



Transporte

Comparación del flete camionero para granos en Argentina respecto de Brasil y Estados Unidos. ¿Cómo incide el tipo de cambio?

Agustina Peña – Tomás Rodríguez Zurro - Julio Calzada

Valuado al "Dólar Soja II" y al "Dólar MEP", el peso del flete camionero en Argentina es menor que en sus principales países competidores. Además, en largas distancias la incidencia es inferior que en Brasil.

OFERTA Y DEMANDA PROYECTADA

Monitor de Commodities

Panel de Capitales

Termómetro Macro

Transporte

Hidrovia Paraguay-Paraná: en 2021 se transportaron más de 100 millones de toneladas de mercadería por la vía

Javier Treboux - Julio Calzada

Analizamos el transporte de mercadería por la Hidrovia Paraguay-Paraná en el año 2021. Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay movieron más de 100 Mt en transporte fluvio-marítimo por el corredor y hacia el océano.

Commodities

Trigo 2022/23: por el azote climático, se prevén las exportaciones más bajas en 8 años

Agustina Peña – Emilce Terré

El nuevo recorte productivo de GEA/BCR prevé el rinde más bajo desde el ciclo 2008/09. Con ello, la proyección de exportaciones se ajusta a sólo 6 Mt, en tanto la molienda caería a 5,5 Mt. Los precios reaccionan tocando su nivel más alto en 10 años.

Commodities

Mientras avanza el Dólar Soja, el crush retoma ritmo y recorta diferencias con años anteriores

Guido D'Angelo – Javier Treboux – Emilce Terré

El crush de soja sigue por detrás de años anteriores, pero recorta diferencias. La comercialización de soja ya es de las más elevadas en la década. Cautela en las ventas de maíz, al tiempo que el pase de futuros del cereal toca máximos desde al menos 2015.

Economía

Impacto climático: Bajo distintos escenarios, se descuenta una menor oferta de carne vacuna para el próximo año

ROSGAN

El efecto que está dejando de la seca sobre una vasta zona ganadera no solo compromete a la producción actual, sino que tendrá un claro impacto sobre las producciones futuras.





 Transporte

Comparación del flete camionero para granos en Argentina respecto de Brasil y Estados Unidos. ¿Cómo incide el tipo de cambio?

Agustina Peña – Tomás Rodríguez Zurro - Julio Calzada

Valuado al "Dólar Soja II" y al "Dólar MEP", el peso del flete camionero en Argentina es menor que en sus principales países competidores. Además, en largas distancias la incidencia es inferior que en Brasil.

El siguiente artículo analiza la comparativa de la incidencia del flete camionero en nuestro país (valuado en U\$S estadounidense utilizando diferentes tipos de cambio, tales como el tipo de cambio oficial, el "Dólar MEP" y el "Dólar Soja II"), en relación con los principales países competidores en la exportación de granos; a saber, Estados Unidos y Brasil.

Para éstos últimos se utilizan datos del tercer trimestre de 2022, en tanto que para Argentina están calculados en base a la "Tarifa de Referencia Transporte Automotor de Cereales y Oleaginosas" que publicó en el mes de julio del corriente año la Subsecretaría de Transporte Automotor de la Nación en la resolución N° DI-2022-5-APN-SSTA#MTR. Se tomó el tipo de cambio oficial Banco Nación comprador promedio del mes de julio, el "Dólar MEP" promedio del mes de julio, y el "Dólar Soja II" del programa de incremento exportador que está actualmente vigente en Argentina.

En el cuadro que sigue se muestran los costos de transportar en camión una tonelada de granos por una distancia relativamente corta de 320 km en cada uno de los tres países. Actualmente, el costo en dólares por tonelada por kilómetro recorrido en Argentina (US\$ 0,122 /t/km) es un 62% más caro que en Brasil si se considera el tipo de cambio oficial, en tanto que, si tomamos en cuenta la valuación al tipo de cambio del Dólar Soja y al dólar MEP, esta relación se modifica haciendo que sea relativamente más barato transportar los granos en nuestro país que en Brasil (32% más económico según el dólar MEP y 12% más barato al dólar soja II).

A su vez, esta brecha entre los costos en ambos países se venía acentuado desde inicios de 2020 hasta principios de 2022, producto de la depreciación que había sufrido el Real brasileño y que había abaratado los costos medidos en dólares. Durante el transcurso de este año, la moneda de Brasil comenzó un proceso de apreciación respecto del dólar norteamericano, lo que produjo que la brecha de costos entre Argentina y Brasil medida en dólares se achicase en 2022.



**Análisis comparado Estados Unidos, Brasil y Argentina.
Flete camionero a 320 km.**

Ubicación supuesta del Establecimiento	Distancia recorrida	Costo de flete camionero	
	km	US\$/t	US\$/t/km
ESTADOS UNIDOS: Tramo centro-norte, aprox. 200 millas	321	25,00	0,078
BRASIL: Tramo Guarapuava (centro-sur de Brasil) - Paranaguá (terminal portuaria), aprox. 204 millas	328	24,68	0,075
ARGENTINA: Tramo General Deheza (Córdoba) - Rosario (terminal portuaria), aprox. 199 millas			
<i>Al Tipo de Cambio Oficial Promedio de julio</i>	320	38,95	0,122
<i>Al Dólar MEP Promedio de julio</i>	320	16,56	0,052
<i>Al "Dólar Soja 2"</i>	320	21,72	0,068

Valuado al "Dólar Soja" y al "MEP", el peso del flete camionero en Argentina es menor que en sus países competidores.

@BCRmercados en base a USDA (Soybean transportation guide: Brazil Second Quarter 2022 y Grain Truck and Ocean Rate Advisory, 3° trimestre de 2022), SSTA y estimaciones propias.

En cuanto a los fletes en los Estados Unidos, el costo en dólares por tonelada por kilómetro recorrido para una distancia de 321 km aproximadamente asciende a US\$ 0,078 /t/km, un 56% menos que el costo en Argentina valuado al tipo de cambio oficial (US\$/ 0.122 /t/km). Nuevamente, si tomamos los dos tipos de cambio "Dólar MEP" y "Dólar Soja" vemos que la relación se invierte a favor de Argentina, haciendo que el peso del flete camionero para transportar los granos sea relativamente más barato en un 33% tomando el MEP y 13% para el Dólar Soja.

A diferencia de lo ocurrido en Brasil, el costo del flete camionero en el país norteamericano registró un fuerte incremento de más de 50% en el último tiempo, de la mano de la suba en los precios internos del combustible en aquel país.

Por último, si extendemos el análisis a un flete que recorra una distancia más larga (1.150 km), Argentina es más caro que Brasil si utilizamos la valuación al dólar oficial (un 46% más caro), ya que en Brasil, el costo de flete para distancias largas es de US\$ 0,045 /t/km y en Argentina se ubica en US\$ 0,066 /t/km. Esto contrasta con lo ocurrido en octubre de 2021, cuando el flete largo en aquel país estaba 65% por debajo del de Argentina.



Análisis comparado Brasil y Argentina*. Flete camionero a 1.150 km.



Ubicación supuesta del Establecimiento	Distancia recorrida	Costo de flete camionero	
	km	US\$/t	US\$/t/km
BRASIL: Tramo São Gabriel do Oeste (Mato Grosso do Sul) a las terminales portuarias de Santos	1.158	51,77	0,045
ARGENTINA: Tramo Joaquín V. González (Salta) a las terminales portuarias del Gran Rosario			
<i>Al Tipo de Cambio Oficial Promedio de julio</i>	1.150	75,65	0,066
<i>Al Dólar MEP Promedio de julio</i>	1.150	32,16	0,028
<i>Al "Dólar Soja 2"</i>	1.150	42,19	0,037

Valuado al "Dólar Soja" y al "MEP", el peso del flete camionero en Argentina en distancias largas es menor que en Brasil.

** No hay información para Estados Unidos, ya que en esas distancias priorizan el transporte ferroviario e hidroviario.*

Fuente: Dpto. de Información y Estudios Económicos BCR en base a USDA (Soybean transportation guide: Brazil 3° Quarter 2022) y SSTA.

Nuevamente, al tener en cuenta los dos tipos de cambio comentados, la relación pasa a ser un 37% más barato en Argentina al dólar MEP y un 18% más barato también para Argentina si utilizamos el Dólar Soja. Se arriba a una conclusión similar que para el caso de las distancias cortas, tal como vimos anteriormente.

Recordemos que las tarifas publicadas en Argentina son orientativas y pueden diferir de lo efectivamente erogado de acuerdo con las condiciones de mercado del momento.





 Transporte

Hidrovia Paraguay-Paraná: en 2021 se transportaron más de 100 millones de toneladas de mercadería por la vía

Javier Treboux - Julio Calzada

Analizamos el transporte de mercadería por la Hidrovia Paraguay-Paraná en el año 2021. Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay movieron más de 100 Mt en transporte fluvio-marítimo por el corredor y hacia el océano.

La Hidrovia Paraguay-Paraná, que permite conectar puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, y estos con el mundo, es clave para desarrollo del comercio de los países componentes, tanto para sus exportaciones como para su comercio interno.

Las exportaciones de los países vecinos sin puertos marítimos dependen fuertemente de él, dado que a través de este bajan las mercaderías hacia los puertos de Argentina y Uruguay para ser transbordados en buques de ultramar. Sobre la parte argentina de la vía se ubican numerosos puertos, destacando el polo agroindustrial del Gran Rosario, como el más importante de nuestro país en exportaciones uno y de los más importantes del mundo en su rubro, desde donde salen anualmente cerca del 80% de las exportaciones de granos, subproductos y aceites de Argentina.

Además del transporte de mercadería para su exportación directa o para su transbordo a buques marítimos, la hidrovia funciona como una arteria importante para el comercio entre los países que conecta, así como también para el transporte interno dentro de los países en transporte de fluvial de cabotaje.

Intentaremos en este informe dar una idea del volumen de mercadería transportada en la vía, tomando como base el año 2021, de la forma más exhaustiva posible con la información disponible. En este trabajo, se compilan varios informes que han sido ya publicados en ediciones anteriores de nuestro Informativo Semanal.

l) Brasil, Paraguay y Bolivia movieron 19,1 millones de toneladas de mercadería "aguas arriba" y "aguas abajo" por la vía navegable en 2021

Comenzando por el tramo Santa Fe al Norte de la hidrovia Paraguay-Paraná, que se analizó con profundidad [en este informe](#), se movieron en 2021 algo más de 13,7 millones de toneladas de mercaderías aguas abajo por la hidrovia Paraguay-Paraná en este tramo, lo que representó una caída de 600 mil toneladas con respecto al año anterior. El





movimiento de productos del complejo soja (poroto, harina, aceite y cascarilla de soja) representó el 66% del total de mercadería transportada aguas abajo en 2021.

