



Transporte

Una oportunidad para una mejor integración con la Región Centro-Oeste de Brasil a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Raúl Hermida

El probable restablecimiento de la navegabilidad entre los puertos Cáceres y Corumbá (Brasil) abre las puertas a un promisorio incremento del comercio exterior entre el interior argentino y parte de la Región Centro Oeste de Brasil.

OFERTA Y DEMANDA PROYECTADA

Trigo: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Maíz: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Soja: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Economía

El mercado laboral en Argentina

Francisco Rubies – Emilce Terré

Los desequilibrios macroeconómicos de Argentina han afectado al mercado laboral, cayendo tanto el empleo privado no registrado como los salarios en términos reales.

Economía

La economía de la Región Centro en la última década

Guido D'Angelo – Emilce Terré

Un panorama del agro de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Estancamientos, caídas y subas sectoriales en una década de recortes del producto per cápita de las tres provincias. La infraestructura necesaria para potenciar el necesario salto exportador.

Commodities

Finalizada la campaña 2022/23: ¿Quiénes lideraron las exportaciones de granos y oleaginosas?

Natalia Marín – Bruno Ferrari

La campaña 2022/23 registró el menor volumen de anote de ventas al exterior desde la campaña 2013/14. Vittera lideró el ranking por segunda campaña consecutiva, seguido por Cargill y COFCO.

Commodities

En términos constantes, los precios por trigo en la plaza local son los más bajos desde abril de 2018

Matías Contardi – Emilce Terré

Aun así, la coyuntura internacional, junto con el carry tradicional de esta época del año, daría una nueva oportunidad a los precios, que han emprendido un cambio de tendencia desde marzo.





Commodities

Se recuperan las exportaciones de harina de soja de Argentina

Belén Maldonado – Emilce Terré

Las ventas externas de harina de soja habrían ascendido a 5 Mt durante el primer trimestre del año, marcando un crecimiento interanual del 41%. La molienda de la oleaginosa comienza a recuperarse, pero aún se halla por debajo de los promedios históricos.



Economía

Aun con buenos valores en dólares, el precio interno de la hacienda sigue contenido por falta de competitividad

ROSGAN

Los precios de la hacienda, medidos en dólares, se encuentran en niveles históricamente altos. Sin embargo, internamente, los valores comienzan a quedar retrasados respecto de una inflación en pesos que, aunque contenida, sigue siendo elevada.





 Transporte

Una oportunidad para una mejor integración con la Región Centro-Oeste de Brasil a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Raúl Hermida

El probable restablecimiento de la navegabilidad entre los puertos Cáceres y Corumbá (Brasil) abre las puertas a un promisorio incremento del comercio exterior entre el interior argentino y parte de la Región Centro Oeste de Brasil.

El probable restablecimiento de la navegabilidad entre los puertos Cáceres y Corumbá (Brasil) abre las puertas a un promisorio incremento del comercio exterior entre el interior argentino y parte de la Región Centro Oeste de Brasil. Desde el año 2009 Brasil no utiliza los puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) aguas arriba de Corumbá para el transporte destinado a la exportación debido a cuestionamientos medioambientales en el recorrido por el Pantanal.

El **Programa de Aceleración del Crecimiento Novo PAC** (Decreto N°11.632, 11/08/23), establecido recientemente por Brasil, determina el dragado del Tramo Norte de la HPP comprendido entre Cáceres y Corumbá, que tiene una longitud de 680 km equivalente al 20% del recorrido total de la hidrovía¹. Además, se encuentran en proceso de licenciamiento nuevos puertos fluviales brasileros sobre el río Paraguay². Argentina debería acompañar y colaborar en la concreción de esas iniciativas mediante una actitud favorable en instituciones como el Comité Intergubernamental de la HPP, facilitando al mismo tiempo la mejor navegabilidad posible en el resto del recorrido hidroviario.

En ese sentido, es importante tener en cuenta que la navegación por el Pantanal requiere aplicar la mayor cantidad de herramientas tecnológicas disponibles para atenuar el impacto medioambiental y comparar cuáles fueron y serían las consecuencias de mantener la situación actual sin cambios midiendo lo que aconteció en los últimos 15 años. El daño económico, social y ambiental de mantener una importante región del interior sudamericano aislada por altos costos de transporte debe ser tenido en cuenta en cualquier evaluación.

El **Plan Nacional de Integración Hidroviaria** (PNIH, ANTAQ. Brasil. Año 2013)³ proyectaba para el año 2020 un flujo de carga proveniente del área contigua a la HPP en Mato Grosso (MT) y Mato Grosso do Sul (MS) por un volumen anual de 22,9 millones de toneladas, cifra compuesta por soja y maíz en grano, mineral de hierro y no metálico, azúcar y otros productos. Esa proyección no imaginaba en aquel entonces el crecimiento del volumen de exportación de ambos Estados que superó las estimaciones más reconocidas. Para comparar la cifra de proyección con volúmenes recientes, la





carga a granel aguas abajo y arriba desde países vecinos en el año 2020 fue de alrededor de 19,2 M de Ton, por lo que el aumento que generaría la apertura del tramo Cáceres-Corumbá es potencialmente significativo.

El beneficio para Argentina, especialmente en la región de influencia de las hidrovías, se refleja en numerosas ventajas como las siguientes:

- * Aumenta el comercio exterior entre dos regiones del interior sudamericano, en general menos integradas al mercado mundial que las franjas territoriales aledañas al litoral marítimo. Ambas tienen climas y dotación de recursos diferentes y en cierto grado complementarios.
- * Recibe carga de exportación en barcazas con la oportunidad de agregarles valor antes de transferirlas a buques marítimos.
- * Promueve inversiones atraídas por la disponibilidad de materias primas en un volumen que permite economías de escala y mínimo costo de transporte.
- * Genera el entorno necesario para brindar servicios de mercado y logísticos, reafirmando precios de referencia, donde se reciben, transfieren, procesan y/o almacenan productos de cinco países diferentes.

Para que estas ventajas puedan concretarse se necesita un profundo cambio en las políticas agropecuarias y agroindustriales argentinas que permitan el desarrollo que se observó en Brasil, ofreciendo una alternativa logística eficiente y compitiendo con los puertos brasileños del denominado Arco Norte.

Perspectivas sobre el volumen de despachos desde Mato Grosso y Mato Grosso do Sul

El Informe Ejecutivo del PNIH correspondiente a la cuenca del río Paraguay, incluye el Cuadro 4 que se reproduce a continuación y que fuera elaborado en base al principio de minimización del costo logístico de acuerdo con la metodología de simulación de proyecciones adoptado por ANTAQ⁴.



Cuadro 4. Proyección quinquenal de asignación de carga a la HPP.

Tabela 4 - Projeção quinquenal da carga alocada - 2015-2030 (t)				
Produto	2015	2020	2025	2030
Soja em grão	1.349.648	9.154.945	15.057.418	20.198.418
Minério de ferro	6.547.767	7.602.124	8.611.914	9.553.689
Milho em grão	26.742	5.804.741	7.588.343	8.687.367
Minerais não-metálicos	122.920	114.680	108.270	506.121
Açúcar	391	219.899	319.701	478.818
Bovinos e outros animais vivos	1.043	8.523	24.992	35.936
Exploração florestal e da silvicultura	5.932	8.005	16.951	32.802
Produtos químicos inorgânicos	1.861	3.380	5.419	6.710
Óleo e farelo de soja	-	9.270	8.860	5.815
Papel e Celulose	886	1.075	1.305	1.584
Têxteis	478	529	535	536
Total	8.057.669	22.927.171	31.743.708	39.507.795

Fonte: BRASIL (2012a) e PNLT

Nota: Las proyecciones del año 2025 incluyen el puerto Cuiabá y las del 2030 el Puerto Rosario Oeste por lo que no pueden utilizarse para evaluar el efecto del Decreto 11.632

Aunque es cierto que la rigurosidad y el importante grado de detalle del extenso trabajo de ANTAQ incluyó estimaciones sujetas a desvíos con respecto a los datos reales posteriormente verificados, sus proyecciones continúan siendo un relevante punto de referencia. Asimismo, el transporte aguas arriba podría verse incrementado si Argentina adoptara una política más favorable a las exportaciones teniendo en cuenta la demanda potencial de la Región Centro Oeste de Brasil y las ventajas logísticas de la hidrovía.

En el Cuadro 5 (Tabla 6 en PNIH) del mismo trabajo de ANTAQ se desagregan los despachos por grupo de productos y puertos. El Grupo 1 corresponde a Carga General, el Grupo 3 a Granel Líquido Agrícola con productos como aceite de soja, lácteos y jugo de naranja. El Grupo 4 incluye minerales y el Grupo 5 Granel Sólido Agrícola. Puede apreciarse que la carga proyectada de minerales desde Corumbá y otros puertos se sobreestimó habiendo alcanzado solo 1,9 M de Ton en el año 2020⁵.

Por el contrario, si se hubiera habilitado el puerto de Cáceres la carga de granel sólido agrícola por 12,4 M de Ton estimada por el Modelo de Simulación habría sido mayor considerando las diferencias en las curvas de crecimiento de las exportaciones correspondientes a MT y MS expresadas en los gráficos 1 y 2. También habría aumentado la demanda de diversos productos de consumo e inversión debido a la mayor cosecha y al gran crecimiento económico de MT, generando un interesante flujo de carga aguas arriba cuando las barcas que transportan granos y minerales regresan vacías.

Cuadro 5. Carga fluvial por puerto y grupo de productos.

Tabela 6 - Carregamentos nos terminais - Fluxo 2020 (t)

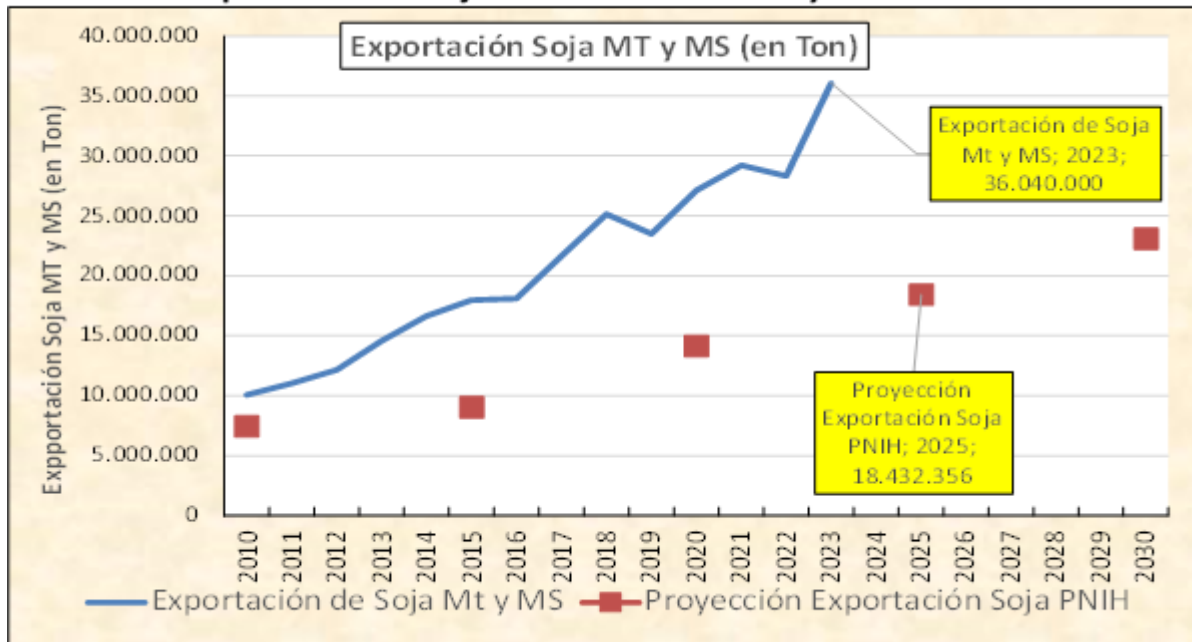
Porto	Fluxo Total por Grupo 2020					Total
	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5	
Cáceres	9.668,45	-	9.269,56	16.843,97	12.392.413,56	12.428.195,54
Corumbá e outros Portos ¹	10.713,61	-	9.269,56	7.703.340,23	97.553,62	7.820.877,02
Porto Murinho	-	-	-	-	2.711.311,09	2.711.311,09
TUP Gregório Curvo	7.418,82	-	-	-	-	7.418,82
Total	27.800,88	-	18.539,12	7.720.184,20	15.201.278,27	22.967.802,47

Outros Portos:
1 - TUP Saladeiro, TUP Sobramil e TUP Granel Química

Fonte: Elaboração própria

Probablemente las importaciones de fertilizantes, agroquímicos y combustibles asociados a la producción agrícola y transportado aguas hacia arriba por la hidrovía habrían sido mayores.

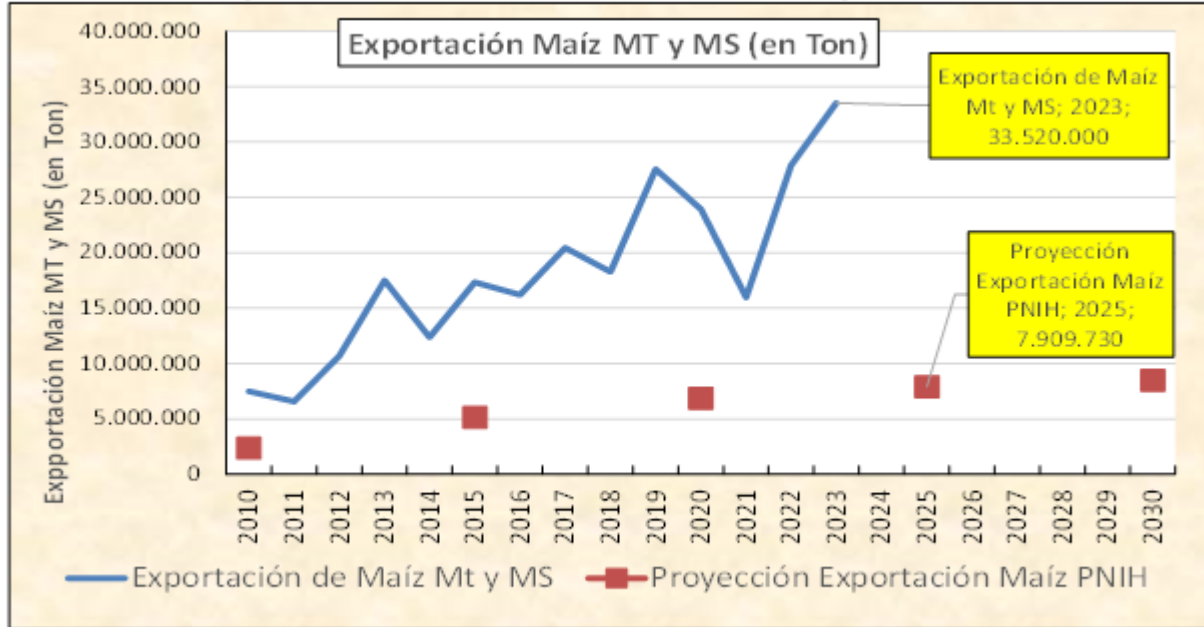
Gráficos 1. Exportación de soja desde Mato Grosso y Mato Grosso do Sul



Fuente: Elaboração propia en base a IMEA y ANTAQ.

