Commodities

La cadena de trigo argentina se pone en línea para traer al país más de 3.100 millones de dólares en la campaña 2020/21

Federico Di Yenno - Emilce Terré

En la línea de largada de la campaña fina 20/21, el productor se pone en carrera para alcanzar la marca de 22 Mt de producción. De conseguirse, las exportaciones grano-equivalente podrían tocar un récord de 15,5 Mt, por un valor proyectado de US$ 3.100 M.

Commodities

Los embarques de granos, subproductos y aceites superaron la marca de 100 millones de toneladas en 2019

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

En un año que significó despachos récord de granos y subproductos, las terminales del Gran Rosario embarcaron el 70% de los granos y más del 90% de subproductos y aceites. Destacan las subas de maíz y soja en grano, y pellets y aceites de soja y girasol.

Commodities

Las exportaciones de maíz siguen superando marcas y las de soja se acompasan con el 2019

Emilce Terré - Javier Treboux

Luego del récord de abril, las exportaciones de maíz continúan en gran ritmo, mientras el complejo soja parece recuperarse de un mal inicio de campaña. Los negocios anticipados por maíz de la nueva campaña ya superan ampliamente a los del año previo.

Economía

Siete motivos por los que el satélite SAOCOM será un socio estratégico del campo

Julio Calzada - Sofía Corina

Capaces de medir la humedad del suelo y monitorear desastres naturales, los satélites SAOCOM agregarán un gran valor a la cadena agroindustrial argentina. El próximo satélite (SAOCOM 1 B) complementará al SAOCOM 1A que está en órbita desde octubre de 2018.

Economía

El número de unidades vendidas de maquinarias agrícolas en el primer trimestre del 2020 presenta caídas interanuales

Alberto Lugones - Emilce Terré

Las unidades de maquinarias agrícolas vendidas en 2019 se encuentran por debajo del promedio de 2016-19. Además, el número en este 1ª trimestre muestra caídas interanuales. Por otro lado, las participaciones de bienes de origen nacional disminuyeron.

Transporte

La altura del nivel del agua del río cayó a 0,08 m en Rosario

Patricia Bergero - Julio Calzada - Guillermo Wade - Javier Treboux

La bajante del Paraná se profundizó de forma sustancial en la última semana, llegando la altura del rio al nivel de 8 cm este jueves 21 de mayo en el hidrómetro ubicado en Rosario, su nivel más bajo desde diciembre de 1971.

Commodities

La cadena de trigo argentina se pone en línea para traer al país más de 3.100 millones de dólares en la campaña 2020/21

Federico Di Yenno - Emilce Terré

En la línea de largada de la campaña fina 20/21, el productor se pone en carrera para alcanzar la marca de 22 Mt de producción. De conseguirse, las exportaciones grano-equivalente podrían tocar un récord de 15,5 Mt, por un valor proyectado de US$ 3.100 M.

La extraordinaria *performance* del complejo trigo se sustenta en el avance de las siembras previstas para la nueva campaña 2020/21. Según proyecciones de GEA/BCR, ésta podría alcanzar a cubrir 7 millones de hectáreas, con un incremento interanual del 3%. De lograrse, se trataría de la mayor superficie sembrada desde la campaña 2001/02 cuando se implantaron 7,1 millones de hectáreas, aunque aún lejos del récord que supo alcanzar el cultivo a fines de la década de 1920, cuando bajo la presidencia de Marcelo T. de Alvear consiguió la marca de 9,2 millones de hectáreas.

Sin embargo, la productividad ha tenido una mejora mucho más sustancial en las últimas décadas, y en base a un rinde tendencial de los últimos 20 años de 32 quintales por hectárea (o 3,2 t/ha) Argentina se pone en carrera para lograr la mayor producción de su historia con 22 millones de toneladas, un 13% por encima del año anterior.

En base a esta proyección de cosecha de trigo 2020/21 de 22 millones de toneladas, la nueva campaña puede dejar como saldo una marca histórica en exportaciones de cereal. En efecto, los despachos al exterior de grano podrían alcanzar los 14,5 millones de toneladas, más de 2 millones por encima de lo exportado en la campaña actual y superando en 1,7 Mt el récord anterior de 12,8 Mt obtenido en la campaña 2016/17. Molienda y balanceados, en tanto, muestran un consumo más estable a largo plazo previéndose que absorberían 6,6 millones de toneladas, en tanto que otro millón de toneladas se reservaría como uso para semilla y uso residual.

Del uso de trigo para molinería se prevé una producción de harina de 4,9 millones de toneladas, de las cuales cerca de 4,2 tendrían como destino el consumo doméstico en tanto que algo más de 0,7 millones de toneladas se venderían en el mercado externo.

Se proyecta en base a los precios actuales de los embarques futuros que el valor de la exportación de 14,4 millones de toneladas de grano de trigo ascienda a US$ 2.875 millones, en tanto que el valor de los despachos de harina totalizaría otros US$ 227 millones. De este modo, el complejo triguero podría dejar como saldo un ingreso de divisas al país de más de US$ 3.100 millones durante el ciclo comercial 2020/21. Esta proyección se encuentra un 18% por encima del valor de las exportaciones previsto para la campaña actual, gracias al aumento en las cantidades.

