Transporte

Pierde impulso el crecimiento del comercio marítimo mundial a causa del proteccionismo y las tensiones comerciales

Blas Rozadilla

Si bien el comercio marítimo continúa en alza, la tasa de crecimiento se desaceleró. La guerra comercial, medidas proteccionistas, el mayor peso de los servicios en las cadenas de valor y las recesiones en algunas economías emergentes fueron las causas.

Transporte

Récord de ingreso de buques oceánicos al Gran Rosario en 2019

Alfredo Sesé – Pablo Ybañez

En 2019 ingresaron 2.632 buques al Gran Rosario, la cifra más alta en los últimos 20 años. Luego de la sequía del 2017/18, que disminuyó las exportaciones en U$S 8.000 millones, la recuperación del 2018/19 fue clave en el aumento de la actividad portuaria.

Commodities

Exportaciones de carne vacuna a China se duplican y valen, en promedio, US$ 400 la tonelada más

Julio Calzada - Desiré Sigaudo

Complementando informes de ROSGAN que destacan el salto cuantitativo de las exportaciones de carne vacuna a China, se indaga en temas como qué participación de mercado se logró y cómo evolucionaron cualitativamente los despachos de carne a este país.

Commodities

Los precios del trigo alcanzan máximos alrededor del mundo

Blas Rozadilla – Javier Treboux

El ajustado balance para el trigo a nivel global en el marco de una intensa demanda impulsó a los precios de exportación alrededor del mundo. Argentina no fue la excepción, lo que dio sustento a los precios locales que tocaron máximos en MatbaRofex.

Commodities

Con 49 Mt, la campaña 2019/20 se proyecta como la segunda mejor cosecha para el maíz argentino

Franco Ramseyer – Desiré Sigaudo

La campaña gruesa 2019/20 recobra impulso en los campos argentinos gracias a las lluvias generalizadas. En el mercado internacional, el acuerdo China-EEUU y las cosechas brasileñas definen el rumbo de precios e intercambios comerciales.

Commodities

Incendios en Australia: ¿Qué impactos puede generar en el comercio mundial de carnes?

ROSGAN

Australia está siendo testigo de devastadores incendios forestales que afectan millones de hectáreas tanto en zonas rurales como urbanas localizadas en los estados del sudeste del territorio nacional.

Pierde impulso el crecimiento del comercio marítimo mundial a causa del proteccionismo y las tensiones comerciales

Blas Rozadilla

Si bien el comercio marítimo continúa en alza, la tasa de crecimiento se desaceleró. La guerra comercial, medidas proteccionistas, el mayor peso de los servicios en las cadenas de valor y las recesiones en algunas economías emergentes fueron las causas.

Dato N°1: Continúa el aumento interanual en las cargas en el comercio marítimo internacional, 2018 fue el noveno año consecutivo de crecimiento. En el 2018 se registró un incremento interanual del 2,7% respecto del 2017, alcanzando las 11 mil millones de toneladas.

En el presente artículo se analizan datos del "*Review of Maritime Transport 2019*", publicado por la UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) que analiza el comercio marítimo mundial del año 2018, último con el que se cuentan estadísticas completas. Pese a haber sido publicado a comienzos del mes pasado, mucho después del cierre del año calendario 2018, es muy interesante dar cuenta de la información y las estadísticas que se recopilan para este informe, debido al impacto que el flete de productos agrícolas ha tenido y tiene sobre la Argentina y sus exportaciones de granos, harinas y aceites.

Tomando un período extendido para el análisis, la UNCTAD muestra en determinados años seleccionados la siguiente evolución de las cargas medidas en toneladas y discriminadas por los principales tipos:



Desde la crisis financiera mundial del 2008/2009 hasta el año pasado (2018), los volúmenes operados se incrementaron en un 40,1%. De esta forma se observan 9 años ininterrumpidos de crecimiento anual en las cargas.

El comercio marítimo internacional perdió impulso en el año 2018, con un aumento de los volúmenes transportados del 2,7%, un retroceso respecto al 4,1% del año anterior y por debajo de la tasa de crecimiento promedio histórica del 3%. Una serie de factores que afectan al comercio que se intensificaron en 2018 contribuyeron a la desaceleración del crecimiento en el comercio marítimo. Las tensiones comerciales y el proteccionismo encabezaron la lista, seguidas por la decisión del Reino Unido de abandonar la Unión Europea ("*Brexit*"); la transición económica en China; agitación geopolítica; e interrupciones del lado de la oferta, como las que ocurren en el sector petrolero. La evolución específica de cada país, incluidas las recesiones en algunas economías emergentes, la debilidad en los sectores industriales en muchas regiones, una desaceleración de la economía en China y una demanda de importaciones más débil tanto en los países desarrollados como en desarrollo, también obstaculizaron el crecimiento. A pesar de estos golpes, el comercio marítimo alcanzó un hito en 2018, registrando un récord con un volumen total de 11 mil millones de toneladas.

Si se lo compara con el primer año de la serie de datos expuesta (1970), el crecimiento en el volumen de mercaderías comercializadas por vía marítima se incrementó en un 322,5%.

Dato N°2: ¿Por qué se redujo la tasa de crecimiento de las cargas en 2018?

En primer lugar esto se explica por el menor crecimiento del comercio mundial de bienes, que se desaceleró a un ritmo inesperado. Además, los aranceles al comercio entre China y los Estados Unidos, las dos principales economías del mundo, aumentaron en un contexto global de crecientes tensiones comerciales y proliferación de medidas unilaterales restrictivas del comercio. Y más allá de estas políticas comerciales, las cuestiones geopolíticas y las sanciones, también tuvieron influencia las preocupaciones ambientales, la economía del combustible y las tensiones que involucran al Estrecho de Ormuz, un punto estratégico para el comercio marítimo.

A su vez, otros factores en plena vigencia continúan remodelando lentamente la realidad del transporte marítimo. Una nueva normalidad, que contrasta con la perspectiva histórica, parece estar afianzándose. Esta tendencia se caracteriza por

un crecimiento moderado tanto en la economía como en el comercio a nivel mundial, una reestructuración de la cadena de suministro a favor de flujos comerciales más regionalizados, un papel más importante de la tecnología y los servicios en las cadenas de valor y en la logística, desastres naturales más frecuentes y de mayor intensidad, y una agenda acelerada de sostenibilidad ambiental con una mayor conciencia del impacto del calentamiento global.

A partir del análisis de los datos de producción global, se obtiene que el crecimiento económico mundial bajó en 2018, motivando la caída en el comercio internacional. Después de alcanzar el 3,1% en 2017, el crecimiento del producto interno bruto (PIB) mundial se mantuvo estable, pero se redujo al 3% en 2018. El crecimiento generado por la expansión fiscal en los Estados Unidos ayudó a compensar en cierta medida el débil desempeño en Argentina, China, Irán, Japón, Turquía y la Unión Europea.

El crecimiento mundial se desaceleró abruptamente durante el cuarto trimestre de 2018, reflejando en parte las recesiones en algunas economías emergentes y la debilidad en los sectores industriales en muchas regiones. La producción industrial global, un indicador principal de la demanda de servicios de transporte marítimo, se desaceleró a 3,1%, por debajo del 3,6% en 2017. Además de los factores específicos de cada país y sector, la gran incertidumbre política derivada de las tensiones comerciales entre China y Estados Unidos generó fuerte presión a la baja sobre el crecimiento global.

Las cifras de producción industrial y las encuestas a los gerentes de compras sugieren que es probable que la desaceleración continúe en 2019. La UNCTAD proyecta que el crecimiento del PIB mundial disminuirá aún más en 2019.

A la par de la evolución en la producción mundial, el crecimiento del comercio mundial de mercancías (importaciones y exportaciones) cayó al 2,8% en 2018, una performance inesperada que contrasta con el aumento del 4,5% en 2017. Se estima que el comercio entre China y Estados Unidos ha disminuido en más del 15% desde septiembre de 2018, luego de la segunda ronda de subas arancelarias. Esto también ha tenido un impacto en las cadenas de valor mundiales en Asia Oriental y otros socios comerciales.

Además de la guerra comercial entre Estados Unidos y China, restricciones comerciales introducidas por otros países también han pesado mucho sobre el comercio internacional. En 2018, restricciones a la importación y aumentos arancelarios también fueron implementadas, como medidas de represalia o para reducir las vulnerabilidades de la cuenta corriente, como por ejemplo, las relacionadas con Egipto, Indonesia, Irán, Pakistán, Sri Lanka y Turquía. El uso cada vez mayor de derechos antidumping y compensatorios obstaculizó aún más el comercio.

