezcla y los extractos y jugos de carne en envases de contenido neto no superior a 1 kilogramo.

A continuación se presenta el cuadro tarifario de la UE para los productos bajo análisis según los orígenes seleccionados.

\*Ver Cuadro 13 A al Cuadro 13 E



Cuadro Nº 13.A - ARANCELES UE - 25

TARIC	Descripción
<b>0201.</b>	<b>Carne de animales de la especie bovina, fresca o refrigerada</b>
0201 10	En canales o medias canales
0201 10 00 10	Carne de bovino de calidad superior
0201 10 00 9	Las demás
0201 10 00 91	Canales de peso igual o superior a 180 kg pero inferior o igual a 300 kg y medias canales de peso igual o superior a 90 kg pero inferior o igual a 150 kg que presenten un pequeño grado de osificación de los cartílagos (particularmente los de la sínfisis púbica y de la apófisis vertebral), cuya carne es de color rosado claro y la grasa, de estructura extremadamente fina, de color blanco a amarillo claro
0201 10 00 99	Las demás
0201 20	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar
0201 20 20	Cuartos llamados "compensados"
0201 20 20 10	Carne de bovino de calidad superior
0201 20 20 9	Los demás
0201 20 20 91	Cuartos llamados "compensados" de peso igual o superior a 90 kg e inferior o igual a 150 kg, que presenten un pequeño grado de osificación de los cartílagos (particularmente los de la sínfisis púbica y de la apófisis vertebral), cuya carne es de color rosado claro y la grasa, de estructura extremadamente fina, de color blanco a amarillo claro
0201 20 20 99	Las demás
0201 20 30	Cuartos delanteros, unidos o separados
0201 20 30 10	Carne de bovino de calidad superior
0201 20 30 9	Los demás
0201 20 30 91	Cuartos delanteros separados con un peso igual o superior a 45 kg e inferior o igual a 75 kg, que presenten un pequeño grado de osificación de los cartílagos (particularmente los de las apófisis vertebrales), cuya carne es de color rosado claro y la grasa, de estructura extremadamente fina, de color blanco a amarillo claro
0201 20 30 99	Los demás
0201 20 50	Cuartos traseros, unidos o separados
0201 20 50 10	Carne de bovino de calidad superior
0201 20 50 9	Los demás
0201 20 50 91	Cuartos traseros separados de peso igual o superior a 45 kg e inferior o igual a 75 kg y de peso igual o superior a 38 kg e inferior o igual a 68 kg cuando se trate de un corte llamado "pistola", que presente un pequeño grado de osificación de los cartílagos (particularmente los de las apófisis vertebrales), cuya carne es de color rosado claro y la grasa, de estructura extremadamente fina, de color blanco a amarillo claro
0201 20 50 99	Los demás
0201 20 90	Los demás
0201 20 90 10	Carne de bovino de calidad superior
0201 20 90 90	Los demás
0201 30	Deshuesada
0201 30 00 10	Carne de bovino de calidad superior
0201 30 00 90	Las demás

DI	Argentina	Brasil	Uruguay	Nueva Zelanda	Australia	Argentina
Gral.	Contingente arancelario no preferencial - Cuota Hilton					SPG
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 141.4 EUR/100 kg						
12.8 % + 141.4 EUR/100 kg						
12.8 % + 141.4 EUR/100 kg						
12.8 % + 212.2 EUR/100 kg						
12.8 % + 212.2 EUR/100 kg						
12.8 % + 212.2 EUR/100 kg						
12.8 % + 265.2 EUR/100 kg				20%	20%	
12.8 % + 265.2 EUR/100 kg						
12.8 % + 303.4 EUR/100 kg	20%	20%	20%	20%	20%	
12.8 % + 303.4 EUR/100 kg						

Fuente: PEEA - UCA, con datos TARIC.

Cuadro Nº 13.B - ARANCELES UE - 25

TARIC	Descripción
<b>0202.</b>	<b>Carne de animales de la especie bovina, congelada</b>
0202 10	En canales o medias canales
0202 10 00 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 10 00 90	Las demás
0202 20	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar
0202 20 10	Cuartos llamados "compensados"
0202 20 10 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 20 10 90	Los demás
0202 20 30	Cuartos delanteros unidos o separados
0202 20 30 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 20 30 93	Los demás
0202 20 30 93	Que se destinen a la transformación
0202 20 30 93	Destinada a la fabricación de productos pertenecientes a las subpartidas NC 1602 10, 1602 50 31, 1602 50 39 o 1602 50 80 que contengan carne de animales de la especie bovina, con una relación de colágeno-proteína que no sea superior al 0,45, y con un contenido de carne magra de al menos un 20% (excluidos los despojos y la grasa) en peso, con una proporción de carne y gelatina en relación con el peso neto total de al menos un 85%; los productos serán sometidos a un tratamiento térmico que garantice la coagulación de las proteínas de la carne en la totalidad del producto, de manera que no se observen trazas de líquido rosáceo en la superficie del corte cuando se lleve a cabo el corte del producto a lo largo de una línea que lo atraviese en su parte más gruesa (productos A)
0202 20 30 95	Destinada a la fabricación de productos diferentes de los productos de las subpartidas ex 0210 20, 0210 99 51, 0210 99 90, 1602 50 10 e 1602 90 61 (productos B)
0202 20 30 97	Los demás
0202 20 30 99	Los demás
0202 20 50	Cuartos traseros unidos o separados
0202 20 50 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 20 50 90	Los demás
0202 20 90	Los demás
0202 20 90 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 20 90 90	Los demás

DI	Argentina	Brasil	Uruguay	Nueva Zelanda	Australia	Argentina
Gral.	Contingente arancelario no preferencial - Cuota Hilton					SPG
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 176.8 EUR/100 kg						
12.8 % + 141.4 EUR/100 kg						
12.8 % + 141.4 EUR/100 kg						
12.8 % + 141.4 EUR/100 kg						
12.8 % + 141.4 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 265.3 EUR/100 kg				20%	20%	
12.8 % + 265.3 EUR/100 kg						

Fuente: PEEA - UCA, con datos TARIC.

Cuadro Nº 13.C - ARANCELES UE - 25

TARIC	Descripción
0202 30	Deshuesada
0202 30 10	Cuartos delanteros enteros o cortados en cinco trozos como máximo, presentándose cada cuarto delantero en un solo bloque de congelación, cuartos llamados "compensados" presentados en dos bloques de congelación que contengan, uno, el cuarto delantero completo o cortado en cinco trozos como máximo y el otro, el cuarto trasero en un solo trozo (excepto el del solomillo)
0202 30 10 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 30 10 93	Los demás
0202 30 10 93	Que se destinen a la transformación
0202 30 10 93	Destinada a la fabricación de productos pertenecientes a las subpartidas NC 1602 10, 1602 50 31, 1602 50 39 o 1602 50 80 que contengan carne de animales de la especie bovina, con una relación de colágeno-proteína que no sea superior al 0,45, y con un contenido de carne magra de al menos un 20% (excluidos los despojos y la grasa) en peso, con una proporción de carne y gelatina en relación con el peso neto total de al menos un 85%; los productos serán sometidos a un tratamiento térmico que garantice la coagulación de las proteínas de la carne en la totalidad del producto, de manera que no se observen trazas de líquido rosáceo en la superficie del corte cuando se lleve a cabo el corte del producto a lo largo de una línea que lo atraviese en su parte más gruesa (productos A)
0202 30 10 95	Destinada a la fabricación de productos diferentes de los productos de las subpartidas ex 0210 20, 0210 99 51, 0210 99 90, 1602 50 10 e 1602 90 61 (productos B)
0202 30 10 97	Los demás
0202 30 10 99	Los demás
0202 30 50	Cortes de cuartos delanteros y cortes de pecho, llamados "australianos"
0202 30 50 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 30 50 93	Los demás
0202 30 50 93	Que se destinen a la transformación
0202 30 50 93	Destinada a la fabricación de productos pertenecientes a las subpartidas NC 1602 10, 1602 50 31, 1602 50 39 o 1602 50 80 que contengan carne de animales de la especie bovina, con una relación de colágeno-proteína que no sea superior al 0,45, y con un contenido de carne magra de al menos un 20% (excluidos los despojos y la grasa) en peso, con una proporción de carne y gelatina en relación con el peso neto total de al menos un 85%; los productos serán sometidos a un tratamiento térmico que garantice la coagulación de las proteínas de la carne en la totalidad del producto, de manera que no se observen trazas de líquido rosáceo en la superficie del corte cuando se lleve a cabo el corte del producto a lo largo de una línea que lo atraviese en su parte más gruesa (productos A)
0202 30 50 95	Destinada a la fabricación de productos diferentes de los productos de las subpartidas ex 0210 20, 0210 99 51, 0210 99 90, 1602 50 10 e 1602 90 61 (productos B)

DI	Argentina	Brasil	Uruguay	Nueva Zelanda	Australia	Argentina
Gral.	Contingente arancelario no preferencial - Cuota Hilton					SPG
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg				20%	20%	
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						

Fuente: PEEA - UCA, con datos TARIC.

Cuadro Nº 13.D - ARANCELES UE - 25

TARIC	Descripción
0202 30 50 97	Los demás
0202 30 50 99	Los demás
0202 30 90	Las demás
0202 30 90 10	Carne de bovino de calidad superior
0202 30 90 50	Las demás
<b>0206.</b>	<b>Despojos comestibles de animales de las especies bovina, porcina, ovina, caprina, caballar, asnal o mular, frescos, refrigerados o congelados</b>
0206 10	De la especie bovina, frescos o refrigerados
0206 10 10	Destinados a la fabricación de productos farmacéuticos
0206 10 91	Los demás
0206 10 91	Hígados
0206 10 95	Músculos del diafragma y delgados
0206 10 95 10	De calidad superior
0206 10 95 90	Los demás
0206 10 99	Los demás
0206 21	De la especie bovina, congelados
0206 21	Lenguas
0206 22	Hígados
0206 29	Los demás
0206 29 10	Destinados a la fabricación de productos farmacéuticos
0206 29 91	Los demás
0206 29 91	Músculos del diafragma y delgados
0206 29 91 10	De calidad superior
0206 29 91 10	Delgados, enteros
0206 29 91 20	Los demás

DI	Argentina	Brasil	Uruguay	Nueva Zelanda	Australia	Argentina
Gral.	Contingente arancelario no preferencial - Cuota Hilton					SPG
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 221.1 EUR/100 kg						
12.8 % + 304.1 EUR/100 kg		20%	20%			
12.8 % + 304.1 EUR/100 kg						
0%						
0%						
12.8 % + 303.4 EUR/100 kg	20%	20%	20%	20%	20%	
12.8 % + 303.4 EUR/100 kg						
0%						
0%						
0%						
0%						
12.8 % + 304.1 EUR/100 kg		20%	20%	20%	20%	
12.8 % + 304.1 EUR/100 kg		20%	20%	20%	20%	

Fuente: PEEA - UCA, con datos TARIC.



Cuadro Nº 13.E - ARANCELES UE - 25

TARIC	Descripción
<b>1601</b>	<b>Embutidos y productos similares, de carne, de despojos o de sangre; preparaciones alimenticias a base de estos productos</b>
1601 00 10	De hígado
1601 00 91	Los demás
1601 00 91	Embutidos, secos o para untar, sin cocer
1601 00 99	Los demás
1602	Las demás preparaciones y conservas de carne, de despojos o de sangre
1602 10	Preparaciones homogeneizadas
1602 10 00 21	De porcino, bovino, ovino y caprino
1602 10 00 25	De bovino
1602 20	De hígado de cualquier animal
1602 20 90 21	De porcino, bovino, ovino y caprino
1602 20 90 25	De bovino
1602 50	De la especie bovina
1602 50 10	Sin cocer; mezclas de carnes o despojos cocidos y de carne o despojos sin cocer
1602 50 31	Las demás
1602 50 31	En envases herméticamente cerrados
1602 50 31	Cecina de bovino (Corned beef)
1602 50 39	Las demás
1602 50 39 10	Preparaciones y conservas de lenguas
1602 50 39 90	Las demás
1602 50 80	Las demás
1602 50 80 10	Preparaciones y conservas de lenguas
1602 50 80 90	Las demás
1602 90	Las demás, incluidas las preparaciones de sangre de cualquier animal
1602 90 10	Preparaciones de sangre de cualquier animal
1602 90 10 21	De sangre de las especies bovina y porcina
1602 90 10 28	De bovino
1602 90 61	Que contengan carne o despojos de la especie bovina
1602 90 61	Sin cocer; mezclas de carne o despojos cocidos y de carne o despojos sin cocer
1602 90 69	Las demás
1603	Extractos y jugos de carne, de pescado o de crustáceos, de moluscos o de otros invertebrados acuáticos
1603 00 10	En envases inmediatos de contenido neto no superior a 1 kg
1603 00 80	Los demás

DI	Argentina	Brasil	Uruguay	Nueva Zelanda	Australia	Argentina
Gral.	Contingente arancelario no preferencial - Cuota Hilton					SPG
15.4 %						10.7 %
149.4 EUR/100 kg						
100.5 EUR/100 kg						
16.6 %						
16%						
303.4 EUR/100 kg						
16.6 %						
16.6 %						
16.6 %						
16.6 %						
16.6 %						
16.6 %						
16.6 %						
16.6 %						
16.6 %						
303.4 EUR/100 kg						
16.6 %						13.1 %
12.8 %						4.4 %
0%						

Fuente: PEEA - UCA, con datos TARIC.

Otro impuesto al momento de nacionalizar la mercadería en el mercado europeo es el IVA, que difiere en cada país comunitario.

Cuadro Nº 14 - IMPUESTOS UE		
Impuesto	Descripción	Valor
IVA	Alemania	7%
IVA	Países Bajos	6%
IVA	Reino Unido	0%
IVA	Italia	10%
IVA	España	7%
IVA	Francia	5,50%

Fuente: PEEA - UCA, con datos de la TARIC.

### 6.3.2. Aranceles EE.UU.

Todos los bienes que ingresan a los Estados Unidos (EE.UU.; 50 Estados más el Distrito de Columbia y Puerto Rico) son clasificados de acuerdo con el Nomenclador Arancelario del país (HTSUS, según sus siglas en inglés). Esta categorización identifica los aranceles e impuestos aduaneros que gravan los distintos productos, a fin de poder liberar la mercadería una vez ingresada al puerto de destino en los Estados Unidos. Toda mercancía que ingresa a los Estados Unidos está sujeta a derechos de aduana, a menos que esté exenta por ley. El Servicio de Aduana de los Estados Unidos no requiere que el importador tenga licencia o permiso. Otras agencias, como por ejemplo las sanitarias, pueden requerir licencia, permiso, u otra certificación, dependiendo de qué es lo que se está importando.

A diferencia de muchos países en los cuales la base imponible para el cálculo de los derechos de importación es el valor Costo, Seguro y Flete (CIF) de la mercadería, en los EE.UU. la base imponible es el valor de aduana. Este valor, aunque no está definido como tal, es similar al valor de transacción FOB, es decir sin incluir los gastos de transporte y seguro.

Cuando se observa el cuadro general del arancel de los EE.UU. (HTSUS), se encuentran dos columnas. La columna correspondiente al “Derecho General” es la que muestra el arancel vigente para los productos de los países que gozan del estatus de Nación Más Favorecida (NMF). En cambio, la columna correspondiente al “Derecho Especial” es la que se utiliza para identificar a los productos sujetos a programas especiales en cuanto al tratamiento arancelario. De esta manera, para identificar qué arancel se paga cuando ingresan los productos a los EE.UU., como primera medida se debe mirar la columna “Derecho Especial” y ver si el país de origen se encuentra allí mencionado. En caso contrario, se debe tomar el “Derecho General”.

Si analizamos el mercado de importación de la carne vacuna fresca y congelada en los EE.UU., observamos que existe lo que se denomina “cuota cárnica”. Esta cuota

establece una cantidad agregada de toneladas de carne (para las partidas arancelarias 0201.10.10, 0201.20.10, 0201.20.30, 0201.20.50, 0201.30.10, 0201.30.30, 0201.30.50, 0202.10.10, 0202.20.10, 0202.20.30, 0202.20.50, 0202.30.10, 0202.30.30 y 0202.30.50) que no debe ser excedida en el año calendario por cada origen especificado. Australia cuenta con una cuota de 378.214 toneladas, Nueva Zelanda con 213.402 ton, Japón con 200 ton, Argentina con 20.000 ton, Uruguay con 20.000 y para el resto de los orígenes se establece un cupo general de 64.805 ton. Canadá y México, sus socios comerciales del NAFTA, están exentos de una limitación cuantitativa.

El impacto real de la cuota está en el pago de los derechos de las canales y medias canales, tanto congeladas como frescas, ya que en vez de estar gravadas con un arancel ad valorem de 26,4%, dentro de la cuota tributan un derecho específico de 4,4 ¢/kg (centavos de dólar estadounidense por kilogramo).

Por otra parte, existe en el arancel norteamericano una disminución para los cortes de alta calidad, que corresponden a cortes especialmente procesados en trozos y formas especiales o para consumos particulares al por menor, según las especificaciones presentes en las regulaciones del Departamento de Agricultura de los EE.UU. (USDA, según sus siglas en inglés) y que hayan sido certificados como tales antes de su exportación por la autoridad competente en el mercado de origen, en concordancia con las normas vigentes en los EE.UU. Un corte de alta calidad está gravado con un arancel ad valorem de importación de 4%, mientras que los demás cortes deben pagar un derecho de 10% ad valorem.

Como último dato de las operaciones de carne congelada y enfriada hacia los EE.UU. se presentan las preferencias de las que goza Australia por la firma de un acuerdo comercial. Este régimen establece que si en el año calendario las exportaciones de carne de los EE.UU. son iguales o exceden la cantidad total exportada en 2003, las cantidades ingresadas a EE.UU. desde Australia bajo las posiciones arancelarias 0201.10.50, 0201.20.80, 0201.30.80, 0202.10.50, 0202.20.80 y 0202.30.80, durante el año calendario no deben exceder las siguientes cantidades anuales: 15.000 ton para 2006, 20.000 ton para 2007 y 2008, 25.000 ton para 2009 y 2010, y 30.000 ton para 2011 y 2012. Dentro de este cupo, el arancel es de 0%, mientras que fuera del mismo, tributa el arancel general de 26,4%<sup>20</sup>.

Para el caso de los productos procesados (capítulo arancelario 16), Australia se ve beneficiada para ingresar al mercado norteamericano, gracias a que en el acuerdo comercial firmado entre las partes se incluyó la liberación arancelaria para casi todas las posiciones. Igualmente, el arancel promedio para los productos procesados es de 2,76% y, en particular, el "corned beef" (de alto consumo en los EE.UU.) está libre de aranceles.

20 A pesar de que no está bajo análisis el comercio de Chile con EE.UU., es interesante observar que un régimen similar se aplica para los envíos desde el origen andino.

Cuadro Nº 15.A - ARANCELES EE.UU.

HTSUS	Descripción	Derecho General	Derecho Especial
<b>0201.</b>	<b>Carne de la especie bovina fresco o refrigerada</b>		
0201.10.	En canales o medias canales		
0201.10.10	Productos dentro de la cuota cárnica *	4,4 €/kg	Libre: AU CL
0201.10.50	Los demás	26,4%	CL 0-6,6% AU 0-26,4% ***
0201.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar		
	Productos fuera de la cuota cárnica		
	Procesados		
0201.20.02	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0201.20.04	Los demás	10%	Libre: AU CL
0201.20.06	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
	Productos dentro de la cuota cárnica *		
	Procesados		
0201.20.10	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0201.20.30	Los demás	10%	Libre: AU CL
0201.20.50	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
0201.20.80	Los demás (bisonte - otros)	26,4%	CL 0-6,6% AU 0-26,4% ***
0201.30	Deshuesada		
	Productos fuera de la cuota cárnica		
	Procesados		
0201.30.02	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0201.30.04	Los demás	10%	Libre: AU CL
0201.30.06	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
	Productos dentro de la cuota cárnica *		
	Procesados		
0201.30.10	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0201.30.30	Los demás	10%	Libre: AU CL
0201.30.50	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
0201.30.80	Los demás (bisonte - otros)	26,4%	CL 0-6,6% AU 0-26,4% ***
<b>0202.</b>	<b>Carne de la especie bovina congelada</b>		
0202.10.	En canales o medias canales		
0202.10.10	Productos dentro de la cuota cárnica *	4,4 €/kg	Libre: AU CL
0202.10.50	Los demás	26,4%	CL 0-6,6% AU 0-26,4% ***

Fuente: PEEA - UCA, con datos de Harmonized Tariff Schedule of the United States (2006) – Supplement 1 (Rev. 2)

Cuadro Nº 15.B - ARANCELES EE.UU.			
HTSUS	Descripción	Derecho General	Derecho Especial
0202.20.	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar		
	Productos fuera de la cuota cárnica		
	Procesados		
0202.20.02	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0202.20.04	Los demás	10%	Libre: AU CL
0202.20.06	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
	Productos dentro de la cuota cárnica *		
	Procesados		
0202.20.10	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0202.20.30	Los demás	10%	Libre: AU CL
0202.20.50	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
0202.20.80	Los demás	26,4%	CL 0-6,6% AU 0-26,4% ***
0202.30.	Deshuesada		
	Productos fuera de la cuota cárnica		
	Procesados		
0202.30.02	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0202.30.04	Los demás	10%	Libre: AU CL
0202.30.06	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
	Productos dentro de la cuota cárnica *		
	Procesados		
0202.30.10	Cortes de alta calidad **	4%	Libre: AU CL
0202.30.30	Los demás	10%	Libre: AU CL
0202.30.50	Los demás	4,4 €/kg	Libre: AU CL
0202.30.80	Los demás	26,4%	CL 0-6,6% AU 0-26,4% ***
0206.	Despojos comestibles		
0206.10.00	De la especie bovina - frescos o refrigerados	0%	
0206.20.00	De la especie bovina - congelados		
0206.21.00	Lenguas	0%	
0206.22.00	Hígados	0%	
0206.29.00	Los demás	0%	
1601.	Embutidos y demás productos		
	Los demás		
16.01.00.40	Carne en envases hermético	3,40%	Libre: AU CL
	Los demás	3,20%	Libre: AU CL
1602.	Las demás preparaciones y conservasde carne y despojos		
1602.50.00	De la especie bovina		
1602.50.05	Menudencias		
	Los demás		
	. sin contenido de cereales ni vegetales		
1602.50.09	curado y en vinagre	4,50%	Libre: AU CL
	Los demás		
	.. en envases herméticos		
1602.50.10	Corned beef	0%	
1602.50.20	Los demás	1,40%	Libre: AU CL
1602.50.60	.. los demás	1,80%	Libre: AU CL
1602.50.90	. los demás	2,50%	Libre: AU CL
1602.90.00	Las demás	6,40%	AU 5,1% Libre: CL

Fuente: PEEA - UCA, con datos de Harmonized Tariff Schedule of the United States (2006) -- Supplement 1 (Rev. 2)

Los artículos importados ingresan legalmente a EE.UU. una vez que el transporte arriba al puerto de entrada, se presentan los documentos correspondientes, la aduana autoriza el despacho de la mercadería y se abonan los derechos de ingreso de las mercancías. Dentro de los 15 días contados a partir de la fecha en la cual el embarque arriba al puerto de entrada de los EE.UU., los documentos deben ser presentados en el lugar designado por el Director del Puerto, a menos que le sea garantizada una extensión. La mercadería que no ingrese a través de aduana dentro de los 15 días de arribo, es enviada a un depósito y es considerada no reclamada. El importador es responsable por el pago del almacenamiento hasta que la mercadería sea reclamada. Si continúa sin ser reclamada luego de 6 meses, entonces es subastada. Para los productos perecederos, los sujetos a desvalorización y las sustancias explosivas, el plazo es inferior.

