



AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016



TRANSPORTE

Conclusiones del encuentro sobre comercio y logística de la Hidrovía Paraná Paraguay

ALEJANDRO CALVO Y JULIO CALZADA

En el intenso encuentro, organizado por BCR y CAF (Banco de Desarrollo de América Latina), el énfasis estuvo puesto en la potencialidad de la carga y el comercio de la Hidrovía. El horizonte de mediano y largo plazo puesto en 40 Mt de carga movilizada, dependiendo en gran medida del mineral de hierro.

Página 2

Cinco preguntas sobre la logística de granos en la campaña 2015/16

LEANDRO GORRIN (*Licenciado en Economía, Especialista en logística, Asesor Comercial y Referente de Fletes en fyo*)

En esta entrevista, Leandro Gorrin comenta cómo viene el movimiento de cargas en la campaña actual, caracterizada por importantes novedades en el *timing* del flujo de granos a los puertos y las consecuencias de un inusitado pulso de lluvias que paralizó la cosecha por más de dos semanas. Costos, márgenes, calidad, aceptación de la mercadería, todos los aspectos relativos al despacho de granos a los puertos son abordados por quien, como usuario del sistema, nos brinda una mirada “desde adentro” de la logística de transporte interno de granos en Argentina en lo que va de la campaña 2015/16.

Página 5



COMMODITIES

Los mercados externos lastiman a los granos

EMILCE TERRÉ

A una semana de correcciones bajistas para los precios externos, el “Brexit” resultó la estocada final. Mientras que la suba del dólar en el mercado global se transforma en un factor de debilitamiento para los precios agrícolas, en el mercado local permite que se sostengan los valores en pesos, aunque no así su poder adquisitivo.

Página 8



FINANZAS

Brexit: un cisne negro asombrosamente probable

NICOLÁS FERRÉ

Cuando la semana apuntaba a cerrar como una de las mejores del año para los mercados de renta variable, la población del Reino Unido pateó el tablero votando a favor de la salida de dicho estado de la Unión Europea, enviando a los índices accionarios en picada e incrementando el apetito por deuda soberana.

Página 11

DESCARGA PDF

EDICIONES ANTERIORES

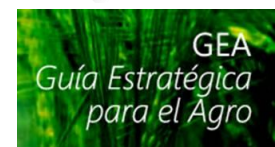
Estadísticas

PANEL DE CAPITALES

MONITOR DE COMMODITIES

TERMÓMETRO MACRO

DONDE ESTÁN





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016



TRANSPORTE

Conclusiones del encuentro sobre comercio y logística de la Hidrovía Paraná Paraguay

ALEJANDRO CALVO Y JULIO CALZADA

En el intenso encuentro, organizado por BCR y CAF (Banco de Desarrollo de América Latina), el énfasis estuvo puesto en la potencialidad de la carga y el comercio de la Hidrovía. El horizonte de mediano y largo plazo puesto en 40 Mt de carga movilizada, dependiendo en gran medida del mineral de hierro.

El Jueves 16 de Junio en la ciudad de Rosario se desarrolló el "1º Encuentro de Comercio y Logística para impulsar el desarrollo de la producción en el ámbito de la Hidrovía Paraná-Paraguay", organizado por la Bolsa de Comercio de Rosario y la CAF, Banco de Desarrollo de América Latina, con el auspicio de otras importantes entidades como Enapro y PIANC. El encuentro buscó analizar el estado actual y las perspectivas económicas, comerciales y operativas de la Hidrovía Paraná – Paraguay.

Los objetivos de la jornada fueron:

- Debater sobre los aspectos más relevantes del desarrollo comercial "intra y extra" Hidrovía Paraná-Paraguay.
- Conocer las experiencias de otras hidrovías en el mundo relacionadas con el impulso a la producción y el comercio, así como a las cargas de transporte fluvial.
- Plantear, desde el punto de vista de la logística, la problemática de movimientos de cargas en la Hidrovía.

El encuentro contó con importantes disertantes. Participaron, entre otros, el Sr. Rolando Terrazas a cargo de la Vicepresidencia de Infraestructura de CAF; Gordon Wilmsmeier de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL; Juan Carlos Muñoz Menna Vicepresidente de la CAFYM; José Renato Ribas Fialho a cargo de la Gerencia de desarrollo y estudio de la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ) de

Brasil; Helen Brohl quien se desempeña como Directora Ejecutiva del Comité sobre el Sistema de Transporte Marítimo de los Estados Unidos y Hans van der Werf quien es secretario general de la Comisión Central de Navegación del Rin.

Previamente a las disertaciones se establecieron tres mesas de trabajos (MT), con el propósito de facilitar el tratamiento de los temas propuestos para su análisis, los cuales contaron con moderadores y asistentes de calificada experiencia y conocimiento en la materia. En cada mesa de trabajo, y en base a guías propuestas, se realizaron exposiciones y se presentaron iniciativas que permitieron arribar a consensos sobre cada tema desarrollado.

Compilados los aportes, cada MT arribó a conclusiones y recomendaciones, las cuales se exponen a continuación:

MT 1. Producción, comercio y cargas. Alternativas para el desarrollo comercial

En esta mesa se arribaron a las siguientes conclusiones:

I) Propuestas sobre cómo mejorar la logística en la Hidrovía

- Se sugirió analizar las normas y los problemas fitosanitarios de las cargas originarias de Brasil, Paraguay y Bolivia que llegan –para su trasbordo- a los puertos argentinos y uruguayos.
- Necesidad de intercambiar y actualizar la información sobre el estado de la infraestructura vial, ferroviaria, portuaria e hidroviaria en cada uno de los países que integran el sistema hidroviario. Se requiere que la misma esté disponible en forma on-line para consulta inmediata, a fin de que cada interesado pueda desarrollar su estrategia logística.
- Necesidad de identificar los flujos de cargas intermodales en la Hidrovía.
- Mejorar la seguridad en la navegación para reducir los accidentes y bajar los costos logísticos, especialmente en el tema seguros.
- Rever la legislación que define los "trenes de barcas tipo" en función de los últimos adelantos tecnológicos, especialmente en la zona "El Pantanal" en Brasil.





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

- Evaluar todas las trabas normativas y legales que fija cada gobierno y que obstaculizan el desarrollo de la Hidrovía.
- Conformar un Centro de Capacitación sobre temáticas relativas a la Hidrovía: pilotaje, practica, logística, etc.

II) Ideas y propuestas para impulsar la producción y el comercio

- Impulsar que privados, con la colaboración de los Gobiernos, formulen una base de datos que permita a los operadores logísticos, transportistas y dadores de carga identificar potenciales de negocios en la Hidrovía y nuevas líneas de productos a transportar.
- Mejorar los canales de comunicación internos entre los que operan en la Hidrovía, incluyendo al sector privado y sector público, para mejorar la articulación de negocios y bajar los costos logísticos.
- Incentivar la promoción, rondas y misiones comerciales para mejorar el ambiente de negocios en la Hidrovía.

III) Potencialidad de las cargas en la Hidrovía en el mediano y largo plazo

- En la actualidad se estiman que las cargas que transitan por la Hidrovía en el tramo Puerto Cáceres-Puerto de Santa Fe oscilan entre los 15 y 20 millones de toneladas en el año. Se estima que Brasil podría aumentar cargas granarias por 5 millones de toneladas en los próximos 10 años, principalmente las del Estado de Mato Grosso. Las cargas de mineral de hierro pueden tener un gran futuro al aumentar la operación de los yacimientos de El Mutum (Bolivia) y el Urucum en Brasil. Podrían aportar otras 20 millones de toneladas adicionales.

IV) Centros de información necesarios a la hora de complementación en el movimiento de cargas.

- Necesidad de constituir un observatorio de la Hidrovía que opere como centro de documentación e información, con la participación

de los cinco países.

- Necesidad de organizar con una frecuencia periódica nuevos encuentros como el actual para abordar las problemáticas referidas a la Hidrovía.

