Commodities

En 2019, fue record el embarque de granos en Argentina. Crece un 50% respecto del año anterior

Julio Calzada - Emilce Terré

Argentina embarcó más de 60 millones de toneladas de granos en el 2019, un 50% por encima de los despachos del año anterior y el volumen más alto de su historia. Además, el 70% de este volumen se embarcó desde las terminales portuarias del Gran Rosario.

Commodities

Las exportaciones de los complejos oleaginoso y cerealero representaron el 44% los despachos argentinos en el año 2019

Franco Ramseyer

De acuerdo al INDEC, en 2019 Argentina realizó exportaciones por 65.115 millones de dólares. Del total, el 29% fue generado por el complejo oleaginoso y el 15% por el sector cerealero. Fue clave la recuperación productiva tras la peor sequía en 50 años.

Transporte

Situación de la logística de granos, en medio de la crisis sanitaria por el COVID-19

Alfredo Sesé

En el marco de las necesarias medidas sanitarias para contener el avance de la pandemia los puertos se mantienen 100% funcionales con estrictos protocolos, pero tanto el ingreso de camiones como el embarque de granos, harinas y aceites cayeron en la semana

Commodities

Los mercados de commodities agrícolas se estabilizan y recuperan terreno

Bruno Ferrari - Javier Treboux - Emilce Terré

La soja y el trigo se recuperaron en los mercados internacionales en la última semana, de la mano de la estabilización en los mercados financieros a nivel mundial. La cosecha avanza en nuestro país hasta donde el clima lo permite.

Commodities

Exportaciones: tras la desaceleración china, ahora Europa

ROSGAN

Hoy la exportación nuevamente centra su esperanza en China cuando los negocios comienzan a moverse lentamente. No obstante, las plantas que trabajan cortes Hilton sufrirán la desaceleración de la demanda europea.

Commodities

En 2019, fue record el embarque de granos en Argentina. Crece un 50% respecto del año anterior

Julio Calzada - Emilce Terré

Argentina embarcó más de 60 millones de toneladas de granos en el 2019, un 50% por encima de los despachos del año anterior y el volumen más alto de su historia. Además, el 70% de este volumen se embarcó desde las terminales portuarias del Gran Rosario.

1. En 2019 el país embarcó granos por más de 60,2 millones de toneladas, una vigorosa recuperación después de la sequía del 2018 que convierte a este registro en el más alto de la historia argentina. El poroto de soja y el maíz fueron los productos que más contribuyeron a explicar esta excepcional performance de los despachos.

Luego de la fatídica cosecha del 2018 cuando una singular sequía diezmó la producción de granos en Argentina, la inversión del sector productor aunada a condiciones ambientales favorables y el esfuerzo logístico de la cadena resultó en una cosecha récord de granos, que superó los 142 millones de toneladas. Gracias a ello, el país pudo embarcar el volumen de granos más alto de su historia por un total de 60.252.164 toneladas. Se computan en este indicador la suma de los despachos de los siguientes granos: trigo, maíz, soja, sorgo, cebada, y girasol, en base a información oficial provista por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación.

El volumen de granos despachado en el 2019 resulta, de este modo, un 50% superior a los embarques del año 2018, pero también un 25% mayor el registro promedio de los años 2016 y 2017. Si se lo compara con el 2015, el salto alcanza el 70%.



Puede observarse que en la comparación interanual, el **poroto de soja** y el **maíz** resultan los productos que más vieron incrementar su volumen de despachos al exterior, con un 178% y 63%, respectivamente. En el caso del maíz ello lleva los embarques al mayor registro en la historia argentina con 34,8 millones de toneladas, mientras que en el caso de la soja a pesar de la notable suba, con 9,5 millones de toneladas aún no se supera el máximo alcanzado en el 2015.

El volumen embarcado de **trigo**, en tanto, resulta muy similar al del año anterior con 11,1 millones de toneladas, mientras que la **cebada** aumentó un 10% a 3,1 millones de toneladas, en este caso también un récord en los registros.

Finalmente, los despachos de sorgo crecieron cerca de un 40% a 440.914 toneladas, al mismo tiempo que volvió a embarcarse semilla de girasol por primera vez en 3 años sumando casi 90.000 toneladas.

Así, el grano de origen argentino que embarcaron las terminales portuarias del país sumaron algo más de 59 millones de toneladas, a la vez que se despacharon otro 1,2 millones de toneladas de maíz y soja de origen paraguayo, alcanzando de este modo los 60,2 millones de toneladas comentados anteriormente.