De rondar estos valores, se trataría del tercer ingreso más alto del sector triguero, sólo por detrás de los registros de la campaña 2007/08, cuando Argentina exportó cerca de un millón de toneladas de harina de trigo, producto con mayor valor agregado de su historia que anotó en esa campaña el volumen récord histórico de exportaciones, y de la campaña 2011/12 cuando los *commodities* agrícolas tocaron las máximas cotizaciones en los registros.

La comercialización de esta nueva campaña muy probablemente sea muy rápida, concentrándose en los primeros tres meses de la misma. El ajustado volumen de stocks con el que se contaría al inicio de la campaña así como la ventaja competitiva que tiene nuestro país para colocar el grano en diciembre son los principales fundamentos por detrás de este supuesto. De hecho, a la fecha ya se declararon ventas al exterior de trigo pan por 1,4 millones de toneladas, en tanto que en el mercado doméstico el MAGyP ha reportado la compra de 1,6 millones de toneladas de grano por parte del sector exportador más otras 24.400 toneladas por parte de la molinería. En ambos casos, se trata de un volumen récord de operaciones para esta altura del año.

Los embarques de granos, subproductos y aceites superaron la marca de 100 millones de toneladas en 2019

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

En un año que significó despachos récord de granos y subproductos, las terminales del Gran Rosario embarcaron el 70% de los granos y más del 90% de subproductos y aceites. Destacan las subas de maíz y soja en grano, y pellets y aceites de soja y girasol.

La presente nota recupera datos y análisis acerca de embarques de granos, subproductos y aceites vegetales durante 2019 expuestos en los artículos del Informativos semanal *En 2019, fue récord el embarque de granos en Argentina. Crece un 50% respecto del año anterior*, *El embarque de subproductos oleaginosos desde puertos argentinos alcanzó un récord histórico de 33,7 Mt en 2019* y *Los despachos al exterior de aceites vegetales desde Argentina aumentaron un 26% en 2019*. A continuación se presenta una síntesis de la performance externa de granos, subproductos y aceites el año pasado.

Luego de la fatídica cosecha del 2018 cuando una profunda 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, a la vez que la recuperación operativa de su industria posibilitó también un récord en despachos de harinas y pellets y una importante recuperación de los envíos de aceites vegetales. De este modo, los embarques externos agroindustriales totalizaron 100,4 millones de toneladas, según datos del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP).



Los embarques de **granos** desde todas las terminales portuarias de la República Argentina ascendieron a 60.252.164 toneladas en 2019. Esta cifra conlleva un espectacular aumento de 19,6 Mt respecto de 2018, equivalente a una mejora del 48%. Ampliando el análisis temporal, si se compara el volumen récord logrado en 2019 con el promedio de los despachos en los anteriores 3 años, los últimos embarques se ubican un 32% por encima de la media.

Los despachos externos de **subproductos** alcanzaron 33,7 millones de toneladas en 2019, lo que también constituye un récord histórico para la categoría. Respecto del año 2018, el aumento fue de 5.573.932 toneladas, es decir un 20% más; mientras que el volumen despachado en 2019 se ubica un 7% por encima del promedio de los últimos 3 años.

En el rubro de los **aceites vegetales**, los embarques externos durante 2019 alcanzaron 6.484.495 toneladas. Este monto implica un aumento del 26% con respecto al año anterior, que equivale a 1.353.682 toneladas, y el valor más alto de los últimos años ubicándose un 13% por encima del promedio de los anteriores 3 años. La cifra computa los despachos de aceite de soja (de origen argentino, paraguayo y boliviano), girasol, algodón, cártamo y maní.

Según datos del Ministerio de Agricultura, Ganaría y Pesca (MAGyP), el volumen de aceites remitido al exterior durante el año 2019 aún se mantiene alejado del récord de 2007 cuando dichos envíos alcanzaron los 7,59 Mt. Vale aclarar que en el año 2007 recién se estaban instalando las grandes fábricas de biodiesel en Argentina, las cuales hoy demandan importantes cantidades de aceites vegetales para su conversión en biocombustibles. Al tener en cuenta este cambio en la estructura del aparato productivo y su impacto en los mercados, el haber embarcado 6,5 Mt durante 2019 puede considerarse un excelente desempeño.

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 San Lorenzo) y Rosario (que contiene los puertos de Arroyo Seco, General Lagos, Alvear, Rosario y Villa Gobernador Gálvez) dieron cuenta del 67% de los embarques de granos, el 96% de subproductos 93% de aceites en 2019.

Los puertos fluviales del Gran Rosario que se han caracterizado históricamente por su fuerte perfil exportador de productos industrializados (harinas y aceites principalmente), de un tiempo a esta parte han cobrado un rol también protagónico en embarque de granos de la mano de la mayor producción de cereales en su zona de influencia.

Así, el año pasado partieron de estas terminales más de 40,5 Mt de **granos** que incluyen trigo, maíz, cebada, sorgo, soja y girasol equivalentes al 67% de los embarques nacionales. Los embarques del nodo del sur santafesino representaron:
- 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.

