Transporte

Las terminales del Gran Rosario tienen la capacidad de embarcar 140 millones de toneladas de granos al año

Julio Calzada - Javier Treboux

Las terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con capacidad para embarcar una cosecha completa de los seis principales cultivos. La infraestructura portuaria en la zona es sumamente adecuada para las necesidades del complejo industrial oleaginoso.

Commodities

Litio: las exportaciones argentinas en 2025 podrían llegar a ser cuatro veces superiores a las actuales

Julio Calzada – Desiré Sigaudo

En el litio radica una importante oportunidad de exportación para Argentina y, con un precio estable alto y gracias a los nuevos proyectos productivos, en el 2025 el sector podría aportar el 10% de las divisas generadas hoy por el campo y la agroindustria.

Commodities

Caída del consumo doméstico: ¿simple coyuntura o cambios en las tendencias de consumo?

ROSGAN

El consumo de carne vacuna en Argentina se encuentra en franca caída, pero, si observamos la evolución del consumo total de carnes en los últimos 20 años, notamos que -a excepción del 2001/02- el número ha fluctuado entre los 100 a 115kg /hab./año.

Commodities

La bajante del Paraná condiciona el ritmo de embarque en los puertos de Gran Rosario

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

La programación de embarques estará sujeta a la altura del río, que en Rosario mide 80 cm menos de la media. De cara al ciclo 19/20, en zona núcleo el maíz temprano aventaja a la oleaginosa pero la soja de segunda daría mejor margen que el cereal tardío.

Commodities

La caída en los precios desalienta los negocios por la nueva cosecha, mientras el clima amenaza la producción

Blas Rozadilla – Javier Treboux

La primera estimación oficial para la campaña 2019/20 de trigo anticipa un récord histórico, aunque la falta de lluvias y las heladas preocupan. La comercialización anticipada se retrasa ante precios poco convincentes para los oferentes.

Transporte

Las terminales del Gran Rosario tienen la capacidad de embarcar 140 millones de toneladas de granos al año

Julio Calzada - Javier Treboux

Las terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con capacidad para embarcar una cosecha completa de los seis principales cultivos. La infraestructura portuaria en la zona es sumamente adecuada para las necesidades del complejo industrial oleaginoso.

En informes pasados se fueron analizando distintas características de las terminales portuarias y plantas del Gran Rosario. En esta serie de informes, que surgen de un nuevo relevamiento efectuado por la Bolsa de Comercio a los operadores de las terminales de la zona, se trataron aspectos como la capacidad de recibo de mercadería de las mismas, las características y ubicaciones de los accesos ferroviarios, la capacidad de almacenaje de mercadería y la capacidad de las playas de estacionamiento de las plantas, entre otros. Esto ayuda a dar dimensión del complejo y su importancia como polo receptor, industrializador y exportador de granos, aceites y subproductos en nuestro país. En el presente se centrará la atención en el último de estos roles, es decir, en la capacidad con que cuentan las terminales que se hallan sobre la vera del Río Paraná para cargar buques con mercadería con destino de exportación.

Esto es sumamente importante, dado que desde los puertos del Gran Rosario se despachan anualmente aproximadamente el 80% de las exportaciones argentinas de Aceites, granos y subproductos.

I. Características de los puertos. Calado y Eslora

Uno de los principales aspectos a tener en cuenta a la hora de analizar la aptitud de las terminales portuarias para la carga y el despacho de granos y productos derivados, es la profundidad o el calado de los puertos de la zona, lo que determinará los tipos de barcos que pueden arribar y la proporción en que los mismos puede ser cargado. Las limitaciones que se presentan en el calado navegable de algunos puertos fluviales de nuestro país, hace que los buques de mayor porte no puedan completar sus bodegas.

Por lo general, en condiciones normales, el calado de los puertos del Gran Rosario supera en su mayoría los 10 metros (33 pies) de profundidad, lo que permite el ingreso de buques graneleros de gran capacidad de carga. Las terminales para las que, al momento de hacer el relevamiento, se informaron niveles por debajo de esta medida fueron las de TPR Terminal 1 con 9,75 metros de calado, misma profundidad que la terminal de Cargill en Punta Alvear; la terminal "El Tránsito", propiedad de ADM en Puerto General San Martín con 7,8 metros de calado, y la de AKZO Nobel en San Lorenzo, operada por Vicentín, con 9,20 metros.

Debe de tenerse presente que, en la denominada "Traza fluvio-marítima" del Río Paraná, que va desde la Ciudad de Santa Fe al Océano, se distinguen dos tramos en cuanto a profundidades: el primero desde Ciudad de Santa Fe hasta Puerto General San Martín-Timbúes con un calado de diseño del canal troncal de 25 pies (t.1), y el otro desde Puerto General San Martín-Timbúes al océano, con un calado de diseño del canal navegable troncal del Río Paraná de 34 pies (t.2).

