



AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018



TRANSPORTE

Claves para reconfigurar el sistema de transporte de cargas y logística de Argentina en 6 años: el modo vial (Nota N°1)

JULIO CALZADA – ALFREDO SESÈ

En materia de transporte y logística para las cargas granarias, Argentina se enfrenta en los próximos 6 años con la posibilidad de instrumentar cambios estructurales profundos y fundamentales en todos sus modos de transporte: vial, ferroviario y fluvio-marítimo. Estos cambios podrían impactar positivamente en una reducción en los costos de transporte y logística para los productores agropecuarios argentinos con una mejora en sus márgenes brutos y netos. Dependerá de las decisiones que se tomen y del éxito en la implementación de las nuevas políticas, regulaciones e infraestructura para que esto pueda llegar a concretarse.

Página 2

Se espera un importante ingreso de trigo a las plantas del Gran Rosario

FEDERICO DI YENNO – FRANCO RAMSEYER – EMILCE TERRÈ

Las alentadoras expectativas de producción 2018/2019 se traducirían en un importante programa de ingreso de camiones a las terminales portuarias de la zona, que se preparan para superar las marcas de ciclos anteriores. Así, el nuevo ciclo requerirá una cuidada programación logística para no restar fluidez al comercio del grano.

Página 6



COMMODITIES

2018: Un año con lluvias erráticas. ¿Qué se espera para

los que resta del año?

SOFÍA CORINA

El año comenzó con la peor sequía de los últimos 50 años en los meses de verano. El respiro lo trajo los meses otoñales (marzo y abril) con acumulados por encima de los promedios históricos. Gracias a estas lluvias se desataron las siembras de trigo. Sin embargo, en último trimestre (junio, julio y agosto), se cortó la humedad dejando acumulados por debajo de los últimos 10 años. ¿Qué nos depara el pronóstico a mediano plazo?

Página 8

El trigo disponible despegó en la semana

FRANCO RAMSEYER – EMILCE TERRÈ

La brecha entre el trigo disponible y el futuro a cosecha se duplicó en una semana, al aumentar la posición más cercana en MATBA un 7% mientras que el futuro diciembre para entrega en Rosario cayó un 1% en el ínterin, de la mano de la escasez de grano para el empalme de cosechas.

Página 10

Los valores de soja y maíz se mueven a la par de Chicago

FEDERICO DI YENNO – BLAS ROZADILLA

El precio de la soja y maíz, más que nunca, se mueven en sintonía con el mercado estadounidense. La incidencia que tiene este país en los precios, por la época de cosecha, se suma al conflicto de China y Estados Unidos y rinde récord que presionan al maíz y mantiene incertidumbre sobre el mercado de la soja.

Página 13

DESCARGA PDF

EDICIONES ANTERIORES

Estadísticas

PANEL DE CAPITALES

MONITOR DE COMMODITIES

TERMÓMETRO MACRO

DONDE ESTÁN





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018



TRANSPORTE

Claves para reconfigurar el sistema de transporte de cargas y logística de Argentina en 6 años: el modo vial (Nota N°1)

JULIO CALZADA – ALFREDO SESÈ

En materia de transporte y logística para las cargas granarias, Argentina se enfrenta en los próximos 6 años con la posibilidad de instrumentar cambios estructurales profundos y fundamentales en todos sus modos de transporte: vial, ferroviario y fluviomarítimo. Estos cambios podrían impactar positivamente en una reducción en los costos de transporte y logística para los productores agropecuarios argentinos con una mejora en sus márgenes brutos y netos. Dependerá de las decisiones que se tomen y del éxito en la implementación de las nuevas políticas, regulaciones e infraestructura para que esto pueda llegar a concretarse.

Nadie puede predecir el futuro. Y las dificultades actuales de la economía argentina pueden afectar –sin dudas– a los futuros resultados de este proceso. Pero en los 6 años que se vienen se podrían generar cambios de una magnitud pocas veces vista en la historia argentina del transporte de cargas. Quizás haya que remontarse a la implementación de los nuevos ferrocarriles en la Argentina agroexportadora de 1860, o a la pavimentación de rutas nacionales a partir de 1930, o al proceso de estatización de ferrocarriles en 1948 o a los inicios de la década del 90 con el proceso de privatizaciones y concesiones en el transporte, etc.; para encontrar un momento tan decisivo de cambio en la historia nacional del transporte de cargas como se prevé puede llegar a suceder en los próximos 6 años. Reiteramos, habrá que ver si esto efectivamente se termina concretando.

En esta nota del informativo semanal de la BCR y en las próximas iremos abordando lo que puede llegar a suceder en este proceso. En los próximos seis años podrían presentarse las siguientes situaciones:

a) Implementación final del sistema de Participación Público-Privada en los corredores viales que transportan granos a los nodos portuarios

principales de Argentina: Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén. Es el tema que abordaremos en esta nota.

- b) Finalización de las concesiones ferroviarias para el transporte de cargas y la implementación del sistema "Open Access".
- c) Finalización de la concesión del dragado y balizamiento del canal navegable troncal del Río Paraná desde el Gran Rosario al Océano y desde Confluencia al Gran Rosario. Recordemos que del primer tramo (Gran Rosario- Océano) salen el 80% de las exportaciones nacionales de granos, harinas y aceites (unas 72 millones de toneladas/año).
- d) La implementación de bitrenes y camiones escalables que podrían llegar a permitir –de manera paulatina– aumentar la capacidad de cargas de granos en el modo vial y reducir los costos de transporte.
- e) La posible solución a la problemática de los elevados costos para transportar granos desde el Norte Argentino a los Puertos del Gran Rosario y zona central del país. Todo esto vía "Open Access" y rehabilitación del Belgrano Cargas en el tramo Joaquín V. Gonzalez (Salta)- Avia Terai- Gran Rosario.
- f) La posible avance del transporte de cabotaje de granos en el Río Paraná hacia el Gran Rosario, potenciando los puertos chaqueños, correntinos y de la Provincia de Entre Ríos.
- g) La mayor participación del modo ferroviario en cargas granarias mediante nuevas obras de acceso a las terminales portuarias.
- h) La búsqueda de un esquema institucional, económico y financiero que brinde solución a la permanente problemática de rehabilitación de los caminos de la red terciaria (caminos rurales).

Estos puntos constituyen la agenda clave de transporte y logística para el agro argentino en los próximos 6 años y debería ser objeto de seguimiento por parte de todas las entidades del sector. Como dijimos anteriormente, en esta nota abordaremos el primer punto: la Implementación del sistema de Participación Público-Privada en los corredores viales que transportan granos a los nodos portuarios principales de Argentina: Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén y sus dificultades actuales





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

**Cuadro N° 1: "Proyecto de Red de Autopistas y Rutas Seguras (RARS)"
Corredores viales a licitar por Sistema por Contratos PPP en Argentina**

Corredor PPP	Rutas nacionales comprendidas	Longitud KM	TMDA Año 2016
A	3 y 226	707	24400
B	5	538	23500
C	7 y 33	877	28600
D	8,36,A005, 158, 188	911	27500
E	9,11,34,193,A0008, A012	390	56400
F	9 AU Rosario-Córdoba// 33	635	32100
G	12,16	780	31100
H	34,9,66, 1V66	887	19100
I	19,34	664	26700
Sur	AU Ricchieri, Av. Jorge Newbery, AU Ezeiza Cañuelas, 3, 205	247	231900
BB	3,33,229,249,252,1V252, 1V3, 7,20 y 40	299	7100
Cuyo	7,20,40	342	9400
AU parque	AU Parque	82	42000
Puente Paraná-Sta Fe	Idem	30	11000
Puente Chaco Corrientes	Idem	34	7000

Fuente: Elaboración propia en base a Ministerio de Transporte de la Nación

El Plan Nacional Vial y el sistema de Participación Pública Privada para los corredores viales

El Gobierno Nacional que asumió en diciembre del año 2015 implementó un Plan Nacional Vial con el objetivo de mejorar la infraestructura vial de la red nacional. En este sentido, apuntó a construir, en el mediano plazo, 2.800 km de autopistas nuevas e incorporar 4.000 km de rutas seguras que permitirán mejorar la accesibilidad, contribuir a la seguridad vial y, al mismo tiempo, reducir los costos logísticos.

Según información oficial que consta en el Presupuesto Año 2019 enviado al Congreso Nacional (Setiembre 2018), desde el inicio de la gestión se finalizaron 356 km de autopistas nuevas y 1.552 km se encuentran en ejecución. Asimismo, se realizaron pavimentaciones y reparaciones en más de 5.096 km de la Red Vial Nacional, y otros 14.000 km se encuentran en ejecución.

Una de las decisiones más relevantes que adoptó el Gobierno Nacional fue la siguiente: los principales corredores viales de la República Argentina serán rehabilitados y operados a través de un nuevo sistema

de Participación Pública Privada (PPP). Para ello, en el año 2016 Argentina sancionó la Ley Nacional N° 27.328 y su Decreto Reglamentario N° 118/2017. Se trata de contratos de PPP que pueden ser celebrados entre órganos que integran el sector público nacional (en carácter de contratante) y sujetos privados (contratistas) con el objeto de desarrollar proyectos en los campos de infraestructura, vivienda, actividades y servicios, inversión productiva, investigación aplicada y/o innovación tecnológica.

El sistema busca alentar a la inversión privada para que participe en diversos proyectos impulsados por el Estado. Es una herramienta que tiene como objetivo lograr una cooperación equilibrada, equitativa y previsible entre el sector privado y el público para ejecutar estos emprendimientos.

A nivel vial, el Gobierno Nacional ha decidido utilizar al nuevo sistema de PPP en la ejecución de proyectos de ampliación de capacidad en rutas nacionales y obras de repavimentación. Para ello ha establecido un total de 13 corredores viales y dos "megapuentes". En el cuadro N°1 se exponen los corredores viales comprendidos en el nuevo sistema, las rutas nacionales comprendidas, longitudes y TMDA total al año 2016.

La implementación de la primera etapa del proyecto de Red de Autopistas y Rutas Seguras.

