Commodities

En 2020, los embarques de harinas vegetales y malta cayeron a un mínimo en 7 años

Desiré Sigaudo - Emilce Terré

Con 27,1 Mt embarcadas de harinas y pellets de soja, girasol, trigo y malta en el 2020, la exportación de subproductos derivados del procesamiento de cereales y oleaginosas cayó un 20% respecto del año anterior, al volumen más bajo desde el 2013.

Transporte

Bajante del Paraná en 2020: impactos en la distribución de cargas y tiempo de permanencia de buques en puerto

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

La bajante del Paraná impuso ajustes logísticos que incluyeron menor carga en puertos fluviales y mayor elevación en los marítimos. A pesar de las dificultades, los exportadores del Up-River sostuvieron el promedio de permanencia de buques en puerto.

Commodities

En los primeros dos meses de campaña, el ingreso de camiones con trigo a los puertos del Gran Rosario cayó un 65%

Tomás Rodriguez Zurro – Bruno Ferrari – Emilce Terré

En el acumulado Dic/Ene, la entrada de camiones con trigo a los puertos del Up River cayó un 65%, mientras que los embarques un 57%. La merma productiva y las huelgas, las principales causas. Además, la cosecha 2021/22 se comercializa a ritmo récord.

Commodities

Pese a que los márgenes de crushing se recuperaron, la caída en la actividad industrial no permite capturar la mejora de los precios

Guido D'Angelo – Javier Treboux

En diciembre, mes marcado por el paro, la industria procesó el volumen de soja más bajo en 18 años. Las exportaciones de harina caen a mínimos desde 2007/08. En Brasil, la cosecha avanza a su ritmo más lento en 10 años y peligra el programa de embarques.

Commodities

Exportaciones: ¿De quién depende el millón?

ROSGAN

En un año donde no faltaron adversidades tanto en el ámbito global como en lo local, las exportaciones de carne argentina volvieron a subir un escalón para marcar un nuevo récord de casi 900 mil toneladas, un 6,5% más que lo registrado en 2019.

Commodities

En 2020, los embarques de harinas vegetales y malta cayeron a un mínimo en 7 años

Desiré Sigaudo - Emilce Terré

Con 27,1 Mt embarcadas de harinas y pellets de soja, girasol, trigo y malta en el 2020, la exportación de subproductos derivados del procesamiento de cereales y oleaginosas cayó un 20% respecto del año anterior, al volumen más bajo desde el 2013.

1. Argentina embarcó 27,1 millones de toneladas de subproductos en el 2020, un 20% menos que el año anterior y el volumen más bajo en 7 años. Los menores embarques de harina de soja explicaron la mayor parte de la caída.

Según información del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP), la República Argentina embarcó un total de 27,1 millones de toneladas de pellets de soja, de girasol, de trigo y de malta en el año 2020, un 20% por detrás del récord conseguido en el 2019. La caída en la producción primaria, por un lado, y los magros márgenes de crushing en relación a la exportación de productos sin procesar durante gran parte de la campaña, por el otro, redundaron en esta abultada caída, muy superior a la que registraron los embarques de granos cereales y oleaginosas (-6%) analizados en el artículo Argentina embarcó granos por 56,5 millones de toneladas en el 2020, un 6% menos que el año anterior.

En efecto, tal como consta en el cuadro adjunto, la molienda combinada de soja, girasol, trigo y cebada disminuyó un 12% en el 2020 respecto al año anterior. La merma interanual estuvo liderada por la caída en el procesamiento de soja que cayó más de 5 Mt para acumular 36,1 Mt en el 2020, el peor año desde el 2013, cuando el país sufrió una extraordinaria sequía que llevó la producción de soja a 35 Mt, 15 millones menos de lo cosechado en 2020.