MT 2. Puertos, logística y problemáticas del desarrollo de la Hidrovía

Los representantes de cada país efectuaron en la mesa de trabajo N°2 un análisis de la situación portuaria y logística respectiva y las perspectivas de generación de carga para el mediano plazo. Se afirmó la convicción de que los escenarios de mediano y largo plazo facilitarían el desarrollo de proyectos de inversión para ejecutar la infraestructura necesaria para una mayor eficiencia.

Hubo consenso respecto de las dificultades existentes en todos los tramos de la Hidrovía Paraná-Paraguay, con especial énfasis en lo operativo. Sin embargo, existen respuestas favorables de parte de los gobiernos nacionales que forman parte de la Hidrovía, como así también de los sectores interesados en buscar soluciones, como los académicos, las cámaras empresarias, armadores y otros.

Conclusiones de la mesa de trabajo:

- Necesidad de alcanzar una mayor integración y realizar trabajos en sinergia entre los puertos de toda la Hidrovía.
- Trabajar en la complementariedad portuaria para una mayor eficiencia operativa en la carga y en los trasbordos, para lo cual es necesaria la inversión en base a las perspectivas de generación de carga.
- Hacer énfasis en la facilitación operativa, regulatoria y en la economía de costos.
- Estandarizar valores operativos, en los cuales hay dos puntos claves: turnos y prioridades en la utilización de los muelles y ritmos de carga/descarga.
- Trabajar para que la flota sea más eficiente. No existe un problema de cantidad de unidades para la demanda de tráfico de mercadería existente sino un problema de eficiencia. Apuntar a la mayor rotación de la flota (más viajes por año que más unidades).
- Se propuso llevar los análisis técnicos a lo





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

- institucional respecto del mediano y largo plazo.
- Abogar por una vía navegable más efectiva, con una navegación durante las 24 horas (Corumbá – Nueva Palmira), sin tráfico conflictivo y con una flota dinámica (rotación de buques oceánicos, garantizando la sustentabilidad)

MT 3.- Alianzas de entidades empresariales (producción/comercio regional). Creación de un Observatorio de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

- Se considera que es de vital importancia para conocer y comprender cualquier sistema, principalmente el logístico, poseer datos que sean fidedignos y completos. Con estos datos se pueden generar modelos y a su vez índices que permitan determinar variables y constantes que faciliten la comprensión de los movimientos de carga y mercaderías en nuestra Hidrovía.
- La mejor comprensión de la Hidrovía, permitirá implementar políticas, tanto de sectores privados como de sectores públicos, tanto a mediano como a largo plazo y así formular planes maestros que ayuden al desarrollo del sistema en su totalidad.
- A tales fines se propone la creación de una organización tipo "Observatorio" que sirva a tales fines, como existe en España, Colombia, Centroamérica, etc.
- Se cree conveniente viabilizar las cuestiones técnicas de este proyecto a través de las Universidades de los países involucrados en la Hidrovía.
- Se impulsaría la creación de antenas en los distintos países para recabar, generar y compartir información de distintos órdenes, con base estadística y rigor científico, posibilitando una mayor comprensión del estado de situación y performance de la Hidrovía para facilitar la toma de decisiones y coadyuvar al desarrollo de políticas públicas.
- Es de fundamental importancia que entidades privadas y gremios busquen consensos a largo plazo, para generar entornos previsibles y estables; y no una confrontación inocua y permanente.
- Se observa la necesidad de consolidar alianzas estratégicas de los sectores privados como motores de desarrollo, no solo de la producción sino

también del comercio en la Hidrovía.

- Se propone una acción mancomunada para apoyar la creación de un organismo que gestione la Hidrovía desde el punto de vista operativo.
- Esta alianza estratégica propuesta en su génesis desde el ámbito privado sería permeable a la participación pública, con miras a su institucionalidad. Permitiría sentar las bases para el desarrollo de una futura gobernanza propia de la Hidrovía.
- Debería garantizarse la verdadera representatividad de los distintos actores de la cadena logística de la Hidrovía tanto con relación a cada nivel de actividad como a cada instancia de gobierno, y para cada uno de los países involucrados.
- Para el desarrollo de estas alianzas se propone trabajar conjuntamente con el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), con el apoyo del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).
- Se plantearían distintos ejes de trabajo tendientes a promover la armonización regulatoria entre estados, con el objetivo de alcanzar paulatinamente la compensación de las asimetrías existentes; comprometiendo desde el ámbito privado responsabilidad social empresarial.





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016



TRANSPORTE

Cinco preguntas sobre la logística de granos en la campaña 15/16

LEANDRO GORRÍN (Licenciado en Economía, Especialista en logística, Asesor Comercial y Referente de Fletes en fyo)

En esta entrevista realizada por Emilce Terré, Leandro Gorrín contestó varias preguntas respecto de cómo viene el movimiento de cargas en la campaña actual, caracterizada por importantes novedades en el *timing* del flujo de granos a los puertos y las consecuencias de un inusitado pulso de lluvias que paralizó la cosecha por más de dos semanas. Costos, márgenes, calidad, aceptación de la mercadería, todos los aspectos relativos al despacho de granos a los puertos son abordados por quien, como usuario del sistema, nos brinda una mirada “desde adentro” de la logística de transporte interno de granos en Argentina en lo que va de la campaña 2015/16.

¿Cómo viene el flujo de mercadería hacia los puertos del Gran Rosario esta campaña?

A principios de año, durante el período de cosecha fina, el movimiento de cargas resultó ser mucho menor a lo habitual evidenciando quizás lo que fue el último efecto visible de la anterior política agropecuaria en los mercados: la ausencia de demanda de trigo por parte de la exportación; y que derivó en un magro arribo de buques, principalmente de trigo, a los puertos del Up-River.

Justamente el cambio de gobierno, y la consecuente mejora en las condiciones de comercialización, sumado a los volúmenes de soja y maíz de la campaña pasada que habían acaparado los productores, derivaron en un marcado incremento en las ventas. La mayor comercialización, sobre todo de maíz, impactó positivamente en el flujo de camiones hacia la zona portuaria del Gran Rosario durante el primer trimestre de 2016, algo que no es habitual en esa época del año, y que ayudó a contrarrestar el limitado movimiento que había generado el trigo.

A partir de ahí, naturalmente, lo que se esperaba era un aluvión de despachos de soja hacia los puertos del Up-

River a partir de finales de marzo, cuando comenzaran a trillarse los lotes más tempranos. Cabe mencionar que la expectativa de cosecha hasta ese momento superaba los 60 millones de toneladas a nivel nacional, y los productores apenas llevaban comprometido algo más del 20% de la oferta total.

Sin embargo, las lluvias que se dieron en numerosas regiones productoras del país desde principios de abril terminaron modificando completamente las proyecciones. El arribo de camiones se redujo abruptamente y se mantuvo durante todo ese período por debajo de las mediciones de años anteriores. De esta manera, la logística portuaria resultó ser por momentos caótica. **Lo llamativo fue que, a diferencia de lo que uno podría esperar en esa época del año, las dificultades no vinieron por una saturación en la llegada de vehículos sino todo lo contrario, se dio por la escasez y baja calidad de mercadería para atender las necesidades de molienda y embarques.**

¿Y qué está pasando ahora con la gruesa?

El mercado retraso en el avance de la trilla fue hasta el momento la característica sobresaliente de la campaña. Dos años atrás también tuvimos un otoño bastante lluvioso que provocó una merma en las entregas a puerto pero, a diferencia del presente, las precipitaciones en aquel entonces fueron más intermitentes y a intervalos relativamente regulares. Esa situación permitía al productor avanzar con la recolección de todas formas, siendo los caminos rurales intransitables el principal causante de la disminución en las cargas.

Si lo analizamos en forma aislada, puede parecer un mero evento climático más, de los tantos que observamos a diario que de alguna forma u otra condicionan la operatoria agrícola. Sin embargo, si uno evalúa el fenómeno meteorológico con todas las connotaciones que tuvo y que todavía observamos en el mercado, vemos que va mucho más allá de veinte días de precipitaciones constantes en las principales regiones productivas del país.