Desde la Bolsa de Comercio de Rosario se ha planteado en numerosas ocasiones la pertinencia de profundizar el canal navegable en el tramo (t.2), como método para reducir costos del flete marítimo, ganar en eficiencia, seguridad en la navegación y mejorar el balance medio-ambiental de la actividad. Para profundizar sobre la cuestión, ver este análisis: "Son importantes los beneficios económicos de profundizar el Río Paraná en el tramo Timbúes – Océano a 38 pies"

Otro aspecto importante a considerar es la eslora máxima con la que pueden contar los buques que ingresan al área a través del Rio Paraná. En el cinturón portuario del Gran Rosario, la mínima eslora máxima permitida es de 230 metros, límite que poseen las plantas de Servicios Portuarios – Unidad VII (Rosario), ADM – Muelle "El Tránsito" (San Martín) y ADM Arroyo Seco. En cuanto a la mayor eslora máxima permitida, la misma es la del puerto de Cargill Quebracho (San Martín) con 297 metros, seguida por el muelle de la misma empresa en Punta Alvear con 283 metros.

Cuando la eslora de un buque supera los 230 metros tiene prohibido transitar por el Canal Emilio Mitre, debiendo hacerlo exclusivamente por el Canal Martín García. En ese canal existe una reglamentación especial que limita mucho más el calado de los buques, dada la menor profundidad del rio y el fondo rocoso del mismo. Por esta razón no es usual ver buques graneleros de tipo CapeSize en el Up-River del Paraná.

Aun así, la mayoría de las plantas en el Gran Rosario cuentan con la capacidad de recibir buques CapeSize; en total 13 de estas terminales cuentan con una eslora máxima permitida igual o mayor a los 270 metros: Renova, Dreyfus y Cofco (en Timbúes), Terminal 6, Cargill Quebracho, Cofco y Bunge Pampa (en Puerto General San Martín), ACA, Vicentín y Molinos Agro (en San Lorenzo), Cargill Villa Gobernador Gálvez, Cargill Punta Alvear y Dreyfus (General Lagos).

II. Capacidad de carga de granos, aceites, subproductos, biodiesel y glicerina

La capacidad de carga del total del complejo Gran Rosario alcanza las 42.250 toneladas/hora para granos y semillas, 27.800 toneladas/hora para subproductos, 14.650 toneladas/hora para aceites, 5.300 toneladas/hora para biodiesel y 1.700 toneladas/hora para glicerina refinada.

Todas las terminales relevadas cuentan con capacidad para la carga de granos sin industrializar, salvo por las plantas de Arauco en Puerto General San Martín y la de Akzo Nobel en San Lorenzo, que se utilizan exclusivamente para la carga de aceite y biodiesel (en el caso de Arauco, también se emplea para la carga de glicerina refinada). En cuanto a la planta con mayor capacidad de carga de granos tenemos a la de Renova en Timbúes, con capacidad de carga de 4.000 toneladas por hora, que también es la de mayor capacidad de carga de harinas/subproductos, con una capacidad teórica de carga de 3.400 ton/hora.

En cuanto a la posibilidad de cargar biodiesel, tan solo ocho terminales emplean sus instalaciones para la carga de esta mercadería, con la planta de la empresa Cofco en Timbúes como la más importante, ya que cuenta con la posibilidad de embarcar 1.500 toneladas/hora del biocombustible. Sumando a esto, tan solo cuatro terminales portuarias se utilizan para la carga de glicerina refinada, con la de Vicentín en San Lorenzo como la de mayor capacidad de carga individual, con 450 toneladas por hora.



Estos números cobran especial dimensión al ponerlos en contexto con lo producido en nuestro país. El Gran Rosario cuenta con la capacidad teórica de cargar más de la producción nacional completa de cereales y oleaginosas (contando los seis de principal producción y colocación externa). Es decir, que si el total producido de los seis principales productos agrícolas (maíz, soja, trigo, girasol, sorgo y cebada) se remitiera al exterior, la totalidad del mismo podría salir a través de los puertos que componen el conglomerado a lo largo de un año.

A su vez, la capacidad teórica de carga de harina/pellets de soja y girasol es 2,81 veces la producción nacional (32.681.000 t estimado para la campaña 2018/19); con la capacidad de carga de aceites significando más de cinco veces lo que se produce a nivel nacional (9.339.000 t), tomando como referencia la estimación para la campaña 2018/19. En cuando a biodiesel, la razón da como resultado un número incluso más abultado, dado que desde el Gran Rosario puede salir casi ocho veces el total del producido nacional anual.

Litio: las exportaciones argentinas en 2025 podrían llegar a ser cuatro veces superiores a las actuales

Julio Calzada – Desiré Sigaudo

En el litio radica una importante oportunidad de exportación para Argentina y, con un precio estable alto y gracias a los nuevos proyectos productivos, en el 2025 el sector podría aportar el 10% de las divisas generadas hoy por el campo y la agroindustria.

Indicador N°1: Producción de litio en Argentina. Existen dos minas de litio operativas (en funcionamiento) en el país cuya capacidad instalada combinada es de 42.000 t LCE. De efectivizarse las ampliaciones proyectadas en estas minas y a partir de la puesta en operación de nuevos proyectos de litio, Argentina alcanzaría en 2022 una capacidad instalada de 129.000 t LCE. Recordemos que una tonelada de litio metálico (Li) equivale a 5,323 toneladas de Carbonato de Litio Equivalente (LCE).