A la caída del volumen procesado de cereales y oleaginosas se le sumó una baja incluso proporcionalmente mayor en el tonelaje de subproductos despachados desde puertos argentinos. Si bien todos los pellets, expellers y harinas cayeron, la baja de mayor impacto fue la de la harina de soja que de un año a otro perdió exportaciones por 5,5 millones de toneladas, o un 19%. A eso se le sumó, además, casi 600.000 toneladas menos de pellets de soja de origen paraguayo y boliviano embarcado desde puertos argentinos.

Los embarques de pellets de girasol, en tanto, cayeron nada menos que un 40%, lastimados por la salida de este mercado de la empresa Vicentín. En el 2019 desde su terminal de San Lorenzo se embarcaron más de 200.000 toneladas de este subproducto, mientras que en el 2020 los envíos cayeron a cero.

Los despachos de pellets de trigo, en tanto, se redujeron en un 44% o algo más de 50.000 toneladas, en tanto que los embarques de malta sufrieron una caída interanual del 25%, o 130.000 toneladas, a su volumen más bajo en al menos 5 años.

2. El 82% de los despachos de subproductos se hicieron desde las terminales portuarias ubicadas en Rosario Norte (Timbúes, Puerto General San Martín y San Lorenzo), en tanto que la región Sur del Gran Rosario aportó otro 15% del volumen. Así, la participación del Up River en el total de embarques de harinas, pellets y malta del 2020 se ubicó en el 96%, en línea con los máximos históricos.

Las terminales localizadas en el nodo Rosario Norte embarcaron conjuntamente más de 22 Mt de subproductos en el 2020, de los cuales casi 20 Mt correspondieron a pellets de soja. Fueron, además, responsables del 60% de los embarques de pellets de girasol a través de las instalaciones de COFCO y T6, y los únicos que despacharon pellets de soja de origen paraguayo y boliviano. En volumen, le sigue el nodo Rosario Sur con embarques de subproductos por 4 millones de toneladas, de las cuales el 98% fue pellets de soja, y el resto malta.

Las terminales de Bahía Blanca y Necochea, en tanto, embarcaron 473.000 y 205.000 toneladas, respectivamente. Del total, casi la mitad (44%) correspondió a malta despachada desde los puertos de Bahía Blanca, en tanto que los envíos de pellets de soja sólo explicaron el 29% del volumen, casi lo mismo que los de pellets de girasol con el 28%.

Finalmente, desde Ramallo se embarcaron algo menos de 250.000 toneladas de pellets de soja y girasol, en tanto que desde Zarate se embarcaron 66.000 toneladas de pellets de trigo, única terminal del país que realizó despachos de este subproducto.



Puede verse así que el arraigo del grueso del *cluster* aceitero en el Gran Rosario explica la preponderancia de sus puertos para despachar pellets de soja (y girasol) al mundo. Siendo la harina de soja el producto que más exporta nuestro país, la relevancia estratégica de la logística del Up River para la economía nacional resulta indiscutida.

En el 2020, el Gran Rosario fue en definitiva el responsable del 96% de los embarques nacionales de harinas vegetales, pellets y malta, con despachos por 26,1 millones de toneladas. La participación relativa se mantiene de este modo al mismo nivel que el año anterior y en línea con los picos más altos que ha alcanzado en el pasado.



A nivel individual de cada subproducto, puede destacarse que el Gran Rosario explicó durante el año 2020:

- El 98% de los embarques de pellets de soja, por un total de 23,9 millones de toneladas, y el 100% de los despachos de pellets de soja paraguaya y brasileña, que arriban a la región a través de barcazas que surcan la Hidrovía del Paraná.
- El 57% de los embarques nacionales de pellets de girasol, por un total de 293 mil toneladas.
- El 24% de los embarques nacionales de malta, por un total de 96 mil toneladas.

3. Sólo 5 de las 20 terminales que despacharon subproductos en el 2020 lograron embarcar un volumen más alto que el año anterior. En volumen, la caída más pronunciada se dio en los embarques desde T6 y Vicentín. Así todo, Terminal IV y Renova explicaron el 45% de las exportaciones totales de harinas, pellets y malta.