Además, las primeras 7 terminales portuarias en materia de grano despachado se encuentran emplazadas en el nodo Gran Rosario. Conjuntamente, éstas suman 25,5 millones de toneladas, un 42% del total nacional, siendo los muelles operadores por ADM en Arroyo Seco, COFCO en Timbúes y Cargill en Punta Alvear las que encabezan el ranking. En orden descendente de volumen embarcado, ADM en Arroyo Seco, Rosario, despachó 5,2 Mt (de las cuales el 80% fue maíz), la planta de COFCO en Timbúes con 4,0 Mt. Le siguen Cargill en Punta Alvear con 3,9 Mt y Serv. Port. Unidad VI y VII, con un volumen similar. Las siguientes tres, radicadas en San 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.



En lo que respecta a **subproductos**, en 2019 las terminales portuarias del Gran Rosario despacharon el 96% del total nacional de pellets y harinas, es decir, 32,4 Mt. Esto implica una recuperación de 1 punto porcentual respecto del año 2018, cuando los puertos de la zona de influencia de Rosario habían representado un 95% del total. De esta manera, el complejo exportador rosarino recuperó la participación que había alcanzado en los años 2015, 2016 y 2017. A nivel individual de cada subproducto, los embarques de los puertos y fábricas del Gran Rosario representaron:
- El 98% de los embarques nacionales de pellets de soja, por un total de 29,2 millones de toneladas.
- El 67% de los pellets de girasol, totalizando 565 mil toneladas.
- El 44% de la malta, por un volumen total de 230 mil toneladas.
- El 22% de los pellets de trigo argentinos, sumando 25.840 toneladas.
- El 100% de las cargas con pellets de soja que llegaron desde Bolivia en trenes de barcazas por el Río Paraná, y el 99% en el caso de Paraguay.

Al igual que en los últimos años, Terminal VI y Renova fueron las dos terminales portuarias que despacharon un mayor volumen de subproductos en 2019. En primer lugar, con casi 7,9 millones de toneladas despachadas en el año, se encuentra Terminal VI, ubicada en Puerto General San Martín (PGSM) y perteneciente a Bunge y a AGD. De los subproductos embarcados en estas instalaciones, el 88,5% fueron pellets de soja (argentina), el 8,7% pellets de soja de origen paraguayo, y el 2,8% restante pellets de girasol. En segundo lugar, se encuentra la terminal de Renova, propiedad de Glencore y Vicentín y también radicada en PGSM, desde donde se exportaron 6,6 Mt. El total de estos despachos fueron pellets de soja nacionales.

Completan el top 5 de exportaciones el muelle de San Benito (en San Lorenzo), propiedad de Molinos Agro, con envíos de 3,2 Mt de pellets de soja; la terminal de San Lorenzo de la firma Vicentín, desde donde se embarcaron 3,1 Mt de subproductos (92,6% pellets de soja y 6,6% pellets de girasol); y la terminal de Cargill radicada en Villa Gobernador Gálvez con 2,4 Mt de pellets de soja.

Finalmente, en 2019 se despachó el 93,3% del total nacional de **aceites vegetales** desde estas terminales, totalizando unas 6.051.357 toneladas. Los embarques desde los puertos del sur de la provincia de Santa Fe representaron:
- El 98.98% de los embarques de aceite de soja argentino, por un total de 5.057.623 toneladas.
- El 100% del aceite de soja proveniente desde Bolivia y Paraguay; entre ambos orígenes 668.677 toneladas.
- El 100% del aceite de cártamo, maní y algodón, cuyos volúmenes fueron de 25.402, 8.000 y 3.674 toneladas, respectivamente.
- El 49,18% del aceite de girasol, por un total de 368.798 toneladas.

La participación del Gran Rosario en los despachos totales de aceites pasó de 96% en el año 2018 a 93,32% en 2019 a partir de la mayor demanda doméstica de aceites vegetales como insumo para otras industrias. Sin embargo, el volumen despachado en términos absolutos creció de un año al otro en 1.139.617 toneladas.

Renova y Terminal VI fueron las terminales que despacharon el mayor volumen de aceites vegetales desde Argentina durante el 2019. En conjunto embarcaron el 40% del total. La terminal de Renova, propiedad de Oleaginosa Moreno y Vicentín, en Puerto General San Martín, despachó 1.474.322 toneladas aceite de soja íntegramente elaborado con oleaginosa argentina. El segundo lugar le correspondió a Terminal VI, también de Puerto General San Martín, que pertenece a Bunge y a AGD, con un total de 1.251.021 tn.

Granos: 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.

La extraordinaria recuperación productiva tras la sequía de 2018, permitió al país 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. Este volumen resulta 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.

Subproductos: el crecimiento de los despachos de pellets de soja, girasol, trigo y malta permitió alcanzar un volumen récord de embarques, 21% superior a 2018.

En 2019 se embarcaron 31,3 millones de toneladas de harinas proteicas y pellets de origen argentino, presentando una recuperación del 21% respecto al año previo, signado por la sequía. De los despachos nacionales de subproductos, el 95,2% fueron pellets de soja (29,8 Mt); el 2,7% pellets de girasol (847 mil t); el 1,7% malta (521 mil t); el 0,4% pellets de trigo (118 mil t); y, por último, el 0,1% restante pellets de afrechillo (18 mil t).