Cuando la mercancía llega a los Estados Unidos, si el valor de la mercancía es superior a US\$ 2.000, se contrata a un despachante de aduana para hacer la declaración reglamentaria de aduana ("Formal Entry"). Se aplican derechos de trámite de 0,21% sobre el valor FOB, y si la mercancía viene por barco hay cargos adicionales de 0,125% en concepto de conservación de puertos.

Cuadro Nº 16 - IMPUESTOS EE.UU.		
Impuesto	Descripción	Valor
Formal Entry	Declaración reglamentaria de aduana, si el valor de la mercancía es de más de US\$ 2.000.	0,21% FOB, con un mínimo de US\$ 25 y un máximo de US\$ 485, cobrado por la aduana de EE.UU.
Harbor Maintenance Fee (HMF)	Impuesto sobre envíos marítimos.	0,125% FOB

Fuente: PEEA - UCA con datos USA Custom

El proceso de ingreso de las mercancías consta de dos etapas, que pueden realizarse por vía electrónica: la presentación de los documentos necesarios para determinar si los productos pueden ser liberados, y la presentación de los documentos que contienen información que la aduana de los EE.UU. utilizará para propósitos estadísticos y de tasación.

Los documentos básicos para iniciar el proceso de nacionalización están indicados en el cuadro siguiente:

Cuadro Nº 17 - DOCUMENTOS ADUANEROS EE.UU.
Manifiesto de entrada (Formulario Nº 7.533). También se puede solicitar un permiso para despacho inmediato a través del Formulario Nº 3.461.
Evidencias del derecho de ingresar la mercancía (conocimiento de embarque, guía aérea, o certificado de la empresa de transporte que nombra al consignatario que realizará los trámites aduaneros).
Factura comercial o factura proforma.
Lista de bienes (packing list).

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana EE.UU.

### 6.3.3. Aranceles Chile

Entre las políticas de estado que definió Chile en las últimas décadas, la inserción económica internacional es una de las principales. Es por ello que las sucesivas administraciones tienen entre sus objetivos principales facilitar la operatoria comercial y perfilar al país como un "global trader", todo lo cual se refleja en la continua firma de acuerdos comerciales con diferentes países y regiones económicas.

El arancel aduanero chileno tiene como base el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercaderías y fue actualizado con la Enmienda N° 3 al referido sistema (Dec. N° 1.019 del 30-10-01) a partir del 1° de enero de 2002. Es un sistema arancelario simplificado, ya que existe una tarifa única de importación para todo el universo arancelario que está fijada por ley, cuyo nivel actual es de 6% ad valorem sobre el valor CIF. Debido a la firma de los últimos numerosos acuerdos comerciales que ha realizado Chile, la reducción para un amplio universo de orígenes implica que el arancel real efectivo es muy inferior a 6%.

Con relación a los impuestos internos, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) es de 19% (fijado a partir del 1° de octubre de 2003) y se recauda en Aduana. El IVA se aplica a todos los productos. Sin embargo, el artículo N° 12, letra B N° 10 del D.L. N° 825/74 exceptúa de este impuesto a los bienes de capital que formen parte de un proyecto de inversión extranjera formalmente convenido con el Estado (de acuerdo al D. L. N° 600) o bienes de capital que no se produzcan en calidad y cantidad suficiente, que formen parte de un proyecto de inversión nacional, que sea considerado de interés para el país, circunstancias que deben ser calificadas por resolución fundada del ministerio de Economía y refrendada por el de Hacienda. También se exceptúan del pago del IVA algunos servicios profesionales.

Los productos alimenticios, por su parte, deben contar con un Certificado de Destinación Aduanera (CDA), que permite retirar los alimentos del recinto de la Aduana. Este certificado tiene el siguiente arancelamiento: 1 a 500 kg.: \$ch 15.600 (pesos chilenos), 501 a 1.000 kgs.: \$ch 17.000 y desde 2.000 kgs.: \$ch 20.500. Por cada 2 toneladas se cobra un adicional de \$ch 3.500, con un máximo de \$ch 71.379.

El Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) cobra por la destinación aduanera una suma fija, independiente de la cantidad, que es equivalente a una Unidad Tributaria Mensual (UTM). A modo de ejemplo, en septiembre de 2006 esta UTM equivalía a \$ch 32.206.



Cuadro Nº 18 - IMPUESTOS CHILE		
Impuesto	Descripción	Valor
IVA	IVA importación	19%
CDA	Certificado de Destinación Aduanera para alimentos	\$ch 15.600 - \$ch 20.500
SAG	Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) cobra por la destinación aduanera una suma fija mensual equivalente a 1 UTM *	\$ch 32.206

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana de Chile.

\* UTM: valor a septiembre de 2006.

Los documentos que debe presentar el importador para librar el envío, se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº 19 - DOCUMENTOS ADUANEROS CHILE
Factura comercial.
Conocimiento de embarque (que lo provee el transportista internacional).
Informe de importación (antes del embarque, para mercancías cuyo embarque exceda de US\$ 3.000 fob). El mencionado Informe se considerará aprobado cuando el Servicio Nacional de Aduanas otorgue la numeración y fecha. Desde esa fecha el importador contará con 120 días para proceder al embarque de la operación.
Declaración Jurada (DD.JJ.) de antecedentes financieros (para embarques que no requieren informe de importación, pero que superan los US\$ 1.500).
Póliza de seguros (en caso de no asegurar la mercadería, la Aduana toma un valor de aforo equivalente a 2% del valor fob de la mercadería para la determinación del derecho aduanero).
Certificado de Origen (para poder beneficiarse de la preferencia arancelaria).
Certificado Fitosanitario (para productos vegetales o animales).

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana Chile.

Las importaciones de carne vacuna que realiza Chile están concentradas en los cortes frescos o refrigerados deshuesados (alrededor de 95% del volumen total) y provienen de los países que integran el MERCOSUR casi en su totalidad (99,8%). El restante 0,2% de los cortes frescos deshuesados fue adquirido a frigoríficos australianos en los últimos tiempos.

En general, los principales proveedores de carne vacuna fresca y deshuesada son Brasil y Argentina. Pero, producto de la inestabilidad que estos dos países presentan en su estatus sanitario referido a la fiebre aftosa, su liderazgo se alterna con el de Paraguay y Uruguay. Un ejemplo de ello se observó recientemente, ya que a partir del segundo semestre de 2005 se cerró el acceso a la carne brasileña y lo mismo sucedió con la carne argentina entre marzo y agosto de 2006, en ambos casos a raíz de rebrotes de aftosa en sus respectivos rodeos vacunos. La cadena de valor de la carne paraguaya fue la que se alzó con el mayor beneficio (fue el principal proveedor de Chile) y fue seguida de cerca por la de Uruguay (que mostró la tasa de crecimiento más alta en comparación con 2005).

La importancia del comercio de carne vacuna entre el MERCOSUR y Chile está determinada por varios factores. En primer lugar, Argentina, Brasil y Uruguay figuran entre los principales exportadores netos de carne vacuna. En segundo lugar, la ubicación geográfica determina que los costos de transporte y los tiempos asociados sean menores con relación a los de otras naciones potencialmente competidoras (Australia y Nueva Zelanda). En tercer lugar, está vigente un cronograma de desgravación arancelaria progresiva para la carne vacuna, que Chile otorgó a los países miembros del MERCOSUR en el marco del Acuerdo de Alcance Parcial de Comercio Exterior N° 35 (AAP.CE N° 35) que entró en vigencia el 1° de octubre de 1996. Esto implica una ventaja adicional frente a los países competidores de extra-zona.

En particular, hasta finales de 2006 está vigente una desgravación de 17% sobre el arancel general de 6% establecido más arriba. A ello hay que agregar una preferencia de 30% sobre un cupo de 1.000 toneladas para Brasil, una preferencia de 30% sobre un cupo de 1.500 toneladas para Argentina y una preferencia de 50% sobre un cupo de 1.500 toneladas para Uruguay.

A partir de 2007, y como se puede observar en el cuadro que se presenta más adelante, la desgravación llegará a 33% del arancel general de 6% y, con ello, desaparecerá la preferencia sobre los cupos indicados en el párrafo anterior. Esto significa que la carne vacuna fresca deshuesada proveniente del MERCOSUR deberá pagar un arancel uniforme de sólo 4,02%.

En lo que respecta a las importaciones de carne vacuna congelada, los países del MERCOSUR ya disponen de una preferencia de 100% sobre el arancel general de 6%. Es decir, están totalmente desgravadas. Esto se refleja en las estadísticas, ya que todas las compras de este producto se realizaron en los socios plenos del MERCOSUR. La carne vacuna procedente de Australia y de Nueva Zelanda no tiene ninguna preferencia arancelaria hasta el momento.

Sin embargo, es importante resaltar que Chile ha firmado un Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica (P4) con Nueva Zelanda, Brunei y Singapur, que podría modificar la normativa vigente para las exportaciones cárnicas del primer país indicado, ya que liberalizaría totalmente el comercio entre los cuatro socios en 2017. El acuerdo se encuentra firmado por las cuatro partes y está en proceso de aprobación interna para su entrada en vigencia. Respecto a las concesiones otorgadas a Nueva Zelanda, hay que destacar que 88% de las importaciones podrá ingresar a Chile libre de aranceles desde la entrada en vigencia del acuerdo. Entre este conjunto se encuentra la mayoría de los productos cárnicos. El resto de los productos cárnicos gozará de este beneficio arancelario en un plazo de 3 años. Del mismo modo, Australia oficializó a finales del año pasado (2006) su interés por negociar un acuerdo de libre comercio con Chile.

**Cuadro Nº 20 - ARANCELES CHILE**

S.A.	Descripción	MERCOSUR				Argentina	Brasil	Uruguay
		GENERAL	AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Preferencia	AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Cronograma de desgravación	AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Cupo Argentina			
<b>0201.</b>	<b>Carne de la especie bovina fresco o refrigerada</b>							
0201:10.00	En canales o medias canales	6%			Cupo anual: 1.500 toneladas en conjunto con los ítem 0201.20.00 y 0201.30.00, no pudiendo exceder de 750 toneladas semestrales - Preferencia vigente hasta el 31/12/2007	Cupo anual: 1.000 toneladas en conjunto con los ítem 0201.20.00 y 0201.30.00, no pudiendo exceder de 500 toneladas semestrales - Preferencia vigente hasta el 31/12/2006	Cupo anual: 1.500 toneladas en conjunto con los ítem 0201.20.00 y 0201.30.00, no pudiendo exceder de 750 toneladas semestrales - Preferencia vigente hasta el 31/12/2007	
0201:20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar	6%						
0201:30	Deshuesada		30%	17% (1/1/06 - 31/12/06) 33% (1/1/07-31/12/07) 50% (1/1/08-31/12/08) 67% (1/01/09-31/12/09) 83% (1/1/10 - 31/12/10) 100% (01/01/11)				
0201:30.10	Cuartos delanteros	6%						
0201:30.20	Cuartos traseros	6%						
0201:30.90	Los demás	6%						
<b>0202.</b>	<b>Carne de la especie bovina congelada</b>							
0202:10.00	En canales o medias canales	6%	100%					
0202:20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar	6%	100%					
0202:30.00	Deshuesada							
0202:30.10	Cuartos delanteros	6%	100%					
0202:30.20	Cuartos traseros	6%	100%					
0202:30.90	Los demás	6%	100%					

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana de Chile.

\* La Preferencia Porcentual equivale a una rebaja en términos porcentuales con respecto al arancel de aduanas vigente del país importador.

### 6.3.4. Aranceles Federación Rusa

El proceso de inserción de la Federación Rusa en el mercado internacional ha producido, entre una gran variedad de reformas, el establecimiento de un nuevo Código de Aduana a partir del 1º de enero de 2002 (que reemplazó al que estuvo vigente desde 1993). Este nuevo nomenclador introdujo un sistema a diez dígitos, en correspondencia con el Sistema Armonizado Internacional, que incluye una descripción clara y explícita de todos los procedimientos y plazos de nacionalización, así como de las atribuciones que tienen las autoridades de aduana.

Para ingresar el envío al territorio ruso, el agente en aduana debe presentar los siguientes documentos:

Cuadro Nº 21 - DOCUMENTOS ADUANEROS FED. RUSA
Declaración de Aduana (GTD). Es un formulario que describe la mercancía, su valor, régimen aduanero, datos básicos del exportador e importador, entre otros.
Tarjeta de registro del importador en el organismo estatal de estadísticas con el código de empresa.
Carta de Inspección Tributaria local con el Código Único Tributario del importador.
Carta del banco del importador con el número de cuenta del importador, en rublos y en divisas.
Contrato de importación con traducción al idioma ruso.
Documento de Transporte: Bill of Lading (BL) o similar.
Factura proforma (Invoice) con el valor de mercancía a importar.
Certificado de seguridad GOST-R y/o certificados específicos según el producto.
"Pasaporte" de la operación. Este es un documento emitido por el banco del importador a los efectos del control monetario, que contiene la breve descripción codificada de la operación de importación.
Declaración del valor de aduana, a los fines de controlar el valor declarado.
Copia de la transferencia bancaria por los pagos de importación a la cuenta de la aduana local.
Certificado de origen (en caso de resultar necesario).
Póliza de seguro.
Acta de recepción de mercaderías en la bodega temporal de aduana.
Carné de Identidad del representante del importador o persona autorizada por éste.

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana Rusia.

Los aranceles de importación ad valorem se aplican sobre el valor CIF de las mercancías. Además, para algunos productos, con el objetivo de evitar la falsificación de su valor en aduana, se establecen aranceles mínimos fijos (derecho específico) que se aplican sobre la unidad de producto. De esta manera, Rusia presenta un arancel compuesto.

Otro impuesto que debe abonarse al momento de la inserción del producto, es el IVA, que de hecho funciona como un impuesto directo pagado por el importador. Para los alimentos básicos se aplica una tasa de 10%. Los demás alimentos y otros productos pagan 18%. Carne, pescado, productos lácteos, granos, aceites animales y vegetales, hortalizas (no así la fruta, que aún no ha sido considerada como básica) y azúcar, son considerados como básicos. La tasa de IVA de 10% también se aplica para los artículos infantiles como ropa, calzado, artículos de colegio, entre otros. La lista de alimentos básicos es aprobada por el Servicio Estatal de Tributación y se da a conocer a las autoridades de la aduana para su aplicación directa.

Cuadro Nº 22 - IMPUESTOS FED. RUSA		
Impuesto	Descripción	Valor
IVA Importación	<b>IVA productos básicos</b> 0201.10.000.0 (excepto carne de ternera); 0201.20 (excepto carne de ternera); 0201.30.000.0 (excepto carne de ternera y filete); 0202.10 (excepto carne de ternera); 0202.20 (excepto carne de ternera); 0202.30 (excepto carne de ternera y filete); 1602.50 (excepto jamón y aspic de lengua).	10,0%
	<b>IVA demás productos</b>	18,0%

Fuente: PEE-UCA, con datos de Federal Customs Service - Rusia.

Para el caso particular de Rusia, en la presente investigación se consideran únicamente los cortes de carne fresca y congelada desde Argentina, Brasil, Uruguay y Nueva Zelanda.

El mercado de importación de la carne vacuna en Rusia se encuentra actualmente cuotificado, tanto para carne congelada como fresca. El acceso a la cuota permite ingresar la mercadería con un derecho de importación menor a 15%. Por fuera de la cuota, el derecho ad valorem es de 40%.

Mediante la disposición 49 del 1º de abril de 2003, el gobierno de Rusia estableció el sistema de cuotas para la carne bovina congelada. Este sistema será de aplicación hasta 2010, período durante el cual el gobierno ruso pretende estabilizar su mercado en transición. Esta cuota es en realidad un contingente tarifario que permite, entonces, importar por encima del volumen fijado con un arancel diferencial. Para 2003 el cupo para la carne congelada (HS 0202) fue de 315.000 toneladas, que se incrementó en 2004 y 2005 a 428.000 toneladas. La Disposición Nº 729 del 5 de diciembre de 2005 estableció la cuota para 2006. Para las subparti-

das 0202.10.000.1, 0202.20.100.1, 0202.20.300.1, 0202.20.500.1, 0202.20.900.1, 0202.30.100.2, 0202.30.500.2 y 0202.30.900.2, el cupo se estableció en 435.000 toneladas, inclusive las provenientes de los países miembros de la Unión Europea (343,7 mil ton), de EE.UU. (17,9 mil ton), de Paraguay (3 mil ton) y de otros orígenes (70,4 mil ton). Para 2007 el volumen involucrado en esta distribución aumentó a 440 mil ton, en 2008 será de 445 mil ton y en 2009 ascenderá a 450 mil ton. Del aumento total, el mayor incremento se distribuirá entre la UE y EE.UU. Mientras tanto, Paraguay mantendrá el mismo volumen de 3 mil ton y el resto de los países aumentarán su participación por año en sólo 9 mil ton.

La asignación de la cuota se realiza de la siguiente manera: 10% por licitación y 90% por valores históricos ('past-performance'), sobre la base del período 2000-2002. Para el despacho de las mercaderías, el envío debe contar con una licencia otorgada por el ministerio de Desarrollo Económico y Comercio de la Federación Rusa. Se excluye de este sistema a los orígenes correspondientes a los países pertenecientes al CEI (Comunidad de Estados Independientes).

Para el caso de las carnes frescas o refrigeradas, el sistema de cuotas llegó el 1º de agosto de 2003 (con la Disposición N° 722). Para 2006, la Disposición N° 731 del 5 de diciembre de 2005 estableció para las carnes enfriadas un cupo de 27,8 mil ton, de las cuales la UE cuenta con 27,3 mil toneladas y los otros países con 500 toneladas. Todo el contingente debe contar con la licencia del organismo competente, en este caso del ministerio de Desarrollo Económico y Comercio de la Federación Rusa. Para los siguientes años, el cupo es el siguiente: 2007: 28,3 mil ton, 2008: 28,9 mil ton y 2009: 29,5 mil ton. A pesar de que se muestra un incremento en el cupo tarifario, en la repartición se traduce en un aumento de la cuota de la UE, manteniéndose siempre en 500 toneladas para el resto de los países.

A su vez, a las reducciones arancelarias que operan sobre las cuotas analizadas más arriba, se deben agregar las preferencias que el Sistema Generalizado de Preferencias (SGP) concede a diversos orígenes en desarrollo, entre los cuales se encuentran Argentina, Brasil y Uruguay. El capítulo 02 (carnes) se encuentra dentro del listado de productos cubiertos por esta preferencia. Esto implica un descuento de 25% sobre el total del arancel sujeto a pago, por lo cual en aduana se paga 75% del arancel general.

Para poder aprovechar esta preferencia, se debe presentar un certificado de origen del tipo "A" (no es necesario para la importación de lotes con valor facturado inferior a US\$ 5.000). A su vez, se debe observar la regla del "embarque directo", que significa que la mercadería se embarcó en el país que goza del régimen preferencial directamente con destino a la Federación Rusa. Esta regla también se considera cumplida para las mercaderías que:

- Pasan en tránsito con destino a la Federación Rusa por territorio de terceros países, debido a razones geográficas, económicas o de transporte;

- Se encuentran bajo régimen de almacenamiento temporal aduanero en el territorio de terceros países;
- Fueron adquiridas en un tercer país durante o después de una feria o una exposición, a condición de que las mercaderías no hubiesen sido modificadas en ese país.

Para la confirmación de estos regímenes, es condición suficiente tener en los documentos que acompañan la mercadería los registros correspondientes de los órganos aduaneros de los países a través de los cuales la mercadería fue transportada. Y por último, se debe observar la regla de “compra directa”, que significa que el importador compra la mercadería a las personas u empresas registradas en el país que goza de las preferencias.