De las 20 terminales que embarcaron subproductos en el 2020, sólo 5 despacharon un volumen más alto que el año anterior: COFCO en Timbúes, Cargill desde el puerto de Villa Gobernador Gálvez, Toepfer/Glencore en Bahía Blanca, la Cámara Porturaria de Quequen y Dreyfus/Oleaginosa Moreno desde Puerto Galván, Bahía Blanca. Aun así, las dos principales terminales portuarias para el despacho de pellets y otros subproductos al mundo continuaron siendo Renova, con embarques por 6,23 Mt en el 2020, y Terminal IV, con despachos por 6,03 Mt, ambas de la localidad de Timbúes, en la región Norte del Gran Rosario. Conjuntamente, estas dos instalaciones exportaron nada menos que el 45% del total de subproductos que exportó Argentina el año pasado.

Le siguieron, en orden de importancia, Molinos Agro en San Benito (2,6 Mt), Cargill en VGG (2,5 Mt), COFCO en Timbúes (1,6 Mt), Dreyfus en Gral. Lagos (1,4 Mt) y en Timbúes (otros 1,4 Mt), Vicentín en San Lorenzo con 1,2 Mt, igual volumen que Cargill/Quebracho. Cerró el top-10 COFCO desde la terminal de Puerto General San Martín, con despachos por 1 Mt en el 2020.



Bajante del Paraná en 2020: impactos en la distribución de cargas y tiempo de permanencia de buques en puerto

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

La bajante del Paraná impuso ajustes logísticos que incluyeron menor carga en puertos fluviales y mayor elevación en los marítimos. A pesar de las dificultades, los exportadores del Up-River sostuvieron el promedio de permanencia de buques en puerto.

A lo largo de 2020 los puertos argentinos cargaron 1.932 buques con granos, aceites y subproductos secos (harinas y pellets). El año estuvo marcado por la fuerte caída en el nivel del río Paraná que constituyó una preocupación constante tanto para las compañías exportadoras localizadas a lo largo del Up-river, como para los charterers, operadores y agentes comerciales.

En 2020 se exacerbaron las dificultades de encalladuras que venía presentando el Paraná en los últimos años como consecuencia de la sedimentación y la sequía. En mayo el nivel del agua en Rosario descendió hasta 0,08 metros, un mínimo que no se registraba desde diciembre de 1971. Además, la altura del agua promedió 0,5 metros en mayo, 3,18 metros por debajo del nivel promedio desde 1995. Precisamente, en el quinto mes del año, que es además uno de los de mayor actividad de embarques debido al ingreso de la cosecha gruesa, se registraron 14 buques varados en distintos tramos del río.

La bajante condicionó el transporte fluvial de barcazas que bajan granos desde el norte del país y Paraguay en varios períodos del año, y limitó en muchos casos la capacidad de carga de los 21 puertos despachantes de granos, aceites y subproductos ubicados sobre el río Paraná, desde Timbúes (al norte) hasta Arroyo Seco (al sur). Este complejo industrial exportador no sólo es la principal vía de salida de las exportaciones agroindustriales argentinos, sino que es el nodo portuario que mayor volumen de granos, aceites y subproductos despacha a nivel global (superando a los complejos de Nueva Orleans en EE. UU. y Santos en Brasil).

Como consecuencia, tomando como ejemplo las cargas del maíz informadas por la agencia marítima NABSA, se tiene que en siete de los doce meses del año 2020 el promedio de toneladas cargadas por buque en puertos del Up-river estuvo por debajo del mismo registro mensual en 2019. Desde febrero hasta agosto inclusive, el promedio de toneladas de maíz puestas en buques en terminales portuarias fluviales fue inferior a los promedios de carga de 2019 en un rango de 1-16%. En mayo, un mes crítico por el bajo nivel de las aguas, los buques maiceros cargaron en promedio 2.700 toneladas menos que en igual mes de 2019 (-9%). Sólo en los meses de verano, cuando el Paraná generalmente alcanza su máximo caudal, el promedio mensual de cargas de maíz por buque mejoró las marcas del año 2019.