Cabe destacar el importante incremento del 33% que exhibieron los embarques de pellets de girasol con relación al año previo, totalizando 847.024 toneladas en 2019. En el 2015 los embarques del rubro habían sido de 292 mil toneladas, y desde entonces han crecido ininterrumpidamente, casi triplicándose en los últimos cuatro años.



Por otra parte, los despachos de pellets de soja provenientes de Paraguay totalizaron 1.895.301 toneladas en el año 2019, apenas un 0,7% por debajo del registro de 2018. En tanto, los embarques de pellets de soja de Bolivia fueron de 514.903 tn, superando en este caso en un 13% al volumen del año previo. De sumar ambas cantidades surge que los subproductos de origen paraguayo y/o boliviano alcanzaron un volumen de 2,4 Mt en el 2019, incrementándose un 2% interanual.

La recuperación en los envíos de subproductos a países de ultramar en 2019 estuvo liderada por las terminales portuarias de la zona norte del Gran Rosario. Particularmente, las terminales de Puerto General San Martín y de San Lorenzo despacharon en 2019 4,8 Mt más que en el año anterior, acaparando el 86% de todo el aumento interanual del país. Asimismo, la zona sur del Gran Rosario –particularmente la terminal de Dreyfus en General Lagos y las de Cargill en Punta Alvear y Villa Gobernador Gálvez– fue partícipe de una recuperación interanual de 824 mil toneladas, que equivale a un incremento del 24%. También a través de los puertos de Zárate y de Quequén se remitió un mayor volumen de subproductos en 2019, logrando mejoras interanuales del 154% y del 57%, respectivamente.

Estos aumentos estuvieron parcialmente contrarrestados por un menor tonelaje de pellets y harinas embarcado en las instalaciones de Bahía Blanca y de Ramallo, las cuales presentaron en 2019 mermas del 28% y del 10% respecto del año previo.

Aceites vegetales: Los despachos al exterior crecieron gracias al impulso de sus dos productos estrella: el aceite de soja y el aceite de girasol. Como contrapartida del crecimiento de los despachos nacionales, se redujeron intensamente los envíos de aceite de soja de Paraguay y Bolivia.

Tal como se ha detallado, el año se remitieron al exterior un total de 6.484.495 toneladas de aceites vegetales. Este volumen evidencia un notable crecimiento del interanual 26% de aumento con respecto al 2018. Incluso siendo el año de mayores exportaciones en toneladas desde el año 2016. Aumentaron significativamente los envíos de aceite de algodón y girasol (porcentualmente). Aunque la mayor contribución de volumen provino del aceite de soja, adicionando 1.149.545 toneladas. El aumento del volumen de aceites embarcado fue motivado por la mejor performance de todos los puertos presentados, con la única excepción de Zárate.

Los embarques de aceite de soja de nuestro país tuvieron un aumento del 29% respecto al año 2018, ubicándose en 5.109.612 toneladas. En términos absolutos, el incremento fue de 1.149.545 toneladas. El aceite de soja que llega desde Paraguay por el Río Paraná mediante barcazas fue menor a la del 2018 en un 15%, posicionándose en 535 mil t. Por último, el aceite de soja originado en Bolivia redujo fuertemente su volumen con respecto al año 2018, pasando de 141 mil toneladas en 2018 a 55 mil toneladas en 2019, lo que implica una merma de 61%. En conclusión, durante 2019 no sólo aumentaron los envíos al exterior sino que, además, los productos que se embarcaron poseen una mayor participación de valor agregado de origen nacional.

Commodities

Las exportaciones de maíz siguen superando marcas y las de soja se acompasan con el 2019

Emilce Terré - Javier Treboux

Luego del récord de abril, las exportaciones de maíz continúan en gran ritmo, mientras el complejo soja parece recuperarse de un mal inicio de campaña. Los negocios anticipados por maíz de la nueva campaña ya superan ampliamente a los del año previo.

En la recta final de la cosecha de soja, que alcanzó el 91% del total del área a nivel nacional según datos de MAGyP, y promediando la mitad de la trilla de maíz (53% de avance), el sector exportador continúa batallando contra las adversidades que signan la campaña para colocar la producción nacional en los mercados externos. *A pesar de la mayor bajante en los últimos 50 años*, y de los mayores cuidados puestos en cumplir los protocolos precautorios para limitar el contagio con COVID-19, en la primera quincena de mayo los embarques de maíz se mantuvieron por encima del año pasado, mismo que para aceite y poroto de soja, con la harina de soja en niveles similares a 2019.

Las exportaciones de maíz continúan con gran ritmo, luego de marcar un récord en el mes de abril con un estimado cercano a las 4,2 millones de toneladas según datos de embarques; en tanto que las exportaciones del complejo soja, que se vieron algo ralentizadas en dicho mes, dan señales de haberse regularizado en lo que va de mayo.