Por citar algunas de las consecuencias más significativas sobre las cargas que se observan hasta el





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

momento, tenemos en primer lugar, la pérdida de producción que ha llevado a ver disminuciones de hasta el 30% en los rindes obtenidos en un mismo campo antes y después de las lluvias, sobre todo en partes de Santa Fe y Entre Ríos. Ello ha redundado en serias dificultades para la colocación y el acondicionamiento en las zonas portuarias para toda la mercadería que no cumpliera con los estándares de comercialización vigentes, que no sólo perjudicó al productor por los descuentos sufridos sino también a los compradores por cuanto tuvieron en muchos casos que flexibilizar forzosamente sus tolerancias de recepción para originar mercadería. Por otro lado, tenemos el subsecuente retraso en la cosecha de maíz, que se hace más notorio cuando se observa la gran cantidad de buques pendientes de carga en las terminales portuarias y en recalada, a la espera del arribo de la mercadería a las mismas.

Por supuesto, todo lo anterior se traduce en mayores precios tanto a nivel local como internacional. No es ninguna casualidad que los precios de la soja en el mercado de Chicago hayan trepado alrededor de un 30% en poco más de un mes a partir del reconocimiento de las proyecciones de una potencial contracción de la oferta de poroto en nuestro país. Más aún, esto se acentuó cuando la demanda de harinas proteicas proveniente de China comenzó a desviar su atención hacia los apretados inventarios de Estados Unidos, al ver que las fábricas locales no lograban abastecerse a buen ritmo en el ámbito local. Algo similar se puede decir del maíz que, internamente hablando, trepó a valores históricamente altos ante la desesperación de los exportadores por intentar atraer una oferta prácticamente nula.

Puntualmente en relación a la calidad, ¿qué se está observando en los despachos?

Este es un punto muy importante a tener en cuenta en una campaña que se está dando de la forma que antes describíamos. El avance de cosecha a nivel nacional antes del comienzo del período de lluvias apenas si había llegado a alrededor del 10% de la superficie sembrada, y el grueso de ese volumen se había vendido y entregado a las fábricas o exportadores aprovechando los premios que se pagaban en ese entonces por la

descarga inmediata. Así las cosas, muchos acopios e incluso puertos que no estaban participando de esos mercados arrancaron el mes de abril casi sin stocks de mercadería.

Una de las principales consecuencias de lo anterior fue que semanas después, cuando se reinició la cosecha, **quienes no contaban con existencias de poroto de mejor calidad para mezclar se veían prácticamente imposibilitados de recibir mercadería fuera de estándar.** Esta situación fue evidente durante varias semanas en las cuales algunos puertos se mostraron inflexibles con las tolerancias de recibo en soja, mientras en simultáneo había otros que se beneficiaban de eso para atraer grandes volúmenes aunque presentaran elevados porcentajes de daño. Los principales problemas que se observaron fueron por granos brotados, fermentados o podridos.

Y con el mayor flujo de mercadería a los puertos, ¿da abasto el parque automotor?

En años como este, cuando la soja y el maíz en conjunto representan a nivel nacional una producción que supera las 80 millones de toneladas, se suelen dar períodos en los cuales es muy notoria la escasez de oferta de medios de traslado que hay en el país. La poca participación del ferrocarril en los flujos de mercadería internos no es ninguna novedad, aunque hay algunos proyectos en danza para darle impulso, y los camiones que conforman el parque automotor no dan abasto para satisfacer los requerimientos de productores, acopios y cooperativas que pretenden llevar su mercadería en simultáneo hacia los puertos.

Es de público conocimiento que el medio de transporte más relevante para el sector agrícola es el camión, al concentrar alrededor del 85% de los traslados a las terminales. Si su disponibilidad dependiera exclusivamente de las tarifas que pagara cada zona de carga en un momento determinado, el mercado debería ajustarse automáticamente y, a través de las señales de precios, atraer unidades según necesidad. Sin embargo vemos que hay regiones donde periódicamente la demanda queda completamente insatisfecha, tales los casos del NOA y el NEA, en las cuales durante los picos de cosecha el productor debe necesariamente recurrir





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

más de lo que desearía al almacenamiento en origen para cargar, al poco tiempo, a medida que los camiones van apareciendo.

En lo que va del año hemos visto una demanda de traslado muy firme hasta principios de abril que, al concentrarse mayormente en el norte del país apuntó tanto al transporte automotor como al ferroviario. La misma pudo ser bien abastecida hasta el mes de marzo cuando por los sucesivos ajustes en el precio del combustible la oferta terminó contrayéndose paulatinamente a la espera del inicio de la cosecha y de una potencial recomposición de las tarifas. En abril hubo una caída muy marcada en los volúmenes de carga que recién se fue revirtiendo hacia mayo y que, para los meses venideros, se vislumbra sostenida teniendo en cuenta que todavía falta recolectar el 70% del maíz y trasladar buena parte de la soja que no se pudo sacar del campo. **Se cree que la saturación más evidente se va a dar entre junio y agosto, con posibles faltantes de camiones en algunas regiones que, nuevamente, quedarían relegadas para ser atendidas sobre el cierre del ciclo.**

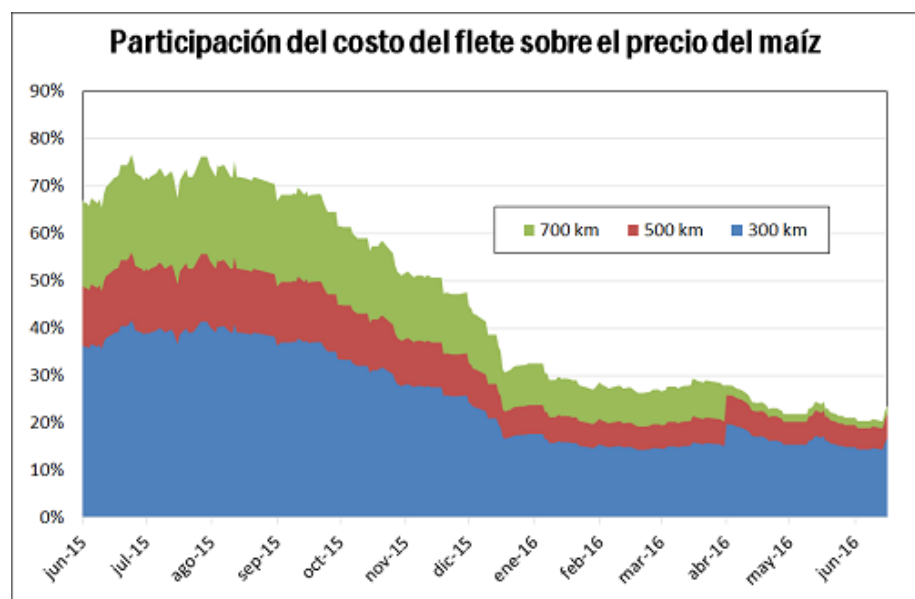
Y para cerrar, ¿cómo es la situación actual de las tarifas de camiones?

En este apartado, que es clave a la hora de conseguir camiones, lo más destacable para mencionar es que el **ajuste en pesos que tuvieron las tarifas este año estuvo en torno al 30% respecto a la cosecha pasada**. Este tuvo lugar a principios de abril y se podría decir que llegó con algo de retraso si se lo mira desde el ángulo del transportista, quien venía soportando desde hacía varios meses correcciones permanentes en el valor del gasoil. Desde la óptica del cargador, no es menor el dato que el valor en dólares de los fletes se contrajo respecto a la campaña anterior y, más aún, que gracias a la suba de los

precios agrícolas, **la participación del flete con relación al valor del grano trasladado pasó del 25% al 17% en soja y del 50% al 25% en maíz en tan solo seis meses**, tomando como referencia un promedio de lo que se paga actualmente en varias localidades de Santiago del Estero.