En contrapartida a la reducción del tonelaje puesto en buques en puertos del Gran Rosario, se observa un consistente aumento del volumen promedio de maíz que se cargó en los puertos marítimos del sur de Buenos Aires. Tomando la misma fuente, en nueve de los doce meses del año 2020 el promedio de cargas de maíz por buque superó al registro de 2019 en las terminales portuarias de Bahía Blanca y Quequén. Durante mayo, el tonelaje promedio de maíz elevado a buques en estos puertos fue un 38% superior al promedio cargado en igual mes de 2019. Así, en mayo de 2020 los buques que embarcaron maíz en Bahía Blanca y Quequén cargaron, en promedio, 7.400 toneladas más que en mayo de 2019.

Estas variaciones relativas de cargas en los dos principales complejos exportadores para la agroindustria (Gran Rosario y sur de Buenos Aires) ejemplifican los ajustes logísticos que implementó toda la cadena en 2020. En reiteradas ocasiones tuvo que reducirse el volumen cargado en el Gran Rosario para asegurar la circulación exitosa de los buques por el río Paraná, completando una mayor proporción de carga de lo habitual en las terminales ubicadas en Bahía Blanca y Quequén, de aguas más profundas.

Pese a dichas dificultades, el gran esfuerzo y coordinación de las partes intervinientes en la carga y transporte de granos, harinas/pellets y aceites vegetales logró minimizar las demoras en el tránsito fluvial, reduciendo así los costos extraordinarios por la bajante. De hecho, el promedio de días trascurridos desde que un buque amarra en puerto hasta

que zarpa fue de 2,1 días en los primeros once meses de 2020, apenas por encima del promedio de 2,0 días registrado en 2019, según datos de NABSA.



Es en diciembre de 2020 cuando se observa un contundente aumento en el tiempo de permanencia de los buques en puerto. En este caso, los retrasos no se derivan del bajo nivel de las aguas sino de la paralización en la actividad industrial y portuaria que impuso el paro gremial. Como consecuencia del cese forzado de actividades, que se prolongó durante 20 días en las terminales portuarias, el tiempo promedio que tarda un buque desde amarre hasta zarpe se duplicó en diciembre de 2020 con respecto al promedio mensual del año anterior. Según datos de la agencia marítima NABSA, hubo buques que permanecieron más de 20 días en terminales de San Lorenzo esperando efectivizar cargas para zarpar a destino en diciembre. El promedio de tiempo de permanencia de buques en puerto en diciembre, además, duplicó los promedios mensuales observados previamente en el mismo año.

En los primeros dos meses de campaña, el ingreso de camiones con trigo a los puertos del Gran Rosario cayó un 65%

Tomás Rodriguez Zurro – Bruno Ferrari – Emilce Terré

En el acumulado Dic/Ene, la entrada de camiones con trigo a los puertos del Up River cayó un 65%, mientras que los embarques un 57%. La merma productiva y las huelgas, las principales causas. Además, la cosecha 2021/22 se comercializa a ritmo récord.

El ingreso de trigo a los puertos del Gran Rosario cayó un 65% en los dos primeros meses de la campaña, y se encuentra en un mínimo desde 2015/16. La mayor caída tuvo lugar en el mes de diciembre, en el que ingresaron 663.000 t, un 73% menos que en diciembre de 2019, aunque también cayó fuertemente durante el mes de enero: ingresó a los puertos un 55% menos que en igual mes del año anterior.



Esto encuentra sus causas en dos principales motivos. En primer lugar, por la caída productiva en la región de influencia del Gran Rosario. No resulta novedad a esta altura que la producción de trigo en las regiones central y norte se vieron seriamente afectadas por una pronunciada falta de precipitaciones en los meses de septiembre y octubre. De hecho, la producción de trigo en la región Centro cayó un 30% en comparación con el ciclo previo, mientras que en la región Norte la merma productiva fue del 70%.