Actualmente en Argentina existen proyectos para explotar litio en 23 salares ubicados en el territorio de Jujuy, Salta y Catamarca. De estos proyectos, Olaroz en la provincia de Jujuy y Fénix en Catamarca, son los únicos que ya se encuentran en fase productiva. Fénix es operada por la estadounidense Livent Corp (perteneciente a FMC), y cuenta con una capacidad instalada de 22.000 t LCE. Olaroz está a cargo de la minera australiana Orocobre, la japonesa Toyota y la nacional JEMSE (Jujuy Energía y Minería Sociedad del Estado), y actualmente su capacidad instalada es de 17.500 t LCE. Además las dos minas cuentan con planes de expansión para alcanzar la capacidad instalada de 40.000 t LCE cada una, en el caso de Olaroz se espera llegar a este objetivo en 2020 y en la mina Fénix en 2022.



Por otra parte, Cauchari-Olaroz en Jujuy y Centenario-Ratones en Salta son operaciones actualmente en construcción. El proyecto Cauchari-Olaroz es desarrollado por la canadiense Litium Americas, la china Ganfeng y la jujeña JEMSE, y planea entrar en operación en el año 2020 con una capacidad instalada de 25.000 t LCE. El proyecto Centenario Ratones, llevado adelante por la francesa Eramet, tiene como objetivo iniciar operaciones en 2021 con una capacidad instalada de 20.000 t LCE.

Además, hay cinco emprendimientos en prueba de factibilidad de proceso: Sal de los Ángeles, Sal de Vida, Salar del Rincón, Pastos Grandes y Tres Quebradas. Otros cinco proyectos están en fase de evaluación económica previa: Pozuelos – Pastos Grandes (PPG), Cauchari, Rincon Lithium Project, Mariana, Salar del Hombre Muerto Norte II. Finalmente, los proyectos Sal de Oro, Salinas Grandes, Kachi, Salar de Pular, Rincón Project y Río Grande se encuentran en exploración avanzada.

Indicador N°2: Las exportaciones argentinas de carbonato de litio se triplicaron su valor en los últimos 10 años, totalizando en 2018 unos US$ 251 millones. Los principales destinos de estos despachos son Estados Unidos, Japón, China y Corea del Sur.

Las exportaciones argentinas del segmento litio representaron en 2018 apenas el 5,1% de los despachos del sector minero, que es el sexto complejo exportador del país. Sin embargo, las exportaciones de derivados de litio vienen mostrando un gran desempeño, aumentando un 50% su volumen en la última década (2008-2018). Gracias a la mejora de los precios internacionales, el valor exportado del complejo litio aumentó en una proporción aún mayor, multiplicándose por 3 en los últimos 10 años.



En 2018 las exportaciones argentinas de litio y derivados ascendieron a 28.668 toneladas LCE, un 8% por debajo de las del año anterior pero un 26% por encima del promedio de los últimos 5 años. Gracias a la apreciación del litio a nivel mundial, el volumen de las exportaciones del sector alcanzó un máximo en 2018 del orden de los US$ 251 millones, más de US$ 26 millones más que en 2017.

El producto con mayor participación en los despachos del complejo es el carbonato de litio, que sirve de insumo a numerosas industrias. A partir del año 2007, las exportaciones de carbonato de litio argentinas representan más de la mitad de los despachos del complejo. Más aún, su participación en el total fue creciendo hasta representar el 85% en 2017 y casi la totalidad de los despachos de litio en 2018. El año pasado, las exportaciones de carbonato de litio fueron casi tres veces las de 2008. Los principales destinos del carbonato de litio argentino son Estados Unidos, Japón, China y Corea del Sur. A su vez, estos países también nuclean el 95% de las exportaciones de todo el complejo del litio argentino y han establecido en la región varias compañías dedicadas a la extracción del preciado metal. Un excelente ejemplo de la integración vertical en la industria automotriz son los grupos japoneses Toyota y Mitsubishi, que buscan asegurarse suministros de litio a través de fuerte inversión en la puna argentina.

Indicador N°3: En 2022, se espera que argentina cuente con una capacidad instalada cinco veces mayor a la actual, que permitirían exportar Proyecciones de exportación.

Partiendo de los tres escenarios propuestos por la Secretaría de Política Minera dependiente del Ministerio de Producción y Trabajo, se obtienen proyecciones de exportaciones de litio para los años 2022 y 2025.

Escenario 1: es el escenario en desarrollo actual y la Secretaría califica su posibilidad de ocurrencia como probable. Toma en cuenta 4 operaciones en marcha (incluyendo ampliaciones) e implica una inversión de US$ 1.442 millones.

Escenario 2: comprende obras anunciadas y la Secretaría postula que su desarrollo es posible. Considera 10 operaciones en marcha y la inversión ascendería a US$ 3.690 millones.

Escenario 3: al igual que el Escenario 2, éste comprende obras anuncias. Surge como un escenario de desarrollo potencial diseñado por la Secretaría. Se asumen 15 operaciones en marcha e inversiones de US$ 5.234 millones.



De concretarse el Escenario 1, la producción de litio nacional pasaría de 40.000 toneladas LCE en 2019 a 129.000 t LCE en 2022, evidenciando un incremento del 223% en este período. Es decir, la oferta de litio en Argentina se multiplicaría por 3. El valor de las exportaciones en este primer escenario alcanzaría US$ 1.120 millones en 2022 y US$ 1.200 millones en 2025, representando en este último año el 5% de las exportaciones agroindustriales y casi quintuplicando las exportaciones actuales. El valor tomado para calcular las exportaciones al año 2022 es de US$ 8.700/t LCE y alrededor de US$ 9.400/t LCE en el año 2025.