2. Las terminales portuarias del Gran Rosario son las que mayor participación tienen en el total. San Lorenzo/Pto Gral San Martín (que agrupa Timbúes, Puerto General San Martín y Sal Lorenzo) con el 42% de los despachos totales, y Rosario (que contiene los puertos de Arroyo Seco, General Lagos, Alvear, Rosario y Villa Gobernador Gálvez) con el 26%. Así, el nodo Gran Rosario dio cuenta de cerca del 67% de los embarques totales de granos en el año 2019.

Si bien el fuerte de las terminales portuarias del Gran Rosario ha sido históricamente el embarque de los productos obtenidos del procesamiento de granos, mayormente harinas y aceites, entre otros, de un tiempo a esta parte ha cobrado un rol protagónico en embarque de granos de la mano de la mayor producción de cereales en su zona de influencia.

Así, de los más de 60 millones de toneladas de trigo, maíz, cebada, sorgo, soja y girasol que despachó Argentina el año pasado el 67% partieron de las terminales radicadas en el Gran Rosario. Individualizando para cada producto, se tiene que del total de embarques del año 2019 el nodo del sur santafesino representó:

- El 81% del maíz de origen argentino (y el 86% del maíz paraguayo), por un total de más de 29 millones de toneladas.
- El 41% de la soja argentina y el 88% de la soja paraguaya, gracias a la ventaja logística que le otorga la Hidrovía Paraná-Paraguay), por un total de 4,2 millones de toneladas.

- El 61% del trigo, por un volumen total de 6,9 millones de toneladas.
- El 86% del sorgo, con despachos cercanos a las 380.000 toneladas.

En el caso de la cebada y el girasol, el liderazgo indiscutido lo tienen los despachos desde el sur bonaerense. Entre Bahía Blanca y Necochea embarcaron el 98% del cereal y el 100% de la oleaginosa.



3. De las 10 terminales portuarias líderes en volumen de grano despachado, las siete primeras se encuentran emplazadas en el nodo Gran Rosario. Conjuntamente, éstas suman 25,5 millones de toneladas, un 42% del total nacional, siendo Arroyo Seco (ADM), COFCO/Timbúes y Punta Alvear las que encabezan el ranking.

Si se toma cada terminal portuaria de modo individual, de las 10 que mayor volumen de granos despacharon en el año 2019 sumaron en conjunto embarques por 33,5 millones de toneladas, o un 56% del total nacional. De ellas, los 7 primeros puestos corresponden a plantas localizadas en el nodo Gran Rosario (y que embarcaron en conjunto 25,5 Mt) y las 3 que siguen en Bahía Blanca (las cuales sumaron otros 8 Mt).

En orden descendente de volumen embarcado, éstas son la terminal de ADM en Arroyo Seco, Rosario, con 5,2 Mt (de las cuales el 80% fue maíz), la planta de COFCO en Timbúes (4,0 Mt). Le siguen Punta Alvear y Serv. Port. Unidad VI y VII, ambas en Rosario, con 3,9 Mt en ambos casos. Las siguientes tres, radicadas en Sal Lorenzo, son la planta de Terminal 6 en Puerto Gral. San Martín (PGSM) con 3,0 Mt, ACA en San Lorenzo con 2,9 Mt, y Renova en Timbúes, con embarques totales por 2,7 Mt. El 7mo puesto se lo lleva la planta de Cargill en Bahía Blanca con 2,7 Mt, seguido de terminal Bahía Blanca con otros 2,7 Mt y Glencore/Toepfer en la misma localidad con 2,6 Mt.

4. La participación del nodo Gran Rosario en los embarques totales de granos de Argentina se ubica levemente por debajo del año anterior (67% en 2019 vs 68% en 2018) pero se encuentra aún en torno a los más altos de la historia, afianzando la tendencia creciente ésta.

Si se analiza ahora la evolución en el tiempo de los despachos de granos por terminal portuaria, puede observarse que Zárate es la que mayor crecimiento interanual ha mostrado, con una variación del 80% a 2,6 Mt, seguido por San Lorenzo/Puerto General San Martín con una suba del 72% a más de 25 millones de toneladas. Le sigue con un excelente desempeño Bahía Blanca, que creció un 60% a 10,7 Mt. Los despachos desde Quequén subieron un 33% en el año a 6,1 Mt, en tanto que Rosario creció un 24% a 15,5 Mt. Con una suba de 16% se ubican las terminales de Villa Constitución (con embarques por casi 186.000 toneladas) y Ramallo (que despachó 49.000 toneladas).