Por último, cabe mencionar que si bien la tarifa es un factor clave, en la práctica se observa que los transportistas constantemente orientan su oferta en función de variables que van más allá de lo que se pague por el viaje, como ser:

- 1- Eficiencia en tiempos, en el sentido que el circuito completo desde la carga a la descarga le demande el menor posible, primando aquellas cargas donde la distancia al destino sea más corta.
- 2- En relación a lo anterior, se prioriza también a los dadores de carga que demuestran ser más ordenados en cuanto a la entrega de documentación en procedencia (carta de porte y código de trazabilidad de granos), así como quienes actúan con celeridad para la resolución de conflictos en la descarga (errores en la mencionada documentación o en caso de necesidad de acondicionamiento).
- 3- La provisión de combustible por parte del cargador o, en su defecto, el plazo de pago que éste maneje para evitar desfasajes financieros que, en un escenario de



7 / 16

VOLVER





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

altas tasas de interés, resultan muy costosos de afrontar para el transporte.

Mirando hacia adelante, se podría dar un alza temporal de las tarifas en los meses venideros a raíz del crecimiento esperado de la demanda, más aun teniendo en cuenta que si los precios del grano se mantienen en los niveles actuales la ecuación es más favorable para el productor respecto a los años anteriores. Pasado el mes de agosto probablemente vuelvan a verse descuentos significativos sobre los valores orientativos del sector, dependiendo de la demanda que todavía exista en cada zona del país, pero sin ajustes estructurales de los cuadros tarifarios a la vista mientras el precio del combustible se mantenga estable.



COMMODITIES

Los mercados externos lastiman a los granos

EMILCE TERRÉ

A una semana de correcciones bajistas para los precios externos, el "Brexit" resultó la estocada final. Mientras que la suba del dólar en el mercado global se transforma en un factor de debilitamiento para los precios agrícolas, en el mercado local permite que se sostengan los valores en pesos, aunque no así su poder adquisitivo.

Justo cuando pensábamos que el Brexit nos quedaba lejos...

El voto a favor de la salida de Gran Bretaña se llevó puestos a los mercados globales al cierre de la semana, que ya venían luchando con la presión de la mejora climática en Estados Unidos y la salida de los fondos de inversión.

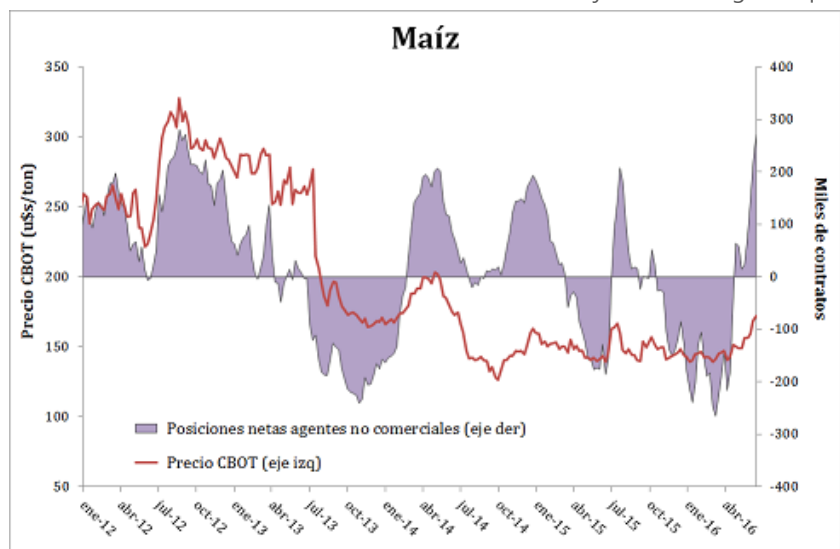
Hasta la semana pasada la ingente cantidad de dinero que ingresaba en los mercados de *commodities* en Chicago venía actuando como sostén para los precios. Para el 14 de junio, los "non-

commercials" o fondos especulativos mantenían en soja y maíz la posición comprada más abultada desde el año 2012 (cuando, recordemos, los precios habían tocado los máximos históricos).

La perspectiva de un año Niña seco y caluroso para la producción estadounidense junto con los stocks relativamente más ajustados de ambos granos a nivel mundial (ya que si bien se estiman aumentos del lado de la oferta, la demanda luce aún más robusta) eran los fundamentos que se encontraban por detrás de la suba de precios. La aún laxa política monetaria en EEUU, por su parte, colabora también en fogear las colocaciones "alternativas".

Esta semana, sin embargo, se ha combinado la llegada de beneficiosas lluvias al *Midwest* estadounidense, por un lado, y el terremoto que significó para los mercados el referéndum británico en favor de abandonar la Unión Europea, por el otro.

El ineludible debilitamiento de las monedas europeas en este contexto tiene un claro ganador: el dólar americano. Y, como se sabe, para todo bien cuyo precio se valúe en moneda estadounidense, como es el caso de los *commodities* agrícolas, el fortalecimiento de la misma se traduce directamente en un encarecimiento de sus precios ya que se requerirá una mayor cantidad de cualquier otra moneda del mundo para comprar la misma cantidad de dólares de soja, maíz, o el grano que



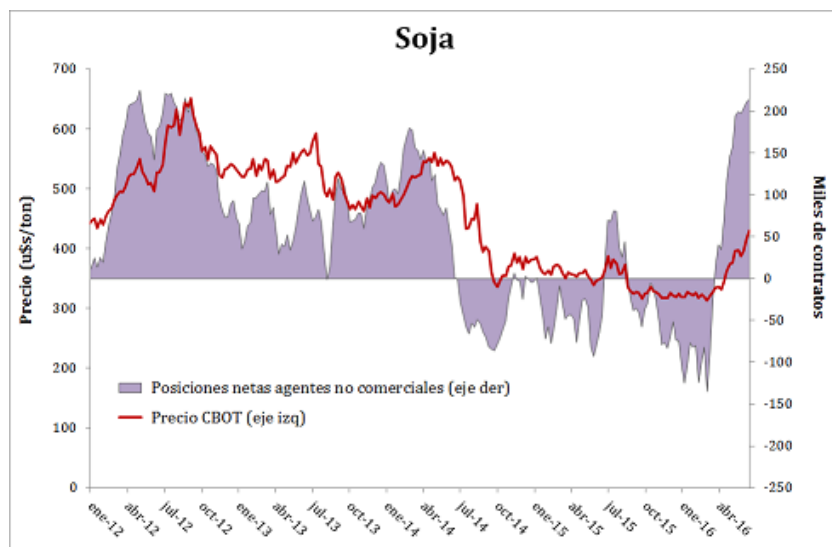
8 / 16

VOLVER





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016



se trate.

En seis décadas, es la primera vez que la cantidad de estados miembros de la Unión Europea se mueve para abajo en lugar de para arriba. La fuertísima incertidumbre económica y política que se deriva de un proceso del que se desconoce a ciencia cierta los alcances ha desencadenado una inmediata reacción en los mercados internacionales: se hunden las colocaciones de renta variable y se impulsa el oro a medida que los inversores huyen hacia las colocaciones menos riesgosas. En efecto, el metal precioso ha mostrado este viernes la mayor suba diaria desde septiembre de 2008, cuando la caída de Lehman Brothers dejaba atónito al mundo financiero.

Aún es, por lejos, demasiado temprano para comprender los alcances finales de la salida Británica de la Comunidad Europea. Sin embargo, en un contexto global donde en los próximos tiempos se votará desde la independencia catalana en España hasta el próximo presidente de los Estados Unidos una cosa está clara: la volatilidad estará a la orden del día las próximas semanas.

En lo que al mercado de granos respecta, dada la abultada posición comprada de los fondos en granos gruesos deja al mercado vulnerable a una potencial reversión del flujo de dinero hacia los mercados agrícolas. Para poner en perspectiva, al 14 de junio los

fondos de inversión manejaban una posición neta comprada total en el Mercado de Chicago de casi 35 millones de toneladas de maíz y 30 millones de toneladas de soja (y una posición neta vendida de trigo por unas 10,5 millones de toneladas).