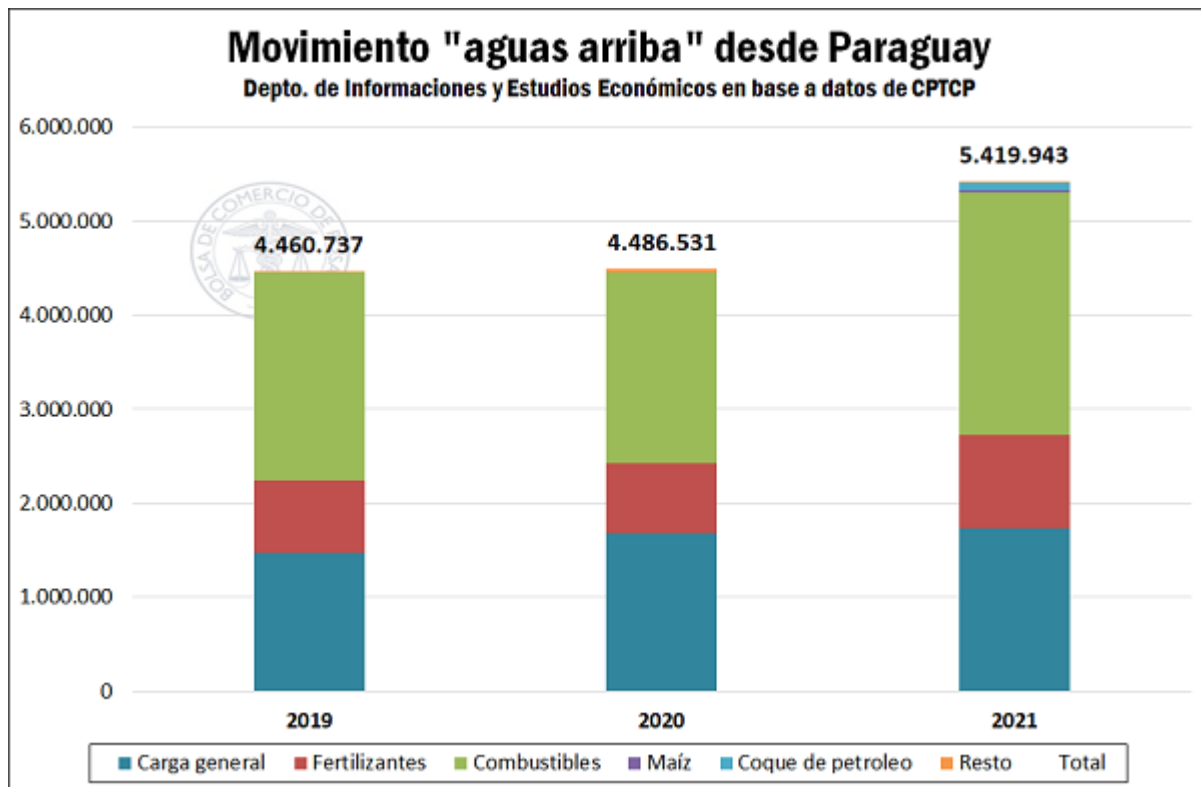
Mercadería que viaja aguas abajo por la hidrovía Paraguay-Paraná desde países vecinos. Año 2021

Origen	Producto	Toneladas Transportadas
Paraguay	Aceite de soja	640.453
	Azucar	132.687
	Combustibles	108.696
	Harina de soja	2.089.757
	Maíz en granos	159.994
	Soja	5.576.426
	Cascarilla de soja	9.212
	Carga general	2.531.986
Brasil	Soja	218.141
	Mineral de hierro	1.673.541
Bolivia	Pellets/harina de soja	472.425
	Poroto de soja	28.068
	Aceite de girasol	4.488
	Aceite de soja	99.506
Total transportado aguas abajo		13.745.380

@BCRmercados en base a CPTCP y estimaciones propias

A diferencia de lo que sucede en el movimiento de mercadería aguas abajo por la hidrovía, en el movimiento de mercadería aguas arriba las cargas agroindustriales pierden participación, concentrándose principalmente en combustibles y fertilizantes. Según la información de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca Del Plata (CPTCP), las cargas que zarpan aguas arriba, en tanto, totalizaron 5,4 millones de toneladas en el año 2021, creciendo poco más de 933 mil toneladas entre años.





En suma, el transporte de mercadería en el tramo Santa Fe al norte se ubicó en torno a 19,1 millones de toneladas. Esto significó una caída de aproximadamente 400 mil toneladas con relación a lo transportado en el año 2020, alcanzando su valor más bajo desde el año 2016.

II) En 2021 se embarcaron 1,4 millones de toneladas de mercadería para transporte de cabotaje en puertos de la hidrovía dentro las fronteras de Argentina. A su vez, descargaron sobre puertos de la vía 450.000 toneladas de fertilizantes, y 3,4 millones de toneladas de combustibles

Analizando el movimiento de cabotaje sobre la hidrovía Paraguay-Paraná de todos los productos, podemos ver que en 2021 se cargaron (*cabotaje salido*) 1.404.605 toneladas de mercaderías en general en navíos de distintos tipos con destino dentro de las fronteras de nuestro país.

Categorizando el movimiento de mercadería según el tipo de bien transportado, destaca el transporte de 740.000 toneladas de combustibles, que se transforman en 752.000 toneladas si le sumamos el transporte de biodiesel. Estos productos representaron el 54% de las cargas totales. Por otro lado, se cargaron 624.000 toneladas de oleaginosas y cereales, cuyo destino fue principalmente el Gran Rosario, representando aproximadamente el 44% del total cargado en cabotaje de la vía. El transporte de Químicos (0,7%), Aceites (0,6%), Productos Industriales (0,6%) y Metalúrgicos (0,1%) completaron las cargas.



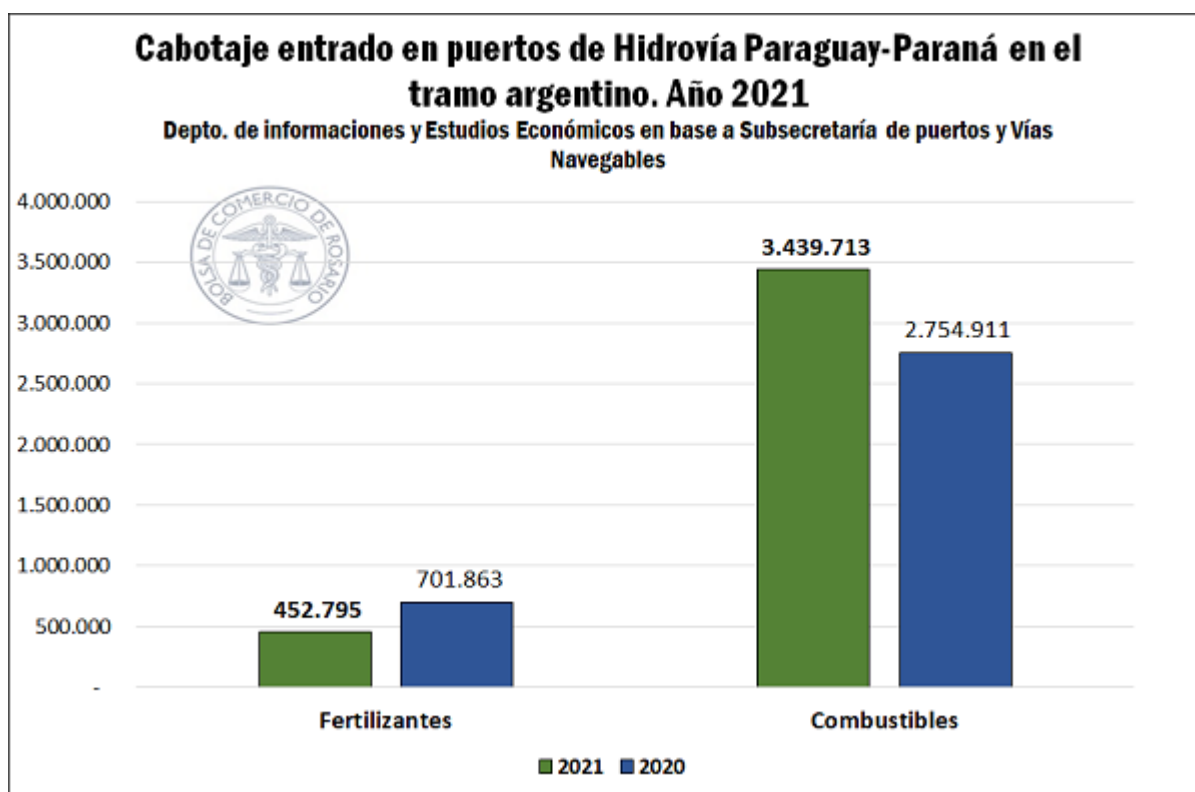
Cabotaje salido desde puertos sobre hidrovía Paraguay-Paraná en tramo argentino. Año 2021

Provincia / tipo de carga	Toneladas	Participación provincia
Buenos Aires	556.561	40%
Biodiesel	12.671	
Combustibles	533.976	
Metalúrgicos	1.818	
Químicos	8.096	
Chaco	54.190	4%
Granos	54.190	
Entre Ríos	589.302	42%
Combustibles	19.333	
Granos	569.969	
Santa Fe	204.552	15%
Aceites	8.116	
Combustibles	185.755	
Industriales	8.931	
Químicos	1.750	
TOTAL GENERAL	1.404.605	

Depto. de informaciones y Estudios Económicos en base a datos de Subsecretaría de puertos y vías navegables

A su vez, en 2021 ingresaron a los puertos argentinos sobre la hidrovía (cabotaje entrado) desde distintos puntos del país 452.795 toneladas de fertilizantes, provenientes principalmente de la planta de Profétil en la localidad de Bahía Blanca, en provincia de Buenos Aires. Por último, se descargaron en puertos sobre la vía navegable 3,4 millones de toneladas de combustibles provenientes de un origen dentro de las fronteras nacionales.





Para ver con más detalle la carga y descarga de mercadería en transporte fluvial de cabotaje, se recomienda ingresar a [este informe](#).

III) Mercadería que se embarcó desde los puertos argentinos sobre la vera del Paraná hacia el Océano: 79,5 millones de toneladas

En tercer lugar, nos toca relevar el movimiento de mercadería desde los puertos sobre la vera de la parte argentina de la vía navegable, que es embarcada sobre artefactos marítimos para salir a ultramar hacia nuestros destinos de exportación. El cinturón de terminales incluye instalaciones portuarias en las localidades de Diamante, Lima, Ramallo, Rosario, San Martín, San Lorenzo, San Nicolás, San Pedro, Santa Fe y Villa Constitución, entre otros.

Exportaciones desde puertos argentinos sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná. Año 2021

Zona Portuaria	Granos	Aceites	Subproductos	Total
Ramallo	1.071.232	14.458	202.738	1.288.428
Rosario	12.487.980	757.631	4.290.609	17.536.220
San Lorenzo	24.760.020	6.216.431	26.699.957	57.676.408
Villa Constitución	305.104			305.104
Zárate	2.493.213	98.307	104.375	2.695.895
Total embarcado en puertos argentinos sobre Hidrovía	41.117.549	7.086.827	31.297.679	79.502.055
Participación sobre embarques de Argentina	68%	95%	97%	79%
Mercadería de origen extranjero	343.780	862.851	3.118.193	4.324.824
Mercadería de origen Argentino embarcado en puertos sobre hidrovía	40.773.769	6.223.976	28.179.486	75.177.231

Depto. De Informaciones y Estudios Económicos en base a datos de MAGyP

En total, se embarcaron un total de 79,5 millones de toneladas de granos, aceites, harinas y subproductos desde los puertos argentinos sobre el Río Paraná, según información del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Esto estuvo compuesto por 41,1 millones de toneladas de cereales y oleaginosas, 7 millones de toneladas de aceites y 31,3 millones de toneladas de subproductos. En total, desde estos puertos se embarcó el 79% de los productos agroindustriales que se exportaron desde nuestro país en el año 2021.