En el marco del nuevo sistema de PPP, el Gobierno Nacional realizó en los últimos dos años la primera licitación del denominado "Proyecto de Red de Autopistas y Rutas Seguras (RARS)". Esta etapa N°1 estuvo integrada por seis nuevos corredores viales que comprenden más de 3.300 km de rutas nacionales correspondientes a las provincias de Buenos Aires, Córdoba, La Pampa, Mendoza y Santa Fe. El plan de obra nueva para dichos corredores implica más de 2.500 km a través de la construcción de nuevas autopistas (813 km), rutas seguras (1.494 km) y obras especiales (252 km), así como 17 variantes a distintas





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

localidades.

Según información oficial, la inversión total estimada para los seis primeros corredores viales será superior a U\$S 8.000 millones, de los cuales U\$S 6.000 millones se ejecutarán durante los 4 primeros años y más de U\$S 2.000 millones durante los 11 años subsiguientes en obras complementarias y de mantenimiento.

La licitación incluyó la contratación del diseño, construcción, ampliación, mejora, reparación, remodelación, operación, mantenimiento y explotación comercial de los seis corredores viales. En ese marco, se presentaron treinta y dos ofertas realizadas por diez consorcios compuestos por diecinueve empresas nacionales y siete internacionales. Los seis contratos de participación público-privada fueron adjudicados y posteriormente suscriptos por la Dirección Nacional de Vialidad y los respectivos adjudicatarios de la licitación.

¿Cómo impacta la primera licitación de PPP en los corredores viales que transportan granos a los nodos portuarios del Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén?

En esta primera etapa de implementación del sistema, el Gobierno Nacional procedió a licitar obras en 6 corredores viales: el A, B, C, E, F y Sur. En el cuadro N°2 se adjunta información de las rutas comprendidas en cada corredor licitado, los tramos y longitudes a rehabilitar, las inversiones requeridas, el tipo de intervención (conversión en autopista, ruta segura u obras especiales) y los recientes adjudicatarios. Cuando uno observa las rutas involucradas, arriba a la conclusión de que estos seis corredores viales son importantísimos para transportar la producción de granos de Argentina de las chacras a las fábricas y terminales portuarias.

Recordemos que Argentina produce cerca de 120 millones de toneladas de granos. A esto debe sumarse

Cuadro N°2: Obras viales a ejecutar en Argentina por Sistema por Contratos PPP. Etapa N° 1. Inversión total estimada. Etapa I: USD 8.058 millones (1)

Tipo de Obra	Tramo	RN N°	Long. Km
Corredor Vial A. Inversión: USD 1330 millones. Adjudicatario: PAOLINI HNOS. S.A. – VIAL AGRO S.A. – INC SpA. Descarga granos en Nodo portuario Quequén-Bahía Bca			
Autopista	Las Flores - Azul	3	116
Especiales	Azul - Olavarría. Intercambiador a distinto nivel	226	41
	Variante Tandil	226	24
Ruta Segura	Variante Tres Arroyos	3	226
	Balcarce - Azul	226	174
	Azul - Coronel Dorrego	3	270
Corredor Vial B. Inversión: USD 1233 millones. Adjudicatario: CCA CIVIL PANAMÁ S.A. – GREEN S.A. Puede descargar granos en Rosario, Bahía Blanca y Quequén			
Autopista	Mercedes - Bragado	5	113
	Anguil - Santa Rosa	5	31
Especiales	Variante Santa Rosa	5	8
Ruta Segura	Bragado - Anguil	5	372
Corredor Vial C. Inversión: USD 1086 millones. Adjudicatario: JOSÉ CARTELLONE CONSTRUCCIONES CIVILES S.A // Puede descargar granos en Rosario			
Ruta Segura	Variante La Picasa	7	23
Autopista	Variante Desaguadero	7	6
	Junín - Límite San Luis	7	386
Ruta Segura	Luján de Cuyo - Potrerillos	7	35
	Gral. Villegas - Rufino	33	102

la mercadería que llega desde Bolivia, Paraguay y Brasil por la Hidrovía Paraná Paraguay al Gran Rosario. Hablamos de granos, harinas y aceites provenientes de dichos países.

En el año 2017, de acuerdo a nuestras estimaciones, a 6 nodos portuarios argentinos habrían llegado cerca de 90 millones de toneladas (Mt) de granos, harinas y aceites (GHA) utilizando diversos modos de transporte: camión, vagones ferroviarios y barcasas (este último modo por el Río Paraná). Estos 90 millones son equivalentes a sumar las cargas vía flete largo camionero más las toneladas transportadas por ferrocarril y el sistema barcacero. Esos seis nodos portuarios en orden de importancia son: Gran Rosario, Bahía Blanca, Quequén, Ramallo, Zárate y Villa Constitución/San Nicolás.





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

El modo de transporte más utilizado en Argentina para transportar granos es el camión y el nodo portuario de mayor relevancia en cuanto a cargas es el Gran Rosario. A este nodo habrían arribado en el 2017 con barcaza, camión o ferrocarril –en forma conjunta- cerca de 71 Mt de granos, harinas y aceites. Esto representa el 79% del total de la carga que arribó a todos los puertos graneleros argentinos. Al Gran Rosario habrían llegado cerca de 56 Mt de granos en camión, lo que implica un movimiento de 2.000.000 de camiones de ida y similar cifra de regreso.

A Bahía Blanca habrían llegado cerca de 9,1 millones de toneladas, de las cuales aproximadamente 6,3 millones habría ingresado en camión y 2,8 millones por ferrocarril. El movimiento de camiones habría sido de 228 mil (solamente computando viajes de ida) en el 2017.

En el caso de Necochea habría ingresado cerca de 6 millones de toneladas por camión (215 mil camiones ida), computando granos, harinas y aceites. Según información del Consorcio de Gestión, no habría entrado mercadería al puerto por vía ferroviaria.

Por lo general, en Argentina el traslado a los puertos de harina/pellets y aceites se hace de manera -casi excluyente- por ferrocarril, salvo el caso de la mercadería de origen paraguayo o boliviano que llega al Gran Rosario en trenes de barcasas por el Río Paraná. No hay traslado de este tipo de mercadería por camión.

En el 2017 la mercadería que habría llegado por camión al nodo portuario de Zárate (Cofco y Terminal Las Palmas) habría sido de 2,4 millones de toneladas. Al nodo portuario de Ramallo (Bunge) habrían arribado cerca de 940.000 toneladas. Finalmente, el acceso de granos al nodo portuario de Villa Constitución/San Nicolás habría sido de unas 450 mil toneladas.

Cuadro N°2 continuación: Obras viales a ejecutar en Argentina por Sistema por Contratos PPP. Etapa N° 1. Inversión total estimada. Etapa I: USD 8.058 millones (2)

Corredor Vial E. Inversión: USD 1712 millones. Adjudicatario: HELPORT S.A. PANEDILE ARGENTINA S.A.I.C.F.e I. – S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS COPASA – ELEPRINT S.A.// Muy importante para el nodo portuario Gran Rosario			
Autopista	Circunvalación RN N° A-012	A-012	73
Especiales	Intersección tercer carril Zárate -	9	69
	Tercer carril San Nicolás - Rosario	9	61
Autopista	Acceso Aeropuerto Rosario	Conexión	4
	Nueva RN N°11	R1V11	37
Corredor Vial F. Inversión: USD 1486 millones. Adjudicatario: HELPORT S.A. – PANEDILE ARGENTINA S.A.I.C.F.e I. – S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS COPASA – ELEPRINT S.A.// Muy importante para el Nodo Portuario Gran Rosario			
Autopista	San Eduardo - Rosario	33	161
	Córdoba - Villa del Totoral	9	77
Especiales	AU Rosario - Córdoba - Reparación losas	AU	36
Corredor Vial SUR. Inversión: USD 1212 millones. Adjudicatario: ROVELLA CARRANZA S.A. – JCR S.A. – MOTA-ENGIL LATIN AMERICA B.V.// Puede descargar granos en Quequén y Bahía Blanca			
Autopista	S.M. del Monte - Las Flores	3	76
	Cañuelas - Lobos	205	43
	Lobos - Roque Pèrez	205	36
Especiales	Transformar en AU Cañuelas - S.M. del Monte	3	-
Autopista	Variante S.M. del Monte	3	11
	Variante Cañuelas	3/205	9
Especiales	Tercer carril AV. J. Newbery	AU	6
Total			0

Fuente: Elaboración propia en base a Ministerio de Transporte de la Nación

Como puede observarse, por volumen de carga medido en toneladas, los 3 nodos portuarios más importantes son el Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén. Todas las rutas que confluyen a estos nodos son muy relevantes para el negocio granario, ya que en años normales llegan a estos tres centros portuarios cerca de 2,5 millones de camiones. La mayor parte de estos fletes son pagados por los productores agropecuarios argentinos.

Los corredores viales licitados por el Gobierno en esta primera etapa de PPP son importantes para traer mercadería a estos tres nodos (ver cuadro N°2). Los corredores viales A, B y Sur son relevantes para llevar





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

granos a Bahía Blanca y Quequén. Los corredores denominados C, E y F son importantísimos para el nodo portuario Gran Rosario, principalmente porque contienen obras muy necesarias para mejorar la seguridad vial, disminuir los costos de operación de los vehículos pesados y reducir los tiempos de viaje. Ejemplos de estas obras son:

- La conversión en autopista de la Ruta Nacional A 012 que comunica a las terminales portuarias y fábricas aceiteras del norte y sur del Gran Rosario (19 puertos graneleros, otros 10 puertos no graneleros y 20 fábricas aceiteras).
- RN N° 9: Construcción de tercer Carril en la Autopista Buenos Aires-Rosario entre Zárate y Baradero.
- la Nueva Ruta Nacional N° 11 (o variante de la RN N° 11) (1V11) que busca llevar el flujo de camiones desde la A012 (oeste y sur de Rosario) y desde la RP 10 (noroeste) hacia los peines de acceso de las terminales de San Martín y Timbúes. Con esta obra se intenta no mezclar camiones con la actividad de residencia y urbana de estos municipios.
- la autopista de la Ruta Nacional N°33.