Dato N°3: Los principales productos secos a granel, que incluyen al carbón, el mineral de hierro y los granos representaron el 41% de total de los envíos de carga seca en el 2018. Su menor crecimiento traccionó en la desaceleración del comercio marítimo internacional

En 2018, los principales productos secos a granel (carbón, mineral de hierro, cereales y oleaginosas) representaron el 41% del total de los envíos de carga seca, que se estiman en 7.811 millones de toneladas. En el último año crecieron a un ritmo menor que en 2017 y tuvieron una leve reducción en su participación sobre el total. El comercio en contenedores y de otros productos menores a granel, representaron el 24% y el 25,8% del total, respectivamente. Los volúmenes restantes correspondieron a otras cargas secas.

Los envíos en buques cisternas (petróleo, gas, productos químicos, entre otros) representaron el 29% del volumen total del comercio marítimo, por debajo del 55% registrado a comienzos de los '70. Esto es coherente con el cambio que se está dando en la estructura del comercio marítimo, que se arraigó en gran medida en la década de 1980. En ese período se dio una disminución en el comercio de tanqueros del 6,2%, lo que se correspondió con un menor consumo de petróleo que siguió a las crisis petroleras de la década del '70. Durante el mismo período, los principales productos secos a granel aumentaron en más de la mitad. Entre 1980 y 2018, el comercio mundial de tanqueros se expandió a una tasa promedio anual del 1,4%, mientras que los principales productos secos a granel crecieron a un ritmo del 4,5%. La carga en contenedores se expandió a la tasa más rápida, con volúmenes que registraron un crecimiento promedio anual del 8% entre 1980 y 2018; sin embargo en 2018, también perdió impulso al reflejar un avance del 2,8% en 2018, por debajo del 6% del año previo.

La carga seca a granel aumentó un 2,6% en el 2018 frente al 4,0% en 2017, siendo uno de los principales rubros responsables de la desaceleración en el comercio marítimo. Por su parte, las cargas de petróleo crudo, derivados y gas crecieron un 1,5% en 2018, mostrando también un menor impulso luego de un avance del 2,9% en 2017.

Si bien la UNCTAD no releva datos de volúmenes de carga por distancia recorrida, en el informe se mencionan las estimaciones de *Clarksons Research* que indican que, teniendo en cuenta la distancia recorrida, el comercio marítimo se expandió a un ritmo ligeramente más rápido que considerando únicamente los volúmenes medidos en toneladas. El comercio marítimo creció aproximadamente un 3,3%, y el total de carga en toneladas/milla se estimó en 58.812 millones. La creciente demanda de importaciones asiáticas desde el Atlántico, particularmente las exportaciones de petróleo crudo y gas de los Estados Unidos, respaldaron este desempeño. La revolución del *shale oil* y la eliminación de la

prohibición de las exportaciones de petróleo crudo impulsaron a los Estados Unidos a la posición de exportador mundial de hidrocarburos y cambiaron el panorama mundial del comercio en esta industria.

Dato N°4: Los países en desarrollo continúan siendo los principales protagonistas del comercio marítimo mundial, exportando casi el 60% de las mercancías que se comerciaron por esa vía e importando el 64,5%.

En 2018, los países en desarrollo continuaron siendo responsables de la mayor parte de los flujos del comercio marítimo mundial, tanto en términos de exportaciones (bienes cargados) como de importaciones (bienes descargados). Se estima que estos países cargaron el 58,8% del total comerciado por vía marítima en 2018 y descargaron el 64,5% de este total. Desde 2000, la contribución de los países en desarrollo al comercio marítimo ha cambiado, lo que refleja su creciente papel como principales exportadores de materias primas, así como los principales exportadores e importadores de productos terminados y semielaborados. Sin embargo, la participación en el comercio en contenedores se ha concentrado en Asia, especialmente en China y los países vecinos. Otras regiones en desarrollo no contribuyeron igualmente, un reflejo de sus diversos grados de integración en las cadenas de valor mundiales.

Por el contrario, los países desarrollados vienen observando una caída en su participación tanto por el lado de los bienes cargados como descargados. En 2018, las economías desarrolladas fueron responsables de despachar el 34,7% de las cargas marítimas, cifra similar a la de 2017; a su vez, recibieron también el 34,7% de las mercaderías transportadas por esta vía, perdiendo participación respecto al 35,5% de 2017.

La participación de las economías en transición continúa siendo relativamente menor. El 6,5% de los volúmenes de comercio marítimo mundial se cargaron en los puertos de estas economías mientras que 0,8% se descargó en su territorio durante 2018, manteniendo las participaciones del año previo.

Históricamente, los países en desarrollo han sido los principales proveedores de materias primas de alto volumen y bajo valor; sin embargo, esto ha cambiado con los años. En 2014 se alcanzó un hito cuando la participación de este grupo de naciones en los bienes descargados (importaciones) superó, por primera vez, la participación en los bienes cargados (exportaciones). Este cambio subraya la importancia estratégica de los países en desarrollo como el principal motor del comercio mundial marítimo, así como su creciente participación en las cadenas de valor mundiales. Sin embargo, como se puede ver en los gráficos adjuntos, este cambio en la tendencia se debió principalmente al desarrollo de China y el crecimiento en sus importaciones, lo que se potencia con su gran peso en la economía mundial.

En su clasificación por grupos de desarrollo económico, la UNCTAD incluye dentro de las llamadas economías de transición a los países de Europa del Este que formaron parte de la Unión Soviética o estuvieron bajo regímenes socialistas. Las economías desarrolladas, son en su mayoría europeas y refieren a los países altamente industrializados y con altos niveles de PBI per cápita. Las economías en desarrollo incluyen al resto de los países de menores ingresos dentro de los que se encuentran, por ejemplo, las naciones sudamericanas, africanas, del sudeste asiático, del Medio Oriente, entre otras.

Dato N°5: Luego de haber sido uno de los principales rubros que impulsaron el aumento en el comercio de cargas secas a granel en 2107, el volumen embarcado de granos se reduce en 2018.

El comercio mundial de productos secos a granel que había sido el pilar del comercio marítimo en 2017, con un crecimiento del 4%, tuvo una desaceleración en 2018 al registrar un avance del 2,6%. A partir del respaldado brindado por un fuerte crecimiento en el comercio de carbón, las principales cargas secas a granel (mineral de hierro, carbón y granos) crecieron un 1,9% en 2018, por debajo del 4,7% anterior.

Algunas tendencias negativas se desarrollaron en 2018. El crecimiento en los envíos de mineral de hierro casi se detuvo cuando la demanda de importación en China se contrajo. El comercio de carbón se expandió un 5,1% pero, sin embargo, se mantuvo bajo presión debido a las crecientes preocupaciones sobre su impacto ambiental y el énfasis en diversificar la matriz energética en los principales importadores, como la Unión Europea, en donde las importaciones de carbón se contrajeron un 5,8% en 2018. Dado que el comercio de mineral de hierro y carbón representa el 28,2% y el 24,1% del comercio global a granel seco, que a su vez representa casi la mitad del comercio marítimo mundial, cualquier presión sobre estos sectores no es un buen augurio para la demanda de servicios de transporte marítimo en general.

Estos acontecimientos resaltan la cuestión de la dependencia excesiva en un número limitado de productos y mercados comerciales para apoyar el comercio marítimo. Los riesgos asociados con la excesiva dependencia que el transporte

marítimo con el comercio de China, así como con el mineral de hierro y el carbón, se han ido intensificando durante los últimos años.

En China, las importaciones marítimas de los principales productos a granel se estimaron en alrededor de 1.400 millones de toneladas, 43,5% del comercio marítimo a granel global en 2018. Después de dos décadas de crecimiento constante, las importaciones marítimas de mineral de hierro de ese país (71% del comercio mundial) se redujeron cerca de un 1% en 2018. Con respecto al comercio de carbón, el crecimiento fue respaldado por la demanda de importaciones en China, que representó aproximadamente el 19% del comercio mundial en 2018. Un acentuado énfasis en políticas ambientales y un programa de reforma del abastecimiento en China resultaron en una limitación de la producción nacional y un favorecimiento de las importaciones.