Por lo tanto, considerando que los principales puertos de exportación de los granos originados en estas zonas son los puertos del Up River, era de esperarse que ante la menor producción, se vea reducida la llegada de camiones con trigo a las terminales del esta zona.



En segundo lugar, hay otro factor que explica la caída en el ingreso de camiones con trigo a las terminales portuarias que son los sucesivos conflictos gremiales y las consecuencias que han tenido sobre la logística en el transporte de mercadería. Por un lado, el paro de aceiteros y recibidores de granos que tuvo lugar entre el 09 y el 29 de diciembre. Por el otro, el paro de un sector del transporte que afecta la normal circulación de camiones por las rutas de nuestro país desde el 16 de enero y aún persiste a día de hoy.

En este sentido, si bien en la provincia de Santa Fe la operatoria de los puertos ha vuelto a la normalidad, esto no ha ocurrido en la provincia de Buenos Aires, donde el flujo de mercadería se encuentra virtualmente paralizado, principalmente en los puertos de Ingeniero White y Quequén. De hecho, de acuerdo a datos de un informe publicado por la Bolsa de Cereales de Bahía Blanca, el ingreso de camiones en los puertos de esa ciudad cayó un 95% entre el 19 de enero y el 1ro de febrero en relación a la última semana de actividad normal (11 al 18 de enero).

Estos problemas en la logística también han conducido a que los embarques de trigo en diciembre y enero cayeran un 57% respecto de la campaña anterior y también se ubiquen en un mínimo para los primeros dos meses de campaña desde el ciclo comercial 2015/16.



En lo que respecta a los destinos de los envíos de trigo, si bien en todos los casos se observa una merma, la caída más notoria es en los despachos hacia el sudeste asiático. Hasta fin de enero, los embarques hacia estos destinos totalizaron 610 mil toneladas, un 77% menos de las 2,7 Mt exportadas en el ciclo previo. En los últimos años las exportaciones hacia esta región de oriente habían experimentado un marcado incremento, explicado principalmente por la reducida producción australiana, que se vio altamente afectada por severas sequías. Sin embargo, con la recomposición de la producción triguera en el país oceánico el año en curso, era de esperarse que los embarques argentinos hacia el sudeste asiático se vieran afectados, considerando que el trigo australiano, al ser del Hemisferio Sur, es un competidor directo en cuanto a momento de ingreso de la cosecha.

Por su parte, los despachos hacia cayeron África un 37%, y hacia América sin contar Brasil un 42%. Los envíos hacia nuestro país vecino, en tanto, cayeron un 33% respecto al ciclo previo, hasta el menor volumen desde el mes de enero. De todas maneras, este menor tonelaje exportado en los primeros meses de la campaña comercial sería parcialmente compensado por mayores despachos más adelante. De hecho, de acuerdo a los datos de mes de embarque de las DJVE, en los meses de marzo a noviembre se superaría sistemáticamente, a excepción de septiembre, lo exportado en la campaña anterior. De esta manera, el acumulado entre esos meses ascendería a 5,4 Mt, casi 1,4 Mt por encima de lo exportado en igual período del ciclo 2019/20.



La comercialización de la 2021/22 avanza a gran ritmo

En las últimas semanas, la comercialización de trigo cosecha 2021/22 ha avanzado a pasos agigantados. De hecho, ya se lleva comercializado cerca de 1 Mt de la campaña próxima, un récord para esta altura del año y muy superior a las 45.000 toneladas que se llevaban negociadas para la misma altura del año anterior.



El máximo previo se había alcanzado en 2019, cuando de la cosecha 2019/20 se llevaban comercializados por adelantado algo menos de 500.000 t. De aquí se deduce que este nuevo guarismo nada menos que duplica el récord anterior.