El mercado climático de EE.UU. en su máximo esplendor

Como hemos dicho, la corrección que mostraron los precios de los *commodities* agrícolas ha venido de la mano de la llegada de beneficiosas lluvias en zonas del Medio Oeste

americano. Si bien las mismas distan de ser suficientes para revertir enteramente la escasez de agua en el suelo en el 100% del territorio, trajeron alivio a la plaza. Con el maíz entrando en la fase crítica de polinización para la definición de rindes americanos en el mes de julio, el mercado climático se juega hoy el todo por el todo.

Cabe tener en cuenta que en un marco general en que preocupa la posibilidad que se desate un evento Niña durante el segundo semestre del año, los últimos pronósticos apuntan a que el mismo no será tan grave como los acontecidos entre los años 2010 a 2012, cuando sequías severas en zonas agrícolas claves de todo el mundo diezmaron las cosechas. En particular, la sequía del 2012 originada en el ENSO Niña ha sido la peor registrada en medio siglo para Estados Unidos. El cuadro adjunto muestra un comparativo de las condiciones de sequía en el territorio estadounidense para esta época del año en distintos momentos claves de la historia reciente norteamericana.

Hoy, meteorólogos referentes de todo el mundo dicen que la probabilidad de que se desarrolle un fenómeno Niña para fines de año se ubica entre el 50% y el 75%. Recientemente, el Servicio Meteorológico estatal de EEUU sentenció que por el momento, de ocurrir, las proyecciones se inclinan hacia un evento Niña débil o apenas moderado. Pese a ello, algunas zonas del país americano ya han sido golpeadas por altas temperaturas lo cual impulsó los valores de los





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

MONITOR DE SEQUÍA DE EE.UU.

(Área porcentual)

SEMANA	FECHA	NADA	ANORMALMENTE SECO	SEQUÍA MODERADA	SEQUÍA SEVERA	SEQUÍA EXTREMA	SEQUÍA EXCEPCIONAL
Sem. Actual	21/06/2016	58,77%	26,43%	9,75%	2,79%	1,15%	1,11%
Sem. Pasada	14/06/2016	60,89%	25,33%	9,01%	2,50%	1,15%	1,11%
Tres meses atrás	22/03/2016	65,25%	20,46%	8,22%	2,31%	1,89%	1,87%
Comienzo de año	29/12/2015	66,99%	14,27%	7,18%	5,28%	3,58%	2,70%
Un año atrás	23/06/2015	59,88%	14,99%	10,82%	7,55%	3,89%	2,86%
Año 2012	19/06/2012	31,22%	68,72%	46,72%	24,27%	5,19%	0,29%
Año 2011	21/06/2011	67,29%	32,71%	27,29%	22,36%	18,00%	11,84%
Año 2010	22/06/2010	74,98%	25,02%	8,88%	2,03%	0,48%	0,00%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del United States Drought Monitor - <http://droughtmonitor.unl.edu>

contratos de futuro de maíz y soja en el Mercado de Chicago que hasta inicios de esta semana venían avanzando, respectivamente, un 22% y 33%.

Sin embargo, durante esta semana el Midwest estadounidense, principal zona productora de maíz y soja, ha sido beneficiado con el pasaje de un amplio frente de lluvias que mejoraron las perspectivas de producción. El maíz en este caso se vio particularmente golpeado, alcanzando nuevamente su valor más bajo en algo más de un mes y ampliando la brecha desfavorable en relación a la soja en un 3% en sólo siete días. Para el cereal resulta más cruda la competencia del trigo con destino forrajero, cuya conveniencia en precio comenzó a ser un factor de incertidumbre para la demanda futura de maíz. La soja, por el contrario, recibe cierto sostén en el renovado interés chino por la compra de poroto estadounidense.

¿Y el mercado local?

En la plaza doméstica, en tanto, la soja venía logrando sortear dignamente la presión bajista de los mercados en la semana, aunque para el día viernes ya los argumentos *bullish* eran pocos y costó conseguir ofertas de compra que no cayesen por debajo de la barrera de los \$ 4.000/tonelada, cuando la Pizarra del jueves fue de \$ 4.040/ton.

El gélido mercado del cierre de la semana, sin embargo, no se corresponde con lo que ocurrió el resto de los días cuando, con volúmenes de actividad mucho más moderados que hace algunas semanas atrás, aun se observaban intercambio de lotes.

En sí, la soja disponible es quizás el segmento que más

movimiento mostró junto con algo de maíz para entrega inmediata. Según lo que se pudo escuchar abiertamente en el recinto, hasta el jueves se habrán negociado entre unas 8.000 y unas 12.000 toneladas de soja disponible por día, aproximadamente un tercio de lo que se compraba en una jornada hasta hace poco tiempo atrás, cuando los valores se mantenían pivoteaban alrededor de los \$ 4.200/ton.

Sobresale asimismo la mayor disposición de las fábricas a aceptar grano dañado, con la correspondiente deducción de precio, que podía promediar los \$ 50/ton según el caso. Para soja con entrega futura, en tanto, el interés ha sido muy escueto y los valores para la soja 2016/17 se mantuvieron por lo general unos cinco dólares por debajo de lo que podía obtenerse en los mercados de futuros del país.

Para el maíz, por su parte, el avance en las labores de recolección funciona como una válvula de escape para sus precios que con \$ 2.500/ton para el día jueves ya habían perdido en una semana un 4% de su valor, al igual que el trigo que cerró a \$ 2.400/ton. Los negocios con maíz, en tanto, resultaron particularmente movidos para el segmento de descarga inmediata o hasta fin de mes, pese a que los valores negociados distan mucho de los \$ 3.000/ton que se conseguían hace 15 días atrás, y si bien las ofertas abiertas de los compradores tradicionales se ubicaban entre los 2.350 a 2.400 pesos la tonelada, el interés de una cooperativa permitió sostener la pizarra.

En trigo se observó esta semana mayor foco en el grano disponible, cuando hasta hace poco tiempo atrás la negociación se centraba en la entrega enero. Los precios ofrecidos se ubicaron en el rango de los \$ 2.350





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

a \$ 2.450 la tonelada por el cereal en condiciones Cámara o Grado 2. Para la entrega retrasada hasta diciembre, enero o febrero, en tanto, los precios cayeron hasta el rango de u\$s 160 a u\$s 165 por tonelada.

El girasol, finalmente, se mantiene estoico con ofertas de compras abiertas a \$ 4.800/ton o u\$s 330 para la entrega disponible, mientras que el sorgo fue el grano de peor desempeño relativo esta semana, cayendo un 7% a \$ 2.150/ton. La oleaginosa continúa manteniendo muy buenas expectativas para la campaña nueva, descontándose un incremento en el área sembrada para la nueva campaña.



Europea. No discutiremos aquí los motivos ni las implicancias políticas y económicas tras dicha elección – con certeza inciertas hasta para los votantes. La reacción inicial de los mercados accionarios y de monedas a nivel internacional ha sido propia de un evento tan improbable que calificarlo de cisne negro no estaría fuera de lugar.

La primera plaza en reaccionar al suceso, dada la naturaleza continua de su operatoria, fue la de divisas. La libra registró su peor caída diaria frente al dólar desde el abandono de las resoluciones de Bretton Woods, colocándose en su nivel más bajo en 30 años (Gráfico 1).