Bajo el Escenario 2, la producción de litio en Argentina en 2022 se proyecta que sea 5 veces la producción actual, totalizando en aquel año 206.000 t LCE. El valor de las exportaciones ascendería a US$ 1.700 millones en 2022 y US$ 2.400 millones en 2025. En este escenario los despachos de litio en 2022 serían equivalentes al 7% de las exportaciones actuales de la agroindustria, y al 10% en 2025.

Por último, en el Escenario 3 que representa el desarrollo potencial de la producción de litio en Argentina, ésta ascendería en el año 2022 a 273.000 t LCE, es decir, casi 7 veces el producto de 2019. El valor exportado en 2022 totalizarían US$ 2.371 millones, representado el 9% de las exportaciones de la agroindustria argentina y tres años más tarde, en 2025, éstas ascenderían a US$ 3.200 millones, es decir, el 13% de los despachos agroindustriales actuales.

Si bien no todas las proyecciones son tan optimistas como la de los especialistas de la Secretaría de Minería, aún las menos alentadoras proyectan una capacidad instalada en Argentina del orden de 100.000 t LCE en 2025.

Indicador N°4: el alto nivel de especialización tecnológica requerida, la gran distancia que separa a Argentina, Chile y Bolivia de los centros de fabricación y consumo de VE y los incentivos locales que resultan insuficientes son algunas de las barreras que impiden a la región avanzar en la industrialización del litio y exportar baterías.

La existencia de tan importantes reservas de litio, condujo a Chile, Argentina y Bolivia a considerar la oportunidad de fabricar baterías para autos, ejerciendo la ventaja de contar con la materia prima para ello. Sin embargo, los países sudamericanos enfrentan tres grandes desafíos:

Especialización tecnológica necesaria: la cadena productiva desde la obtención del litio hasta la fabricación de baterías es larga y requiere tecnología muy especializada. La extracción del litio es el eslabón inicial de esta cadena y le siguen la obtención de químicos, la producción de cátodos, celdas y finalmente la producción de baterías. De momento, los países sudamericanos trabajan en plantas con participación de capital extranjero en el procesamiento del litio para obtener químicos como carbonato o hidróxido de litio.

Distancia a los centros de fabricación y consumo de VE: la ubicación geográfica de los países sudamericanos constituye en este caso una gran desventaja logística. La fabricación de baterías tiende a ubicarse en las cercanías de las plantas productoras de VE, dada la preferencia de los industriales del sector por mantener la cadena productiva territorialmente

cerca. Además, las baterías no pueden transportarse en avión y dado su importante peso, el flete en barco se encarece sustancialmente. A causa de ello, no sería eficiente exportar baterías desde América del Sur a América del Norte, Europa o Asia.

Incentivos insuficientes: no se han aplicado programas de incentivos a la inversión lo suficientemente fuertes como para desarrollar la actividad industrial en la región. Uno de los frenos a este tipo de medidas es la postura de organismos medioambientales y comunidades nativas que se oponen a la extracción del metal.

- *International Energy Agency. (2018) Global EV Outlook 2018. Recuperado de: https://webstore.iea.org/global-ev-outlook-2018*
- *Ministerio de Energía y Minería. Secretaría de Minería. (2017) Mercado de Litio: Situación actual y perspectivas. Informe especial. Recuperado de: http://cima.minem.gob.ar/assets/datasets/marzo_2017_-_informe_especial_litio_.pdf*
- *Panorama Minero. (2019) Enfoques Junio: VIII Seminario 14 Litio en Sudamérica. Recuperado de: https://litioensudamerica.com.ar/*
- *U.S. Geological Survey. (2019) Mineral commodity summaries 2019. Recuperado de: https://doi.org/10.3133/70202434*

Caída del consumo doméstico: ¿simple coyuntura o cambios en las tendencias de consumo?

ROSGAN

El consumo de carne vacuna en Argentina se encuentra en franca caída, pero, si observamos la evolución del consumo total de carnes en los últimos 20 años, notamos que -a excepción del 2001/02- el número ha fluctuado entre los 100 a 115kg /hab./año.

El consumo de carne vacuna en Argentina se encuentra en franca caída. Sin embargo, si observamos la evolución del consumo total de carnes en los últimos 20 años, notamos que -a excepción de los años afectados por la crisis de 2001/02- el número no ha variado sustancialmente sino que ha estado fluctuando dentro del rango de los 100 a 115 kg por habitante por año, aunque con cambios en su integración. Durante la primera década analizada, 2000-2009, el consumo de carne vacuna representaba en promedio el 67% del total consumido por los argentinos mientras que en el segundo período -de 2010 a la actualidad- su participación promedio ha descendido al 52%, cayendo a su mínimo histórico del 42%, en los primeros siete meses de este año.

En lo que va del año, el consumo aparente de carne vacuna se ha contraído cerca de un 12% respecto de igual período de 2018, pasando de 58,7 kg a 51,8kg per cápita. Sin embargo, el consumo de los otros dos sustitutos -cerdo y pollo- prácticamente no ha sufrido alteración. Diferente fue la situación vista en 2001-2003, cuando producto de una profunda crisis económica con caída real del salario, el consumo de carnes se vio fuertemente restringido en los tres tipos de carne y, una vez recuperado el nivel salarial, vuelve a estabilizarse en torno a los niveles actuales.