En los próximos años será fundamental para el sector agropecuario argentino hacer un seguimiento permanente de los avances en la ejecución de las obras en estos corredores viales. Es clave para asegurar la llegada de mercadería (granos) a los nodos portuarios/fábricas a fin de bajar los costos logísticos y de transporte que deben hacer frente los productores agropecuarios argentinos. Recordemos que granos, harinas y aceites contribuyen con 25.000 millones de U\$S de exportaciones todos los años normales, una cifra clave para la balanza comercial argentina.

Los problemas actuales en el financiamiento del sistema PPP

En la actualidad el gobierno nacional está tratando de dar solución a una problemática planteada en el financiamiento del sistema. Se analiza la posibilidad de constituir un fideicomiso con un fiduciario a definir (podría ser el Banco de Inversiones y Comercio Exterior BICE) para poder canalizar los préstamos que entidades financieras privadas asignarían al financiamiento de

proyectos adjudicados.



TRANSPORTE

Se espera un importante ingreso de trigo a las plantas del Gran Rosario

FEDERICO DI YENNO – FRANCO RAMSEYER – EMILCE TERRÈ

Las alentadoras expectativas de producción 2018/2019 se traducirían en un importante programa de ingreso de camiones a las terminales portuarias de la zona, que se preparan para superar las marcas de ciclos anteriores. Así, el nuevo ciclo requerirá una cuidada programación logística para no restar fluidez al comercio del grano.

El stock de trigo que se trasladaría a la próxima campaña comercial es ajustado. La demanda se ha mantenido muy activa en el actual ciclo 2017/2018, dejando como resultado un bajo volumen de mercadería disponible para hacer frente al período de empalme que se está transitando, hasta que las cosechadoras vuelvan nuevamente a ponerse en marcha en el mes de noviembre.

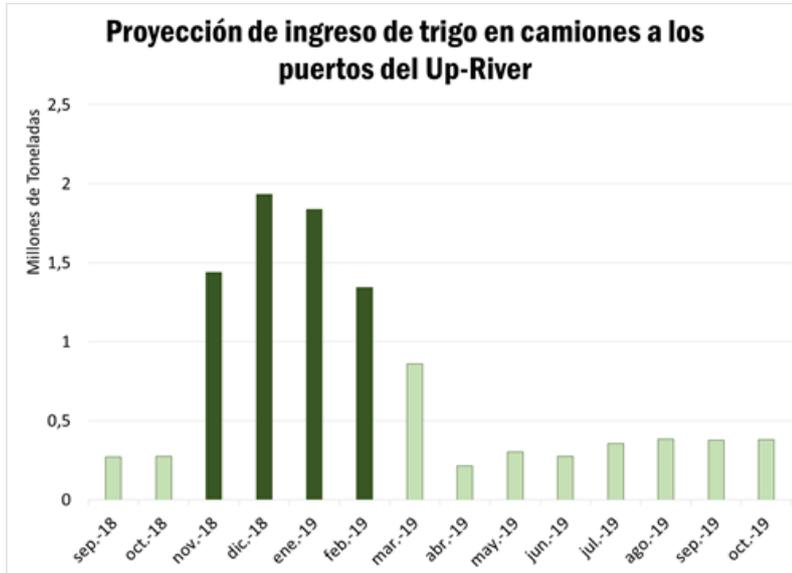
La buena noticia es que las señales de precios favorables y las buenas perspectivas de exportación en un contexto de escasez global incentivaron a los productores a ampliar fuertemente el área sembrada con este cereal. Se estima que la cobertura del cereal habría alcanzado los 6,32 millones de hectáreas, un 14% por encima del ciclo anterior y un 35% superior al promedio de las últimas cinco campañas. Con un rinde tendencial a nivel país de 34,4 quintales por hectárea, la producción de trigo 2018/2019 se ubicaría en el histórico registro de 21 millones de toneladas.

En base a estos datos, la proyección de ingreso de trigo argentino a las plantas ubicadas en el Gran Rosario muestra que en lo que resta del mes de septiembre y octubre (previos al ingreso de la nueva cosecha) la llegada de camiones para descargar trigo en los puertos de nuestra región se mantendría en niveles modestos. Estimativamente, sólo ingresarían 547 mil toneladas de cereal entre ambos meses, distribuidas prácticamente en partes iguales, tal como muestra el gráfico adjunto.





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

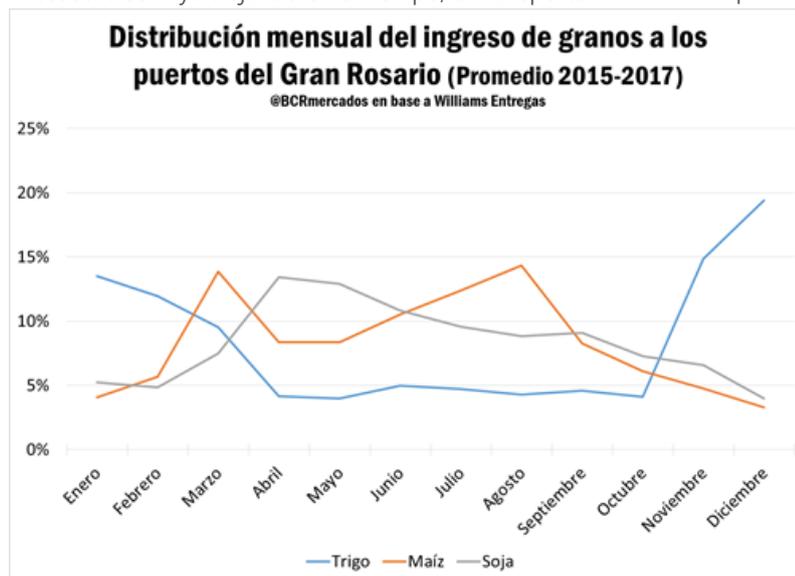


Por otro lado, a partir de noviembre la nueva cosecha ocasionaría un salto notable en el volumen de cargas transportadas, si el clima acompaña. Se espera que entre noviembre de 2018 y febrero de 2019 ingresen en las terminales portuarias del Up-River 6,5 millones de toneladas de trigo. El pico se alcanzaría en diciembre, con un arribo mensual de mercadería de 1,9 MT, seguido muy de cerca por el mes de enero, en el cual se trasladarían 1,8 MT. A partir de marzo, y a medida que la cosecha se vaya alejando en el tiempo, el transporte

de trigo comenzaría a sufrir una merma estacional, al punto que entre los meses de marzo de 2019 y octubre de 2019, entrarían a los puertos aledaños 3,15 millones de toneladas del cereal.

Cabe destacar que de los tres principales granos que arriban al Gran Rosario (trigo, maíz y soja) es el trigo el que presenta un comportamiento estacional más marcado, con un notable pico de descarga coincidente con la cosecha. Para este último, en el mes típico de cosecha (diciembre) las entregas a puerto alcanzan casi el 20% de las descargas anuales de mercadería, en tanto que en el caso de la soja las entregas en mayo representan un 13% de las descargas anuales. Maíz, en cambio, registra dos picos estacionales en marzo y agosto, asociados a la cosecha del maíz temprano y tardío o de segunda, respectivamente, en ambos casos con un indicador estacional en torno al 14% (aunque en los últimos años el segundo pico siempre supera al primero). Esta dinámica en los patrones de transporte se ilustra en el siguiente gráfico.

En conclusión, si el clima ayuda a que se concrete el sueño de la revancha del trigo, luego de un dificultoso empalme de cosechas, sería esperable una gran



actividad de ingreso de vehículos en las terminales portuarias de nuestra región entre los meses de noviembre 2018 y febrero de 2019. En particular, el programa de descarga de diciembre estaría indicando el volumen de arribo de camiones más alto desde la campaña 2007/08, 11 años atrás.

Las cartas de los productores están echadas, el porvenir quedará sujeto a los designios del tiempo, que debería traer precipitaciones cuanto antes para llenar las reservas de agua de los suelos, máxime teniendo en cuenta que en octubre esta gramínea entra en su período crítico de definición de rendimientos.



AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018



COMMODITIES

2018: Un año con lluvias erráticas. ¿Qué se espera para los que resta del año?

SOFÍA CORINA

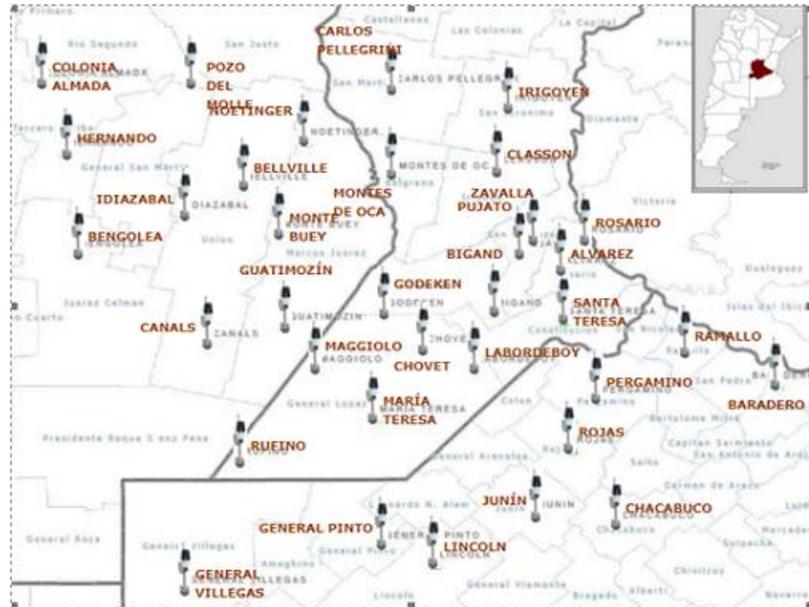
El año comenzó con la peor sequía de los últimos 50 años en los meses de verano. El respiro lo trajo los meses otoñales (marzo y abril) con acumulados por encima de los promedios históricos. Gracias a estas lluvias se desataron las siembras de trigo. Sin embargo, en último trimestre (junio, julio y agosto), se cortó la humedad dejando acumulados por debajo de los últimos 10 años. ¿Qué nos depara el pronóstico a mediano plazo?

