



Reporte del Mercado de Granos

Los negocios por soja alcanzan récords semanales

Matías Contardi - Blas Rozadilla - Emilce Terré

Con el avance de la cosecha, se aceleraron los negocios por soja y alcanzaron las 1,2 Mt en la última semana. La fuerte búsqueda de cupos de descarga presionó a los precios. En Brasil, aumenta la demanda de trigo, pero Argentina cede espacio.

OFERTA Y DEMANDA PROYECTADA

Trigo: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Maíz: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Soja: Balance de Oferta y Demanda en Argentina



Transporte

Perspectivas sobre el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Dr. Raúl Hermida (hijo)

Principales tendencias de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), en perspectiva de los volúmenes de demanda



Transporte

El nodo Gran Rosario mantiene su puesto como segundo más importante del mundo como exportador de alimentos

Matías Contardi - Emilce Terré - Julio Calzada

Con 66 Mt embarcadas en 2024, el nodo del Gran Rosario volvió a ser el segundo enclave exportador de granos, harinas y aceites vegetales más importante del mundo, solo por detrás del Golfo de los EE. UU.



Commodities

En los últimos cinco años la agroindustria aportó el 92% de las divisas netas de la economía argentina

Guido D'Angelo - Emilce Terré

La agroindustria exporta seis dólares de exportaciones por cada dólar de importaciones. Aportó el 61% de las exportaciones entre 2020-2024 y es responsable de la porción mayoritaria de las divisas netas.



Economía

Recría pastoril: con un clima que sigue dando tregua, la recría a campo vuelve a pisar fuerte ROSGAN

Frente a uno de los mejores otoños de los últimos años, al menos para gran parte de la región central, la mayoría de los campos presenta condiciones óptimas para intensificar los planteos ganaderos.





Reporte del Mercado de Granos

Los negocios por soja alcanzan récords semanales

Matias Contardi - Blas Rozadilla - Emilce Terré

Con el avance de la cosecha, se aceleraron los negocios por soja y alcanzaron las 1,2 Mt en la última semana. La fuerte búsqueda de cupos de descarga presionó a los precios. En Brasil, aumenta la demanda de trigo, pero Argentina cede espacio.

El Reporte del Mercado de Granos BCR muestra los temas más resonantes de la coyuntura agroindustrial con foco en Argentina. El avance de la cosecha de soja llevó los negocios a un récord semanal, en un contexto de fuerte presión logística y concentración de ofertas con entrega inmediata, lo que empujó los precios disponibles a la baja. Las cotizaciones llegaron a caer hasta USD 250/t antes de recuperarse parcialmente. En el plano internacional, se abre una posible fase de distensión en la guerra arancelaria entre Estados Unidos y China, reconfigurando las posiciones especulativas en los mercados agrícolas. En maíz, el optimismo productivo en el hemisferio norte impulsa a los operadores a apostar a la baja por el precio del cereal. En trigo, Brasil marcó un récord de molienda, pero el cereal argentino sigue perdiendo participación frente a competidores como Rusia y Uruguay.

1. En un mercado dominado por la demanda de logística, se acelera la comercialización de soja y presiona los precios disponibles.

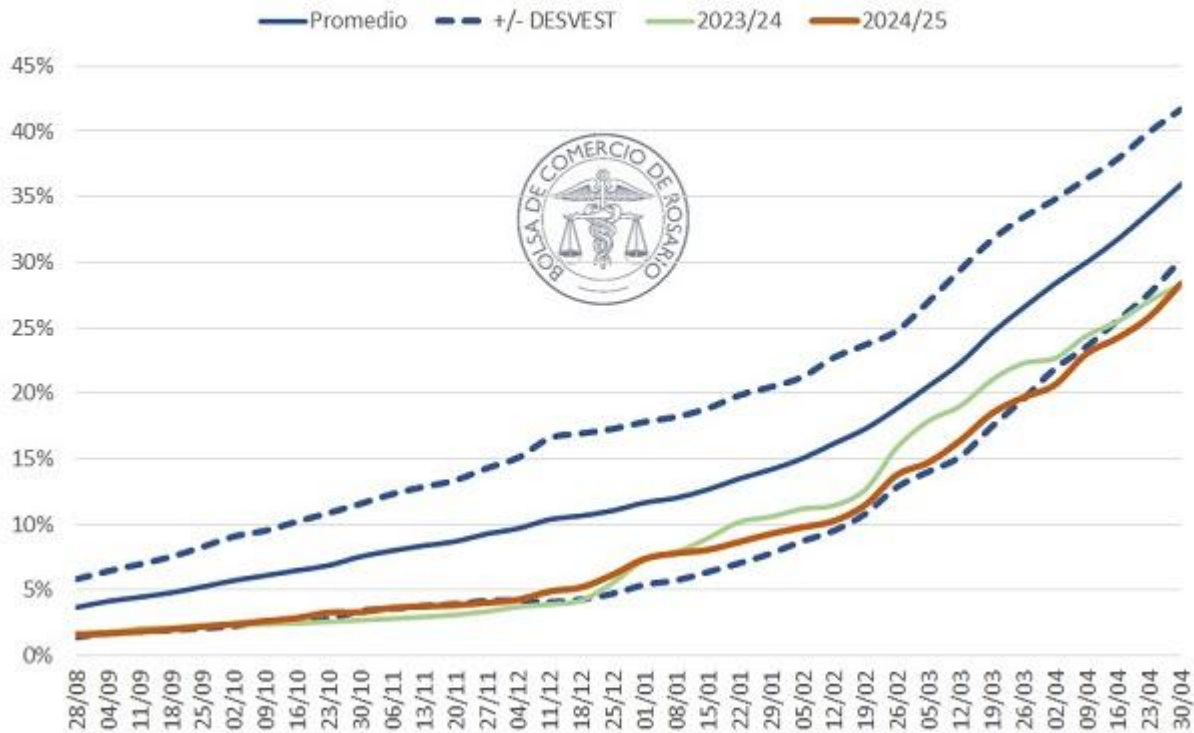
Si bien la comercialización de soja en el mercado local se encuentra aún algo rezagada respecto al promedio de los últimos cinco años, las últimas semanas evidenciaron un fuerte repunte de los negocios.

