



¿A cuánto asciende anualmente el Transporte de cargas en Argentina?

538 millones de toneladas

Julio Calzada - Blas Rozadilla

Se estima que un total de 537,4 millones de toneladas de mercaderías fueron transportadas en nuestro país durante el 2018. El automotor mantiene su liderazgo como principal modal para el transporte de carga acaparando el 92,7% del total de las cargas.

ESTADÍSTICAS

Monitor de Commodities

Panel de Capitales

Termómetro Macro



El consumo de gasoil de la cadena granaria llegaría a 2.200 millones de litros en 2018/2019

Julio Calzada - Franco Ramseyer

El aumento de área sembrada y producción en la campaña 2018/19 provocaría un aumento del 27% en el consumo de gasoil por parte de la cadena agrícola. Se llegarían a consumir 2.195 millones de litros, por un valor estimativo de 2.135 M U\$S.



Situación de la industria: Evaluando estrategias ROSGAN

De cara a un nuevo ciclo comercial, resulta ineludible contemplar el efecto que generará en la industria la desaceleración de las compras chinas, desde noviembre ha comenzado a dar señales de un cambio de timón en su política de abastecimiento externo.



El trigo detuvo su tendencia alcista en la semana

Emilce Terré - Javier Treboux

A medida que Argentina pierde competitividad en el mercado externo y con la exportación bien abastecida, los precios del cereal en el mercado doméstico se cayeron en sintonía con el mercado externo.



En un contexto bajista, los compromisos de embarque de soja nueva alcanzan un récord histórico

Bruno Ferrari - Franco Ramseyer - Desiré Sigaudó

La cotización de la soja en CBOT acumula 8 ruedas de pérdidas y su precio a cosecha en MtR es el más bajo en cuatro años. Después de anotar un aumento del 140% en el valor exportado durante 2019, se esperan grandes embarques de poroto de soja en mayo 2020.





¿A cuánto asciende anualmente el Transporte de cargas en Argentina? 538 millones de toneladas

Julio Calzada - Blas Rozadilla

Se estima que un total de 537,4 millones de toneladas de mercaderías fueron transportadas en nuestro país durante el 2018. El automotor mantiene su liderazgo como principal modal para el transporte de carga acaparando el 92,7% del total de las cargas.

En base a un análisis del mercado de transporte de cargas en nuestro país, se estima que el total de mercaderías transportadas en 2018 habría alcanzado un total de 537,4 millones de toneladas. Este valor se obtuvo como resultado de adicionar las cargas por camión, ferrocarril, aéreas y las que bajan o suben por la Hidrovía Paraná-Paraguay desde Santa Fe hasta Corumbá (Brasil); sin tener en consideración los despachos de exportación en buques oceánicos (para evitar duplicaciones en las cargas estimadas).

De las 537,4 millones de toneladas que se movilizaron por nuestro país en 2018, el 92,7% lo hizo por camión, un 3,7% por vía fluvial a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay, un 3,5% por ferrocarril y un 0,04% por vía aérea (considerando para este caso los despachos a otros países).

A continuación se detallará el análisis realizado, profundizando en los datos desagregados para cada modal de transporte:

1) Transporte automotor de cargas

Según los datos de la Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística (DNPCyL), durante el año 2018, se movilizaron internamente un total de 498,4 millones de toneladas en concepto de cargas.

La DNPCyL, a su vez, estima los flujos de transporte en base a toneladas/kilómetro. Para el modal automotor, el dato de 2018 se ubica en 179.894 millones de t/km. Según la distribución modal presentada por el organismo público, que no contempla el transporte aéreo de cargas, el transporte automotor fue responsable del 88% de los flujos de carga en 2018.

A partir de la Matriz de Origen y Destino de Cargas, surgida del Estudio Nacional de Cargas que formó parte del Plan Federal de Transporte (PFETRA), actualizada con datos para el año 2016, pueden identificarse los principales rubros. El rubro granos es el que tiene mayor importancia dentro del transporte automotor de cargas acaparando el 35,6% del total del tonelaje transportado. Por detrás, los siguen el rubro minería con el 21,2% y los productos industrializados con el 14,1%.

A partir de esta distribución de las cargas por rubro, estimamos los tonelajes transportados durante el 2018. Estos datos se ven reflejados en el cuadro adjunto.





II) Transporte ferroviario de cargas

De acuerdo con la información que publica la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), el tonelaje transportado por ferrocarril en 2018 en Argentina alcanzó las 18,8 millones de toneladas, volumen similar al del año previo. El flujo en toneladas-kilómetro fue de 8.060 millones de toneladas/kilómetro, según datos de la DNPTCyL, lo que implica una caída del 3,8% respecto al año previo.



Hay tres rubros principales que acaparan más del 80% del total transportado por ferrovías. En primer lugar se destacan los granos, con el 40,9%, seguido por los minerales y materiales de construcción, con el 27,4%, y cierran el podio los subproductos agrarios, con 13,9% del total.

No debe dejarse de tener en cuenta el impacto de la sequía sobre la cosecha de granos en el año 2018, que tuvo su consecuente impacto en la actividad de transporte.

III) Transporte aéreo de cargas

En el año 2017, los 55 aeropuertos del Sistema Nacional movilizaron 11.318 t de carga doméstica y 213.006 t de carga internacional, lo que implica un total general de 224.324 t. Sin datos para el año 2018, se estima que, a partir de la tendencia decreciente en las cargas de los distintos rubros como consecuencia de la contracción de la economía y considerando la estabilidad que han tenido los volúmenes transportados por vía aérea en particular, las cargas totales rondarían en las 200 mil toneladas.