FINANZAS

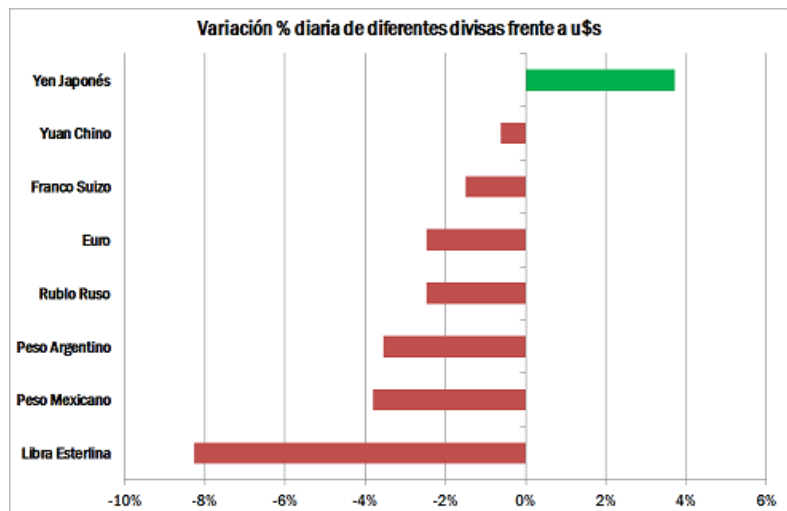
Brexit: un cisne negro asombrosamente probable

NICOLÁS FERRER

Cuando la semana apuntaba a cerrar como una de las mejores del año para los mercados de renta variable, la población del Reino Unido pateó el tablero votando a favor de la salida de dicho estado de la Unión Europea, enviando a los índices accionarios en picada e incrementando el apetito por deuda soberana.

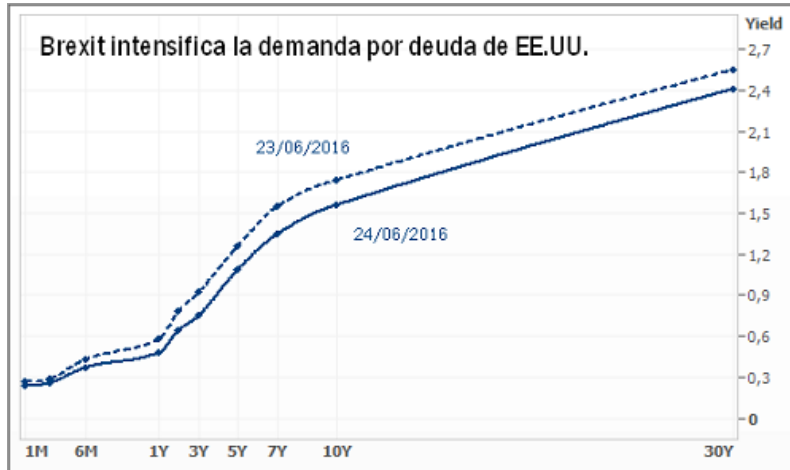
Un nuevo recorte en las tasas de las Letras del BCRA. Expectativas de que el referendo británico resultaría en la permanencia del Reino Unido dentro de la Unión Europea. Guiños de un escenario con un peso algo más débil. Estas fueron algunas de los *fundamentals* por los cuales inversores demandaron vorazmente cualquier activo de renta variable (o fija denominada en dólares) a disposición hasta la jornada del jueves.

Sin embargo, el libreto cambió totalmente ante la aparentemente sorpresiva resolución del electorado de avalar la salida de la Unión





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016



El euro y las monedas emergentes no se encontraron exentas de pérdidas (Gráfico 2), en tanto los inversores buscaban disminuir su exposición a estos mercados mientras buscaban colocarse en deuda soberana norteamericana y japonesa las cuales marcó nuevos mínimos a lo largo de su curva de rendimientos (Gráfico 3).

En lo que respecta a las plazas accionarias internacionales, la mayoría de los índices revirtió las ganancias acumuladas en la semana para cerrar en terreno negativo, con excepción del índice Bovespa e, irónicamente, del FTSE 100, presumiblemente sostenido por el impulso de una mayor competitividad cambiaria.

En principio, un resultado favorable a la permanencia del Reino Unido en la UE probablemente hubiera

Mercado Accionario Internacional

24/06/16

Variable	Valor al cierre	Retorno			Máximo
		Semanal	Interanual	Año a la fecha	
ÍNDICES EE.UU.					
Dow Jones Industrial	17.399,86	-1,56%	-2,74%	-0,14%	18.351,36
S&P 500	2.037,30	-1,51%	-2,97%	-0,20%	2.134,72
Nasdaq 100	4.285,70	-2,03%	-5,06%	-6,70%	4.816,35
ÍNDICES EUROPA					
FTSE 100 (Londres)	6.138,69	2,20%	-9,61%	-1,43%	7.122,74
DAX (Frankfurt)	9.557,16	-0,85%	-16,77%	-11,11%	12.390,75
IBEX 35 (Madrid)	7.787,70	-6,87%	-31,13%	-18,40%	16.040,40
CAC 40 (París)	4.106,73	-2,08%	-18,54%	-11,44%	6.944,77
OTROS ÍNDICES					
Bovespa	50.105,26	1,00%	-5,92%	15,41%	73.920,38
Shanghai Shenzen Composite	2.853,63	-1,09%	-36,98%	-19,37%	6.124,04
Nikkei 225	14.952,02	-4,15%	-28,02%	-21,44%	38.915,87

12 / 16

VOLVER

representado, en el mejor de los casos, un mantenimiento del status quo y un revés en el plano político al resto de los movimientos nacionalistas europeos. Ante semejante asimetría entre los beneficios y costos propios de la decisión en vista de los síntomas evidenciados, llama la atención la tranquilidad de cara al voto incluso con los medios mostrando encuestas que preveían un resultado relativamente ajustado.

La libra, como mostrásemos en el gráfico 1, había raleado hacia su máximo en los últimos seis meses, mientras que el índice de volatilidad VIX – indicador que trata de

medir el costo de la cobertura en el mercado de derivados – a pesar de mostrarse en niveles más elevados durante la semana previa a los comicios, había logrado estabilizarse antes de dispararse en la jornada de hoy (ver gráfico 5).

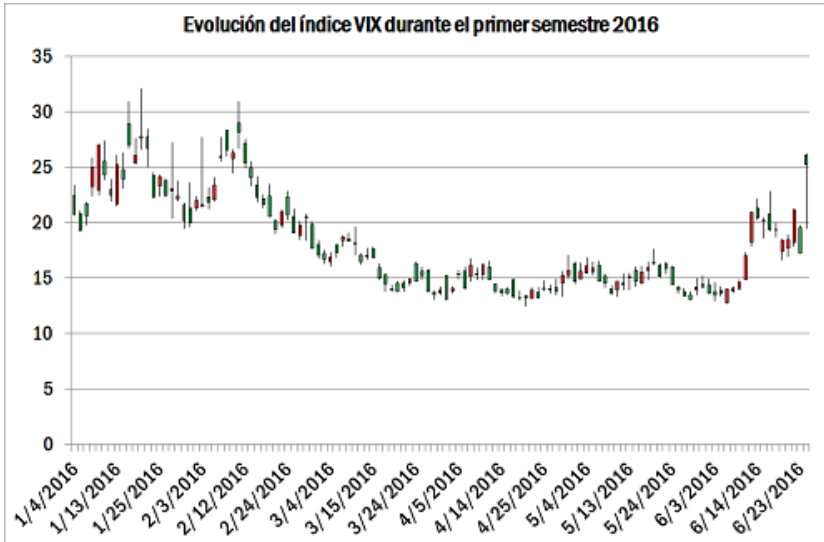
En el plano local, si bien el panel principal se encontró sensiblemente a la baja durante la jornada del viernes, el saldo neto favorable para la semana y el hecho de haber momentáneamente quebrado la barrera de los 14.000 para el índice Merval dejan un sabor similar al de una toma de ganancias.