Resulta asimismo interesante observar el crecimiento absoluto en toneladas de cada nodo portuario. Si comparamos el volumen despachado en el 2019 con el promedio de los tres años anteriores, de modo de suavizar el efecto de la sequía del 2018, se tiene que han sido los muelles de San Lorenzo / Puerto General San Martín los que más han avanzado. Los embarques del 2019 suman allí más de 7 millones de toneladas más que en el promedio 2016-2018. Le sigue Rosario, que exportó el año pasado 4 millones de toneladas más que en el trienio anterior, ubicándose Bahía Blanca en el tercer puesto con 2,8 Mt adicionales. De las terminales individuales, ha sido Renova la de mayor crecimiento, seguida por Arroyo Seco (ADM) y COFCO en Timbúes.

De este modo, como se comentaba anteriormente, el nodo Gran Rosario afianza su rol de liderazgo en embarques de granos oleaginosos y cereales, gracias al esfuerzo productivo de provincias como Córdoba, el norte bonaerense, Santa Fe, San Luis, NOA y NEA. El último gráfico permite ver esta evolución contrastando los embarques anuales de granos desde Argentina, por un lado, con la participación de las terminales que se radican entre Timúes al norte hasta Arroyo Seco al sur, por el otro.



Las exportaciones de los complejos oleaginoso y cerealero representaron el 44% los despachos argentinos en el año 2019

Franco Ramseyer

De acuerdo al INDEC, en 2019 Argentina realizó exportaciones por 65.115 millones de dólares. Del total, el 29% fue generado por el complejo oleaginoso y el 15% por el sector cerealero. Fue clave la recuperación productiva tras la peor sequía en 50 años.

La campaña agrícola 2018/19 estuvo caracterizada por una muy importante recuperación de la producción luego de que Argentina atravesara la peor sequía en medio siglo en el ciclo 2017/18. De esta manera, la producción de granos alcanzó el récord histórico de 142 millones de toneladas, superando en un 46% a lo que se había cosechado en la campaña anterior.

Este contexto favorable, impulsado por una mejora climática sumada a las decididas labores de siembra de los productores, implicó que en el año 2019 los complejos oleaginoso y cerealero fuesen los dos más dinámicos de la economía argentina en el frente externo, permitiendo un ingreso de divisas cercano a los 29.000 millones de dólares, el 44% de todas las exportaciones del país, de acuerdo a datos del INDEC.

En total, la República Argentina realizó exportaciones por 65.115 millones de dólares en el año 2019, mostrando una mejora del 5,4% en relación al año previo. Los complejos que siguieron en importancia a los dos mencionados fueron el automotriz (U$S 7.126 M), petrolero-petroquímico (U$S 5.076 M), minero metalífero y litio (U$S 5.106 M), bovino (U$S 4.830 M), frutícola (U$S 2.304 M), pesquero (U$S 1.863 M), farmacéutico (U$S 886 M), hortícola (U$S 880 M), forestal (U$S 691 M), textil (U$S 508 M), avícola (U$S 451 M) y otros (U$S 6.450 M).

A continuación, se procederá a analizar en detalle la composición de las exportaciones en los complejos más significativos según el valor total de los despachos.

Complejo oleaginoso

Fue, ampliamente, el sector que permitió un mayor ingreso de dólares al país, alcanzando los 18.867 millones de U$S, un 29% del total exportado. Entre los despachos del complejo oleaginoso, a su vez, el 89,8% correspondió al complejo soja, 5,0% al complejo girasol, 4,5% al complejo maní, y 0,8% al complejo olivícola. Entre los principales destinos de este sector se encuentran la Unión Europea[i], ASEAN[ii], China, India, "Magreb y Egipto"[iii] y Medio Oriente[iv].

El complejo soja totalizó exportaciones por U$S 16.943 M, aumentando un 12,5% en relación al año previo, y mostrándose muy cerca del promedio de los últimos tres años. El 52% de los despachos de este complejo correspondió a las harinas y pellets de soja, que tuvieron una merma interanual del 4,2%. En tanto, el 21% de las exportaciones del complejo soja fue explicado por el aceite, cuyos despachos fueron un 18% superiores a los de 2018. Los despachos de poroto de soja, en tanto, si bien representaron el 5,3% de los embarques de este complejo, fueron los que mayor participación ganaron respecto al año previo subiendo un 139% en relación al 2018. El biodiesel representó el 1,2% de los envíos al exterior (con una caída anual del 20,2%) y el 0,6% restante se debió a otras exportaciones, como glicerol, lecitina y residuos (las cuales cayeron un 19% interanual).