Como se ve en el Gráfico 2, la diferencia entre los datos verificados de exportación y las proyecciones de ANTAQ para el caso del maíz es superior a los de la soja, cuando el primero requiere mayor cantidad de insumos (como agroquímicos y combustibles, sumándose a la demanda de transporte hacia MT y MS).

Gráfico 2. Exportación de maíz desde Mato Grosso y Mato Grosso do Sul



Fuente: Elaboración propia en base a IMEA y ANTAQ.

Desde el año 2013, cuando ANTAQ realizó las estimaciones reproducidas más arriba, la competencia por la logística se ha incrementado notablemente. Por ejemplo, los despachos de maíz y soja destinados a exportación por los puertos del denominado Arco Norte⁶ se multiplicaron por más de cinco veces, en respuesta a un fuerte crecimiento en la producción de agrícola al norte del paralelo 16° S⁷. Actualmente los productores de MT despachan gran parte de sus granos con destino a exportación a través de esos puertos, con la posibilidad de acceder a ellos a través de las hidrovías de los ríos Tapajós y Madeira, tributarios del Amazonas. En el futuro podrían utilizar otras alternativas como la hidrovía Tocantins-Araguaia, que para MT sería competitiva si se construye la Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO). Además, las instituciones y los productores de MT promueven la pronta ejecución del denominado Ferrograo, la línea ferroviaria que unirá la microrregión de Sinop con los puertos de Itaituba/Miritituba, reduciendo los costos carreteros por la BR-163 y reforzando la competitividad del eje Tapajós-Amazonas.

A pesar de ello, el flete desde el lugar de producción agrícola hasta el acopio o hasta un centro multimodal requiere generalmente de un camión, lo que implica o bien un largo recorrido carretero si se continua hasta un puerto marítimo o una transferencia a un medio ferroviario a veces combinado con otro, como el transporte fluvial. El costo de carga y descarga más los tiempos y pérdidas de producto al realizar las transferencias se multiplica y decae la competitividad con respecto a los despachos desde las zonas productivas más cercanas a la HPP. En el mapa de la izquierda en la Figura 1 puede apreciarse además el largo recorrido del río Cuiabá hasta Rosario Oeste pasando por la capital de MT.

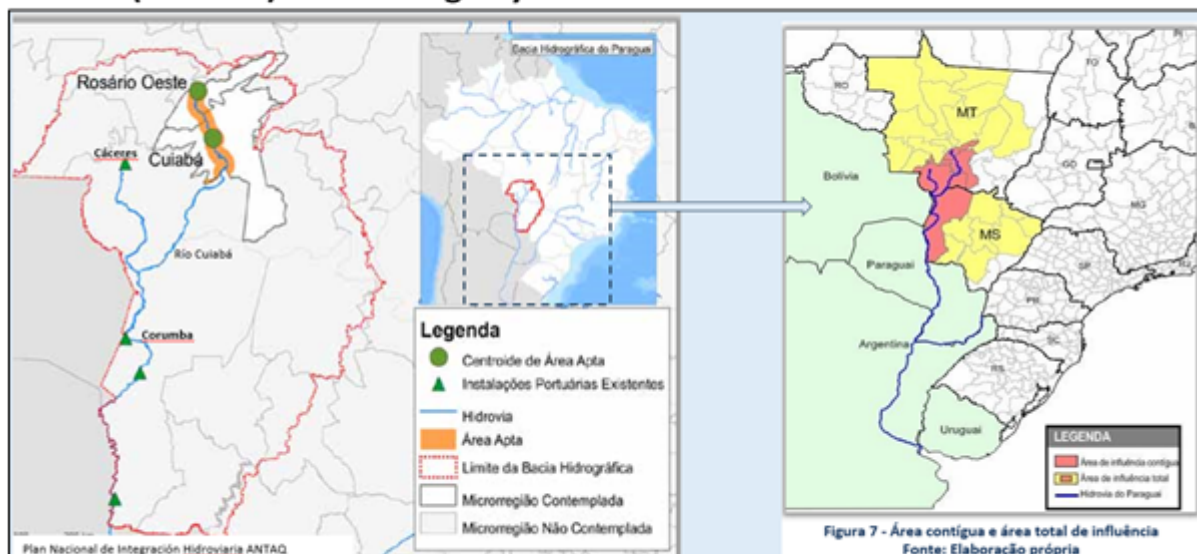
El impacto sobre la cantidad en toneladas de carga por la HPP debido a la incorporación de Puerto Cuiabá se refleja en las cifras correspondientes al año 2025 del Cuadro 4 y las del Puerto Rosario Oeste en las del año 2030, reproducidas en el mismo cuadro.

El descuido durante muchos años de lo que podría denominarse hidrovía Paraguay-Cuiabá de la misma manera que la ausencia de esclusas en la represa de Itaipú obstaculizando la salida de la hidrovía Paraná-Tieté hacia el sur afectaron el extraordinario potencial que hoy tendría el denominado Canal Navegable Troncal del Paraná⁸.

Otro aspecto para tener en cuenta son los inconvenientes que sufre el Canal de Panamá debido al cambio ambiental que provocó fuertes sequías afectando el caudal disponible y, por lo tanto, su flujo de transporte. Desde el año 1914 ha sido una alternativa de navegación a las rutas marítimas tradicionales utilizadas a través del Cabo de Buena Esperanza, el Canal de Suez y el Estrecho de Magallanes, pero teniendo en cuenta las limitaciones actuales y las dificultades para ampliar su tráfico en el futuro dificultan la logística para los despachos desde el Golfo de México, aunque afectan menos a los puertos del Arco Norte.

En cambio, los despachos marítimos desde la costa atlántica sudamericana y en especial desde el Río de la Plata con destino a Asia disminuyen distancias relativas y revalidan el objetivo de aumentar el calado de la Vía Navegable Troncal del Paraná para consolidar ventajas de flete especialmente importantes en mercados tan competitivos como el de la exportación de granos y subproductos.

Figura 1. (izquierda) Mapas del tramo brasileiro de la HPP y el recorrido del río Cuiabá. (derecha) Área contigua y Área total de influencia de la hidrovía



Fuente: Cuenca figuras Bacia do Paraguai, Relatório Executivo, Plano Nacional de Integração Hidroviária, ANTAQ. Año 2013. Figuras 7 y 13.

Es especialmente importante tener en cuenta que la sola habilitación del tramo Cáceres-Corumbá no garantiza un sustancial aumento del tránsito fluvial. El uso de un modelo de costo de transporte en las proyecciones sobre asignación de cargas indica que la relación entre las tarifas hidroviarias, ferroviarias y carreteras muestran una alta sensibilidad sobre los resultados. En el caso de las cargas provenientes de las exportaciones de MT y MS producidas en establecimientos agropecuarios instalados fuera al área contigua a la HPP la competencia con otros medios de transporte es significativa.



De todos modos, la HPP tiene la ventaja de su larga extensión disminuyendo el peso del costo de transferencia en puerto fluvial y no tiene esclusas a lo largo de su recorrido. Por este motivo, aunque las proyecciones realizadas por ANTAQ en el año 2013 pueden parecer en promedio un poco exageradas a la luz de los acontecimientos actuales no deben despreciarse. En un mercado de plena competencia, si solo se concretara alrededor del 10% de esas cifras de despacho estimadas (22,9M Ton en el año 2020), significaría duplicar la carga registrada efectivamente por parte de Brasil en el año 2020 y que consistió principalmente en el transporte de mineral de hierro desde Corumbá.

Además, la HPP es una hidrovía que sirve a la logística de cinco países, los que, en su conjunto, tienen aproximadamente el 40% del mercado mundial de granos, otorgándole una especial relevancia operativa y geoestratégica. Argentina, desde el inicio de la vía navegable troncal, junto a Uruguay tienen la ventaja de operar y administrar la transferencia de barcasas a buques marítimos para el conjunto, por lo que deberían redoblar los esfuerzos en promover el mejor funcionamiento hidrovialario posible.

¹https://www.planalto.gov.br/civil_03/Ato2023-2026/2023/Decreto/D11632.htm

²<http://sema.mt.gov.br/site/index.php/sema/%C3%BAltimos-avisos/5346-esclarecimiento-licenciamento-portos-paratodal-e-barranco-vermelho>

³ Agencia Nacional de Transportes Aquaviarios (ANTAQ), del Ministerio de Infraestructura de Brasil

⁴ *Bacia do Paraguai, Relatório Executivo, Plano Nacional de Integração Hidroviária, ANTAQ. Año 2013. Ver también Capítulo 9 (Simulación de proyecciones) Informe de Metodología.*

⁵ Bolsa de Comercio de Rosario. "Transporte en Argentina y la Región Centro". Encuentro Argentino de Transporte Fluvial. Mayo 2022.

⁶ *Corresponde a las instalaciones portuarias localizadas en la Región Norte y Noreste de Brasil, arriba del paralelo 16° S e incluyen: Porto Velho (RO), otros puertos del Río Madeira, Manaus/Itacoatiara (AM), Itaituba/Miritituba (PA), Santarém (PA), Barcarena (PA), Santana (AP), Itaqui (MA), Salvador (BA), Pecém (CE) y Suape (PE). El principal movimiento de cargas se desarrolla en una subdivisión del Arco Norte que se denomina Arco Amazónico, que incluye a Porto Velho (RO), Manaus/Itacoatiara (AM), Santarém (PA) Itaituba/Miritituba (PA), Belém/Vila do Conde (PA), Santana (AP) e Itaqui (MA).*

⁷ Hermida R. "Región Pampeana y Estado de Mato Grosso: resultados de dos enfoques estratégicos y políticas agropecuarias diferentes". Publicado por la Bolsa de Comercio de Rosario.

⁸ Ver descripción en De Marco (h) M.A. "Hidrovías. Plataforma competitiva para el desarrollo. Del siglo XIX al XXI.





 Economía

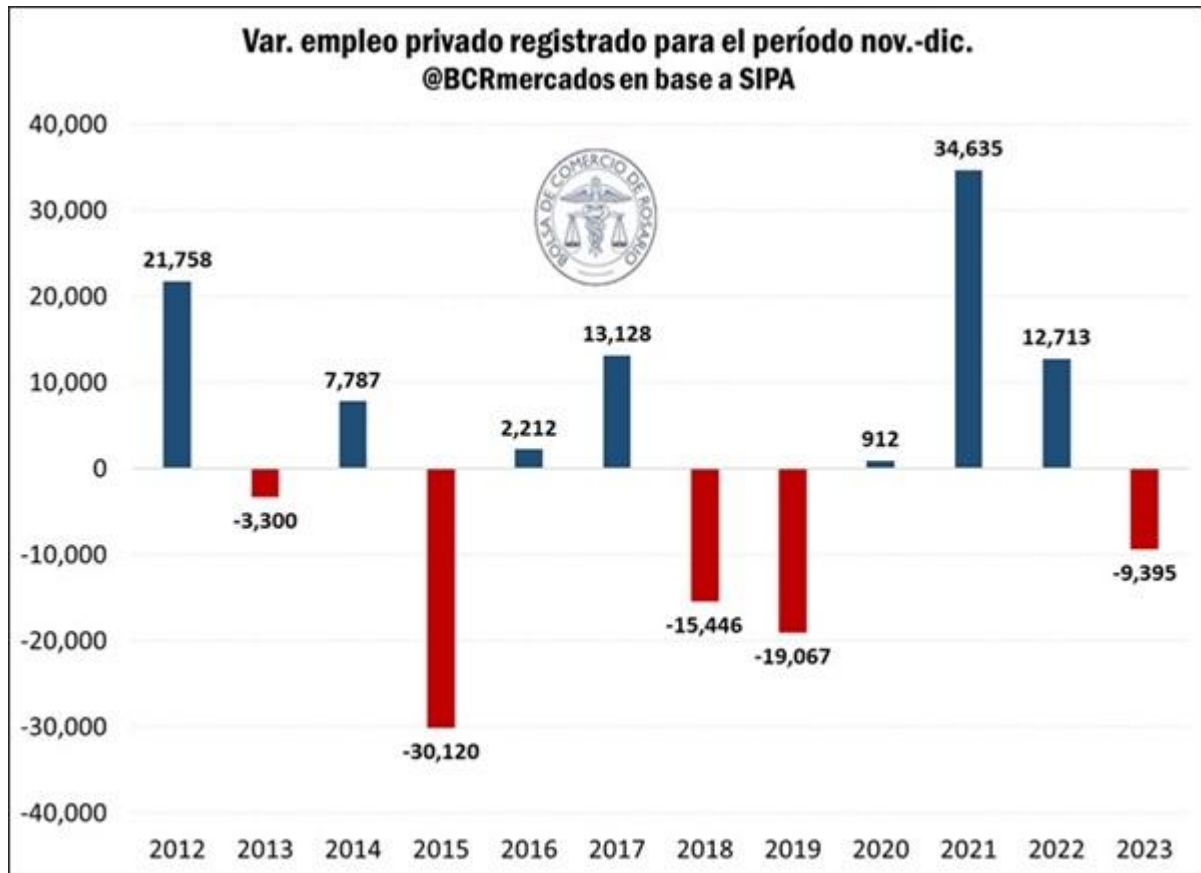
El mercado laboral en Argentina

Francisco Rubies – Emilce Terré

Los desequilibrios macroeconómicos de Argentina han afectado al mercado laboral, cayendo tanto el empleo privado no registrado como los salarios en términos reales.