Parte del impulso evidenciado a principios de semana proviene del sostenimiento de la tendencia bajista aplicada por el BCRA a las tasas que paga por sus letras a corto plazo (de 75 puntos básicos para el vencimiento a 35 días, colocando la tasa así en 31,5%). El eje de política de la autoridad monetaria parece trasladarse desde la absorción de liquidez a la búsqueda de una progresiva flexibilización en las condiciones crediticias. De esa manera la percepción de un camino descendiente en el ritmo de variación de los precios da lugar a la búsqueda de inyectar dinamismo a la economía. A la par de lo que sucede con las Lebac, las tasas de plazos fijos en pesos desde entre 35 a 60 días se empiezan a mostrar en niveles más bajos,



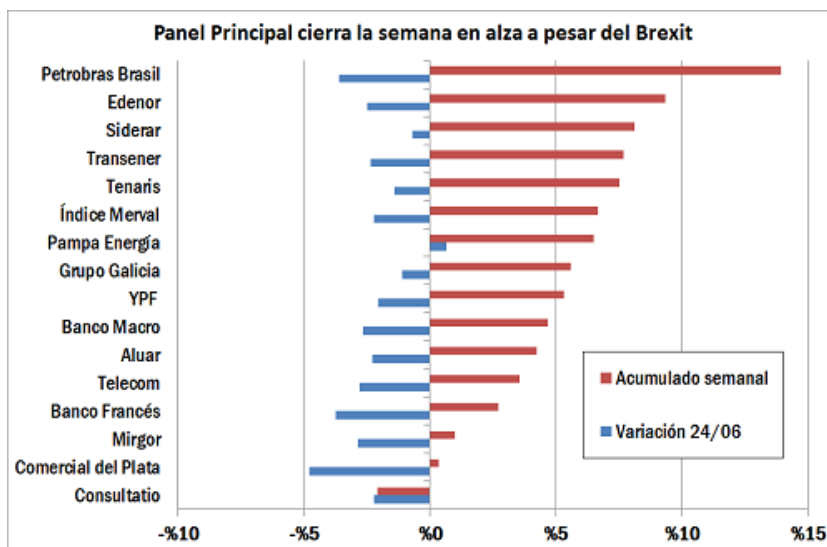


AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016



estabilizándose momentáneamente por debajo del 28%.

Este proceso, a la vez que la debacle de los mercados internacionales, han resultado en un repunte del dólar frente a la moneda local, dando sostén a los papeles de las empresas locales, a la vez que intensificando la demanda por bonos pagaderos en la divisa norteamericana o *dollar-linked*.





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

PANEL DE MERCADO DE CAPITALES

Mercado de Capitales Regional

Plazo	Tasa promedio		Monto contado		N° Operaciones	
	Semana 10/06	Semana 10/06	Semana 10/06	Semana 10/06	Semana 10/06	Semana 10/06
MAV: CHEQUES DE PAGO DIFERIDO AVALADOS						
0-30 días	22,85	23,09				
31-60 días	22,38	23,58				
61-90 días	21,80	23,59				
91-120 días	22,31	22,29				
121-180 días	22,87	23,88				
181-365 días	24,05	24,21				
Total			12.650.080	15.300.872	207	283

MAV: CAUCIONES

Plazo	Tasa promedio		Monto contado		N° Operaciones	
	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior
Hasta 7 días	28,63	30,99	250.621.185	164.220.608	1.490	1.001
Hasta 14 días	30,26	33,47	41.887.028	77.128.908	257	542
Hasta 21 días	31,83	33,00	3.653.257	19.846	38	1
Hasta 28 días	31,00		13.000		1	
> 28 días	30,00	33,54	105.000	2.762.456	2	31

Mercado de Capitales Argentino

24/06/16

Acciones

Variable	Valor al cierre	Retorno			Beta		PER		VolProm diario (5 días)
		Semanal	Interanual	Año a la fecha	Emp.	Sector	Emp.	Sector	
MERVAL	13.924,54	6,67	21,76	19,45					
MERVAL ARG	13.577,40	4,59	35,06	8,62					
Aluar	\$ 9,37	4,23	12,09	-20,26	1,07	1,03	27,59	15,79	480.086
Petrobras Brasil	\$ 49,45	13,94	-11,93	65,94	1,28	0,79	0,00	7,67	1.149.711
Banco Macro	\$ 102,20	4,66	76,61	28,26	1,06	1,03	11,58	11,16	477.904
Com. del Plata	\$ 2,78	0,36	-1,07	-22,35	0,83	0,68	1,72	0,86	2.377.902
Consultatio	\$ 33,00	-2,08	51,47	-0,97	0,54	0,68	6,63	0,86	41.812
Edenor	\$ 11,70	9,35	37,65	-6,02	1,31	0,26	19,66	3,93	604.111
Banco Francés	\$ 98,10	2,72	39,16	8,58	1,20	1,03	13,61	11,16	131.738
Grupo Galicia	\$ 44,05	5,58	81,42	21,28	0,98	1,03	12,25	11,16	1.023.167
Mirgor	\$ 1.330,00	0,99	512,90	146,32	0,67	1,03	12,82	11,16	6.285
Pampa Energia	\$ 15,60	6,48	122,22	34,48	1,04	0,68	8,34	0,86	1.862.267
Siderar	\$ 7,20	8,11	23,13	-10,63	1,12	1,03	19,78	15,79	1.530.062
Telecom	\$ 55,40	3,55	22,15	22,15	1,01	1,03	16,74	15,79	64.986
Tenaris	\$ 208,00	7,49	21,94	31,04	0,91	1,03	0,00	15,79	71.219
Transener	\$ 6,60	7,67	41,94	-20,19	1,31	1,31	0,00	0,00	694.909
YPF	\$ 288,00	5,30	-16,96	30,94	1,00	0,79	33,45	7,67	59.938

Títulos Públicos del Gobierno Nacional

24/06/16

Variable	Valor al cierre	Var. Semanal	TIR	Duration	Cupón	Próximo pago cupón
Bonar X (AA17)	1542,0	7,16	4,48	0,77	7,00%	17/10/2016
Bonar 24 (AY24)	1702,0	8,41	5,98	4,26	8,75%	07/11/2016
Discount u\$s (DICA)	2423,0	7,98	7,54	7,59	8,28%	30/06/2016
Bonar 20 (AO20)	1665,0	6,39	5,29	3,59	8,00%	08/10/2016
Bonos AA26	1618,0		6,42	6,69	7,50%	22/10/2016
Bono AA46	1600,0		7,00	11,68	7,63%	22/10/2016
DOLLAR-LINKED						
Bonad 16 (AO16)	1458,0	6,97	5,80	0,33	1,75%	28/10/2016
Bonad 17 (AF17)	1430,0	6,48	5,20	0,63	0,75%	22/08/2016
Bonad 18 (AM18)	1390,0	6,51		1,64	2,40%	18/09/2016
EN PESOS						
Bogar 18 (NF18)	122,8			0,07	2,00%	04/07/2016
Par \$ Ley Arg. (PARP)	278,0			15,35	0,63%	30/09/2016
Discount \$ Ley Arg. (DICP)	609,0	1,33		0,00	5,83%	30/06/2016

Mercado Accionario Internacional

24/06/16

Variable	Valor al cierre	Retorno			Máximo
		Semanal	Interanual	Año a la fecha	
ÍNDICES EE.UU.					
Dow Jones Industrial	17.399,86	-1,56%	-2,74%	-0,14%	18.351,36
S&P 500	2.037,30	-1,51%	-2,97%	-0,20%	2.134,72
Nasdaq 100	4.285,70	-2,03%	-5,06%	-6,70%	4.816,35
ÍNDICES EUROPA					
FTSE 100 (Londres)	6.138,69	2,20%	-9,61%	-1,43%	7.122,74
DAX (Frankfurt)	9.557,16	-0,85%	-16,77%	-11,11%	12.390,75
IBEX 35 (Madrid)	7.787,70	-6,87%	-31,13%	-18,40%	16.040,40
CAC 40 (París)	4.106,73	-2,08%	-18,54%	-11,44%	6.944,77
OTROS ÍNDICES					
Bovespa	50.105,26	1,00%	-5,92%	15,41%	73.920,38
Shanghai Shenzen Composite	2.853,63	-1,09%	-36,98%	-19,37%	6.124,04
Nikkei 225	14.952,02	-4,15%	-28,02%	-21,44%	38.915,87