Continuando con el análisis de los datos para 2017, el aeropuerto más importante en materia de carga doméstica fue el Aeropuerto de Mendoza con 1.446 toneladas, seguido por el Aeropuerto de Salta con 1.353 t y el Aeropuerto de Neuquén con 1.224 t. En lo referido a cargas internacionales, el Aeropuerto de Ezeiza acaparó el 92% del total transportado con 205.597 t. En segundo lugar, se ubicó el Aeropuerto Internacional de Tucumán con 3.139 t, que fue seguido por el Aeroparque Jorge Newbery con 2.054 t. En dicho año hubo un total de 10 aeropuertos en el país que registraron operatoria en materia de cargas internacionales, el de Rosario se ubicó en el quinto lugar con 413 t.

Un interesante análisis realizado en el año 2015 por el Instituto Argentino del Transporte, quien publicó el trabajo titulado "Lineamientos Generales para el Plan Federal Estratégico de Transporte" indica que las causas que han llevado a la baja participación del transporte aéreo de cargas en Argentina han sido:

- Existe un sesgo estructural y dominante en el transporte general de cargas orientado hacia el modo automotor (camiones).
- Existe una escasa demanda de productos a transportarse por avión en el mercado doméstico.
- Ha habido un moderado y por ahora incipiente desarrollo del segmento cargas como unidad de negocios en Aerolíneas Argentinas, principal operador aéreo del país.

IV) Transporte fluvial de cargas por la Hidrovía Paraná-Paraguay en el tramo de Santa Fe a Corumbá





Según los datos proporcionados por Hidrovía S.A. para el año 2018, 19.955.665 toneladas (Mt) fue el volumen de cargas totales que se transportaron por la Hidrovía Paraná-Paraguay entre Santa Fe y Corumbá. Luego de haber alcanzado un récord en 2014 con cerca de 22 Mt transportadas en el mismo tramo y de registrarse un total de 21,5 Mt en 2015, la actividad de carga naviera tuvo una fuerte caída en 2016. En ese año, la carga total se redujo un 20% respecto al anterior acumulando 17,28 Mt. Sin embargo, ha mostrado una tendencia creciente en los años siguientes.



Los dos rubros más importantes en materia de cargas son Soja y Derivados, y Cargas Líquidas. El notable crecimiento del transporte de soja y sus derivados en este tramo ha llevado a incrementar la participación del rubro sobre las cargas totales, acaparando un 49,3% del total transportado en 2018 contra un 42,4% en 2010. Este aumento se debe principalmente al fuerte crecimiento de la producción de soja en Paraguay y al gran crecimiento de la industria oleaginoso en dicho país.

Las Cargas Líquidas, que también reciben el aporte del complejo oleaginoso paraguayo a partir de los despachos de aceite, concentraron el 22,1% del volumen total en 2018, incrementando su participación en 3 puntos porcentuales respecto a 2010.

V) Movimiento de contenedores en los Puertos Argentinos



El movimiento de contenedores en el año 2018 en los puertos argentinos fue 1.913.210 TEU (unidad equivalente a 20 pies, según sus siglas en inglés, que representa la capacidad de carga de un contenedor normalizado). Las terminales localizadas en el Puerto de Buenos Aires capitalizaron el 50,6% del movimiento de contenedores. En segundo lugar se ubicó la terminal portuaria de la empresa Exolgan en Dock Sud (prov. de Buenos Aires) con 29,8% del total. El puerto de Zárate se ubicó en tercer lugar con el 3,7% y fue seguido por la Terminal Puerto Rosario con 3% del total.

VI) Exportaciones de granos, harinas y aceites desde todos los nodos portuarios argentinos



Según cálculos efectuados por nuestra entidad, en el 2018, año afectado por el importante perjuicio que la sequía provocó en la cosecha gruesa, Argentina despachó al exterior 73,7 Mt de granos, harinas y aceites. Esta estadística no computa las exportaciones de biodiesel. El principal nodo portuario fue el Gran Rosario con 58,7 Mt, lo cual representa el 79,7% del total. Se incluye en esta última cifra la mercadería de origen paraguayo y boliviano que llega en barcasas a dicho nodo por el Río Paraná y que se despacha al exterior desde el Gran Rosario: 4,15 millones de toneladas (Mt). En segundo lugar, se ubicó el nodo portuario de Bahía Blanca acaparando el 10,3% del total. El tercer lugar le correspondió al nodo portuario de Quequén con el 7%.

VII) Hacia una aproximación del total de carga transportada en Argentina en 2018: 537,4 millones de toneladas.





De acuerdo al análisis de los datos recabados y de las estimaciones realizadas, se establece que al año 2018 en la Argentina se habrían transportado cargas por un total de 537,4 millones de toneladas. Este dato surge como resultado de la suma de las cargas transportadas por camión, ferrocarril, vía aérea y en embarcaciones a lo largo de la Hidrovía Paraná-Paraguay entre Santa Fe y Corumbá.

La distribución modal de estas cargas quedó de la siguiente manera: el 92,7% se trasladó en camión, el 3,7% por ferrocarril, el 3,5% por la Hidrovía Paraná-Paraguay y un 0,04% por modo aéreo (computando internacionales, y domésticos).



Debemos reiterar ciertas advertencias que deben tenerse en cuenta al momento de considerar estas estimaciones. No se han considerado los despachos de exportación de granos, harinas, aceites y biodiesel (desde el Gran Rosario y hacia el Océano) ni el movimiento de contenedores desde todos los nodos portuarios argentinos a fin de no duplicar las estimaciones de toneladas cargadas.