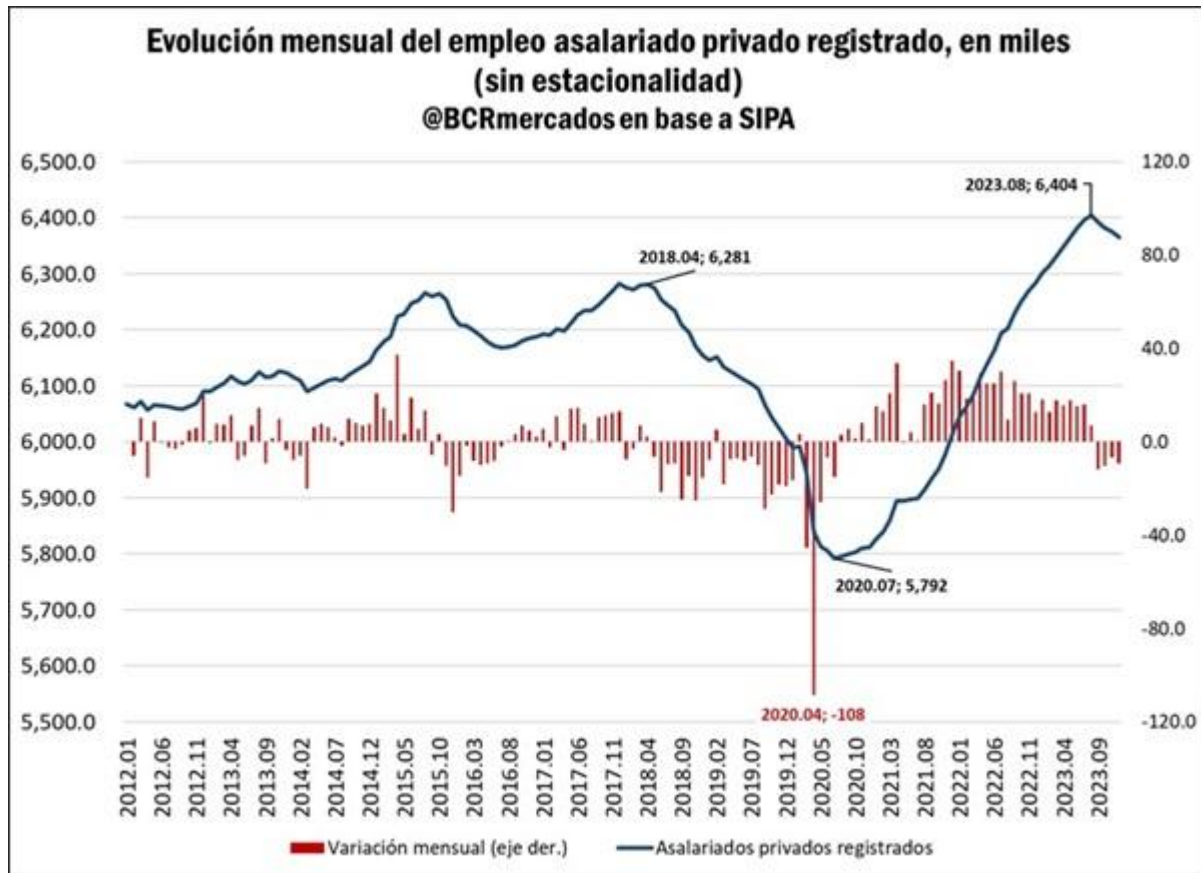
Los fuertes desequilibrios macroeconómicos de la economía argentina, encerrada entre una economía que no crece en términos per cápita desde 2011 y una altísima inflación que cerró el 2023 corriendo al 211% anual ha golpeado al mercado laboral. Como consecuencia, el empleo se contrajo notablemente en diciembre del año pasado. Siguiendo los datos disponibles del Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA), en diciembre de 2023 el sector privado perdió 9.395 puestos de trabajo registrados respecto al mes anterior (sin estacionalidad). Para encontrar otra caída mensual en diciembre nos debemos remontar a los años 2018 y 2019, con pérdidas de 15.446 y 19.067 empleos, respectivamente. No obstante, la caída más acusada se registró en diciembre de 2015, cuando se perdieron 30.120 puestos registrados privados.





Si se amplía la perspectiva, se puede observar que la crisis en el mercado laboral comienza en abril de 2018 y continúa casi ininterrumpidamente hasta julio de 2020, cuando toca piso con el ASOP (Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio), desde donde empieza la recuperación post-pandemia. En el interin se perdieron más de 489,500 empleos asalariados registrados del sector privado, siendo abril de 2020 el mes más duro, registrando un negativo de más de 108.000 puestos.





A partir de entonces se dio una recuperación importante y sostenida hasta agosto de 2023, cuando se alcanzó el máximo nivel de empleo asalariado privado desde el inicio de la serie, superando en más de 122.000 puestos el máximo previo. A pesar de ello, la recuperación vino de la mano de niveles de salarios cada vez más precarios, hasta que a partir de septiembre de 2023 el nivel de empleo comenzó a decaer nuevamente.

Si se analiza la evolución de los salarios desde la salida de la convertibilidad, se puede observar una violenta caída post-crisis, en la que tanto los salarios públicos como los privados y no registrados se ajustaron fuertemente. Entre diciembre de 2001 y diciembre de 2002 los salarios públicos cayeron casi 29%, mientras que los privados lo hicieron un 17% (partiendo de un nivel más bajo) y los no registrados sufrieron la peor caída, de 33%.

Desde entonces, los salarios privados y no registrados se fueron recuperando mientras que los públicos se mantuvieron relativamente estables. Estos últimos comienzan a caer en los últimos meses de 2010, para situarse, a mediados de 2012, entre los privados y los no registrados. Se puede identificar agosto de 2013 como el punto en el que los salarios privados llegan a un máximo. A partir de allí la evolución de los distintos índices es similar, estancados en torno a su media hasta 2018, momento en el que comienza la crisis que perdura hasta 2020 y que la pandemia acentuó.

Aunque la crisis del COVID-19 implicó una caída muy grande de la actividad, los niveles de salarios se mantuvieron relativamente constantes, exceptuando los no registrados, que, a partir de 2021, se disocian de los demás y comienzan a caer a un ritmo mayor. A pesar de la dinámica inflacionaria creciente, en el año electoral 2023 los salarios registrados (tanto públicos como privados) se mantuvieron relativamente constantes hasta diciembre. Con la devaluación del dólar y el fogonazo inflacionario de diciembre (25,5%), los salarios privados en enero de 2024 se ubicaron 12% por debajo en comparación con noviembre de 2023, mientras que los públicos cayeron 21,9% y los no registrados fueron los mayores perdedores un 20,9%.



Además de la acusada caída, se destaca los niveles en los que se encuentran los salarios en Argentina. Si se compara contra los niveles máximos registrados en 2013, se observa que los salarios registrados privados y públicos pierden 35,0% y 43,6% de poder de compra, respectivamente, mientras que los no registrados un 61,1%. Si se toman como referencia el nivel de salarios de 2018, los resultados son -28,9%, -38,3 y -62,2%, respectivamente.

Economía

La economía de la Región Centro en la última década

Guido D'Angelo - Emilce Terré

Un panorama del agro de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Estancamientos, caídas y subas sectoriales en una década de recortes del producto per cápita de las tres provincias. La infraestructura necesaria para potenciar el necesario salto exportador.

La Región Centro de la Argentina es un espacio político subnacional donde se ven agrupadas las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Entre sus principales objetivos se encuentra promover el desarrollo económico y social, conformando un área de enorme potencial productivo para insertarse en el complejo y competitivo escenario de la economía internacional.

La [dinámica económica de la última década](#) está lejos de ser satisfactoria en la Argentina. Y los desequilibrios a nivel nacional y cuestiones propias de la coyuntura regional han tenido un fuerte impacto sobre la Región Centro. Sin embargo, el desempeño de las tres provincias ha sido mixto si miramos la región en detalle y por sectores.

Región Centro					
Principales indicadores económicos 2011 - 2022					
Provincia	Evolución producto bruto geográfico	Población (2022)	Evolución producto per cápita provincial (2011 - 2022)	Participación en la economía nacional (2022)	Desempeño económico de los principales sectores de actividad Variación general PBG 2011-2022
Santa Fe	-0,8%	3.544.908	-10,6%	7,8%	Comercio (-1%) Agricultura, ganadería, caza y servicios (-16%) Elaboración de prod. alimenticios (+8%) Propiedad de la vivienda (+18%) Transporte (-5%)
Córdoba	+3,5%	3.840.905	-10,9%	8,5%	Comercio (-1%) Agricultura, ganadería, caza y servicios (+16%) Elaboración de prod. alimenticios (+13%)
Entre Ríos	+7,3%	1.425.578	-7,0%	2,8%	Comercio (+13%) Agricultura, ganadería, caza y servicios (-5%) Elaboración de prod. alimenticios (+17%)

@BCRmercados en base a Ministerio de Economía y CEPAL



Si bien Santa Fe es la provincia que mostró una mayor caída nominal, cayendo casi 1% su economía de 2011 a 2022, por efecto poblacional, el producto per cápita de Córdoba es el que más se vio recortado en la última década. En este sentido, si bien el producto bruto geográfico de Córdoba se expandió un 3,5%, su producto per cápita mostró una baja de casi un 11%.

Por su parte, la provincia de Entre Ríos mostró un crecimiento de 7,3% del 2011 al 2022. Sin embargo, la suba poblacional también fue mayor a la tasa de crecimiento económico, lo que redundó en una caída del 7% en el producto por habitante de la provincia, una baja que es, no obstante, menor a la experimentada por Santa Fe y Córdoba.

Una diferencia sustancial en el desempeño económico de la última década se marca en la participación entre las provincias al interior de la propia Región Centro. Los datos del Ministerio de Economía y CEPAL muestran la Región representando el 19% de la economía argentina. Sin embargo, hace 20 años Santa Fe representaba el 8,5% del PIB nacional, equivalente al 45% de la economía de la Región Centro. En 2022 pasó a representar el 7,8% del producto nacional y el 41% de la economía de la Región. A la inversa, Córdoba en ese lapso pasó a representar del 7,8% al 8,5% del PIB argentino, mientras Entre Ríos pasó del 2,5% al 2,8%.

La base de datos del Ministerio de Economía y CEPAL, utilizada para estas mediciones, utiliza como año base al 2004. Por ello, es muy probable que el rol de la Región esté siendo subvalorado. Si aproximamos el crecimiento de la Región Centro con los indicadores de sus tres provincias integrantes, la Región Centro [pasa de representar del 19% a casi el 24% del PBI argentino.](#)

En estas tres provincias despunta un diverso entramado de actividades productivas de enorme importancia para la economía nacional. **El 42% de la agricultura y ganadería de la Argentina se desarrolla en la Región Centro.** No conforme con ello, el 28% de la producción argentina de alimentos y bebidas se localiza entre Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Asimismo, el 35% de las maquinarias y equipos industriales del país se produce en la Región Centro, así como el 34% de la producción de autos.



Región Centro

Participación en la economía argentina.

Año 2022 en pesos constantes de 2004. Sectores seleccionados

	Córdoba	Entre Ríos	Santa Fe	Región Centro
Agricultura, ganadería, caza y servicios conexos	21%	6%	15%	42%
Comercio mayorista, minorista y reparaciones	11%	4%	8%	23%
Construcción	8%	2%	7%	17%
Elaboración de productos alimenticios y bebidas	10%	4%	13%	28%
Fabricación de equipo de transporte	9%	0%	17%	26%
Fabricación de instrumentos médicos y de precisión	9%	1%	10%	20%
Fabricación de maquinaria y equipo	14%	1%	20%	35%
Fabricación de vehículos automotores	23%	1%	10%	34%
Servicios de seguros	5%	2%	12%	19%
Transporte	8%	2%	9%	19%
Total general	8,5%	2,8%	7,8%	19,1%

@BCRmercados en base a INDEC, CEPAL y MECON

Con el foco en el agro, la agricultura y la ganadería de Santa Fe fueron sectores que mostraron una relevante merma de actividad en la última década. Parte del recorte se da por la marcada presencia de eventos Niña sobre el país y especialmente sobre el núcleo productivo santafesino en 5 de las últimas 10 campañas. Otro factor relevante tiene que ver con el apoyo negativo a la producción agroindustrial argentina, explicado fundamentalmente por la imposición de derechos y cuotas a la exportación, entre otras medidas distorsivas para los mercados.

Si comparamos la producción de granos de la Región Centro promediando los años 2010-2012 vs. 2020-2022, nos encontraremos que Córdoba creció un 37% en sus cosechas, mientras que Santa Fe mostró una suba del 15%. Mientras tanto, la producción de granos de Entre Ríos cayó un 12%. Sin embargo, la faena bovina de la provincia mesopotámica creció un 37%, si comparamos los mismos promedios. Por su parte, la faena bovina en Córdoba cayó un 19% comparando dichas medias, mientras en Santa Fe se muestra un 18% arriba.

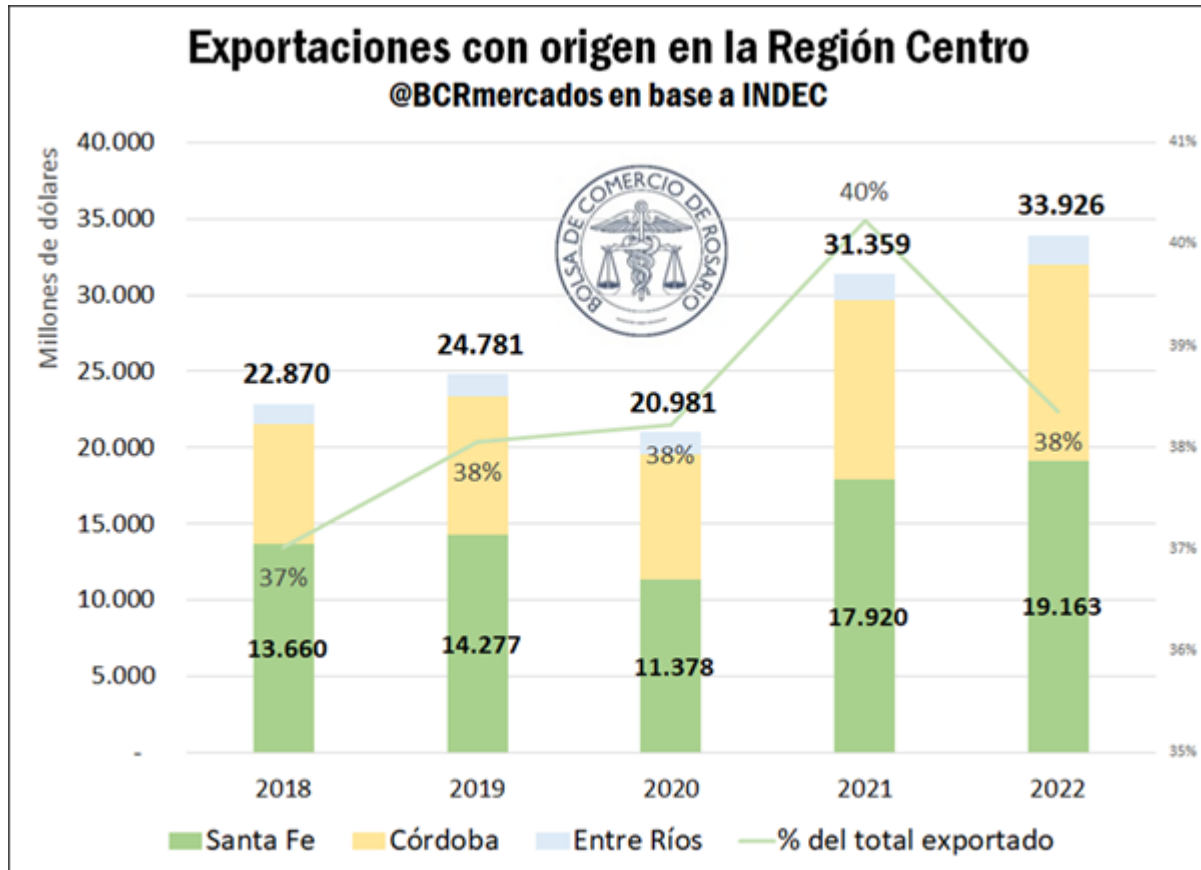
Sin embargo, al comparar puntualmente los años 2011 y 2022, nos encontramos que el nivel de actividad del sector agricultura y ganadería en Santa Fe en 2022 se ubicaba un por debajo de los niveles del 2011, tanto de acuerdo con INDEC como con el IPEC. Recortes de sectores como servicios agropecuarios, además de mermas productivas en soja, sorgo, algodón y arroz, explican parte de la caída de actividad.