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

MONITOR DE COMMODITIES GRANOS

Mercado Físico de Granos de Rosario

24/06/16

Plaza/Producto	Entrega	23/6/16	16/6/16	26/6/15	Var. Sem.	Var. Año
PRECIOS SPOT, CACR		S/t				
Trigo	Disp.	2.400	2.500	950	↓ -4,0%	↑ 152,6%
Maíz	Disp.	2.500	2.600	890	↓ -3,8%	↑ 180,9%
Girasol	Disp.	4.800	4.800	1.850	0,0%	↑ 159,5%
Soja	Disp.	4.040	3.975	1.980	↑ 1,6%	↑ 104,0%
Sorgo	Disp.	2.150	2.300	950	↓ -6,5%	↑ 126,3%
FORWARD O FUTUROS		US\$/t				
Trigo	Dic/Ene	171,0	173,0	126,5	↓ -1,2%	↑ 35,2%
Maíz	Mar/May	174,0	176,0	120,5	↓ -1,1%	↑ 44,4%
Soja	Abr/May	277,0	284,8	218,5	↓ -2,7%	↑ 26,8%

* 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

24/06/16

Producto	Posición	24/6/16	17/6/16	26/6/15	Var. Sem.	Var. Año
ENTREGA CERCANA		US\$/t				
Trigo SRW	Disp.	167,1	176,8	206,6	↓ -5,5%	↓ -19,1%
Trigo HRW	Disp.	155,3	169,3	205,5	↓ -8,2%	↓ -24,4%
Maíz	Disp.	151,4	172,3	151,6	↓ -12,2%	↓ -0,1%
Soja	Disp.	405,3	426,1	368,2	↓ -4,9%	↑ 10,1%
Harina de soja	Disp.	414,0	449,1	376,2	↓ -7,8%	↑ 10,0%
Aceite de soja	Disp.	683,2	703,9	732,4	↓ -2,9%	↓ -6,7%
ENTREGA A COSECHA		US\$/t				
Trigo SRW	Jul	167,1	176,8	206,6	↓ -5,5%	↓ -19,1%
Trigo HRW	Jul	155,3	169,3	205,5	↓ -8,2%	↓ -24,4%
Maíz	Dic	155,2	176,7	158,3	↓ -12,1%	↓ -1,9%
Soja	Nov	396,3	421,9	362,3	↓ -6,1%	↑ 9,4%
Harina de soja	Dic	411,6	446,8	359,8	↓ -7,9%	↑ 14,4%
Aceite de soja	Dic	698,0	718,7	741,8	↓ -2,9%	↓ -5,9%
RELACIONES DE PRECIOS						
Soja/maíz	Disp.	2,68	2,47	2,43	↑ 8,3%	↑ 10,2%
Soja/maíz	Nv/Dc	2,55	2,39	2,29	↑ 6,9%	↑ 11,5%
Trigo blando/maíz	Disp.	1,10	1,03	1,36	↑ 7,6%	↓ -19,0%
Harina soja/soja	Disp.	1,02	1,05	1,02	↓ -3,1%	↓ 0,0%
Harina soja/maíz	Disp.	2,74	2,61	2,48	↑ 5,0%	↑ 10,2%
Cont. aceite en crushing	Disp.	0,27	0,26	0,31	↑ 3,8%	↓ -11,1%

Precios de exportación de granos. FOB varios orígenes

24/06/16

Origen / Producto	Entrega	23/6/16	17/6/16	26/6/15	Var. Sem.	Var. Año
TRIGO		US\$/t				
ARG 12,0% - Up River	Dic/Ene	205,0	205,0	240,0	0,0%	↓ -14,6%
EE.UU. HRW - Golfo	Cerc.	192,0	202,3	249,5	↓ -5,1%	↓ -23,0%
EE.UU. SRW - Golfo	Cerc.	187,1	195,2	232,3	↓ -4,1%	↓ -19,5%
FRA Soft - Rouen	Cerc.	167,0	168,1	213,6	↓ -0,7%	↓ -21,8%
RUS 12,5% - Mar Negro prof.	Cerc.	191,0	191,0			
RUS 12,5% - Mar Azov	Cerc.	180,0	174,0		↑ 3,4%	
UCR Feed - Mar Negro	Cerc.	174,0	174,5	180,0	↓ -0,3%	↓ -3,3%
MAIZ						
ARG - Up River	Ago	184,1	194,7	171,1	↓ -5,5%	↑ 7,6%
BRA - Paranaguá	Ago	189,6				
EE.UU. - Golfo	Cerc.	182,8	200,7	183,1	↓ -8,9%	↓ -0,1%
UCR - Mar Negro	Cerc.	205,5	206,5	176,5	↓ -0,5%	↑ 16,4%
SORGO						
ARG - Up River	Cerc.	164,0	178,0	162,0	↓ -7,9%	↑ 1,2%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	160,4	180,3	231,1	↓ -11,0%	↓ -30,6%
SOJA						
ARG - Up River	Ago	449,0	445,8	373,8	↑ 0,7%	↑ 20,1%
BRA - Paranaguá	Cerc.	470,1	481,1	379,1	↓ -2,3%	↑ 24,0%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	444,8	453,5	406,7	↓ -1,9%	↑ 9,4%





AÑO XXXVI – N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016

TERMÓMETRO MACRO

TERMÓMETRO MACRO

Variables macroeconómicas de Argentina

24/06/16

Variable	Hoy	Semana pasada	Mes pasado	Año pasado	Var anual (%)
TIPO DE CAMBIO					
USD Com. "A" 3.500 BCRA	\$ 14,837	\$ 13,794	\$ 14,023	\$ 9,077	63,46%
USD comprador BNA	\$ 14,700	\$ 13,700	\$ 13,800	\$ 8,980	63,70%
USD Bolsa MEP	\$ 14,898	\$ 13,953	\$ 13,995	\$ 12,707	17,25%
USD Rofex 3 meses	\$ 15,900				
USD Rofex 9 meses	\$ 17,435				
Real (BRL)	\$ 4,43	\$ 4,02	\$ 3,94	\$ 2,91	52,44%
EUR	\$ 16,54	\$ 15,59	\$ 15,63	\$ 10,15	63,06%
MONETARIOS (en millones) - Datos semana anterior					
Reservas internacionales (USD)	30.849	30.171	31.311	33.285	-7,32%
Base monetaria (ARS)	609.767	576.156	592.367	482.914	26,27%
Reservas Internacionales Netas /1 (USD)	8.489	8.159	11.395	9.845	-13,77%
Títulos públicos en cartera BCRA (ARS)	794.694	801.138	810.094	514.958	54,32%
Billetes y Mon. en poder del público (Al)	409.083	395.909	409.781	339.761	20,40%
Depósitos del Sector Privado en ARS	940.423	936.926	922.879	748.701	25,61%
Depósitos del Sector Privado en USD	11.766	11.749	11.714	8.113	45,03%
Préstamos al Sector Privado en ARS	775.681	780.474	770.171	609.105	27,35%
Préstamos al Sector Privado en USD	5.855	5.772	5.055	4.372	33,92%
M ₂ /2	955.106	968.999	942.149	789.170	21,03%
TASAS					
BADLAR bancos privados	28,00%	29,13%	29,81%	19,13%	8,88%
Call money en \$ (comprador)	27,25%	29,00%	32,50%	16,00%	11,25%
Cauciones en \$ (hasta 7 días)	30,99%	32,88%	34,94%	21,43%	9,56%
LEBAC 3 meses	29,50%	29,99%	33,50%	26,04%	3,46%
Tasa anual implícita DLR Rofex (Pos. Cer)	10,56%	25,22%	1,18%	12,02%	-1,46%
COMMODITIES					
Petróleo (WTI, NYMEX)	\$ 47,56	\$ 46,21	\$ 48,62	\$ 59,63	-20,24%
Oro (Londres, UK)	\$ 1.315,50	\$ 1.310,75	\$ 1.236,85	\$ 1.170,50	12,39%
Plata	\$ 17,69	\$ 17,14	\$ 16,20	\$ 15,76	12,24%

/1 FIIN = 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