Pese a que los márgenes de crushing se recuperaron, la caída en la actividad industrial no permite capturar la mejora de los precios

Guido D'Angelo – Javier Treboux

En diciembre, mes marcado por el paro, la industria procesó el volumen de soja más bajo en 18 años. Las exportaciones de harina caen a mínimos desde 2007/08. En Brasil, la cosecha avanza a su ritmo más lento en 10 años y peligra el programa de embarques.

Es necesario remontarse a febrero del 2002 para encontrar valores de *crushing* mensual tan bajos como los registrados en diciembre, cuando la industria procesó apenas 808.000 toneladas. El volumen industrializado el pasado diciembre representa un tercio del promedio procesado en diciembre en las últimas tres campañas (2,4 Mt). El bajo nivel de *crushing* de poroto de soja durante el último mes del 2020 fue consecuencia, principalmente, del cese de la actividad industrial ante las medidas de fuerza gremiales que se extendieron durante gran parte de diciembre.

Independientemente de la contundente caída de la actividad en el último mes del 2020, el procesamiento de soja para la campaña 2019/20 se estima en 36,6 Mt, es decir, 4,6 Mt por debajo del *crushing* en 2018/19. El volumen de procesamiento de la oleaginosa que se anticipa actualmente se asemeja a los valores alcanzados en las campañas 2017/18 (36,4 Mt) y 2012/13 (35 Mt), cuando la cosecha de soja argentina había sufrido fuertes recortes producto de severas sequías.

El margen bruto de procesamiento de la soja (es decir, la diferencia entre los ingresos por la venta externa de harina, pellets y aceite, y los costos de adquisición del poroto más costos industriales y de exportación) sube acompañando los aumentos de precios de los subproductos industriales, por encima de las alzas en el poroto. Sin embargo, pese a esta recuperación de los márgenes, la caída en la actividad industrial no ha permitido capturarlos en su totalidad.



En tanto, las compras totales del sector industrial y exportador van a un ritmo mucho menor que el año pasado. Para el último día hábil de enero, las compras totales se ubicaban 3 puntos porcentuales por debajo de las registradas a misma fecha la campaña pasada. Con un bajo nivel de actividad comercial, se consolida un fuerte atraso en las exportaciones de harina y pellets de soja.

En este sentido, en la campaña 2019/20 se lleva exportado cerca de 21,4 Mt de harina, pellets y expellers de soja. El volumen despachado representa así el menor nivel exportado en el período abril-enero desde el año comercial 2007/08 (20,8 Mt).

Además, frente a un panorama incierto que contempla posibles subas de precios, se incrementó la proporción de la cosecha que al momento aún no tiene precio puesto. A fines de enero, el volumen de soja 2019/20 aún no negociado (11,5 Mt) y aquel ya comercializada pero sin precio firme (4,3 Mt) sumaron 15,8 Mt, es decir, el 31% de la cosecha. La proporción de soja a la que aún falta ponerle precio creció un 6,75% esta campaña en relación al ciclo anterior y cerca de un 40% en relación al promedio de las últimas cinco campañas.



La mayor humedad de los suelos mejora las perspectivas de rindes

La siembra de maíz ya se encuentra prácticamente finalizada en Argentina, con más del 98% de la superficie objetivo implantado. Mientras que en el caso de la soja, las actividades de siembra concluyeron a finales de enero. En el plano climático, las recientes lluvias han mejorado considerablemente la humedad de los suelos, y con ello, el desarrollo de ambos cultivos coincidentemente con el período más crítico para la definición de rindes en gran parte del territorio nacional. La imagen que sigue muestra la evolución de las reservas de humedad durante el último mes, evidenciando la mejora descripta.



Con los efectos de un fenómeno La Niña aminorados por un buen ritmo de lluvias, las perspectivas productivas mejoran en una campaña con amplia apuesta productiva por los granos gruesos. El área sembrada con maíz se estima totaliza 7,1 millones de hectáreas en 2020/21, sólo superado por la superficie cubierta en 2019/20 (7,2 Mt). Las últimas dos campañas se consolidan así como las de máxima cobertura de siembra maicera en la historia del país.