La relevancia exportadora de la Región

En la Región Centro se originaron exportaciones por casi US\$ 34.000 millones en 2022, lo que representa el 38% de los envíos argentinos al exterior. En la Región se produce la mitad del maíz que se exporta en la Argentina y el 100% de la harina y el aceite de soja que tienen por destino el comercio exterior, en un país que es el primer exportador mundial de ambos productos. Asimismo, la totalidad del biodiesel que se exporta en la Argentina se origina en la Región. Para este

Pág 16

conjunto de productos del Complejo Soja, el polo de crush que conforma el Up River es esencial, siendo el generador de estos embarques, además de ser el epicentro productivo y exportador de la Argentina.



No conforme con ello, la mitad de la carne bovina y del poroto de soja, aparte de una de cada cuatro toneladas de aceite de girasol que se exporta se produce en la Región Centro. Con el foco en la cuenca lechera en el centro de la Región Centro, el 82% de las exportaciones de leches preparadas y el 93% de los quesos que se exportan se originan entre estas tres provincias.

Con una gran centralidad de Córdoba, el 87% del maní que se exporta en Argentina, primer exportador mundial de maní, se origina en la Región Centro. Y haciendo epicentro en la provincia de Entre Ríos, cerca del 75% de las exportaciones argentinas de carne aviar se originan en la Región. No obstante, la importancia clave no está sólo en la agroindustria: en la Región Centro se originan el 80% de las partes y piezas de tractores que se exportan, además de todos los motores de combustión interna destinados al comercio exterior.

En el marco de su importancia fundamental para el comercio de granos, subproductos y aceites, en el Gran Rosario o Up River, un polo clave de la Región Centro y la Argentina, ingresan entre 2 y 2,5 millones de camiones en un año promedio de cosecha. Esto nos da un número cercano a 12.000 camiones diarios. Cómo dato curioso, si a este ingreso diario de



camiones lo pusiéramos en fila con una distancia de 2 metros entre camión y camión, la fila diaria de camiones desde Rosario llegaría hasta la ciudad de Buenos Aires.

¿Qué proyectos se consideran estratégicos para mejorar la situación logística en el Up River?

Más allá de la formidable infraestructura portuaria del Up River, aún hay obras y proyectos pendientes de concreción que podrían reducir múltiples inconvenientes logísticos y potenciar la competitividad de la región. Con la importancia logística del Gran Rosario y de la relevancia exportadora de la Región Centro, estas obras serían esenciales para potenciar la competitividad del comercio exterior argentino.

Como primer punto, encontramos la ampliación de la red de autovías o autopistas como asunto fundamental. Aquí destacamos las principales obras que resultan necesarias para potenciar la logística de la región:

Ruta Nacional N° 11: considerada la columna vertebral del flujo vial en el eje norte-sur sobre el este de la provincia. Sirve en gran medida al transporte desde las provincias del NEA y parte del NOA; siendo una conectividad fundamental para con el Paraguay. De importancia es considerar el estudio de una variante en su traza comenzando desde la ruta A012 en la intersección con Camino de la Cremería hasta el empalme con RP 91 próxima a Villa La Ribera que ya fuera estudiado y aprobado por DNV y actualmente está siendo actualizado a nivel de Anteproyecto por la Universidad Nacional de Rosario.

Ruta Nacional N° 33, N° 34 y A012, se necesita la conversión de estas en autopistas, con la posibilidad de sumar un tercer carril en tramos de las autopistas Buenos Aires – Rosario, Rosario – Córdoba; que contribuyan a mejorar el flujo de camiones hacia el complejo portuario del Gran Rosario.

Ruta Provincial 16: Consiste en la duplicación de la calzada de la Ruta Provincial 16 en el tramo AU Ruta Nacional 9 y la Ruta Provincial 21. Incluye la construcción de un puente sobre vías dobles del ferrocarril de trocha ancha, un nuevo distribuidor en la intersección con la Ruta Provincial 21 y nuevo puente sobre arroyo Frías.

En segundo orden, aquellos accesos de jurisdicción provincial, que mejorarían la calidad de vida de los habitantes de las regiones cercanas a los puertos:

Variante de la Ruta Provincial 91: Consiste en la construcción del enlace de la proyectada Variante de la RP N°91 con la Autopista 01. La traza comprende la vinculación de la RP N°91 con la calle Cacique Mangoré superando la Au 01, la RN N°11 y las líneas ferroviarias por pasos en distinto nivel. El proyecto debe considerar incorporar la construcción de un distribuidor en la intersección de dicha traza con la Autopista 01. También vale señalar que habría que modificar lo previsto en la licitación en marcha para la construcción de esta obra, ya que originalmente se había acordado con las terminales portuarias que la intersección con Cacique Mangoré sea en la calle Eva Duarte y no en Siripo Rey tal como se prevé en los pliegos al momento de la licitación.

Ingreso a General Lagos-Arroyo Seco: Se trata de un nuevo camino común proyectado en zona rural (Camino del Mozo – Límite departamental, desde Autopista Rosario – Buenos Aires a RP N°21), que permitirá canalizar el flujo de camiones que se dirigen a las terminales portuarias de LDC (General Lagos) y ADM (Arroyo Seco), retirando el tránsito pesado del ejido urbano de Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco y Figuera.

Como hitos ya cumplidos en la región norte del Gran Rosario, es importante destacar:





La ejecución del proyecto del ramal F25 en la zona de Timbúes, ramal secundario de la Línea Belgrano, que consta de 11 kilómetros de vía que permiten el acceso ferroviario de trocha angosta a las 5 terminales ubicadas en dicha localidad. Actualmente, ante la inauguración del nuevo acceso a la terminal portuaria de Renova, sumado a los dos que estaban operativos hasta ahora, dedicados a las plantas de Aceitera General Deheza (AGD), COFCO y ACA, con la salvedad de que COFCO aún no habilitó la descarga. Quedan realizados 3 de los 4 accesos, siendo el cuarto y último desvío, el de la terminal de Dreyfus, que aún espera su materialización.

Consideramos que estas obras resultan estratégicas en vista de la importancia del Up River para la logística nacional. No caben dudas que el análisis y concreción de estos proyectos serían de enorme importancia para seguir potenciando la competitividad de las exportaciones argentinas.





 Commodities

Finalizada la campaña 2022/23: ¿Quiénes lideraron las exportaciones de granos y oleaginosas?

Natalia Marín – Bruno Ferrari

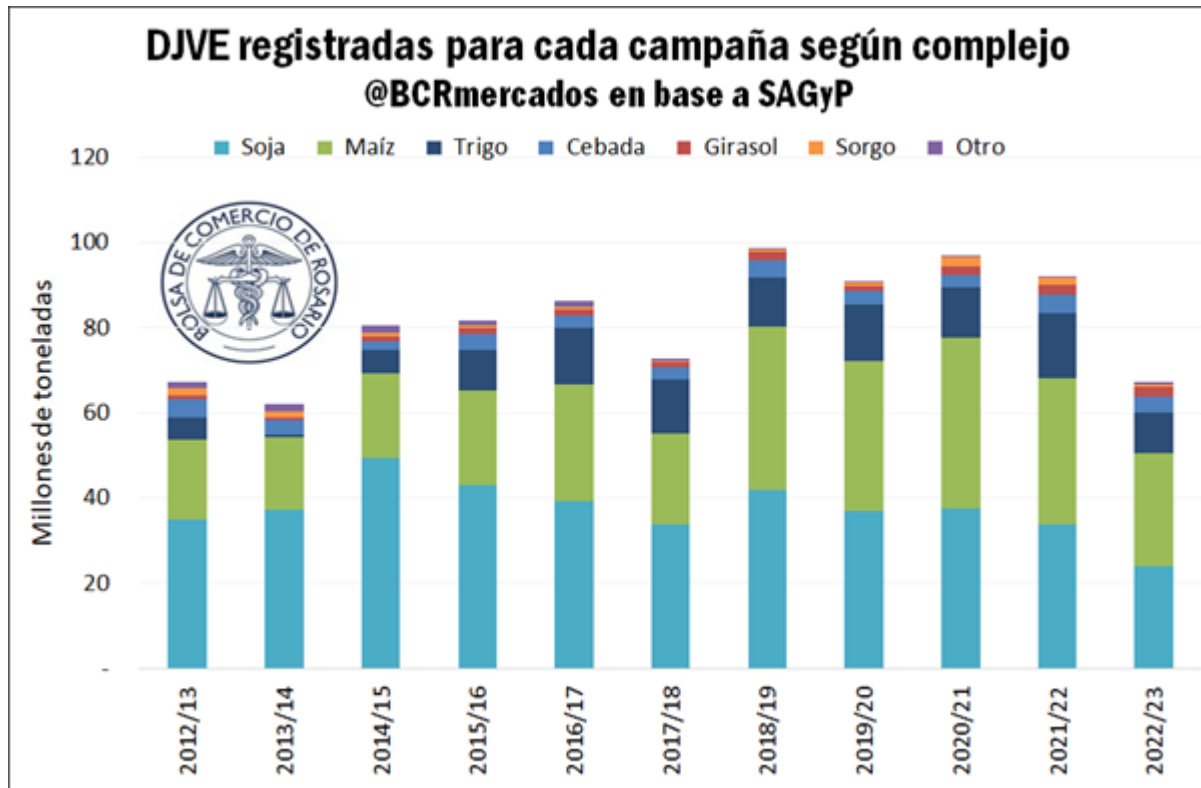
La campaña 2022/23 registró el menor volumen de anote de ventas al exterior desde la campaña 2013/14. Viterra lideró el ranking por segunda campaña consecutiva, seguido por Cargill y COFCO.

Durante la campaña 2022/23 los registros de Declaraciones Juradas de Ventas al Exterior (DJVE) informados por SAGyP sumaron aproximadamente 67,36 Mt. Las DJVE son los compromisos de venta de granos y subproductos con el exterior, aunque sólo algunos productos agrícolas se encuentran obligados a presentar dichas declaraciones.

La sequía determinó la merma productiva de la campaña 2022/23 y sus efectos se vieron reflejados no sólo en la producción, sino también las ventas al exterior. El volumen registrado en DJVE para embarcar en la última campaña es el más bajo desde el ciclo 2013/14.

El inicio y el fin de una campaña difieren según el cultivo considerado. Por ejemplo, en el caso de la soja la campaña comercial 2022/23 tuvo inicio el primer día de abril del año 2023 y como fin el último día de marzo de 2024. En maíz, la campaña comercial tiene inicio en el mes de marzo y fin en febrero del año siguiente. El complejo triguero tiene como inicio de una campaña el mes de diciembre y finaliza en el mes noviembre del año siguiente.

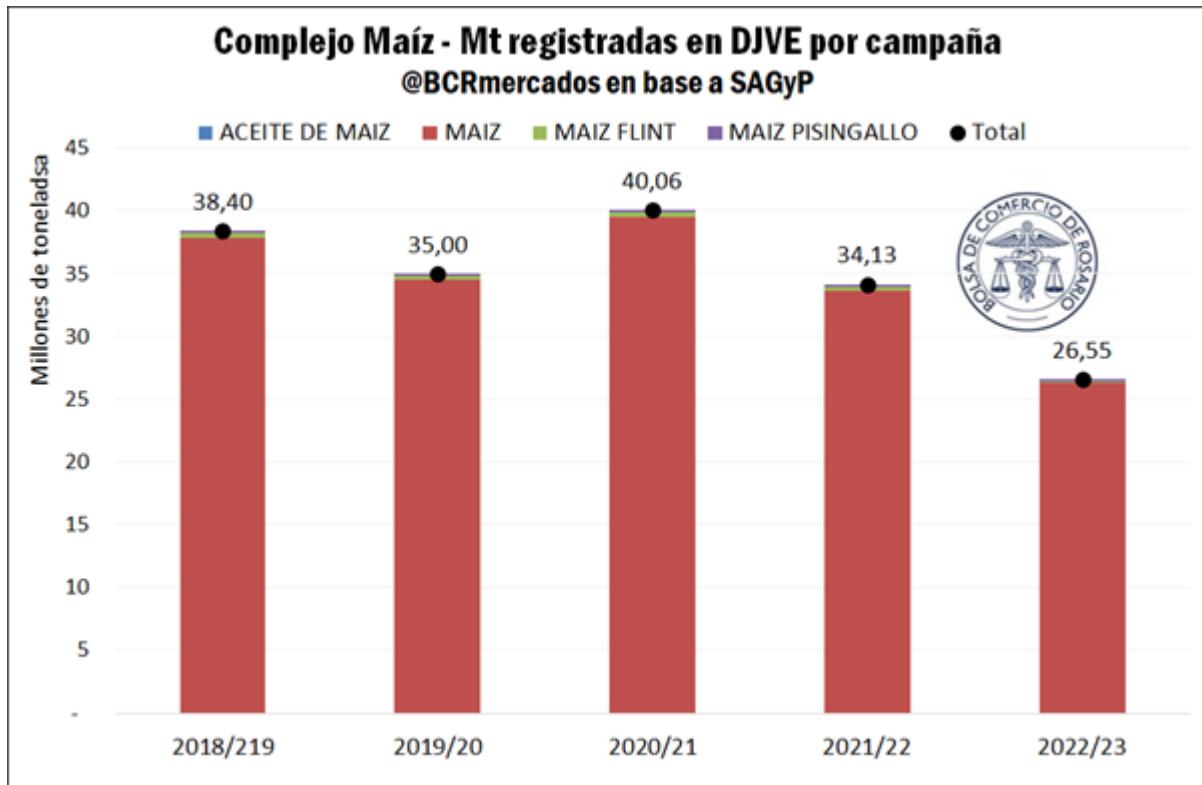




A nivel de empresas y sin discriminar por productos, Viterra lideró por segunda vez consecutiva el ranking de declaraciones de ventas al exterior con 10,6 Mt en la campaña 2022/23. El segundo puesto lo ocupó Cargill con 9,1 Mt y el tercer lugar COFCO con 7,6 Mt.

Complejo Maíz

Para la campaña 2022/23 se registraron 26,55 Mt del complejo maíz, siendo el tonelaje más bajo registrado de las últimas 5 campañas. Estos guarismos indican que las DJVE declaradas de la última campaña fueron 22% menor que la campaña 2021/22.



Las registraciones de ventas al exterior del complejo fueron lideradas por la empresa ADM con 5,42 Mt, seguido por Cargill con 4,18 Mt y Viterro con 2,76 Mt.