Existen otros puntos a considerar que no han sido cuantificados: el transporte marítimo de cabotaje, el transporte por ductos y las cargas menores, sobre las que no se hace un seguimiento estadístico.

Finalmente, cabe reiterar que las cifras consignadas solo tienen como propósito pintar un panorama, a grandes rasgos, del sistema de cargas en Argentina, sin dejar de reconocer que la medida relevante del transporte de cargas es la tonelada-kilómetro, cuya medición exigiría contar con mayor información.





 Commodities

El consumo de gasoil de la cadena granaria llegaría a 2.200 millones de litros en 2018/2019

Julio Calzada - Franco Ramseyer

El aumento de área sembrada y producción en la campaña 2018/19 provocaría un aumento del 27% en el consumo de gasoil por parte de la cadena agrícola. Se llegarían a consumir 2.195 millones de litros, por un valor estimativo de 2.135 M U\$S.

Resumen:

El aumento de área sembrada y producción en la campaña 2018/19 provocaría un aumento del 27% en el consumo de gasoil por parte de la cadena granaria. Se llegarían a consumir 2.195 millones de litros por un valor estimativo de 2.135 millones de U\$S, considerando precios actuales.

Conforme la metodología utilizada todos los años por la Bolsa de Comercio de Rosario, el consumo de gasoil en el proceso productivo para la campaña 2018/19 podría llegar a ascender a 920 millones de litros. Esto involucra el combustible utilizado en las tareas de siembra, cosecha, laboreo, movimientos internos y transporte de insumos. Por otra parte, el posterior transporte de la producción de granos por camión y ferrocarril hacia acopios, industrias y puertos ascendería a 1.275 millones de litros. Sumando ambos componentes, se estima que la cadena granaria consumiría en total 2.195 millones de litros de gasoil.



Se estima un gasto total de aproximadamente \$ 128 mil millones. En dólares, el gasto sería de aproximadamente US\$ 2.135 millones.

En comparación, en la 2017/18 el consumo de gasoil había sido de 1.735 millones de litros, de acuerdo a estimaciones propias, es decir unos 460 ML inferior a lo que se consumiría en la campaña 2018/19. La principal diferencia se habría dado en la etapa de transporte de granos, y no tanto durante la producción de los mismos. Esto se debe a que la variación en el área sembrada no fue tan significativa entre ambos periodos, mientras que sí resultaron determinantes los bajos rindes generados por el clima inusualmente seco en la campaña anterior, lo que repercutió en una producción de granos mucho menor a la actual, generando una demanda de transporte considerablemente más baja. En dólares, el gasto habría sido de US\$ 1.738 millones en la 2017/18.



Nota completa:





Luego de la infortunada campaña agrícola 2017/18, víctima de la peor sequía experimentada por la República Argentina en el último medio siglo, el clima en la 2018/19 ha sido más apacible, permitiendo una muy importante recuperación en la producción de granos de nuestro país.

Un buen año en la producción de cereales y oleaginosas tiene una repercusión directa en la actividad económica, ya que genera un efecto expansivo en toda la cadena, al tener que movilizarse coordinadamente múltiples agentes de distintos sectores que con su esfuerzo conjunto logran que los granos sean sembrados, cosechados, transportados, industrializados y comercializados.

Todas estas actividades requieren, en mayor o menor medida, de energía para poner en marcha una serie de máquinas y vehículos. El propósito del presente trabajo es realizar una estimación del consumo de gasoil realizado durante los procesos de producción y transporte de granos, y ver cuál sería el aumento del mismo en relación al ciclo anterior. En base a las estimaciones de área sembrada y cantidad de toneladas producidas de los distintos granos, y a una serie de supuestos, se calcula el consumo de gasoil en las tareas de siembra, cosecha, laboreo, movimientos internos, transporte de insumos y, finalmente, transporte de granos hacia acopios, fábricas y terminales portuarias por camión y ferrocarril. Queda por fuera del presente análisis estimar el consumo de gasoil en el proceso de industrialización de los granos y posterior transporte de los productos industrializados.

Estimación del consumo de gasoil en el proceso productivo. Campaña 2018/2019

Dentro de la metodología de cálculo de la Bolsa de Comercio de Rosario, el primer paso para obtener el volumen de combustible líquido utilizado en el proceso productivo consiste en relevar los datos de área sembrada de los siguientes granos: maíz, sorgo, girasol, soja, trigo, cebada cervecera, arroz, maní, centeno, avena, alpiste, cebada forrajera, mijo, cártamo, colza y lino. Dentro de estos, los datos de siembra de trigo, soja, maíz, girasol surgen de estimaciones de la Guía Estratégica para el Agro (GEA) de la BCR, mientras que para los granos restantes se utilizan como fuentes de información las estimaciones agrícolas del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (MAGyP). Posteriormente, se realizan cálculos concernientes a la utilización de gasoil diferenciando por tipo de actividad (siembra, cosecha, laboreo, movimientos internos y transporte de insumos).

La estimación que resulta de este primer paso se consigna en el cuadro N° 1. A fines de simplificar el análisis, se realizaron dos supuestos: 1) El área sembrada es igual al área cosechada, y 2) El consumo de gasoil por hectárea se estima para maquinaria agrícola mediana.