Si comparamos la foto de 2009 con la del presente, el consumo total de carnes es exactamente el mismo, 110 kg por habitante por año. Sucede que de ese entonces a la fecha se dio una transferencia de casi 17 kg de la carne vacuna hacia el pollo y el cerdo, que sumaron 10 kg y 7 kg a su consumo *per cápita*, respectivamente. En la actualidad, el consumo de estas dos carnes combinadas (58 kg) supera en 7 kg el consumo de carne vacuna (52 kg).

Sin dudas Argentina siempre ha sido considerado un consumidor tradicional de carne vacuna. Es por ello que este cambio de tendencia, en cierto modo, pone en alerta al sector. Sin embargo, analizando la integración del consumo en otros países, se observa una situación más equilibrada dentro de las principales carnes rojas, a excepción de Uruguay, con quien compartimos una cultura gastronómica similar.

Ejemplo de ello son Estados Unidos que, con un consumo total que ronda los 100 kg *per cápita*, el 50% es consumo de pollo y el restante 50% se distribuye en partes iguales entre vaca y cerdo. En el caso de Europa, el consumo promedio ronda los 70 kg *per cápita*, de los cuales cerca del 50% se integra con carne de cerdo, el 33% con pollo, 15% con carne vacuna y el resto con carne ovina. De hecho, Australia y Nueva Zelanda, siendo importantes productores de carne vacuna, cerca de la mitad de su consumo está integrado mayoritariamente por pollo y el resto se distribuye entre carne de vacuno, porcino y una importante proporción de ovino.

Por lo tanto, ¿es realmente esta baja en el nivel de consumo local consecuencia de la actual pérdida del poder adquisitivo del consumidor o confluyen otros factores que también están afectando la preferencia del consumo?

Pareciera ser que además de razones coyunturales, existen otras que están influyendo cada vez con mayor fuerza sobre el consumo de carnes rojas en general, representan cambios en las tendencias de consumo que trascienden el ámbito nacional.

Se trata de cambios globales que se vienen gestando silenciosamente desde hace tiempo pero que en actualidad han tomado mayor visibilidad. Tal es el caso del auge de vegetarianos y veganos, de los desarrollos en materia de carne artificial, de las tendencias impuestas por las nuevas generaciones de consumidores, por los movimientos ambientalistas e incluso por un cambio en la dieta del propio consumidor tradicional de carnes.

En el ámbito local, de acuerdo a una encuesta realizada hace pocos meses por el Instituto de Promoción de Carne Vacuna Argentina (IPCVA) sobre una base de 1000 consumidores consultados de manera online, se determinó que solo 4 de cada 10 argentinos son "fanáticos" de la carne vacuna, es decir, que están satisfechos con el producto, se quedan con él y lo recomiendan a otras personas para su consumo. A su vez, el trabajo analizó otras figuras en relación al consumidor

como la del “mercenario”, quien a pesar de estar satisfecho con el producto si ve algo más barato se va del mismo; la del “rehén” quien pese a no estar satisfecho se queda con el producto porque no encontró otro reemplazo y la del “terrorista”, que según esta caracterización es quien se fue definitivamente de la carne. Este mapeo realizado por el IPCVA, permitió arribar a una afirmación muy contundente, “6 de cada 10 argentinos se pueden pasar a otros alimentos” por lo que el trabajo de comunicación hacia el consumidor deber ser sumamente efectivo a fin de evitar mayores fugas.

Comunicacionalmente, la ganadería argentina tiene aún un vasto terreno por recorrer. Siendo un sector con fuerte arraigo nacional, con una alta carga de tradición y sólido posicionamiento a nivel consumidor, la comunicación no ha sido hasta el momento una prioridad. Sin embargo, el mercado pone cada vez más foco es cuestiones de sustentabilidad, buenas prácticas, salud alimentaria y bienestar en general, que resulta imperioso atender pero también transmitir.

Los recientes incendios desatados en el Amazonas y las reacciones internacionales de los distintos Estados, dan cuenta del peso que actualmente ejerce la cuestión ambiental sobre la percepción del consumidor. Como sector, debemos ser conscientes de que este consumidor ya no es el mismo de unas décadas atrás. Su nivel de fidelidad es bajo y sus exigencias cada vez más altas. Es un consumidor informado, con un fuerte concepto de responsabilidad social y alta capacidad de discernimiento, que lo desata cada vez más de un consumo por simple tradición.



La bajante del Paraná condiciona el ritmo de embarque en los puertos de Gran Rosario

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

La programación de embarques estará sujeta a la altura del río, que en Rosario mide 80 cm menos de la media. De cara al ciclo 19/20, en zona núcleo el maíz temprano aventaja a la oleaginosa pero la soja de segunda daría mejor margen que el cereal tardío.

En estos días, el tránsito de barcazas por el Paraná que transportan mercadería desde puertos paraguayos, como así también los fletes de cabotaje con origen principalmente en Barranqueras, circulan sin mayores dificultades. Es recién en el tramo sur del río, donde habitualmente navegan buques de mayor porte que requieren mayor calado, donde se identifican importantes complicaciones logísticas. El tránsito de los navíos se vuelve más dificultoso y lento en las circunstancias actuales cuando las embarcaciones varadas obstruyen el flujo de navegación, y plantas industriales de la zona están recibiendo buques con demoras de 10 días mientras que en ocasiones mantienen buques cargados en puerto que no pueden salir por el bajo nivel del agua. La inmovilización de buques representa un costo diario para las empresas exportadoras que se estima en un rango de entre US$ 30.000 y US$ 50.000 dependiendo del tipo buque y el modo de contratación.