Dentro de este complejo, los principales destinos de harinas y pellets de soja fueron ASEAN (U$S 3.186 M), Unión Europea (U$S 2.425 M), Medio Oriente (U$S 971 M) y "Magreb y Egipto" (U$S 696 M). Respecto del aceite de soja, sus principales compradores fueron India (U$S 1.639 M), "Magreb y Egipto" (U$S 507 M), "Resto de ALADI"[v] (U$S 313 M) y China (U$S 165 M). Por el lado del poroto de soja, sus mayores mercados fueron China (U$S 3.013 M) y "Magreb y Egipto" (U$S 217 M). Por último, el principal destino del biodiesel fue la Unión Europea (U$S 755 M).

Por su parte, el complejo girasol registró despachos por 935 millones de dólares en el 2019, aumentando un 23,4% en comparación con el año previo. De este monto, el 73,4% corresponde al aceite de girasol, el 17,6% a las harinas y pellets y el 9,0% restante a semillas.

Los principales destinos del sector girasol fueron la Unión Europea (U$S 181 M), Medio Oriente (U$S 151 M) e India (U$S 132 M).

Los otros dos complejos que integran el oleaginoso fueron el de maní, que exportó 841 millones de dólares (un 16,2% de incremento interanual) y el olivícola, por 148 millones (cayendo un 5,7%).

Complejo Cerealero

Las exportaciones de este sector tuvieron un incremento del 23,6% respecto del año previo, alcanzando un monto de U$S 10.076 millones. El 59,8% del total estuvo explicado por el complejo maicero; 28,1% por el triguero; 10,2% por el complejo cebada y 1,8% por el arrocero.

Entre los principales mercados del sector se destacan ASEAN, Mercosur[vi], "Magreb y Egipto", "Resto de ALADI" y Medio Oriente.

En cuanto al primero de estos complejos, el maicero, sus despachos totalizaron 6.025 millones de dólares en 2019, registrando un incremento del 40,1% interanual. El 99% de las exportaciones de este cereal se hicieron en grano, mientras que el 1% restante se corresponde principalmente al aceite y al almidón de maíz.

Los mayores destinos de las exportaciones del complejo maíz fueron ASEAN (U$S 1.743 M) –donde se destaca una gran participación de Viet Nam–, "Magreb y Egipto" (U$S 1.338 M), "Resto de ALADI" (U$S 756 M), Medio Oriente (U$S 672 M), República de Corea (U$S 561 M) y Chile (U$S 342 M).

En tanto, el complejo triguero permitió un ingreso de divisas al país por cuenta de U$S 2.836 millones, mostrando un leve decrecimiento interanual del 0,1%. En este caso, el 86,4% correspondió a trigo y el 13,6% a sus productos derivados (harina, salvados, pan y galletas).

Dentro de los compradores más importantes de este complejo se destacaron el Mercosur (U$S 1.346 M) –con un muy marcado predominio de Brasil, que representó el 95,8%–, ASEAN (U$S 598 M), "Resto de ALADI" (U$S 218 M) y Chile (U$S 135 M).

Las exportaciones del complejo cebada totalizaron U$S 1.029 millones, incrementándose un 22,9% interanual. El 70,0% se debieron a cebada (incluida cervecera), el 27,6% a la malta, y el 2,4% a cerveza.

Por último, el complejo arrocero sumó 185 millones de dólares exportados en 2019, aumentando un 6,9% en un año.

Otros complejos

Las exportaciones del complejo automotriz totalizaron U$S 7.126 M en 2019, disminuyendo un 11,6% respecto del año anterior. El 56,2% está explicado por vehículos para transporte de mercancía; el 23,1% por vehículos para transporte de personas; y el 20,6% por chasis, partes y neumáticos.

Los despachos del sector minero metalífero alcanzaron un valor de U$S 5.016 millones, aumentando un 8% interanual. Dentro de este sector, el 55,6% de las exportaciones fueron de oro y plata; el 22,0% del complejo siderúrgico; el 16,0% aluminio; 3,6% litio; 1,9% plomo y el 0,9% otros minerales metalíferos (donde se incluye al complejo cobre).

El complejo petrolero-petroquímico registró exportaciones por 5.076 millones de dólares en 2019, aumentando un 0,6% interanual. El 84,9% de las mismas correspondió a petróleo y gas, mientras que el 15,1% perteneció a productos petroquímicos.