El comercio mundial de granos registró una caída del 1,1% en 2018, reduciendo su volumen a 471 millones de toneladas. Algunos de los factores que impactaron negativamente en este rubro fuero, por ejemplo, los aranceles y los envíos limitados de proveedores como Argentina. En China, se estima que las importaciones de soja disminuyeron un 8,3% en 2018, a pesar de los envíos récord desde Brasil, que aumentó sus exportaciones totales de granos en aproximadamente un 10%. Al mismo tiempo, las exportaciones de Estados Unidos cayeron un 1,4% en 2018, lo que refleja la rápida caída de las ventas de soja a China.

El desempeño observado en el comercio de cargas secas a granel destaca el papel central de China y los desafíos asociados a la dependencia excesiva de este país como principal mercado. Cualquier cambio, aunque sea pequeño, en la demanda de importaciones en China, incluso como resultado de las tensiones comerciales con los Estados Unidos, puede tener un impacto marcado en los patrones del comercio marítimo mundial.

Dato N°6: Se proyecta un menor ritmo de crecimiento del comercio marítimo en 2019 debido a las tensiones comerciales. Sin embargo, se espera un mayor impulso en los años siguientes.

Según las proyecciones de la UNCTAD, el comercio marítimo internacional aumentará un 2,6% en 2019 y seguirá aumentando a una tasa de crecimiento anual compuesta del 3,4% durante el próximo lustro. Estas cifras se basan en la elasticidad ingreso del comercio marítimo estimada durante el período 2006–2018 y en la última proyección de crecimiento del PIB establecida por el Fondo Monetario Internacional para el período 2019–2024.

El crecimiento proyectado es consistente con las tendencias históricas que reflejan que el comercio marítimo aumentó a una tasa de promedio anual del 3,4% entre 2006 y 2018. Se espera que el comercio en contenedores y las cargas secas a granel crezcan a una tasa promedio anual del 4,5% y 3,9%, respectivamente, durante el período considerado. Por su parte, se prevé que el comercio en buques cisternas (petróleo crudo y productos refinados, gas, productos químicos, entre otros) crezca un 2,2% durante el mismo período.

La incertidumbre sigue siendo un tema primordial en el entorno actual del transporte marítimo, y el crecimiento estimado está sujeto a la realización del crecimiento previsto del PIB y sus supuestos subyacentes. El crecimiento también se verá afectado por las tendencias en algunos segmentos del mercado que sufrieron algunos retrocesos a principios de 2019. Entre ellas se incluyen las interrupciones en el comercio de mineral de hierro causadas por el ciclón Veronica en Australia y por el incidente con la empresa Vale en Brasil. El comercio de granos y contenedores permanecerá a la vanguardia de las tensiones comerciales actuales. Se espera que los envíos de petróleo crudo desde la cuenca del Atlántico a Asia respalden los volúmenes de los tanqueros, mientras que es probable que las sanciones que afectan a Irán y Venezuela, así como el cumplimiento efectivo de los recortes de producción por parte de la OPEP puedan ejercer presión sobre este segmento. En general, las perspectivas para el crecimiento del comercio marítimo mundial se verán afectadas por el grado y la velocidad a la que se desarrollan algunas de estas tendencias.

Récord de ingreso de buques oceánicos al Gran Rosario en 2019

Alfredo Sesé – Pablo Ybañez

En 2019 ingresaron 2.632 buques al Gran Rosario, la cifra más alta en los últimos 20 años. Luego de la sequía del 2017/18, que disminuyó las exportaciones en U$S 8.000 millones, la recuperación del 2018/19 fue clave en el aumento de la actividad portuaria.

Finalizado el año 2019, la operatoria marítimo-fluvial en el Gran Rosario muestra un récord en el entrada de buques oceánicos, lo cual constituye el mayor registro en los últimos 20 años: 2.632 buques ingresaron al área.



El mayor ingreso de buques oceánicos de carga obedeció principalmente a la mayor producción de granos en la campaña 2018/2019. Por otro lado, la bajante del río registrada especialmente a partir del mes de setiembre, permite dos lecturas: por un lado, que, a pesar de las limitaciones en el calado de despacho de los buques producto del menor nivel de agua, el sistema siguió operando bien. Por otro lado, esta situación probablemente generó el ingreso de algunos buques adicionales, dado que una menor cantidad de carga por buque puede obligar al ingreso de más buques para transportar la carga total disponible, sea de exportación o importación.

Mirando positivamente y estrictamente los temas climáticos y productivos, el campo y la agroindustria argentina cerraron un aceptable 2019, al no sufrir la producción agropecuaria de la zona núcleo – principal zona productiva de los cultivos de nuestro país – una tremenda sequía como la registrada en el ciclo 2017/18, la peor de los últimos 50 años. El recuerdo del 2018 es imborrable: gran cantidad de lotes quedaron sin sembrar, aumentó el área de abandono, se observaron rindes muy por debajo de los promedios habituales y hubo pérdidas importantes para los hombres y mujeres de campo. En aquella oportunidad se perdió la oportunidad de materializar exportaciones por un valor cercano a U$S 8.000 millones.

Afortunadamente, la campaña 2018/2019 alcanzó una producción total de granos de 142 millones de toneladas (Mt), siendo un 46% mayor a lo producido en la campaña anterior (97,6 millones). A su vez, si consideramos los cultivos más importantes de nuestro complejo agroindustrial exportador (soja, maíz y trigo) el valor alcanzado fue de 127 Mt a diferencia de los magros 84,5 Mt del ciclo 2017/18.

La importancia de las terminales portuarias ubicadas a la vera del Río Paraná, en la zona que se extiende desde Arroyo Seco hasta Timbúes, es algo que se ha reiterado en innumerables ocasiones. Entre otras características, se destacan la eficiencia operativa, el volumen que se mueve por sus instalaciones y el monto de las inversiones privadas realizadas en dichas terminales. El proceso de crecimiento y consolidación de este polo portuario se vio favorecido por la sanción de la ley N° 24.093, de actividades portuarias y las mejoras en el dragado y señalización de la vía navegable troncal, que sin dudas debe avanzar hacia una nueva etapa de mejora en la infraestructura e incorporación de tecnología de avanzada.

Lo que vemos en el cuadro es la evolución del ingreso de buques de ultramar a las terminales portuarias ubicadas en la zona que va desde Arroyo Seco, a la altura del kilómetro 395,5 del Río Paraná, hasta el kilómetro 465 aproximadamente, en la localidad de Timbúes, durante los últimos veinte años, es decir entre los años 2000 y 2019, sobre la base de la información provista por el Centro Marítimo de Rosario y *Alpemar Shipping Agency*.

En primer término, es necesario señalar que los datos que aquí se exponen están referidos sólo al ingreso de buques de ultramar, es decir que no se tienen en cuenta el movimiento de barcazas. Además, la información incluye a todos aquellos buques entrados a la zona señalada en el párrafo anterior y que cargan o descargan todo tipo de mercaderías; por ejemplo granos, aceites y subproductos, minerales, combustibles, fertilizantes, azúcar, carga general y otros. Como el objetivo final es medir la actividad portuaria, si en un mismo viaje un buque recala en más de un puerto del área, se contabilizará todas las veces que ingresa a cada instalación portuaria.

Para una más fácil lectura, cuando se menciona “Puerto de San Lorenzo” se está haciendo referencia a todas las terminales portuarias ubicadas al norte de la Ciudad de Rosario y que están localizadas en San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes. Asimismo, cuando se hace referencia al “Puerto de Rosario” se incluyen a todas las terminales ubicadas en la ciudad de Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Punta Alvear, General Lagos y Arroyo Seco.

De acuerdo con la información disponible, la cantidad de buques entrados anualmente en el período 2000 al 2019 fue la siguiente:

Medida entre puntas, es decir el año 2019 con relación al 2000, la cantidad de buques entrados al Puerto de San Lorenzo aumentó un 69,1% y a las terminales ubicadas en el Puerto de Rosario un 68,8%, por lo que el total de buques para ambos puertos creció un 69%.

El mes que registra el mayor número total de barcos entrados durante el período considerado fue julio de 2019, con 271 unidades. En dicho mes ingresaron 187 barcos al Puerto de San Lorenzo y 84 a Rosario. Esto significa que en una zona de alrededor de 70 kilómetros, en dicho mes entraron a un puerto casi 9 barcos en promedio por día o sea uno cada 164 minutos.