En vistas a las próximas semanas, los pronósticos del Instituto Nacional del Agua prevén una caída adicional del Paraná a la altura de Rosario, al tiempo que no se proyectan lluvias importantes en el norte que podrían nutrir al río en el futuro cercano.

Mientras tanto, el mercado externo se presenta muy favorable para la colocación de maíz y soja argentinos, gracias a la competitividad de precio que ganaron los granos gruesos post-devaluación. Esta ventaja comparativa, de todos modos, podría no sostenerse en el largo plazo a partir de una menor fluidez de la oferta interna, aunque en un escenario de rebote de las primas de exportación por los cultivos argentinos las condiciones externas resultan diferentes para la soja que para el maíz.

En el caso de la soja, un aumento en el precio FOB del poroto argentino no sacaría a la oleaginosa nacional de mercado mientras dure la guerra comercial entre China y Estados Unidos. Aún con un encarecimiento de la soja argentina, China seguiría comprando poroto nacional, aunque éste sí perdería competitividad frente a la soja brasileña. Esta semana, el valor FOB para argentina está más de US$ 7/t por debajo del precio de la soja en puertos brasileños.



El escenario que se desarrolla en el mercado del maíz, sin embargo, es muy diferente. Con el precio de referencia en Chicago cayendo un 14% en el último mes, el mercado descuenta altas existencias mundiales en la campaña 2019/20, cuando la producción mundial alcanzará 1.100 Mt según USDA e IGC. Con esto, un mayor valor FOB del maíz argentino le restaría competitividad al cereal en un contexto de oferta holgada. Actualmente, el valor FOB del maíz argentino es casi US$ 20/t más competitivo que el cereal brasileño y más de US$ 23/t más barato que el estadounidense. Con esto, en el cereal argentino atraviesa su momento de mayor competitividad respecto del maíz brasileño desde finales del año pasado.

En relación a los precios de Chicago, las ganancias de la soja a comienzos de la semana, impulsada por el retrasado desarrollo de las plantas en EEUU, se revirtieron en la última sesión por las mejores proyecciones para la cosecha brasileña, que adicionan a un balance global ya holgado de disponibilidades.

Según informó el lunes el Departamento de Agricultura de EEUU, el 86% de la soja se encuentra fructificando, período clave en la determinación del rinde anual. Esta proporción resulta muy inferior al promedio de los últimos 5 años, que asciende al 96%, dejando a la oleaginosa vulnerable a la llegada de heladas tempranas en el Hemisferio Norte.

En relación a la nueva campaña brasileña, cuya siembra está pronta a comenzar en las zonas productivas más importantes, INTL FCStone informó esta semana que prevé una cosecha total 2019/20 de 121,41 Mt, por encima de las 115,07 Mt del ciclo 2018/19, gracias a un incremento del área sembrada. Al mismo tiempo, la consultora espera exportaciones brasileñas en el nuevo año comercial por 75 Mt, superando las 70 Mt del presente año. En medio de las

tensiones comerciales entre Estados Unidos y China, esta noticia suma un impacto negativo adicional a las proyecciones de exportación norteamericana de soja, presionando las cotizaciones de la soja a la baja en el mercado de referencia de Chicago. El jueves 5 de septiembre el contrato más cercano de la oleaginosa ajustó a US$ 312,24/t, unos US$ 2,5/t por debajo de su cotización el jueves anterior.

Las exportaciones brasileñas de poroto de soja a China cayeron en agosto un 40% respecto de los despachos de agosto de 2018. La caída interanual se explica principalmente por dos motivos: la caída en la demanda de China como consecuencia de la fiebre porcina africana y los mayores despachos de poroto de soja de Argentina. Con esto, Brasil exportó en el octavo mes del año 4,1 Mt, casi 3 Mt menos que el anterior agosto, según datos de Secex. Mientras que Argentina despachó alrededor de 850.000 toneladas en agosto 2019, según datos de embarques de NABSA. El ciclo anterior, nuestro país no había registrado exportaciones de poroto de soja en el mes de agosto a China. En el acumulado de la campaña, Argentina lleva exportado 4 Mt de poroto de soja al gigante asiático, casi cuatro veces más que los despachos de la campaña anterior a esta altura, pero por debajo del promedio de las últimas 5 campañas (5,1 Mt).



El desarrollo del maíz también se encuentra retrasado en relación al promedio de los últimos cinco años. Según informó el USDA, un 81% de los cultivos se encuentra en fase de llenado de granos, rezagado en relación al 93% del año anterior. Aunque ello hace que el cereal se muestre más vulnerable, de momento viene superando las expectativas del mercado y se espera que las condiciones ambientales se mantengan favorables en las próximas semanas.