Ranking de empresas exportadoras del complejo Maíz según campaña						
Ranking 22/23	Empresa	Mt registradas según campaña (% participación sobre el total)				
		2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
1	ADM	7,03 (18,3%)	5,51 (15,7%)	6,06 (15,1%)	5,60 (16,4%)	5,42 (20,4%)
2	CARGILL	5,70 (14,8%)	5,68 (16,2%)	6,33 (15,8%)	5,31 (15,6%)	4,18 (15,7%)
3	VITERRA	1,02 (2,7%)	1,58 (4,5%)	2,20 (5,5%)	2,67 (7,8%)	2,76 (10,4%)
4	COFCO	6,93 (18,1%)	5,32 (15,2%)	5,47 (13,7%)	4,40 (12,9%)	2,71 (10,2%)
5	LDC	2,79 (7,3%)	2,54 (7,3%)	3,89 (9,7%)	3,03 (8,9%)	2,38 (8,9%)
6	BUNGE	4,03 (10,5%)	3,98 (11,4%)	4,76 (11,9%)	3,62 (10,6%)	2,26 (8,5%)
7	AGD	3,11 (8,1%)	2,73 (7,8%)	3,43 (8,6%)	2,77 (8,1%)	2,07 (7,8%)
8	ACA	2,00 (5,2%)	3,12 (8,9%)	4,30 (10,7%)	3,43 (10,1%)	1,71 (6,5%)
9	MOLINOS AGRO	1,39 (3,6%)	1,55 (4,4%)	1,58 (4,0%)	1,35 (4,0%)	1,12 (4,2%)
10	CHS	0,13 (0,3%)	0,28 (0,8%)	0,30 (0,7%)	0,29 (0,8%)	0,42 (1,6%)
Resto		4,27 (11,1%)	2,72 (7,8%)	1,75 (4,4%)	1,66 (4,9%)	1,52 (5,7%)
Total		38,40	35,00	40,06	34,13	26,55

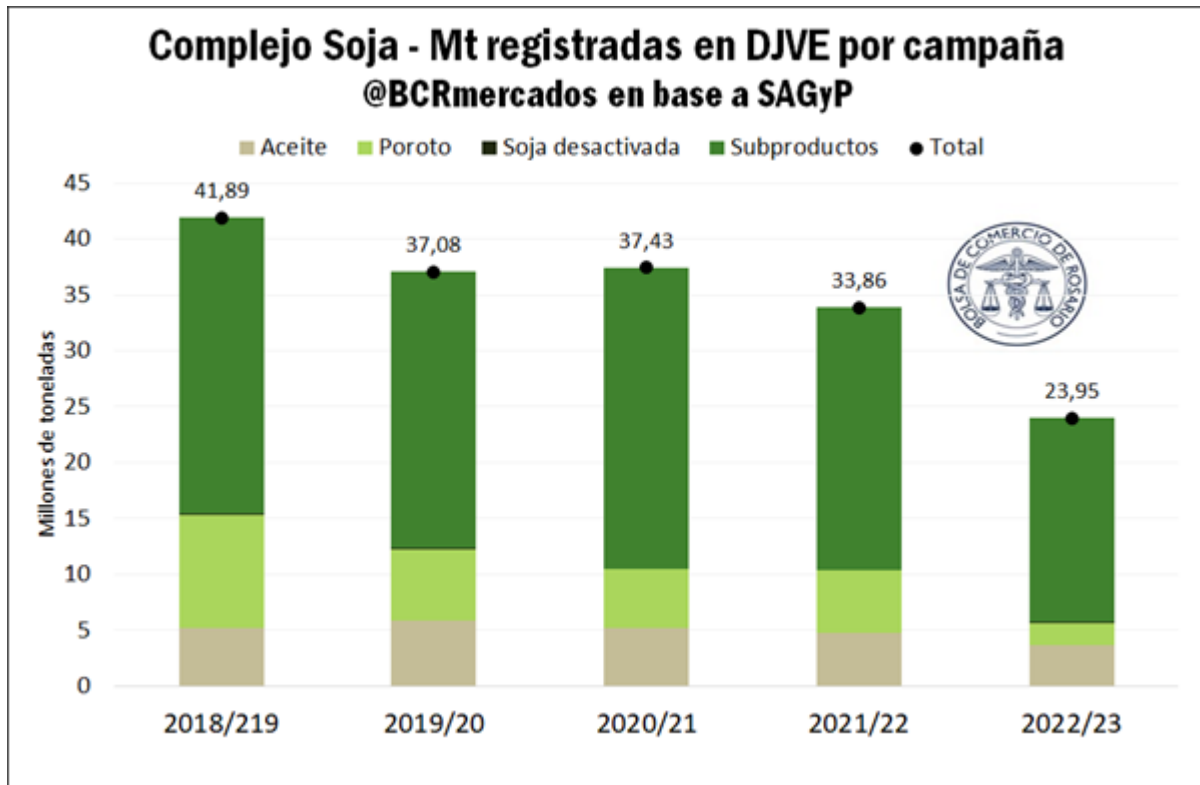
La escala de azules indica el primer, segundo y tercer puesto de cada campaña. Cada campaña tiene inicio en el mes de marzo y fin en febrero del año siguiente

Fuente: @BCRmercados en base a SAGyP

En la campaña 2022/23 la empresa ADM ocupó el primer puesto en registraciones de grano de maíz con 5,42 Mt. Por su parte, la empresa ARDION lideró las DJVE de aceite de maíz con 18.398 toneladas. Mientras que, el primer puesto de anote de declaraciones de maíz Flint lo ocupó ACA y la empresa POP ARGENTINA registró la mayor cantidad de declaraciones de maíz pisingallo con 18.971 toneladas.

Complejo Soja

Se registraron 23,95 Mt de la campaña 2022/23, siendo el valor más bajo registrado de las últimas 5 campañas. El total de DJVE registradas en la última campaña resultó 29% menor que la campaña 2021/22 y 36% menor si se considera el promedio registrado en las últimas 4 campañas.



El principal producto registrado dentro del complejo fueron los subproductos de soja con 18,23 Mt (-22% var. respecto a la campaña anterior), seguido por el aceite de soja con 3,65 Mt (-23% var. respecto a la campaña anterior) y en tercer lugar el poroto con 2,02 Mt (-64% var. respecto a la campaña anterior). Los subproductos representaron 76% de los anotes del complejo en la campaña 2022/23, mientras que el aceite representó el 15% del total y el poroto un 8%.

El primer puesto de anote de ventas en la campaña 2022/23 lo ocupó Viterria con 5,61 Mt, en segundo puesto Cargill con 3,45 Mt y en tercer lugar LDC con 2,85 Mt.

Ranking de empresas exportadoras del complejo Soja según campaña

Ranking 22/23	Empresa	Mt registradas según campaña				
		2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
1	VITERRA	5,09 (12%)	7,49 (20,2%)	7,56 (20,2%)	7,50 (22,1%)	5,61 (23,4%)
2	CARGILL	4,44 (11%)	4,80 (12,9%)	4,28 (11,4%)	4,42 (13,1%)	3,45 (14,4%)
3	LDC	3,06 (7%)	3,02 (8,1%)	3,00 (8,0%)	3,21 (9,5%)	2,85 (11,9%)
4	COFCO	4,43 (11%)	3,93 (10,6%)	3,46 (9,2%)	2,34 (6,9%)	2,55 (10,7%)
5	BUNGE	3,29 (8%)	2,88 (7,8%)	3,38 (9,0%)	2,79 (8,2%)	2,44 (10,2%)
6	MOLINOS AGRO	3,28 (8%)	3,64 (9,8%)	4,26 (11,4%)	3,73 (11,0%)	2,43 (10,1%)
7	AGD	5,40 (13%)	4,08 (11,0%)	4,89 (13,1%)	4,11 (12,1%)	2,32 (9,7%)
8	CHS	0,89 (2%)	0,54 (1,5%)	0,77 (2,1%)	0,62 (1,8%)	0,50 (2,1%)
9	UNIÓN AGRÍCOLA DE AVELLANEDA	- (0%)	0,05 (0,1%)	0,18 (0,5%)	0,20 (0,6%)	0,38 (1,6%)
10	AMAGGI	0,93 (2%)	0,43 (1,2%)	0,48 (1,3%)	0,58 (1,7%)	0,36 (1,5%)
11	VICENTIN	4,92 (12%)	-	-	-	-
Resto		6,17 (15%)	6,22 (16,8%)	5,17 (13,8%)	4,36 (12,9%)	1,08 (4,5%)
Total		41,89	37,08	37,43	33,87	23,95

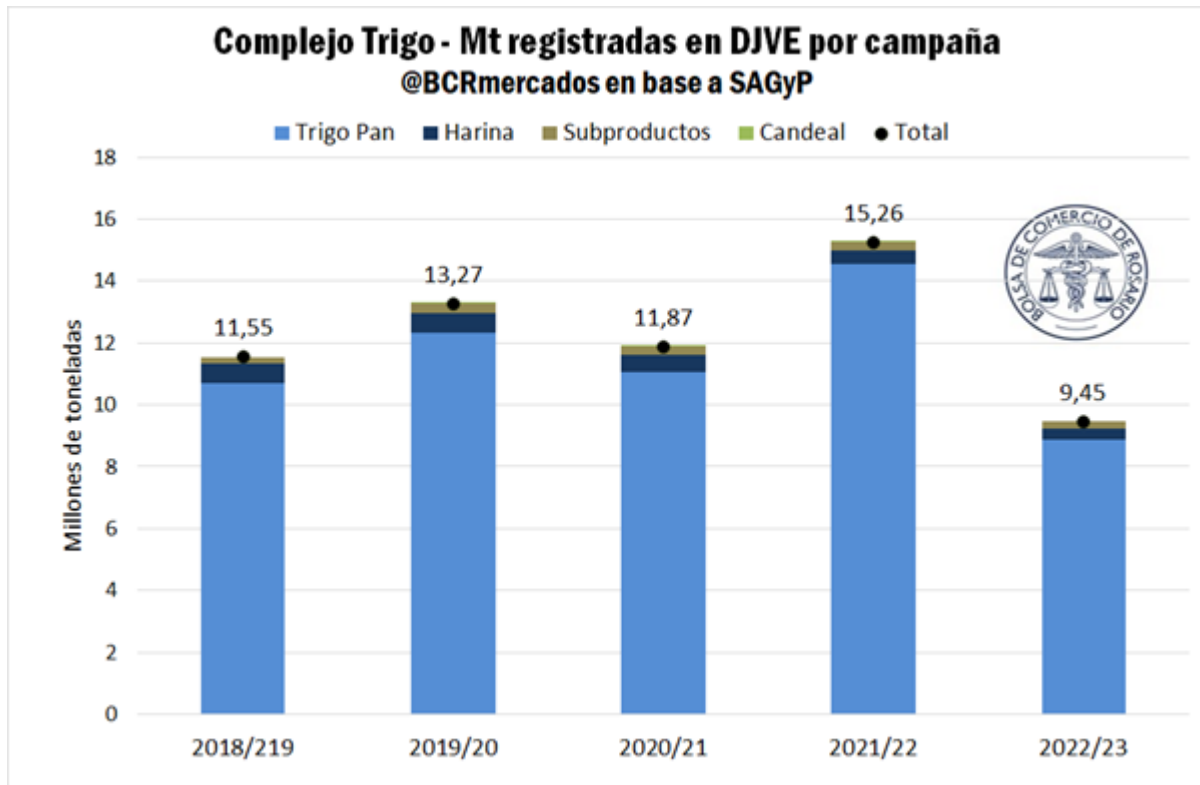
La escala de azules indica el primer, segundo y tercer puesto de cada campaña. Cada campaña tiene inicio en el mes de abril y fin en marzo del año siguiente

Fuente: @BCRmercados en base a SAGyP

Se destaca que, Viterrra resultó el principal exportador de aceite y subproductos de soja en la campaña 2022/23 registrando 1,02 Mt y 4,5 Mt respectivamente. En cuanto a poroto de soja, CHS fue el exportador con más toneladas registradas durante la campaña con 0,5 Mt.

Complejo Trigo

En el complejo triguero se registró 9,45 Mt en lo que respecta a la campaña 2022/23, también el valor más bajo anotado de las últimas 5 campañas y un 38% menor que la campaña anterior.



El trigo pan representa el 93% del anote de DJVE del complejo. La variación de registros entre campañas de este producto resultó un 39% menor respecto a la campaña previa. El resto de DJVE registradas se reparten entre harina, trigo candeal y subproductos.

La exportadora COFCO lideró el ranking del complejo trigo con 1,68 Mt, seguido por Cargill con 1,40 Mt y Bunge en tercer lugar con 1,32 Mt.

Ranking de empresas exportadoras del complejo Trigo según campaña						
Ranking 22/23	Empresa	Mt registradas según campaña				
		2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
1	COFCO	2,40 (20,7%)	2,07 (15,6%)	2,18 (18,4%)	2,69 (17,6%)	1,68 (17,8%)
2	CARGILL	1,55 (13,4%)	2,24 (16,9%)	1,51 (12,7%)	2,44 (16,0%)	1,40 (14,8%)
3	BUNGE	1,96 (17,0%)	1,59 (12,0%)	1,62 (13,6%)	2,17 (14,2%)	1,32 (13,9%)
4	ADM	1,09 (9,5%)	1,84 (13,9%)	1,55 (13,0%)	1,91 (12,5%)	1,23 (13,0%)
5	LDC	0,94 (8,1%)	1,32 (9,9%)	1,26 (10,6%)	1,57 (10,3%)	1,01 (10,7%)
6	ACA	1,08 (9,3%)	0,81 (6,1%)	0,92 (7,7%)	1,27 (8,3%)	0,75 (7,9%)
7	VITERRA	0,31 (2,7%)	0,44 (3,3%)	0,59 (5,0%)	0,96 (6,3%)	0,57 (6,0%)
8	MOLINO CAÑUELAS	0,41 (3,5%)	0,10 (0,8%)	0,05 (0,4%)	0,24 (1,6%)	0,22 (2,3%)
9	AGD	0,20 (1,7%)	0,39 (2,9%)	0,20 (1,7%)	0,44 (2,9%)	0,20 (2,1%)
10	MIRGOR	- (0,0%)	0,07 (0,5%)	0,04 (0,3%)	0,15 (1,0%)	0,18 (1,9%)
	Resto	1,62 (14,1%)	2,41 (18,2%)	1,96 (16,5%)	1,43 (9,3%)	0,91 (9,6%)
	Total	11,55	13,27	11,87	15,26	9,45

La escala de azules indica el primer, segundo y tercer puesto de cada campaña. Cada campaña tiene inicio en el mes de diciembre y fin en noviembre del año siguiente

Fuente: @BCRmercados en base a SAGyP

El principal exportador de harina de trigo y subproductos de la campaña 2022/23 resultó Molino Cañuelas con 121.196 toneladas y 96.646 toneladas respectivamente. En cuanto a trigo pan, COFCO se posicionó como el mayor exportador con 1,68 millones de toneladas.

Complejos Girasol, Sorgo y Cebada

La campaña comercial 2022/23 del complejo girasol inicia el 1 de enero y finaliza el último día del mismo año calendario. A diferencia de los complejos mencionados, la campaña 2022/23 registró la mayor cantidad de DJVE de las últimas 5 campañas con 2,24 Mt y un 23% más que el promedio de las 4 campañas previas. La empresa Viterra lideró el ranking del complejo con 876.728 toneladas, siendo la principal exportadora de aceite y subproductos de girasol. En cuanto al girasol confitero, la empresa ARGENSUR ocupó el primer puesto con 16.514 toneladas. La exportadora PETROAGRO, por su parte, registró el mayor volumen de semilla de girasol con 9.890 toneladas.

Respecto a la cebada, el año comercial es igual que el trigo comenzando en diciembre y finalizando a finales de noviembre del año siguiente. En la última campaña 2022/23, el complejo cebada finalizó con un anote de DJVE por 3,78 Mt; es decir, un 20% menos que la campaña previa 2021/22. Maltería Pampa lideró el ranking del complejo con 571.548 toneladas, ocupando el primer puesto de cebada cervecera con 366.767 toneladas. En cuanto a la cebada forrajera, ACA lideró la lista de exportadores con 412.900 toneladas. Finalmente, la empresa BOORTMALT ARGENTINA registró la mayor cantidad de malta en la campaña con 312.886 toneladas.