\*Ver Cuadro 23 A al 23 C

Cuadro Nº 23-A - ARANCELES FED. RUSA			
HS	Descripción	Derechos de Importación	SGP - Preferencia 25%
0201.	<b>Carne de la especie bovina fresco o refrigerada</b>		
0201.10.00.0	En canales o medias canales		
0201.10.00.01	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 3 RF 11.07.2003 N 417 - Cuota	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.10.00.09	Los demás	40% - no menos de Euros 0.53 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar		
0201.20.200	cuartos compensados		
0201.20.200.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 3 RF 11.07.2003 N 417 - Cuota	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.200.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0.53 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.300	cuartos anteriores trozados o no trozados		
0201.20.300.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 3 RF 11.07.2003 N 417 - Cuota	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.300.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0.53 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.500	cuartos traseros trozados o no trozados		
0201.20.500.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 3 RF 11.07.2003 N 417 - Cuota	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.500.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0.53 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.900	Los demás trozados o no trozados		
0201.20.900.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 3 RF 11.07.2003 N 417 - Cuota	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.20.900.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0.53 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.30	Deshuesada		
0201.30.100	cuartos delanteros, enteros o trozados en cinco piezas máximo, y cada cuarto en un solo bloque; cuartos compensados en dos bloques, uno de ellos cuarto delantero, entero o trozado en cinco piezas máximo, y el otro cuarto trasero, incluyendo filete, en una pieza.	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.30.100.2	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 3 - Cuota; excluidos aquellos cortes correspondientes al subitem 0201.30.100.3	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.30.100.3	cortes con un precio no menor a Euros 3000 CIF por 1000 kg peso neto	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg. Br. Uy
0201.30.100.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0.53 por kg.	Arg. Br. Uy

Fuente: PEE-UCA, con datos de Federal Customs Service - Rusia



## Cuadro Nº 23.B - ARANCELES FED. RUSA

HS	Descripción	Derechos de Importación	SGP - Preferencia 25%
0202.	<b>Carne de la especie bovina congelada</b>		
0202.10.000	En canales o medias canales		
0202.10.000.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 - Cuota	15% - no menos de Euros 0,15 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.10.000.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0,4 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar		
0202.20.100	cuartos compensados		
0202.20.100.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 - Cuota	15% - no menos de Euros 0,15 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20.100.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0,4 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20.300	cuartos anteriores trozados o no trozados		
0202.20.300.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 - Cuota	15% - no menos de Euros 0,15 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20.300.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0,4 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20.500	cuartos posteriores trozados o no trozados		
0202.20.500.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 - Cuota	15% - no menos de Euros 0,15 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20.500.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0,4 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20.900	Los demás trozados o no trozados		
0202.20.900.1	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 - Cuota	15% - no menos de Euros 0,15 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.20.900.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0,4 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.30.00	Deshuesada		
0202.30.100	cuartos delanteros, enteros o trozados en cinco piezas máximo, y cada cuarto en un solo bloque; cuartos compensados en dos bloques, uno de ellos cuarto delantero, entero o trozado en cinco piezas máximo, y el otro cuarto trasero, incluyendo fillet, en una pieza.		Arg. Br. Uy
0202.30.100.2	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 Cuota, excluidos aquellos cortes correspondientes al subitem 0202.30.100.3	15% - no menos de Euros 0,2 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.30.100.3	cortes con un precio no menor a Euros 3000 CIF por 1000 kg peso neto	15% - no menos de Euros 0,2 por kg.	Arg. Br. Uy
0202.30.100.9	Los demás	40% - no menos de Euros 0,4 por kg.	Arg. Br. Uy

Fuente: PEE-UCA, con datos de Federal Customs Service - Rusia

Cuadro Nº 23.C - ARANCELES FED. RUSA			
HS	Descripción	Derechos de Importación	SGP - Preferencia 25%
0202.30.500	paleta, cogote y pecho		
0202.30.500.2	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 Cuota, excluidos aquellos cortes correspondientes al subitem 0202.30.500.3	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg, Br, Uy
0202.30.500.3	cortes con un precio no menor a Euros 3000 CIF por 1000 kg peso neto	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg, Br, Uy
0202.30.500.9	los demás	40% - no menos de Euros 0.4 por kg.	Arg, Br, Uy
0202.30.900	Los demás		
0202.30.900.2	según volumen, procedimiento y especificaciones nota adicional 1 del grupo 2 Cuota, excluidos aquellos cortes correspondientes al subitem 0202.30.900.3	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg, Br, Uy
0202.30.900.3	cortes con un precio no menor a Euros 3000 CIF por 1000 kg peso neto	15% - no menos de Euros 0.2 por kg.	Arg, Br, Uy
0202.30.900.9	los demás	40% - no menos de Euros 0.4 por kg.	Arg, Br, Uy

Fuente: PEE-UCA, con datos de Federal Customs Service - Rusia

**Notas:**

Nota Adicional 1 Grupo 2 "1. En las subpartidas 0202 10 000 1, 0202 20 100 1, 0202 20 300 1, 0202 20 500 1, 0202 20 900 1, 0202 30 100 2, 0202 30 500 2 y 0202 30 900 2, se incluyen los productos cuyo volumen total de importación a la FR en 2006 constituyen 435,000 toneladas (en caso de tener la licencia otorgada por el Organismo competente), inclusive proveniente de: los países-miembros de la Unión Europea (343,7 mil tn.; EE.UU.: 17,9 mil tn.; Paraguay: 3 mil tn.; Otros: 70,4 mil tn."

Nota Adicional 3 "3. En las subpartidas 0201 10 000 1, 0201 20 200 1, 0201 20 300 1, 0201 20 500 1, 0201 20 900 1 y 0201 30 000 2, se incluyen los productos cuyo volumen total de importación a la FR en 2006 constituyen 27,800 toneladas (en caso de tener la licencia otorgada por el Organismo competente), inclusive proveniente de: los países-miembros de la Unión Europea: 27,3 mil tn.; Otros países: 0,5 mil tn."

### 6.3.5. Aranceles Israel

El nomenclador de Israel se estructura a ocho dígitos y está armonizado a seis dígitos con el sistema internacional. Existen preferencias arancelarias para los países con los cuales ha firmado acuerdos de libre comercio: Unión Europea, Estados Unidos, los países pertenecientes al EFTA (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza), Canadá, México y Jordania. Actualmente los productos argentinos no gozan de tales beneficios, aunque hay una negociación en marcha con el MERCOSUR.

En 1997 las autoridades israelíes presentaron a los estados parte del MERCOSUR una solicitud para iniciar negociaciones tendientes a suscribir un Acuerdo de Libre Comercio. La misma fue reiterada en noviembre de 2004. A fines de junio de 2005, el MERCOSUR aprobó el inicio de las negociaciones con Israel, suscribiéndose el pasado 8 de diciembre de 2005, en Montevideo, el respectivo Acuerdo Marco. A la fecha, se llevaron a cabo cuatro rondas de negociación, dos en Jerusalén y dos en Buenos Aires, habiéndose trabajado en base a cinco grupos que tienen a su cargo la redacción del Acuerdo (incluyendo la "Cláusula Evolutiva"), Reglas de Origen y Cuestiones Aduaneras; Solución de Controversias; Provisiones Generales (Subsidios, Salvaguardas y Anti-Dumping) y Acceso a Mercados. En la última reunión llevada a cabo en Buenos Aires entre el 5 y el 7 de julio de 2006, ambas partes presentaron sus respectivas ofertas de productos que estarían sujetas a reducciones arancelarias o a tratamientos preferenciales, habiéndose establecido que durante el corriente año se realizarán otras dos reuniones a fin de tratar de concluir el Acuerdo, en ocasión del encuentro a realizarse en Brasil a fines de octubre de 2006.

Mientras tanto, en la actualidad Israel tiene establecido un sistema de cuotas anuales que deben respetarse. Para ello los importadores deben solicitar las respectivas licencias al Ministerio de Agricultura.

Cuadro Nº 24 - ARANCELES ISRAEL			
HS	Descripción	Tarifa General	Cuota (kg)
<b>0201.</b>	<b>Carne de la especie bovina fresco o refrigerada</b>		
0201.10.00	En canales o medias canales		
0201.10.90	Los demás	190%	12.500.000
0201.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar		
0201.20.90	Los demás	190%	12.500.000
0201.30	Deshuesada		
0201.30.90	Los demás	190%	12.500.000
<b>0202.</b>	<b>Carne de la especie bovina congelada</b>		
0202.10.00	En canales o medias canales		
0202.10.90	Los demás	0%	12.500.000
0202.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar		
0202.20.90	Los demás	0%	12.500.000
0202.30.00	Deshuesada		
0202.30.90	Los demás	0%	12.500.000

Fuente: PFEA-LICA, con datos Israel Tax Authority.

Los documentos exigidos en toda operación de importación son:

Cuadro Nº 25 - DOCUMENTOS ADUANEROS ISRAEL	
Factura comercial.	
Lista de empaque.	
Guía de embarque.	
Prima de seguro.	
Certificado de origen.	

Fuente: PEEA-UCA, con datos Israel Tax Authority.

Los envíos deben a su vez abonar los siguientes impuestos:

Cuadro Nº 26 - IMPUESTOS ISRAEL		
Impuesto	Descripción	Valor
Tasa portuaria		1,1%
IVA	IVA importación	15,5%

Fuente: PEEA-UCA, con datos Israel Tax Authority.

### 6.3.6. Aranceles Hong Kong SAR

La Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular de China (HK-SAR, según sus siglas en inglés), es un puerto libre de impuestos, por lo cual no existen tarifas sobre la importación a nivel general. Tampoco existen cuotas ni tasas especiales. Solamente existen impuestos sobre cuatro tipos de productos: tabaco, licores, hidrocarburos y metilalcoholes.

Hong Kong adopta para su nomenclador el Sistema Armonizado (HS) a 8 dígitos. Esta nomenclatura debe ser utilizada para completar todos los documentos de importación.

Cuadro Nº 27 - ARANCELES HKSAR		
HS	Descripción	Tarifa de importación
0206.	<b>Despojos comestibles</b>	0%
0206.1	De la especie bovina - frescos o refrigerados	
0206.2	De la especie bovina - congelados	
0206.21.00	Lenguas	
0206.22.00	Hígados	
0206.29.00	Los demás	
16.01.00.00	Embutidos y productos similares de carne, despojos o sangre; preparaciones alimenticias a base de estos productos.	

Fuente: PEEA - UCA, con datos de APEC Tariff Database.

Los documentos necesarios para realizar el despacho de la mercadería son:

Cuadro N° 28 - DOCUMENTOS ADUANEROS HONG KONG
Conocimiento de embarque
Factura.
Packing list.
Copia del "shipment release"
Otros documentos como: licencias, permisos, según el producto.

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana HKSAR.

#### 6.4. Costos aduaneros en destino – Resumen comparativo

\* Ver Cuadro 29 A. al 30 E\*

Cuadro Nº 29.A. - Aranceles Chile - Resumen comparativo (aplican sobre valor CIF)							
SA.	Descripción	D.I. GENERAL	MERCOSUR		Argentina	Brasil	Uruguay
			AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Preferencia	AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Cronograma de desgravación			
0201.	Carne de la especie bovina fresca o refrigerada	6%	30%	33% (hasta 31/12/07)	0	0	1.500
					4,0%	4,0%	4,0%
0202.	Carne de la especie bovina congelada	6%	100%	100%	0,0%	0,0%	0,0%
0206.	Despojos comestibles	6%	100%	100%	0,0%	0,0%	0,0%
16.01.	Embutidos y productos similares de carne, despojos o sangre; preparaciones alimenticias a base de estos productos.	6%	100%	100%	0,0%	0,0%	0,0%
1602.	Las demás preparaciones y conservas de carne y despojos	6%	100%	100%	0,0%	0,0%	0,0%

Cuadro Nº 29.B. - Aranceles Chile - Resumen comparativo (aplican sobre valor CIF) - Arg. = 1

S.A.	Descripción	D.I. GENERAL		MERCOSUR		Argentina	Brasil	Uruguay
		Ad Valorem	AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Preferencia	AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Cronograma de desgravación	AAP.CE - 35 MERCOSUR - CHILE Cupo Argentina			
0201.	Carne de la especie bovina fresca o refrigerada				1,00	1,00	1,00	infinito *
0202.	Carne de la especie bovina congelada				1,00	1,00	1,00	1,00
0206.	Despojos comestibles				1,00	1,00	1,00	1,00
16.01.	Embutidos y productos similares de carne, despojos o sangre; preparaciones alimenticias a base de estos productos.				1,00	1,00	1,00	1,00
1602.	Las demás preparaciones y conservas de carne y despojos				1,00	1,00	1,00	1,00

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana de Chile.

\* Porque se está dividiendo por 0. Sin embargo, el cupo que beneficia a Uruguay es marginal y cae a fin de 2007.

Cuadro N° 29.C. - Aranceles Federación Rusa - Resumen Comparativo (aplican sobre valor CIF)

SA.	Descripción	D.I. GENERAL		SGP	Argentina	Brasil	Uruguay
		Ad Valorem	Preferencia				
0201.	Carne de la especie bovina fresca o refrigerada Dentro de la cuota Por fuera de la cuota	15%	25%	11,3%	11,3%	11,3%	11,3%
		50%	25%	37,5%	37,5%	37,5%	37,5%
0202.	Carne de la especie bovina congelada Dentro de la cuota Por fuera de la cuota	15%	25%	11,3%	11,3%	11,3%	11,3%
		53%	25%	39,4%	39,4%	39,4%	39,4%



Cuadro Nº 29.D. - Aranceles Federación Rusa - Resumen Comparativo (aplican sobre valor CIF) - Arg. = 1

SA.	Descripción	D.I. GENERAL		SGP	Argentina	Brasil	Uruguay
		Ad Valorem	Preferencia				
0201.	Carne de la especie bovina fresca o refrigerada						
	Dentro de la cuota	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Por fuera de la cuota	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
	Dentro de la cuota	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Por fuera de la cuota	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Fuente: PEE-LUCA, con datos de Federal Customs Service - Rusia.

Cuadro Nº 29.E. - Aranceles UE - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB)

TARIC	Descripción	Contingente arancelario no preferencial s/ Cuota Hilton					Uruguay
		D.I. GENERAL Ad Valorem + Específico	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	
0201.	Carne de la especie bovina fresca o refrigerada						
	Carne de bovino de calidad superior, sin deshuesar	12,8% + 265,2 EUR/100 kg	20%	20%			
	Los demás	12,8% + 265,2 EUR/100 kg					
	Carne de bovino de calidad superior, deshuesada	12,8% + 303,4 EUR/100 kg	20%	20%	20%	20%	20%
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
	Carne de bovino de calidad superior, sin deshuesar	12,8% + 265,3 EUR/100 kg	20%	20%			
	Carne de bovino de calidad superior, deshuesada	12,8% + 221,1 EUR/100 kg	20%	20%			
	Las demás carnes de bovino de calidad superior, deshuesadas	12,8% + 304,1 EUR/100 kg				20%	20%
Total Cuota Hilton (toneladas)			7.150	800	28.000	5.000	6.300

Cuadro Nº 29.F.- Aranceles UE - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB) - Arg. = 1

TARIC	Descripción	D.I. GENERAL Ad Valorem + Específico	Contingente arancelario no preferencial s/ Cuota Hilton					Uruguay
			Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil		
0201.	Carne de la especie bovina fresca o refrigerada Carne de bovino de calidad superior, sin deshuesar Los demás Carne de bovino de calidad superior, deshuesada	1,00 1,00 1,00						
0202.	Carne de la especie bovina congelada Carne de bovino de calidad superior, sin deshuesar Carne de bovino de calidad superior, deshuesada Las demás carnes de bovino de calidad superior, deshuesadas	1,00 1,00 1,00						
Total Cuota Hilton (toneladas)			0,255	0,029	1,000	0,179		0,225

Fuente: PEEA - UCA, con datos TARIC.

Cuadro Nº 29.G. - Aranceles EE.UU. - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB)							
HTSUS	Descripción	GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0201.	Carne de la especie bovina fresco o refrigerada						
0201.10.	En canales o medias canales						
0201.10.10	Productos dentro de la cuota cárnica *	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
0201.10.50	Los demás	26,4%	0 - 26,4% ***	26,4%	26,4%	26,4%	26,4%
0201.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
	Procesados						
0201.20.02	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0201.20.04	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0201.20.06	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
	Procesados						
0201.20.10	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0201.20.30	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0201.20.50	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
0201.20.80	Los demás (bisonte - otros)	26,4%	0 - 26,4% ***	26,4%	26,4%	26,4%	26,4%
0201.30	Deshuesada						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
	Procesados						
0201.30.02	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0201.30.04	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0201.30.06	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
	Procesados						
0201.30.10	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0201.30.30	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0201.30.50	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
0201.30.80	Los demás (bisonte - otros)	26,4%	0 - 26,4% ***	26,4%	26,4%	26,4%	26,4%

HTSUS	Descripción	GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
0202.10.	En canales o medias canales						
0202.10.10	Productos dentro de la cuota cárnica *	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
0202.10.50	Los demás	26,4%	0 - 26,4% ***	26,4%	26,4%	26,4%	26,4%
0202.20.	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
	Procesados						
0202.20.02	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0202.20.04	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0202.20.06	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
	Procesados						
0202.20.10	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0202.20.30	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0202.20.50	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
0202.20.80	Los demás	26,4%	0 - 26,4% ***	26,4%	26,4%	26,4%	26,4%
0202.30.	Deshuesada						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
	Procesados						
0202.30.02	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0202.30.04	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0202.30.06	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
	Procesados						
0202.30.10	Cortes de alta calidad **	4%	0%	4%	4%	4%	4%
0202.30.30	Los demás	10%	0%	10%	10%	10%	10%
0202.30.50	Los demás	4,4 €/kg	0,0 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg	4,4 €/kg
0202.30.80	Los demás	26,4%	0 - 26,4% ***	26,4%	26,4%	26,4%	26,4%

HTSUS	Descripción	GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0206.	Despojos comestibles	0%		0%	0%	0%	0%
0206.10.00	De la especie bovina - frescos o refrigerados						
0206.20.00	De la especie bovina - congelados	0%		0%	0%	0%	0%
0206.21.00	Lenguas	0%		0%	0%	0%	0%
0206.22.00	Hígados	0%		0%	0%	0%	0%
0206.29.00	Los demás	0%		0%	0%	0%	0%
1601.	Embutidos y demás productos						
	Los demás						
16.01.00.40	Carnes en envases hermético	3,40%	0,00%	3,40%	3,40%	3,40%	3,40%
	Los demás	3,20%	0,00%	3,20%	3,20%	3,20%	3,20%
1602.	Las demás preparaciones y conservas de carne y despojos						
1602.50.00	De la especie bovina						
1602.50.05	Menudencias						
	Los demás						
	. sin contenido de cereales ni vegetales						
1602.50.09	curado y en vinagre	4,50%	0,00%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%
	Los demás						
	.. en envases herméticos						
1602.50.10	Corned beef	0%		0%	0%	0%	0%
1602.50.20	Los demás	1,40%	0,00%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%
1602.50.60	.. los demás	1,80%	0,00%	1,80%	1,80%	1,80%	1,80%
1602.50.90	. los demás	2,50%	0,00%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
1602.90.00	Las demás	6,40%	5,10%	6,40%	6,40%	6,40%	6,40%

Fuente: PEEA - UCA, con datos de Harmonized Tariff Schedule of the United States (2006) -- Supplement 1 (Rev. 2)

Cuota: La cantidad agregada de carne incluyendo las siguientes posiciones arancelarias:

0201.10.10, 0201.20.10, 0201.20.30, 0201.20.50, 0201.30.10, 0201.30.30, 0201.30.50, 0202.10.10, 0202.20.10, 0202.20.30, 0202.20.50, 0202.30.10, 0202.30.30 y 0202.30.50, no d

	GENERAL	Australia	N. Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
Cantidad (toneladas) *	696.621	378.214	213.402	20.000		20.000

\* Canadá Y México (NAFTA), sin límites.

\*\* Las importaciones bajo esta cuota están sujetas a las regulaciones impuestas por la Autoridad Comercial de los EE.UU.

\*\*\* Cortes de alta Calidad: Corresponden a cortes especialmente procesados en cortes y formas especiales o para consumos particulares al por menor, según las especificaciones presentes en las regulaciones del Departamento de Agricultura de los EE.UU. y que hayan sido certificados

\*\*\* Australia: Si en el año calendario las exportaciones de carne de los EE.UU. son iguales o exceden el total de las cantidades exportadas en 2003 por EE.UU., las cantidades ingresadas a EE.UU. desde Australia bajo las posiciones arancelarias 0201.10.50, 0201.20.80, 0201.30.80, 0202.10.50, 0202.20.80 y 0202.30.80 durante el año calendario no deben exceder las cantidades anuales especificadas a continuación:

	Año	Australia
Cantidad (toneladas)	2006	15.000
	2007	20.000
	2008	20.000
	2009	25.000
	2010	25.000
	2011	30.000
	2012	30.000

Dentro del cupo, el arancel es de 0%; por fuera del mismo se tributa 26,4%

El arancel de 0% es solamente aplicable cuando el importador en los EE.UU. realiza una declaración en la Aduana según las formas determinadas por ese organismo y, a su vez, la mercadería cuanta con un certificado del gobierno australiano

Cuadro N° 29.H. - Aranceles EE.UU. - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB) - Arg. = 1							
HTSUS	Descripción	GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0201.	Carne de la especie bovina fresco o refrigerada						
0201.10.	En canales o medias canales						
0201.10.10	Productos dentro de la cuota cárnica *		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.10.50	Los demás		0,00 - 1,00 ***	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.20.00	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
	Procesados						
0201.20.02	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.20.04	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.20.06	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
	Procesados						
0201.20.10	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.20.30	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.20.50	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.20.80	Los demás (bisonte - otros)		0,00 - 1,00 ***	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.30	Deshuesada						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
	Procesados						
0201.30.02	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.30.04	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.30.06	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
	Procesados						
0201.30.10	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.30.30	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.30.50	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0201.30.80	Los demás (bisonte - otros)		0,00 - 1,00 ***	1,00	1,00	1,00	1,00



HTSUS	Descripción	GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
0202.10.	En canales o medias canales						
0202.10.10	Productos dentro de la cuota cárnica *		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.10.50	Los demás		0,00 - 1,00 ***	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.20.	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
0202.20.02	Procesados		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.20.04	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.20.06	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
0202.20.10	Procesados		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.20.30	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.20.50	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.20.80	Los demás		0,00 - 1,00 ***	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.30.	Deshuesada						
	Productos fuera de la cuota cárnica						
0202.30.02	Procesados		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.30.04	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.30.06	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Productos dentro de la cuota cárnica *						
0202.30.10	Procesados		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.30.30	Cortes de alta calidad **		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.30.50	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.30.80	Los demás		0,00 - 1,00 ***	1,00	1,00	1,00	1,00

HTSUS	Descripción	GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0206.	Despojos comestibles						
0206.10.00	De la especie bovina - frescos o refrigerados			1,00	1,00	1,00	1,00
0206.20.00	De la especie bovina - congelados						
0206.21.00	Lenguas			1,00	1,00	1,00	1,00
0206.22.00	Hígados			1,00	1,00	1,00	1,00
0206.29.00	Los demás			1,00	1,00	1,00	1,00
1601.	Embutidos y demás productos						
	Los demás						
16.01.00.40	Carne en envases hermético		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
1602.	Las demás preparaciones y conservas de carne y despojos						
1602.50.00	De la especie bovina						
1602.50.05	Menudencias						
	Los demás						
	. sin contenido de cereales ni vegetales						
1602.50.09	curado y en vinagre		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Los demás						
	.. en envases herméticos						
1602.50.10	Corned beef			1,00	1,00	1,00	1,00
1602.50.20	Los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
1602.50.60	.. los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	. los demás		0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
1602.50.90	Los demás		0,80	1,00	1,00	1,00	1,00

Fuente: PEEA - UCA, con datos de Harmonized Tariff Schedule of the United States (2006) -- Supplement 1 (Rev. 2).