Las exportaciones del sector bovino se ubicaron en U$S 4.830 M, incrementándose un 21,8% interanual. El 83,5% correspondió a carne y cuero, y el 16,5% al complejo lácteo. El complejo avícola, por su parte, sumó despachos por un valor de U$S 451 millones en el 2019, logrando un incremento del 38,3% anual. Las carnes y despojos participaron con el 92,0% del total; mientras que el resto se repartió entre huevos, animales vivos y otras exportaciones avícolas. De este modo, las carnes resultan el producto que mejor performance demostraron entre este gran universo de complejos, al registrar las mayores subas interanuales en el total despachado.

Los embarques del sector frutícola, valuados en dólares, alcanzaron U$S 2.304 M en 2019, cayendo 11,6% en relación a 2018. De lo exportado, 44,5% correspondió al complejo uva; 24,5% al complejo limón; 15,6% a peras y manzanas; 4,2% a arándanos y frutos similares; 3,9% al complejo cítricos (excluido limón); y 7,3% a otros.

Los despachos del complejo pesquero totalizaron 1.863 millones de dólares, disminuyendo un 13,5% interanual. Las participaciones relativas dentro de este sector fueron: 71,3% crustáceos y moluscos; 27,3% pescados frescos y congelados; y 1,4% harinas y conservas.

En 2019, las exportaciones del complejo farmacéutico sumaron 886 millones de dólares, aumentando un 1,7% respecto al año anterior. El 61,4% de las mismas correspondieron a medicamentos, y el 38,6% restante a otros productos farmacéuticos.

El sector hortícola registró exportaciones por cuenta de U$S 880 millones en 2019, aumentando un 8,2% interanual. El 43,6% del total se corresponde al complejo porotos; el 26,1% al complejo papa; 15,0% al complejo ajo; 5,7% al complejo garbanzos; y 9,7% a otros (principalmente cebollas, arvejas y semillas de hortalizas).

Los embarques del complejo forestal alcanzaron un valor de 691 millones de dólares en 2019, logrando una suba del 3,3% en comparación a 2018. El 53,8% de las exportaciones correspondió a productos celulósicos-papeleros; 25,6% al sector maderero; y el 20,4% restante a otras exportaciones forestales (mayoritariamente extracto de quebracho).

En 2019, las exportaciones del complejo textil sumaron 508 millones de dólares, disminuyendo un 14,2% en comparación al año previo. Del total, los productos derivados de la lana representaron el 48,2%; aquellos derivados del algodón el 28,0%; y los correspondientes a fibras y otras exportaciones textiles (hilados y telas), el 24,0%.

El resto de los sectores (sumando los complejos tabacalero, azucarero, miel, equino, té, yerba mate y resto de exportaciones), en conjunto, adicionaron exportaciones por un valor de U$S 6.450 millones en el 2019, aumentando un 0,2% interanual.

Los datos expuestos se sintetizan en el siguiente cuadro.



[i] *Unión Europea (UE): Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España (incluye Islas Canarias), Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (miembro hasta el 31 de enero de 2020), República Checa, Rumania y Suecia.*

[ii] *Asociación de las Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN): Brunei, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia y Viet Nam.*

[iii] *Egipto y la Unión del Magreb Árabe: Argelia, Libia, Marruecos, Mauritania y Túnez.*

[iv] *Medio Oriente: Arabia Saudita, Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Irán, Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Qatar, Yemen, Siria y Palestina.*

[v] *Resto de la Asociación Latinoamericana de Integración (Resto de ALADI): Bolivia, Colombia, Cuba, Ecuador, Perú y zonas francas.*

[vi] *Mercado Común del Sur (Mercosur): Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela y zonas francas.*

Transporte

Situación de la logística de granos, en medio de la crisis sanitaria por el COVID-19

Alfredo Sesé

En el marco de las necesarias medidas sanitarias para contener el avance de la pandemia los puertos se mantienen 100% funcionales con estrictos protocolos, pero tanto el ingreso de camiones como el embarque de granos, harinas y aceites cayeron en la semana

La logística de arribo de los camiones que transportan granos y el embarque de granos, subproductos y aceites desde las terminales portuarias ubicadas en la zona que va desde Arroyo Seco a Timbúes se han visto afectados por la crisis sanitaria impuesta por el virus COVID-19. Aunque, puede decirse que, en general, se ha mantenido un funcionamiento pleno de los puertos.