Por otra parte, se estima una superficie sembrada con soja de 17,3 millones de hectáreas en la campaña 2020/21, en línea con lo implantado la campaña anterior, pero muy por debajo del promedio de los últimos cinco años, de casi 19 M Ha.



La recomposición de la humedad del suelo, en una campaña que parte de amplia superficie sembrada tanto de maíz (segunda mayor de la historia) como de soja, puede colaborar a enriquecer rindes y mejorar perspectivas productivas.

La cosecha de soja en Brasil avanza a su ritmo más lento en 10 años y peligra el programa de embarques

Comenzó la cosecha de la campaña gruesa 2020/21 en Brasil, con un fuerte retraso en relación con años anteriores. Al 29 de enero la cosecha había avanzado sobre el 2,1% del área sembrada, según información de CONAB, con los mayores avances registrados sobre los estados de San Pablo y Mato Grosso. Este progreso se ubica 6,6 puntos porcentuales por detrás del avance en 2019/20, y representa el ritmo de cosecha más lento en los últimos 10 años. Los retrasos en el período de siembra corrieron la ventana de cosecha y, sumado a esto, uno de los eneros más lluviosos de los últimos años en el Cono Sur cargó de humedad los suelos y cultivos, y retrasó aún más las tareas.



Esta situación pone presión sobre el mercado de soja, considerando que la programación de embarques para el mes de febrero es la más alta desde al menos 2015 en Brasil. Actualmente, según información de Refinitiv, el país vecino tiene programados embarques de soja para el segundo mes del año por casi 8 millones de toneladas, un 20% por encima del 2020.



El retraso en la cosecha de la oleaginosa no solo dificulta su provisión, sino que además afecta las posibilidades del maíz, ya que retrasa la siembra del maíz de segunda, que se siembra en muchas zonas después de soja.

En un informe reciente, el Agregado Agrícola en Brasil del Departamento de Agricultura de Estados Unidos disminuyó en 2 millones de toneladas su pronóstico de producción de maíz brasileño para la campaña 2020/21, hasta 105 Mt. Esto se explica por una reducción en la proyección de los rendimientos del maíz temprano, así como en la posibilidad de que se retrase la siembra de maíz tardío (*safrinha*). El pronóstico, de cumplirse, aún representaría un aumento del 2,4% con respecto a la campaña 2019/20, y constituiría un récord de producción de maíz para Brasil.

Según el organismo, a pesar de las preocupaciones sobre la siembra tardía de la *safrinha*, los productores estarían motivados por precios casi récord del maíz para expandir la superficie sembrada, incluso arriesgando productividad por correrse de la ventana óptima. Se espera que se expanda el área de maíz de Brasil en la campaña 2020/21 en un 1 M ha, alcanzando 19,5 M ha, un máximo histórico. La fuerte demanda de los sectores avícola y ganadero, así como la creciente industria de etanol en ese país, apuntalaron el consumo interno del cereal y sostienen los precios a los productores.

Exportaciones: ¿De quién depende el millón?

ROSGAN

En un año donde no faltaron adversidades tanto en el ámbito global como en lo local, las exportaciones de carne argentina volvieron a subir un escalón para marcar un nuevo récord de casi 900 mil toneladas, un 6,5% más que lo registrado en 2019.

En un año donde no faltaron adversidades tanto en el ámbito global como en lo local, las exportaciones de carne argentina volvieron a subir un escalón para marcar un nuevo récord de casi 900 mil toneladas, un 6,5% más que lo registrado en 2019. Sin embargo, en términos de facturación, el ingreso de divisas generado se contrajo a USD 2.710 millones, un 12,5% menos que lo generado en 2019 con casi 3.100 millones de dólares.

Si bien las cifras del mes de diciembre resultaron un 22% inferiores a lo registrado un año atrás (70 mil toneladas equivalente carcasa), al anualizar el promedio del último trimestre (83,5 mil toneladas equivalentes) podríamos inferir que Argentina aun continúa muy bien posicionada para superar el millón de toneladas.