Cuadro Nº 29.I. - Aranceles Israel - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB)

HS	Descripción	D.I. GENERAL	Cuota (kg)	Australia - NZ	Argentina	Brasil	Uruguay
0201.	Carne de la especie bovina fresco o refrigerada			No acceden a este mercado			
0201.10	En canales o medias canales						
0201.10.90	Los demás	190%	12.500.000			190%	190%
0201.20	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
0201.20.90	Los demás	190%	12.500.000			190%	190%
0201.30	Deshuesada						
0201.30.90	Los demás	190%	12.500.000			190%	190%
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
0202.10	En canales o medias canales						
0202.10.90	Los demás	0%	12.500.000			0%	0%
0202.20	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
0202.20.90	Los demás	0%	12.500.000			0%	0%
0202.30	Deshuesada						
0202.30.90	Los demás	0%	12.500.000			0%	0%

Cuadro Nº 29.J. - Aranceles Israel - Resumen comparativo (aplican sobre valor FOB) - Arg. = 1

HS	Descripción	D.I. GENERAL	Cuota (kg)	Australia - NZ	Argentina	Brasil	Uruguay
0201.	Carne de la especie bovina fresco o refrigerada			No acceden a este mercado			
0201.10	En canales o medias canales						
0201.10.90	Los demás				1,00	1,00	1,00
0201.20	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
0201.20.90	Los demás				1,00	1,00	1,00
0201.30	Deshuesada						
0201.30.90	Los demás				1,00	1,00	1,00
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
0202.10	En canales o medias canales						
0202.10.90	Los demás				1,00	1,00	1,00
0202.20	Los demás cortes (trozos) sin deshuesar						
0202.20.90	Los demás				1,00	1,00	1,00
0202.30	Deshuesada						
0202.30.90	Los demás				1,00	1,00	1,00

Fuente: PEEA-UCA, con datos Israel Tax Authority.

Cuadro Nº 29.K. - Aranceles HKSAR - Resumen comparativo

HS	Descripción	D.I. GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0201.	Carne de la especie bovina fresco o refrigerada	0%	0%	0%	0%	0%	0%
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
0206.	Despojos comestibles						
1602.	Las demás preparaciones y conservas de carne y despojos						

Cuadro Nº 29.L. - Aranceles HKSAR - Resumen comparativo - Arg. = 1

HS	Descripción	D.I. GENERAL	Australia	Nueva Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
0201.	Carne de la especie bovina fresco o refrigerada	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
0202.	Carne de la especie bovina congelada						
0206.	Despojos comestibles						
1602.	Las demás preparaciones y conservas de carne y despojos						

Fuente: PEEA - UCA, con datos de APEC Tariff Database.

Cuadro Nº 30.A. - IMPUESTOS CHILE						
Impuesto	Descripción	Australia	N. Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
<b>IVA</b>	IVA importación			19%		
<b>CDA</b>	Certificado de Destinación Aduanera para alimentos		\$ch 15.600 - \$ch 20.500			
<b>SAG</b>	Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) cobra por la destinación aduanera una suma fija mensual equivalente a 1 UTM *			\$ch 32.206		

Fuente: PEEA - UCA, con datos Aduana de Chile.

\* UTM: valor a septiembre de 2006.

Cuadro Nº 30.B. - IMPUESTOS FED. RUSA						
Impuesto	Descripción	Australia	N. Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
<b>IVA Importación</b>	<p><b>IVA productos básicos</b></p> <p>0201.10.000.0 (excepto carne de ternera);</p> <p>0201.20 (excepto carne de ternera);</p> <p>0201.30.000.0 (excepto carne de ternera y filete);</p> <p>0202.10 (excepto carne de ternera);</p> <p>0202.20 (excepto carne de ternera);</p> <p>0202.30 (excepto carne de ternera y filete);</p> <p>1602.50 (excepto jamón y aspic de lengua).</p>			10,0%		
	<b>IVA demás productos</b>			18,0%		

Fuente: PEE-UCA, con datos de Federal Customs Service - Rusia.

Cuadro Nº 30.C. - IMPUESTOS UE

Impuesto	Descripción	Australia	N. Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
IVA	Alemania			7,0%		
IVA	Países Bajos			6,0%		
IVA	Reino Unido			0,0%		
IVA	Italia			10,0%		
IVA	España			7,0%		
IVA	Francia			5,5%		

Fuente: PEEA - UCA, con datos TARIC.

Cuadro Nº 30.D. - IMPUESTOS EE.UU.

Impuesto	Descripción	Australia	N. Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
<b>Formal Entry</b>	Declaración reglamentaria de aduana, si el valor de la mercancía es de más de US\$ 2.000.					
<b>Harbor Maintenance Fee (HMF)</b>	Impuesto sobre envíos marítimos			0,125% FOB		

0,21% s/FOB, con un mínimo de US\$ 25 y un máximo de US\$ 485; es cobrado por la Aduana de EE.UU.

Fuente: PEEA - UCA con datos USA Custom.

Cuadro Nº 30.E. - IMPUESTOS ISRAEL

Impuesto	Descripción	Australia	N. Zelanda	Argentina	Brasil	Uruguay
Tasa portuaria					1,1%	
IVA	IVA importación	no acceden.			15,5%	

Fuente: PEEA-UCA, con datos Israel Tax Authority.

## 6.5. B Fuentes

- "Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica", Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, Gobierno de Chile, 2005.
- "Animal Products (Electronic Certification System Costs Specifications), Notice 2003 Amendment No. 5", New Zealand Food Safety Authority, October 2006, Wellington, New Zealand.
- "Armonización Tributaria y Exportaciones", Instituto de Investigación en Economía y Dirección para el Desarrollo (IDIED), Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Austral, Rosario, Julio 1999
- "Customs Information for Exporters", Australian Customs Service, 2006.
- "Examen de las Políticas Comerciales – Australia", Informe de la Secretaria - Órgano De Examen de las Políticas Comerciales, OMC, WT/TPR/S/104, 28 de agosto de 2002.
- "Examen de las Políticas Comerciales – Brasil", Informe de la Secretaria - Órgano De Examen de las Políticas Comerciales, OMC, WT/TPR/S/140, 29 de noviembre de 2004.
- "Examen de las Políticas Comerciales – Nueva Zelanda", Informe de la Secretaria - Órgano De Examen de las Políticas Comerciales, OMC, WT/TPR/S/115, 14 de abril de 2003.
- "Examen de las Políticas Comerciales – Uruguay", Informe de la Secretaria - Órgano De Examen de las Políticas Comerciales, OMC, Wt/Tpr/S/163/Rev.1(06-3978), 23 de agosto de 2006.
- "Examen de las Políticas Comerciales – Uruguay", Informe de la Secretaria - Órgano De Examen de las Políticas Comerciales, OMC, Wt/Tpr/S/163, 12 de abril de 2006.
- "Export Control (Meat and Meat Products) Orders 2005", Office of Legislative Drafting and Publishing, Attorney General's Department, Canberra, June 2006.
- "Exportar – Trámite de Exportación", Uruguay XXI, Instituto de Promoción de Inversiones y Exportaciones de Bienes y Servicios.
- "Guía de Negocios 2006", Embajada de la República Argentina en la República Oriental del Uruguay, Julio de 2006.
- "Guide to Exporting", New Zealand Trade & Enterprise, March 2006.
- "Informe de Comercio Exterior, Derechos de Exportación e ingreso de divisas", realizado por Rubén Pérez, Fundación Export-ar.
- "Manual – Export Control", Volume 12, Australian Customs Service, Australian Government.
- APEC Tariff Database, <http://www.apectariff.org/tdb.cgi/ff3138/apeccgi.cgi>
- Custom Department HKSAR, [http://www.customs.gov.hk/eng/major\\_import\\_e.html](http://www.customs.gov.hk/eng/major_import_e.html)
- Disposición del Gobierno de la Federación de Rusia del 5 de diciembre de 2005 n 732, "Sobre la importación de la carne bovina, porcina, aviar en 2006-2009".
- Export Helpdesk for developing countries, [http://export-help.cec.eu.int/index\\_es.html](http://export-help.cec.eu.int/index_es.html)



- Israel Tax Authority, <http://www.mof.gov.il/customs/eng/mainpage.htm>
- Portaria Nº 35, de 24 Novembro de 2006, Publicada no DOU de 28/11/2006, Secretaria de Comércio Exterior, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Brazil.
- Reglamento (CE) 936/97, “Relativo a la apertura y el modo de gestión de los contingentes arancelarios de carnes de vacuno de calidad superior fresca, refrigerada o congelada, y de carne de búfalo congelada”, (DO L 137 de 28.5.1997, p. 10)
- Reglamento (CE) No 1745/06, “Modificación al Reglamento (CE) no 936/97, relativo a la apertura y el modo de gestión de los contingentes arancelarios de carnes de vacuno de calidad superior fresca, refrigerada o congelada, y de carne de búfalo congelada”.
- Rusia Federal Custom Service, <http://www.customs.ru/en/>
- Sitio del Programa de Carne Natural Certificada del Uruguay, <http://www.uruguaymeat.gub.uy/espanol/elprograma.php>
- Taxation and Custom Union EU, [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds/en/home.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/en/home.htm)
- Trade Information Center USA, <http://www.trade.gov/td/tic/tariff/index.html>
- World Customs Organization, <http://www.wcoomd.org>

## 7. Análisis de las medidas para-arancelarias y sus costos

Ante los avances que la OMC ha realizado en la consolidación de los aranceles de importación, las principales barreras al comercio internacional se encuentran actualmente en dos tipos de políticas: la política comercial no tarifaria y en alguna medida en la política cambiaria.

En el presente apartado se analizan las medidas para-arancelarias que aplican los territorios aduaneros de destino considerados en esta investigación (UE, EE.UU., Chile, Rusia, Israel y HKSAR) para el ingreso de mercaderías cármicas.

Existen diversas clasificaciones para las barreras no tarifarias, incluyendo en cada caso tipos de exigencias diversas. En esta investigación en particular, se toma la clasificación que utiliza la OMC, que en nuestro país fue adoptada por la Comisión Nacional de Comercio Exterior, organismo encargado de cooperar en la identificación de este tipo de medidas. La clasificación es la siguiente:

- **Medidas sanitarias y fitosanitarias (MSF)**
- **Obstáculos técnicos al comercio (OTC)**  
(Requisitos de embalaje, envase y etiquetado e información del producto).
- **Medidas de protección del medio ambiente**
- **Políticas públicas discriminatorias**  
(Compras gubernamentales, empresas públicas de comercialización, servicios públicos obligatorios, exigencias de contenido nacional, entre otros)

Para el caso particular de la carne vacuna, las medidas que presentan una mayor influencia son, en primer lugar, las MSF y, en segundo lugar, los OTC.

Considerando estos requisitos resulta necesario presentar en esta introducción la situación sanitaria que presenta la Argentina y los cuatro países competidores bajo análisis, tomando como fuente los listados declarados por la Oficina Internacional de Epizootias (OIE). De esta manera, este cuadro servirá como guía ante los requisitos sanitarios de los diversos destinos estudiados.

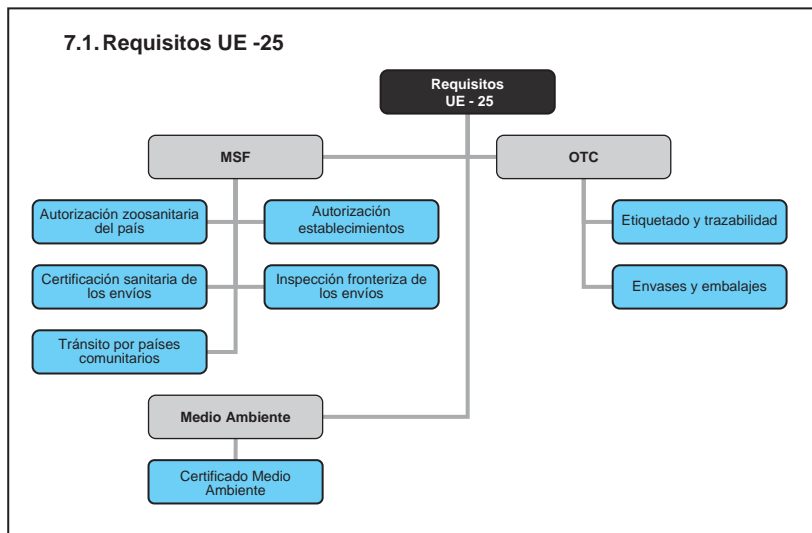
Cuadro Nº 31 - ESTATUS SANITARIO SEGÚN LA OIE

Aftosa	Libres sin vacunación	Libres con vacunación	Con aftosa
Argentina	Territorio al sur del Paralelo 42º	Resto del territorio	
Australia	Todo su territorio		
Brasil	Estado de Acre, junto con dos municipios adyacentes en el Estado de Amazonas, y los Estados de Río Grande do Sul, Santa Catarina, y Rondônia.	Resto del territorio	Estados de Paraná, Sao Paulo, Goias, Distrito Federal de Brasil, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Mina Gerais, Rio de Janeiro, Espiritu Santo, Bahia y Sergipe
N. Zelanda	Todo su territorio		
Uruguay	Todo su territorio		
Peste Bovina	Declarados provisionalmente libres	Declarados oficialmente libres	
Argentina		Todo su territorio	
Australia		Todo su territorio	
Brasil		Todo su territorio	
N. Zelanda		Todo su territorio	
Uruguay		Todo su territorio	
EEB	Declarados provisionalmente libres	Declarados oficialmente libres	
Argentina		Todo su territorio	
Australia		Todo su territorio	
Brasil	** No confirma status ante la OIE		
N. Zelanda		Todo su territorio	
Uruguay		Todo su territorio	
PCB	Provisionalmente libres con vacunación	Provisionalmente libres sin vacunación	
Argentina	** No confirma status ante la OIE		
Australia		Todo el territorio	
Brasil	** No confirma status ante la OIE		
N. Zelanda	** No confirma status ante la OIE		
Uruguay	** No confirma status ante la OIE		

Fuente: PEEA - UCA, con datos de la OIE.

Este estatus sanitario es sumamente importante al momento de considerar el ingreso de los cortes de carne cruda fresca o congelada en los diferentes destinos. A diferencia de ello, los productos cocidos o termoprocesados superan estas barreras debido a su tratamiento a altas temperaturas que eliminan la transmisión de enfermedades y únicamente deben habilitar sus plantas bajo los mismos estándares de higiene que rigen en destino para poder exportar.

## 7.1. Requisitos UE -25



### 7.1.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF)

La legislación de la UE en el ámbito veterinario establece, de forma pormenorizada, las condiciones aplicables a las importaciones de animales vivos y productos de origen animal procedentes de terceros países. La Dirección General de Sanidad y Protección de los Consumidores (DG SANCO) es la responsable de este ámbito. La legislación comunitaria en la materia está plenamente armonizada (con excepción de algunos certificados). Las medidas sanitarias que aplica la UE a las importaciones de países extracomunitarios son de un alto nivel, ya que impone una serie de requisitos sanitarios y de supervisión cuyo objetivo es garantizar que los animales y productos importados cumplan, como mínimo, normas equivalentes a las exigidas para la producción en los Estados miembros y el comercio entre ellos. Generalmente alcanzar el nivel sanitario europeo facilita la apertura de una gran variedad de mercados.

A continuación se detallan las MSF que deben cumplirse para ingresar al mercado europeo en sus 25 países miembros.

**Autorización zoosanitaria del país – certificación veterinaria**

Para ser tenida en cuenta la autorización del país para ser considerado como país importador, la DG SANCO a través de su Oficina Alimentaria y Veterinaria (OAV) realiza una inspección "in situ". Esta inspección tiene por objeto evaluar si la situación en materia de salud de los animales y salud pública, así como los servicios oficiales, las disposiciones legales, los sistemas de control y las normas de producción; constatar en última instancia que todos cumplen los requisitos de la UE.

Cuando se elabora la lista de terceros países se considera:

- La situación sanitaria de los animales;
- La trazabilidad de los animales;
- La legislación sanitaria del país;
- La organización sanitaria del país y sus laboratorios acreditados respecto a normas internacionales (medida adoptada a partir del 1º de enero de 2006 con un plazo de adaptación hasta 2010);
- Las garantías que puede ofrecer al autoridad sanitaria frente a posibles enfermedades;
- La membresía de la OIE y la implementación de sistemas activados para la detección, la difusión de información y la confirmación rápidas (planes de emergencia operativa) de las enfermedades enumeradas también por la OIE<sup>21</sup> ;
- Las garantías de información del tercer país hacia la Comisión (en 24 horas ante la aparición de enfermedades, en un plazo apropiado respecto a modificaciones legislativas relativas al sector, periódicamente sobre la situación zoonosaria del país);
- Los antecedentes de importación del tercer país;
- Las políticas de importación en el tercer país;
- Los resultados de auditorías o inspecciones;
- Las normas de prevención de enfermedades contagiosas y los sistemas de vacunación. En el caso de países con aftosa con vacunación la carne debe someterse a procesos suplementarios de maduración (incluido el deshuese) para garantizar la destrucción del virus.

Las autorizaciones pueden referirse a la totalidad o a parte de un tercer país (principio de regionalización) y son para determinados animales o productos.

Una vez que el país es autorizado pasa a formar parte de la “Lista de Terceros Países Importadores”. Por la Decisión N° 79/542 Argentina (salvo la zona tampón de 25 km desde la frontera con Bolivia y Paraguay que se extiende desde el distrito de Santa Catalina en la provincia de Jujuy hasta el distrito de Laishi en la provincia de Formosa), Australia, Brasil (salvo el Estado de Paraná, el Estado de Mato Grosso do Sul y el Estado de Sao Paulo), Nueva Zelanda y Uruguay están autorizados para importar a la UE carne bovina fresca.

## **Autorización establecimiento**

No solamente alcanza con la autorización a nivel país para poder exportar a la UE, sino también se precisa la autorización de los establecimientos (mataderos, salas de despiece, establecimientos de manipulación de las piezas, almacenes fri-

---

21 Lista de Enfermedades de los bovinos de declaración obligatoria ante la OIE: Anaplasmosis bovina, Babesiosis bovina, Campilobacteriosis genital bovina, Dermatitis nodular contagiosa, Diarrea viral bovina, Encefalopatía espongiiforme bovina, Fiebre catarral maligna, Leucosis bovina enzootica, Perineumonía contagiosa bovina, Rinotraqueítis infecciosa bovina/vulvovaginitis pustular infecciosa, Septicemia hemorrágica, Teileriosis, Tricomonosis, Tripanosomosis (transmitida por tsetse) y Tuberculosis bovina.

gríficos o centros de transformación de la carne). Estos mismos deberán cumplir las mismas exigencias que rigen para los frigoríficos comunitarios. Estos establecimientos tendrán no solo auditorías del servicio sanitario nacional sino también de la DG SANCO – OAV.

Una vez que el establecimiento completa favorablemente un cuestionario enviado por la Comisión y la OAV concluya favorablemente la inspección, la Comisión adoptará la legislación necesaria para conceder la autorización a las importaciones tan pronto como reciba el dictamen favorable del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal (que incluye a representantes de las administraciones del ámbito veterinario de los Estados miembros).

La inspección y auditoría consideran en el momento de su informe los siguientes requisitos principales:

### • Residuos, contaminantes y aditivos

La UE dispone de legislación detallada para controlar y vigilar el uso de una amplia serie de medicamentos veterinarios y otras sustancias en todas las distintas especies de animales y productos animales destinados al consumo humano. Los terceros países deben aplicar controles legales de las sustancias prohibidas con respecto a los animales y productos animales destinados a la exportación.

Uno de los requisitos esenciales para todos los terceros países que deseen exportar a la UE es el de contar con un programa de vigilancia de estas sustancias que satisfaga los requisitos que establece la legislación comunitaria con respecto a los animales o productos animales en cuestión. Este programa debe presentarse a la Comisión Europea, que lo aprueba si la evaluación es favorable. Posteriormente, todos los años se deberán presentar a la Comisión Europea los resultados del programa de ese año y el programa actualizado para el año siguiente.

Los niveles máximos de residuos y contaminantes permitidos en y sobre los alimentos para consumo humano están establecidos en las siguientes normas:

- Reglamento (EC) N° 466/2001 (OJ L-077 16/03/2001) cubre diferentes categorías de contaminantes como nitratos, alfa toxinas, metales pesados (plomo, cadmio, mercurio) y trimonocloropropano-1,2diol (3-MCPD), entre otros;
- Los máximos niveles de residuos de pesticidas están fijados en la Decisión 86/363/EEC (OJ L-221 07/08/1986);
- La evaluación y el nivel máximo de residuos (MRLs – por sus siglas en inglés) para productos veterinarios medicinales están fijados en el Reglamento (EEC) N° 2377/90 (OJ L-224 18/08/1990). Para el caso especial de la carne de bovinos solamente se fijan niveles máximos para el Chloramphenicol en 0,3 g/kg.

Aparte, hay medidas específicas para verificar sustancias que promuevan hormonalmente el crecimiento de animales de granja (Decisión 92/22/EEC – Decisión 2003/74/EC) y el nivel máximo permitido de radioactividad (Reglamento N° 3954/87).

Respecto a la presencia de hormonas en la carne vacuna, en 1981 la UE prohibió el uso de sustancias que promovieran el crecimiento de los animales (a través de la Decisión 81/602/EEC). Ejemplos de este tipo de promotores son el estradiol 17β, la testosterona, la progesterona, el zeranol, la trenbolona ACTH y el melengestrol ACTH (MGA).