Según informaron entidades de la cadena agroindustrial como CIARA-CEC, CARBIO y la Cámara de Puertos Privados Comerciales, se ajustaron los cupos de camiones de granos para mitigar riesgos sanitarios y se tomaron todas las medidas preventivas en plantas, terminales y de tratamiento en barcos y camiones.

No obstante, hubo cortes e interrupciones del tránsito vehicular impuesto por algunas autoridades locales; prohibición del ingreso de camiones a algunas localidades; reclamos gremiales y la obligación y necesidad de adaptar de manera urgente las instalaciones, los procesos y los cuidados por esta pandemia, por mencionar algunos de los principales emergentes de la situación.

Algunas cifras pueden ayudar a dar alguna idea del impacto de esta situación sobre la logística agroindustrial para la exportación.

En la semana que aún no ha terminado y que comenzó el lunes 23 pasado, la **posición de camiones**, según informan las entidades que agrupan a los entregadores de granos, **ascendió a 10.997 camiones** mientras que en la misma cantidad de días de la semana anterior (16 al 19 de marzo), ese número fue de 11.591, es decir que **cayó un 5,1%**.

Si se realiza la misma comparación con los **buques de ultramar que ingresaron y que salieron desde las instalaciones portuarias ubicadas en nuestra zona**, se tiene que en la semana que está transcurriendo, **entraron 20 buques y salieron 16**, mientras que en la misma cantidad de días de la semana anterior (16 al 19/03 inclusive), entraron 21 buques y salieron 27. Es decir que **ingresaron casi la misma cantidad pero zarparon un 41% menos**.

En cuanto a las **toneladas cargadas por los buques que zarparon de las terminales portuarias ubicadas desde Arroyo Seco a Timbúes**, la información disponible de las agencias marítimas abarca desde el **23 al 25 de marzo**. En este lapso se habrían cargado **139.976 toneladas de maíz; 110.941 toneladas de subproductos de soja; 35.000 toneladas de trigo y 3.000 toneladas de aceites**.

Mientras que durante la misma cantidad de días de semana anterior (16 al 18/03), los buques zarpados cargaron unas 381.224 toneladas de maíz; 187.766 toneladas de subproductos de soja; 27.200 toneladas de aceites y 30.000 toneladas de biodiesel.

Si se compara el total de **toneladas cargadas de granos, harinas, aceites y biodiesel entre ambos períodos (626.190 toneladas versus 288.917 toneladas), se denota una caída del 54%**.

Los mercados de commodities agrícolas se estabilizan y recuperan terreno

Bruno Ferrari - Javier Treboux - Emilce Terré

La soja y el trigo se recuperaron en los mercados internacionales en la última semana, de la mano de la estabilización en los mercados financieros a nivel mundial. La cosecha avanza en nuestro país hasta donde el clima lo permite.

La última semana trajo alivio en los mercados de granos a nivel mundial que, salvo excepciones, recuperaron gran parte de las profundas pérdidas sufridas desde comienzos de marzo. Los mercados financieros a nivel mundial parecen estabilizarse y ensayar un repunte tras el pánico generalizado por la rápida propagación de la pandemia de COVID-19, y esto afecta positivamente a los commodities agrícolas, aunque todavía persiste una gran incertidumbre. El S&P 500, por caso, experimentó un rebote de 17% en lo que va de la semana, apuntalado por el anuncio de un paquete de estímulo fiscal del Gobierno de los Estados Unidos por US$ 2 billones.

A su vez, algunos indicadores comienzan a mostrar una tendencia a la normalización de las actividades en China, con el número diario de nuevos infectados por el virus cayendo notablemente, luego de los aislamientos draconianos impuestos por su gobierno.

La demanda de acero y el consumo de carbón están volviendo a niveles normales en China, después de tocar pisos durante el mes pasado. La demanda de acero se ha recuperado fuertemente hasta alcanzar los niveles del año pasado, mientras que el consumo de carbón de los productores de electricidad ha bajado solo marginalmente en relación al año previo, según reveló Goldman Sachs. El aumento de los viajes aéreos de cabotaje en el país, la congestión del tráfico y la contaminación también sugieren que la economía china está comenzando a recuperarse a medida que comienzan a reabrir las fábricas, oficinas y comercios.

Aun así, los analistas han rebajado su perspectiva para la economía china y asumen que una contracción histórica en el primer trimestre está casi garantizada considerando que, según datos oficiales, en los primeros dos meses del año las ventas minoristas en ese país cayeron un 20,5% y la producción industrial un 13,5% en términos interanuales.