Es necesario, sin embargo, para evitar una doble contabilización, sustraer de esta suma el total de mercadería que se exportó con bandera de otros países. En el año 2021, se recibieron sobre las terminales de la hidrovía en territorio argentino, para su transbordo a buques de ultramar, 3,7 millones de toneladas de mercadería de Paraguay, entre las que destaca 2,6 millones de toneladas de pellets de soja. Por otro lado, la mercadería que bajó con bandera boliviana para su transbordo totalizó poco más de 570.000 toneladas, destacando 470.000 toneladas de pellets de soja. **Así, exceptuando estos orígenes, desde las terminales de la parte argentina de la vía navegable se embarcaron 75,2 millones de toneladas en productos agroindustriales de origen nacional.**

Es necesario aclarar que mucho de lo que se embarca como harina y aceite de soja proviene, también, de la industrialización de poroto de origen paraguayo, boliviano y brasilero. Consideramos que la mercadería que ingresa



como soja y sale como productos derivados del *crushing* no implica una doble imputación al cálculo.

IV) Desde la zona portuaria de Nueva Palmira se embarcaron unos 5 millones de toneladas de diversos productos

Ahora, debemos adicionarle al cálculo la mercadería que se embarca desde el puerto de Nueva Palmira, en la República Oriental del Uruguay, ubicado en el extremo sur de hidrovía Paraguay-Paraná, en el kilómetro cero.



Embarques desde el puerto de Nueva Palmira, Uruguay Año 2021

Producto	Toneladas
Pasta de celulosa	1.226.919
Coke de petroleo	99.780
Soja uruguaya	1.083.464
Trigo uruguayo	385.617
Cloruro de potasio	88.913
Canola uruguaya	95.506
Cebada forrajera uruguaya	36.314
Sulfato de amonio	53.893
Urea granulada	45.557
Fosfato mono amónico	28.835
Mercadería de origen uruguayo	3.144.799
Soja paraguaya	551.239
Mineral de hierro brasilero	486.611
Harina de soja paraguaya	303.363
Manganeso brasilero	159.032
Harina de soja argentina	98.534
Maiz argentino	64.631
Harina de soja boliviana	57.278
Manganeso brasilero	35.128
Maíz paraguayo	34.843
Soja argentina	30.819
Mercadería de origen extranjero	1.821.479
Total de mercadería embarcada	4.966.278

Depto. de Informaciones y Estudios Económicos en base a Ministerio de Economía de Uruguay

Desde este puerto uruguayo se embarcaron, en el año 2021, un volumen cercano a 5 millones de toneladas de productos de diversas índoles. El producto que más se embarcó fue poroto de soja, totalizando 1,6 millones de toneladas, seguido por la pasta de celulosa, habiéndose embarcado un total de 1,2 millones de toneladas en el año de referencia.



Al igual que en el caso de los puertos sobre territorio argentino, debemos aquí restar la mercadería que baja por la vía navegable desde países vecinos y se exporta con la bandera del país originario, dado que ya se encuentra contabilizado. En el año de referencia se exportaron 1,8 millones de toneladas de mercadería de otros orígenes desde esta zona portuaria. **En total, excluyendo estos orígenes, desde los puertos de Nueva Palmira se embarcaron a ultramar 3,1 millones de toneladas de mercadería de origen uruguayo.**

V) En el año 2021, el movimiento de contenedores en los puertos argentinos sobre la hidrovía alcanzó los 167.660 TEUs

Por último, podemos agregar también el movimiento de contenedores sobre los puertos argentinos sobre la hidrovía Paraguay-Paraná para el año de referencia. Esto incluye tanto los contenedores cargados sobre los buques, como así también los descargados. Es necesario aclarar que estos movimientos refieren principalmente a movimientos de importación y exportación, dado que no es la norma la realización de movimientos de cabotaje por contenedor.

Carga y descarga de contenedores en puertos argentinos sobre Hidrovía Paraguay Paraná. Año 2021

Provincia	Puerto	Carga TEUs	Descarga TEUs	TEUs totales
Buenos Aires	Euroamerica	2.005	59	2.064
	Terminal Zárate	59.564	66.241	125.805
Santa Fe	Rosario - Muelle ENAPRO	24.381	15.386	39.767
	Santa Fe	24	-	24
Total		85.974	81.686	167.660

Depto. De Informaciones y Estudios Económicos en base a datos de Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

En total, desde las terminales argentinas sobre la vera de la vía navegable se cargaron 85.974 TEUs en el año 2020. Es necesario aclarar que la medida TEUs refiere a la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m). Es decir, no puede definirse el número de unidades cargadas o descargadas, sino que se expresa en una unidad de medida equivalente. A su vez, en el año de referencia se descargaron desde estas terminales identificadas un total de 81.686 TEUs. **En total, el movimiento de contenedores en las terminales de ENAPRO en Rosario, el puerto de Santa Fe, Euroamérica y la Terminal de Zárate en Buenos Aires fue de 167.660 contenedores, según la información de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.**

Es necesario aclarar que, al estar aquí considerando la Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo Cáceres-Nueva Palmira, excluimos del análisis los puertos de Buenos Aires, el de mayor movimiento de contenedores del país, así como los puertos de La Plata y Dock Sud, entre otros.

Conclusiones

Sumando entonces el transporte aguas abajo y aguas arriba desde nuestros países vecinos, así como el transporte de cabotaje dentro de nuestro país, la exportación desde puertos argentinos hacia el mundo, y las exportaciones desde el puerto uruguayo de Nueva Palmira al extremo del corredor, podemos estimar que, a través de la hidrovía Paraguay-





Paraná, en el año 2021, se tuvo un tráfico de mercaderías por, al menos, 102,6 millones de toneladas de mercaderías varias.





 Commodities

Trigo 2022/23: por el azote climático, se prevén las exportaciones más bajas en 8 años

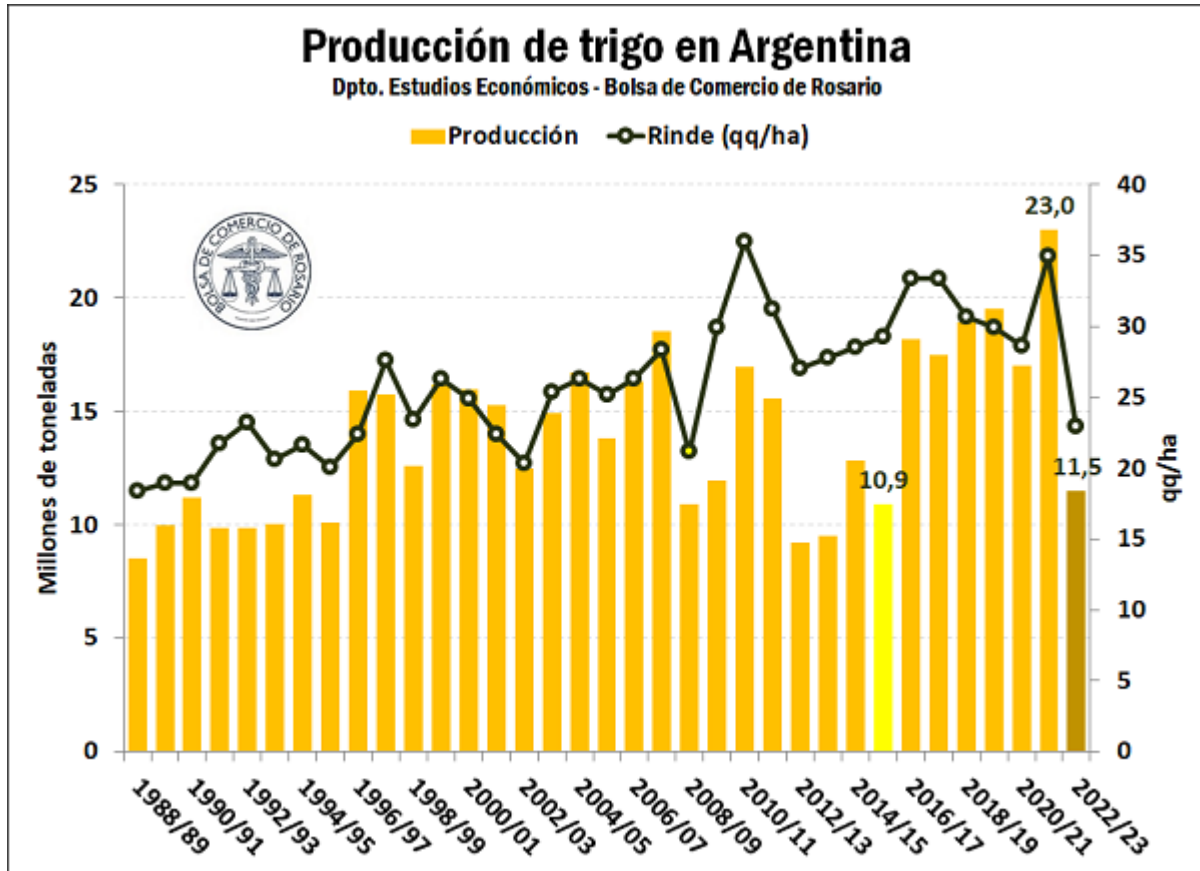
Agustina Peña - Emilce Terré

El nuevo recorte productivo de GEA/BCR prevé el rinde más bajo desde el ciclo 2008/09. Con ello, la proyección de exportaciones se ajusta a sólo 6 Mt, en tanto la molienda caería a 5,5 Mt. Los precios reaccionan tocando su nivel más alto en 10 años.