## **• Normas de seguridad alimentaria**

La norma que vela por el cumplimiento de la seguridad alimentaria es el Reglamento CE N° 178/2002, que establece los Principios y Requisitos Generales de la legislación alimentaria, crea la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria y fija los procedimientos relativos a la seguridad alimentaria.

Más allá de que la nueva ley general no tiene un carácter extraterritorial, el cumplimiento de las obligaciones puede tener consecuencias para el país exportador dado que los importadores de la Comunidad deberán estar en condiciones de declarar quiénes fueron sus abastecedores, por lo que posiblemente solicitarán al exportador los datos de trazabilidad, pudiéndose llegar a generar una cadena de consultas “hacia atrás”.

Este reglamento se complementa con el Reglamento CE 852/04, el cual establece las normas generales destinadas a los operadores de empresa alimentaria en materia de higiene de los productos alimenticios. Existe un requisito que aún no se ha llevado a la práctica por el cual es necesario registrar a las empresas alimentarias. Por ello, será fundamental analizar este punto a futuro y ver qué instituciones serán autoridades competentes para el cumplimiento de la norma.

Para el caso particular de alimentos de origen animal (Reglamento CE 853/04), para completar la operatoria el importador deberá considerar la presencia del país de origen en la lista de países y establecimientos autorizados por la UE para este tipo de operaciones. A su vez, con el fin de garantizar la seguridad de los alimentos resulta necesario que se cumplan como mínimo ciertos requisitos de higiene en toda la cadena de producción, desde la limpieza hasta que no se interrumpa la cadena de frío en el envío.

Para cumplimentar estas exigencias, se han creado criterios microbiológicos para proteger a los consumidores contra los microorganismos patógenos. Desde el 1º de enero de 2006 es obligatorio aplicar sistemas de control basados en los princi-

pios HACCP (Sistema de Análisis de Peligros y Controles de Puntos Críticos<sup>22</sup>). La Autoridad Sanitaria del país de origen debe garantizar esta aplicación.

Cuando se descubre que un alimento no cumple con los requisitos de la ley, se debe revisar el compromiso en cada paso de la cadena y corroborar en qué eslabón no se han cumplido los controles específicos. El operador privado debe informar a la Autoridad competente, para el retiro del mercado del producto en cuestión.

Por último, en la UE la venta directa hacia el consumidor requiere, según el país comunitario, un último control de organizaciones nacionales certificadoras, como es el caso particular del BRC (British Retail Consortium de Gran Bretaña). Estas exigencias son establecidas por los propios clientes a sus proveedores. Lo que se certifica son estándares de calidad relativos al control de los ingredientes a través de toda la cadena de suministro.

## • Controles EEB

En lo que se refiere a la importación de carne de ganado de especies bovinas, los países exportadores deben solicitar que se determine su estado en relación con la EEB. Este estado se basa en una evaluación del riesgo y está relacionado con condiciones específicas de importación relacionadas con la EEB.

Las medidas transitorias que aplica la UE, hasta el 30 de junio de 2007, se basan en el criterio de evaluación del riesgo geográfico de EEB (RGE).

Para la importación de productos de origen bovino, los países pertenecientes al RGE deben certificar la ausencia de Materiales Especificados de Riesgo especificados

(MER; son determinados órganos y tejidos de los rumiantes que se retiran de la cadena alimentaria para prevenir cualquier posible riesgo para la salud), que los animales no han sido aturdidos mediante el descabello o inyección de gas y que los productos no contienen carne separada mecánicamente (obtenida a partir de huesos de rumiantes).

---

22 El Hazard Analysis Critical Control Point (HACCP): Para el caso de los productos alimenticios se aplica el Hazard Análisis Critical Control Point (HACCP). Este sistema establece que las compañías de alimentos deben identificar cada etapa dentro de sus actividades, en donde se establezca los procedimientos de seguridad establecidos para el manejo de los alimentos, en cuanto al proceso, tratamiento, empaque, transporte, distribución y comercialización de los mismos. El HACCP está considerado dentro de un sistema de control mucho más amplio como es el Sanitation Standard Operating Procedures, por sus siglas en inglés SSOP. Este sistema hace hincapié en la higiene de los establecimientos basándose en el control de exigencias básicas (agua segura, limpieza de las superficies en contacto con los alimentos, prevención de contaminaciones cruzadas, higiene y salud de los empleados, adulteración, y compuestos tóxicos).



## • Disposiciones relativas al bienestar animal

Los requisitos comunitarios en materia de bienestar animal se aplican también a la importación de animales vivos y productos de origen animal. Tienen una gran importancia, en particular en dos ámbitos fundamentales como el trato a los animales durante el sacrificio para el consumo humano y los requisitos en materia de bienestar relativos al transporte de la mayoría de los animales vivos.

Para la importación de algunos productos, los requisitos de bienestar de los animales se incluyen en los certificados de importación en forma de una declaración y la autoridad veterinaria del país de origen debe certificar su cumplimiento, así como el de las exigencias zoonosológicas y de salud pública.

### Certificación sanitaria de los envíos

Por normal general, las importaciones de animales y productos animales en la UE deben ir acompañadas de la certificación sanitaria que establece la legislación de la UE en idioma comunitario. La certificación debe ir firmada por un veterinario oficial o un inspector oficial (tal como se indica en el certificado pertinente) y debe respetar las disposiciones de la Directiva 96/93/CE del Consejo.

## • Inspección fronteriza de los envíos

Los envíos de animales o productos animales importados a la Comunidad deben entrar en ésta a través de un Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) autorizado y situado en un Estado miembro. Los PIF están sometidos a la autoridad de veterinarios oficiales que asumen efectivamente la responsabilidad de los controles sanitarios de los envíos entrantes.

Con arreglo a la legislación comunitaria, cada envío de animales vivos y productos de origen animal debe ser sometido a controles veterinarios oficiales en ocasión de la inspección fronteriza. Los controles oficiales incluyen sistemáticamente al menos un control documental y un control de identidad y, en su caso, un control físico. En algunos casos, la frecuencia de los controles físicos puede reducirse en función del riesgo que presenta el producto, así como de los resultados de controles anteriores. En el caso particular de alimentos de origen animal, el PIF además deberá constatar los aditivos que contiene el alimento, los materiales en contacto con los alimentos y su nivel de irradiación.

Con anterioridad a su llegada a la aduana, todo envío de algún producto de origen animal debe ser informado al PIF, con la primera parte de los denominados documentos veterinarios comunes de entrada (DVCE) debidamente cumplimentados. Gracias a la existencia de un sistema informático (TRACES), la notificación puede

realizarse de manera muy ágil vía Internet. Esta tarea generalmente la realiza el importador.

Si el envío no cumple los requisitos comunitarios deberá ser reexportado en un plazo de 60 días o si no será destruido.

## · Requisitos relativos al tránsito por territorio comunitario

De manera general y de conformidad con la normativa zoonosanitaria establecida en la legislación de los distintos sectores, los envíos de animales vivos o productos de origen animal en situación de tránsito o los productos almacenados temporalmente en la UE deben cumplir los requisitos zoonosanitarios de la UE. Tal cumplimiento se verifica en el marco del procedimiento de entrada a través del siguiente certificado.

Este tipo de legislación, por ejemplo, limita temas logísticos como es el caso de los envíos a Rusia desde países sudamericanos, ya que los envíos que se realizan a través de puertos europeos no pueden continuar vía terrestre en caso de que no cumplan los requisitos de la UE. Es por esto que se continúa por vía marítima a San Petersburgo, con los costos que las sucesivas demoras generan.

### 7.1.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC)

#### · Etiquetados - Trazabilidad

Para el **etiquetado de productos alimenticios** dentro de la UE las indicaciones obligatorias son las siguientes:

- La denominación de venta del producto;
- La lista de ingredientes;
- Para los productos alimenticios pre-embalados, la cantidad neta;
- La fecha de duración mínima o, en el caso de productos alimenticios muy perecederos por razones microbiológicas, la fecha de caducidad;
- Las condiciones especiales de conservación y de utilización;
- El nombre o la razón social y la dirección del fabricante o del embalador o de un vendedor establecido dentro de la Comunidad;
- El lugar de origen o de procedencia en los casos en que su omisión pudiera inducir a error al consumidor sobre el origen o la procedencia real del producto alimenticio;
- Un modo de empleo en el caso de que, de no haberlo, no se pueda hacer un uso adecuado del producto alimenticio.

Para el caso particular de la carne bovina, existen dos Reglamentos de la UE que

establecen las normas a seguir. Estos son:

- Reglamento (CE) N° 1760/2000 que establece un sistema de identificación y registro de los animales de la especie bovina y relativo al etiquetado de la carne de vacuno y de los productos a base de carne de vacuno;
- Reglamento (CE) N° 1825/2000 sobre etiquetado de la carne de vacuno y los productos a base de carne de vacuno.

Además, debe tenerse en cuenta que el Reglamento (CE) N° 178/2002 del Parlamento Europeo y del consejo, en su artículo 18 determina la obligatoriedad, a partir del 1° de enero de 2005, de que las empresas de productos alimentarios tengan sistemas de trazabilidad que permitan saber el origen y el destino de un producto.

Según el artículo 13 del Reglamento (CE) N° 1760/2000, desde el 1° de enero de 2002 es obligatorio el **etiquetado para carne vacuna en general**. La obligación rige tanto para la carne comunitaria como para la carne importada procedente de terceros países. A continuación se describen las indicaciones que deben ser mencionadas en la etiqueta, a partir del sistema de etiquetado obligatorio:

- Origen: en el caso que la carne de vacuno proceda de animales nacidos, criados y sacrificados en x, se debe poner "Origen: x";
- Número de referencia del animal o del lote;
- Número del matadero autorizado (y el país donde se encuentre);
- Número de sala de despiece autorizada (y el país donde se encuentre).

Cualquier otra indicación que se quiera adicionar en la etiqueta forma parte del sistema de etiquetado facultativo, que permite incluir características distintas de las mencionadas en el etiquetado obligatorio (por ejemplo: alimentado a pasto, raza, etc).

La Argentina es hasta el momento el único país extracomunitario que ha alcanzado estándares equivalentes en el etiquetado de la carne bovina enviada a la UE y que han sido aprobados por ellos. Esta medida facilita la comercialización y evita mayores costos.

Para el caso de **carnes no embaladas**, la Directiva del Consejo Europeo N° 72/462 estableció que el marcado con tintas de las carnes debe hacerse con violeta de metilo. En dicha norma se determinan también las características que debe poseer el marcado de inspección veterinaria de las carnes. Entre otras regulaciones establece:

El marcado de inspección veterinaria se efectuará bajo la supervisión del veterinario oficial. A este fin, tendrá en su poder y conservará:

- Los instrumentos destinados al marcado de inspección veterinaria de las carnes frescas, que no podrá entregar al personal auxiliar sino en el momento mismo del

marcado y durante el lapso de tiempo necesario para este;

- Las etiquetas cuando lleven ya la marca del sello oficial. Dichas etiquetas se entregarán al personal auxiliar en el momento mismo de su colocación y en número correspondiente a las necesidades.

El sello oficial que indique la aptitud de las carnes para el consumo tendrá forma ovalada y 6,5 cm. de ancho por 4,5 cm. de alto. En el sello deberán figurar los datos siguientes, en caracteres perfectamente legibles:

- En la parte superior, el nombre del tercer país expedidor, en letras mayúsculas o, en su caso, la sigla asignada a dicho país en virtud del Convenio internacional regulador de las matrículas de los vehículos de motor;

- En el centro, el número de registro sanitario del matadero.

Los caracteres deberán tener una altura de 0,8 cm. para las letras y de 1 cm. para los números. El sello podrá llevar además una indicación que permita identificar al veterinario que haya efectuado la inspección sanitaria de las carnes frescas.

Las canales se marcarán a fuego o a tinta por medio de un sello que responda a las prescripciones siguientes:

- Las canales que pesen más de 60 kilos deberán llevar la marca del sello sobre cada media canal, al menos en los sitios siguientes: cara externa de la extremidad posterior, lomo, dorso, pecho, extremidad anterior y pleura;

- Las demás deberán llevar como mínimo cuatro marcas de sellos oficiales en las extremidades anteriores y en la cara externa de las extremidades posteriores.

Los hígados se marcarán a fuego con un sello que se ajuste a las prescripciones precedentes. Las cabezas, lenguas, corazones y pulmones se marcarán a tinta o a fuego por medio de un sello que se ajuste a las prescripciones precedentes. No obstante, el marcado de lenguas y corazones no será obligatorio en bovinos de menos de tres meses y en animales de las especies porcina, ovina y caprina.

Los trozos, a excepción del sebo, la manteca, el rabo, las orejas y las patas, obtenidos en las salas de despiece a partir de canales debidamente marcadas, deberán, siempre que no lleven marca alguna de estampillado, marcarse a tinta o a fuego mediante un sello que se ajuste a las prescripciones precedentes y que incluya el número de registro sanitario de la sala de despiece, y no el del matadero.

Los trozos de tocino y de panceta sin corteza podrán agruparse en lotes de hasta cinco trozos; se pondrán marcas bajo el control oficial sobre cada lote y cada pieza, si esta estuviere suelta, y se les colocará una etiqueta que se ajuste a las prescripciones precedentes. El marcado podrá efectuarse también colocando marcas en forma de placas ovaladas. Dichas marcas se fijarán sobre los distintos trozos de manera que puedan usarse de nuevo; las marcas serán de materiales resistentes y se ajustarán a las prescripciones de higiene. En tales marcas se hará constar, en

caracteres perfectamente legibles:

- En la parte superior, con letras mayúsculas las siglas asignadas al país tercero exportador en virtud del Convenio internacional regulador de las matrículas de los vehículos de motor;
- En el centro, el número de registro sanitario de la sala de despiece;
- Los caracteres, tanto las letras como los números, deberán tener una altura de 0,2 cm. Se podrá consignar también en los marchamos una indicación que permita identificar al veterinario que haya efectuado la inspección sanitaria de las carnes.

En el caso particular del etiquetado de cajas, sean estándar y homogéneas (es decir, cajas con un mismo producto de un mismo lote), la información mínima necesaria en caracteres legibles es la siguiente:

- Producto contenido;
- Número de lote;
- Sello oval del registro sanitario del proveedor y razón social del mismo;
- Condiciones de conservación;
- Peso neto con 2 decimales;
- Fecha embalaje (opcional).

Ahora bien, cuando se trate de etiqueta de palets y cajas multiproducto, el etiquetado se basará en un número de matrícula que las identifique. La información mínima necesaria en caracteres legibles es la siguiente:

- Sello oval del registro sanitario del proveedor y razón social del mismo.

Como información facultativa, el etiquetado puede contar la siguiente información:

- Fecha de paletización;
- Condiciones de conservación.

## **Envases y embalajes**

En orden a proteger la salud humana, la UE establece que los materiales que se encuentran en contacto con el producto para consumo humano no deben exceder ciertos límites en sus compuestos. Los límites y composiciones pueden ser consultados en la Directiva 2002/72/CE.

Asimismo, las cuestiones relativas al embalaje también están relacionadas con la protección del medio ambiente. Por esta razón, tanto el productor como el importador deben cumplir con las siguientes condiciones:

- El volumen y la masa de los embalajes deben ser limitados a lo estrictamente

- necesario, tomando en cuenta su función y las exigencias del usuario;
- Los embalajes y envases deben ser proyectados y producidos de tal manera que sea posible su uso múltiple. En los casos en los que eso sea imposible, el embalaje y envase tienen que ser reciclables;
  - Los envases y embalajes deben contener la menor cantidad posible de sustancias dañinas para el hombre o el medioambiente. La suma total de: plomo, cadmio, cromo y mercurio, contenida en el envase no puede superar 100 mg/kg.

### 7.1.3. Medidas de Protección al Medio Ambiente

#### · Certificado de Medio Ambiente

Finalmente, es necesario mencionar un último factor que tiene un creciente interés en relación con la producción ganadera y que incide también de manera importante, aunque no directa, en la salud de las personas, que es la protección del medio ambiente.

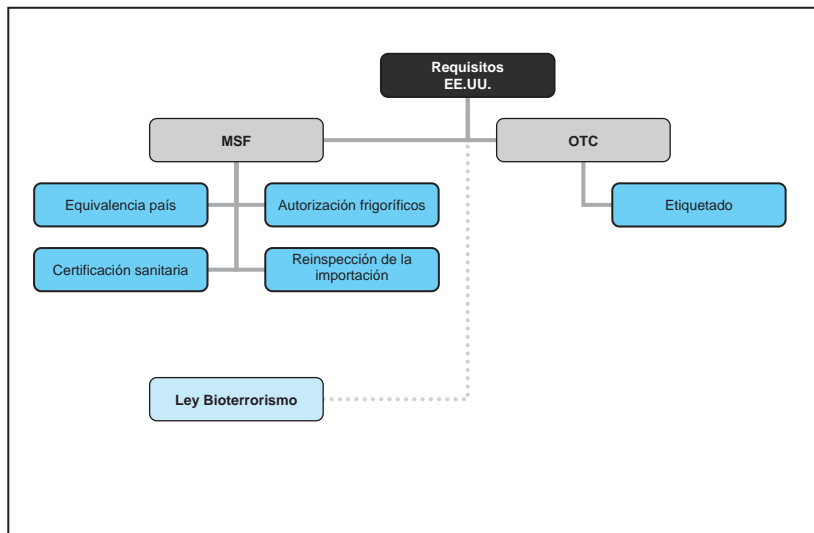
La UE coloca a la protección del medio ambiente como una prioridad número uno. El VI Programa de Acción Medioambiental establece la política a seguir para el período 2001-2010. Principalmente se centra en las medidas para evitar el cambio climático y el calentamiento global, y en la protección del hábitat natural y la vida salvaje. Estos objetivos son implementados a través de estrictas medidas de control respecto a sustancias que destruyan la capa de ozono y el medio ambiente de manera general, considerando los parámetros establecidos por la Convención que protege las especies en extinción, llamada por sus siglas CITES<sup>23</sup> (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora). A su vez, existe un especial hincapié respecto a los materiales de descarte que conlleven el consumo de ciertos productos, como puede ser las etiquetas y los embalajes (Reglamento 259/93 – Decisión 94/62 EC). Este marco jurídico vigente en todo el territorio aduanero de la UE establece que el embalaje debe ser del menor valor y peso posible considerando los niveles necesarios para conservar la calidad y seguridad de los alimentos. A su vez, sustancias peligrosas y las concentraciones de metales pesados no deben exceder ciertos límites preestablecidos. Por último, todo packaging que ingrese a la UE debe ser susceptible de reciclaje. Para ello, se debe especificar su composición.

La cría de ganado como factor de contaminación del medio ambiente es algo que ha venido tomándose en consideración en los últimos años, a partir del desarrollo económico y de la aparición de los sistemas de producción intensivos. Por esta razón, el ingreso de mercaderías de este tipo en la UE debe contar con un certificado que demuestre que su comercio e ingreso no altera las condiciones de conservación de las especies en extinción.

23 Para consultar el texto completo de la CITES se puede ingresar en: <http://www.cites.org/eng/disc/text.shtml>

## 7.2. Requisitos EE.UU.

El Departamento de Agricultura (USDA, según sus siglas en inglés), el Servicio de Inspección Animal y Vegetal (APHIS, según sus siglas en inglés) y el Servicio Veterinario (VS, según sus siglas en inglés), regulan la importación de animales y productos de origen animal en los Estados Unidos de Norteamérica. Su función es asegurar la seguridad medioambiental y sanitaria de este territorio aduanero. Como regla básica de la política sanitaria de los EE.UU., las medidas sanitarias respecto a la importación de carne y sus subproductos deben ser equivalentes aunque no iguales a las aplicadas a la producción local. El Servicio de Seguridad e Inspección Alimentaria (FSIS, según sus siglas en inglés), órgano del USDA, realiza dos tipos de determinaciones de equivalencia: la primera equivalencia inicial (“eligibility”) para países que aún no comercian con los EE.UU. y la segunda equivalencia se refiere al mantenimiento por los países que ya comercian con los EE.UU.



### 7.2.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF)

#### · Equivalencia país

Los países extranjeros pasan por un largo proceso de evaluación antes de ser autorizados para exportar carne vacuna a los EE.UU. Los países de origen no están obligados a adoptar un sistema sanitario igual al norteamericano, sino equivalente. La evaluación para determinar esta equivalencia presenta dos pasos: una inspección documental y auditorías en origen.

La inspección de la documentación es una evaluación del marco legal, centrándose en cinco áreas de riesgo: control de sanidad, control de enfermedades en los animales, control de los frigoríficos y plantas, control de residuos (sistema de muestras aleatorias de los animales a faenar, métodos analíticos de muestras, testeo de tejidos y contaminantes) y control institucional. Si la inspección demuestra que el sistema del país es equivalente, una misión técnica visita el mismo para evaluar en origen tanto el sistema en su totalidad como así también las plantas y laboratorios. Si se aprueba esta inspección in situ, el FSIS propone al país como apto para exportar a los EE.UU. Luego de consideraciones de interés público, si el país es elegido para exportar se realiza un documento con todos los requisitos a considerar y el país de origen se convierte en responsable de controlar en su territorio el cumplimiento de lo acordado. También debe certificar a los frigoríficos de exportación y realizar re-certificaciones anuales. El FSIS continúa realizando inspecciones en origen para asegurar que se mantenga la equivalencia.

Como condicionamiento general a este proceso de equivalencia primario, subyace el estatus sanitario del país de origen. Para ello, los EE.UU. utilizan la clasificación de riesgo respecto a la presencia de enfermedades que elabora la OIE. Para autorizar a un país a exportar productos de origen animal a los EE.UU., el VS de los EE.UU. evalúa el estatus sanitario del país y el riesgo de contagio bajo el principio de regionalización. Esto significa que la presencia de enfermedades de manera regionalizada en un país solamente prohíbe la importación de esa región y no del país entero. Pero el país de origen debe demostrar que existen medidas de control que contienen a esta región aislada del resto del territorio. Antes de que un mercado sea abierto, el APHIS define el riesgo. Si el mismo es bajo, el VS autoriza el comercio y la apertura del mercado. La autorización es entonces por región (parte de un país o un grupo de países) y por producto.