De este modo, conforme la metodología utilizada todos los años por la BCR, **el consumo de gasoil en el proceso productivo para la campaña 2018/19 podría llegar a ascender a 920 millones de litros.**



Estimación del consumo de gasoil en el transporte de granos. Campaña 2018/2019

En segundo lugar, se procederá a estimar el consumo de gasoil que se realizaría en el transporte de los principales cereales y oleaginosas hacia acopios, puertos y fábricas. La metodología en este caso consiste, en primer lugar, en obtener estimaciones de producción para los distintos granos, cuyas fuentes de obtención son las mismas que en el caso del área de siembra. A partir de dicha información, se realizan una serie de supuestos para estimar cuántas toneladas





fueron transportadas en camión y en ferrocarril, y una distancia representativa hacia los acopios, puertos e industrias. Estos supuestos son los siguientes:

- a) El ocho por ciento (8%) de la producción de granos no se moviliza, dado que se consume al interior de la explotación agrícola.
- b) El 50% del total de la producción pasa por acopio antes de transportarse al puerto o a la industria procesadora.
- c) La distancia entre explotación agrícola y acopio es de 30 km.
- d) La distancia entre explotación agrícola e industria procesadora y puertos de exportación es de 350 km.
- e) La distancia entre acopio e industria procesadora y puertos de exportación es de 350 km.
- f) Un camión representativo consume 0,40 litros de gasoil por km.
- g) Un ferrocarril representativo consume la cuarta parte del gasoil que utiliza un camión para transportar una tonelada de granos por km.
- h) La distancia promedio recorrida por ferrocarril en flete Largo es de 430 km.

De acuerdo al modelo de estimación utilizado, **el consumo de gasoil que demandaría el transporte de la producción de granos por camión y ferrocarril podría ascender en la campaña 2018/2019 a 1.275 millones de litros.**

En el Cuadro N° 2 se desarrolla en detalle el procedimiento utilizado para obtener este resultado.



Consumo total de gasoil. Campaña 2018/2019

Si se suma el consumo de gasoil utilizado durante el proceso de producción de granos con el consumo realizado en el transporte hacia acopios, fábricas e industrias, se concluye que **en la campaña comercial 2018/19 la cadena granaria realizaría un consumo total de 2.195 millones de litros de gasoil.**



Para tener una referencia del costo monetario que implicaría esta demanda de combustible, se utiliza como referencia el precio final (incluye impuestos) del gasoil común en la localidad de Maciá (Entre Ríos), de \$58,20 por litro al 14/01/2020. Suponiendo la representatividad de dicho precio, **el valor total del consumo de gasoil de la cadena granaria durante el ciclo 2018/19 sería de aproximadamente \$127.749 millones.** En tanto, según la punta compradora del tipo de cambio mayorista del Banco Nación en dicha fecha, **el valor total rondaría los U\$S 2.135 millones.**

Comparación con la campaña anterior 2017/18

Como se mencionaba al principio del presente informe, las condiciones climáticas en la 2017/18 resultaron nocivas para la actividad productiva. Tanto una menor superficie sembrada como una cantidad producida inferior habrían redundado en una utilización de gasoil más baja que la actual. De acuerdo a las estimaciones de este departamento, el consumo de gasoil de la cadena granaria habría sido de 1.735 millones de litros, de los cuales 876 millones se habrían utilizado durante el proceso de producción, mientras que los 859 millones de litros restantes se habrían consumido en el transporte de granos por camión y por ferrocarril. Es decir que, en la campaña 2018/19, respecto a la anterior, se consumiría un 27% más de gasoil, siendo la diferencia de 460 millones de litros. Este mayor consumo se atribuye principalmente a la etapa de transporte de granos hacia los puertos y acopios. Esto es así porque mientras que la superficie sembrada aumentó un 5%





entre ambas campañas, la producción lo hizo en mayor medida, superando en un 46% a la del ciclo previo, influida por una recuperación de los rindes al compás del mejoramiento de las condiciones climáticas.

En términos monetarios, tomando como referencia el precio promedio de gasoil grado 2 para el transporte agropecuario durante el mes de enero de 2019 en la localidad de Rosario, de \$36,6 por litro, de acuerdo a datos oficiales, y la punta compradora del dólar mayorista de Banco Nación en dicho mes, se estima que el gasto en gasoil por parte de la cadena granaria durante la campaña 2017/18 habría sido de US\$ 1.738 millones.

Es decir que en la campaña 2018/19 la cadena granaria desembolsaría casi US\$ 400 millones más en gasoil que en la 2017/18.

En el siguiente y último cuadro se expone la comparativa de consumo entre la 2018/19 y 2017/18.





Situación de la industria: Evaluando estrategias

ROSGAN

De cara a un nuevo ciclo comercial, resulta ineludible contemplar el efecto que generará en la industria la desaceleración de las compras chinas, desde noviembre ha comenzado a dar señales de un cambio de timón en su política de abastecimiento externo.

De cara a un nuevo ciclo comercial, resulta ineludible contemplar el efecto que generará en la industria la desaceleración –al menos transitoria- de las compras chinas. Desde mediados de noviembre China ha comenzado a dar señales de un cambio de timón en su política de abastecimiento externo. Este cambio, lejos de ser fortuito, responde a una clara estrategia del gobierno para intentar contener el proceso inflacionario que ha comenzado a gestarse como consecuencia de la voracidad comercial exhibida por los principales importadores ante la crisis sanitaria, exacerbada en los últimos meses por el advenimiento del Año Nuevo Lunar, que representa el momento de mayor consumo de carnes para toda la región.

Son cuatro los ejes principales de la estrategia conducida por el gobierno chino para navegar esta crisis. En primer lugar, la toma de acciones concretas para agilizar las habilitaciones de plantas proveedoras en todo el mundo. Bajo esta iniciativa se estima que llegó a habilitar unas 177 nuevas plantas en 22 países. Paralelamente, la decisión de habilitar el ingreso de carne desde Hong Kong, tradicionalmente considerado el 'canal gris' por el cual se filtran enormes volúmenes de carne de países vecinos a China sin la debida habilitación. Como tercer eje, la liberación de miles de toneladas carne de cerdo proveniente de almacenes estatales, reservados precisamente para atender casos de emergencia alimentaria. Por último, y quizás el más contundente, lo representa la determinación de cortar abruptamente la financiación otorgada a empresas importadoras sobre nuevos contratos de compra lo que conllevó a una paralización casi total del comercio así como a la renegociación de una gran parte de los contratos preexistentes.