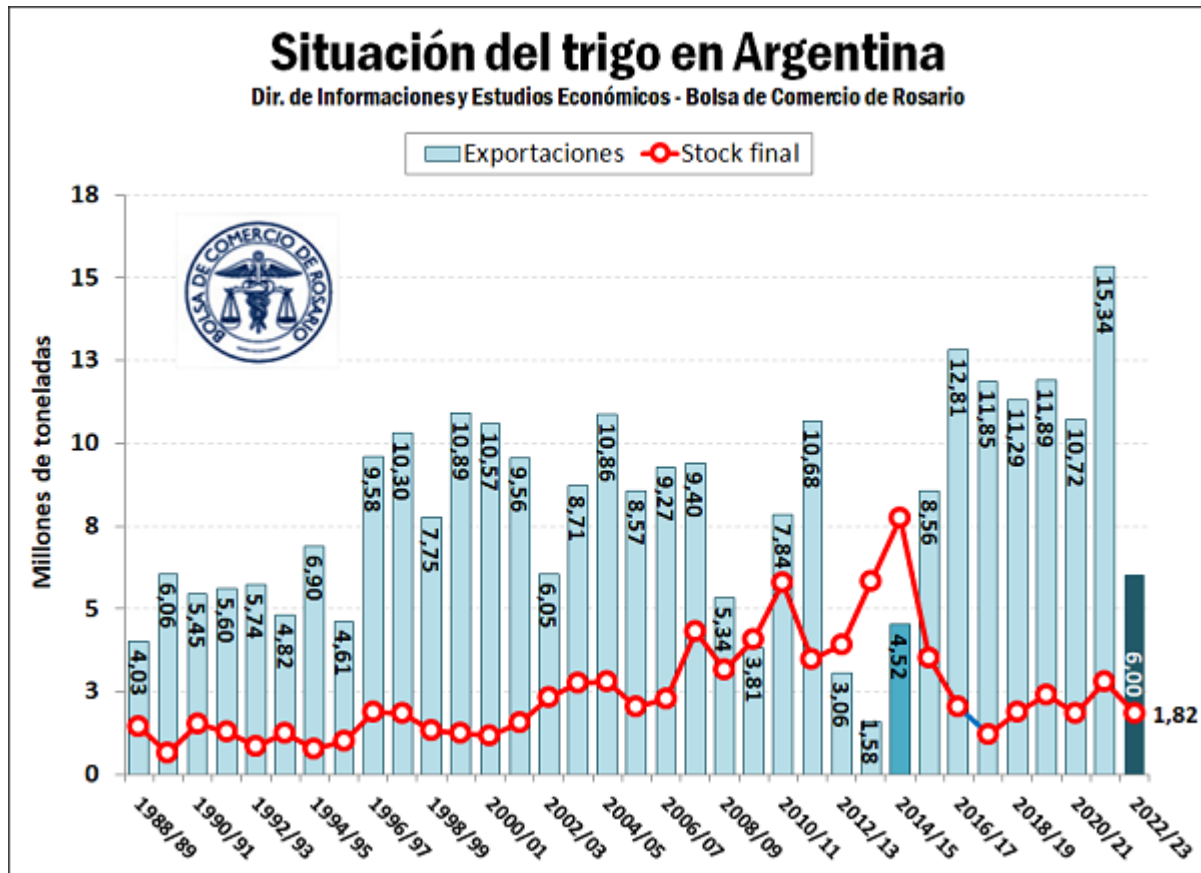
La nueva hoja de balance del trigo 2022/23 reajusta producción, consumo doméstico y exportaciones. Tanto por el lado de la oferta, como por el de la demanda, la limitación se hace cada vez mayor y los stocks finales alcanzan un nuevo mínimo. Sucede que las heladas tardías y la primavera extremadamente seca impactaron muy negativamente sobre el desarrollo de los cultivos.

En el siguiente gráfico se observa la producción de trigo argentina en las últimas tres décadas. Las 11,5 Mt del cereal que se estiman para la campaña que corre, representan la mitad del volumen producido el ciclo anterior (23 Mt). Es, a su vez, la producción más baja desde el ciclo 2014/15 cuando se cosecharon 10,9 Mt. Si se compara los rendimientos obtenidos a lo largo de los años, vemos que el rinde de 23 qq/ha que promedia la campaña en curso es el más bajo en 14 años, cuando la campaña 2008/09 arrojó una productividad media de 21,1 qq/ha.





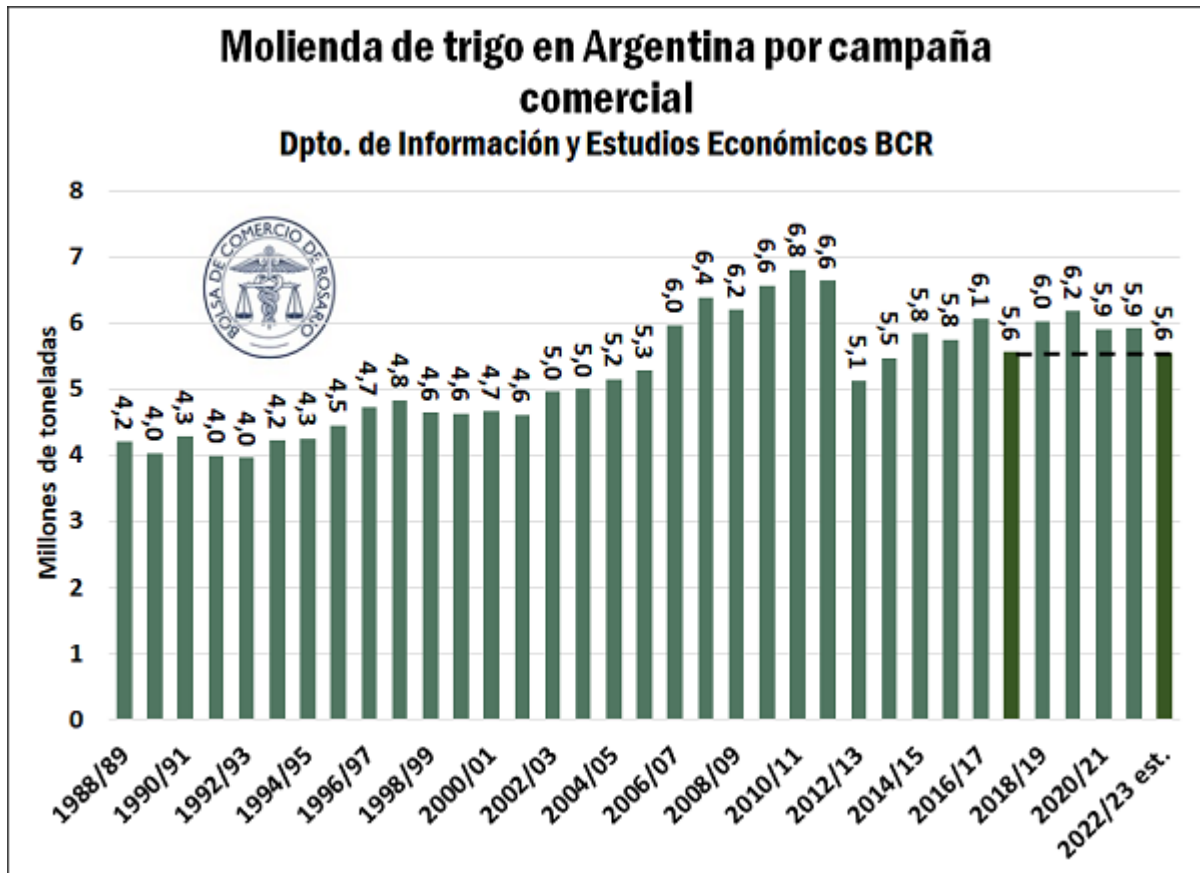
Si contrastamos esta información con lo sucedido en las ventas externas de trigo de Argentina a lo largo de los últimos 30 años, el resultado es el mismo. Se observa en el gráfico siguiente que la actual campaña presenta valores de exportación por debajo de los últimos ocho ciclos, teniendo que remontarse a la campaña 2014/15 para encontrar un valor inferior a la estimación actual, de 6 millones de toneladas. Como consecuencia de esto, los stocks finales para este período se estiman en 1,72 Mt, los más bajos en 5 campañas, recordando el ciclo 2017/18 donde se preveían existencias finales por 1,2 Mt.



Este escenario obviamente le restará competitividad al sector exportador, que encontrará dificultades para colocar embarques por fuera del tradicional mercado regional. La situación contrasta significativamente con lo experimentado durante el año 2021, cuando se exportaron más de quince millones de toneladas de trigo hacia diversos destinos de Sudamérica, Asia y África.

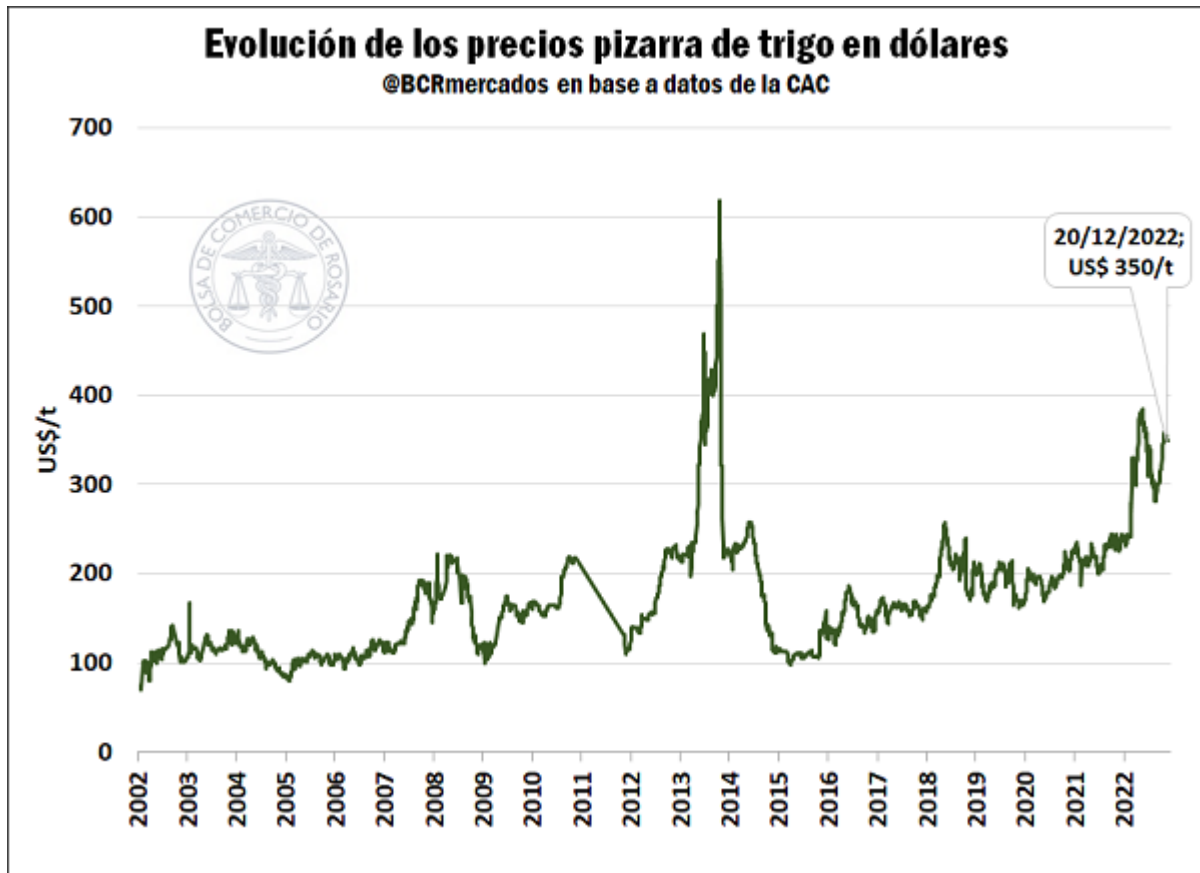
Con una previsión de exportaciones de 6 Mt, cuando ya se han realizado negocios de venta al exterior (DJVE) por 8,9 Mt, se prevé que el sector hará uso de la posibilidad de rolar embarques para la campaña siguiente. En principio, serían cerca de 3 millones de toneladas que se completarán con grano de la producción 2023/24, limitando la inserción argentina en el exterior en el mediano plazo.