“Los efectos de las anomalías climáticas se hacen más frecuentes e intensos por el efecto del cambio climático”, así lo afirmó Jose Luis Aiello, Doctor en Ciencias Meteorológicas y asesor de GEA BCR. Y bajo este efecto, se fue gestando el año 2018 y continuó hasta la actualidad. La distribución de las precipitaciones en lo que va del año discrepa significativamente con los promedios históricos.

Para poder evaluar esta situación, analizamos los registros de los últimos 10 años de la red de estaciones de GEA (Bolsa de Comercio de Rosario) cuya distribución es uniforme y se concentra en la región más productiva de la Argentina.

Si se comparan los registros de los 10 últimos años con el año actual, en términos generales, se pueden agrupar los meses de enero a agosto del 2018 en tres periodos definidos para la mayoría de las localidades analizadas:

1- Enero-Febrero-Marzo: muy seco respecto a la media. Como ya fue muy bien desarrollado en informes anteriores, fue la peor sequía de los últimos 50 años, causante de la pérdida de 19,5 Mt de soja y 9,5 Mt de maíz respecto a las estimaciones

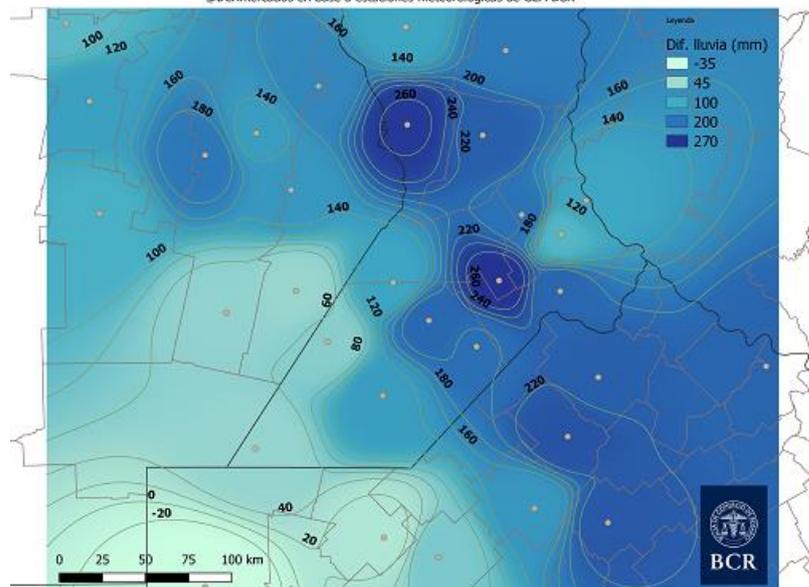


iniciales de la GEA-BCR.

2- Abril-Mayo: más húmedo respecto a la media. Esto generó un alivio para los suelos, permitiendo que se puedan sembrar los cultivos invernales y que hoy en día se mantengan en buenas condiciones. Las temperaturas también tuvieron un rol preponderante ya que fueron frescas y estimularon el desarrollo de

Diferencia de lluvias de abril-mayo 2018 respecto a la media de los últimos 10 años

@BCRmercados en base a estaciones meteorológicas de GEA-BCR



AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

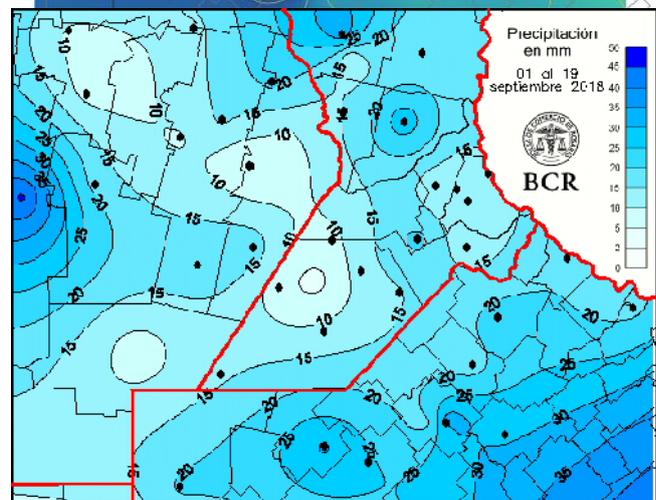
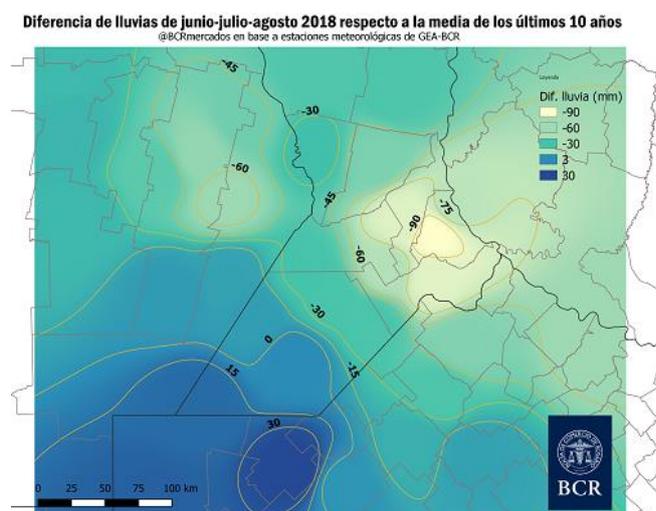
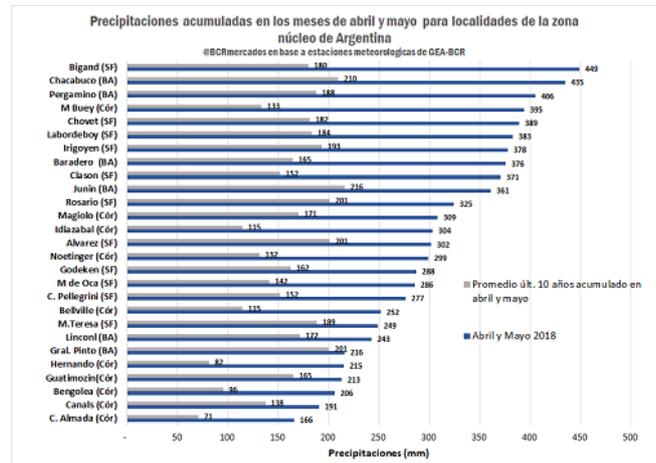
macollos. En el mapa se puede visualizar la diferencia de precipitaciones acumuladas de abril y mayo respecto a la media de los últimos 10 años en dicho periodo. Las zonas coloreadas con azul más oscuro duplican las cifras medias, mientras que hacia el suroeste de la región el acumulado de esos meses fue levemente inferior. En promedio llovió un 94% más respecto a la media del periodo analizado.

3- Junio-Julio-Agosto: más seco que la media. Esta falta de agua recortó las expectativas de alcanzar los buenos rindes de trigo que se obtuvieron el año pasado, sin embargo el cultivo pudo mantener una buena condición por las reservas que ya tenía el suelo gracias a las lluvias mencionadas anteriormente (abril y mayo). En el mapa se puede visualizar las zonas y la cantidad de milímetros acumulados respecto al promedio de los últimos 10 años en el periodo junio-julio-agosto. Las localidades de Córdoba presentaron en promedio un 80% menos de precipitaciones respecto a la media. Este hecho combinado con sus suelos más arenosos (retienen menor contenido de agua) fue lo que encendió una alerta de sequía en la zona. El sureste de Santa Fe fue otro foco que presentó un 70% menos de precipitaciones respecto a su promedio.

Escenario actual: septiembre 2018

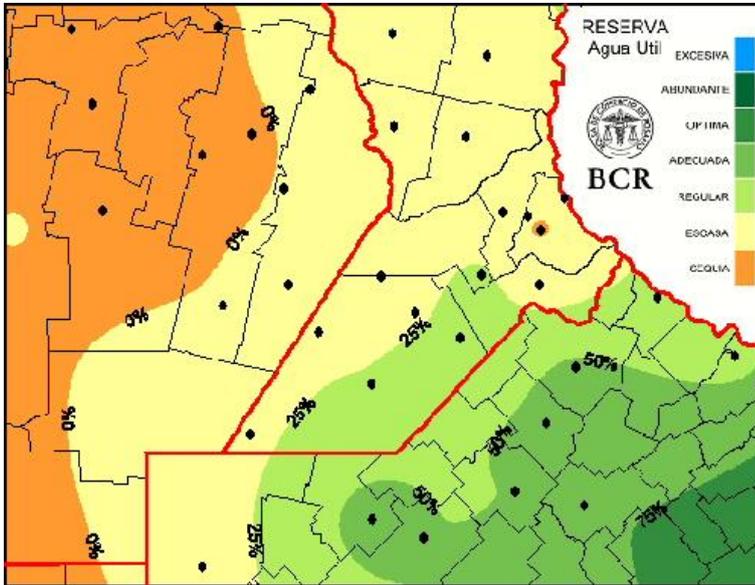
El mes comenzó con déficit de agua y pronósticos de lluvia que fallaron. Esto limitó las siembras de maíz temprano y generó preocupaciones en el rinde final de trigo. Afortunadamente el 18/9 se registraron lluvias generalizadas en las zonas más necesitadas. Si bien no alcanzan para revertir el déficit de los últimos 3 meses, por lo menos es un respiro para los trigos y destraban las siembras de maíz en las zonas más beneficiadas por las lluvias. A esta situación se le agregan nuevos pronósticos de lluvia para el próximo domingo que refuerzan las reservas hídricas de cara a la siembra de maíz. Los siguientes mapas muestran el acumulado en lo que va en el mes de septiembre y como se encuentran las reservas hídricas del suelo actualmente.

Escenario probable para la campaña gruesa 2018/19





AÑO XXXVI - N° 1876 - VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018



espera un Niño débil en el próximo trimestre hay que tomar conciencia de que el sector va hacia una mayor vulnerabilidad productiva. "No hay que olvidarse que los efectos de las anomalías climáticas se hacen más frecuentes e intensos por el efecto del cambio climático", concluye.