Hasta acá, lo conocido. El mercado vive un total desconcierto aunque persiste la confianza respecto de la necesidad de su demanda. Más allá de estas medidas, no cabe duda de que China seguirá comprando dado que aún mantiene un importante déficit de carne que demandará al menos un par de años resolver. En cuanto a los tiempos de la reanudación de la actividad comercial, las opiniones de los principales analistas se encuentran divididas entre quienes estiman que este freno comercial no se prolongaría más allá de febrero-marzo y entre aquellos, menos optimistas, que ven a esta situación sosteniéndose hasta mediados de año.

Pensando en la situación local, Argentina está trabajando con un nivel de oferta muy elevado. La faena del último año resultó un 3,3% superior a la de un año atrás (3.130 mil toneladas) y poco hay para suponer que ese nivel de procesamiento vaya a caer significativamente en lo inmediato. Si bien muchas plantas frigoríficas han bajado su nivel de actividad durante enero, la mayoría continúa faenando a buen ritmo, optando por un redireccionamiento de la mercadería a otros destinos, incluido el mercado doméstico.

De acuerdo a los últimos datos de exportación recientemente publicados, durante el mes de diciembre se registraron ventas al exterior por 88.840 toneladas equivalentes carcasa, acumulando en el año unas 840 mil toneladas, 49,3% más

Pág 10



BCR

DIRECCIÓN
DE INFORMACIONES
Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 - S2000AWV Rosario - ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar - www.bcr.com.ar

@BCRmercados



que lo exportado en 2018.



A diferencia de lo esperado, la desaceleración de compras por parte de China aún no se manifiesta en los registros de diciembre. Durante el último mes del año China compró unas 72.450 toneladas equivalente carcasa, un 5% más desde las 69.230 toneladas de noviembre pasado. Sin embargo, en materia de precios, el valor promedio de ventas reportadas en diciembre resultó en USD 4.247 por tonelada lo que representa una caída de más de un 20% en relación a los USD 5.389 por toneladas conseguidos en noviembre.

Esto muestra que el primer ajuste en verse reflejado es el precio mientras que el volumen embarcado prácticamente no se ha visto alterado hasta el momento. Si bien en los próximos meses estimamos que este ajuste por volumen finalmente va a estar reflejado en las cifras de exportación, consideramos que la mayor corrección vendrá dada por precios puesto que éste es precisamente el objetivo a controlar por parte del gobierno chino.

Es aquí donde comienza a abrirse nuevamente el juego a compradores tradicionales como Rusia, Israel, Chile, claramente relegados durante los últimos meses a causa de los atractivos precios que venía pagando China. De acuerdo a los datos oficiales, las exportaciones de carne a otros destinos fuera de China representaron en 2019 unas 210 mil toneladas, lo que supone una contracción de más del 14% respecto de lo embarcado en 2018.

Haciendo una proyección muy simple, podríamos estimar de manera conservadora que -una vez readecuados los valores a los que China está dispuesta a importar- los volúmenes de compras chinas podrían retornar a niveles cercanos a las 50 mil toneladas mensuales, como hemos visto a mediados de este año. Sin embargo, la gran incógnita del mercado es saber por cuánto tiempo se prolongará este 'paréntesis comercial'. Como mencionamos anteriormente, hay quienes suponen que esto no demandará más de dos a tres meses (H1) y quienes esperan terminará afectando gran parte del primer semestre del año (H2).



Bajo la primera hipótesis (H1), el mayor excedente de oferta muy probablemente lo termine absorbiendo el consumo interno mientras que la derivación a otros mercados debería tender a recuperar los volúmenes conseguidos el año previo, aunque a un menor nivel de precios dado el excedente de mercadería a colocar.

Sin embargo, en un escenario más drástico (H2) en el que China prolongue su enfriamiento comercial hasta mediados de año, el hecho de no crecer en otros mercados nos acercaría a un límite de oferta para el consumo interno a partir del cual, sin duda alguna, el precio de la hacienda comenzaría a sufrir.

Si pensamos en la necesidad de bajar nuevamente y salir a recuperar mercados, Argentina sigue teniendo una gran ventaja competitiva respecto del resto de los orígenes de la región dado por el nivel de devaluación de su moneda. Actualmente, el valor a gancho de la vaca manufactura argentina se ubica en 1,76 usd/kg mientras que la referencia para Brasil asciende a 2,73 usd/kg y la manufactura alta en Uruguay cotiza a 2,48 usd/kg. Si analizamos los valores del novillo para exportación, la ventaja resulta igualmente amplia respecto de nuestros vecinos. Mientras que el Novillo argentino cotiza a valores de 2,78 usd/kg, el brasilero se ubica en usd 3,06 y el uruguayo, a pesar de la fuerte baja registrada desde fines de diciembre, aún se encuentran en niveles de usd 3,73 por kilo a gancho.

En definitiva, comparado con nuestros vecinos exportadores, Argentina conserva una importante ventaja competitiva que debería primar a la hora de recuperar mercados.





No obstante, la recuperación no sólo se logra por precio, es importante trabajar para lograr la suficiente confianza comercial de nuestros compradores a fin de consolidar aquellos mercados que –tal vez con un crecimiento más moderado pero sostenido en el tiempo- nos permitan valorizar mejor nuestras carnes, complementando estratégicamente todo aquello que el consumo interno no esté dispuesto a asimilar.