Del lado del consumo interno, podemos ver que éste también retrocede y se reacomoda a una oferta aún más limitada. Observando la proyección de molienda de trigo pan elaborada por nuestro Departamento de Información y Estudios Económicos, vemos que se estima en 5,5 Mt para la campaña en curso; lo que indica el guarismo más bajo en un lustro y en línea con lo industrializado en el ciclo 2017/18.



Como contrapartida de las bajas comentadas, la plaza doméstica ya ha descontado importantes pérdidas en la cosecha nacional con una pronunciada suba de las cotizaciones que viene produciéndose a lo largo de los últimos meses. Los precios del trigo argentino informados por la Cámara Arbitral de Cereales, medidos en dólares por tonelada y convertidas al tipo de cambio oficial del Banco Nación, arrojan valores muy por encima de la media de precios de mercado y sólo han sido superados a nivel local por lo sucedido en la campaña 2012/13, donde la combinación de caída en el área sembrada (producto de las distorsiones del mercado), problemas climáticos y enfermedades del cultivo dificultó tanto el empalme con la cosecha siguiente que el cereal traspasó los US\$ 600/t.

Al 20/12 del año que corre, las cotizaciones se ubican en torno a los US\$ 350/t, un máximo en 10 años, señalando la prima del mercado ante la limitada oferta de trigo y potenciados por un débil equilibrio global en la hoja de balance de trigo.



A nivel internacional, el mercado de futuros del cereal en Chicago estuvo cotizando con un precio de referencia de US\$ 279,6/t al finalizar este jueves, fundamentalmente influenciado por la amenaza del clima frío en EEUU que podría dañar al cultivo en su fase de desarrollo. Además, la competitividad del grano ucraniano que, a pesar del conflicto, continúa siendo exportado vía los puertos del Mar Negro, añadieron un condimento bajista. En este contexto, los valores de exportación del trigo tanto argentino como estadounidense se mantienen por encima de los de otros orígenes, como Rusia, Australia y Francia.



 Commodities

Mientras avanza el Dólar Soja, el crush retoma ritmo y recorta diferencias con años anteriores

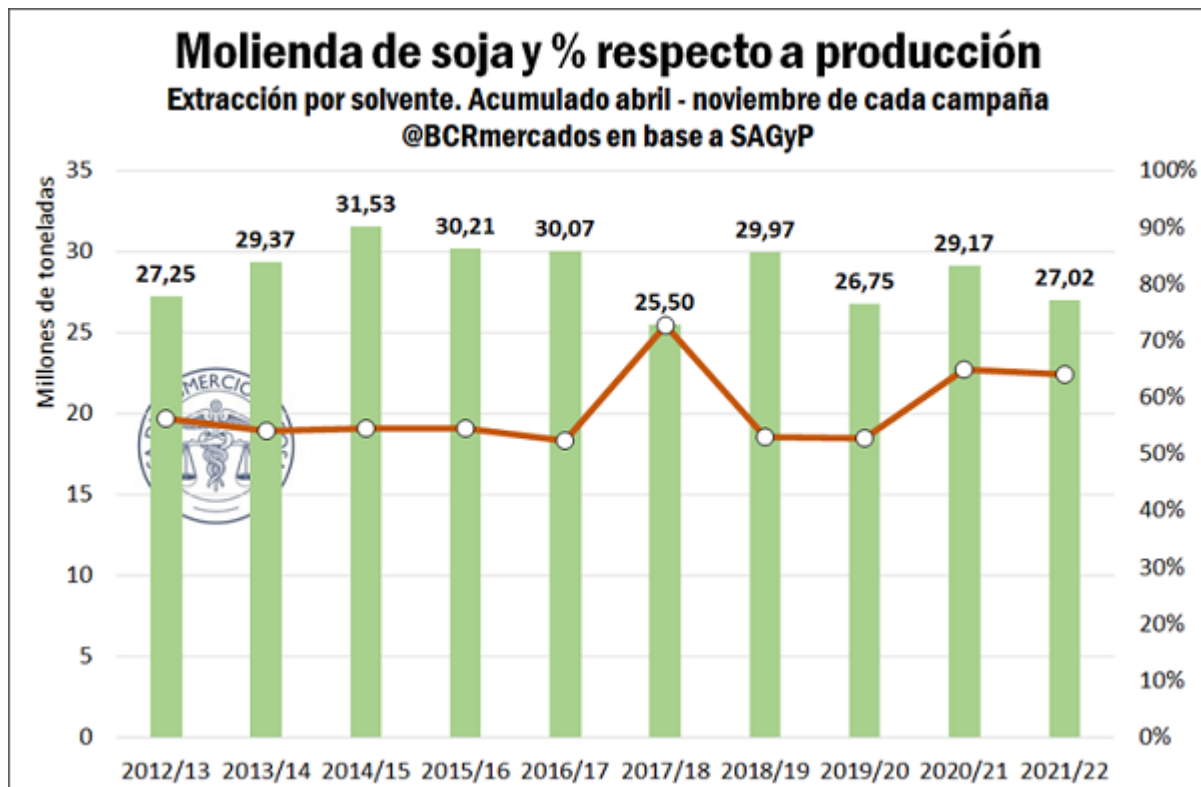
Guido D'Angelo – Javier Treboux – Emilce Terré

El crush de soja sigue por detrás de años anteriores, pero recorta diferencias. La comercialización de soja ya es de las más elevadas en la década. Cautela en las ventas de maíz, al tiempo que el pase de futuros del cereal toca máximos desde al menos 2015.

De abril a noviembre, la molienda de soja en nuestro país superó las 27 Mt. Si bien este dato acumulado se encuentra por debajo de los acumulados de años anteriores, la mejora en los márgenes de molienda y la suba en los cortes obligatorios de gasoil con biodiesel han apuntalado el procesamiento industrial de soja en la segunda mitad del año 2022.

En octubre, la campaña actual iba un 10% por debajo de la campaña 2020/21 en términos de procesamiento industrial acumulado, y un 6,4% abajo del promedio de los últimos cinco años. Sin embargo, con los datos de procesamiento del mejor noviembre desde el año 2016 las brechas se recortaron al 7,3% y al 4,5% respectivamente.