Según esto, los distintos servicios nacionales elaboran listados de estatus sanitarios por país. Considerando la última actualización del listado que ha realizado el APHIS el pasado 9 de agosto de 2006, los países competidores bajo análisis se encuentran en las siguientes situaciones sanitarias:

- Australia: libre de aftosa y peste bovina, libre de BSE;
- Nueva Zelanda: libre de aftosa y peste bovina, libre de BSE;
- Argentina: libre de BSE, no libre de aftosa;
- Brasil: libre de BSE, no libre de aftosa;
- Uruguay: no libre de aftosa, pero puede exportar fresca y congelada en condiciones especiales, libre de BSE.

Para poder exportar a los EE.UU., el país debe estar libre de aftosa sin vacunación, peste bovina y pleuroneumonía bovina. Los animales deben haber nacido, haber sido criados y faenados en ese país o zonas de condiciones epidemiológicas similares.



## **· Autorización de frigoríficos y establecimientos**

Una vez aprobado a nivel país el estatus sanitario y el servicio sanitario oficial, los establecimientos y frigoríficos deben obtener la certificación para exportar a los EE.UU. Para que un establecimiento sea aprobado de manera delegada por el Servicio Sanitario en origen debe aprobar los siguientes requisitos:

- Inspección ante-mortem;
- Bienestar animal;
- Inspección post-mortem y desecho de animales adulterados;
- Examinación de los cortes faenados;
- Tratamiento de residuos;
- Sellado, etiquetado y embalaje.

## **· Certificación sanitaria**

Todo envío a los EE.UU. de carne y productos derivados requiere de un certificado sanitario. Este certificado debe indicar el nombre del producto, el número del establecimiento, el país de origen, el nombre y la dirección del productor o distribuidor, la cantidad y el peso del producto, la lista de ingredientes, el animal del cual deriva el producto y la marca. El certificado debe llevar el sello oficial del Servicio Sanitario que lo expide. Toda la información debe estar en inglés y en el idioma del país de origen.

## **· Reinspección de la importación**

Después de realizar la nacionalización del producto y cumplimentar los requisitos sanitarios del APHIS, el envío debe ser reinspeccionado por el FSIS. Esta inspección es condición obligatoria para poder ingresar la mercadería al territorio norteamericano.

Esta reinspección consta de un control de los documentos emitidos en origen, una inspección ocular del estado del embarque y un control del etiquetado. Los resultados de esta reinspección son cargados en un sistema informático nacional (AIIIS). Cuanto más favorables sean los resultados de las inspecciones, menos probable es que ese establecimiento exportador sea reinspeccionado. En casos especiales pueden solicitarse pruebas de los envíos (salmonela, esteriococcus coli y listeria) y dependiendo del historial de la empresa puede liberarse la mercadería, aunque su comercialización está sujeta a los resultados, o mantenerla en zona aduanera. El producto que pasa la reinspección obtiene el sellado del USDA, el cual permite su comercialización para consumo humano. En el caso de que el envío sea rechazado, tiene un plazo de 45 días para ser reexportado a origen.

## 7.2.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC)

### · Etiquetado

El etiquetado en los envíos a los EE.UU. es obligatorio tanto en los contenedores como en los paquetes de comercialización. La etiqueta de comercialización debe contener en inglés la siguiente información:

- Nombre del producto;
- N° del establecimiento;
- País de origen;
- Nombre y dirección del productor o distribuidor;
- Cantidad neta del contenido en libras y onzas o medidas cúbicas;
- Información nutricional según las normas y formatos del FSIS;
- Lista de ingredientes;
- Medidas de conservación;
- Fecha de empaque y vencimiento.

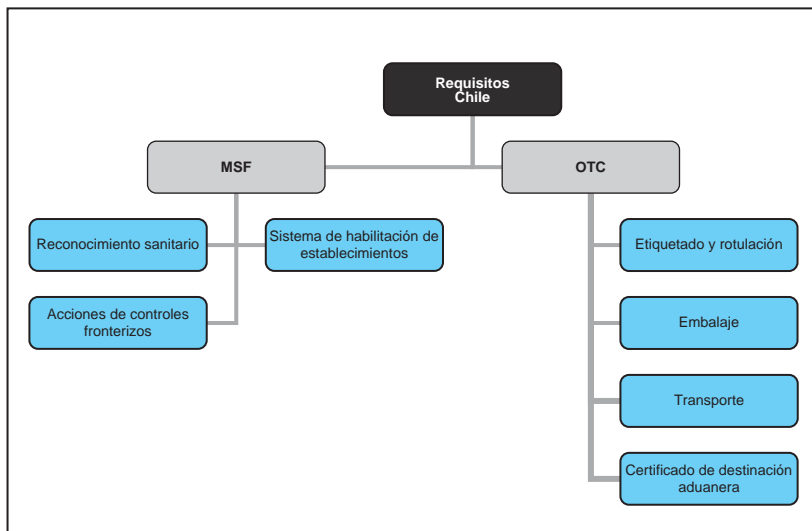
Las etiquetas deben ser legibles, de tamaño adecuado y con la claridad necesaria para que puedan ser leídas fácilmente por una persona con visión normal.

### · Ley de Bioterrorismo

Es interesante resaltar que luego de los atentados de septiembre de 2001, EE.UU. adoptó severas reglas que controlan el ingreso de personas y mercaderías para consumo humano en sus fronteras. Estas medidas disponen la notificación previa de los embarques y el registro de los establecimientos.

En el caso particular de los productos cárnicos, que ya están controlados por el USDA, éstos no están sujetos a la normativa de la Ley de Bioterrorismo de los EE.UU.

## 7.3. Requisitos Chile



### 7.3.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF)

En Chile el sistema de control de importaciones de productos de origen animal está a cargo del Servicio Agrícola Ganadero (SAG). Toda mercancía pecuaria que se desee ingresar en Chile debe cumplir básicamente con los siguientes requisitos:

- Provenir de un país o zona que cuente con reconocimiento de su servicio veterinario oficial, por parte de Chile, así como de su situación sanitaria;
- Provenir de un establecimiento habilitado según las regulaciones vigentes;
- Presentar un certificado sanitario oficial emitido por la autoridad sanitaria oficial del país de origen, en cumplimiento de las exigencias generales y específicas establecidas por Chile y bajo las condiciones requeridas.

Al momento de ingresar al territorio nacional por los controles fronterizos (aéreos, marítimos o terrestres), se verificará el cumplimiento total de los requisitos anteriores y aquellos específicos exigidos de acuerdo al tipo de mercancía. Estas acciones determinarán, finalmente, la continuidad y resolución del trámite de importación.

#### · Reconocimiento sanitario

El SAG realiza una evaluación del riesgo de ingreso y de diseminación de enfermedades que se podría producir mediante las importaciones pecuarias, analizando la calidad del Servicio Veterinario Oficial y la situación sanitaria del país de origen, así

como el riesgo del producto a ingresar. El reconocimiento sanitario se basa en las directrices establecidas por la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE), en el capítulo 1.3.3. del Código Sanitario para los Animales Terrestres - 2005: "Evaluación de los Servicios Veterinarios". Chile permite el ingreso de productos cárnicos solamente desde orígenes libres de Aftosa (con o sin vacunación), Peste bovina, Pleuroneumonía contagiosa bovina y Encefalopatía Espongeiforme Bovina.

Las carnes bovinas, tanto congeladas como frescas, que se importan a Chile deben estar amparadas por un certificado oficial otorgado por la autoridad sanitaria competente del país de origen, que estipule la zona de origen del producto, el nombre del frigorífico y su número, la identificación del producto, la especie animal, número de cajas o bolsas, la tipificación de la carne, el nombre de los cortes según nomenclatura oficial (NCh 1596 vigente) el exportador y destinatario y la identificación del medio de transporte. El certificado de tipificación, emitido por un certificador oficial, se anexará al certificado sanitario. Los dos documentos deben estar en español.

Ambos certificados corroboran que los bovinos de los cuales proceden las carnes, son nacidos, criados y sacrificados en el país o zona exportadora y no han sido alimentados con suplementos o productos que contengan harinas de rumiantes. Además, certifican que los bovinos de los cuales proceden las carnes han sido inspeccionados pre y post mortem y reconocidos como libres de enfermedades de riesgo para la salud animal.

En el caso de orígenes libres de aftosa con vacunación, se deberá anexar un certificado que corrobore que el animal del cual procede la carne ha sido vacunado y se encontraba sano al momento de la faena. Las canales deben ser sometidas a un proceso de maduración a temperaturas de entre 2<sup>o</sup> C y 7<sup>o</sup> C, por lo menos durante las 24 horas previas al desosado, para alcanzar un pH igual o inferior a 5,8 en el músculo longissimus dorsi al concluir el período de maduración. La carne de las canales que no alcancen este pH, no se podrá exportar a Chile. Sólo podrá importarse carne en cortes sin hueso y desprovista de ganglios, y carne molida, picada o hamburguesas.

Las carnes que provienen de países o zonas que han perdido el reconocimiento de libres de fiebre aftosa con o sin vacunación otorgado por la OIE o por Chile, sólo podrán ser importadas al país, si el análisis de riesgo país-producto efectuado por el SAG, de acuerdo a las recomendaciones de la OIE, indica como resultado una calificación de bajo a muy bajo riesgo de transmisión de fiebre aftosa. El Servicio Veterinario debe acreditar que el país o zona no registra focos de la enfermedad en los últimos 6 meses y que los productos autorizados estarán amparados por un certificado sanitario oficial del país exportador. Para el caso de la carne procesada, rigen las mismas inspecciones, pero debe a su vez sumarse un tratamiento especial de calor a una temperatura mínima de 68 °C por 30 minutos, un proceso que asegura la esterilidad del producto.

## **· Sistema de Habilitación de Establecimientos**

El SAG realiza la habilitación o autorización de los establecimientos pecuarios de producción, reproducción, faena, elaboración y procesamiento de animales o productos de origen animal, para exportar animales o productos de origen animal a Chile.

La habilitación se basa en la verificación y análisis de la información técnica y científica, así como en el cumplimiento de las exigencias sanitarias específicas, en lo relacionado con la calidad sanitaria de los animales y la inocuidad de los productos. Esta autorización implica la realización de una visita de verificación por parte de la autoridad sanitaria competente o por la evaluación y aprobación de una monografía de procesos, avalada por la autoridad sanitaria competente del país de origen, en el caso de productos altamente industrializados considerados de menor riesgo. Todo esto se completa con la presencia obligatoria en la planta de un control veterinario oficial permanente.

## **· Acciones de controles fronterizos**

El “Manual de Procedimientos de Importaciones Pecuarías” señala las etapas y acciones que se deben realizar en un puerto de ingreso marítimo, terrestre o aéreo, para el proceso de importación de mercancías pecuarías, tales como animales, productos y subproductos de origen animal, medicamentos veterinarios, y alimentos para consumo animal. Dicho manual entró en vigencia el 1º de marzo de 2006.

En los controles fronterizos terrestres, aéreos y marítimos por donde ingresan pasajeros, el SAG realiza, en el ámbito pecuario, todas las acciones de bioseguridad, administrativas y legales que correspondan, para evitar el ingreso de productos de riesgo para la sanidad animal.

## **7.3.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC)**

### **· Etiquetados y rotulación**

Según la normativa chilena el etiquetado se divide en dos: por una parte esta la rotulación de los cortes por separado y por el otro la de las cajas o bolsas. Cada corte debe tener una etiqueta en el interior de su envase donde figure:

- Categoría de la canal;
- Denominación del corte;
- Nombre, número y domicilio del establecimiento de origen;
- Día, mes y año del desposte.

Por su parte las cajas de carne enfriada o congelada, deberán tener la siguiente rotulación en a lo menos una de sus caras frontales:

- Categoría de la canal, Denominación del corte;
- Nombre, número y domicilio del establecimiento de origen;
- Peso bruto, peso neto y cantidad de cortes por caja;
- Día, mes y año del desposte.

Las carnes envasadas en bolsas y sacos deberán tener indicado en estos la tipificación de la canal de origen, además si corresponde al cuarto delantero o cuarto trasero, y la identificación del establecimiento despostador. Los recortes y pedacerías de desposte (conocido como trimming), deben venir envasados en bolsas o sacos con rótulo que los identifique como tales. En estos casos se debe indicar el lote de procedencia, aunque no es necesario indicar la categoría de tipificación.

En las carnes congeladas que se importen deberá estamparse la correspondiente marca de la categoría, la que deberá repetirse en las cubiertas con que se envuelven las mismas.

Para el caso de los productos cárnicos procesados, la mercadería debe venir identificada y etiquetada de acuerdo a las normas CODEX, indicando la fecha de elaboración y vencimiento.

### · Embalaje - envases

El embalaje o envases deberán ser de primer uso y deberán estar cerrados con sellos oficiales a fin de preservar su integridad. Las cajas o envases sólo podrán contener cortes provenientes de canales de una misma categoría, procesadas en el mismo establecimiento.

Por su parte, los envases y embalajes de los productos procesados deben estar sellados y etiquetados. La etiqueta debe consignar la identificación del producto, su cantidad y peso neto, establecimiento y el país de procedencia.

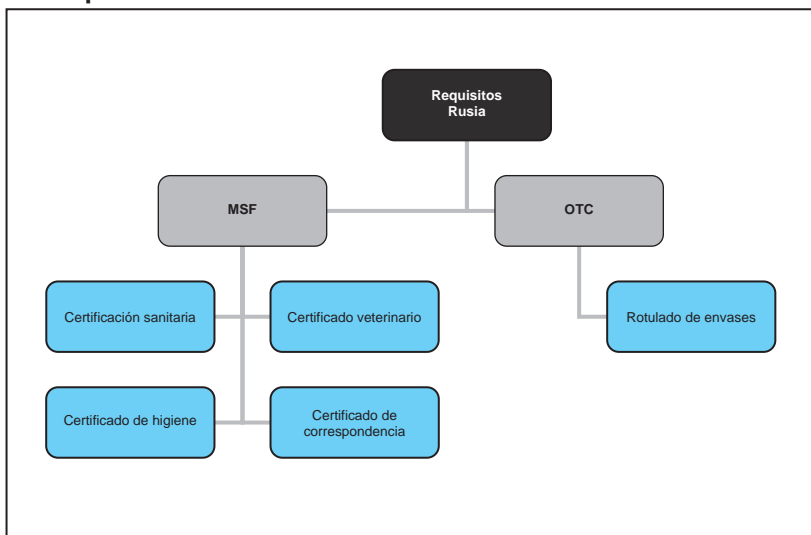
### · Transporte

Después de enfriarlas o congelarlas, las primeras carnes deben mantenerse a temperaturas de entre 0 °C y 4 °C y las segundas a temperaturas inferiores a -12 °C, tanto en los depósitos como en los medios de transporte. Los vehículos o compartimentos que realicen el transporte de las mercaderías hacia Chile deben asegurar el mantenimiento de las condiciones higiénico-sanitarias. Por otra parte, deben contar con un Certificado de Transporte de Carne vigente, emitido por una Entidad Certificadora registrada ante la SAG.

## · Certificado de destinación aduanera

En el caso especial de productos y subproductos cárnicos, definidos en Chile dentro del conjunto de productos pecuarios, el importador debe tramitar en el puerto de entrada, de manera anticipada o al momento de arribo de la mercadería, el Certificado de Destinación Aduanera (CDA) en la oficina de la SAG. Ante esta presentación, el Servicio verificará el cumplimiento de todos los requisitos arriba mencionados. La aprobación documental permite la internación de la mercadería.

## 7.4. Requisitos Rusia



### 7.4.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF)

En sus importaciones, la Federación Rusa toma ciertos recaudos sanitarios a través de cuatro certificados esenciales: sanitario, veterinario, de higiene y de correspondencia.

#### · Certificación sanitaria

El Servicio Veterinario de Rusia es quien permite el ingreso de determinados productos al territorio aduanero. En lo que respecta a la carne vacuna, el país de origen debe acreditar la condición sanitaria de "libre de fiebre aftosa" con o sin vacunación. Un brote aftósico puede acarrear como consecuencia un cierre temporal del mercado, como le ocurrió a Argentina en marzo de 2001 y a Brasil a partir de la segunda

mitad de 2005. Al igual que la UE, y en consonancia con la OIE, Rusia aplica el principio de regionalidad geográfica para el cierre de los mercados ante focos de fiebre aftosa.

En segunda instancia, la certificación a nivel de país también incluye la habilitación de los frigoríficos por especialistas del mismo Servicio ruso. Los establecimientos habilitados son los únicos que tienen autorizada la venta directa en Rusia. Esta habilitación debe ser acompañada por una segunda habilitación en el mercado de origen por el Servicio Sanitario Nacional.

Para poder realizarse estas habilitaciones se deben cumplir ciertas exigencias relativas a la construcción de los frigoríficos (materiales utilizados, ventilación, iluminación, depósitos de embalaje), al suministro de agua corriente, higiene y desinfección del establecimiento.

Como tercer paso, todo envío al mercado ruso, proveniente de frigoríficos con una doble habilitación, debe ser auditado en cada embarque por un veterinario ruso que viaja al país de origen.

#### · **Certificación veterinaria**

Todo envío hacia el mercado ruso debe contar con un certificado del Servicio Nacional de Sanidad, firmado por veterinario oficial en idioma del mercado de origen y en ruso.

Como primera exigencia para poder expedir este certificado, todo animal cuya carne se pretende exportar a Rusia debe ser examinado antes y después de la faena por el veterinario oficial del Servicio Nacional. Las carcasas (media res o cuartos) deben tener una estampilla de control sanitario, indicando el nombre y número/código del frigorífico donde ha sido faenado. El sellado de certificación veterinaria (etiquetado) debe ir adjunto al envoltorio del producto, de manera tal que para abrir el producto el etiquetado deba romperse.

La carne y sus productos deben proceder de animales sanos, que hayan sido criados en campo y en territorios no afectados por enfermedades contagiosas. Todos los animales deben estar libres de aftosa (inexistencia de focos reportados en los últimos 12 meses). Para el caso particular de ganado bovino, debe estar libre de:

- Encefalopatía Espongeiforme Bovina (BSE, según sus siglas en inglés), o “mal de la vaca loca” según la expresión popular;
- Cattle-plague, pleuroneumonía contagiosa, estomatitis vesicular, plagas de pequeños animales ruminantes (inexistencia de focos reportados en los últimos 12 meses en el país de origen);
- Tuberculosis, brucelosis, leucosis (inexistencia de focos reportados en los últimos



6 meses en el campo);

- Antrax, emphysematous carbuncle (inexistencia de focos reportados en los últimos 20 días en el campo).

Todos los cortes de carne vacuna deben provenir de animales que no hayan sido alimentados con productos a base de intestinos de animales rumiantes y órganos internos o genéticamente modificados.

No está autorizado el ingreso a Rusia de carne vacuna y sus subproductos que:

- Tengan síntomas de enfermedades infecciosas en el control posterior a la faena;
- Hayan cortado la cadena de frío durante su almacenamiento;
- Muestren signos de deterioro;
- Tengan una temperatura (cerca del hueso) superior a  $-8^{\circ}$  C para carne congelada y superior a  $4^{\circ}$  C para carne enfriada;
- Tengan restos de órganos internos;
- Tengan color, olor y gusto no característicos;
- Estén infectados con salmonella u otras enfermedades bacterianas infecciosas;
- Contengan conservantes;
- Hayan sido tratados con agentes colorantes, radiación o rayos ultravioletas;
- Hayan provenido de animales faenados afectados por estrógenos naturales o sintéticos, hormonas, preparaciones tiroideas, antibióticos, pesticidas y/o cualquier otra preparación médica que haya sido administrada de manera anterior a la faena y posterior a lo recomendado por la preparación.

Las condiciones microbiológicas, toxicológicas y radiológicas de la carne deben estar en conformidad con las normas sanitarias vigentes en Rusia.

Para el caso de los productos cárnicos procesados para consumo humano directo, los materiales utilizados deben provenir de animales sanos sujetos a controles sanitarios por el país de origen (mismo estándar sanitario de los animales destinados a faena para consumo directo). Todos los procesados destinados a consumo humano directo deben constar adicionalmente con un permiso del Departamento de Veterinaria del ministerio de Agricultura de Rusia, el cual debe ser solicitado por el importador antes de despachar el producto.

#### **• Certificación de higiene**

Este certificado debe ser solicitado al Comité Nacional de Sanidad y Control Epidemiológico (Goskomsanepidemnadzor, en idioma ruso). El trámite de testeo lleva 3 a 5 días para una muestra de 3 a 4 kilogramos. Este certificado es el único documento que puede ser utilizado para un contrato entero y no debe ser solicitado en cada envío. Para obtener este certificado, se debe contar con un comprobante de calidad del productor de la mercadería. Este certificado puede ser también solicitado a empresas como SGS.

## · **Certificación de correspondencia**

ZAO "ROSTEST MOSCVA" es una entidad que pertenece al ROSGOSSTANDART (Estándar Estatal de Rusia) y es el encargado de ejecutar el control de los estándares y de las certificaciones de los productos. Este organismo emite el comprobante conocido como GOST-R 51740, el cual certifica la calidad y seguridad de los alimentos. Este certificado puede obtenerse en Rusia o también en el país de origen, a través de entidades extranjeras acreditadas ante el Comité Estatal de Estándares de Rusia (GOSSTANDART), como es el caso de SGS. La ventaja de realizar la certificación antes del envío está en que el testeado en destino puede tener un elevado período de demora.

Determinados grupos de productos obtienen certificados de GOST-R exclusivamente presentando otros certificados más: certificado sanitario, certificado veterinario.

Después de la importación del producto, los certificados siguen su curso y el objetivo es que cada punto de venta, sea un supermercado o tienda, tenga copia de los certificados de todos los productos que comercialice, sobre todo para los productos importados. Quien no cumple con este requisito está expuesto a la aplicación de multas.

El certificado de conformidad es válido por 3 años y debe ser presentado ante la aduana de destino en cada embarque.