Por último, en cuanto al complejo sorgo, su ciclo comercial es igual que el maíz comenzando en marzo de cada año y finalizando en febrero del año siguiente. La actividad comercial en el ciclo 2022/23 también se vio afectada, con un



registro de 774.284 toneladas, menos de la mitad de lo registrado en la campaña anterior. A nivel empresas, el ranking fue liderado por Unión Agrícola de Avellaneda con 205.060 toneladas.





 Commodities

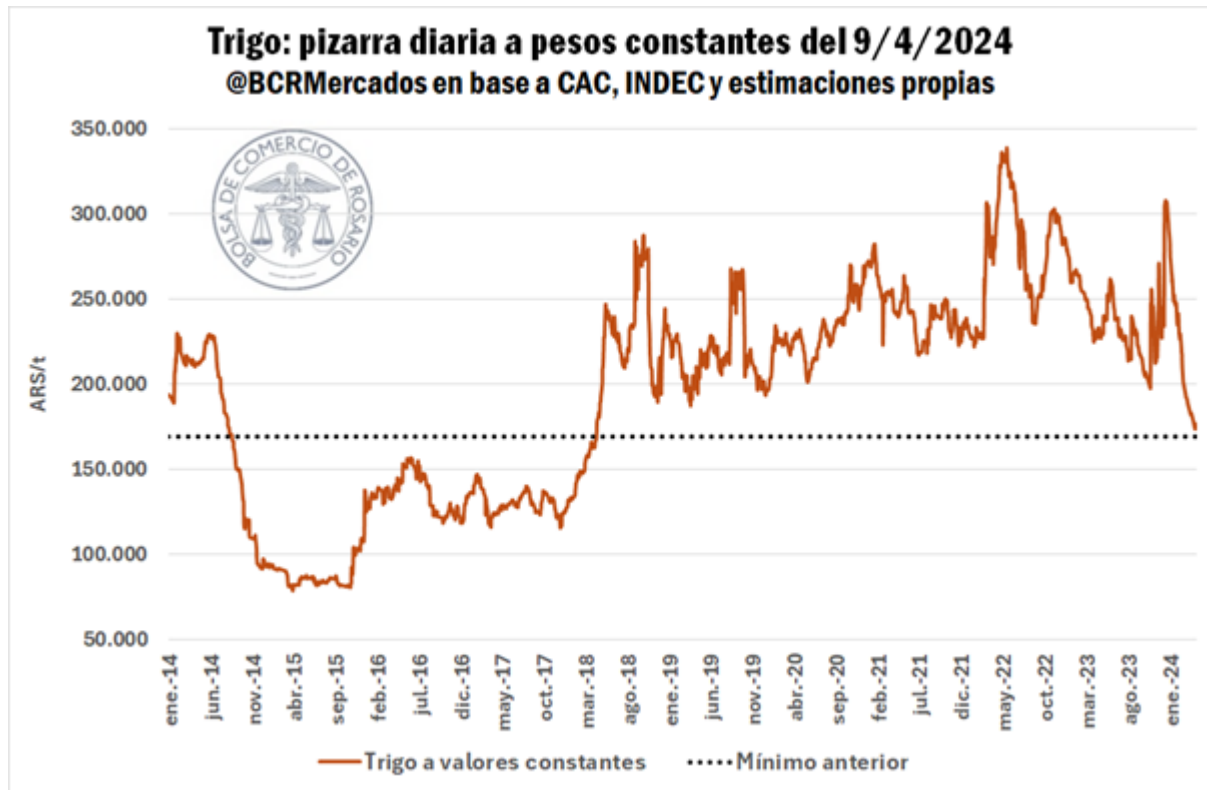
En términos constantes, los precios por trigo en la plaza local son los más bajos desde abril de 2018

Matías Contardi - Emilce Terré

Aun así, la coyuntura internacional, junto con el carry tradicional de esta época del año, daría una nueva oportunidad a los precios, que han emprendido un cambio de tendencia desde marzo.

El precio negociado sobre la plaza rosarina por trigo promedió \$ 175.000/t para entregas cercanas en la semana, en tanto se pueden encontrar contratos con descargas a partir de mayo en \$178.000/t. Si bien en términos nominales ello puede confundirse con una recuperación del valor del cereal, **en términos reales el poder de compra de una tonelada de trigo acumula una caída mensual del 10%**. En lo que va del año, mientras tanto, el precio del trigo en pesos constantes perdió el 40% de su valor, alcanzando **su nivel más bajo desde abril del 2018**.





En este contexto, en la semana las compras locales de trigo 2023/24 acumularon 50.000 toneladas, la peor performance desde octubre del año pasado. Además, solo se ha comprometido el 47% de la oferta disponible, cuando el promedio de los últimos años asciende hasta el 68% del total.



**Trigo 2023/24: Indicadores comerciales del sector industrial
y exportador**

Al 03/04/2024	2023/24	Prom. 5 años
Oferta total	18,9	20,0
Compras totales	8,9	13,5
	47%	68%
Con precios por fijar	1,8	1,7
	20%	13%
Con precios en firme	7,1	11,8
	80%	87%
Disponible para vender*	9,1	5,5
Falta poner precio	10,9	7,2

1 Oferta total = Stock al inicio de la campaña + Producción

2 Excluye el uso como semilla y otros

Excepto porcentuales, las cifras están en millones de toneladas

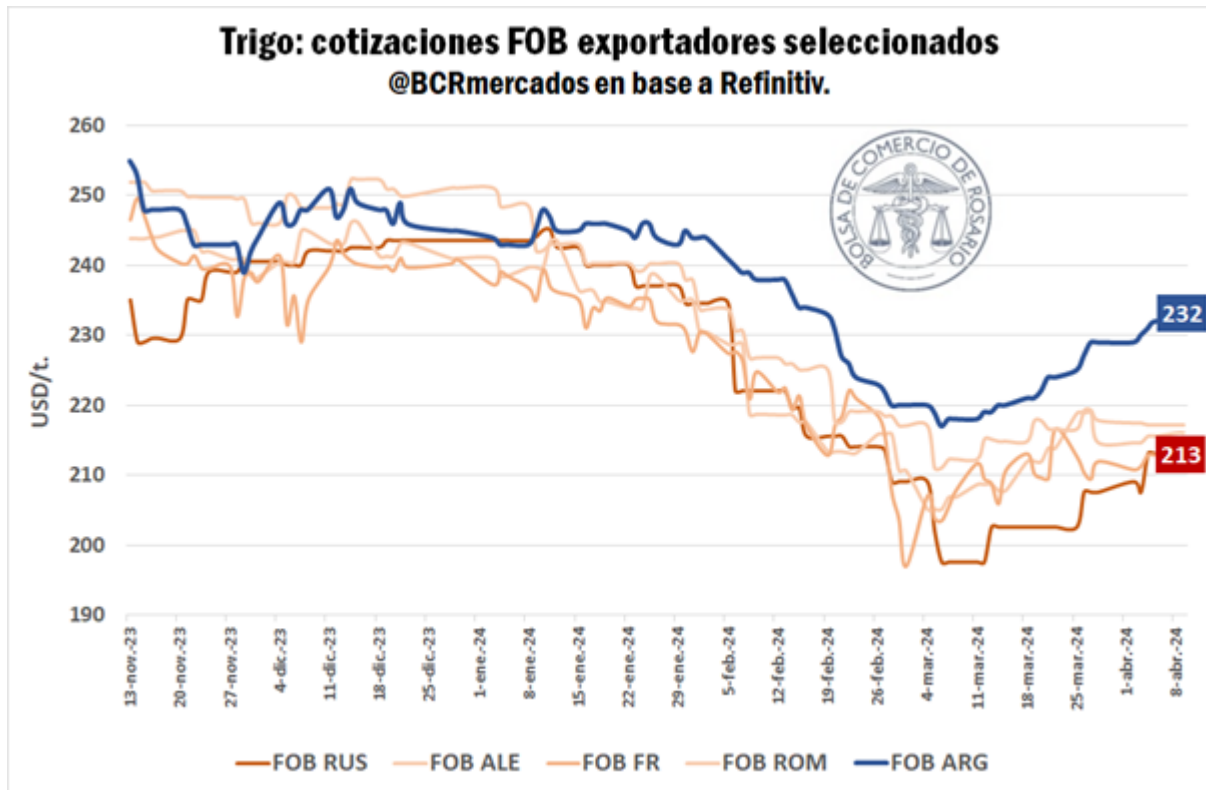
Fuente: DlyEE - BCR en base a MAGyP y estimaciones propias.

Teniendo en cuenta las toneladas comprometidas que restan por fijar y las que aún no se han negociado, **la proporción de mercadería a la que falta ponerle precio asciende al 58% de la oferta total**. El promedio de las últimas cinco campañas, inclusive contando la pasada, a esta altura solo el 36% de la oferta total estaba sin precio.

Sin embargo, el cambio de tendencia de las últimas sesiones en el mercado internacional comienza a alentar esperanza. Con ingresos de mercadería ajustados, en Chicago, los precios negociados por trigo se han recuperado luego de tocar mínimos del 2020 en marzo, y **acumulan ganancias del 9% desde entonces**.

El principal motivo que sustenta esta suba es la intención manifiesta del gobierno ruso de profundizar los controles fitosanitarios sobre sus embarques, frente al aumento de quejas de parte de los países importadores sobre el incumplimiento en la calidad de los cereales rusos.

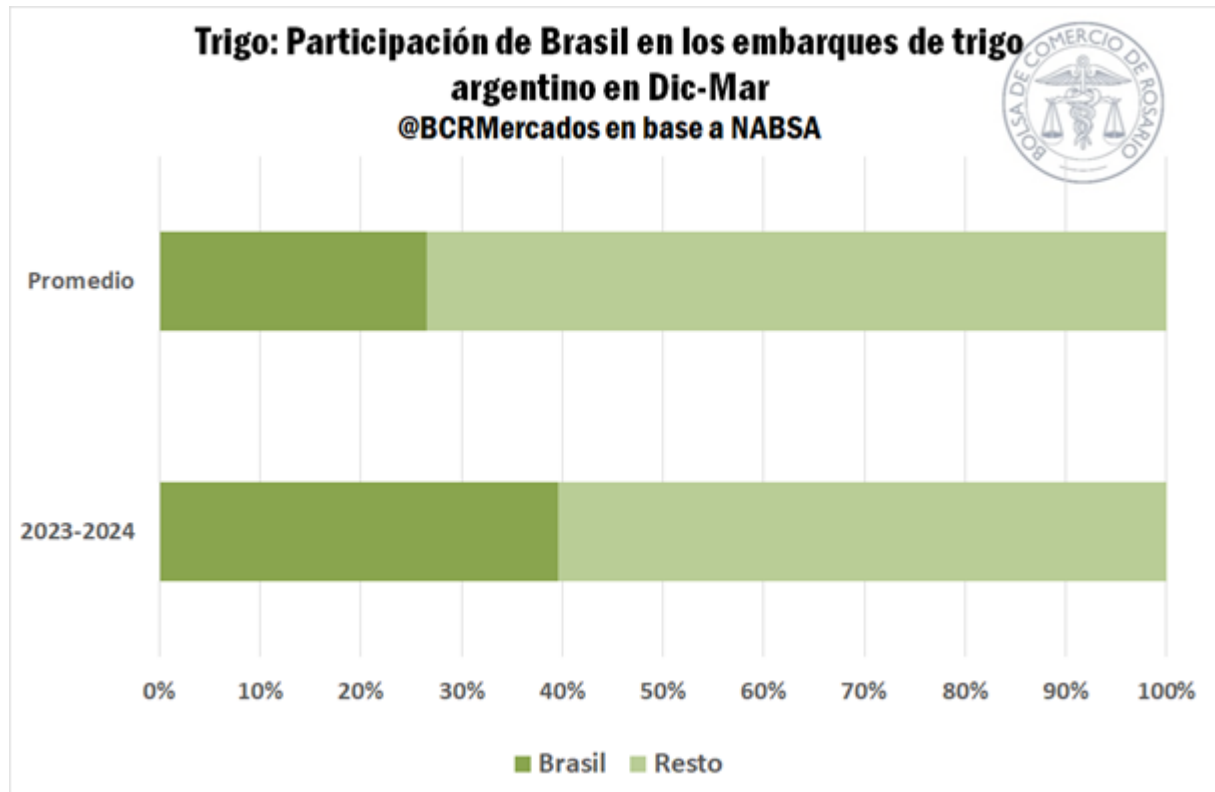
En línea con la información relevada por Reuters, sobre la terminal de Azov, en Rusia, siete buques cargados permanecen retenidos en zona de influencia euroasiática limitando la frecuencia de envíos trigueros. Ello, sumado a los continuos ataques y contraataques rusos-ucranianos sobre el Mar Negro, han llevado al mercado FOB de la región a mostrar un avance en las cotizaciones, luego de tocar piso a inicios de marzo pasado, cuando rondaban los USD 190/t.



Esta tendencia alcista se contagió a las cotizaciones FOB argentinas, que actualmente rondan los USD 230/t, sostenidas además por la vigente demanda brasilera de trigo local.

Si bien el ritmo de embarques de trigo argentino se encuentra un **36% por detrás del promedio de los últimos seis años** (sin contar el 2023), acumulando solo 4,7 Mt exportadas del cereal en lo que va desde inicio de cosecha (según NABSA), la demanda brasilera mantiene su firmeza.

En este sentido, durante diciembre, el 62% del total de las toneladas embarcadas tenían a Brasil como destino, mientras que, en el transcurso de los primeros tres meses del año, **se enviaron 1,4 Mt a Brasil, el 35% del total exportado, una proporción por encima del promedio, pero muy similar a la observada durante el año 2021.**



Este rumbo ascendente en las cotizaciones internacionales ha influenciado en parte sobre el precio de los futuros de trigo argentino. Siguiendo el visor de precios de MatbaRofex, el contrato con mayor volumen por trigo, Jul'24, **acumula ganancias del 10% desde el último mínimo a fines de febrero**, promediando actualmente USD 217/t, o, al expresarlo al tipo de cambio exportador, USD 208,5/t.

Para finalizar, este jueves al mediodía, el USDA publicó su informe mensual sobre oferta y demanda. No hubo cambios significativos, pero sí matices que confirman lo descontado por el mercado. La cosecha global se ajustó apenas al alza para ascender a 787,4 Mt explicadas por las mejores performances de la Unión Europea, Pakistán y Moldavia. El consumo también se revisa al alza, llegando a 800 Mt apuntalado por el incremento en uso alimenticio, semillero e industrial en la India.

De mantenerse estas proyecciones, las existencias finales mundiales **retrocederían un 5% interanual**, y serían las más bajas desde 2015/16.