En total, desde los puertos nacionales se embarcaron 1,8 millones de toneladas de maíz en la primera quincena de mayo, un 6% más que en las mismas semanas de 2019; es necesario recordar que en mayo del año pasado, las exportaciones de maíz marcaron un récord para ese mes con algo más de 4 Mt exportadas por lo que este año tiene serias posibilidades de batir la marca. Así, en lo que va de la campaña comercial externa de maíz, que comenzó en el mes de marzo, las exportaciones argentinas del cereal habrían alcanzado ya las 9,5 millones de toneladas, unas 240.000 toneladas por delante del año pasado en el mismo período. Para cobrar dimensión de esta marca, baste recordar que en la campaña 2018/19 las exportaciones de maíz ya habían tocado un récord histórico de 37 millones de toneladas, por lo que la base de comparación resulta de por sí extraordinaria.

En cuanto al desempeño del complejo soja en la primera mitad del mes de mayo, las exportaciones de harina se ubicaron prácticamente al nivel del año pasado, con 1,4 Mt embarcadas, en tanto que los despachos de aceite de soja resultan un 6% superiores a las de 2019 y los embarques de poroto de soja crecieron un 30% interanual.



Aun así, si tomamos todo el período que va de marzo al 15 de mayo, vemos que las exportaciones de harina de soja todavía no alcanzaron a las del 2019, ubicándose 13% por debajo del año pasado, totalizando unas 5,5 Mt entre marzo y la primera mitad de mayo. Las exportaciones de porotos en el período ya se hallan un 40% por encima del año previo con casi 2 Mt, mientras que los embarques de aceite ya superan en un 8% al año previo con 1,1 Mt.

Comienza a perfilarse la campaña de maíz 2020/21

Mientras aún resta por trillar el maíz de siembra tardía sobre gran parte del territorio y los ojos de todos se posan sobre lo que será la campaña fina que comienza a sembrarse, tanto exportadores cómo productores empezaron ya a perfilar lo que será la campaña maicera 2020/21. Actualmente, el ritmo de compromisos anticipados de compra-venta en el mercado interno es el más voluminoso en el registro, habiéndose comprometido a la fecha 1,5 Mt de maíz, que comenzará a ingresar a las plantas de los compradores recién a partir de febrero de 2021. Esto se ubica por delante de las 1,3 Mt que se llevaban a la misma semana del año pasado, con la particularidad de que casi la totalidad de los negocios se realizaron en condiciones de precio a fijar.



La novedad en el mercado doméstico en la última semana, fue la aparición de ofertas abiertas de compra por maíz tardío 2020/21, que se sumaron a las ofertas para las posiciones de maíz temprano que ya se vienen registrando en las últimas semanas. Por el cereal con entrega en junio 2021 se ofrecieron en el correr de la semana US$ 115/t, con la oferta para

julio en US$ 110/t; mientras tanto, las ofertas por el cereal con entrega entre abril y mayo continuaron en torno a los US$ 120/t.

Los futuros de soja y maíz en Chicago lateralizan a la espera de nuevas compras por parte de China

El gobierno de China habría pedido a las empresas que comercializan y procesan alimentos en ese país que aumenten sus inventarios de cereales y oleaginosas, a modo de poder responder ante una posible segunda ola de casos de coronavirus que pueda empeorar las tasas de infección en otros países e incremente la presión sobre las líneas de suministro a nivel global.

El gobierno habría instado a los comerciantes de granos privados y estatales, así como a los productores de alimentos, a adquirir mayores volúmenes de soja, aceite de soja y maíz durante comunicaciones que las empresas mantuvieron con el Ministerio de Comercio de China en los últimos días, según relevó la agencia Reuters durante la semana.

En este marco, las compras recientes de soja por parte de China a los EE.UU. han aumentado las esperanzas de que el gigante asiático acelere su programa de compras de productos agrícolas estadounidenses, en un intento además por cumplir con el acuerdo comercial firmado entre los países. En este sentido, el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos informó que, en la semana que finalizó el 14 de mayo, China compró 737.000 de soja estadounidense de la campaña pasada y 462.000 de soja de cosecha nueva; esto totaliza unas 1,2 Mt, la segunda mayor compra semanal en más de un año.

A pesar de esto, aún persiste entre los operadores la preocupación de que la tensión política entre China-EE. UU., relacionada con acusaciones de altos funcionarios estadounidenses en torno al papel de China en la pandemia de coronavirus, pueda obstaculizar las nuevas ventas.

En la última semana, los futuros de maíz se mantuvieron prácticamente invariables en el mercado de referencia, con el contrato próximo ajustando en US$ 124,9/t. En el caso de la soja, la posición julio cerró con una variación semanal negativa de 0,5%, para cerrar el día jueves en US$ 305/t.

Siete motivos por los que el satélite SAOCOM será un socio estratégico del campo

Julio Calzada - Sofía Corina

Capaces de medir la humedad del suelo y monitorear desastres naturales, los satélites SAOCOM agregarán un gran valor a la cadena agroindustrial argentina. El próximo satélite (SAOCOM 1 B) complementará al SAOCOM 1A que está en órbita desde octubre de 2018.

El objetivo principal de la Misión SAOCOM es dar apoyo a la agricultura y a la hidrología a través de mediciones que permitan determinar los valores de humedad en el suelo. Adquirirán datos actualizados que, con el aporte los expertos del INTA y otras instituciones, podrán alertar sobre inundaciones, incendios y hasta enfermedades de diferentes cultivos. Aquí se mencionan algunas funciones que serán de gran valor para el agro:

1- **Alertar sobre zonas de riesgos de inundación al identificar puntos de acumulación de agua:** los excesos hídricos generan, entre tantas consecuencias, asfixia y podredumbres que conllevan a una pérdida de área sembrada. Mejorar las condiciones de gestión del agua es clave para mitigar el impacto de las inundaciones.