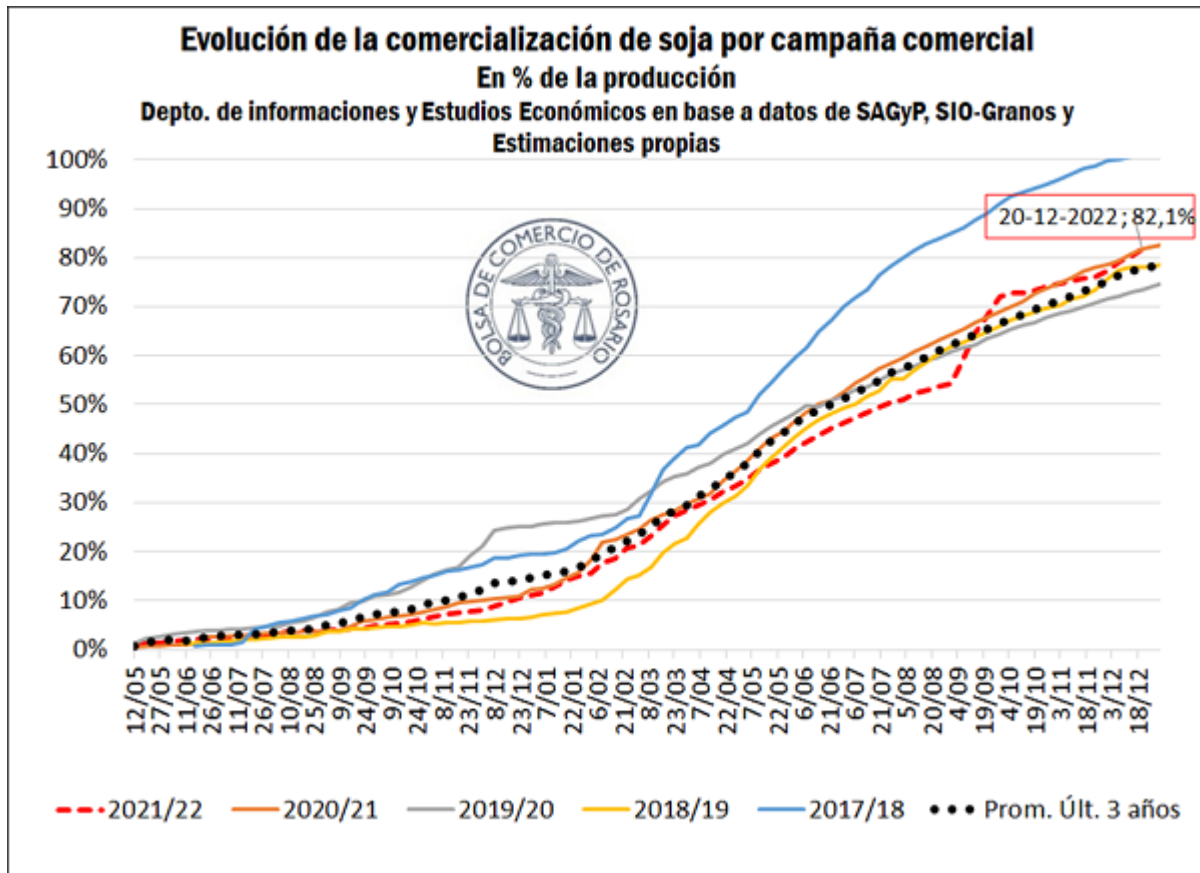




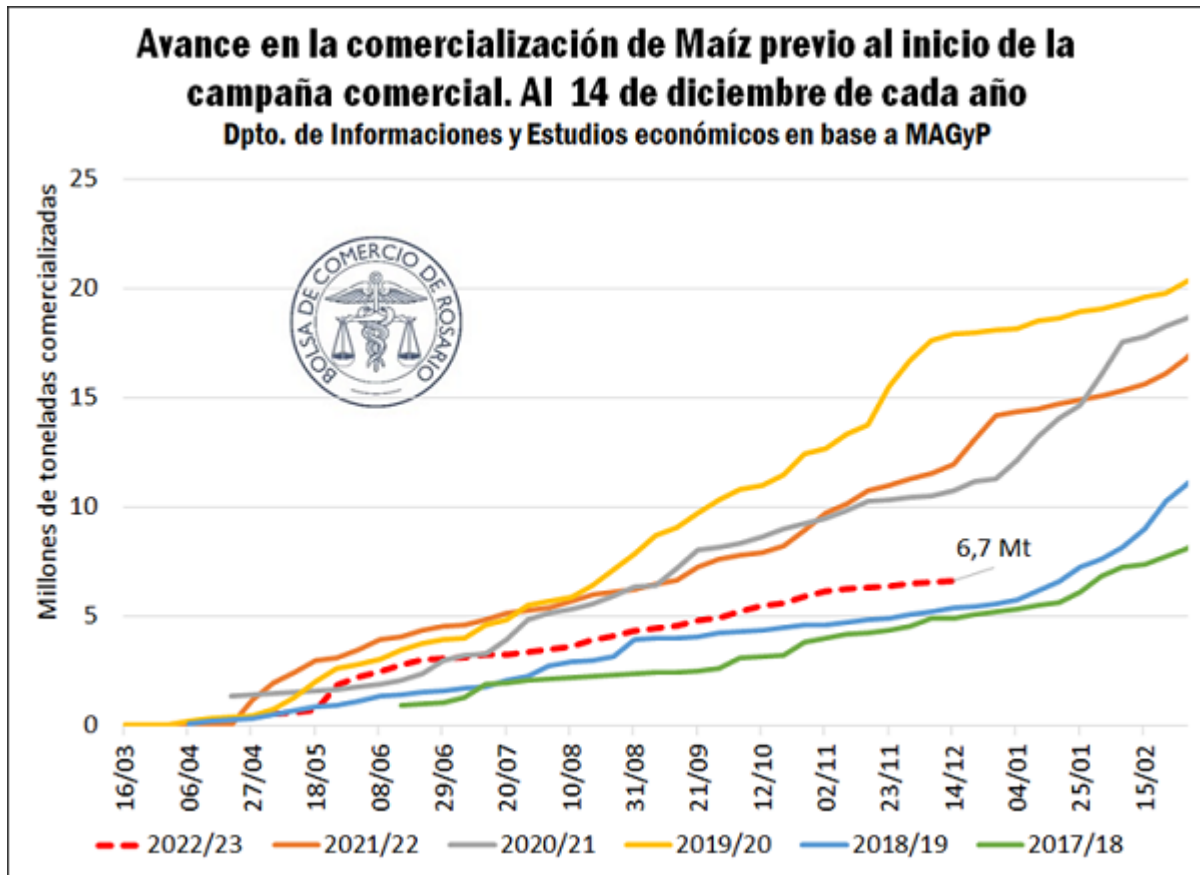
Más aún, con la implementación del segundo Programa de Incremento Exportador II (PIE II) y un diferencial favorable a la industrialización entre los precios FAS, como [se detalló la semana pasada](#), se espera que el nivel de industrialización siga firme en diciembre, recortando aún más estos diferenciales. Si bien en los últimos días de la semana pasada el FAS Teórico BCR para la exportación de poroto había superado levemente el FAS de la industria, este miércoles los precios volvieron a ubicarse más de US\$ 11/t a favor del procesamiento industrial de la soja. **Este nuevo programa exportador ha tenido a los subproductos de soja y al aceite de soja como grandes protagonistas.** Por dicho factor de precios relativos favorables para la industria, prácticamente no se han registrado ventas externas de poroto de soja.

Las buenas perspectivas para la molienda se expresan en los precios internos de la soja argentina. Luego de caer sobre el final de la semana pasada, el precio pizarra de la Cámara Arbitral de Cereales de Rosario volvió este martes a romper la barrera de los \$ 100.000/t, reflejando una sostenida necesidad de las industrias de abastecerse de materia prima para producir y continuar industrializando en el marco de este nuevo programa exportador.

De esta forma, las perspectivas industriales y los dos Programas de Incremento Exportador han incentivado fuertemente la comercialización que ya supera el ritmo de avance relativo de muchas campañas anteriores. Al 20 de diciembre, sólo las campañas 2017/18 y 2014/15 superan el nivel relativo de comercialización de este año en la última década. En términos de volumen, a esa fecha la campaña actual totaliza más de 34,6 Mt comercializadas.

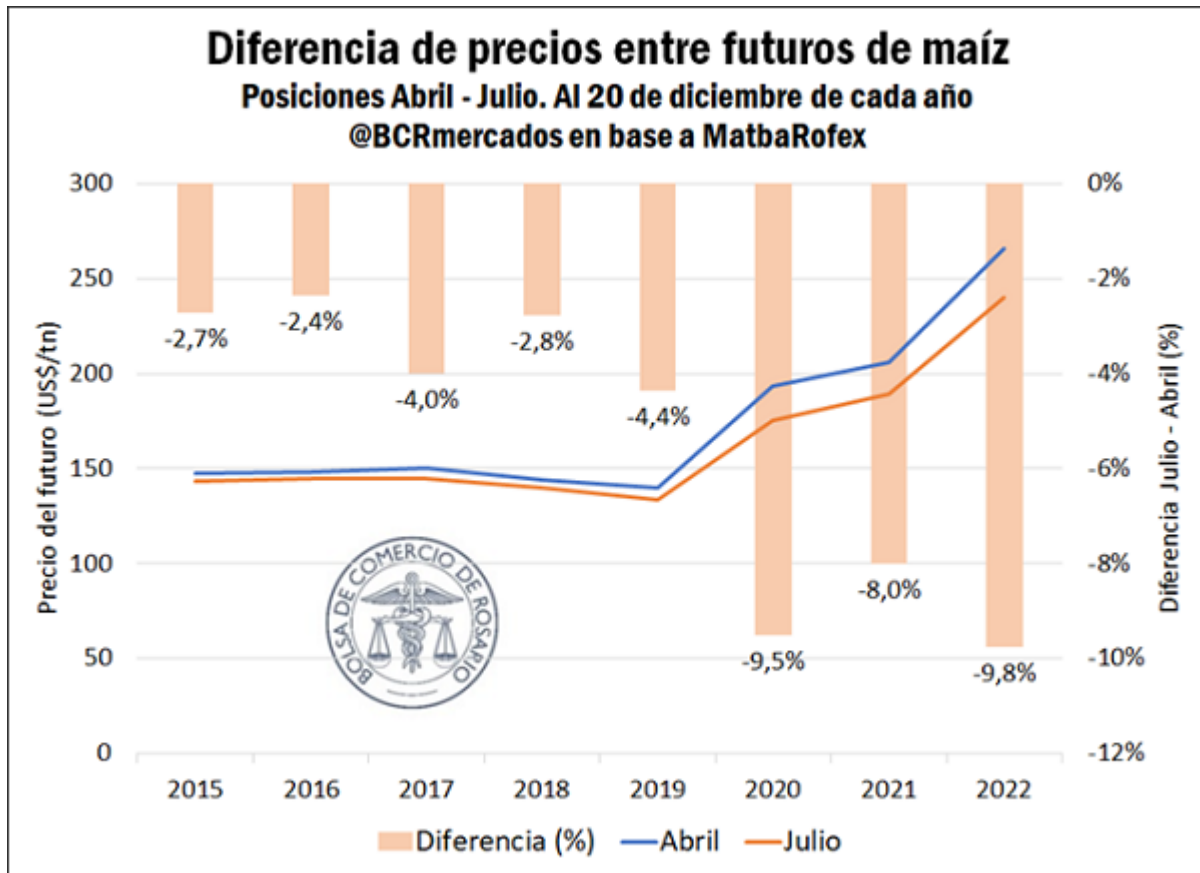


A contramano de ello, el panorama de comercialización del maíz de la campaña venidera **se mantiene con cautela por la falta de agua**. Al 14 de diciembre se han comercializado internamente casi 6,7 Mt del cereal cuya nueva campaña comienza formalmente en marzo del 2023, cuando el año pasado se estaba llegando a las 12 Mt para esta altura del año.



La sostenida sequía que aqueja a amplias zonas productivas de nuestro país, en el marco de la tercera Niña consecutiva, limita sustancialmente los niveles de comercialización. La falta de humedad de suelos retrasa actualmente el avance de siembra de la cosecha gruesa en nuestro país. En el caso del maíz, los lotes con el cereal tardío superan más del 70% de la superficie total de maíz en nuestro país arribando a máximos históricos.

Bajo este contexto, se espera una reconfiguración de la logística maicera de cara a la campaña 2022/23. El grueso del maíz comercializado se perfila a ingresar en junio/julio a los puertos y no en marzo o abril, siendo esta época del año cuando suele cosecharse el maíz tardío. Por ello, el pase de maíz Abril - Julio en Matba-Rofex se ubica por encima de años anteriores. Tal como se observa en el siguiente gráfico, la diferencia porcentual entre las dos posiciones al 20 de diciembre es la más elevada desde al menos 2015, con un *spread* entre posiciones cercano al 10%.





 Economía

Impacto climático: Bajo distintos escenarios, se descuenta una menor oferta de carne vacuna para el próximo año

ROSGAN

El efecto que está dejando de la seca sobre una vasta zona ganadera no solo compromete a la producción actual, sino que tendrá un claro impacto sobre las producciones futuras.

El efecto que está dejando de la seca sobre una vasta zona ganadera no solo compromete a la producción actual, sino que tendrá un claro impacto sobre las producciones futuras. El momento en que esta baja se termine plasmando dependerá en gran medida de la evolución climática.

El nivel de faena con el que cerrará el 2022 supera ligeramente la tasa considerada de equilibrio, para los números de nuestro stock nacional.

Con 12,26 millones animales faenados hasta el mes de noviembre y unos 13,5 millones proyectados a diciembre, la faena anual superaría el 25% de los 53,4 millones de vacunos registrados a inicios del ciclo, es decir datos al 31 de diciembre de 2021.

Para no registrar una caída en el stock nacional, este año se deberían incorporar entre 14,8 y 15,1 millones terneros y terneras, dependiendo del porcentaje de mortandad de hacienda que termine dejando el año, sabiendo que muy probablemente esta tasa exceda la que usualmente se registra en un año promedio.

Como referencia, la producción de terneros tocó un máximo en 2019 con 14,95 millones animales, se redujo a 14,31 millones en 2020 y en 2021 recuperó a 14,46 millones. Por tanto, suponer para este año un nuevo pico en la cantidad de terneros y terneras logradas, resulta a priori, ambicioso.

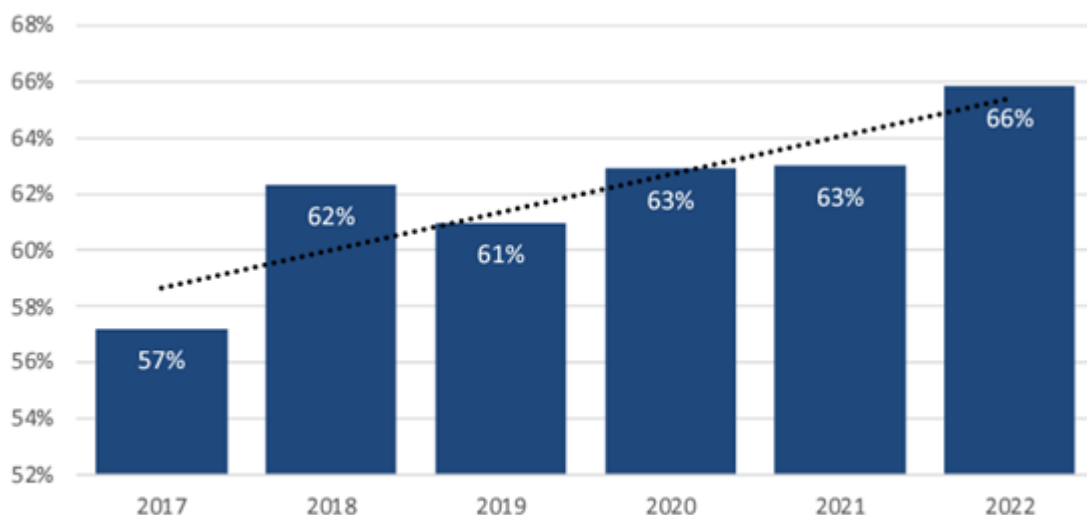
Asimismo, más allá del número de cabezas logradas, la cantidad de kilos que lleguen a destetarse en este contexto, será crucial y determinante para la producción de carne durante 2023. En este sentido, la condición actual de los campos y por ende la pobre condición corporal de las vacas que se encuentran en lactancia, está obligando a muchos criadores a sacar la invernada más liviana, anticipando la venta.