### **7.4.2. Obstáculos Técnicos al Comercio**

#### · **Rotulado de envases**

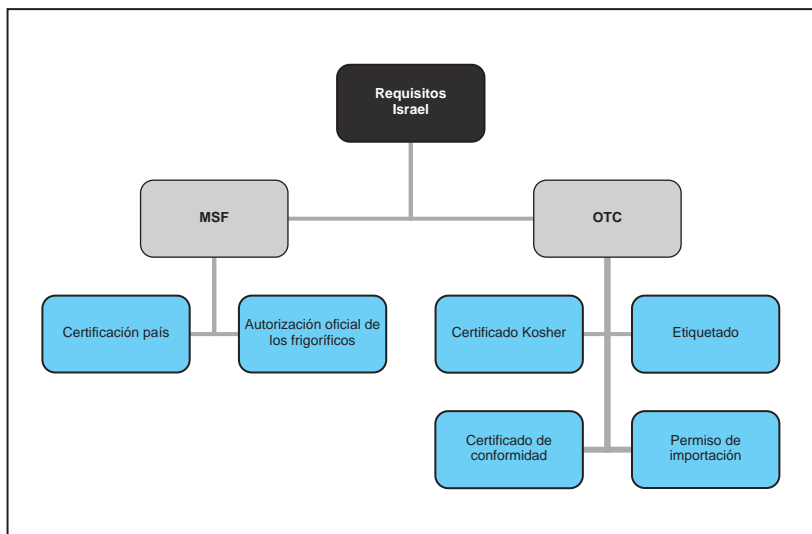
Los productos alimenticios que ingresan a la Federación de Rusia deben contener los siguientes datos de manera obligatoria en todos sus envases y embalajes, expresados en idioma ruso:

- Denominación y tipo de producto;
- País de origen y fabricante (el nombre de la firma puede indicarse con letras latinas);
- Peso o volumen del producto;
- Ingredientes principales del producto, incluyendo los aditivos;
- Valor nutritivo (calorías, vitaminas en el caso de los productos destinados para niños, medicina y dieta);
- Condiciones de conservación (para los productos con un plazo limitado de conservación o que exigen mantenimiento especial);
- Período de conservación (fecha de elaboración y de vencimiento, y plazo de conservación);
- Modo de preparación (para los productos prefabricados y destinados para niños);

- Recomendaciones de utilización (para los aditivos biológicamente activos);
- Condiciones para su empleo, incluyendo contraindicaciones para distintas dolencias;
- Estampilla de conformidad (RST) y código de certificación.

Para cumplir con estas exigencias puede realizarse un envase especial en idioma ruso o aplicarse al envase usual una etiqueta con la información arriba descrita por parte del importador. A su vez, la legislación rusa permite, cuando se trata de un paquete muy pequeño en el cual no se puede colocar un etiquetado extenso, imprimir la información obligatoria en un folleto separado que debe ser adjuntado a la mercadería.

## 7.5. Requisitos Israel



### 7.5.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF)

#### • Certificación país

El Servicio Veterinario de Israel es el encargado de autorizar las importaciones desde los diferentes orígenes. Como condición primaria todos los cortes con hueso deben provenir de países libres de aftosa y de BSE.

#### • Autorización oficial de los frigoríficos

Los mataderos-frigoríficos que deseen exportar a Israel deben estar autorizados por el representante oficial de los Servicios Veterinarios y de Sanidad Animal del

ministerio de Agricultura de Israel. Este organismo se encarga de inspeccionar los mataderos frigoríficos sudamericanos y supervisar el accionar de sus controles veterinarios.

La carne no procesada y sin empaque debe a su vez contar con una licencia del Servicio Veterinario de Israel.

## 7.5.2. Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC)

### · Certificación "kosher"

La terminología 'kosher' significa 'apto' o apropiado, y se aplica a todos aquellos alimentos que responden a la normativa bíblica y talmúdica de la ley judía. El Estado de Israel constituye el mayor mercado de comida kosher en el mundo. No sólo la consume la población judía, sino también la población árabe. Esto es así porque la comida kosher coincide con las exigencias de la alimentación 'halal'.

La ley de importación de carne<sup>24</sup> de Israel exige que toda la carne importada sea bajo la certificación kosher, aprobada por la única autoridad responsable que es la Junta del Rabinato Superior de Israel. Además, aún cuando el producto ha sido certificado por una autoridad rabínica en el extranjero, el importador debe obtener una certificación en destino del Rabinato para poder comercializarla como kosher en el mercado interno. Para muchos productores en el extranjero, esto significa que kosher en origen no es siempre idéntico a kosher en Israel. Estos requisitos se implementaron en 1993, cuando el gobierno de Israel abandonó el monopolio en la comercialización de la carne y permitió que el sector privado ingresara al negocio.

Como existían en su momento diferentes métodos para certificar un alimento como kosher alrededor del mundo, el Rabinato de Israel estandarizó la certificación kosher y pasó a exigir los mismos estándares que rigen en aquel país. Siguiendo estos requisitos, el alimento lleva el etiquetado de "Kosher bajo el acuerdo del Rabinato de Israel".

Para ser certificado como kosher, la División Exterior de Faena del Rabinato de Israel debe aprobar la planta. Se aseguran de que la planta sea apta para realizar faena kosher y que exista suficiente espacio para acomodar al personal adicional que se requiere (un supervisor y un auditor). Solamente se auditan plantas que hayan sido aprobadas por el Servicio Veterinario de Israel.

24 Es importante observar que el gobierno de Israel permite la comercialización de carne no-kosher de producción doméstica. Esta diferencia entre la producción local y la importación genera una distorsión en el principio de trato nacional que debe regir al comercio mundial.

Como condición la faena kosher (sacrificio bajo el degüello llamado “Shejita”) requiere que el animal al momento del faenado esté totalmente consciente y que pueda pararse por sí mismo, por lo cual no debe estar atontado ni colgado cabeza hacia abajo. El Rabinato de Israel ha aprobado para frigoríficos sudamericanos un método por el cual las vacas se encuentran atadas y apoyadas en sus espaldas en el piso. Otra solución es utilizar un “turning box”<sup>25</sup>, mecanismo muy usado en Europa. Está prohibida cualquier forma de shock eléctrico para atontar al animal, así como también la utilización de métodos artificiales para desangrar al animal de manera más rápida. Después del degüello ritual, el animal debe sangrar antes de remover la cabeza o la columna espinal. Todo animal debe ser numerado consecutivamente antes de ser separada la cabeza de su carcasa. Antes de cualquier certificación veterinaria, el supervisor y el auditor del Rabinato deben certificar al animal como kosher. Para ello se realiza una marca en la carcasa luego de realizar una minuciosa inspección de calidad (“Bedikah”). Por último, no debe existir simultaneidad en la línea de corte con carne no kosher. Los cortes pueden realizarse por encima de la décima costilla o por debajo del diafragma. Los cortes por debajo de la décima costilla requieren procesos adicionales para retirar tendones y nódulos de grasa.

El rabino en el sitio u organización de supervisión, luego de la certificación en origen, informará al Rabinato Superior Israelí exactamente qué requerimientos han sido cumplidos, y el Rabinato Superior Israelí emitirá un acuerdo kosher. Los acuerdos kosher del Rabinato Israelí son para embarques específicos de producto, definido por fechas de producción, códigos de producción o números de lotes. No son aprobaciones colectivas para el producto. El Rabinato Superior Israelí no cobra por este servicio.

## · Etiquetado y embalaje

La importación de alimentos está regulada por exigentes requisitos de etiquetado. Todas las importaciones deben llevar una etiqueta en la cual se indique el país de origen, el nombre y la dirección del productor, el nombre y la dirección del importador en Israel, el contenido del paquete, la fecha de vencimiento y peso y volumen en metros cúbicos. El idioma obligatorio para el etiquetado es el hebreo. En el caso de que se utilice un segundo idioma, la etiqueta no debe estar impresa en tipografías de mayor tamaño que en la leyenda en hebreo (están especificados por ley). El etiquetado nutricional es obligatorio para todos los alimentos.

Para el caso de la carne debe existir un etiquetado especial de almacenaje y transporte, ya que es un alimento bajo proceso de frío que requiere de un cuidado adicional.

---

<sup>25</sup> El turning box es un marco que toma al animal y lo gira 90°, permitiendo que el corte del cuchillo se realice sin presión externa al corte.

Todo paquete o mercadería debe llevar una marca o una etiqueta, ya sea impresa, estampada, gravada o mediante cualquier otro método. Siempre debe ser clara y legible y no alterar la calidad del producto.

### • **Certificación de conformidad**

Desde 1999 rigen en Israel estándares técnicos que deben ser considerados al momento de importar alimentos. El "Standards Institution of Israel" (SII) es quien está encargado de estos procedimientos.

La estandarización incluye restricciones respecto al etiquetado, embalaje y envoltorio, y también con relación a las especificaciones químicas y atributos físicos. Las exigencias para la importación de productos cárnicos son los siguientes:

- Certificación kosher;
- Composición del producto;
- Resultados de pruebas: peso neto, porcentaje de agua, porcentaje de grasa, porcentaje de proteínas y vacunaciones realizadas al animal;
- Contenido de conservantes;
- Prueba de incubación de 7 días a 55° C y de 14 días a 35° C;
- Código del producto y su descripción;
- LACFC – documento del tamaño de los envases realizado por el productor;
- Certificado de origen;
- Autorización del frigorífico;
- Certificado veterinario referido a los residuos y metales pesados.

Para el caso especial de la carne picada, en junio de 2006 el SII publicó un nuevo estándar (SI 1188). Esta reglamentación permite la venta de carne picada fresca en Israel. Hasta el momento estaba sólo permitida la venta de este producto envasado y congelado.

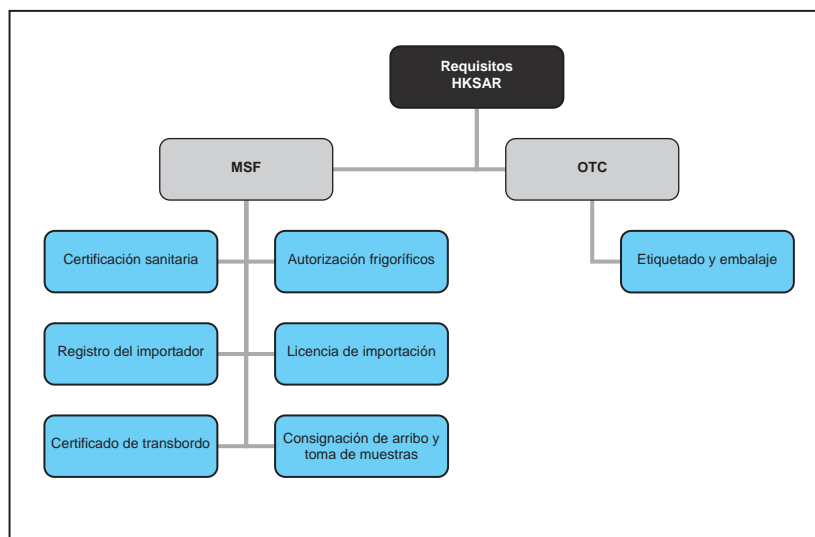
### • **Permiso de importación**

Todo embarque a Israel debe contar con un permiso de importación, solicitado por el importador con una antelación de 30 días del envío. Para obtener este permiso se debe informar:

- Nombre del importador;
- Tipo y peso de producto;
- Tipo de animal del cual procede el producto;
- Propósito de la importación;
- País de origen;
- Puerto de importación (en Israel sólo existen tres puertos [Haifa, Ashdod, Eilat] y un aeropuerto [Ben Gurion] autorizados para actividad comercial);
- Certificación sanitaria del país de origen respecto de la planta de origen;
- Adicionalmente pueden ser solicitadas muestras.

## 7.6. Requisitos Hong Kong

Considerando la política de máxima apertura comercial que asume la administración de Hong Kong, la presencia de barreras al comercio es mínima y altamente relacionada con cuestiones sanitarias y de protección al consumidor. Por estos motivos, la solicitud de licencias de importación se debe principalmente a los compromisos internacionales que Hong Kong tiene como exportador y, por otra parte, a las cuestiones de salud y seguridad.



### 7.6.1. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF)

#### · Certificación sanitaria

Para poder ingresar a Hong Kong, el país de origen debe estar libre de peste bovina, pleuroneumonía contagiosa bovina, lumpy skin disease, fiebre del Valle de Rift, peste de los pequeños rumiantes, peste porcina africana, scarpie, fiebre aftosa y EEB.

Los animales faenados para ser exportados a Hong Kong deben ser nacidos y criados en el país autorizado, y proceder de explotaciones en las cuales no ha habido signos clínicos de estomatitis vesicular y lengua azul en los últimos dos años, ni signos clínicos de brucelosis, ántrax, q fever, herat water, tuberculosis y paratuberculosis en los últimos doce meses.

Si se cumplen estas condiciones, la Administración de Hong Kong reconoce, como primer paso, al país como origen de exportación. En segunda instancia el Depar-  
/230

tamento de Alimentos e Higiene Ambiental debe reconocer al Servicio de Sanidad Oficial de este origen, para que él pueda emitir los certificados sanitarios necesarios para ingresar cada envío al territorio aduanero de Hong Kong. En el caso de que todavía no exista un reconocimiento del servicio sanitario se puede solicitar un certificado emitido por la Dirección de Alimentos e Higiene Ambiental de HKSAR. Para este caso especial se debe remitir toda la documentación sanitaria y veterinaria del animal al organismo competente.

Cada contenedor precintado con destino a Hong Kong debe contar con un certificado sanitario original en chino o en inglés que indique que se ha cumplido con los requisitos sanitarios obligatorios. A su vez, deben indicar claramente la salida y destino, país o área de tránsito, expedidor y destinatario, fecha de inspección y control, número de sello y marca comercial, nombre y número de registro del frigorífico y número del contenedor.

### · Autorización frigoríficos

Los mataderos y plantas de procesamiento o almacenaje deben estar registrados y controlados por el Servicio Sanitario del país autorizado, considerando estrictamente los requisitos higiénicos veterinarios que impone el Departamento de Alimentos e Higiene Ambiental de Hong Kong. Como condición de mínima, las plantas deben seguir los mismos pasos de la faena que realizan los 3 frigoríficos registrados en Hong Kong (Sheung Shui Slaughterhouse, Tsuen Wan Slaughterhouse y Cheung Chau Slaughterhouse).

Todos los animales para consumo humano deben ser inspeccionados ante y post-mortem. La inspección post-mortem incluye inspección visual, examinación de los nodos linfáticos, palpación de los órganos, investigación de anomalías en la consistencia, color y olor, exámenes parasitarios. Si el producto pasa esta segunda inspección obtiene el certificado sanitario oficial del Servicio Sanitario de Origen reconocido por el gobierno de HK-SAR o en casos especiales donde no haya reconocimiento el sello del gobierno de HK-SAR. Ambos certificados permiten la comercialización directa del producto en el mercado interno de Hong Kong.

Además del control del animal y de la carne, la autorización de los frigoríficos está relacionada con otros requisitos: el bienestar animal, la higiene de la planta y de los instrumentos utilizados en la faena y el tratamiento de animales y cortes rechazados.

### · Registro del importador

El importador es el tercer responsable en el control sanitario de Hong Kong y sobre él recae la obligación de asegurar que el producto que se está introduciendo al territorio aduanero es apto para consumo humano y no perjudica su salud ni la sanidad nacional. Por esta razón, todos los importadores deben registrarse para poder realizar operaciones comerciales en la Dirección de Alimentos e Higiene Ambiental. Este registro se renueva anualmente (en agosto de cada año).



## **· Licencia de importación**

Para cada envío, en el caso especial de la carne y sus menudencias (enfriadas o congeladas), antes de realizarse una importación se debe obtener de la Dirección de Alimentos e Higiene Ambiental de HK-SAR una licencia de importación. Como condición primaria para obtener esta licencia, el importador registrado debe presentar el certificado sanitario oficial del envío. Esta licencia es automática, por lo cual su tiempo de demora es de sólo un día hábil. El trámite es gratuito, pero el documento por triplicado de la licencia (TRA 187) cuesta HK\$ 26, aunque también se puede obtener on-line reduciendo su costo a HK\$ 22,10. La licencia tiene una validez de 6 semanas.

## **· Certificado de transbordo**

La carne vacuna debe ser enviada a Hong Kong en contenedores refrigerados con temperatura controlada, precintados y sellados. En el caso de que el envío no se realice con los contenedores sellados y se realice un transbordo, se debe adjuntar a la documentación aduanera y comercial un certificado de transbordo, que demuestre que dicha mercadería no ha sufrido ningún tipo de deterioro durante la operatoria.

## **· Consignación de arribo y toma de muestras**

Todos los envíos de carne vacuna que ingresen al territorio aduanero de HK-SAR deben hacerlo a través de puntos de control autorizados. Si el ingreso es terrestre, debe realizarse a través de Man Kam To. Si el ingreso es aéreo, debe efectuarse por el aeropuerto internacional de Hong Kong. En estos puestos la carne debe ser inspeccionada por el Departamento de Alimentos y en caso de ser necesario se toman muestras. Si el ingreso es marítimo se debe procurar un depósito refrigerado antes de ser liberada la mercadería. La Administración de Hong Kong se hace cargo de todos los costos generados por la toma de muestras.

## **7.6.2. Obstáculos técnicos al comercio (OTC)**

### **· Etiquetado y embalaje**

La carne y sus subproductos deben estar envasados con materiales de empaque nuevos que cumplan con los estándares higiénicos internacionales. Durante el transporte, el producto no debe desenvolverse y tampoco debe cambiarse su envoltorio.

Todos los productos envasados deben tener sobre su embalaje una etiqueta donde conste:

- Nombre del producto (deben existir leyendas aclaratorias respecto a aditivos y alérgenos);

- Peso y cantidad del producto;
- Nombre y dirección del productor (se debe aclarar el número de registro ante el Servicio de Sanidad de Origen);
- Condiciones de almacenaje;
- Fecha de producción y fecha de vencimiento.

## 7.7. Costos para-arancelarios – Resumen comparativo

El análisis pormenorizado de las medidas no tarifarias que exigen los países de destino sirve para elaborar una matriz de costos para-arancelarios en origen que permita cuantificar el impacto de estos requisitos en la operatoria de exportación.

El costo principal que deben afrontar los establecimientos industriales y los frigoríficos de exportación es su certificación / habilitación al destino deseado. El costo de esta habilitación depende de las características de cada establecimiento. Para ello generalmente se realiza visitas al frigorífico y de en consecuencia se elabora un plan de acción para obtener la habilitación. Por este motivo no se puede establecer un costo promedio, ya que se caería en una simplificación poco objetiva al momento de comparar. De la misma manera, se debe considerar la presencia del inspector del servicio de sanidad en el establecimiento. Pero con esta habilitación del establecimiento, sí es necesaria la certificación de cada envío, para lo cual hay que cubrir el costo de ese certificado. La variación de este costo por origen es sumamente alta. Mientras la política brasileña del MAPA es costo nulo para el exportador, por lo cual todos los servicios brindados son gratuitos, en otros países como la Argentina y Australia se cobra un costo fijo por despacho sea cual fuere el monto de la operación (US\$ 7,78 y US\$ 9,34, respectivamente). En Uruguay el costo es porcentual al valor FOB de la operación (0,6%). Por último hacemos mención al caso neozelandés. El costo comparativo sanitario por despacho arroja una cifra sumamente alta si se lo compara con el resto de los orígenes. Esto se debe principalmente al sistema que rige en Nueva Zelanda que descansa en la premisa de responsabilidad final, por el cual cada frigorífico recién abona la habilitación del frigorífico, el servicio oficial en la planta y la certificación del envío en cada despacho.

Por otra parte, existen destinos que más allá de la certificación del servicio de sanidad habilitado, requieren certificaciones en origen de otras certificadoras habilitadas, como es el caso de Chile o Israel (kosher). Para estos dos últimos destinos hemos analizado a tres socios comerciales regionales donde los costos son similares. El costo en los tres países para certificar a Chile es igual (US\$ 16/ton, con un mínimo de 330 ton mensuales) y en el caso de la certificación ritual kosher, siempre utilizando personal local, en Argentina y en Brasil es de US\$ 270/ton.

\* Ver cuadro 32 A y B

Cuadro Nº 32.A. - MATRIZ DE COSTOS PARA-ARANCELARIOS

Origen	Certificación			Cajas	Etiquetas	Bolsa p/vacio
	Sanitaria x Serv. Oficial del país de origen	Chile	Israel			
	USD x desp. o % s/ FOB	USD x tn (mínimo: 330 tn por mes)	USD x tn o % s/ FOB			
Argentina	7,78	16	270	1,17	0,16	1,45
Brasil	0	16	270	1,17	0,16	1,45
Uruguay	0,60%	16	1%	1,17	0,16	1,45
Nueva Zelanda **	68,99	n.a.	n.a.	0,74	0,12	1,20
Australia **	9,34	n.a.	n.a.	0,74	0,12	1,20

Fuente: PEEA - UCA, en base a costos promedio de mercado de origen.

Notas: \* Cotización por 3.000 unidades; \*\* No exportan a Chile e Israel al momento de realizarse esta investigación.

1000 cajas cartón corrugado, 60x40x16 cm, material doble triple kraft, aletas simples, rectangulares, impresión 2 colores para 25 kg de carne congelada para cámara. No incluye el fotopolímero.  
USD por unidad

etiquetas papel ilustración adhesivo full color. 13x8. \*  
USD por unidad

USD por unidad

Cuadro Nº 32.B. - MATRIZ DE COSTOS PARA-ARANCELARIOS - COMPARATIVA						
Origen	Certificación			Cajas	Etiquetas	Bolsa p/vacío
	Sanitaria x Serv. Oficial del país de origen	Chile	Israel			
Argentina	3	1,00	1,00	1000 cajas cartón corrugado. 60x40x16 cm, material doble triple kraft, alelas simples, rectangulares, impresión 2 colores para 25 kg de carne congelada para cámara. No incluye el fotopolimero. Arg. = 1	1,00	1,00
Brasil	1	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Uruguay	5	1,00	0,07	1,00	1,00	1,00
Nueva Zelanda **	4	n.a.	n.a.	0,63	0,75	0,83
Australia **	2	n.a.	n.a.	0,63	0,75	0,83

Fuente: PEEA - UCA, en base a costos promedio de mercado de origen.

Notas: \* Estimado; \*\* No exportan a Chile e Israel al momento de realizarse esta investigación.