2- **Generar índices de sequía y alertar el riesgo de incendio:** la sequía no solo es la principal causante de las pérdidas abruptas de producción y por ende de pérdidas económicas para el país, sino que también aumentan las chances de generar incendios. Identificar los focos de calor y alertar sobre probabilidades de sequía e incendios permiten adelantarse a los hechos para mitigar los daños.

3- **Generar mapas de riesgo de enfermedades de cultivos:** Esto hará más eficiente el uso de fungicidas, en particular para la fusariosis de la espiga de trigo. Esta enfermedad puede causar pérdidas de rendimiento de hasta un 30% en el cereal y -aún más importante- produce una micotoxina (Fumosina B1) que resulta extremadamente tóxica para los animales y las personas.

4- **Evaluar escenarios para toma de decisión en las empresas agropecuarias:** medidas claves que pueden ser motivo de éxito o fracaso económico para el productor tales como el momento de siembra, la fertilización y el riego en los principales cultivos extensivos: soja, maíz, trigo y girasol.

5- **Serán una herramienta más en las estimaciones de producción:** Servirá para la clasificación del uso del suelo y la estimación del rendimiento de cultivos, siendo clave la seguridad de contar con información en momentos clave (cuando no puede ser obtenida por sensores ópticos debido a las condiciones de nubosidad).

6- **Unas 83 millones de hectáreas de la región pampeana argentina estarán bajo la lupa del SAOCOM:** siendo la principal zona de producción argentina, la región pampeana contara con el paso de cada Saocom por el mismo punto geográfico cada 16 días, es decir que cada 8 días un satélite estará monitoreando esta importante superficie.

7- **A todo terreno, trabajaran de noche y días nublados**: al tratarse de radares, generan su propia fuente de energía para obtener información de la tierra. Esto les confiere la ventaja de trabajar de noche, a diferencia de los tradicionales satélites ópticos que necesitan la luz solar para la obtención de imágenes.

Si bien se mencionaron funciones que ayudan al agro, también tiene aplicaciones en el campo de la ecología, cartografía, ordenamiento territorial, minería, geología, oceanografía, salud y, fundamentalmente, gestión de emergencias.

El número de unidades vendidas de maquinarias agrícolas en el primer trimestre del 2020 presenta caídas interanuales

Alberto Lugones - Emilce Terré

Las unidades de maquinarias agrícolas vendidas en 2019 se encuentran por debajo del promedio de 2016-19. Además, el número en este 1ª trimestre muestra caídas interanuales. Por otro lado, las participaciones de bienes de origen nacional disminuyeron.

En la jornada del martes, el Instituto Nacional De Estadística y Censos de la República Argentina (INDEC) lanzó una nueva edición de su "Informe de la industria de maquinaria agrícola" realizando un detallado análisis de las ventas de maquinarias agrícolas en el país para el primer trimestre del presente año.

En dicho informe se consideran cuatro grandes grupos de maquinarias: "cosechadoras", "tractores", "sembradoras" e "implementos". Dentro del último grupo se dan tres subgrupos: "pulverizadoras de arrastre y autopropulsadas", "implementos de acarreo y almacenaje de granos" (integrado por: embutidoras, extractoras y elevadoras de grano y acoplados tolva), y "otros implementos" (conformado por: cabezales para cosechadoras, acoplados forrajeros, equipos de labranza, fertilizadoras, picadoras de forraje, moledoras, enfardadoras, rotoenfardadoras, cargadores y transportadores de rollos, desmalezadoras, segadoras acondicionadoras, rastrillos y cargadores frontales).



Desde una perspectiva un poco más extensa que el informe presentado, el mejor año de ventas de unidades de maquinaria agrícola fue el 2017. En ese año que se establecieron los máximos en cantidades de unidades vendidas de la serie histórica que presenta el INDEC (dicha serie comienza en 2016). Tras caer fuertemente durante el 2018, donde el número de cosechadoras vendidas se redujo en un 46%, las sembradoras un 20%, los tractores vendidos cayeron un 36% y los implementos un 24% aproximadamente, se presenció un rebote en el número de unidades comercializadas en 2019. Solamente el número de tractores vendidos presentó un número relativamente estable de ventas, el resto de maquinarias presentaron mejoras interanuales superiores al 5% e incluso en el caso de las sembradoras mejoras en el número de ventas equivalentes al 13,88%.



Las ventas del primer trimestre del 2020 comparadas con las realizadas un año antes muestran un empeoramiento en sus cifras, bastante lógico por el coronavirus. Todos los grupos analizados menguaron en cantidad de unidades vendidas. Las cosechadoras fueron los bienes que peor desempeño han tenido comparando los primeros trimestres del presente año y el del 2019, cayendo un 22,97%. De todas formas, ninguno de los demás grupos de maquinarias fue ajeno a las reducciones en las unidades vendidas. Los tractores siguieron a las cosechadoras en cuanto a reducción de unidades vendidas, cayendo un 8,45%, luego siguieron los implementos con una caída de 6.83% y por último las sembradoras menguando en 2.19%. Por otro lado, también cabe destacar que en la comparación del primer trimestre del 2020 con respecto al promedio de los primeros trimestres de todos estos años ubica al 2020 por debajo en todos los grupos salvo en las ventas de sembradoras. En este sentido, las sembradoras vendidas durante el primer trimestre de 2020 se encontraron casi un 12% por encima que el promedio.