 Commodities

Se recuperan las exportaciones de harina de soja de Argentina

Belén Maldonado – Emilce Terré

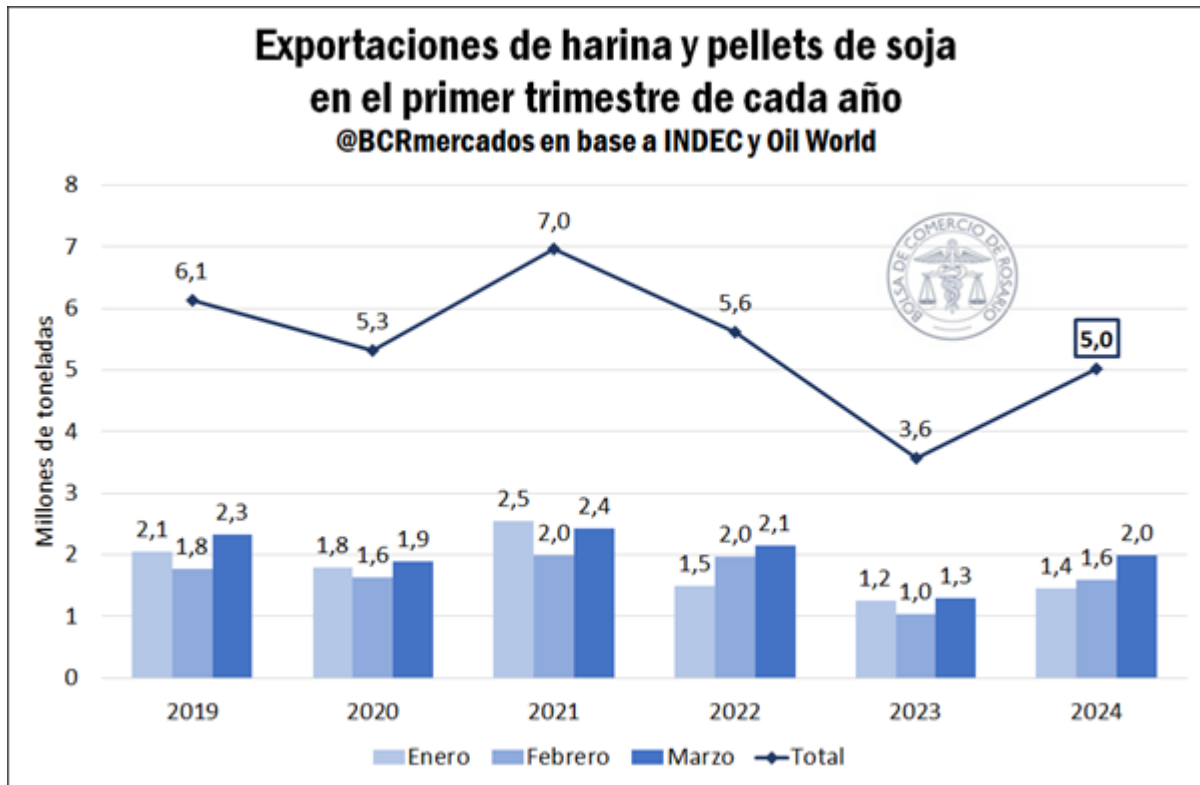
Las ventas externas de harina de soja habrían ascendido a 5 Mt durante el primer trimestre del año, marcando un crecimiento interanual del 41%. La molienda de la oleaginosa comienza a recuperarse, pero aún se halla por debajo de los promedios históricos.

1- Exportaciones de harina de soja

De acuerdo con estimaciones de Oil World, durante el primer trimestre de 2024 las exportaciones mundiales de harina de soja se incrementaron un 19% interanual, alcanzando un récord de 17,2 Mt para este período del año. El mayor crecimiento año a año se advirtió para Argentina, que habría alcanzado, según datos preliminares de la entidad, ventas externas por 2 Mt durante el mes de marzo.

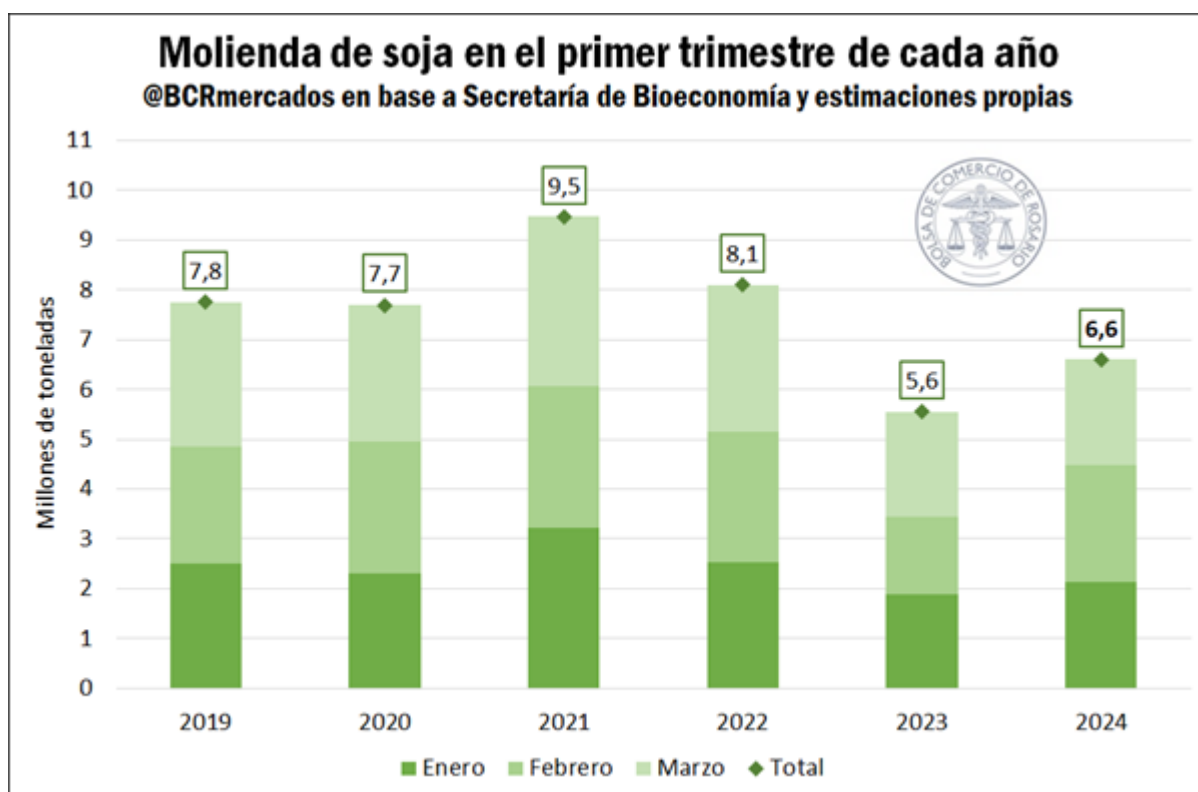
Las estimaciones mencionadas y los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) advierten que las exportaciones argentinas de harina de soja en el primer trimestre de 2024 habrían totalizado 5 Mt. Si bien aún **se ubican un 9% por debajo del promedio del último quinquenio**, este guarismo indica **una recuperación de 41% respecto de las exportaciones registradas en el mismo período del año anterior**.





El impulso en las exportaciones de harina de soja denota relevancia, considerando que Argentina perdió el primer puesto como exportador mundial del subproducto durante la campaña 2022/23 luego de casi 25 años ininterrumpidos, como consecuencia de la sequía. El primer puesto en el podio fue entonces ocupado por Brasil, aunque las proyecciones indican que Argentina recuperaría su liderazgo durante la nueva campaña en curso.

El aumento en las ventas externas de harina de soja se corresponde con un mayor *crushing* de la oleaginosa que, según datos de la Secretaría de Bioeconomía y estimaciones propias, habría ascendido a 6,6 Mt durante los primeros tres meses del año. Este volumen marca un crecimiento interanual de 19% en la molienda de soja, pero aún se ubica por debajo del promedio de 7,7 Mt para igual período de los últimos cinco años.



Lo que permitió el incremento en la molienda fue que hubo una mayor disponibilidad de suministros de la oleaginosa, no sólo a través de importaciones que se mantuvieron elevadas, sino también por las mayores compras en el mercado interno. Se estima que las importaciones de poroto de soja, provenientes mayormente de Paraguay, **ascendieron a 1,4 Mt de enero a marzo**, ubicándose por encima del promedio histórico de importaciones para este período. Mientras tanto, las compras internas de soja de la campaña 2022/23 totalizaron 3,1 Mt en el último trimestre de la campaña, destacándose **enero y febrero como el tercero y quinto mes de mayor comercialización de la campaña**, respectivamente.

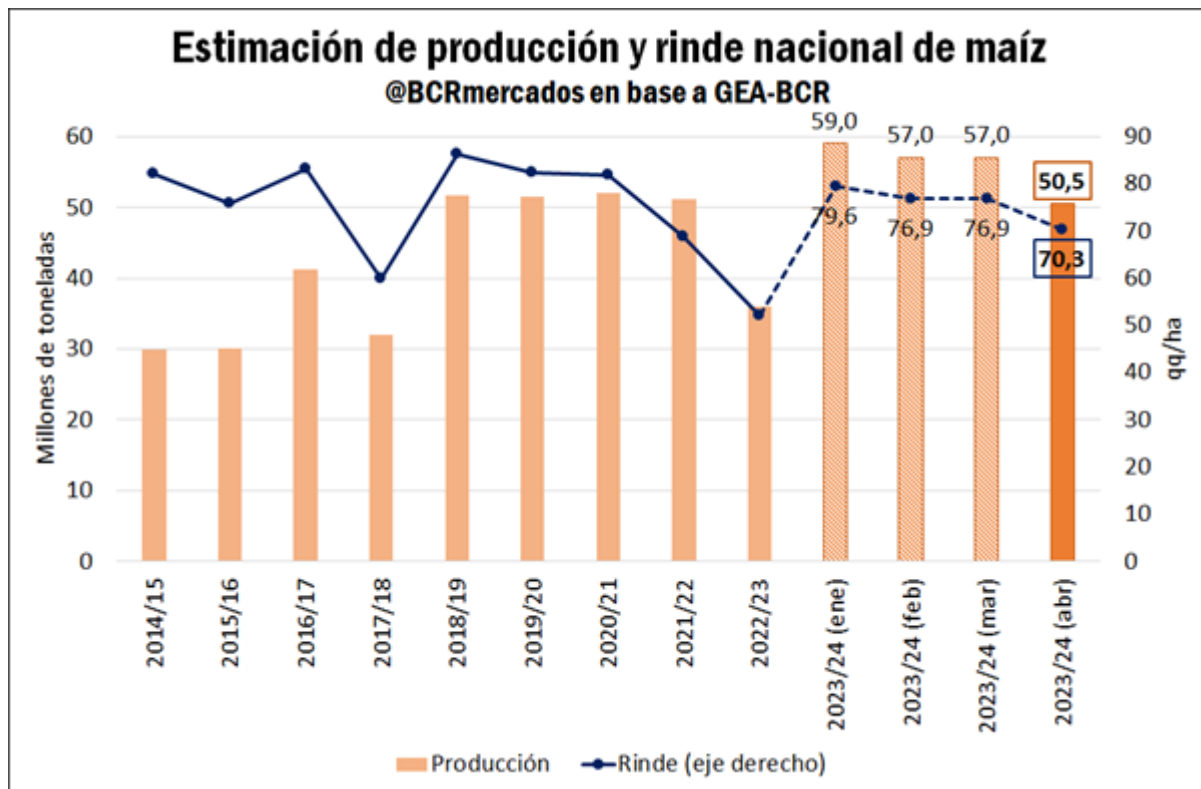
Desafortunadamente, el crecimiento en la molienda y el aumento de las exportaciones de harina de soja viene acompañado de una baja en las cotizaciones del subproducto. Tomando como referencia los precios de exportación de Argentina desde los puertos del Up-River, se advierte que la harina de soja **ha perdido un 25% de su valor** respecto del promedio de precios de abril de 2023. Queda por ver si este retroceso de precios resulta suficiente para reactivar la demanda mundial vía importaciones, dadas las abundantes perspectivas de oferta, o si las cotizaciones continuarán por sendero descendiente.

2- Cosecha de maíz

A más de un mes de comenzada la campaña de maíz 2023/24, las expectativas de una gran cosecha se desvanecieron, no sólo por las temperaturas extremas que atravesaron los cultivos en un período de desarrollo crítico durante el verano, sino principalmente por la expansión territorial de la chicharrita y los virus y bacterias que transmite, siendo el principal el

Spiroplasma. Esta semana, en un nuevo [informe de estimación mensual nacional](#), GEA-BCR recortó la producción de maíz en 6,5 Mt, llevándola a 50,5 Mt.

De acuerdo con el informe, el mayor impacto del Spiroplasma se siente en las provincias del norte, principalmente en Chaco y Santiago del Estero, así como en Salta y Tucumán. Pero también afecta a provincias donde se esperaban rindes más elevados, como son Córdoba y Santa Fe, haciendo que las estimaciones del rinde nacional caigan desde 76,9 qq/ha el mes pasado a 70,3 qq/ha este mes. De todos modos, cabe destacar que la situación es incierta y se podrá evaluar mejor a medida que avance la cosecha.



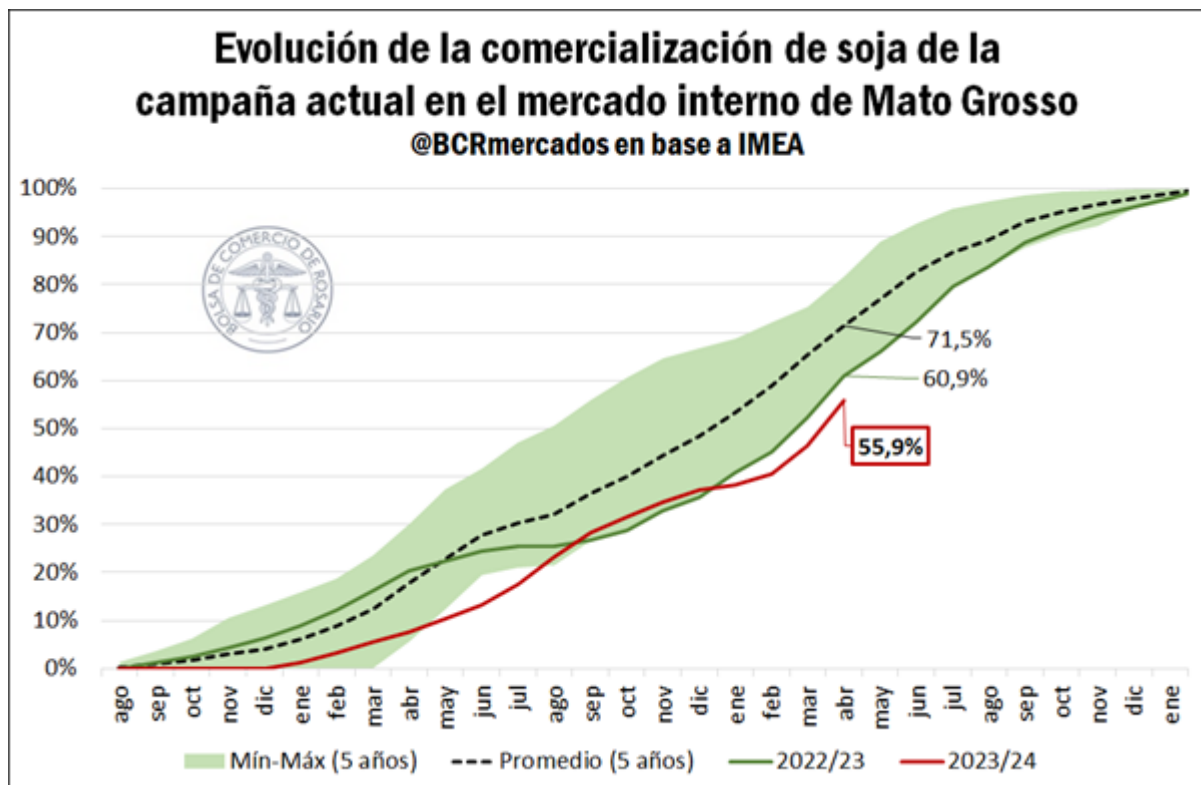
En este sentido, según los datos provistos por un reciente informe de la Secretaría de Bioeconomía, el avance de la recolección del cereal alcanzó este jueves el 19% a nivel nacional, mostrándose lento respecto del promedio de los últimos cinco años, que alcanza el 22%.