En el año 2019 el promedio mensual de buques entrados al Puerto de San Lorenzo fue de 150 mientras que a la zona de Rosario fue de 69. Es decir que el Puerto de San Lorenzo representó un 68,5% de los ingresos y Rosario el 31,5%. Esta proporción se ha mantenido, si bien con algunas variaciones puntuales, alrededor de esos guarismos durante toda la serie bajo análisis.

Si se efectúa el análisis del ingreso de buques por trimestre calendario, se pueden observar los siguientes detalles:

* El ingreso promedio mensual de buques a nuestra zona, medido entre puntas, se incrementó de 130 a 219, es decir un 68%.

* El máximo número de buques ingresados en un primer trimestre fue durante el año 2016, con 611 buques.

* El máximo número de buques ingresados en un segundo trimestre de la serie fue 750, en el año 2010.

* El máximo número de buques ingresados en los tercer y cuarto trimestres fue 732 y 668, respectivamente en el año 2019.

Exportaciones de carne vacuna a China se duplican y valen, en promedio, US$ 400 la tonelada más

Julio Calzada - Desiré Sigaudo

Complementando informes de ROSGAN que destacan el salto cuantitativo de las exportaciones de carne vacuna a China, se indaga en temas como qué participación de mercado se logró y cómo evolucionaron cualitativamente los despachos de carne a este país.





Indicador N°1: ¿Cuál es el alcance actual de la Peste Porcina Africana en China que impulsa el consumo de proteína animal alternativa?

El avance de la Peste Porcina Africana (PPA) continúa siendo el principal foco de preocupación en el mercado global de proteína animal. Como se analizó en el artículo *Informe* *Rabobank: La Peste Porcina Africana reducirá a la mitad a la población de cerdos en China (2019)*, que busca sustituir su alto consumo con otras carnes, China es el territorio al que más impacta la fiebre porcina donde ocasionará pérdidas de más de 100 millones de cerdos.

En el último informe del departamento de investigación de Rabobank, se actualizaron los indicadores que miden el impacto de la PPA en el mercado global de proteína animal, prestando especial atención al mercado porcino en China. Según Rabobank (2019), la caída en los stocks porcinos en este país ya no sería del 50% sino que llegaría al 55%, mientras que se esperan pérdidas aún mayores en el segmento de madres.

En 2020, Rabobank anticipa que la pérdida de cabezas porcinas continúe durante la primera mitad del año aunque a partir de allí iniciaría una lenta recuperación de stocks. Se espera que a finales de 2020 el gigante asiático cuente con un 8% más de cabezas de cerdo respecto del inicio del año. Las pequeñas granjas chinas intentan reponer stocks mientras que las grandes unidades productivas han iniciado una agresiva política de retención de hembras con el objetivo de incrementar la producción tan rápido como sea posible. Además, gracias a las facilidades que ofrece actualmente el estado Chino en materia de financiamiento y la simplificación de permisos para la inversión, los grandes productores se lanzan a construir nuevas instalaciones para la cría porcina así como también absorben granjas de menor tamaño. Sin embargo, la masiva retención de hembras resultará en una mayor caída de la faena en los próximos meses.

La caída en la oferta de carne de cerdo provoca una cambio sustancial en el consumo chino redirigiendo la demanda hacia otras fuentes de proteína animal. La carne aviar es el mejor sustituto para la carne porcina en China, aunque también se vio un incremento en el consumo de huevos, pescados, carne ovina y carne vacuna. Es precisamente en el mercado de la carne vacuna donde se abrió una gran oportunidad para las exportaciones argentinas que, a partir de los cambios en el consumo chino, aceleraron su crecimiento en los últimos meses.

Indicador N°2: con exportaciones argentinas de carne bovina a China en un máximo en octubre, con 1 de cada 3 kg importado en China fue de origen nacional. En el período Ene-Nov de 2019, Argentina duplicó las exportaciones de carne a China frente a igual período de 2018.

Siguiendo los datos de importación de la Aduana de China, en el mes de octubre el gigante asiático importó 150.000 toneladas de carne y despojos vacunos. A su vez, las exportaciones argentinas de estos productos a China en el mismo mes ascienden a 50.000 toneladas, según datos del INDEC. Con esto, un tercio de los cortes y despojos vacunos que importó China en octubre fueron producidos en Argentina. El décimo mes del año mostró uno de los volúmenes mensuales de importación de carne vacuna más altos de 2019 para el gigante asiático. Así como también los despachos de carne argentina a China alcanzaron un máximo mensual dicho mes.



En el acumulado anual, China aumentó sus compras externas de carne y despojos vacunos en más de un 60%. El volumen despachado por Argentina al gigante asiático guarda también una importante diferencia respecto a su performance del año anterior. En 2019, las ventas de carne bovina a China mantuvieron una tendencia creciente a lo largo del año y actualmente las exportaciones en el período Enero-Noviembre de 2019 duplican el volumen vendido en igual período de 2018, incrementándose en un 103%. En los primeros once meses de 2018 nuestro país colocó 184.200 tn de carne y despojos vacunos en el mercado chino, mientras que en el mismo período en 2019 las exportaciones ascendieron a 373.500 tn. De esta forma, la ganadería argentina logra posicionarse en uno de los mercados con mejores proyecciones para el consumo de carne vacuna, proveyendo alrededor de un cuarto de las importaciones chinas cada mes.

Indicador N°3: el despegue de las exportaciones de carne vacuna a China no tiene precedentes en el corto plazo. En seis años el gigante asiático pasó de absorber el 9% del valor exportado por Argentina a acaparar el 62% del total.

Considerando los últimos dieciséis años, las primeras exportaciones de carne vacuna a China de magnitud considerable aparecen recién en el año 2014. A partir de allí este mercado sostuvo su crecimiento en participación en las exportaciones argentinas, dando un espectacular salto en los últimos dos años.



De esta forma, pasó de absorber el 9% del valor exportado por Argentina en 2014 a acaparar el 62% en 2019. De esta forma, China se convierte en el primer país en concentrar más de la mitad del valor exportado por Argentina en concepto de carne y despojos vacunos en el período considerado. Anteriormente, Alemania lideraba las compras de carne bovina nacional; mientras Chile, Israel y los Países Bajos surgen como importantes destinos para el producto que sostuvieron una cuota considerable a lo largo de los últimos años. Rusia aparece como un comprador importante en algunos años puntuales y también figuran entre los principales importadores de carne países como Brasil, Italia y Argelia, siempre en años particulares.

Indicador N°4: el volumen de las exportaciones más que duplicaron los despachos en período comparable de 2018, sumando, en este año, tres nuevos rubros de exportación de carne con hueso. Tal como señalara ROSGAN en el artículo Exportaciones: los vaivenes de las compras chinas, el mercado chino pasó de comprar el 56% de la carne argentina en 2018 a adquirir el 74% en 2019.

La demanda china impulsó el despegue de las exportaciones de carne bovina en 2019. China, que en 2018 recibía el 56% de las ventas argentinas de esta carne, en 2019 comrpró el 74% de la carne bovina nacional. La mayor participación del gigante asiático en los despachos nacionales está directamente relacionada con el impacto de la Peste Porcina Africana sobre la producción y el consumo de carne de cerdo y con el cambio en los hábitos de consumo en China. Respecto del crecimiento de la participación de China, ROSGAN (2020) apunta que es "crucial el hecho de que Argentina –sin desaprovechar la enorme oportunidad que sigue representando China aún en este contexto- no deje de sostener e incluso desarrollar otros mercados alternativos que permitan mantener el nivel de actividad conseguido por la industria exportadora, aunque con una mayor independencia del devenir chino".

El producto de origen bovino más vendido al mercado chino es la **carne deshuesada congelada**. Las exportaciones de este rubro a China casi se duplicaron de un año al otro, pasando de 184.100 toneladas en 2018 a 361.400 toneladas en 2019. El valor FOB promedio de la carne deshuesada y congelada despachada a China creció un 14% interanual; el precio promedio en 2019 es de US$ 4.787/tn, US$ 600/tn más que el promedio para el mismo producto en 2018. El valor exportado también se incrementó a lo largo del año: en enero el precio promedio de la tonelada de carne deshuesada y congelada era de US$ 4.130, mientras que para noviembre se valorizó en más de US$ 1.000 alcanzando US$ 5.522. El aumento del valor por tonelada responde por un lado al aumento del consumo en China de cortes más costosos y, por otro lado, de una mayor predisposición a pagar de un mercado cuyos precios suben por la reducción de oferta a partir de la Peste Porcina Africana.