Sin embargo, incluso si mejoran las perspectivas de producción en Estados Unidos, esta oferta se está encontrando con una dura competencia por parte de Argentina y Brasil a la hora de ser colocado en el mercado. Según reportó Reuters, Brasil exportó en agosto 7,2 Mt de maíz, el doble que en agosto de 2018 y un 75% por encima del promedio de los últimos cuatro años. Este es, además, el tercer mes consecutivo en que las exportaciones brasileñas alcanzan un máximo histórico para el período. Los embarques totales en los últimos tres meses suman así 16,5 Mt, casi la mitad de lo que se esperaba para todo el ciclo 2018/19.

Argentina, en tanto, habría embarcado en agosto más de 3,4 millones de toneladas de maíz, según estimaciones propias en base a NABSA. De este modo, las exportaciones desde comienzos de la campaña en el mes de marzo suman 22,42 millones de toneladas, un récord histórico para el primer semestre de la campaña comercial, tal como muestra el gráfico adjunto.



Las mayores exportaciones de maíz desde Sudamérica se ven impulsadas tanto por la mayor producción del cereal como por el debilitamiento de sus respectivas monedas en relación al dólar estadounidense, mejorando la competitividad de sus ventas al exterior. En este marco, el precio del futuro más cercano en el mercado de Chicago retrocede más de US$ 5/t en la comparación de jueves contra jueves, ajustando a US$ 136,4/t el 5 de septiembre. Suman presión a los contratos CBOT el buen estado de los cultivos informados por el USDA y las buenas condiciones climáticas que se desarrollan en el Cinturón Maicero.

De cara al nuevo ciclo y frente a la incertidumbre económica que atraviesa Argentina en la actualidad, a poco de abrirse la ventana de siembra para los granos gruesos los productores aún barajan la posibilidad de modificar sus planes productivos. Con una ambiciosa siembra de trigo exitosamente finalizada, en el caso del maíz y la soja, todavía hay margen para la modificación de planteos 2019/20.

En la zona núcleo, las expectativas de producción y las estructuras de costos inclinan la balanza en favor del maíz temprano por sobre la soja de primera. En el corazón productivo del país, las condiciones están dadas para que esta campaña el maíz temprano obtenga un margen ampliamente superior al de la soja de primera, aventajando el cereal a la oleaginosa principalmente a partir del mayores rindes estimados que se consolidarían en mayores ingresos.

En cuanto a los planteos productivos que combinan trigo con soja de segunda o maíz tardío, la situación se revierte. En este caso, la soja de segunda se vuelve más rentable ya que enfrenta costos sustancialmente menores a los de la soja de primera con rendimientos levemente menores a la de primera. En contraste, el maíz tardío lograría un rinde un 20% por debajo del rinde del maíz temprano y enfrentaría costos similares. En consecuencia, a iguales costos con menor rinde e ingresos, llevan a una pérdida de competitividad relativa. Por otro lado, en condiciones de alta incertidumbre la mayor inversión inicial que conlleva la siembra del cereal cobra especial relevancia.

En el Mercado Físico de Granos de la BCR, esta semana las operaciones por soja concentraron más volumen que las de maíz. Las ofertas de compra de las fábricas de la región estuvieron en $13.000/t y US$ 230/t el día jueves por la oleaginosa con descarga inmediata. En el segmento del maíz, la mayor actividad comercial se la llevó la mercadería con descarga disponible y contractual. Por maíz con descarga la oferta abierta el jueves estuvo en US$ 125/t y US$ 123/t por el cereal con entrega contractual. Por la nueva cosecha, esta semana se observó una mayor variedad de ofertas de compra, destacándose los negocios a marzo cuyo precio abierto estuvo en US$ 133/t, US$ 3/t por debajo del contrato

Matba-Rofex Abril (US$ 136/t). El precio pizarra publicado por la Cámara Arbitral de Cereales para el maíz el jueves ($ 7.050/t) medido en dólares (US$ 126,3/t) aumentó US$ 1,4/t respecto del jueves pasado, moviéndose en dirección contraria a los precios de Chicago que perdieron terreno en la semana. El precio CAC de la soja, por su parte, fue de $ 13.100/t el jueves 5 de agosto, con una variación negativa medida en dólares equivalentes de US$ 1,2/t respecto al jueves anterior, cayendo menos que los contratos en Chicago.

Foto: Gentileza Marcelo Manera - Diario La Nación.

La caída en los precios desalienta los negocios por la nueva cosecha, mientras el clima amenaza la producción

Blas Rozadilla – Javier Treboux

La primera estimación oficial para la campaña 2019/20 de trigo anticipa un récord histórico, aunque la falta de lluvias y las heladas preocupan. La comercialización anticipada se retrasa ante precios poco convincentes para los oferentes.

En esta última semana, los negocios por trigo nuevo no acapararon un importante volumen de operaciones en la plaza local, por precios a cosecha que no parecen conformar a los oferentes. El contrato de trigo diciembre 2019 que cotiza en Matba tocó en la semana el valor más bajo desde que ese contrato cotiza, llegándose a negociar a US$ 152/t durante la rueda del martes, para ajustar en los US$ 154/t ese día. Este ajuste no solo es el registro más bajo de la presente campaña, sino el registro más bajo desde que el contrato de trigo con entrega en Rosario posición diciembre cotiza en el Mercado a Término de Buenos Aires.



