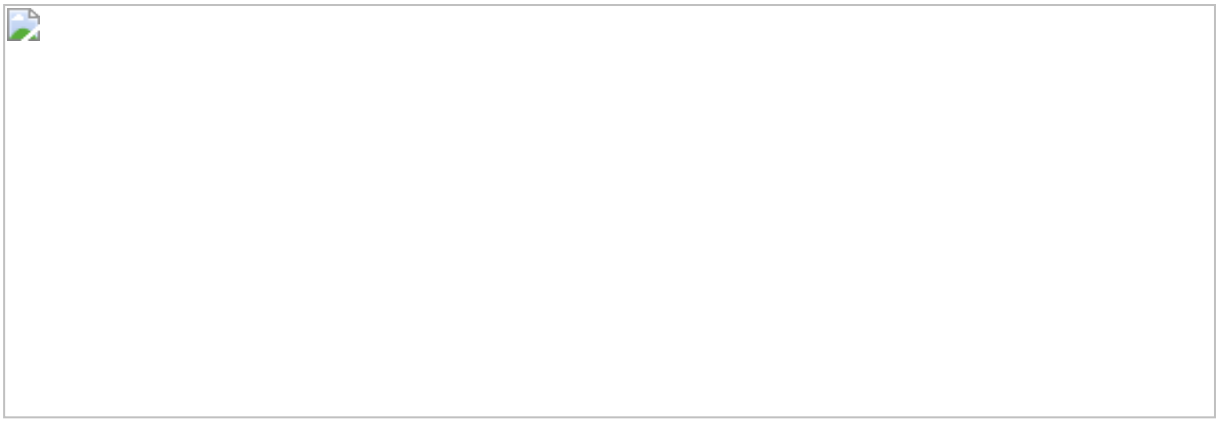
Commodities

Cayeron los embarques de productos agroindustriales en los primeros seis meses del año

Tomás Rodríguez Zurro – Emilce Terré

La caída se explica por un menor tonelaje despachado de granos, producto de la menor producción en la actual campaña. Los embarques de aceites, sin embargo, presentan un fuerte incremento. Asia se mantiene como el principal destino de los despachos.

Durante el primer semestre del año, Argentina embarcó en total 48,4 Mt de granos, subproductos y aceites, un 6,2% menos que en igual período del 2020. Esta caída se explica, fundamentalmente, por el menor despacho de granos: entre enero y junio se embarcaron 27,9 Mt, 19% menos que el volumen alcanzado en los primeros seis meses del año previo. Distinta es la situación de los embarques de subproductos y aceites, que registraron un incremento con relación a los primeros seis meses del 2020.



Por el lado de los subproductos, entre enero y junio del 2021 se despacharon 16,5 Mt desde puertos argentinos, un incremento de 15,4% respecto de igual período de 2020. Pero lo más destacable es lo ocurrido con los aceites vegetales. La demanda internacional de estos derivados se ha mantenido considerablemente elevada desde fines del año pasado, y en el período bajo análisis, se embarcaron 4 Mt desde las terminales portuarias argentinas, superando en un 37,1% la marca del 2020 (3 Mt).

Abriendo el análisis hacia el interior de cada una de las categorías de los granos argentinos, se puede apreciar que la caída en los embarques de granos se explica, fundamentalmente, por la disminución en los despachos de los tres principales granos exportados desde nuestro país: trigo, maíz y soja.



En primer lugar, los embarques de trigo desde las terminales portuarias argentinas durante los primeros seis meses del año totalizaron 6,2 Mt, una caída de 24% respecto del 2020 y de 16% con relación al promedio de los últimos tres años. Esto encuentra su explicación en la menor producción del cereal obtenida durante el último ciclo, consecuencia de la severa sequía que afectó la producción nacional, particularmente en la región centro y norte, reduciendo los saldos exportables.

En segundo lugar, los embarques de maíz en lo que va del año alcanzan 16,7 Mt, indicando una caída de 15% con relación a igual período del año previo, aunque exhibiendo un incremento de 5% respecto del promedio de los últimos tres años. Si bien la producción de maíz en el actual ciclo fue prácticamente idéntica a la obtenida el año previo, esta caída en los embarques responde otro fenómeno. La sequía mencionada anteriormente que afectó la producción triguera nacional también demoró considerablemente las siembras de maíz, decantando en una menor área sembrada con maíces tempranos y una mayor superficie con maíces tardíos. Esto condujo a una menor disponibilidad de granos en los primeros meses de la campaña comercial iniciada en marzo, y, por lo tanto, a un menor tonelaje embarcado del cereal. Sin embargo, el incremento en el área de maíces tardíos hace esperar que un considerable volumen de mercadería ingrese

entre julio y agosto, por lo que el tonelaje embarcado en los próximos meses podría mostrar un repunte y recortar la brecha.