Los **despojos congelados**, son el otro producto que registró ventas a China en todos los meses de 2019, mostrando un marcado aumento a lo largo del año. En octubre, por ejemplo, las exportaciones mensuales fueron casi 15 veces las de enero, alcanzando 274.000 toneladas. El valor despachado bajo esta categoría en octubre y en noviembre fue 15 y 10

veces superior al valor despachado en enero, respectivamente. En los primeros once meses de 2019, el valor promedio de la toneladas de despojos bovinos se ubicó en US$ 3.665, sin mostrar variaciones cuantiosas.



En la segunda mitad del año, Argentina comenzó a exportar carne deshuesada a China con impresionante éxito. En el período Julio-Noviembre, el volumen exportado de **carne bovina congelada sin deshuesar** se incrementó más de 11 veces, convirtiéndose rápidamente en el segundo rubro de carne bovina con mayor peso en los despachos a China. En su año debut, Argentina exportó 10.700 toneladas por un valor de US$ 40,6 millones.

Finalmente, en octubre se anotaron los primeros embarques de **cuartos delanteros y traseros congelados sin deshuesar**. Las ventas conjuntas de estos cortes ya alcanzan 384.400 toneladas de carne, por un valor de casi US$ 1,3 millones. El precio promedio de la tonelada es similar para ambos tipos de cortes y se sitúa en torno a US$ 3.600.

Indicador N°5: por incremento en cantidad y mejora en calidad, el valor promedio de estas exportaciones fue casi US$ 500/t superior a 2018 en octubre de 2019. También aumentó el valor promedio exportado a Israel y Chile.

De la comparación del valor exportado en el mes de octubre cada año, es posible identificar qué mercados pagaron más y cuáles menos por la carne argentina en relación a octubre de 2018. Entre los principales importadores de cortes bovinos argentinos, Alemania e Italia son los mercados adquieren la mayor proporción de cortes caros con un promedio mensual en octubre de 2018 por encima de los US$ 10.700/tn y US$ 10.000/tn, respectivamente. En octubre de 2019 el precio promedio de los despachos argentinos a estos países europeos cayó un 2% y un 3%. El valor promedio de la tonelada exportada a Brasil cayó un 10% en octubre de 2019, representando la pérdida porcentual más importante entre los principales clientes de carne bovina. Las diferencias en la cantidad y la calidad de los cortes exportados a Brasil este año dejaron al promedio de la tonelada vendida al país limítrofe casi US$ 1.000/tn por debajo del promedio del año pasado. El valor de las exportaciones a Israel, que en octubre de 2018 promediaron US$ 6.653/tn se incrementó este año en más de cien dólares (es decir, un 2%) a US$ 6.768/tn; el valor promedio de la tonelada despachada a Chile también mejoró un 1%.



En 2018, los valores promedio exportados a China y Rusia eran los más bajos de entre los compradores líderes. Sin embargo, su performance en 2019 difiere notablemente. Mientras el valor promedio de las exportaciones a Rusia tuvo una variación negativa mínima de un octubre al otro, el precio FOB de los despachos a China creció fuertemente. En octubre de 2019 el valor promedio de la carne y despojos bovinos embarcados a China fue un 11% superior al valor promedio un año atrás. Con esto, gracias a un aumento en la cantidad y en la calidad de las exportaciones a China, el valor promedio de la carne con destino al gigante asiático se incrementó en casi US$ 500/tn.

Indicador N°6: De los principales proveedores de China, Argentina fue el que exhibió mayor incremento interanual del valor exportado en este rubro. Mientras que Brasil y Australia aumentaron su valor exportado en un 60% y 68%, respectivamente, Argentina duplicó el valor de sus despachos.

El valor exportado por Argentina a China en concepto de cortes y despojos de carne bovina, se incrementó fuertemente en el último año. De hecho, al comparar la performance nacional con la de Brasil y Australia (otros importantes proveedores de carne vacuna a China) observamos que ésta mejora el desempeño de sus competidores directos.

En el período Enero-Noviembre de 2018 Argentina exportó US$ 770 millones a China, mientras que en igual período de 2019 el valor exportado ascendió a US$ 1.776 millones. De esta manera, el valor FOB de las exportaciones bovinas de Argentina al gigante asiático en 2019 más que duplicaron lo despachado en 2018.

En los casos de Brasil y Australia, ambos orígenes incrementaron el valor de sus exportaciones de carne vacuna a China, en un 60% y 68% respectivamente. Aunque muy importante, estas mejoras en el valor exportado por brasileños y australianos no son comparables con el despegue de las exportaciones argentinas que las duplica en cambio porcentual. A propósito de esto último vale aclarar que tanto Australia como Brasil parten de un valor exportado en 2018 muy superior al de Argentina.



En lo que refiere a la evolución del valor mensual exportado a China, Brasil es quien experimentó el mayor aumento. Comparando el valor despachado en Enero con el de Noviembre, el último es 4,5 veces superior al primero en el caso de Brasil. Por su parte el valor de las exportaciones Australianas en Noviembre de 2019 es 3 veces el valor despachado en Enero. Por último, el valor FOB de los despachos de Argentina a China en Noviembre son 2,5 veces el valor de lo exportado en Enero. Vale aclarar que el valor exportado por nuestro país en Noviembre se recortó en relación a Octubre,

mientras que los despachos brasileños y australianos mantuvieron la tendencia creciente que llevaban incrementándose también en el último mes. En la comparación Enero-Noviembre, el valor de los despachos brasileños es el que más aumenta, en un 355%.

El cambio en la tendencia en noviembre para los despachos argentinos a China responde a una caída general de las exportaciones cárnicas de ese mes. Como expone ROSGAN (2020), la mayoría de los principales compradores recortaron sus compras en noviembre luego de la marca récord de octubre.

- *Rabobank, RaboResearch Food & Agribusiness. (2019). African Swine Fever: A Global Update. Rabobank's View on Opportunities and Threats. Utrecht, Países Bajos.*
- *ROSGAN. (2020). Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario N° 1938. Exportaciones: Los vaivenes de las compras chinas. Rosario, Argentina. Recuperado de: https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal-20*

Los precios del trigo alcanzan máximos alrededor del mundo

Blas Rozadilla – Javier Treboux

El ajustado balance para el trigo a nivel global en el marco de una intensa demanda impulsó a los precios de exportación alrededor del mundo. Argentina no fue la excepción, lo que dio sustento a los precios locales que tocaron máximos en MatbaRofex.

El precio del trigo siguió su marcha ascendente en los mercados mundiales. La intensa demanda que prevaleció en las últimas semanas en las plazas internacionales, junto con una oferta que encuentra algunos limitantes, coadyuvaron a que los precios en los mercados de exportación continúen con su tendencia alcista, y llevaron al mercado de Chicago a alcanzar máximos en un año y medio.



En el mercado local, la tendencia alcista se presenta en un contexto de alta volatilidad en el precio del cereal, tomando como referencia el mercado a término nacional. Los futuros de trigo enero con entrega en Rosario cotizaron en la semana en máximos desde que el contrato se negocia en MATBA-ROFEX, con el ajuste del jueves último en US$ 198/t, una suba de US$ 9/t en la semana. Más aún, si tomamos un período más amplio, desde principios de diciembre, el precio del contrato subió unos extraordinarios US$ 30/t, un incremento de aproximadamente el 15%.

Uno de los principales factores de arrastre en los precios internos fue una importante suba en los valores FOB de exportación; entre el jueves 9 y el jueves 16, el precio FOB oficial publicado por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP) de nuestro país presentó un incremento de US$ 19/t hasta los US$ 230/t, siendo el valor más alto desde finales de octubre, antes de que se inicie la cosecha de la presente campaña. Aun así, la premura con la que se cerraron los negocios de exportación en esta campaña, hace que este valor sea meramente indicativo, dado que lo que se exportará en este mes ya fue vendido con anterioridad, y no hay un interés significativo para cerrar nuevos negocios en esta posición.



Por otro lado, la hoja de balance en nuestro país muestra que, al momento, se llevan comercializadas unas 14,79 Mt de trigo (con 13,44 Mt compradas por la exportación y 1,4 Mt por los molinos) de un total producido estimado en 19,5 Mt (estimación de GEA – Guía Estratégica para el Agro), lo que deja menos de 5 Mt por comercializar recién finalizada la cosecha. Aun así, el sector exportador ha registrado prácticamente la totalidad de las ventas que se espera se realicen al exterior en la campaña (11,9 Mt en DJVE) y se ha asegurado la mercadería con anterioridad.