Esta campaña marcó un record en lo temprano que comenzó su comercialización, registrándose las primeras operaciones de compra de mercadería a cosecha en la primera semana de febrero de este año. El nivel de comercialización ha ido perdiendo impulso a medida que fue avanzando el ciclo comercial, para retrasarse en comparación con la campaña pasada. Para finales de agosto, en la campaña 2018/19 se llevaban vendidas 1,5 millones de toneladas más de lo que se llevan a la fecha para la 2019/20. Aun así, esta se consolida como la segunda campaña con mayor volumen comprometido para fines de agosto. Se observa en la gráfica de precios cómo durante la mayor parte del ciclo de vida del contrato de trigo diciembre 2018 en Matba el precio se situó por encima de lo que rigió para la campaña corriente, estimulando mayor volumen de ventas anticipadas.



La gran campaña que se avecina en términos productivos en nuestro país, con incremento en el área sembrada y buenas perspectivas de rinde, deprime los precios ante la previsión de una abundante oferta a partir del mes de noviembre.

El Ministerio de Agroindustria publicó en el Monitor de Estimaciones Agrícolas del mes de agosto su primera proyección para la producción de trigo de la campaña 2019/20. Según el organismo oficial la cosecha volverá a romper el record histórico de 19,46 Mt del ciclo pasado al alcanzar las 21 Mt, lo que implica un aumento del 8%. Esta producción se realizará sobre un área de 6,6 M ha, un área 5% superior a la sembrada en la campaña pasada. Las labores en estas tierras destinadas al cereal fueron finalizadas a mediados del mes de agosto, según los Informes semanales del área de estimaciones de este mismo Ministerio.

Una cuestión a tener en cuenta, sin embargo, es la escasez de lluvias que está afectando la condición de los cultivos. Según el Informe Semanal de Estimaciones Agrícolas en base a datos de la Oficina de Riesgo Agropecuario (ORA), las reservas hídricas en una gran parte del área triguera argentina siguen mermando. La escasez de precipitaciones de la última semana, sumada a las anomalías negativas de precipitación del mes de agosto en la mayor parte del país, continúa provocando un desecamiento generalizado de los perfiles hídricos del área triguera nacional. Como se observa en el mapa adjunto Córdoba presenta la situación más compleja y con pocas probabilidades de mejoría, teniendo en cuenta el pronóstico de precipitaciones para la próxima semana.



A esta escasez de precipitaciones se suma la seguidilla de heladas que, según destaca GEA, pueden dejar su marca en los cultivos trigueros. La combinación de ambos factores podría dejar daños importantes en los lotes más adelantados. El último informe de GEA muestra una desmejora en la condición de los cultivos en esta semana. Aparecieron los lotes regulares abarcando un 15% de la zona núcleo, los que estaban entre excelentes y muy buenos pasaron de un 65% al

55% del área, y los buenos descendieron quedaron en 30%, cayeron 5 puntos porcentuales. Además, las bajas temperaturas que se presentaron mantienen bajas las tasas de crecimiento del cultivo que se ve desmejorado, con hojas quemadas y sin vigor.

En la semana, el precio de referencia establecido por la Cámara Arbitral de Cereales de Rosario por mercadería disponible en la plaza local al jueves 5 de septiembre fue de $ 11.440/t, $ 100 por encima del jueves anterior y en un repunte luego de tocar los $ 10.600/t el día lunes. Traduciendo estos valores a moneda norteamericana, la mejora que se observa es del 4,3%, pasando de US$ 194,6/t a US$ 205/t. Esto se dio a partir de la baja en el tipo de cambio causada por las últimas medidas de control cambiario.

En el mercado de Chicago también se sintió la fuerte presión bajista sobre el precio de los futuros al comienzo de la semana. El contrato de mayor volumen operado tocó un precio mínimo desde mediados de mayo el martes para cerrar en US$ 166,63/t, para luego recuperar algo de terreno sobre el final de la semana. El día de ayer el precio de ajuste quedó en US$ 171,32/t, lo que implicó una caída semanal del 1,4%.



Los fondos de inversión que especulan con futuros y opciones de trigo en el mercado de Chicago, volvieron en la semana pasada a posicionarse a la baja en este mercado. Según el último dato presentado por la *Commodity Futures Trading Commission (CFTC)* de los Estados Unidos, los fondos de inversión tuvieron una posición neta vendida en el contrato de trigo con mayor volumen en CBOT de -3.056 contratos, o 415.600 toneladas. Los fondos no presentaban una posición neta vendedora desde principios de junio de este año, y registran siete de las últimas ocho semanas ajustando sus posiciones en corto.

La cosecha de trigo de invierno en los Estados Unidos se dio por finalizada al domingo de la semana pasada, con un volumen producido de 36,7 Mt, según el estimado de USDA para esta variedad. Además, en la semana se registró un considerable avance en las tareas sobre el trigo primavera; la cosecha de trigo de primavera de EE.UU. de campaña 2019/20 alcanzó el 55% del área, pero aún se encuentra muy por detrás de la misma fecha de 2018 (78%).

Este retraso se explica fundamentalmente por avances más lentos en Dakota del Norte y Minnesota, según los últimos datos del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. La cosecha en Dakota del Norte se sitúa en el 52%, fuertemente por detrás del 86% del año pasado. Este es un estado importante ya que se espera Dakota del Norte produzca 8,7 millones de toneladas de trigo de primavera esta campaña, el estado con mayor volumen de los EE.UU.