

ACEITES TROPICALES

"Los aceites tropicales representan menos del 3% de la grasa total de la alimentación norteamericana y por consiguiente no justifican el furor que han despertado, en el intento por eliminarlos de la alimentación". La anterior es una afirmación del director de nutrición del Instituto Americano de Panificación, Gur Ranho-tra, quien explica la controversia nutricional que rodea a los aceites de palma, palmiste y coco en Estados Unidos (*Cereal Foods World*, Julio de 1993, pp.486-489).

NUEVO CONTRATO PARA LOS ACEITES

El pasado 3 de mayo los gobiernos de Indonesia, Malasia y Filipinas firmaron en Jakarta, Indonesia, un Contrato Común para los aceites de palma, palmiste y coco. Se dice que el contrato no es restrictivo y es flexible entre compradores, vendedores y compañías navieras y fue concebido como una alternativa a los actuales contratos internacionales establecidos en Chicago y Rotterdam.

El contrato incluye normas de calidad del aceite, acuerdos de embarque y otros aspectos que afectan el comercio de los productos de aceite. Indonesia y Malasia producen aproximadamente el 80 por ciento de la oferta mundial de aceite de palma y Filipinas es el mayor productor de coco. (*Oils and Fats International Vol. 9 No.3 1993*)

IMPULSO A SOYA Y AJONJOLI

El Gobierno nacional, a través del Fondo de Oleaginosas, del Ministerio de Agricultura, está dando impulso al cultivo de la soya y ajonjolí especialmente en las regiones del Cesar y las sabanas del Sinú y Bolívar, por las condiciones climáticas que permiten una mayor productividad. El fondo cuenta con recursos por \$1000 millones para el desarrollo de la actividad provenientes del presupuesto general de la nación y hasta el momento está fomentando la siembra de estos dos productos como soluciones alternativas para la rotación del algodón. (*Agro Reporte*, Agosto 9/93, No. 5)

MALASIA

Huelga: Estragos para el aceite de palma

Como resultado de una huelga en favor del alza de fletes, los embarques de aceite que salen del puerto de Pasir Gudang, al sur de Malasia, se encuentran interrumpidos. Si el paro continúa, las refinерías podrían verse obligadas a suspender operaciones.

Algunos consideran que la huelga representa un desastre para la nación, ya que gran parte de las refinерías más grandes del mundo se concentran en Pasir Gudang.

Las refinерías malayas sostuvieron una reunión con los propietarios de las compañías de transporte, en un intento por resolver el problema. No obstante, un analista de Kuala Lumpur informó a Public Ledger que "la última vez que nos pusimos en contacto con ellos, las negociaciones todavía se encontraban en un punto muerto y nadie estaba dispuesto a ceder".

Aparentemente las demandas varían y "ellos (los camioneros) están hablando de un aumento salarial del 120%", continuó. Sin embargo, la agencia Reuters informó que las refinерías sostienen que los propietarios habían solicitado un aumento del 66% en las tarifas de transporte, dentro de Pasir Gudang y hasta Singapur, con el objeto de cumplir con el incremento salarial que los huelguistas exigen.

Sin embargo, el analista malayo manifestó que "es probable que eventualmente lleguen a un acuerdo intermedio: en este momento los camiones cargados de aceite de palma se encuentran estacionados frente a las refinерías". Estamos hablando de 450 camioneros que participan en la huelga. El principal problema es que mientras los camiones sigan cargados y parados no entrará aceite nuevo. "Al no haber compradores, el paro podría ejercer presión sobre los precios, puesto todos están enterados de las demoras. Cuando baja la demanda, bajan los precios".

Un comerciante inglés dijo que "en Indonesia los buques se están utilizando para otros fines. En este momento se está exportando bastante y podríamos estar en una situación en la que se atiende al primero que llegue", afirmó.

El comerciante inglés considera que los precios del aceite de palma pueden aumentar, debido al represamiento de la oferta. "Hace dos años vivimos una situación similar (al paro en Malasia), cuando los puertos brasileros entraron en paro, lo cual ejerció una fuerte presión sobre los precios. La demora de un solo buque eleva los precios. Además, los precios actuales del aceite de palma son mucho más bajos que los de la soya y por consiguiente cualquier demora en los embarques u obstrucción de la oferta podría ser una excelente excusa para subir los precios", agregó. (*The Public Ledger*, No. 71,527)