En tercer lugar, los despachos de soja ascienden a 1,7 Mt en el primer semestre del año, registrando una caída de 60% vs. 2020 y de 38% vs. el promedio de los últimos tres años. Al igual que el caso del trigo, la menor producción de soja obtenida durante el nuevo ciclo producto de la sequía del mes de febrero redujo el saldo exportable de la oleaginosa. Pero también se suma otro factor: la fuerte demanda internacional de subproductos de la de soja, particularmente del aceite, ha elevado fuertemente los precios y mejorado los márgenes de la industria. De esta manera, se proyecta que se procese un mayor tonelaje de la oleaginosa localmente para luego exportar sus subproductos, en lugar de embarcar directamente los granos sin industrializar.

Una mención especial merece lo que ocurrió con los embarques de cebada y de sorgo. Estos granos han presentado un notorio incremento en los embarques durante los primeros seis meses del año: la cebada creció 18% respecto del 2020, mientras que el sorgo más que duplicó los despachos de los primeros seis meses del año anterior. En ambos casos, esto se debe a la fuerte demanda china por ambos cultivos, particularmente para destinarse como uso forrajero.

Por último, un análisis interesante deviene de ver los despachos por puertos. Tal como se puede apreciar, son los puertos ubicados a la vera del Río Paraná, y en particular los situados en el Gran Rosario, los que más han visto reducidos sus despachos. Los puertos de Rosario y San Lorenzo exhiben una caída de 31 y 24%, respectivamente, en tanto que los despachos desde Villa Constitución se incrementaron 4%, aunque cabe señalar que, en términos absolutos, el tonelaje es poco relevante. Paralelamente, los puertos del sur de la provincia de Buenos Aires sólo registran una caída de 2%. Esto se explica, por un lado, a la severa bajante que afecta al Río Paraná, la mas pronunciada en más de 50 años, y, por el otro, a que la producción de trigo y cebada en la región de influencia de los puertos marítimos bonaerenses no se vio afectada, a diferencia de lo mencionado en la región norte y centro del país, por lo que los embarques de estos granos desde Bahía Blanca y Necochea no sufrieron la reducción que sí tuvieron los despachos del resto de las terminales portuarias.



Pasando ahora a los embarques de aceites, en el cuadro anterior se puede apreciar que, a excepción del cártamo, todos los aceites vegetales han visto un considerable aumento en los embarques durante los primeros seis meses del 2021, lo cual condice con el mencionado apetito global por los aceites en general. En términos relativos, es el aceite de algodón el que exhibió el mayor incremento, más que cuadruplicando las toneladas despachadas durante el año previo. Sin embargo, en términos absolutos, el aceite de soja se lleva todos los laureles: entre enero y junio se despacharon 3,7 Mt, 874 mil toneladas más que en los primeros seis meses del 2020. Además, todos los puertos del país incrementaron sus envíos de aceites en lo que va del año, tanto en la comparación interanual, como en relación con el promedio de los últimos tres años.

Para finalizar, otro aspecto interesante de analizar son los destinos de los embarques de granos, subproductos y aceites desde las terminales portuarias argentinas y cómo han evolucionado en estos primeros seis meses del año.

Realizando un primer análisis, se observa que el 49% de los embarques tienen como destino el continente asiático. Luego, en orden decreciente de importancia le siguen América (19%), África (18%), Europa (13%) y por último, Oceanía (1%).



Desagregando la información por países, Vietnam se erige como el principal destino de todos los envíos que se realizan: entre enero y junio se despacharon 5,1 Mt de granos, subproductos y aceites hacia aquel país, por debajo del volumen despachado en los primeros seis meses de 2020 (6,8 Mt). Otro dato destacable es que la diferencia con China, el segundo de los destinos más importantes, es considerable, ya que hacia el gigante asiático se embarcaron 3,5 Mt. Además, los embarques hacia este país oriental se redujeron levemente de los 3,8 Mt alcanzados en los primeros seis meses de 2020. El tercer puesto del podio se lo lleva Brasil, con 3,4 Mt, también por debajo del guarismo del año previo (3,6 Mt).



Por último, mirando hacia el interior de cada una de las categorías, se observa que la mayor parte de los embarques de granos en lo que va del 2021 tuvieron a China como destino (3,2 Mt, equivalente a 12% de todos los granos despachados), mientras que Vietnam fue el principal destino de los subproductos embarcados en los puertos argentinos (1,9 Mt, es decir, 11% del total). En cuanto a los aceites India se establece como el principal cliente argentino, y en lo que va del año se despacharon 1,7 Mt, un 41% del total de aceites vegetales despachados desde las terminales portuarias argentinas.