COMMODITIES

El trigo disponible despegó en la semana

FRANCO RAMSEYER - EMILCE TERRÈ

La brecha entre el trigo disponible y el futuro a cosecha se duplicó en una semana, al aumentar la posición más cercana en MATBA un 7% mientras que el futuro diciembre para entrega en Rosario cayó un 1% en el ínterin, de la mano de la escasez de grano para el empalme de cosechas.

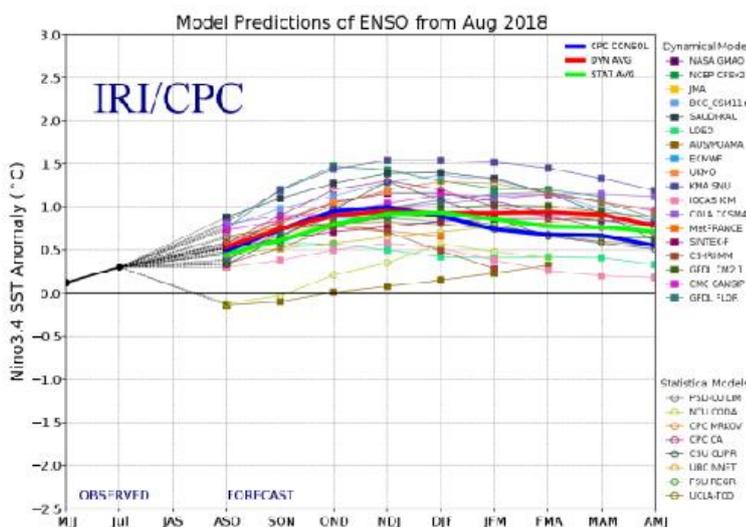
La rápida comercialización de trigo en la campaña actual deja existencias por menos de la mitad del volumen promedio de los últimos tres años para mediados de septiembre. De una oferta total del grano de 19 millones de toneladas, al 12 de septiembre los compradores finales del grano (exportadores e industriales) apenas tienen 2,3 millones de toneladas disponibles, menos de la mitad de lo que restaba, en promedio, para comprar a la misma altura del año en las últimas tres campañas.

En relación a las exportaciones, a la fecha ya se anotaron ventas por casi la totalidad del saldo exportable, superando en casi 10 puntos porcentuales el cociente entre compromisos externos y exportaciones del promedio de los últimos tres años. En relación a las ventas externas de trigo nuevo, a la fecha ya se ha comprometido más del 40% del saldo exportable estimado, ratio sin parangón en las últimas campañas precedentes.

Como contracara del álgido ritmo de exportación del grano, la molinería está teniendo dificultades para abastecerse de

Según los modelos predictivos a mediano plazo, hay un calentamiento del océano Pacífico Ecuatorial. Esto significa que existe una probabilidad de lluvias por encima de los promedios históricos en los meses de verano. La Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA por sus siglas en inglés) pronostica que se trata de un Niño débil ya que su probabilidad de ocurrencia es del 65-70%.

El Dr. Aiello, por su parte, advierte, qué aunque se



AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

Trigo 2017/18: Indicadores comerciales del sector industrial y exportador

Al 12/09/2018	2017/18	Prom 3	2016/17
Oferta total ¹	19,0	18,7	20,9
Compras totales	15,9	12,6	16,2
	84%	67%	78%
Con precios por fijar	0,6	0,6	0,5
	4%	5%	3%
Con precios en firme	15,4	12,0	15,7
	96%	95%	97%
Disponible para vender ²	2,3	5,5	4,0
Falta poner precio	2,9	6,1	4,5

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

² Excluye el uso como semilla y otros

Excepto porcentuales, las cifras están en millones de toneladas

Fuente: DlyEE/BCR en base a Sec. Agroindustria y Estimaciones propias

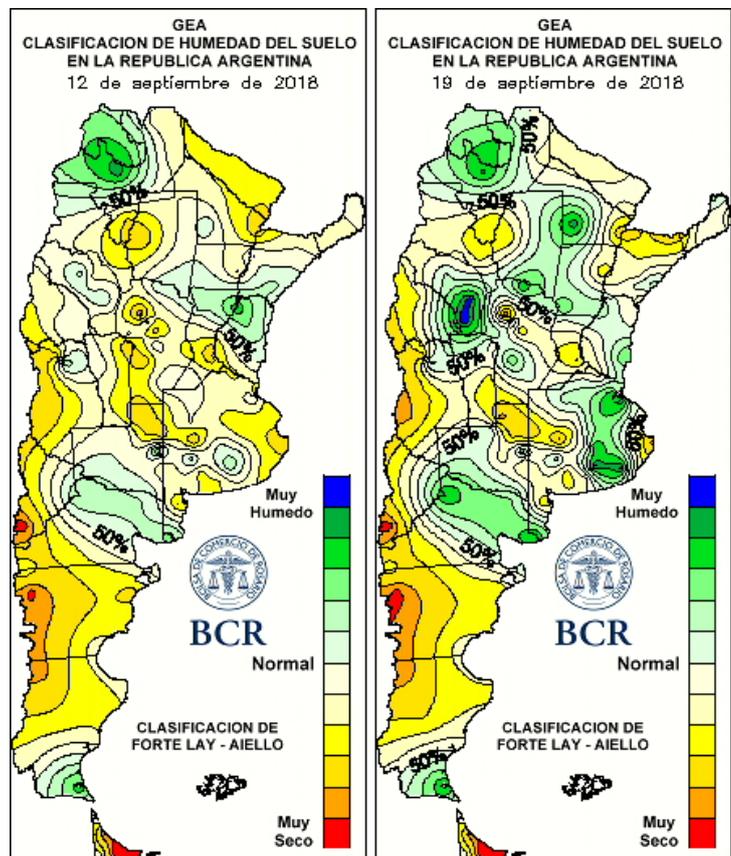
cereal de calidad. El procesamiento de trigo pan en el mes de julio, último dato disponible, de 470.000 toneladas es el más bajo para dicho mes desde la fatídica campaña 2012/13, afectada por una severa sequía y contaminación con fusarium. Fuera de ésta, hay que retrotraerse a julio del 2006 para encontrar un nivel más bajo de molienda.

Con lo anterior, el precio del cereal disponible despegó en la semana, en tanto que el contrato para la nueva cosecha se mantuvo mayormente estable. Así, el futuro más cercano en MATBA ajustó el jueves a US\$ 223/t, un 7% por encima de la semana anterior, en tanto que el contrato con vencimiento en diciembre cayó un 1% en el interin, con un precio de ajuste de US\$ 190/t al día jueves. DE este modo, el diferencial o *basis* entre el futuro a cosecha y el contrato más cercano se duplicó en siete días, al pasar de US\$ (-15)/t a US\$ (-33)/t.

En relación a la evolución del cultivo en Argentina, la cercanía de la primavera trajo consigo un cambio de la tendencia seca y fría de los últimos 3 meses hacia temperaturas más cálidas e inestabilidad atmosférica. Desde que comenzó el mes de septiembre, las lluvias se presentaron más intensamente en la provincia de Buenos Aires,

mientras que en Córdoba y Santa Fe fueron de menor índole, permitiendo sólo un alivio parcial al trigo que está encañando y cercano a espigar (momento en que define el número de granos). Los mapas que siguen comparan la humedad de los suelos de la semana pasada (izq.) con la clasificación de la semana actual (der.), graficando la situación descripta.

Es importante destacar que el cultivo de trigo pudo mantener las buenas condiciones durante el invierno seco porque comenzó la campaña con el perfil del suelo cargado de humedad. La falta de agua del último mes provocó pérdidas de hojas y limita que el cultivo exprese los excelentes rindes obtenidos el año pasado. Pese a ello, se sigue esperando un rendimiento superior a la media histórica, que en conjunto con la mayor área sembrada y la buena tecnología aplicada, aún permiten proyectar una campaña récord en

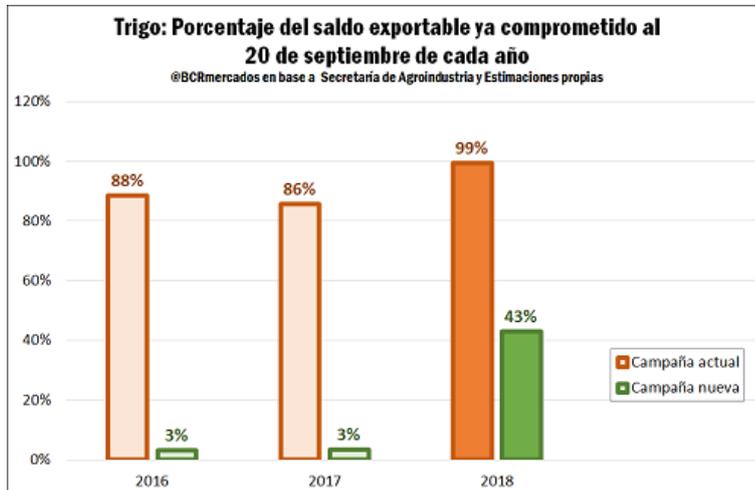


11 / 18

VOLVER



AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

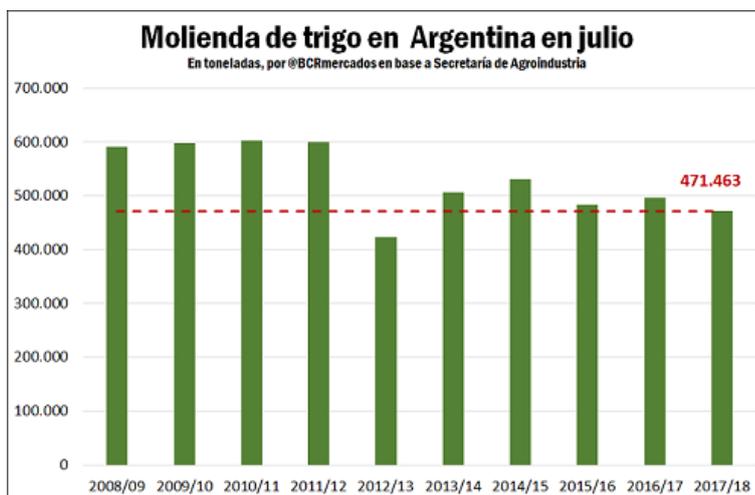


producción.