¿Pero cuánto de ese posicionamiento depende verdaderamente de nuestra propia tracción exportadora y cuánto de la demanda?

En los últimos años, el fenómeno China ha generado una disrupción sin precedentes en el mercado mundial de carnes. Para Argentina, se ha convertido en el mayor comprador de carne vacuna representando aproximadamente el 75% de las exportaciones totales de nuestro país. Aunque las perspectivas de crecimiento de este mercado se mantienen muy sólidas, el alto nivel de concentración registrado en un solo mercado, nos sitúa en una posición de debilidad al momento de proyectar escenarios futuros. No existe en estos momentos otro exportador de carne vacuna que presente tal nivel de concentración hacia el mercado chino. Brasil, sin más, siendo el principal proveedor de carne vacuna a China destina a este mercado el 58% de sus exportaciones.

Si comparamos los volúmenes de carne exportados hace diez años, el crecimiento resulta exponencial. En 2010 Argentina registraba exportaciones de carne vacuna -sin incluir menudencias y desperdicios- por apenas 160 mil toneladas peso producto. El 2020 acaba de cerrar con una cifra récord de 616 mil toneladas peso producto lo que equivale a un incremento del 285%, casi tres veces más de lo exportado una década atrás.

Los principales mercados de aquel entonces no difieren de los actuales, aunque sí cambia radicalmente su participación. Rusia representaba el 20% de las ventas totales, seguido por Israel y Alemania con un 17% de participación, Chile con un 12% y Estados Unidos, aun con sus vaivenes, llevaba un 4% de nuestras ventas totales. Entre estos cinco destinos se distribuía el 70% de las exportaciones argentinas. China, por aquel entonces, participaba con un 11% mientras que el restante 19% se repartía entre 75 destinos.

Si excluimos a China del análisis, en 2010 exportábamos al resto de los mercados unas 142 mil toneladas. Diez años después, las ventas totales alcanzan unas 154 mil toneladas. Esto representa un crecimiento de un 8% en la última década coincidente con el crecimiento registrado por las importaciones mundiales de carne vacuna, excluido China. Según estimaciones del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA), el mundo -sin China- pasó de importar unos 6.000 millones de carne vacuna en 2010 a unos 6.500 millones en 2020. Es decir, Argentina solo ha acompañado el desarrollo del mercado sin lograr ganar participación dentro del conjunto.

Distinto fue el recorrido de las compras chinas, especialmente para nuestro país. El gigante asiático pasó de comprar en 2010 unas 17,5 mil toneladas anuales a más de 462 mil toneladas en el último año. Esto supone un crecimiento claramente exponencial del 2544% en diez años

En definitiva, en la última década, Argentina logró triplicar sus exportaciones. Sin embargo, el 97,5% de este incremento responde exclusivamente al despertar de la demanda china, exacerbada en los tres últimos años a causa de la crisis sanitaria ocasionada por la peste porcina africana.

China sin duda alguna sigue mostrando una enorme solidez en sus tendencias de crecimiento en consumo de carne vacuna, mercado en el cual -a diferencia del pollo y del cerdo- no resulta competitivo en su producción local. De acuerdo a las últimas proyecciones publicadas hace pocas semanas el USDA, este año China aumentaría sus importaciones a 2,8

millones de toneladas, lo que significa un crecimiento del 2,8% sobre lo importado en 2020 y tres veces más en relación a su nivel de compras de hace cuatro años.

Sin embargo, más allá del enorme caudal de divisas que representa este mercado para nuestro país, Argentina no debería soslayar la necesidad de continuar desarrollando sus mercados tradicionales, así como la de explorar otros destinos alternativos. Esta política de desarrollo exportador no solo permitiría atemperar los vaivenes comerciales a los que nos expone esta elevada concentración de ventas sino también poner definitivamente en valor la reconocida calidad de nuestras carnes en mercados con diferentes perfiles de consumo.