El anterior análisis puede ser ampliarse realizando una diferenciación entre lo producido localmente con respecto a lo importado.



Nota: Por resguardo del secreto estadístico, no se presenta la apertura de las ventas en nacionales e importados de sembradoras.

Puede notarse en el primer trimestre de 2020 únicamente los implementos presentaron una participación cercana a la que se poseía en el 2016. Por el contrario, las cosechadoras y los tractores nacionales disminuyeron fuertemente su participación dentro de las ventas realizadas en el país. Ambas maquinarias nacionales disminuyeron en casi 30 puntos

porcentuales su participación. Además, en el caso de las cosechadoras, se ha modificado la primacía de bienes de origen nacional que se evidenciaba desde inicios del 2016 hasta el cuarto trimestre del 2019, el dato del primer trimestre del presente año es el único caso en el que las ventas han sido en su mayoría ventas de bienes importados.

Estas modificaciones en la participación de las ventas por parte de las maquinarias agrícolas nacionales podrían explicarse en parte por las modificaciones en los precios relativos. Según datos del INDEC, tanto las cosechadoras como los tractores de origen argentino aumentaron mucho más sus precios que los de los bienes importados. Justamente lo contrario sucede los implementos y es el único grupo de bienes nacionales que mantuvo su participación constante dentro del total de ventas locales.



Nota: Por resguardo del secreto estadístico, no se presenta la apertura de las ventas en nacionales e importados de sembradoras.

Por otro lado, la participación relativa de los diferentes grupos dentro de la facturación total ha fluctuado a lo largo del tiempo, pero sin tener tendencias marcadas. Para el primer trimestre de 2020 la participación mayoritaria proviene de ventas de tractores con aproximadamente el 33%, muy poco por detrás están las ventas de cosechadoras con el 31%, luego los implementos 26.8% y finalmente las sembradoras con el 9,2% del total.



La altura del nivel del agua del río cayó a 0,08 m en Rosario

Patricia Bergero - Julio Calzada - Guillermo Wade - Javier Treboux

La bajante del Paraná se profundizó de forma sustancial en la última semana, llegando la altura del rio al nivel de 8 cm este jueves 21 de mayo en el hidrómetro ubicado en Rosario, su nivel más bajo desde diciembre de 1971.

El calado máximo permitido en las terminales de Rosario – San Lorenzo - Timbúes ya se encuentra en torno a los 29 pies (contra un calado "habitual" alrededor de 34'), agudizando las precauciones que deben tener los operadores a la hora de cargar los buques y recortando los volúmenes que pueden embarcarse por unidad.



Estimando una pérdida promedio de capacidad de carga de sólidos para buques de tipo Panamax (o similares) de unas 2.000 toneladas por cada pie perdido de calado, podríamos decir que la bajante les está costando a los operadores la posibilidad de cargar unas 10.000 toneladas por cada buque de este tipo que sale del Gran Rosario.

El miércoles 20, el buque MV MSXT ARTEMIS, operado por la compañía ADM, sufrió una varadura, situación que perdura hasta la fecha a pesar de los intentos para zafarlo con la asistencia de remolcadores. Esto generó la paralización de actividades en los muelles de la Unidad 6 de Rosario (concesionada a Servicios Portuarios), donde se procedió a dar de baja todos los cupos de descarga de camiones con fecha al día jueves, a la espera de solucionar el inconveniente. Esto aportó más complicaciones a la logística de entrega en plena cosecha de la gruesa, y aún más considerando que se estaba priorizando la celeridad en la descarga, dados los pronósticos de precipitaciones en los próximos días en gran parte del área.

Cabe destacar que el concesionario de las tareas de dragado y balizamiento de la vía navegable troncal no está obligado a dragar cuando el nivel del agua está por debajo de los 2,47 m en el hidrómetro de Rosario. Sin perjuicio de ello, lo ha seguido haciendo lo que implica que puede prestar su servicio a una mayor cantidad de buques y para los cargadores significa que han podido continuar con su logística, más allá de estar cargando volúmenes inferiores a los habituales. A título de referencia, si agregásemos esos 2,39 m adicionales al calado de despacho de la fecha, podríamos zarpar desde Rosario con 11,47 m.

Lo descripto no hace más que confirmar el agravamiento de la situación en el arco portuario del río Paraná, "con una disminución fuerte de las lluvias sobre toda la cuenca del Plata…", tal como lo hace notar el Instituto Nacional del Agua (INA) y el Servicio Meteorológico Nacional (SMN) en un informe actualizado al jueves 21.

También prevé un panorama desfavorable para la navegación fluvial. "En el trimestre considerado, mayo-junio-julio, no se registrarían lluvias significativas en las áreas de respuesta más rápida, como la cuenca del río Iguazú, la cuenca no regulada del río Paraná en Brasil y la cuenca misionero-paraguaya del Paraná. Por lo tanto, la recuperación fluvial deberá esperar a la segunda mitad del invierno, en principio con baja probabilidad de una recuperación sensible.".