Siguiendo con el análisis de los precios en el mercado doméstico, resulta particularmente interesante la brecha que persiste entre los precios en el mercado a término, y el precio en el que se comercializa la mercadería en el piso de la Bolsa de Comercio. Tomando la cotización del contrato enero como indicador del primero, y el precio Pizarra de la Cámara Arbitral de Cereales (CAC) como indicador del segundo, vemos que al día jueves existió un spread de US$ 5,78/t entre ambos mercados, considerando los ajustes respectivos; sin embargo, esta diferencia llegó a alcanzar los US$ 16/t a principios de mes. La brecha entre estos precios debería tender a cerrarse en un mercado normal, dado que se trata de la misma mercadería en los mismos lugares de entrega, sin embargo, la brecha se ha mantenido en torno a los US$ 10/t desde mediados del mes de diciembre, bajando solo en las últimas dos jornadas de negociación. Entre las razones que pueden argüirse en relación a esta diferencia, destaca (i) la poca oferta de mercadería circundante en el mercado local, que llevó a los compradores con necesidad de aprovisionarse a operar en los mercados a término. Por otro lado, (ii) una demanda mayormente satisfecha desde el lado de la exportación, con más de 2,03 Mt en negocios por trigo con precio a fijar por parte de ese sector, quita incentivo a ejercer presión sobre el precio operado en el piso. Por último, (iii) el cierre de posiciones vendidas de operadores que habían adoptado una posición especulativa bajista aportó presión sobre el M.A.T. que no tuvo su correlato en el mercado de disponibles.



El precio Pizarra de trigo se ubicó el día jueves 16 en $ 15.550/t, presentando una suba de $ 820/t en la última semana, lo que equivale a un incremento del 7,6% en el período.

Se embarcaron 1,8 Mt en la primera quincena de enero

Luego de que se embarcaran sólo 2 Mt de las más de 3,9 Mt que se preveía exportar en el mes de diciembre según las Declaraciones Juradas de Venta al Exterior (DJVE), en la primera quincena de enero, siguiendo los datos brindados por la Agencia Marítima NABSA, se despacharon poco más de 1,8 Mt.

Como se mencionó en el Informativo de la semana anterior, los embarques del mes de diciembre estuvieron afectados por la bajante del Río Paraná y por la combinación de menos días hábiles y persistentes lluvias que limitaron la actividad en puertos durante la segunda mitad del mes. Por ello, se espera que parte de lo que se proyectaba embarcar en diciembre según las declaraciones de ventas se traslade a los line ups para enero, lo que ya se empieza a reflejar en los datos.

Según los registros de DJVE son casi 3 Mt las que se embarcarían durante el mes de enero, sin embargo, los datos de NABSA al día 15 reflejan que para la segunda quincena de este mes hay embarques programados por un volumen de 1,5 Mt de trigo, número que podría incrementarse. Si se considera lo que ya se embarcó en este mes y lo que está programado, el piso de exportaciones se ubicaría en poco más de 3,3 Mt.



Como se puede ver en el gráfico adjunto, gran parte del crecimiento en los embarques del mes de enero está explicado por los despachos desde el sur de la provincia de Buenos Aires, de donde salieron 546 mil toneladas en la primera quincena de enero y hay 633 mil t programadas. El trigo del sur bonaerense se cosecha más tarde que el de la Zona Núcleo, sobre fines de diciembre y comienzos de enero.

Con un ajustado balance global, el trigo tocó máximos de 17 meses

El viernes pasado, el Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA) publicó una serie de informes en los que brindó datos claves para los mercados agrícolas. En su reporte de siembra de cereales, estableció el área sembrada con trigo en 12,5 millones de hectáreas (M ha), la más baja desde que se comenzaron los registros en 1909. Aun así, el dato quedó por encima de las expectativas de los operadores (12,4 M ha), lo que se debió a una mayor superficie de trigo blando en relación a lo esperado y a la campaña anterior.

El mismo viernes también se dio a conocer el reporte de stocks trimestrales al 1ro de diciembre. Para el trigo el dato alcanzó las 49,9 Mt, marcando una disminución del 9% respecto al año anterior. El mercado esperaba stocks 2 Mt por encima de los publicados por el organismo estadounidense.

En el informe de Estimaciones de Oferta y Demanda Mundial no se presentaron mayores sorpresas. Se redujeron los stocks finales globales para la campaña 19/20 en 1,4 Mt para quedar estimados en 288,1 Mt como resultado de una menor producción proyectada para Australia y Rusia, quienes también sufrieron recortes en sus exportaciones. Sin embargo, el mercado esperaba que la reducción de stocks fuera 800 mil toneladas mayor.

En el Mercado de Chicago, el trigo alcanzó niveles máximos desde agosto de 2018 al cerrar en US$ 210,63/t el día miércoles. A las complicaciones productivas en algunos de los principales exportadores y las subas generalizadas en los precios del disponible a nivel global, que venían impulsando los precios desde semanas anteriores, se sumó la intención expresada por el Ministro de Agricultura de Rusia de fijar una cuota de exportación de trigo de 20 Mt para el primer semestre del año en búsqueda de asegurar el suministro local ante condiciones externas favorables para la exportación.

Los precios del trigo en Rusia alcanzaron máximos para la campaña, registrando un alza de 4 dólares desde el comienzo del año. La fortaleza del rublo, una sólida demanda de Egipto (uno de los mayores exportadores del cereal) y las preocupaciones respecto al impacto del clima en la cosecha, fueron los motivos de la suba.

Hubo otros factores que también brindaron soporte durante la semana. El paro en el transporte público de Francia ha afectado la logística de la cadena agrícola y podría impactar sobre las exportaciones del cereal, esto llevó los precios locales a máximos de un año. Las expectativas generadas ante la firma de la Fase 1 del acuerdo comercial entre China y Estados Unidos, donde el gigante asiático se comprometió a ampliar sus compras de productos agrícolas estadounidenses pudiendo incluir al trigo. En una licitación de compra, el GASC de Egipto compró 240 mil toneladas de trigo ruso y rumano a precios que estuvieron entre 3 y 4 dólares por encima de los pagados en la licitación del 8 de enero. Además, las exportaciones de Estados unidos avanzan a un ritmo acelerado, el acumulado de 14,96 Mt al 9 de enero supera en 2,51 Mt el registro a igual fecha del año pasado, según datos del USDA.

Sin embargo, las cotizaciones retrocedieron en el día de ayer a partir de toma de ganancias por parte de los inversores especulativos y por la debilidad generalizada en los mercados agrícolas causadas por el escepticismo acerca de si China realmente efectuará las compras prometidas en el acuerdo que se basarían en “condiciones de mercado”. El contrato más operado en Chicago ajustó en US$ 207,7/t el día de ayer, mostrando un alza semanal del 0,5%.

Con 49 Mt, la campaña 2019/20 se proyecta como la segunda mejor cosecha para el maíz argentino

Franco Ramseyer – Desiré Sigaudo

La campaña gruesa 2019/20 recobra impulso en los campos argentinos gracias a las lluvias generalizadas. En el mercado internacional, el acuerdo China-EEUU y las cosechas brasileñas definen el rumbo de precios e intercambios comerciales.

Las lluvias de los últimos 20 días cortaron con la sequía generalizada que atravesaba Argentina desde finales del invierno. La Guía Estratégica para el Agro (GEA) advierte que las precipitaciones llegaron justo a tiempo para recomponer el estado de los cultivos y salvar una pérdida productiva que se estimaba entre 5 y 10 Mt. La recomposición de las reservas hídricas en los suelos de la región pampeana y el norte argentino permite esperar un rinde nacional promedio de 80,2 qq/ha que, sobre una superficie cosechada de 6,11 Mha, resultaría en un volumen maicero de 49 Mt.



De concretarse una cosecha de 49 Mt y si todo sigue como hasta ahora con buenas perspectivas, la campaña 2019/20 se convertiría en la segunda más abultada de la historia, apenas un 5% por debajo de la máxima producción lograda en el ciclo actual (51,5 Mt). Desde GEA estiman que el maíz santafesino podría volver a anotar los mejores rindes de la campaña (97,1 qq/ha), seguido por Buenos Aires (84,8 qq/ha) y Córdoba (84,0 qq/ha). Se espera, entonces, que la mayor pérdida en términos de rendimiento se de en Córdoba –principal provincia maicera de Argentina-, donde el rinde promedio estimado quedaría 10 quintales por debajo del alcanzado en 2018/19. Buenos Aires, por su parte, obtendría un rinde promedio 5 quintales menor al de la campaña pasada y Santa Fe –la tercera provincia productora de maíz- obtendría un rinde promedio sólo 4 quintales por debajo del anotado en 2018/19.