El trigo detuvo su tendencia alcista en la semana

Emilce Terré - Javier Treboux

A medida que Argentina pierde competitividad en el mercado externo y con la exportación bien abastecida, los precios del cereal en el mercado doméstico se cayeron en sintonía con el mercado externo.

El contrato de futuro Matba-Rofex con vencimiento en marzo ajustó el jueves a US\$ 205/t, US\$ 9/t por debajo de la semana anterior, mientras que en el Mercado Físico de Rosario la oferta abierta para la descarga inmediata quedó en US\$ 195 por tonelada. La caída que exhibió el trigo en los principales mercados externos de referencia junto con la menor competitividad del grano argentino en el mundo, máxime cuando el sector exportador está hoy bien abastecido, arrastró el valor del trigo en el mercado local.

Pese a ello, no debe perderse de vista que el trigo alcanzó este enero valores muy similares a los máximos de enero del 2019 superando los US\$ 200/tonelada, una excelente oportunidad para que los productores pongan un piso al precio de venta de su cosecha con el uso de las herramientas que brindan los mercados a término. Este es un punto clave, teniendo en cuenta que la proporción de negocios hechos que a la fecha aún no hay fijado un precio es más alta que el promedio de los últimos años.



En relación al valor de exportación del trigo argentino, en la gráfica que sigue puede observarse como la gran competitividad que había evidenciado desde el comienzo de la campaña comercial en el mes de diciembre se fue erosionado desde mediados de enero, encareciéndonos en relación a otros competidores. Esta pérdida de competitividad explica, en parte, la menor disposición a convalidar precios más altos por parte de la demanda interna para la exportación y el amesetamiento de los valores del mercado local en la última semana.



Simultáneamente, según información oficial, el sector exportador ya ha adquirido 13,8 millones de toneladas, por lo que se encuentra bien abastecida para cumplir con sus compromisos de embarque restando fundamento a la presión alcista del trigo.

Entre tanto, se confirma el ingreso récord de trigo a las terminales portuarias del Gran Rosario en el primer bimestre de la campaña comercial (diciembre-enero). Con una estimación de cerca de 3,9 millones de toneladas, este volumen se encuentra levemente por encima del año pasado convirtiéndose en la marca más alta de la historia.





Del lado de los embarques, según información de la agencia marítima NABSA, en este primer bimestre del año se habría despachado un volumen similar desde el Gran Rosario, con 1,79 Mt en diciembre 2019 y 2,04 en enero 2020. Es decir, algo más de 3,8 Mt.

Los stocks en los principales países exportadores serían los más bajos en las últimas 6 campañas

En un nuevo informe mensual del *International Grain Council* (IGC), el organismo introdujo algunos cambios en su hoja de balance de trigo para la campaña 2019/20. La estimación de producción a nivel mundial se recortó en medio millón de toneladas en relación a su informe previo, impulsado principalmente por un ajuste en su estimación para Australia (15,9 Mt), Canadá (32,3 Mt) y Rusia (73,5 Mt). La cosecha mundial de trigo se estima ahora en 761 Mt, con el consumo total mundial en 754 Mt, un aumento interanual del 2%. Se prevé que el comercio aumente un 3% en relación a la campaña previa, hasta las 175 Mt, con Rusia nuevamente como el mayor exportador, pero con ventas externas significativamente más altas para la Unión Europea, EE. UU. y Ucrania.

Si bien los stocks a nivel mundial se vieron incrementados en relación a su informe de noviembre y se prevén en un récord histórico de 272 Mt, esta expansión es principalmente debida a mayores stocks en China e India. Si consideramos los principales países exportadores, el panorama se plantea algo más ajustado; se proyectan 65,9 Mt en stocks finales para los ocho principales países exportadores en la campaña 2019/20, lo que se ubica un 6% por debajo de la campaña previa y sería el registro más bajo desde la campaña 2013/14.



En el informe citado, la estimación productiva para Francia, el principal productor de trigo de la Unión Europea, fue ligeramente recortada hasta las 41 Mt. La siembra en este país se ha visto sumamente dificultada por un otoño excesivamente húmedo que generó retrasos en las tareas, y que llevó incluso a resignar área sembrada; el Ministerio de Agricultura de Francia estimó que el área de trigo blando se redujo casi un 5% en relación al año previo, pero algunos analistas han señalado la posibilidad de que esta caída sea incluso mayor.

Sumado a estas dificultades al inicio de la campaña, las protestas civiles que ocurren en ese país han entorpecido la fluidez de la actividad en la cadena comercial de granos. En una carta enviada al gobierno de ese país, Intercereales (la organización francesa que nuclea a los productores, exportadores y procesadores de granos) advirtió sobre el profundo impacto que las huelgas en curso, que han interrumpido los servicios ferroviarios y las actividades portuarias del país desde el mes pasado, están causando sobre la campaña comercial interna y externa del país, llevando a tener que utilizar medios de transporte alternativos para mover el cereal, e incluso pudiendo llevar al cierre de mercados de exportación.

Este panorama más ajustado para los países que dominan el mercado mundial de trigo, junto con la intensa demanda que se viene evidenciando en las últimas semanas en los mercados de exportación, generaron las importantes subas que han venido sintiendo los precios del cereal en el último tiempo. Los precios en Chicago llegaron a tocar máximos en un año y medio durante el miércoles pasado, aunque los mismos recortaron parte de las ganancias en la última semana. El pesimismo generalizado en los mercados de granos que promovieron los temores en torno a la posibilidad de que el brote de coronavirus que se desató en China pueda afectar a la economía mundial en general, y a la demanda del país asiático en particular, afectó a los precios del trigo. El contrato marzo presentó en la última semana una variación negativa del 3,45%, ajustando el día jueves en US\$ 205,95/t.