El maíz en el mercado CBOT no remonta, producto de la compleja situación que enfrentan los productores de etanol en los Estados Unidos, tal cómo se relevó en el *informe de la semana previa*, como consecuencia de la reducción en la demanda y las caídas en los precios del petróleo.

Según la Asociación de Combustibles Renovables (RFA por sus siglas en inglés), alrededor de una quinta parte de la capacidad de producción de etanol en los Estados Unidos pasará a quedar ociosa a fines de este mes, ya que la pandemia de coronavirus deprime la demanda de energía y hunde los precios del combustible a base de maíz. Los recortes en la producción podrían exceder los 11,4 miles de millones de litros de producción anuales, con casi tres docenas de plantas completamente inactivas y al menos 40 plantas que han reducido significativamente su funcionamiento, según informó el presidente de RFA.

A pesar de la enorme presión que la pandemia de coronavirus ha ejercido recientemente en los mercados, los fondos especulativos no registraron ventas masivas según los últimos datos reportados por la *Commodity Futures Trading Commission* (CFTC) de los Estados Unidos.

En la semana que terminó el 17 de marzo, los fondos de cobertura aumentaron su posición corta neta en derivados de maíz CBOT a 91.846 contratos desde 60.370 la semana anterior, lo cual se encontró en sintonía con las pérdidas de casi un 9%, por parte del cereal estadounidense en esa semana. No obstante, este último valor reportado por la CFTC se encuentra aún muy distante del posicionamiento neto vendido de los fondos en 261.326 contratos para este mismo momento el año anterior, con ventas mucho más tenues de lo previsto por los analistas

En el mercado de trigo, los fondos de inversión han recortado casi sin interrupciones sus posiciones largas netas desde finales de febrero. En términos acumulados, para las últimas cuatro semanas dicho recorte suma aproximadamente

70.000 contratos, en una reducción mensual con pocos precedentes para el mercado del trigo en Chicago, con el último dato marcando una posición neta de 5.659 contratos vendidos.

Por último, en cuanto al mercado de soja se observa un leve incremento en la posición corta neta por parte de los administradores de fondos alcanzando los 30.646 contratos desde los 26.474, según el último dato reportado. A su vez, es importante recalcar que dicha situación se da en un contexto en el cual el futuro de soja más activo alcanzó mínimos desde mayo de 2019, por lo cual no puede considerarse que las ventas hayan sido en extremo agresivas en este mercado.

Avanza la cosecha de la gruesa 2019/20 en nuestro país

A pesar del cierre del recinto físico de operaciones de la Bolsa de Comercio en la última semana, la actividad comercial en la plaza local no se detuvo, con la demanda intentando asegurarse la provisión de mercadería a medida que avanzan las cosechadoras sobre el territorio nacional, y comienzan a ingresar el maíz y la soja 2019/20 a los puertos y terminales del Gran Rosario.

Las labores de cosecha del maíz temprano, que comenzaron a fines de febrero, alcanzaron un avance del 15% sobre una superficie sembrada cercana a las 9 millones de hectáreas de maíz para todos los usos, según los datos reportados por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP). Si se compara con la campaña previa, nos encontramos con un avance similar en las tareas, pero bastante por detrás del 21,4% que llevaba la trilla en la extremadamente seca campaña 2017/18 para esta altura del año.



Según el último informe del MAGyP, la zona norte de la provincia de Buenos Aires, presenta demoras en el avance de la cosecha debido a que las condiciones de piso y humedad de los granos en muchos lotes, no son las adecuadas para la misma. Respecto a Santa Fe, se avanza de forma satisfactoria con rindes buenos en términos generales. Por último, en Córdoba si bien hubo lluvias que limitaron la posibilidad de cosecha en algunas delegaciones también presenta un buen avance de labores en sintonía con la campaña previa.

Por otra parte, comienza a tomar impulso la cosecha de la soja de siembra temprana sobre la zona núcleo nacional, aunque las tareas se vieron en muchos casos impedidas por los episodios de precipitaciones registrados. Aun así, el ingreso a plantas de la nueva mercadería es aún incipiente según fuentes del sector, y se espera comience a intensificarse sobre el fin de semana, si el tiempo permite adelantar la trilla.

El sector industrial y el exportador llegan con un panorama mayormente holgado desde lo comercial, habiendo los productores comprometido cerca de un tercio de lo que se espera se produzca de soja en la campaña. En términos absolutos, este es el segundo valor histórico más abultado a esta fecha, solo superado por la campaña 2009/10.



Ahora las dudas se posan sobre las condiciones meteorológicas que acompañarán la ventana de cosecha y las complicaciones que implican sobre la logística las medidas en relación a la prevención del avance del coronavirus.