El precio FOB del maíz argentino se despegó de los valores del cereal brasileño y estadounidense en las últimas jornadas impulsado por la ajustada posición del sector exportador local. Las compras de maíz 2018/19 suman 38,9 Mt, mientras que las Declaraciones Juradas de Ventas al Exterior (DJVE) son de 38,2 Mt. De esta forma, la exportación cuenta con menos de un millón de toneladas adquiridas aún no comprometidas al exterior. A esta altura del ciclo comercial, con compras totales que equivalen al 85% de la cosecha 2018/19, sólo quedan disponibles para negociar 3,6 Mt, lo que presiona al alza el precio del maíz nacional para exportación.



En el mercado local, el maíz transita un período de escasa actividad en el inicio del año producto del rápido avance de los negocios sobre el cierre de 2019. Según datos del MAGyP, en la primera semana de enero se negociaron apenas unas 230.000 toneladas de maíz. El grueso de estos negocios estuvo a cargo de la exportación y se trató de mercadería de la campaña actual 2018/19. Con esto, las compras totales de maíz suman 43,7 Mt y representan el 83% de la cosecha.

En el recinto de la Bolsa de Comercio de Rosario, el segmento del maíz fue el que mayor actividad registró en la semana. Si bien el volumen de negocios estuvo muy lejos de alcanzar el gran dinamismo de hace unos meses, sí se observa un repunte en la actividad respecto de la semana pasada. El Precio Cámara de referencia para las negociaciones del día jueves 16 se ubicó $ 9.270/t, o su equivalente en dólares de US$ 155,1/t, anotando un aumento de US$ 5/t respecto del precio pizarra del jueves anterior. En el recinto la reactivación en el mercado del maíz estuvo impulsada por un mayor interés por la mercadería con entrega inmediata. En este segmento hubo cinco compradores activos que llegaron a ofrecer un precio abierto de US$ 155/t por el cereal con descarga en la rueda del martes. Por maíz con entrega en Mayo el mejor valor abierto se registró el miércoles (US$ 150/tn), aunque hacia el fin de la semana este precio fue reducido hasta US$ 145/tn. También existieron ofertas de compra por mercadería con descarga en el período Abril-Mayo, mientras que las ofertas por entregas más largas no se abrieron todos los días de la semana. En general, los valores ofrecidos en el recinto se ubicaron entre dos o tres dólares por debajo del mercado a término Matba-Rofex. En este mercado la posición más cercana para el maíz con entrega en enero en Rosario ajustó el jueves 16 a US$ 158/tn acumulando ganancias de US$ 7/tn respecto del jueves pasado. El contrato Abril Ros, que sirve de referencia para la cosecha de maíz temprano ajustó apenas por encima del valor del jueves pasado a US$ 144,9/tn; mientras que el contrato Julio Ros referente del maíz tardío cerró en US$ 136/tn, US$ 1/tn por encima del jueves anterior.

Con el nuevo horizonte productivo esperado de 49 Mt, las compras de maíz nuevo que totalizan 18,2 Mt representan el 37% de la cosecha esperada. Así, exportación e industria llevan adquiridas tres veces las compras promedio de maíz nuevo de los años anteriores (5,8 Mt). La gran proporción de negocios hechos con precio en firme continúa siendo un rasgo característico del mercado del maíz. Actualmente, el 70% de los contratos registrados ya tomó precio para la mercadería y, de lo negociado, solo 5,4 Mt aún no tienen precio firme.



A esta altura del año, el desarrollo del maíz en Sudamérica –principalmente en Brasil- se convierte en el principal foco de atención de los operadores en CBOT. En la semana el contrato más cercano de Maíz CBOT cayó US$ 3/t de jueves a jueves, ajustando el día de ayer en US$ 147/t, reflejando las buenas perspectivas productivas en nuestro continente y la incertidumbre acerca de la participación que le corresponderá al maíz en las exportaciones de Estados Unidos a China a partir de la firma de la "Fase Uno" del acuerdo comercial entre las potencias.

Esta semana, la consultora AgRural dio a conocer su última estimación para maíz brasileño 2019/20 que se ubica en 98,2 Mt, apenas por debajo de las 100 Mt logradas el ciclo anterior. AgRural revisó la producción de maíz temprano a la baja, estimando una cosecha de 20,1 millones de toneladas (1,2 Mt menos que la estimación de diciembre). El recorte responde al clima excesivamente cálido y seco en Rio Grande do Sul, que constituye un territorio productivo clave y se espera tenga su peor campaña desde 2011/12.

Por otro lado, el día jueves el Senado de los EE.UU. aprobó la renovación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. La continuidad del tratado ofrece un importante soporte a los precios del maíz ya que México importa alrededor de un cuarto del maíz que estados unidos ofrece al mundo.

Soja: mejora el potencial de la cosecha en Argentina en una campaña que estará marcada por la relación comercial entre China y EE.UU. y la campaña de Brasil, cuyas exportaciones se proyectan mayores a las de 2018/19.

Las lluvias de la primera quincena de enero también resultaron de vital importancia para la soja argentina, recomponiendo el estado de los cultivos y posibilitando el avance de las últimas siembras pendientes. De concretarse la implantación de unas 500 mil hectáreas faltantes, la superficie sojera llegaría a 17,7 Mha en la campaña 2019/20. Desde GEA se señala, además, la recomposición del estado de la oleaginosa tras el estrés térmico y la falta de agua que se agudizó en diciembre. La buena condición de los cultivos podría impulsar la producción por encima de 54 Mt.

En el mercado doméstico, la industria local adquirió poco más de medio millón de toneladas la primera semana de enero, según lo informado por el MAGyP. Las compras incluyeron 200.000 toneladas de soja nueva y más de 300.000 de soja 2018/19. Así, las adquisiciones de la actual campaña totalizan 44,5 Mt, es decir, casi el 80% de la producción 2018/19.

En el mercado físico de granos de la Bolsa de Comercio de Rosario la semana trascurrió con un discreto volumen de operaciones. Si bien hubo muchos compradores activos con disponibilidad para recibir mercadería, la oferta no acompañó la iniciativa compradora. Los valores abiertos por la oleaginosa con entrega inmediata varió entre US$255/t y US$ 257/tn durante la semana, cotizando muy por debajo de los precios spot de la soja en Matba-Rofex. La posición spot en este mercado ajustó el jueves 16 en US$ 265/tn, US$ 2/tn por debajo de la cotización del jueves pasado. A su vez, el valor de referencia publicado por la Cámara Arbitral de la BCR fue de $ 15.500/t (equivalente a US$ 259,3/t) el día jueves, apenas un dólar por encima del valor pizarra del jueves anterior. En el segmento diferido, la actividad en el recinto fue menor y sólo se observaron ofertas abiertas el lunes. En Matba-Rofex, el futuro de soja a cosecha con entrega en Rosario en el mes de mayo cerró en US$ 235,1/tn, perdiendo también casi US$ 2/tn respecto de la semana anterior.

En el plano internacional, tal como había prometido Donald Trump a través de su cuenta de twitter, el día miércoles el máximo mandatario estadounidense firmó el tan esperado acuerdo comercial de "Fase 1" entre las dos economías más grandes del mundo. Si bien se espera que dicho pacto impulse eventualmente las compras chinas de soja norteamericana, no se establecieron en el mismo, volúmenes concretos de compra por producto y tampoco se programaron plazos definidos, argumentándose que las condiciones de mercado podrían dictar el momento de las compras. Esta cláusula permite que Argentina y Brasil puedan seguir pujando por despachar porotos de soja al gigante asiático, lo que fue recibido en el mercado de Chicago con bajas en las cotizaciones de los futuros de la oleaginosa, que alcanzaron el día jueves su mínimo valor en un mes, ajustando en US$ 339,8/t, un 1,0% por debajo de la semana previa.