## 7.8. Fuentes

- “Análisis de factibilidad para el incremento de las exportaciones argentinas a Chile”, Informe Export.Ar N° 8, Argentina.
- “Animal Diseases Regulations – Import and Export of Animal Products”, Ordinance 5748-1988.
- “Animal Diseases Regulations (Meat Importation) – 1974”, Amended in the Official Gazette, 5516. April 22, 1993.
- “Barreras al Comercio que enfrenta Argentina”, Comisión Nacional de Comercio Exterior, Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa, Ministerio de Economía y Producción, 2006, Argentina.
- “Chile - Food and Agricultural Import Regulations and Standards - Chilean Import Certificates and Regulations 2006”, GAIN Report C16008, USDA Foreign Agricultural Service.
- “Condiciones de importación de carne fresca y productos cárnicos en la UE”, Dirección General de Sanidad y Protección de los Consumidores, Comisión Europea.
- “Food and Drugs (Composition and Labelling) (Amendment) Regulation 2004 Labelling Guidelines on Food Allergens, Food Additives and Date Format”, Centre for Food Safety, Food and Environmental Hygiene Department, HK SAR.
- “Food Hygiene Code”, Government of the Hong Kong Special Administrative Region, July 2003.
- “Food Standards and Labeling Policy Book”, Food Safety And Inspection Service Office of Policy, Program and Employee Development, USDA, August 2005.
- “Guide to Application for Import Licence for Frozen Meat, Chilled Meat, Frozen Poultry and Chilled Poultry”, Centre for Food Safety, Food and Environmental Hygiene Department, HK SAR.
- “Guide to import of Food into Hong Kong”, Centre for Food Safety, Food and Environmental Hygiene Department, HK SAR.
- “Guide to Import of Game, Meat and Poultry into Hong Kong”, Centre for Food Safety, Food and Environmental Hygiene Department, HK SAR.
- “How APHIS facilitates agricultures imports”, APHIS Factsheet January 2004.
- “Importing into the United States – A Guide for Commercial Importers”, USA Customs Services, 2002.
- “Instrucciones generales sobre la importación y las normas de tránsito en la UE de animales vivos y productos animales procedentes de terceros países”, Dirección General de Sanidad y Protección de los Consumidores, Comisión Europea, abril 2006.
- “Instructivo para la identificación de bovinos para la exportación 2003”, SENASA, SAGPyA, Ministerio de Producción.
- “Israel - Alimentos Kosher: El mercado kosher más grande del mundo – 2001”, Información del Foreign Agriculture Service. US Department of Agriculture, Red de Información Agrícola Global, Informe Voluntario - distribución pública, Aprobado por: Thomas Pomeroy, Preparado por: Tully Friedgut, octubre de 2001.
- “Israel – Food and Agricultural Import Regulations and Standards – Country Report 2006”, GAIN Report IS6017, USDA Foreign Agricultural Service.
- “Israel – Food and Agricultural Import Regulations and Standards – Export Certifi-

- cate Report 2005", GAIN Report IS5013, USDA Foreign Agricultural Service.
- "Israel – Foreign Trade Barriers", USDA, 2003.
  - "Israel – Kosher Foods – Israeli Kosher Food Market 2005", GAIN Report IS5012, USDA Foreign Agricultural Service.
  - "Israel – Kosher Foods – Israeli Requirements for Recognition of Kosher Slaughter in the U.S. 2001", GAIN Report IS1007, USDA Foreign Agricultural Service.
  - "Key questions related to import requirements and the new rules on food hygiene and official food controls", Dirección General de Sanidad y Protección de los Consumidores, Comisión Europea, enero 2006.
  - "La Industria Cárnica Latinoamericana", Año XXVI, Nº 142, Publitec S.A. Argentina.
  - "Las Normas de Higiene Alimentaria en la UE y sus implicancias para la Argentina", SAGPyA, Ministerio de Economía y Producción, diciembre 2005.
  - "Manual de Procedimientos de Importaciones Pecuarias", SAG, Ministerio de Agricultura, Gobierno de Chile.
  - "Mercado de la Unión Europea: Guía para identificar los principales requisitos exigidos para el ingreso de productos agrícolas frescos y procesados", Serie de Agronegocios, Cuadernos para la exportación, Programa Interamericano para la promoción del Comercio, los Negocios Agrícolas y la Inocuidad de los Alimentos, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), 2005.
  - "Nueva Reglamentación Aduanera de los EE.UU. – Ley de Bioterrorismo", Centro de Economía Internacional, Secretaría de Comercio y Relaciones Económicas Internacionales, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, Argentina.
  - "Procedimiento – Elaboración de Exigencia Sanitarias para la exportación de mercaderías pecuarias a Chile", SAG, Ministerio de Agricultura, Gobierno de Chile, 2006.
  - "Russian Federation – Exporter Guide Update 2004", GAIN Report RS4322, USDA Foreign Agricultural Service.
  - "Russian Federation - Food and Agricultural Import Regulations and Standards Country Report 2003", GAIN Report Number: RS3020, USDA Foreign Agricultural Service.
  - "Russian Federation - Food and Agricultural Import Regulations and Standards Sanitary and Epidemiological Norms and Regulations–SanPin 2.3.2.1078-01 2002", GAIN Report RS2022, USDA Foreign Agricultural Service.
  - "United States – Animal Health Report 2006", United States Department of Agriculture, Animal and Plant Health Inspection Service, Agriculture Information Bulletin No. 800.
  - "Veterinary Requirements for import of met products into the Russian Federation", Head of the Veterinary Department, Ministry of Agriculture and Food, Russian Federation.
  - Base de datos de barreras al comercio - Comisión Nacional de Comercio Exterior, Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa, Ministerio de Economía y Producción, Argentina, 2006.
  - U.S. Food and Drug Administration, Center for Food Safety and Applied Nutrition, Department of Health and Human Service, <http://www.cfsan.fda.gov/label.html>



## 8. Conclusiones y recomendaciones

El panorama global del mercado mundial de la carne vacuna arroja perspectivas favorables para los países exportadores. No sólo la producción mundial está creciendo, sino que también lo hace el consumo mundial. Además, en el caso particular de la UE, los cambios que se vienen aplicando a la Política Agrícola Común (PAC) implican una continua reducción de la producción interna y una ampliación de las compras extra-zona para responder a un consumo estable. A su vez, en los países en desarrollo su crecimiento sostenido aumenta el ingreso per cápita, lo que implica cambios en las pautas de consumo, ampliándose de esta manera el consumo de carne vacuna. Todas estas condiciones justifican la profundización de la inserción internacional en lo que al comercio de la carne vacuna respecta.

Tomando como punto de partida estas perspectivas mundiales para el último decenio, países competidores de Argentina como Brasil y Australia lograron consolidarse como los principales proveedores de carne vacuna a nivel mundial, abasteciendo a dos tipos de mercados bien diferenciados (circuito no aftósico y aftósico, respectivamente). Por su parte en los últimos cinco años, Uruguay también implementó una política de inserción internacional, consolidando su estatus sanitario, accediendo de esta manera en forma plena al mercado norteamericano, el cual se constituyó en su principal destino de exportación.

Por su parte, Estados Unidos mantuvo su posición de país exportador-importador, si bien fue interrumpida desde la navidad de 2003 hasta el presente, producto de la identificación de casos de EEB en su rodeo, lo que aisló su producción del mercado mundial. Pero, desde 2006 y en forma gradual está reincorporándose al comercio internacional.

En este contexto, se observa que la política de inserción internacional respecto al comercio cárnico por parte de la Argentina ha sido distinta al resto de sus competidores. Primeramente el mercado interno siempre constituyó para la Argentina el principal destino de su producción de carne vacuna. En los últimos 35 años, en promedio más de 80% de la producción tuvo como destino el mercado interno y sólo el resto se orientó hacia el mercado externo. Recién desde fines de los '90 y con mayor fuerza a partir de 2002, las exportaciones vacunas fueron ganando en importancia, debido a la mejora del estatus sanitario del sector (ello abrió mercados previamente inaccesibles) y a la debilidad del dólar estadounidense a nivel mundial, que impactó en nuestro país a partir de la política de intervención del Banco Central. Todo esto permitió a los frigoríficos locales ganar competitividad en términos relativos a otros países competidores que no mantuvieron sus monedas atadas al dólar estadounidense (caso de Australia, Nueva Zelanda, Brasil y Europa, entre los principales).



A partir del estado de situación actual del mercado de la carne vacuna mundial esgrimido, el presente estudio se buscó identificar las fortalezas y debilidades de cada uno de los principales países exportadores netos de carne vacuna (Argentina, Brasil, Uruguay, Australia y Nueva Zelanda), con el fin de contar con las herramientas analíticas que permitan posicionar a la Argentina en los peldaños superiores del podio mundial.

En función la investigación realizada, los mercados importadores de carne que son interesantes para la Argentina desde de un punto vista arancelario son la Unión Europea, Rusia, Estados Unidos, Chile, Israel y Hong Kong (China).

Para la carne vacuna de calidad superior, la Unión Europea tiene establecida una cuota de importación con arancel reducido (conocida como “Cuota Hilton”), que favorece a la Argentina, ya que posee 46,9% del total. Mientras debe mantenerse esta ventaja, se debe buscar también una mayor participación por fuera de la cuota.

En el mercado de los Estados Unidos, la carne vacuna proveniente de Australia tiene ventajas arancelarias, ya que ese país ha firmado un Tratado de Libre Comercio que establece una cuota de importación sin arancel muy superior a la que disponen países como Argentina y Uruguay. En las cuotas de importación con arancel, Australia y Nueva Zelanda son favorecidas con mayores volúmenes. La Argentina tiene la posibilidad de ampliar su presencia en este mercado, para vender no sólo productos procesados sino también productos frescos. Sin embargo, su aprovechamiento está condicionado por los procesos de negociación que exigen los requisitos sanitarios.

En Chile, los países del MERCOSUR tienen ventajas comparativas debido a las menores distancias de los fletes y al establecimiento de desgravaciones arancelarias. En materia de distancias y, por lo tanto, de costos de fletes Argentina obtiene las mayores ventajas, por tratarse de un país limítrofe. Pero es importante mencionar que Australia y Nueva Zelanda ya se encuentran negociando acuerdos de libre comercio con Chile, los que podrían eliminar o disminuir las ventajas arancelarias del MERCOSUR.

En Rusia existe una cuota para la importación de carne vacuna, tanto congelada como fresca, con un derecho de importación reducido de 15%, mientras que la mayoría de las importaciones tributa un arancel de 40%. Esta cuota favorece a las importaciones de la Unión Europea, que posee aproximadamente 80% del total, pero no ha impedido que Rusia sea un fuerte importador de carne fresca y congelada proveniente de Brasil y Argentina. El sistema de cuotas es un sistema transitorio establecido como una salida al sistema de compras estatales de carne vacuna, que durará hasta 2010. Actualmente ya existen críticas internas debido a la composición de la cuota, que no se ajusta a la demanda de los importadores. La Argentina no debería perder de vista este punto y realizar una negociación activa para no perder

un mercado donde pueden emplazarse otros tipos de cortes.

La Argentina goza en diferentes destinos del beneficio del Sistema General de Preferencias (SGP). Esto debe ser aprovechado por los exportadores nacionales y mantenido mediante la diplomacia nacional.

El gobierno nacional tiene una limitada política de acuerdos que profundicen la actividad exportadora de la carne vacuna. Australia presenta preferencias con EE.UU. y junto con Nueva Zelanda se encuentran negociando con Chile. Es importante remarcar que un acuerdo no solamente lleva a reducir aranceles, sino que también establece un trato preferencial en materia administrativa, documentaria y sanitaria.

El comercio internacional de carne vacuna no es libre y está determinado por las restricciones sanitarias. Uruguay, Australia, Nueva Zelanda y algunos Estados de Brasil han sido declarados "libres de aftosa sin vacunación" por la Oficina Internacional de Epizootias, lo que les posibilita el acceso a mayores y mejores mercados. En la actualidad, Argentina ha podido nuevamente consolidar el estatus de libre de aftosa con vacunación. Esto ha significado la reapertura de varios mercados. Pero sostener este estatus en el tiempo es la principal tarea que deben tener como objetivo el sector y los servicios sanitarios oficiales. Las recurrentes pérdidas del estatus van en detrimento del sector, generando menor demanda de calidad y menores beneficios para la cadena de valor.

El flete marítimo internacional para los mercados de la Unión Europea, Rusia y Estados Unidos es bastante similar para las exportaciones de carne provenientes de Argentina, Brasil y Uruguay. A pesar de lo cual, cabe destacar que el puerto de Buenos Aires presenta un peaje de 90 dólares por contenedor, tarifa que no existe en los puertos de exportación de los otros países competidores. Si bien existen otros cargos en los demás puertos que compensan al peaje argentino, este es uno de los únicos cargos que no parten de las terminales, sino de la administración de puertos. Los embarques de los tres países tienen frecuencias de salidas similares y demoran casi el mismo número de días hasta los puertos de destino ("transit time"). La distancia entre los puertos de Australia y Nueva Zelanda y los mercados de la Unión Europea, Rusia y Estados Unidos es mayor, lo que le otorga algunas ventajas a las exportaciones de carne provenientes de los países sudamericanos.

Australia, Nueva Zelanda y Uruguay presentan menores costos internos de transporte en el país de origen que la Argentina. A la inversa, Brasil es el país que enfrenta los costos más elevados, todo lo cual está vinculado con las distancias promedio que existen entre las plantas frigoríficas y las salidas al exterior en cada país analizado. Cabe resaltar que considerando toda la operación, desde el frigorífico en origen hasta las bocas de consumo en destino, las distancias que deben recorrer los transportes internos generan grandes distorsiones entre los diferentes competidores.

A diferencia de Brasil, Argentina presenta una alta concentración de la operatoria de exportación en un único puerto, el de Buenos Aires. No existe una política nacional que busque agilizar la utilización de otros puertos, con el fin de acercar a los frigoríficos del interior al puerto. Esto podría reducir los costos de transporte interno, sobre todo por las limitaciones de peso que establecen las rutas internas. Esto precisa, al mismo tiempo, de una fuerte política de logística internacional que lleve a las navieras a agilizar otros tráficos.

En Argentina se paga un impuesto a las exportaciones de carne vacuna que actualmente asciende a 15% del valor FOB y que no existe en los países competidores, al tiempo que el sector perdió el reintegro de impuestos indirectos, el cual estuvo vigente hasta noviembre de 2005. Estos costos en última instancia se exportan junto al producto, generando costos adicionales que restan competitividad. En cambio, en Brasil, Australia y Nueva Zelanda, todos los impuestos internos son reembolsables para las exportaciones, lo que también sucede en Uruguay con algunas excepciones menores. En el caso particular de Australia, incluso las exportaciones directamente no pagan el IVA, ampliando las ventajas con otros competidores, al reducir al mínimo el costo financiero implícito en todo esquema de reembolsos.

Argentina es también el único país entre los exportadores netos de carne vacuna que aplica restricciones cuantitativas para las ventas al exterior. Limitar el volumen de las exportaciones resta competitividad a las plantas exportadoras argentinas, porque impide una apropiada amortización de los mayores costos asociados a las inversiones en instalaciones, equipamiento y habilitaciones necesarias para exportar.

La tramitación administrativa para las exportaciones de carne vacuna es más complicada y dificultosa en Argentina que en los países competidores. La política que imparte el gobierno nacional respecto de la promoción de exportaciones denota un aspecto negativo al momento de comerciar carnes vacuna y sus subproductos con el extranjero a través del ROE. Uruguay ha hecho en los últimos años grandes esfuerzos para simplificar los procedimientos de exportación y el gobierno brinda un fuerte apoyo para promover las exportaciones.

Por lo tanto, se puede concluir que en Argentina todavía existe un largo camino por correr, tanto para el sector privado como para el sector público, en lo referente a la inserción de la carne vacuna en el mercado mundial. Las condiciones actuales favorecen al comercio de carne vacuna y potenciarlas implica comprender el proceso de globalización, donde la especialización es la principal arma de diferenciación de los jugadores nacionales. El comercio internacional es hoy una pieza fundamental para el crecimiento económico. Las autoridades y la cadena de valor de la carne vacuna deben profundizar las políticas superadoras de las restricciones propias (sanitarias, logísticas, arancelarias, etc.), mantener y ampliar las negociaciones para acceder a los países y bloques económicos demandantes, y aprovechar la elevada calidad

del producto para diferenciarse de los demás competidores. Es preciso considerar y resaltar al comercio internacional como la posibilidad singular de mejorar la condición interna de un país.

El presente estudio sobre el comercio internacional comparado de la carne vacuna busca aportar elementos útiles, a partir de los cuales se puedan corregir errores y potenciar fortalezas, tanto a nivel público como a nivel privado. A su vez, el análisis efectuado puede ser aprovechado por el exportador nacional para tratar de superar la barrera del FOB que se observa en la mayoría de los contratos de compraventa de carne vacuna en sus diferentes presentaciones. Existen iniciativas regionales, en las cuales los frigoríficos se han asociado con comercializadoras en destino y han podido aumentar sus márgenes de ganancia de manera importante. Este proceso implica un negocio diferente y, en consecuencia, una inversión inicial mayor, pero también el beneficio potencial merece su análisis.



## 9. Anexo I: Límites máximos de carga en Argentina

En Argentina los porta-contenedores y otros vehículos destinados al transporte de los mismos, son de circulación restringida y no pueden exceder las siguientes dimensiones máximas (incluyendo la carga): 2,60 metros de ancho y 4,30 metros de alto. Este tipo de vehículos no deben circular con lluvia o niebla, ni ingresar a ciudades salvo que utilicen autopistas o una autorización local.

CUADRO Nº 33 - ARGENTINA - PESOS MAXIMOS			
TIPO DE EJE	SEPARACION DE EJES	peso (t)	CONDICIONES ESPECIALES
		6	
		10.5	
	1,20m < d < 2,40m	18	
	1,20m < d < 2,40m	14	
	1,20m < d < 2,40m	10	
	1,20m < d < 2,40m	17	1 eje con duales y 1 eje con cubiertas superanchas (de fabrica, suspensión neumática permitido en ejes traseros, medidas autorizadas por Res ST 497/94
	1,20m < d < 2,40m	16	2 ejes con cubiertas superanchas (de fabrica, con suspensión neumática, ejes traseros) medidas autorizadas Res ST 497/94
	d > 2,40m	21	2 ejes independientes
	1,20m < d1 < 2,40m	25.5	
	1,20m < d2 < 2,40m		
	1,20m < d1 < 2,40m	18	Vehículos modelo 1999 en adelante, el eje separado debe ser direccional. Los ejes levadizos tendrán un mecanismo que les impida ser levantados cuando el vehículo está cargado
	d2 > 2,40m	10.5	
	1,20m < d1 < 2,40m	21	
	1,20m < d2 < 2,40m		
	1,20m < d1 < 2,40m	24	3 ejes con cubiertas superanchas (de fabrica, con suspensión neumática, ejes traseros) medidas Res ST 497/94
	1,20m < d2 < 2,40m		

Fuente: Vialidad Nacional.



## 10. Anexo II: Cotizaciones envío de documentos por courier

Cuadro Nº 34 - COURIER DOCUMENTOS (0,5kg) - COMPARATIVA							
Origen	Destino	DHL			Fedex	Costo Promedio Comercial	Costo Promedio Comercial
		Tarifa	Recargo x combust. Feb. '07	Total	Tarifa		
		en USD	% s/tarifa	en USD	en USD		
Argentina	UE	47,72	14,75	54,76	44,00	49,38	1,00
	Rusia	47,72	14,75	54,76	44,00	49,38	1,00
	Chile	33,28	14,75	38,19	30,00	34,09	1,00
	EE.UU.	37,27	14,75	42,77	33,00	37,88	1,00
	Israel	69,43	14,75	79,67	53,00	66,34	1,00
	HK	47,72	14,75	54,76	44,00	49,38	1,00
Brasil	UE	47,72	14,75	54,76	53,5	54,13	1,10
	Rusia	47,72	14,75	54,76	89,5	72,13	1,46
	Chile	40,28	14,75	46,22	37,5	41,86	1,23
	EE.UU.	37,27	14,75	42,77	40,5	41,63	1,10
	Israel	70,43	14,75	80,82	78,5	79,66	1,20
	HK	47,72	14,75	54,76	56,5	55,63	1,13
Uruguay	UE	47,41	14,75	54,40	44,00	49,20	1,00
	Rusia	51,76	14,75	59,39	44,00	51,70	1,05
	Chile	35,80	14,75	41,08	30,00	35,54	1,04
	EE.UU.	40,64	14,75	46,63	33,00	39,82	1,05
	Israel	47,41	14,75	54,40	53,00	53,70	0,81
N. Zelanda	UE	81,27	13,50	92,24	56,91	74,58	1,51
	EE.UU.	72,00	13,50	81,73	62,37	72,05	1,90
Australia	UE	75,28	13,50	85,45	69,58	77,51	1,57
	EE.UU.	57,79	13,50	65,59	66,93	66,26	1,75

Fuente: PEEA - UCA, en base a cotizaciones comerciales - febrero 2007.





## 11. Anexo III: Evolución histórica de la Cuota Hilton para la Argentina

Cuadro Nº 35 - CUOTA HILTON ARGENTINA

Año	Cuota pura	Adicional	Comp. Oleaginosas	TOTAL
80	5.000		5.000	10.000
81	5.000			5.000
82	5.000			5.000
83	12.500			12.500
84	12.500			12.500
85	12.500	4.000		16.500
86	12.500	4.500		17.000
87	12.500	4.330		16.830
88	17.000	4.330		21.330
89	17.000	2.500		19.500
90	17.000	1.000		18.000
91	17.000	4.620		21.620
92	17.000	4.620		21.620
93	17.000	4.620		21.620
94	17.000	4.620	11.000	32.620
95	8.500			8.500
95-96	28.000			28.000
96-97	28.000			28.000
97-98	28.000			28.000
98-99	28.000			28.000
99-00	28.000			28.000
00-01	28.000			28.000
01-02	28.000			28.000
02-03	28.000			28.000
03-04	28.000			28.000
04-05	28.000			28.000
05-06	28.000	10.000		38.000
06-07	28.000			28.000

Fuente: PEEA-UCA, a partir de Centro de Consignatarios de Productos del País (Cuota Hilton).







---

---

Elaborado para el IPCVA  
Instituto de Promoción de  
la Carne Vacuna Argentina  
En el marco del  
Convenio UCA-IPCVA

ISBN 978-987-20721-7-9



9 789872 072179

---

---

**IPCVA**  Instituto de Promoción  
de la Carne Vacuna  
Argentina

**CARNE**  **ARGENTINA**