De acuerdo a los datos de movimientos de hacienda informados por SENASA, hasta el mes de noviembre se registraron más de 9,52 millones de terneros y terneras saliendo de los campos, unos 500 mil terneros más que los trasladados en





igual período del año pasado. Medido sobre el stock inicial de la categoría -nacimientos 2021- la cifra representa un 66% contra 63% registrado en los últimos 2 años y 61% promedio desde 2017.



Movimiento de terneros y terneras desde establecimientos, con destino cría e invernada, en base a datos de DTe informados por SENASA.

Esta mayor oferta de invernada, que en algunas zonas ya comienza a solaparse con nacimientos 2022 destetados anticipadamente, ha estado presionando a la baja los valores del ternero.

Medido en pesos constantes, ajustados por IPIM, el valor del Ternero ROSGAN, cierra el año en un promedio de \$505 que comparado contra el promedio de 2021 (\$525) representa apenas una 4% menos, siendo aún el segundo valor más alto de los últimos 5 años. Sin embargo, en la apertura mensual, se observa un claro deterioro de los valores a lo largo del año desde los máximos alcanzados en abril (\$614, medidos a valores hoy) que se termina profundizando en los últimos meses a causa de la seca. La referencia diciembre para el Ternero ROSGAN se ubica en \$366, marcando una caída del 26% en términos reales, en la segunda mitad del año.

Sin embargo, aun con una reposición barata, el fuerte aumento de costos que enfrenta el engorde a corral torna sumamente onerosa la incorporación de kilos a grano por lo que también se tiende a reducir los tiempos de permanencia, sacando animales más livianos.

Durante el último año hemos mejorado significativamente el peso de faena, alcanzando promedios de 233 kg por res en gancho contra 230 kg del año pasado y 226 kg promedio de los últimos 5 años.

Con la expectativa de una oferta de maíz temprano sumamente restringida, el precio del grano para los próximos meses ya descuenta una suba de más del 30% en dólares, tomando como referencia valores a abril de 2023 (USD 263), respecto de los que valía esa misma posición, un año atrás. Esto representa para el *feedlot* más del 40% del valor del gordo ajustado.





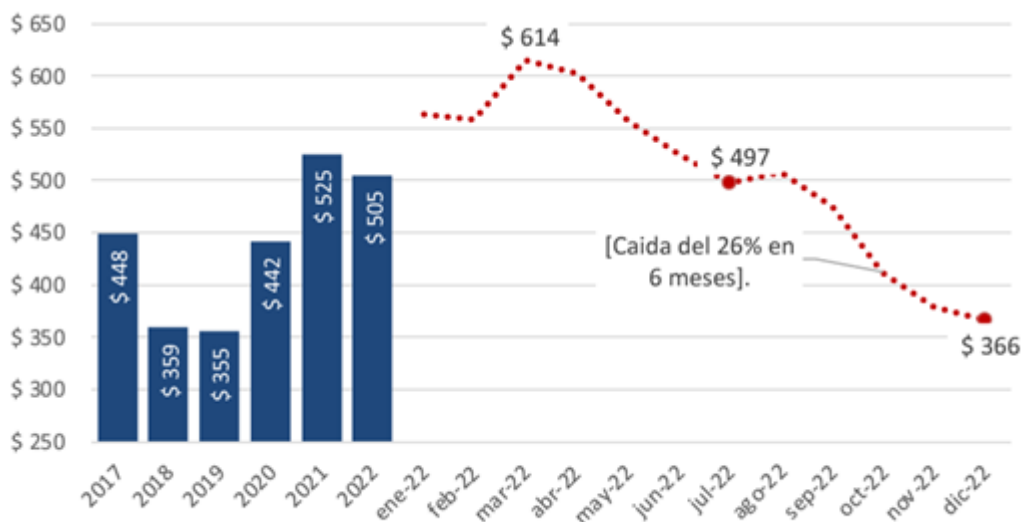
La merma en la cosecha de maíces tempranos ya se encuentra descontada, tanto por menores siembras como por condición de actual de los cultivos. Según estimaciones privadas la producción total podría verse ajustada en más de 6 millones de toneladas respecto de los 52 millones obtenidos el año pasado. Esto sin duda ya define un primer semestre para el *feedlot* sumamente complicado en términos de margen económico de la actividad.

Sin embargo, un cambio de fase climática sí podría revertir el escenario para producción a base pastoril.

Si esto sucede, tal como muestran los principales modelos climáticos, y a partir de febrero comenzamos a transitar una fase de neutralidad para luego ingresar a un otoño-invierno más lluvioso, podríamos esperar entonces mayor retención de hacienda en los campos.

Mayor retención y ciclos de engorde más largos, indefectiblemente derivan en un bache transitorio de oferta que se sentirá especialmente durante la primera mitad del año.

Por tanto, bajo ambos escenarios, ya sea en un contexto de seca prolongada que obligue a liberar hacienda con menos kilos logrados o bien, en un contexto climático más favorable a la retención, el 2023 se anticipa como un año con menor oferta de carne vacuna.



Evolución del valor de referencia para el Ternero Rosgan, medido en pesos constantes ajustados por IPIM.





Monitor de Commodities

Monitor de Commodities Granos

Mercado Físico de Granos de Rosario

22/12/22

Plaza/Producto	Entrega	19/12/22	12/12/22	20/12/21	Var. Sem.	Var. Año
PRECIOS SPOT, CACR		\$/t				
Trigo	Disp.	57.200	56.750	24.970	0,8% ↑	129,1%
Maíz	Disp.	44.000	42.790	22.450	2,8% ↑	96,0%
Girasol	Disp.	74.560	72.500	47.910	2,8% ↑	55,6%
Soja	Disp.	98.000	94.300	36.950	3,9% ↑	165,2%
Sorgo	Disp.	43.350	41.080	20.390	5,5% ↑	112,6%
FUTUROS MATBA nueva campaña		US\$/t				
Trigo	dic-22	327,0	334,5	250,0	-2,2% ↓	30,8%
Maíz	jul-23	236,8	235,0	189,5	0,8% ↑	25,0%
Soja	may-23	391,8	388,5	189,5	0,8% ↑	106,8%

* Precios pizarra o estimados por Cámara Arbitral de Cereales de Rosario para mercadería con entrega enseguida, pago contado, puesto sobre camión y/o vagón en zona Rosario. ** Valores conocidos en la plaza para descarga diferida y pago contra entrega en condiciones Cámara.

Futuros de commodities agrícolas EE.UU., CBOT/CME

22/12/22

Producto	Posición	22/12/22	15/12/22	22/12/21	Var. Sem.	Var. Año
ENTREGA CERCANA		US\$/t				
Trigo SRW	Disp.	280,1	278,2	299,1	0,7% ↓	-6,4%
Trigo HRW	Disp.	318,2	316,2	313,7	0,6% ↑	1,4%
Maíz	Disp.	260,0	257,3	237,2	1,1% ↑	9,6%
Soja	Disp.	539,3	541,4	488,2	-0,4% ↓	10,5%
Harina de soja	Disp.	498,2	501,9	444,0	-0,7% ↓	12,2%
Aceite de soja	Disp.	1450,6	1407,0	1208,8	3,1% ↑	20,0%
RELACIONES DE PRECIOS						
Soja/maíz	Disp.	2,07	2,10	2,06	-1,4% ↓	0,8%
Trigo blando/maíz	Disp.	1,08	1,08	1,26	-0,4% ↓	-14,6%
Harina soja/soja	Disp.	0,92	0,93	0,91	-0,3% ↓	1,6%
Harina soja/maíz	Disp.	1,92	1,95	1,87	-1,8% ↓	2,4%
Cont. aceite en crushing	Disp.	0,40	0,39	0,38	2,3% ↑	4,2%





Precios de exportación de granos. FOB varios orígenes 22/12/22

Origen / Producto	Entrega	22/12/22	15/12/22	22/12/21	Var. Sem.	Var. Año
TRIGO		US\$/t				
ARG 12,0% - Up River	Cerc.	487,5	487,5	418,0	0,0% ↑	16,6%
EE.UU. HRW - Golfo	Cerc.	384,3	382,3	394,5	0,5% ↓	-2,6%
EE.UU. SRW - Golfo	Cerc.	337,0	335,1	348,6	0,6% ↓	-3,3%
RUS 12,5% - Mar Negro	Cerc.	304,5	303,0	332,5	0,5% ↓	-8,4%
UCR Feed - Mar Negro	Cerc.	280,0	280,0	179,5	0,0% ↑	56,0%
MAIZ						
ARG - Up River	Cerc.	311,0	296,9	262,8	4,8% ↑	18,3%
UCR - Mar Negro	Cerc.	256,5	256,5	266,5	0,0% ↓	-3,8%
SORGO						
ARG - Up River	Cerc.	291,0	291,0	240,0	0,0% ↑	21,3%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	295,5	292,7	280,5	0,9% ↑	5,3%
SOJA						
ARG - Up River	Cerc.	577,6	577,6	494,4	0,0% ↑	16,8%
BRA - Paranaguá	Cerc.	568,6	574,4	515,7	-1,0% ↑	10,3%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	599,8	603,8	534,1	-0,7% ↑	12,3%





Panel de Capitales





Panel del mercado de capitales

Mercado de Capitales Regional

Plazo	Tasa promedio		Monto Liquidado		Cant. Cheques	
	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior
MAV: CHEQUES DE PAGO DIFERIDO AVALADOS						
De 1 a 30 días	35,37	35,84	126.192.748	73.588.014	190	113
De 31 a 60 días	36,60	37,60	480.310.329	191.971.994	588	332
De 61 a 90 días	38,36	39,41	499.222.328	335.986.325	707	439
De 91 a 120 días	38,31	39,37	521.198.567	271.111.266	583	424
De 121 a 180 días	39,44	39,34	601.808.999	347.610.995	690	473
De 181 a 365 días	39,98	39,82	343.893.242	184.499.324	418	243
Total			2.572.626.212	1.404.767.918	3.176	2.024
MAV: CHEQUES DE PAGO DIFERIDO GARANTIZADOS						
De 1 a 30 días	36,97	37,07	38.589.806	22.916.530	44	25
De 31 a 60 días	38,96	41,23	11.842.897	21.839.631	23	8
De 61 a 90 días	39,58	42,29	12.180.113	15.525.671	12	8
De 91 a 120 días	39,38	39,33	12.623.669	1.338.871	15	2
De 121 a 180 días	41,23	41,61	10.502.678	13.192.482	11	3
De 181 a 365 días	42,11	42,46	15.598.318	21.435.251	8	25
Total			101.337.481	96.248.437	113	71
MAV: CHEQUES DE PAGO DIFERIDO NO GARANTIZADOS						
De 1 a 30 días	43,74	42,04	742.359.593	353.794.230	122	129
De 31 a 60 días	46,17	44,82	578.129.393	495.588.235	292	199
De 61 a 90 días	45,57	44,84	523.099.755	693.107.139	242	269
De 91 a 120 días	45,59	47,81	398.301.330	197.949.246	136	122
De 121 a 180 días	46,40	41,52	114.166.517	42.170.137	71	47
De 181 a 365 días	42,61	35,30	74.221.796	82.193.994	42	17
Total			2.430.278.383	1.864.802.981	905	783
MAV: CAUCIONES						
Plazo	Tasa promedio		Monto contado		N° Operaciones	
	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior
Hasta 7 días	32,07	31,94	69.317.860.163	56.407.254.435	7.455	6.254
Hasta 14 días	35,87	35,54	61.159.173	65.366.168	97	144
Hasta 21 días	34,00	36,00	1.001.473	823.227	4	3
Hasta 28 días	37,00	35,00	1.813.536	653.907	5	2
Mayor a 28 días	38,71	35,23	2.666.292	122.375.133	40	53
Total			69.384.500.637	56.596.472.870	7.601	6.456