A su vez, el valor FOB del poroto de soja de origen estadounidense despachado desde el Golfo de México permanece estable en US$ 368,6/t. En la comparación de precios FOB de los tres principales exportadores de poroto de soja - Estados Unidos, Brasil y Argentina- se advierte una reciente caída de los precios de Sudamérica que recuperan competitividad frente a Estados Unidos. El valor FOB de la soja argentina en puertos del Up-River se ubica en US$ 365/t, mientras que el *commodity* de origen brasileño cotiza US$ 360,1/t. De esta manera, se agota la competitividad estadounidense propia de los meses de cosecha y comienza a vislumbrarse un nuevo patrón en el mercado FOB favorable a la soja sudamericana que se apoya fundamentalmente en la demanda china y que se profundizará en algunas semanas cuando comience a entrar la soja brasileña 2019/20.

Una vez más, el desarrollo productivo y comercial en Brasil será determinante en el mercado de la soja global. En la campaña 2018/19 (cuyo año comercial en Brasil coincide con el año calendario 2019), la producción de soja brasileña fue de 117 Mt (un 4% inferior al ciclo 2017/18) mientras que sus exportaciones totalizaron en la 2018/19 unas 74 Mt (un 11% por debajo de las 83,2 Mt del período previo). Se observa que la merma en las exportaciones de Brasil fue más que proporcional a la caída que experimentada en su producción, lo que tiene que ver con una parcial recuperación de las ventas de exportación de Estados Unidos a China, que comenzó a verse a partir del mes de febrero de 2019. En efecto, las ventas de exportación de soja de EE.UU. a China informadas por el USDA totalizaron en el 2019 la suma de 22 millones de toneladas, mostrando una importante recuperación respecto a las 8,5 Mt del año 2018.

En la campaña 2019/20, en tanto, Brasil se perfila para coronarse nuevamente como el mayor productor mundial de soja, con una cosecha que se ubicaría en 122,2 millones de toneladas, de acuerdo a la última estimación de la Conab, y que el USDA y la consultora AgRural estimaron en 123,0 y 123,9 Mt, respectivamente. A pocos días del inicio de la cosecha de los primeros lotes de soja en Brasil, se advierte que las estimaciones productivas todavía pueden variar considerablemente al tratarse de una campaña que se inició más tarde de lo habitual en la mayoría del territorio. Se espera que Mato Grosso, donde se produce alrededor del 30% de la soja brasileña, tenga una excelente campaña gracias al clima favorable que acompañó el desarrollo del cultivo.

Pese a esto, el primer mes del año no estaría siendo de los más auspiciosos para el país vecino en el frente exportador. La agencia Thomson Reuters informó a fines de la semana pasada, basada en datos de la agencia marítima Cargonave, que las exportaciones de soja de Brasil a China podrían caer en enero de 2020 a casi la mitad del valor que habían mostrado en el mismo mes del año anterior. Hay programados embarques hasta el 31 de enero por un volumen de 800 mil t, mientras que el año pasado se despacharon al gigante asiático 1,4 Mt en el mes de enero.

Incendios en Australia: ¿Qué impactos puede generar en el comercio mundial de carnes?

ROSGAN

Australia está siendo testigo de devastadores incendios forestales que afectan millones de hectáreas tanto en zonas rurales como urbanas localizadas en los estados del sudeste del territorio nacional.

Australia está siendo testigo de devastadores incendios forestales que afectan millones de hectáreas tanto en zonas rurales como urbanas localizadas en los estados del sudeste del territorio nacional. Aun sin posibilidad de cuantificar el alcance de los daños, la cantidad de personas y animales afectados sumado a las pérdidas en infraestructura y vegetación destruida, resulta desolador.

En materia ganadera, se desconoce el alcance del impacto total y sin dudas ésta será una tarea que demandará meses en mensurar. Sin embargo, de acuerdo a estimaciones preliminares informadas por el MLA (Instituto de promoción de carnes y ganado australiano) las áreas severamente afectadas reúnen cerca del 9% del stock bovino nacional, unos 2,3 millones animales localizados mayormente en la costa este de los estados de Victoria y Nueva Gales del Sur. Mientras que otro 11% del stock nacional se encontrarían en áreas parcialmente afectadas. En total se estiman afectadas unos 10 millones de hectáreas que albergan aproximadamente el 20% del rodeo nacional.



Según fuentes locales, las pérdidas de animales en un comienzo se daban por exposición directa al fuego, pero con el correr de las semanas el ganado comenzaba a morir debido al estrés por calor y falta de agua así como por la inhalación permanente del humo, lo que constituye un factor de alto riesgo no solo para animales sino para la salud de las personas que habitan estas zonas.

No obstante, controlados los focos, uno de los principales desafíos que enfrentará el sector es conseguir reabastecerse de forraje y agua limpia así como también lidiar con la limpieza de los campos a fin de evitar una fuente de contaminación a partir de los cientos de miles de animales muertos.

En definitiva, el alcance total de la pérdida no se sabrá por varios meses y el futuro de la ganadería sin duda alguna se verá afectado.

Recordemos que Australia viene enfrentando una muy severa sequía desde hace ya varios meses, antecedida por fuertes inundaciones en el estado de Queensland del Norte en febrero de 2019 que también han ocasionado importantes daños tanto en infraestructura como en pérdidas de ganado. Tras este doble impacto, se inicia un trabajo muy arduo de reconstrucción y reinversión que demandará años y posiblemente deje fuera del negocio a muchos ganaderos.

Producto de los efectos del calentamiento global, este tipo de eventos extremos que se están dando en Australia revisten un carácter cíclico por lo que su recurrencia tiende a afectar en el largo plazo, su desempeño dentro del comercio internacional de carnes y ganado vacuno.

Australia, junto con México, es uno de los mayores exportadores de ganado en pie del mundo. Cerca el 12% de su producción, unos 1,2 millones de animales, se exporta de ese modo a países vecinos del sudeste asiático como Vietnam, Indonesia y China. Sin embargo, este es un mercado que los mismos productores australianos tienen a desincentivar promoviendo la industrialización en origen. El Departamento de Agricultura de EE.UU (USDA), en su último Outlook de octubre de 2019, ya proyectaba para 2020 una reducción del comercio de ganado en pie australiano del orden del 30%. Muy probablemente, esta situación condicione aún más estas proyecciones y países como Brasil o Uruguay, por ejemplo, podrían tomar provecho de este mercado.

En lo que refiere a exportaciones de carne vacuna, Australia produce cerca del 4% de la producción global de carne vacuna pero representa más del 16% del comercio mundial siendo uno de los tres principales exportadores.

Australia es por lejos el principal proveedor del sudeste asiático. Su mayor comprador tradicionalmente ha sido Japón sin embargo, durante el último año no ha sido ajeno al arrasador 'efecto China'.

Durante 2019, las exportaciones de carne vacuna han sido excepcionales. Hasta el mes de noviembre, el volumen total de exportación se situaba en 1,11 millones de toneladas peso producto, acumulando un crecimiento del 18% interanual.

Si bien destinos como Estados Unidos e Indonesia se han mantenido estables, el resto de los mercados han caído como resultado del aumento de la demanda de China. La participación de China en sus exportaciones ha aumentado del 14% en 2018 al 24% en los primeros 11 meses del 2019, compitiendo fuertemente con Japón el cual, de sostenerse los volúmenes exportados durante diciembre, podría terminar perdiendo el primer lugar entre los principales compradores de carne de vacuna australiana.



Sin embargo, en el último año Australia ha iniciado una estrategia de diversificación de destinos, promoviendo el acceso a mercados emergentes como una vía de sostener la competitividad, mitigar la exposición a los mercados y maximizar sus retornos. Esta política ha llevado a abrir cerca de 50 nuevos destinos en el último año.

Claramente, los incendios en Australia se presentan como un nuevo 'Cisne Negro' en el comercio mundial de carnes. Sus efectos generarán nuevos reacomodamientos mapa mundial de exportación. Un factor no menor en esta consideración radica en que Australia representa uno de los proveedores de carne proveniente de animales alimentados a pasto. Esto puede significar una gran oportunidad para productores como Brasil, Argentina o Uruguay, fuertemente orientados a la producción pastoril.

Pero también, un gran interrogante en cuanto a la capacidad de respuesta de estos proveedores ante el exponencial crecimiento del consumo de carnes rojas que exhiben la mayoría de los países asiáticos a los que actualmente provee Australia, situación que podría llegar a aumentar la penetración de carnes provenientes de animales de *feedlots*, siendo Estados Unidos el candidato mejor posicionado.