3- Panorama de soja en Brasil

Esta semana la Compañía Nacional de Abastecimiento (CONAB) de Brasil informó que **la cosecha de soja para el ciclo 2023/24 cubrió el 76,4% de la superficie implantada a nivel nacional**, levemente por detrás del avance del 78,2% registrado para igual fecha de 2023. Este progreso aumenta los suministros de la oleaginosa en el mercado internacional,

siendo que Brasil se destaca como el principal productor y exportador de soja del mundo, lo que genera presión sobre el mercado.

No obstante, la comercialización de soja en el mercado interno de Mato Grosso, el principal estado productor de este cultivo en Brasil, se encuentra muy rezagada respecto de años anteriores. El último informe del Instituto Mato-Grossense de Economía Agropecuaria (IMEA) informó que al mes de abril los productores llevan vendido apenas el 55,9% de la cosecha estimada 2023/24, lo que refleja un **retraso de 15,6 p.p.** respecto de las ventas promedio para igual fecha en los últimos cinco años. Esta demora responde principalmente a la incertidumbre y la perspectiva de una caída en la producción.



Como consecuencia, las exportaciones de soja del mayor estado productor brasileño durante marzo cayeron a un mínimo en tres años para este mes. De acuerdo con la Secretaría de Comercio Exterior de Brasil, Mato Grosso exportó 3,9 Mt de la oleaginosa en el tercer mes del año, una caída del 25% respecto de las 5,2 Mt enviadas al exterior en igual período de 2023, y 22% por debajo respecto del promedio de los últimos tres años.

Cabe destacar asimismo que este jueves el Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA, por sus siglas en inglés) publicó un nuevo informe de estimación de oferta y demanda mundial. En el mismo, se estimó la cosecha de soja de Brasil 2023/24 en 155 Mt y la de maíz en 124 Mt, sin cambios respecto de las estimaciones del mes anterior. La Conab,



por su parte, ajustó sus cifras de producción a la baja para ambos cultivos esta semana, ubicando en 146,5 Mt la cosecha de soja, y en 111 Mt la cosecha de maíz, notoriamente por debajo de las estimaciones del USDA.

Finalmente, los precios en el mercado de Chicago se **mostraron a la baja entre semanas** para ambos cultivos, mientras los operadores prestan atención a las condiciones climáticas en el Medio Oeste de Estados Unidos previo al arranque de las siembras de primavera. La soja finalizó este jueves a un precio de referencia de US\$ 426,0/t, en tanto el maíz se ubicó en US\$ 168,8/t.



Economía

Aun con buenos valores en dólares, el precio interno de la hacienda sigue contenido por falta de competitividad

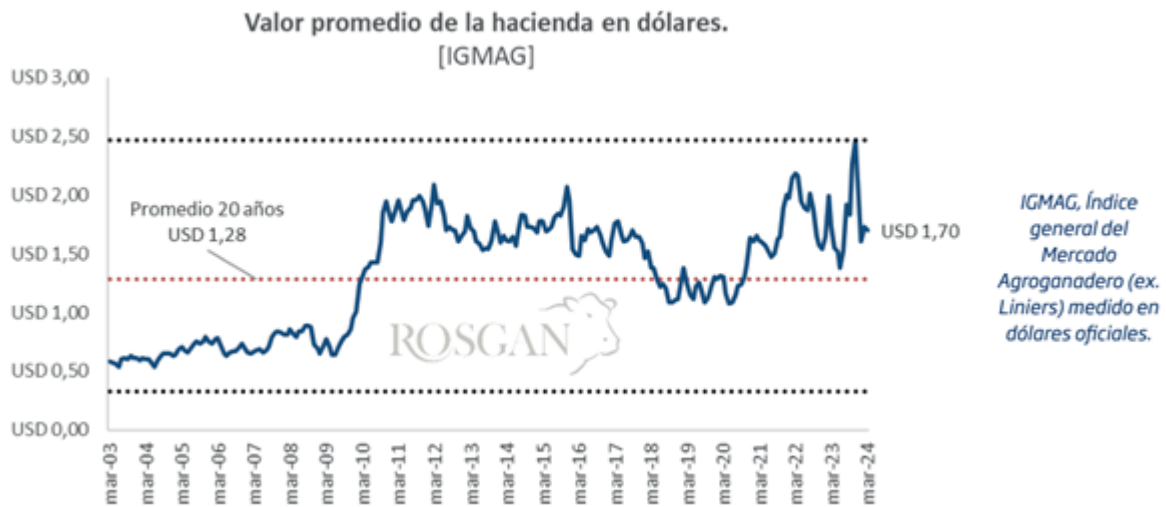
ROSGAN

Los precios de la hacienda, medidos en dólares, se encuentran en niveles históricamente altos. Sin embargo, internamente, los valores comienzan a quedar retrasados respecto de una inflación en pesos que, aunque contenida, sigue siendo elevada.



Si analizamos una serie de precios de los últimos 20 años, tomando como referencia el Índice General de precios de la hacienda que elabora el MAG (antiguamente Mercado de Liniers) vemos que los valores de referencia para la hacienda con destino faena -expresado en dólares oficiales- se ubican holgadamente por arriba del promedio de la serie.

Si bien en dólares los valores también vienen cayendo respecto de los máximos alcanzados en diciembre del año pasado, actualmente la referencia se ubica en torno a USD 1,70 como promedio ponderado de las distintas categorías, lo que equivale a más de un 30% por sobre el promedio de los últimos 20 años.



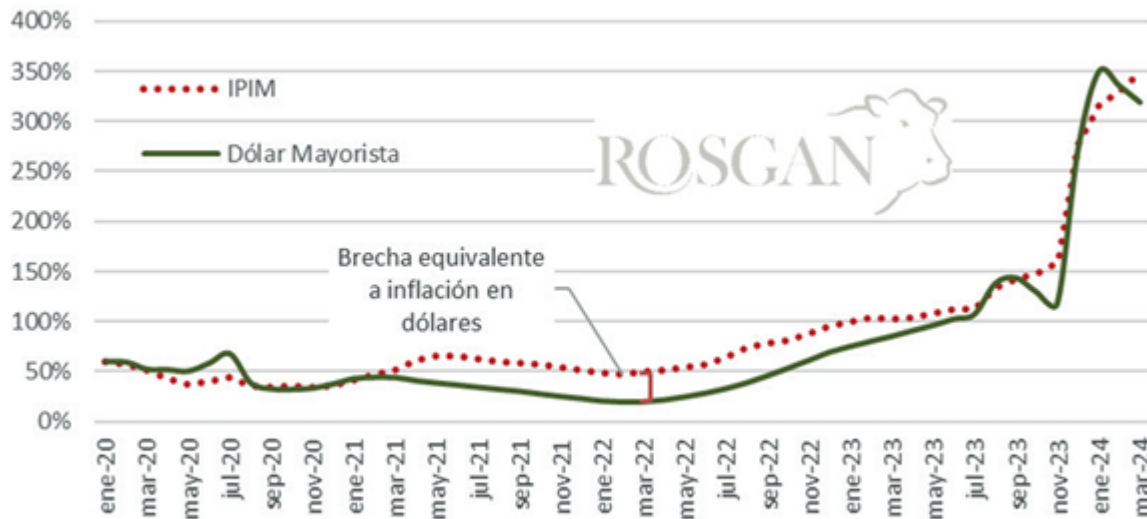
Analizado desde los fundamentos del mercado ganadero propiamente dicho, esta 'foto' se condice claramente con un escenario de escasez estructural de hacienda que viene arrastrando el mercado desde aquel proceso de liquidación histórico que se dio entre los años 2008 y 2010, donde se perdieron casi 10 millones de cabezas del stock nacional, de las cuales apenas se ha logrado recuperar la mitad.

También se mezclan aspectos de política económica, puesto que, históricamente los sucesivos gobiernos en Argentina han utilizado el tipo de cambio como una especie de ancla inflacionaria, a través de la cual han intentado controlar con mayor o menor grado de éxito el traslado de los movimientos del dólar a precios.

Es así como las diferentes políticas cambiarias implementadas hasta el momento fueron derivando en excesivos controles y restricciones para operar libremente con esta moneda que llevaron a un fuerte retraso cambiario sumamente perjudicial para cualquier industria exportadora, entre ellas, la industria frigorífica.

Este desacople entre el tipo de cambio oficial controlado y el libre -este último es en definitiva el que ha estado tomando la economía real para ajustar precios- ha generado en el último período una fuerte inflación en dólares que generó una suba de costos muy adversa para la producción.

Variación interanual del tipo del cambio oficial vs inflación en pesos.



Variación interanual del tipo de cambio oficial (mayorista) vs tasa de inflación mayorista (IPIM-Indec).

En 2020 el tipo de cambio oficial prácticamente se movió a la par de la inflación, cerrando con tasas por debajo del 40% anual. En 2021, ya se empezó a observar un retraso importante; la inflación de ese año resultó en 51% interanual mientras que la moneda se devaluó en un 23%. Es que se registró una inflación en dólares del 27%. En 2022, este comportamiento se repitió cerrando el período con una inflación en pesos del 95% y una devaluación del 70%.

El año pasado, en 2023, la corrección oficializada por el gobierno entrante en diciembre logró revertir esta tendencia, cerrando el año con una devaluación del tipo de cambio del 271% anual frente a una inflación en pesos trepando a niveles récord de 212% anual.

Sin embargo, en lo que va del año, esta política de devaluación programada que se sigue sosteniendo vuelve a generar un importante retraso con relación a una inflación que, aun con signos de incipiente moderación, sigue siendo muy elevada. La estimación de inflación para el primer trimestre ronda los 50 puntos porcentuales contra un tipo de cambio oficial que, de diciembre a la fecha, solo ha avanzado en 4,5%. Incluso, tomando el llamado 'dólar exportador' el cual pondera en un 20% la cotización libre (CCL), su performance solo se ve mejorada hasta un 6%.

Este desacople hace que la industria exportadora siga perdiendo competitividad frente al resto de los mercados, limitando su capacidad de compra en el mercado local, lo que en definitiva termina redundando en menores precios recibidos por el productor en un contexto en el que el resto de los insumos productivos continúa corriendo a la par de la inflación.

Trigo: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Trigo: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

(Diciembre - Noviembre)

		<i>Estimado</i> 2022/23	Prom. 5 años	<i>Proyectado</i> 2023/24
Área Sembrada	Mha	5,9	6,5	5,5
Área Cosechada	Mha	5,0	6,0	5,1
Área Perdida	Mha	0,9	0,5	0,4
Rinde	t/ha	2,3	2,9	2,8
STOCK INICIAL	Mt	2,9	2,3	4,4
PRODUCCIÓN	Mt	11,5	18,0	14,5
OFERTA TOTAL	Mt	14,4	20,3	18,9
CONSUMO DOMÉSTICO	Mt	6,9	6,9	7,1
Uso Industrial	Mt	6,2	6,0	6,2
Semilla y otros usos	Mt	0,7	0,9	0,9
EXPORTACIONES	Mt	3,1	10,5	9,5
DEMANDA TOTAL	Mt	10,0	17,4	16,6
STOCK FINAL	Mt	4,4	2,9	2,3
<i>Stock/Consumo</i>	(%)	44%	19%	14%

Fuente: Dpto. Estudios Económicos - Bolsa de Comercio de Rosario

@BCRmercados

Maíz: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Maíz: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

(Marzo-Febrero)

			Prom. 5 años	Estimado 2022/23	Proyectado 2023/24
Área sembrada		Mill ha	6,78	8,88	8,48
Área cosechada		Mill ha	5,78	6,93	7,00
Sup. No cosechada		Mill ha	1,00	1,95	1,95
Rinde		qq/ha	78,68	52,0	80,0
STOCK INICIAL		Mill tn	5,5	6,3	4,1
PRODUCCIÓN		Mill tn	45,7	36,0	56,0
OFERTA TOTAL		Mill tn	51,2	42,3	60,1
CONSUMO INTERNO		Mill tn	13,1	14,3	16,1
Uso Industrial		Mill tn	3,6	4,7	4,7
Molienda seca		Mill tn	0,2	0,2	0,2
Molienda húmeda		Mill tn	1,4	1,8	1,8
Otras Industrias		Mill tn	0,7	0,7	0,7
Etanol		Mill tn	1,4	2,0	2,0
Forraje, semilla y residual		Mill tn	9,5	9,6	11,4
Producción animal y residual		Mill tn	9,3	9,4	11,2
Semillas		Mill tn	0,2	0,2	0,2
EXPORTACIONES		Mill tn	32,6	24,0	40,0
DEMANDA TOTAL		Mill tn	45,6	38,3	56,1
STOCK FINAL		Mill tn	5,6	4,1	4,0
<i>Ratio Stock/consumo</i>		(%)	13%	11%	7%

Fuente: Dir. Informaciones y Estudios Económicos - BCR

@BCRmercados

Soja: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Soja: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

(Abril - Marzo)

		Prom. 5 años	Estimado 2022/23	Proyectado 2023/24
Área sembrada	Mill ha	17,05	15,97	17,40
Área cosechada	Mill ha	16,28	12,32	16,68
Sup. No cosechada	Mill ha	0,77	3,65	0,72
Rinde	qq/ha	28,17	16,2	30,0
STOCK INICIAL	Mill tn	7,9	7,3	3,9
IMPORTACIONES	Mill tn	5,0	10,8	4,8
PRODUCCIÓN	Mill tn	45,9	20,0	50,0
OFERTA TOTAL	Mill tn	58,8	38,1	58,7
CONSUMO INTERNO	Mill tn	44,3	31,4	45,4
Crush	Mill tn	38,4	26,4	39,0
<i>Extr. por solvente</i>	Mill tn	37,3	25,0	37,6
Semilla, balanceados y otros	Mill tn	6,3	5,0	6,4
EXPORTACIONES	Mill tn	6,3	2,8	7,7
DEMANDA TOTAL	Mill tn	50,7	34,2	53,0
STOCK FINAL	Mill tn	8,2	3,9	5,7
<i>Ratio Stock/consumo</i>	(%)	16%	11%	11%

Fuente: Dir. Informaciones y Estudios Económicos - BCR

@BCRmercados