En un contexto bajista, los compromisos de embarque de soja nueva alcanzan un récord histórico

Bruno Ferrari – Franco Ramseyer – Desiré Sigauco

La cotización de la soja en CBOT acumula 8 ruedas de pérdidas y su precio a cosecha en MtR es el más bajo en cuatro años. Después de anotar un aumento del 140% en el valor exportado durante 2019, se esperan grandes embarques de poroto de soja en mayo 2020.

A principios de enero las sembradoras culminaron la implantación de los últimos lotes de soja de segunda en argentina; un mes después, comenzaron los productores del norte del país a levantar las primeras sojas de la campaña 2019/20.

Actualmente, un cuarto de la nueva cosecha esperada (54,1 Mt) ya se encuentra en manos de industriales y exportadores (13,2 Mt). Por otra parte, las Declaraciones Juradas de Ventas al Exterior (DJVE) totalizan 5,5 Mt y alcanzan un récord histórico de ventas externas a este momento del año para la oleaginosa nueva. El ciclo 2019/20 se anticipa con enormes compromisos de embarque en el mes pico de la cosecha nacional, mayo. En este mes los embarques programados ya son de 3,6 Mt y representan el 65% de las DJVE a la fecha. En cuanto a los valores de la oleaginosa nueva, las cotizaciones actuales a cosecha se proyectan menores a las de otros años.

La combinación de la caída del valor de la soja en el mercado externo, los últimos cambios al esquema de derechos de exportación y las muy buenas perspectivas actuales para lo que será la próxima cosecha presionan los precios de la soja mayo, más allá de la baja estacional de todos los años. En efecto, los futuros de soja mayo de Matba-Rofex ajustaron el día jueves 30/11 en US\$ 230, con una caída semanal de US\$ 5,0 y tocando así los precios más bajos de soja "a cosecha" de los últimos 4 años, tal como muestra el siguiente gráfico.



En el caso del maíz, la dinámica es similar, con la excepción de que los precios de la nueva campaña (que comienza en el mes de abril), si bien son los segundos más bajos en los últimos cinco años, se ubican por encima de los del año pasado a la misma altura, sostenidos por una demanda pujante tanto de consumo como de exportación, y por una producción que se estima será inferior al récord de 51,5 Mt que se habría alcanzado en la 2018/19. Cabe recordar que las actuales alícuotas de exportación del maíz se ubican en 12%. En la semana, la posición de maíz abril 2020 con entrega en Rosario perdió casi dos dólares, ajustando el día de ayer a US\$ 147,7.





En tanto, los precios de pizarra acompañaron la tónica bajista, anotando pérdidas semanales del 6% y del 4% respectivamente para maíz y soja, cuyos precios ajustaron el día de ayer en \$ 9.008/t y \$ 15.010/t

En el recinto de operaciones de esta institución, el volumen de negocios de granos gruesos mostraron una leve recuperación respecto a la semana previa. En el caso del maíz, entre el viernes 24 y jueves 30 de enero se registraron unas 296 mil toneladas, contra 259 mil que se habían informado la semana pasada (entre el 17 y el 23 del corriente) en la plataforma Sio Granos. Se evidenció una importante demanda por los contratos con entrega en junio y julio, al sumarse nuevos compradores que alcanzaron a ofrecer hasta US\$ 140 /t. En dicho segmento se negociaron en la semana 85 mil t, contra 35 mil la semana previa.

Por el lado de la soja, la operatoria también estuvo en volúmenes algo superiores a los de la semana pasada. De acuerdo a Sio Granos, entre el 24 y 30 del corriente se operaron 285 mil toneladas, con un claro predominio de las entregas cortas, aunque en las últimas jornadas hubo un marcado interés de las fábricas por la mercadería a entregar en el mes de marzo, por la que se realizaron ofertas de hasta US\$ 230 /t, con la curiosidad de que se proponían bonificaciones de hasta 15 dólares si la entrega se realizaba en los primeros 7 días del mes. Este premio responde a que ciertas compañías que cuentan con plantas de crushing buscarían asegurarse la materia prima para industrializar en los últimos meses del empalme de cosechas, antes de que entre la 2019/20.

La soja continúa en sendero bajista y el maíz retrocede luego de máximos de tres meses en Chicago

El contrato de maíz con mayor volumen operado culminó la jornada de ayer en US\$ 149,4/t, representando una caída de US\$ 5,6/t respecto al jueves previo. Es menester resaltar que los retrocesos en el cereal estadounidense, son luego de alcanzar máximos de tres meses la semana previa.

En términos generales, los comerciantes presentan ciertas dudas respecto a la calidad del maíz proveniente de EE.UU., lo cual podría afectar las exportaciones y que se prioricen otros orígenes por parte de los importadores. No obstante, el cereal norteamericano se encuentra a precios bajos con lo cual su demanda externa aún no cede terreno. Los últimos datos publicados en el día de ayer por el Departamento de Agricultura de EE.UU. (USDA), indican que las ventas semanales de exportación hasta el 23 de enero se ubicaron en 1,2 Mt para la cosecha vieja y 143.600 t para la nueva. Ambos valores, estuvieron por encima de las expectativas comerciales que se situaron en la temporada actual entre 600.000 y 1,2 Mt y para la próxima temporada en 30.000 a 100.000 t. Por otro lado, un elemento clave que está afectando al maíz estadounidense, es la debilidad que persiste en los cultivos en general. El coronavirus ha sido un driver bajista importante esta última semana, ya que amenaza con dificultar el comercio mundial y de granos en particular.