La condición del cultivo en el norte del país es diferente. Allí las lluvias fueron escasas cuando el cultivo estaba espigando y los rendimientos se recortaron, por lo que incluso hay casos de lotes que se destinarían como cultivo de cobertura.

En el futuro próximo, afortunadamente los pronósticos a corto plazo son positivos ya que se anuncian lluvias de 5 a 20 mm aproximadamente para las zonas productivas del país durante los próximos 4 días.

Pasando la mirada al plano internacional, la sequía que también afectó a la Unión Europea en su último verano obligó a recortar las estimaciones de producción de trigo. Según reporta Agricensus, Coceral (Confederación de Federaciones Nacionales en Europa) proyecta un output de 130 Mt, el segundo valor más bajo de los últimos cinco años y un 8,1% por debajo de la producción de la campaña anterior. Strategie Grains, en tanto, ya habla de una producción europea de 127 Mt. Los países más afectados del bloque serían Francia y Alemania, con gran pérdida de rindes, al punto que se espera que en el país germano la producción triguera sea la menor en una década. En tanto, Reino Unido sufrió el verano más caluroso del que se tienen registros, y su producción sería la mínima en cinco años.



En el hemisferio sur, una campaña para el olvido se desarrolla en Australia, donde la cosecha de trigo sería la menor en una década, con sólo 19,1 Mt. Este dato es proporcionado por la agencia Thomson Reuters, que argumenta que a la prolongada sequía se le sumaron en este fin de semana heladas, rompiendo las esperanzas para un repunte de la producción en el oeste australiano, mientras que el este se encuentra muy seco.

En Canadá, la agencia Lanworth redujo la estimación para la producción de trigo 2018/2019 a 30,5 MT, un 3% por debajo de la





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

actualización anterior y 1 millón de toneladas por debajo de lo que se estimó en el último informe mensual el Departamento de Agricultura de EEUU. Sin embargo, este pronóstico es más optimista que las 29 MT que estima StatCan. Las condiciones secas y calurosas que predominaron en agosto y principios de septiembre, rápidamente están cambiando a un patrón fresco y húmedo, que está complicando los trabajos de cosecha en las praderas canadienses.

Finalmente, el Ministerio de Agricultura de Rusia volvió a recortar las exportaciones proyectadas de trigo 2018/19 a 30 millones de toneladas, por debajo de la última estimación de 35 millones realizada por el Departamento de Agricultura de EEUU. Este contexto no hace más que reforzar las optimistas perspectivas para la demanda externa argentina en la próxima campaña, contribuyendo a explicar el notable registro de ventas al exterior tan anticipadamente en el año.



COMMODITIES

Los valores de soja y maíz se mueven a la par de Chicago

FEDERICO DI YENNO – BLAS ROZADILLA

El precio de la soja y maíz, más que nunca, se mueven en sintonía con el mercado estadounidense. La incidencia que tiene este país en los precios, por la época de cosecha, se suma al conflicto de China y Estados Unidos y rindes récord que presionan al maíz y mantiene incertidumbre sobre el mercado de la soja.

Soja

Los precios negociados por la soja en Rosario tanto disponible, contractual como a cosecha, marcaron un repunte en la semana, principalmente sobre los días miércoles 19 y jueves 20. En los últimos 7 días los valores para las diferentes posiciones ganaron

terreno entre US\$1,7/t y US\$5,6/t respecto al jueves 13. El mayor aumento se dio sobre el precio disponible en US\$5,62/t y el futuro de MATba mayo ganando casi US\$4,4/t.

Este repunte en los valores de la oleaginosa que se registraron en los últimos dos días viene de la mano de aumentos en el precio de la soja que se comercializa en Chicago. El contrato más cercano ganó US\$5,8/t y US\$7,4/t el día miércoles y jueves producto de una conjunción de factores. El primer factor comentado por varios analistas deviene de las compras de oportunidad luego de que el precio alcance mínimos de 10 años.

El segundo factor que reiteradamente viene marcando al precio del poroto estadounidense es la incertidumbre que arroja, al comercio internacional, el conflicto entre China y EE.UU. La oleaginosa se hundió el martes 18 después de que el gobierno chino anunciara que agregaría 60 mil millones de dólares adicionales en productos estadounidenses a su lista de aranceles de importación, en represalia por los gravámenes planeados por el presidente Donald Trump sobre US\$ 200 mil millones en productos chinos el próximo 24 de septiembre. Este hecho hizo que el contrato de soja más corto (el de noviembre), que a su vez fue el de mayor volumen operado, alcanzara niveles de mínimos de diez años, rompiendo la barrera de los US\$ 300/t. En

Precios de Soja y Maíz diferido - Rosario (MATba)

En dólares por tonelada

Mes entrega	20/9/2018	13/9/2018	Var. Sem. (USD)	Última sem.	Var. Anual (%)
Soja					
CAC (Pizarra)*	252,6	247,0	↑ 5,62		↑ 0,4%
Noviembre-18	266,6	264,0	↑ 2,60		↑ 3,9%
Enero-19	270,8	269,1	↑ 1,70		↑ 4,2%
Mayo-19	255,2	250,8	↑ 4,40		↓ -2,4%
Maíz					
CAC (Pizarra)*	138,2	134,4	↑ 3,72		↑ 1,8%
Diciembre-18	147,5	151,0	↓ -3,50		↑ 2,4%
Abril-19	146,0	148,5	↓ -2,50		↓ -1,3%
Julio-19	142,3	143,8	↓ -1,50		↑ 0,2%

Fuente: Elaborado en base a Reuters. *Convertido a US\$ con TC BNA Comprador divisa.





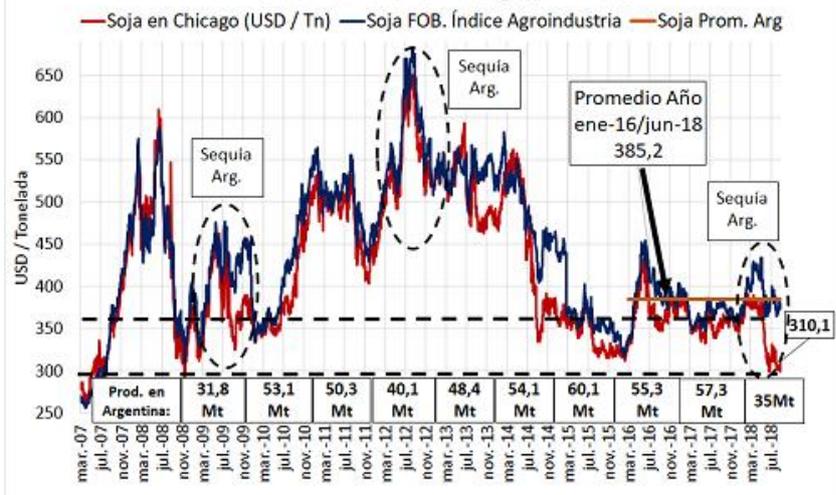
AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

medio de esta escala, en los conflictos comerciales se espera que haya un "tíre y afloje". Desde el lado comercial es China quién tiene más volumen de mercadería con aranceles potenciales. Lo más racional sería que el gigante asiático comience a reunirse con el actual gobierno de Trump para "ceder" en parte a los requerimientos estadounidenses y resignar parte del comercio que viene obteniendo antes de que esta escalada impacte en la economía china.

El tercer factor citado es la debilidad del dólar frente a las demás monedas del mundo (Índice dólar DXY). Históricamente, un dólar "fuerte" está correlacionado con menores precios por los commodities. A la inversa un dólar que se deprecia frente a las demás monedas indica que los precios de los commodities en general podrían subir. El último factor que incidió principalmente sobre el aumento del jueves fue que las exportaciones estadounidenses semanales se ubicaron por encima de lo que esperaba el mercado, indicando que la demanda de destinos extra-China se mantiene robusta.

Por otro lado, los precios siguen marcando un fuerte sesgo a favor del poroto de Sudamérica. La diferencia del precio entre el FOB del Golfo de Estados Unidos y Argentina es de US\$67/t y aún mayor con el precio de Brasil, US\$83/t. La mayor demanda de China por el poroto de soja, orientada a Brasil, generó un aumento de los precios del poroto de Argentina generando una caída en la diferencia del precio FOB de los subproductos y del grano sin procesar (ver línea amarilla y naranja del gráfico adjunto). El atractivo de exportación del poroto sin procesar

Soja: Precio FOB en Argentina y precio en el mercado de Chicago, EE.UU.



Precios de exportación de Soja en el mundo

En dólares por tonelada

País	20/9/2018	13/9/2018	Var. Sem. (US\$)	Última sem.	Var. Anual (%)
Argentina - FOB Agroindustria	387,0	379,0	↑ 8,00		↑ 2,1%
Estados Unidos	316,0	311,6	↑ 4,40		↓ -17,3%
Brasil	404,2	394,5	↑ 9,70		↑ 4,69%

Fuente: Elaborado en base a reuters

Soja: Precios FOB principales exportadores



Fuente: El precio Proto Teórico FOB Argentina se elabora adicionando el 20 % del precio del aceite de soja de Argentina con el 80 % del precio harina de soja en Argentina.





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

Precios de exportación de Maíz en el mundo

En dólares por tonelada

País	20/9/2018	13/9/2018	Var. Sem. (US\$)	Última sem.	Var. Anual (%)
Argentina - FOB Agroindustria	158,0	164,0	↓ -6,00		↑ 7,5%
Estados Unidos	154,6	155,4	↓ -0,77		↓ -0,4%
Brasil	173,2	164,9	↑ 8,30		↑ 12,8%
Ucrania	158,0	164,0	↓ -6,00		↑ 7,5%

Fuente: Elaborado en base a reuters

aumentó en los últimos días con el cambio relativo de las retenciones (se igualó la retención al poroto y a los subproductos). La falta de mercadería por la sequía inhibe estas operaciones. No obstante ello, aparecieron algunos compradores, vinculados a la exportación, ofreciendo mejores precios por la soja disponible en las últimas semanas.