Mercado de Capitales Argentino

22/12/22

Acciones del Panel Principal

Variable	Valor al cierre	Retorno			Beta		PER		VolProm diario (5 días)
		Semanal	Inter-anual	Año a la fecha	Emp.	Sector	Emp.	Sector	
MERVAL	182.459,79	10,76	118,12	118,51					
		en porcentaje							
Aluar	\$ 177,50	1,87	106,12	101,30	0,59	0,67	17,88	12,31	359.228
Frances	\$ 391,70	20,26	100,83	91,65	1,26	0,99	5,77	7,70	166.885
Macro	\$ 510,75	16,57	88,70	93,49	1,19	0,99	9,44	7,70	383.008
Byma	\$ 205,25	3,14	97,10	97,39	0,83	0,91	-	29,38	399.039
Central Puerto	\$ 188,55	4,78	191,42	191,87	1,15	0,60	19,06	9,75	367.528
Comercial del Plata	\$ 19,90	5,44	262,50	236,48	1,04	0,83	9,62	9,28	3.092.005
Cresud	\$ 204,25	4,96	109,80	114,17	0,72	0,62	3,74	16,74	274.661
Cablevision Ho	\$ 860,50	5,00	35,09	43,30	0,91	0,83	-	9,28	6.167
Edenor	\$ 134,00	9,25	162,75	134,88	1,10	0,55	-	-	413.296
Grupo Galicia	\$ 296,50	15,48	57,16	59,70	1,34	0,99	12,12	7,70	2.267.168
Holcim Arg S.A	\$ 262,50	5,21	64,43	68,27	1,07	1,07	7,61	3,80	25.092
Loma Negra	\$ 437,80	2,23	84,51	76,92	0,91	-	-	-	142.016
Mirgor	\$ 4.964,00	2,36	30,80	28,17	0,82	0,82	123,03	123,03	5.106
Pampa Energia	\$ 395,80	16,41	143,94	138,15	0,88	0,83	11,64	9,28	749.559
Richmond	\$ 367,00	3,23	53,79	66,43		-	-	-	1.657
Grupo Supervielle	\$ 141,25	18,10	80,25	74,94	1,30	-	-	-	277.339
Telecom	\$ 317,85	11,06	55,81	57,12	0,59	0,59	-	-	138.292
Tran Gas Norte	\$ 310,00	12,93	225,97	229,79	1,35	1,11	-	8,87	157.974
Tran Gas del S	\$ 704,35	18,83	276,86	288,93	0,87	1,11	17,73	8,87	158.330
Transener	\$ 165,75	3,76	200,82	206,38	1,20	1,20	39,87	39,87	612.221
Ternium Arg	\$ 194,25	5,14	63,36	64,01	0,75	0,67	6,74	12,31	471.213





Títulos Públicos del Gobierno Nacional

22/12/22

Variable	Valor al cierre	Var. Semanal	TIR	Duration	Próximo vencimiento
BONOS CANJE 2005					
PAR Ley Arg. (PARP)	1.869	4,1%	11,9%	8,53	31/3/2023
Disc. Ley arg (DICP)	4.079	-9,1%	14,5%	4,14	31/12/2022
Cuasipar \$ Ley Arg. (CUAP)	2.390	-7,7%	12,4%	9,18	31/12/2022
BONOS CANJE 2010					
PAR Ley Arg. (PAP0)	1.780	-2,7%	12,5%	8,42	31/3/2023
Disc. Ley arg (DIPO)	4.300	-1,1%	13,2%	4,26	31/12/2022
BONOS CANJE 2020					
Bonar Step-Up 2029	7.170	17,9%	50,7%	2,70	9/1/2023
Bonar Step-Up 2030	6.905	18,4%	48,7%	2,78	9/1/2023
Bonar Step-Up 2035	7.299	19,7%	28,0%	5,34	9/1/2023
Bonar Step-Up 2038	9.001	21,5%	29,3%	4,26	9/1/2023
Global Step-Up 2029	8.100	22,9%	45,4%	2,82	9/1/2023
Global Step-Up 2030	8.170	22,7%	41,8%	2,97	9/1/2023
Global Step-Up 2035	7.600	17,9%	27,1%	5,44	9/1/2023
Global Step-Up 2038	10.220	25,7%	26,1%	4,58	9/1/2023
BONTE, BOGAR Y BONOS DE CONSOLIDACIÓN					
BONTE Oct - 2023	57,5	6,7%	52,0%	0,87	17/4/2023
BONTE Oct - 2026	21,8	-1,8%	118,0%	3,24	17/4/2023
BONCER 2023	762,0	4,5%	28,0%	0,28	6/3/2023
BOCON 6° 2%	780,0	-2,4%	71,0%	0,70	15/12/2022

* Corte de Cupón durante la semana.





Mercado Accionario Internacional

22/12/22

Variable	Valor al cierre	Retorno			Máximo
		Semanal	Interanual	Año a la fecha	
ÍNDICES EE.UU.					
Dow Jones Industrial	33.027,49	-0,53%	-7,63%	-9,11%	36.952,65
S&P 500	3.822,39	-1,88%	-18,61%	-19,80%	4.818,62
Nasdaq 100	10.956,14	-3,43%	-32,29%	-32,87%	16.764,86
ÍNDICES EUROPA					
FTSE 100 (Londres)	7.473,01	1,92%	1,35%	1,20%	7.903,50
DAX (Frankfurt)	13.955,22	0,45%	-11,43%	-12,15%	16.290,19
IBEX 35 (Madrid)	8.278,20	2,04%	-3,33%	-5,00%	16.040,40
CAC 40 (París)	6.509,07	0,87%	-8,40%	-9,00%	7.384,86
OTROS ÍNDICES					
Bovespa	107.551,52	4,57%	2,54%	2,60%	131.190,30
Shanghai Shenzen Composite	3.045,87	-3,85%	-16,40%	-16,32%	6.124





Termómetro Macro

TERMÓMETRO MACRO

Variables macroeconómicas de Argentina

22/12/22

Variable	Hoy	Semana pasada	Mes pasado	Año pasado	Var anual (%)
TIPO DE CAMBIO					
USD Com. "A" 3.500 BCRA	\$ 174,588	\$ 172,425	\$ 164,847	\$ 102,277	70,70%
USD comprador BNA	\$ 172,500	\$ 170,500	\$ 163,250	\$ 101,250	70,37%
USD Bolsa MEP	\$ 323,895	\$ 321,935	\$ 312,991	\$ 198,549	63,13%
USD Rofex 3 meses	\$ 201,300	\$ 203,100	\$ 196,850		
USD Rofex 8 meses	\$ 264,300	\$ 269,500	\$ 274,000		
Real (BRL)	\$ 33,90	\$ 32,47	\$ 30,77	\$ 18,08	87,46%
EUR	\$ 185,65	\$ 183,19	\$ 171,26	\$ 115,81	60,30%

MONETARIOS (en millones) - Datos semana anterior al 07-11-2022

Reservas internacionales (USD)	38.014	38.676	36.547	42.790	-11,16%
Base monetaria	4.413.457	4.298.889	4.312.375	3.055.963	44,42%
Reservas Internacionales Netas /1 (USD)	26.394	27.438	25.281	7.404	256,47%
Títulos públicos en cartera BCRA	12.087.888	#####	11.199.312	6.375.865	89,59%
Billetes y Mon. en poder del público	3.033.846	2.986.605	2.919.641	2.076.216	46,12%
Depósitos del Sector Privado en ARS	13.597.430	#####	12.859.953	7.170.146	89,64%
Depósitos del Sector Privado en USD	15.139	15.132	14.956	15.828	-4,35%
Préstamos al Sector Privado en ARS	6.256.147	6.267.181	5.903.965	3.743.160	67,14%
Préstamos al Sector Privado en USD	3.542	3.572	3.551	4.432	-20,08%
M ₂ /2	1.012.400	1.017.498	883.309	965.550	4,85%

TASAS

BADLAR bancos privados	68,13%	68,44%	69,00%	33,19%	34,94%
Call money en \$ (comprador)	70,00%	70,00%	70,00%	33,50%	36,50%
Cauciones en \$ (hasta 7 días)	32,07%	31,94%	31,94%		
TNA implícita DLR Rofex (Pos. Cercana)	124,00%	28,87%	157,71%	57,41%	66,59%

COMMODITIES (u\$s)

Petróleo (WTI, NYMEX)	\$ 79,34	\$ 76,11	\$ 77,94	\$ 72,76	9,04%
Plata	\$ 23,72	\$ 23,05	\$ 21,51	\$ 22,77	4,16%

/1 RIN = Reservas Internacionales - Cuentas Corrientes en otras monedas - Otros Pasivos.

/2 M₂ = Billetes y monedas en poder del público + cheques cancelatorios en pesos + depósitos a la vista





Indicadores macroeconómicos de Argentina (INDEC) 22/12/22

Indicador	Período	Último Dato	Dato Anterior	Año anterior	Var. a/a
NIVEL DE ACTIVIDAD					
Producto Bruto Interno (var. % a/a)	III Trimestre	5,9	5,9	11,8	
EMAE /1 (var. % a/a)	oct-22	4,5	4,5	6,8	
EMI /2 (var. % a/a)	oct-22	5,7	5,7	17,0	
ÍNDICES DE PRECIOS					
IPC Nacional (var. % m/m)	nov-22	4,9	6,3	2,5	
Básicos al Productor (var. % m/m)	nov-22	6,9	4,0	3,0	
Costo de la Construcción (var. % m/m)	nov-22	6,3	6,3	2,1	82,6
MERCADO DE TRABAJO					
Tasa de actividad (%)	III Trimestre	47,6	47,9	46,7	0,9
Tasa de empleo (%)	III Trimestre	44,2	44,6	42,9	1,3
Tasa de desempleo (%)	III Trimestre	7,1	6,9	8,2	-1,1
Tasa de subocupación (%)	III Trimestre	11,0	11,1	12,2	-1,2
COMERCIO EXTERIOR					
Exportaciones (MM u\$s)	nov-22	7.089	7.962	6.191	14,5%
Importaciones (MM u\$s)	nov-22	5.750	6.079	5.767	-0,3%
Saldo Balanza Comercial (MM u\$s)	nov-22	1.339	1.883	424	215,8%

/1 EMAE = Estimador Mensual de Actividad Económica.