El mercado doméstico se contagió de las subas en los mercados globales, reflejándose una mejora en el precio abierto de la Cámara Arbitral de Cereales de 1,6% para la soja, de 10,7% para el maíz y de 3% para el trigo en la última semana. Los valores negociados por soja disponible condición fábrica en la semana se movieron en torno a los US$ 220/t, pudiendo venderse maíz en valores cercanos a los US$ 145/t.

Exportaciones: tras la desaceleración china, ahora Europa

ROSGAN

Hoy la exportación nuevamente centra su esperanza en China cuando los negocios comienzan a moverse lentamente. No obstante, las plantas que trabajan cortes Hilton sufrirán la desaceleración de la demanda europea.

El sector cárnico parece no encontrar terreno firme sobre el cual proyectar. Cuando la expectativa del sector estaba puesta en el momento en que China comenzaría a reactivar sus compras, el alerta sanitario que enciende el Coronavirus en todo el mundo, pone nuevamente en vilo al sector con una abrupta paralización de la demanda europea.

El avance del virus en Europa es devastador. Los principales importadores se encuentran inmersos en un estricto aislamiento social que derrumba por completo la demanda de carne fuera del hogar. La caída del turismo y cierre de lugares públicos atentan directamente contra el consumo en hoteles y restaurantes cuyo segmento representa uno de los principales destinatarios de los cortes de alta calidad que ingresan a continente a través del contingente Hilton.

Tal como se ha visto con China meses atrás, la historia vuelve a repetirse. Importantes volúmenes de producto ya embarcados cuyo cumplimiento está siendo cuestionado. Varios importadores europeos solicitando posponer los embarques o incluso abriendo la renegociaciones de precios pactados.

En 2019, las exportaciones de carne vacuna con destino Unión Europea representaron para nuestro país un ingreso cercano a los USD 502 millones, aportando más de un 15% de la facturación total. En volumen, Europa se llevó durante el último año unas 49.570 toneladas peso embarque equivalentes al 8,8% del total exportado. El volumen asignado bajo cuota Hilton asciende a 29.500 toneladas.

Esta situación no escapa a lo que está viviendo el resto de los países proveedores de la región. En Uruguay, en lo que va del año, los embarques de carne vacuna para cuota Hilton cayeron casi un 23% en volumen respecto al mismo período del año pasado. En tanto que el nivel faena con destino a ese segmento se encuentra prácticamente detenida, poniendo en dudas el cumplimiento de las 6.376 toneladas que prevé su cupo. En 2019, el mercado europeo representó para Uruguay cerca del 15% de la facturación total, con embarques equivalentes a 29.500 toneladas.

En Brasil, ya se ha anunciado el cierre de plantas por restricciones sanitarias lo que sin dudas generará una disrupción en los flujos de exportación. No obstante, a diferencia de Argentina y Uruguay, las exportaciones con destino a Unión Europea representan menos del 6% en volumen (110 mil toneladas) de las cuales sólo 10.000 toneladas ingresan bajo contingente Hilton.

A nivel local, la actividad industrial por el momento sigue sostenida por el mercado interno. Si bien las compras en comedores y restaurantes también se verán resentidas producto de la cuarentena vigente, la venta de carne en supermercados y carnicerías –que en nuestro país concentra la mayor proporción- se sostiene, al menos por el momento.

No obstante, aquellas plantas orientadas básicamente a la faena de novillos de exportación, y en especial las que trabajan cortes Hilton sufrirán muy fuerte esta desaceleración generando una sobreoferta de carne en el corto plazo que podría terminar impactando en los precios internos.

Varios frigoríficos ya han comenzado a manifestar esta retracción en sus compras de novillos. Esta semana, el mercado de Liniers mostró un ajuste de más de un 6% en dicha categoría. En este sentido, el valor del novillo siempre ha sido un indicador de precios para toda la cadena por lo que no se descarta un traslado directo al resto de las categorías.

Paradójicamente, la rueda sigue girando y hoy la exportación nuevamente centra su esperanza en China. Si bien lentamente los negocios comienzan a moverse, la actividad aun es incipiente. A su vez, existen ciertos problemas en el abastecimiento de contenedores que limitan el ritmo de carga de los nuevos negocios pactados.

Sin embargo, la buena noticia proviene del destino y es que la mayoría de los puertos ya está retomando su nivel de actividad normal por lo que tarde o temprano, esa reactivación debería comenzar a reflejarse en los orígenes.