Maíz

El precio del maíz local en el mercado disponible aumentó US\$3,72/t en los últimos 7 días, mientras que los futuros negociados en MATba terminaron en baja. En este mercado, el precio mantuvo una senda declinante alcanzando nuevos mínimos en los contratos al día martes 18. Al jueves 20 de septiembre, los precios pudieron recuperar terreno, todo esto siguiendo el

precio que fija el mercado de Chicago. A pesar de la recuperación en los últimos días, la caída semanal de entre US\$1,5/t y US\$3,50/t en las posiciones diferidas de MATba fue consecuente a los menores precios de exportación en el mundo, salvo Brasil. Este

movimiento de precios estuvo ligado a los vaivenes del precio estadounidense, siendo que gran parte de la cosecha en curso del cereal, con rindes que se esperan récord, inminentemente se abalanzará sobre los mercados internacionales aplacando los precios.

En cuanto a los volúmenes de comercialización, la demanda sigue siendo robusta tanto en Argentina, como Brasil y EE.UU. En el caso local, la exportación ya lleva negocios de exportación (DJVE) por 18,88 Mt al 12 de septiembre, mientras que el año pasado, y con una cosecha mayor, este valor era de un poco más de 18 Mt. Hay que tener en cuenta que la diferencia entre compras y negocios registrados de exportación se achicó muy fuerte antes del anuncio de cambios en el régimen de retenciones. Quedan disponibles para vender cerca de 13,5 Mt. Por otra parte hay 1,5 Mt de maíz pendientes de fijación de precios.

Maíz 2017/18: Indicadores comerciales

En millones de toneladas

Al 12/09/2018	2017/18	Sem. Pasada 2017/18	Campaña ant. 2016/17	Prom ult. 5 años
Producción	32,0	32,0	38,0	30,3
Compras sector exportador	18,59	18,33	20,66	17,31
Compras totales	18,6	18,3	20,7	17,3
Ratio compras / producción	58%	57%	54%	57%
Disponible para vender	13,5	13,7	17,3	13,0
Falta poner precio				
DJVE al 12/09 (1)	18,88	18,87	18,05	-
Stocks exportación (2)	-0,3	-0,5	2,61	

BCR© sobre estimaciones propias y datos de Ministerio de Agroindustria. Salvo especificación contraria, las cifras están expresadas en millones de toneladas.

(1) Declaraciones Juradas de Exportación de maíz

(2) DJVE menos compras de exportación





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

PANEL DE MERCADO 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 (S/ DISTINCIÓN DE SEGMENTO)						
0-30 días	45,06	45,34	91.199.342	60.941.902	542	366
31-60 días	43,73	42,52	158.424.848	86.690.898	1.034	798
61-90 días	43,03	42,17	139.906.515	115.809.028	867	742
91-120 días	40,91	40,72	100.854.379	97.496.527	579	558
121-180 días	40,15	40,64	139.219.503	103.589.658	773	600
181-365 días	41,25	40,57	234.940.913	213.808.606	965	1.013
Total			864.545.500	678.336.619	4.760	4.077

MAV: CAUCIONES

Plazo	Tasa promedio		Monto contado		N° Operaciones	
	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior
Hasta 7 días	42,37	55,48	590.398.589	574.765.087	2.642	2.399
Hasta 14 días	39,53	52,84	24.898.153	25.623.211	172	237
Hasta 21 días			87.600	1.143.600	4	2
Hasta 28 días			0	0	0	0
> 28 días	44,43	54,89	1.980.540	582.163	12	4
Total			617.364.881	602.114.061	2.830	2.642

Mercado de Capitales Argentino

20/09/18

Acciones del Panel Principal

Variable	Valor al cierre	Retorno		Beta	PER	VolProm diario (5 días)
		Semana l	Interanual			
MERVAL	34.514,24	14,96	41,83	14,80		
MERVAL ARG	32.084,35	17,11	38,22	7,50		
		en porcentaje				
Central Puerto	\$ 46,15	19,87	89,78	48,60	0,82	5,43
Grupo Galicia	\$ 108,25	28,72	33,72	-11,85	0,82	14,25
Pampa Energía	\$ 56,55	19,81	35,77	13,33	1,05	0,48
Bco. Valores	\$ 6,58	20,96	74,23	-7,69	0,79	0,91
YPF	\$ 659,75	10,18	91,18	56,43	1,04	0,91
ByM Argentinos	\$ 390,20	18,08	134,55	15,21	0,00	1,10
Petrobras Brasil	\$ 215,70	4,66	142,91	126,13	1,30	0,91
Banco Macro	\$ 178,55	13,15	1,13	-15,39	0,96	0,82
Transener	\$ 52,90	10,67	34,95	8,07	1,21	1,21
Siderar	\$ 16,70	13,99	37,82	18,68	0,92	0,86
Com. del Plata	\$ 4,51	9,73	34,63	-4,45	0,77	0,48
Cablevisión	\$ 348,80	16,25	-16,95	-25,94	0,91	0,86
T. Gas del Norte	\$ 65,55	25,45	31,55	-11,18	1,16	1,10
Cresud	\$ 56,75	5,48	79,77	39,43	0,77	0,73
Tenaris	\$ 629,30	-3,11	155,19	113,32	0,76	0,86
T. Gas del Sur	\$ 130,10	13,98	110,86	64,52	1,04	1,10
Edenor	\$ 51,25	17,14	58,42	12,02	0,95	0,48
Aluar	\$ 19,95	-2,92	74,59	41,04	0,91	0,86
Banco Francés	\$ 157,50	36,96	42,04	3,44	1,08	0,48
Dist. Gas Cuyana	\$ 60,00	9,09	125,82	40,23	1,49	1,45
Phoenix GR	\$ 11,85	6,28	-21,78	23,44	0,19	0,00
Mirgor	\$ 412,70	21,83	23,76	-19,45	0,67	0,67
Loma Negra	\$ 75,55	17,86	0,00	-11,53	0,91	0,86
Telecom Arg	\$ 147,00	6,60	54,17	15,10	0,86	0,86
Metrogas	\$ 39,85	27,93	39,82	-11,44	1,41	0,90
Holcim	\$ 60,50	33,55	19,97	-20,01	0,88	0,88
Supervielle	\$ 68,70	25,02	-11,75	-38,56	1,68	0,00

Títulos Públicos del Gobierno Nacional

20/09/18

Variable	Valor al cierre	Var. Semanal	TIR	Duration	Cupón	Próximo pago cupón
EN DÓLARES						
Bonar 18 (AN18)	3.985,00	-3,84	2,43%	0,18	9,00%	29/11/2018
Bono Rep. Arg. AA19	3.960,00	3,53	4,98%	0,55	6,25%	22/10/2018
Bonar 20 (AO20)	3.990,00	1,40	7,87%	1,78	8,00%	8/10/2018
Bono Rep. Arg. AA21	3.855,00	31,08	8,01%	2,25	6,88%	22/10/2018
Bono Rep. Arg. A2E2	3.520,00	-0,56	8,97%	2,92	0,00%	26/1/2019
Bonar 24 (AY24)	3.943,00	1,34	9,09%	2,50	8,75%	7/11/2018
Bonar 2025	3.270,00	6,17	10,06%	4,37	5,75%	18/10/2018
Bono Rep. Arg. AA26	3.631,00	28,53	9,25%	5,39	7,50%	22/10/2018
Bono Rep. Arg. A2E7	3.360,00	-1,10	9,41%	5,97	0,00%	26/1/2019
Discount u\$s L. Arg. (DICA)	4.980,00	6,41	9,95%	6,40	8,28%	31/12/2018
Discount u\$s L. NY (DICV)	5.070,00	4,32	9,66%	6,45	8,28%	31/12/2018
Bonar 2037	3.380,00	6,29	9,61%	8,55	7,63%	18/10/2018
Par u\$s L. Arg. (PARA)	2.330,00	2,42	8,98%	9,97	1,33%	30/9/2018
Par u\$s L. NY (PARY)	2.485,00	5,30	8,32%	10,19	1,33%	30/9/2018
Bono Rep. Arg. AA46	3.090,00	5,10	10,30%	9,25	7,63%	22/10/2018
Bono Rep. Arg. AC17	3.115,00	3,83	9,14%	10,95	6,88%	28/12/2018

EN PESOS + CER

Bogar 20 (NO20)	240,00	-	11,32%	0,98	2,00%	4/10/2018
Boncer 20 (TC20)	143,00	3,62	9,72%	1,47	2,25%	28/10/2018
Boncer 21 (TC21)	151,50	9,58	6,71%	2,64	2,50%	22/1/2019
Bocon 24 (PR13)	420,00	9,66	7,03%	2,55	2,00%	15/10/2018
Discount \$ Ley Arg. (DICP)	813,00	12,92	7,58%	7,24	5,83%	31/12/2018
Par u\$s L. NY (PARY)	332,00	16,49	8,20%	11,67	1,18%	30/9/2018
Cuasipar \$ Ley Arg. (CUAP)	475,00	5,79	8,91%	11,75	3,31%	31/12/2018

EN PESOS A TASA FIJA

Bono Octubre 2021 (TO21)	85,00	-	33,04%	1,83	18,20%	3/10/2018
Bono Octubre 2023 (TO23)	93,00	-	21,60%	2,96	16,00%	17/10/2018
Bono Octubre 2026 (TO26)	94,50	-	19,31%	3,94	15,50%	17/10/2018

EN PESOS A TASA VARIABLE

Bonar 2019 (Badlar + 2,5%)	100,00	-6,32	59,07%	0,38		11/12/2018
Bonar 2020 (Badlar + 3,25%)	100,90	-4,54	57,03%	0,96		3/12/2018
Bonar 2022 (Badlar + 2%)	101,50	-2,56	59,33%	1,49		3/10/2018

* Corte de Cupón durante la semana.