ITAIPU abre las compuertas de su vertedero

En el marco de las negociaciones que se vienen realizando entre representantes de Argentina, Brasil y Paraguay, y con el fin de ayudar con la reactivación del dinamismo comercial en la hidrovía Paraguay-Paraná, afectada por la situación hidrológica, la represa ITAIPU Binacional abrió las compuertas de su vertedero en la madrugada de este lunes 18 de mayo, luego de llegar a un acuerdo de erogar dos metros de agua del embalse del complejo hidroeléctrico binacional –de la cota 219 metros sobre el nivel del mar (msnm) hasta la 217–.

Desde el ente binacional detallan que el embalse de Itaipú contribuirá a la navegación con un aporte de 8.500 m3/seg durante 12 días, hasta el 29 de mayo. Durante el primer día de reapertura, por las compuertas de Itaipú pasaron 474 m3/s, con un máximo de 1.376 m3/s, según detalla un informe oficial.

Tal como menciona el INA, "Continúa desarrollándose el plan de descargas adicionales desde Itaipú comenzado el lunes 18/may. Se cumple con la evolución de caudales acordada regionalmente. El frente de onda de recuperación alcanzó el miércoles 20 por la tarde la sección Corrientes-Barranqueras. Seguirá su propagación hasta el Delta, con un achatamiento importante. Se recuerda que esta descarga, de volumen limitado, dará lugar a una mejora temporaria en las condiciones de navegación por el Paraná medio. La onda se irá amortiguando, de manera de ir acotándose la mejoría conforme se propaga agua abajo hasta Rosario y cabecera del Delta."

Barcazas comienzan a navegar en zona de la esclusa de hidroeléctrica Yacyretá

Luego de casi dos meses, se reinició el martes 19 la navegación de barcazas por el río Paraná, utilizando la Esclusa de Navegación de la Central Hidroeléctrica Yacyretá. En lo que va del año 2020, el estiaje del río que no permite las condiciones necesarias para la navegación de barcazas cargadas de oleaginosas, viene afectando al sector agro exportador paraguayo al punto de poner en riesgo una pérdida de más de 1.000 millones dólares, según informó la página oficial de la entidad binacional Yacyreta.

Este martes, comenzó la navegación en la zona de la esclusa de navegación de las primeras de las 150 barcazas que pretenden utilizar esta vía para el transporte de granos con destino al mercado exterior.

Según publicó la página oficial paraguaya de Itaipú, la medida asumida por la Itaipú Binacional facilitará el transporte fluvial de 200.000 toneladas de soja, producidas principalmente en Alto Paraná e Itapúa. Además permitirá movilizar barcazas vacías para sacar en torno a 1.500.000 toneladas de soja, que representan unos 600 millones de dólares, según datos proporcionados por Juan Carlos Muñoz, vicepresidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay, entrevistado por el sitio.

"Ha sido un gran alivio y de gran ayuda el flujo de agua que empezó a liberar ITAIPU porque teníamos 152 barcazas paradas hace 50 días por la bajante del río Paraná", expresó el directivo, al tiempo de comentar que los primeros convoyes comenzaron a pasar por la esclusa para continuar viaje rumbo a los puertos marítimos aguas abajo.

El NEA con una sequía excepcional según el SMN

Según un informe especial del Servicio Meteorológico Nacional, desde agosto de 2019 las provincias del noreste argentino (Formosa, Chaco, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones) vienen experimentando anomalías negativas mensuales de precipitación. Es decir, en cada uno de estos puntos del país llovió por debajo de lo esperado de acuerdo a la media del periodo 1981-2010.

Desde comienzos de 2020, esta tendencia se acentuó y la situación al terminar el cuarto mes del año muestra una sequía que en algunas regiones llega a ser extrema.

En enero, solo el sur de la Mesopotamia presentaba menores precipitaciones de lo normal, pero con el correr del tiempo, la región impactada se fue extendiendo hasta otras provincias como Salta o Santiago del Estero. Es importante resaltar que las precipitaciones deficitarias afectan a toda la cuenca del Plata, que incluye a Brasil, Paraguay y Uruguay.



Si bien hay muchos elementos que entran en juego en una situación como esta, una de las posibles causas que analizan en la Dirección Central de Monitoreo del Clima del SMN, es la Zona de Convergencia del Atlántico Sur (ZCAS) muy activa en los últimos meses. Esta importante característica climatológica aparece en nuestro verano y se extiende a lo ancho del subcontinente, con sentido noroeste-sudeste, por lo que afecta los patrones de lluvias de todo Sudamérica. Su ubicación e intensidad determinan zonas donde el aire puede ascender (asociado a precipitaciones) o descender (sequía).

Si a este evento se le añaden otros como la generación de ondas en las atmósfera con origen en el oeste del océano Índico, las condiciones pueden verse reforzadas. A través de una teleconexión, este tren de onda es capaz de viajar hasta nuestra región y acentuar las condiciones para que no se formen nubes y se imposibiliten las lluvias, informaron los especialistas.