En el caso de la soja, su contrato más activo culminó con pérdidas por octava sesión consecutiva el día de ayer, con mermas de US\$ 12,2/t (3,7%) respecto al jueves de la semana anterior. El ajuste del día de ayer implicó un cierre para la oleaginosa de US\$ 322,0/t. Actualmente, persisten las dudas respecto a los incrementos de la demanda china de suministros estadounidenses, dificultando frenar las caídas en las cotizaciones. A su vez, los datos de ventas de exportación semanales tampoco favorecieron a limitar las bajas, ya que para la semana que finalizó el 23 de enero se alcanzaron las 471.700 t (años de cosecha viejos y nuevos combinados), cerca del límite inferior de un rango de expectativas comerciales que oscilaron entre 400.000 t y 1,1 Mt. Del total de ventas semanales, 360.900 t tuvieron como destino a China, aunque 210.000 t fueron ventas previamente reportadas a destinos desconocidos. Por último, se espera una gran cosecha de soja por parte de Brasil, agregando presión adicional.

En 2019 mejoraron los resultados comerciales tanto para soja como para maíz





El **complejo soja**, principal complejo agroindustrial argentino, generó exportaciones durante el año 2019 por un valor FOB superior a US\$ 16.500 millones, posicionándose casi US\$ 2.000 millones por encima del valor despachado en 2018. Este crecimiento fue el resultado, fundamentalmente, del aumento en los despachos de poroto de soja. En 2019 el valor de las ventas de soja sin procesar se duplicó respecto del año anterior, pensando de US\$ 1.438 M FOB en 2018 a US\$ 2.017 M FOB en 2019, explicando en gran parte la variación positiva total de las exportaciones del complejo.

Las ventas de harina y pellets, que con una participación del 53% constituyen el principal rubro exportador del complejo soja, disminuyeron un 4% interanual totalizando US\$ 8.798 millones FOB. Sin embargo, las exportaciones de aceite, que es un bien complementario en su producción, aumentaron su valor un 18% o US\$ 545 M FOB hasta superar US\$ 3.500 M FOB.

Con una participación menor en el comercio exterior del sector, las ventas de biodiesel redujeron su valor un 20% hasta US\$ 774 M FOB. Los Países Bajos continúan siendo el principal destino para las ventas de biodiesel argentino con firme volumen importado, pero otros mercados como Malta y Bélgica recortaron su demanda respecto de 2018. Otros dos rubros con un peso marginal pequeño en las exportaciones del sector disminuyeron en comparación al año anterior: soja para siembra y harina de poroto; mientras que el valor despachado en concepto de tortas y residuos de aceite casi se triplicó de un año al otro.



Por otra parte, el valor de las importaciones del complejo soja se recortó en un 35% respecto de 2018, pasando de US\$ 2.507 millones CIF a US\$ 1.615 millones CIF. La reducción de las compras externas se explica por la caída de las importaciones temporarias de soja que servían a la industrialización nacional para mejorar la condición de los subproductos logrados. Con mayor oferta y mejor calidad de oleaginosa, en 2019 las compras de soja paraguaya, estadounidense y brasileña disminuyeron notablemente. La balanza comercial del complejo, entonces, arroja un saldo positivo de casi 14.940 millones de dólares, casi 3.000 millones de dólares superior al de 2018. El mejor resultado se obtuvo por una combinación de mayores exportaciones y menores importaciones, aun cuando el precio del poroto de soja –producto que más impactó en la balanza– cayera de un año al otro.

Las exportaciones del **complejo maíz** en el año calendario 2019 superaron los US\$ 6.000 millones FOB. Con esto, el valor exportado en concepto de maíz y subproductos aumentó un 40% respecto de 2018 (US\$ 4.294 millones FOB).

Las ventas de maíz argentino en grano, el principal rubro exportador del complejo, totalizaron US\$ 5.924 millones FOB y representaron el 98% del valor exportado por el complejo en 2019. En comparación con 2018, estos despachos incrementaron su valor en US\$ 1.731 millones FOB interanual, que equivale a un aumento porcentual del 41%. Este crecimiento es comparable a al incremento absoluto del complejo (FOB US\$ 1.725 M), probando que las variaciones en los despachos de los demás rubros del complejo sólo tuvieron una importancia marginal. En 2019 aumentaron las exportaciones argentinas de aceite de maíz (+ US\$ 11,4 M FOB), almidón (+ US\$ 2,3 M FOB), grañones y sémola (+ US\$ 50.000 FOB); y disminuyeron los despachos de maíz para siembra (- US\$ 17,2 M FOB), granos perlados o triturados (- US\$ 2,3 M FOB) y harina de maíz (- US\$ 600.000 FOB).



En contrapartida, y si bien no tienen un peso determinante en la balanza comercial, las importaciones de productos maiceros cayeron en 2019 respecto de 2018. El valor total importando el año pasado fue de US\$ 23,8 millones CIF, casi US\$ 10 millones menos que en 2018. El cambio estuvo dado principalmente por una caída en las compras de maíz para siembra, dado que en 2019 Argentina importó 4,6 toneladas y, en 2018, 6,2 tn. Los principales orígenes de las semillas





adquiridas continuaron siendo Estados Unidos y, en menor medida, Brasil. La balanza comercial del complejo maicero anotó en 2019 un resultado positivo de US\$ 5.996 millones, mejorando el balance del año anterior en US\$ 1.735 millones gracias a una combinación de mayores despachos y menores compras externas.





Monitor de Commodities





Panel de Capitales





Termómetro Macro