Mercado Accionario Internacional

20/09/18

Variable	Valor al cierre	Retorno			Máximo
		Semanal	Interanual	Año a la fecha	
ÍNDICES EE.UU.					
Dow Jones Industrial	26.656,98	1,95%	18,94%	7,84%	26.697,49
S&P 500	2.930,75	0,91%	16,84%	9,62%	2.934,80
Nasdaq 100	7.569,04	0,10%	26,71%	18,33%	7.691,10
ÍNDICES EUROPA					
FTSE 100 (Londres)	7.460,85	2,15%	2,71%	-2,95%	7.903,50
DAX (Frankfurt)	12.397,48	2,25%	-1,61%	-4,03%	13.596,89
IBEX 35 (Madrid)	9.583,20	2,33%	-6,93%	-4,59%	16.040,40
CAC 40 (París)	5.487,66	2,52%	4,18%	3,30%	6.944,77
OTROS ÍNDICES					
Bovespa	78.519,18	4,10%	3,86%	2,77%	88.317,83
Shanghai Shenzhen Composite	\$ 2.797,49	0,04	-0,17	-0,15	6124,04





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

MONITOR DE COMMODITIES GRANOS

Monitor de Commodities Granos

Mercado Físico de Granos de Rosario 20/09/18

Plaza/Producto	Entrega	20/9/18	13/9/18	20/9/17	Var. Sem.	Var. Año
PRECIOS SPOT, CACR						
S/t						
Trigo	Disp.	8.000	7.920	2.700	1,0% ↑	196,3%
Maíz	Disp.	5.250	5.290	2.320	-0,8% ↓	126,3%
Girasol	Disp.	10.000	10.500	5.380	-4,8% ↓	85,9%
Soja	Disp.	9.600	9.720	4.300	-1,2% ↓	123,3%
Sorgo	Disp.	4.500	4.900	2.000	-8,2% ↓	125,0%

FUTUROS MATBA nueva campaña USS/t

Producto	Posición	20/9/18	13/9/18	20/9/17	Var. Sem.	Var. Año
Trigo	dic-18	190,0	192,5		-1,3% ↓	
Maíz	abr-19	146,0	148,5		-1,7% ↓	
Soja	may-19	255,2	250,8		1,8% ↑	

* 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 20/09/18

Producto	Posición	20/9/18	13/9/18	20/9/17	Var. Sem.	Var. Año
ENTREGA CERCANA						
USS/t						
Trigo SRW	Disp.	192,5	173,3	165,3	11,1% ↑	16,5%
Trigo HRW	Disp.	193,6	175,5	164,6	10,4% ↑	17,6%
Maíz	Disp.	138,8	132,4	137,8	4,8% ↑	0,7%
Soja	Disp.	312,4	302,3	356,4	3,3% ↓	-12,3%
Harina de soja	Disp.	343,3	343,1	337,6	0,0% ↑	1,7%
Aceite de soja	Disp.	608,5	604,9	764,3	0,6% ↓	-20,4%
ENTREGA A COSECHA						
USS/t						
Trigo SRW	Jul '19	204,4	197,8	181,7	3,3% ↑	12,5%
Trigo HRW	Jul '19	206,5	198,5	182,2	4,0% ↑	13,4%
Maíz	Sep '18	132,7	139,5	134,5	-4,9% ↓	-1,4%
Soja	Nov '18	312,4	306,2	356,4	2,0% ↓	-12,3%
Harina de soja	Dic '18	346,6	347,1	341,8	-0,2% ↓	1,4%
Aceite de soja	Dic '18	614,2	612,7	769,6	0,3% ↓	-20,2%
RELACIONES DE PRECIOS						
Soja/maíz	Disp.	2,25	2,28	2,59	-1,4% ↓	-13,0%
Soja/maíz	Jul/Jul	2,35	2,20	2,65	7,3% ↓	-11,1%
Trigo blando/maíz	Disp.	1,39	1,31	1,20	6,0% ↑	15,7%
Harina soja/soja	Disp.	1,10	1,14	0,95	-3,2% ↓	16,0%
Harina soja/maíz	Disp.	2,47	2,59	2,45	-4,6% ↓	0,9%
Cont. aceite en crushing	Disp.	0,29	0,29	0,34	0,4% ↓	-15,4%

Precios de exportación de granos. FOB varios orígenes 20/09/18

Origen / Producto	Entrega	20/9/18	14/9/18	22/9/17	Var. Sem.	Var. Año
TRIGO						
USS/t						
ARG 12,0% - Up River	Cerc.	275,2	273,1	175,5	0,8% ↑	56,8%
EE.UU. HRW - Golfo	Cerc.	246,9	242,9	231,6	1,6% ↑	6,6%
EE.UU. SRW - Golfo	Cerc.	218,2	219,1	190,9	-0,4% ↓	14,3%
FRA Soft - Rouen	Cerc.	237,8	233,7	187,0	1,8% ↑	27,2%
RUS 12,5% - Mar Negro prof.	Cerc.	220,0	225,0	185,0	-2,2% ↓	18,9%
RUS 12,5% - Mar Azov	Cerc.	195,0	200,0	156,0	-2,5% ↓	25,0%
UCR Feed - Mar Negro	Cerc.	196,5	202,0	172,0	-2,7% ↓	14,2%
MAIZ						
ARG - Up River	Cerc.	162,4	155,6	149,4	4,4% ↑	8,7%
BRA - Paranaguá	Cerc.	172,1				
EE.UU. - Golfo	Cerc.	154,6	155,9	156,6	-0,8% ↓	-1,2%
UCR - Mar Negro	Cerc.	171,5	181,0	161,5	-5,2% ↓	6,2%
SORGO						
ARG - Up River	Cerc.	130,0	130,0	149,0	0,0% ↓	-12,8%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	158,5	158,1	164,8	0,2% ↓	-3,8%
SOJA						
ARG - Up River	Cerc.	372,0	371,2	387,3	0,2% ↓	-4,0%
BRA - Paranaguá	Cerc.	400,5	393,3	387,3	1,8% ↑	3,4%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	316,0	310,6	384,8	1,7% ↓	-17,9%





AÑO XXXVI – N° 1876 – VIERNES 21 DE SETIEMBRE DE 2018

TERMÓMETRO MACRO

TERMÓMETRO MACRO

Variables macroeconómicas de Argentina

20/09/18

Variable	Hoy	Semana pasada	Mes pasado	Año pasado	Var anual (%)
TIPO DE CAMBIO					
USD Com. "A" 3.500 BCRA	\$ 38,312	\$ 38,712	\$ 29,967	\$ 17,276	121,77%
USD comprador BNA	\$ 37,600	\$ 38,900	\$ 29,500	\$ 17,100	119,88%
USD Bolsa MEP	\$ 38,244	\$ 40,000	\$ 30,138	\$ 17,294	121,14%
USD Rofex 3 meses	\$ 41,199				
USD Rofex 9 meses	\$ 51,000				
Real (BRL)	\$ 9,13	\$ 9,47	\$ 7,41	\$ 5,51	65,84%
EUR	\$ 43,76	\$ 45,70	\$ 34,67	\$ 20,61	112,27%

MONETARIOS (en millones) - Datos semana anterior al 15-09-2018

Reservas internacionales (USD)	50.008	51.214	54.648	51.024	-1,99%
Base monetaria	1.294.255	1.326.242	1.307.873	845.236	53,12%
Reservas Internacionales Netas /1 (USD)	28.090	28.520	29.141	18.956	48,18%
Títulos públicos en cartera BCRA	1.835.212	1.707.862	1.507.592	1.185.807	54,76%
Billetes y Mon. en poder del público	653.383	664.431	666.394	590.760	10,60%
Depósitos del Sector Privado en ARS	1.602.352	1.614.489	1.621.749	1.222.584	31,06%
Depósitos del Sector Privado en USD	26.962	26.984	28.272	24.445	10,30%
Préstamos al Sector Privado en ARS	1.559.227	1.564.091	1.549.457	1.130.273	37,95%
Préstamos al Sector Privado en USD	16.053	16.196	16.461	14.079	14,02%
M ₂ /2	1.233.183	1.294.348	1.235.046	920.080	34,03%

TASAS

BADLAR bancos privados	45,75%	35,25%	33,44%	20,63%	25,13%
Call money en \$ (comprador)	54,00%	57,00%	38,00%	25,25%	28,75%
Cauciones en \$ (hasta 7 días)	42,37%	28,20%	25,08%	27,68%	14,69%
LEBAC a un mes	45,00%	45,04%	45,04%		
TNA implícita DLR Rofex (Pos. Cercana)	7,08%	200,09%	45,51%	23,52%	-16,44%

COMMODITIES (u\$s)

Petróleo (WTI, NYMEX)	\$ 71,08	\$ 68,59	\$ 67,35	\$ 50,55	40,61%
Plata	\$ 14,21	\$ 14,16	\$ 14,75	\$ 16,95	-16,19%

/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

Indicadores macroeconómicos de Argentina (INDEC)

20/09/18

Indicador	Período	Ultimo Dato	Dato Anterior	Año anterior	Var. a/a
-----------	---------	-------------	---------------	--------------	----------

NIVEL DE ACTIVIDAD

Producto Bruto Interno (var. % a/a)	II Trimestre	-4,2	3,9	3,0	
EMAE /1 (var. % a/a)	jun-18	-6,7	-5,2	4,8	
EMI /2 (var. % a/a)	jul-18	0,0	0,0	0,8	

ÍNDICES DE PRECIOS

IPC Nacional (var. % m/m)	ago-18	3,9	3,1		
Básicos al Productor (var. % m/m)	ago-18	4,9	4,3	2,0	
Costo de la Construcción (var. % m/m)	ago-18	3,5	0,0	1,1	26,4

MERCADO DE TRABAJO

Tasa de actividad (%)	II Trimestre	46,4	46,7	45,4	1,0
Tasa de empleo (%)	II Trimestre	41,9	42,4	41,5	0,4
Tasa de desempleo (%)	II Trimestre	9,6	9,1	8,7	0,9
Tasa de subocupación (%)	II Trimestre	11,2	9,8	11,0	0,2

COMERCIO EXTERIOR

Exportaciones (MM u\$s)	jul-18	5.385	5.099	5.293	1,7%
Importaciones (MM u\$s)	jul-18	6.174	5.458	6.041	2,2%
Saldo Balanza Comercial (MM u\$s)	jul-18	-789	-359	-748	5,5%

/1 EMAE = Estimador Mensual de Actividad Económica.