En efecto, a la primera semana de mayo se llevan comprometidas 13 Mt de soja 2024/25, de las cuáles 6,1 Mt tienen puesto un precio en firme. Si bien este guarismo iguala el ritmo de negocios de la campaña anterior, se encuentra aún algo rezagada respecto al promedio de los últimos cinco años. Además, según datos oficiales, **en la semana finalizada el día 30 de abril se alcanzó el mayor volumen operado por soja de la campaña actual, con más de 1,2 Mt**.



**Soja: evolución de las compras locales como proporción de la oferta doméstica
(Producción + Stocks I.)**

@BCRMercados en base a SAGyP y estimaciones propias



Sin perjuicio de ello, a partir de marzo los contratos por soja se duplicaron, dinámica que no veíamos desde el ciclo 2018/19 para estas fechas, al mismo tiempo que el volumen de toneladas vendidas con precio en firme se triplicó, pasando de 1,9 Mt a 6,1 Mt en 60 días. Lo que implica que un 9% de la cosecha de soja cerró precio en el último tiempo, la proporción más alta en cinco años. En este escenario donde los negocios se concentraron relativamente más en un período más corto de tiempo, los precios Pizarra han registrado una importante presión bajista a diferencia de años anteriores cuando la presión de contratos se distribuía más en el tiempo.

A la dinámica comercial, hay que sumarle la presión logística para entender coctel completo que ancla los precios disponibles. Habiendo dejado atrás el primer mes de cosecha, se ha avanzado sobre el 45% del área objetivo. Ahora solo 3 p.p. por detrás de lo normal para esta altura, cuando la semana pasada la diferencia era de 23 p.p.

Así, a medida que se van levantando los granos se agudiza la llegada de camiones a puertos. Durante abril el ritmo promedio fue de 5.300 camiones diarios hacia las terminales del Gran Rosario, incrementándose paulatinamente hacia final de mes. En total, hasta el jueves de esta semana habrían ingresado 4,8 Mt de soja desde que comenzaron las labores, el mayor volumen desde el 2022. Lo que se traduce en un peso logístico significativo, por lo que el lugar en puerto ha comenzado a tener valor, implicando un descuento sobre los granos negociados en el disponible.



La combinación de la presión vendedora que se concentró en entregas cortas, con la llegada de las descargas a puerto, introdujo una presión bajista en la Pizarra rosario que llevó las cotizaciones hasta los USD 250/t. Fue un ajuste de un 11% en dólares desde que comenzó a regir el nuevo esquema cambiario. Sin embargo, pocas jornadas más tarde el precio del disponible volvió a superar los USD 270/t.

2. Guerra Arancelaria: ¿Cambio de fase? China y Estados Unidos mantendrán una reunión en Ginebra este fin de semana.

Este fin de semana tendrá lugar quizá uno de los encuentros más relevantes para el futuro de la "Guerra Arancelaria". El secretario del tesoro norteamericano se reunirá con el viceprimer ministro chino en Ginebra. Allí se espera que se discutan los primeros pasos hacia una reducción de los aranceles recíprocos entre las dos economías más importantes del mundo.

El mismo secretario, Scott Bessent, en una entrevista televisiva declaró que esta situación no es sostenible y que **con los actuales niveles arancelarios virtualmente entre EEUU y China existe un embargo comercial**, expresando su deseo de llegar a un comercio justo entre ambas naciones.

Además, los norteamericanos estarían manteniendo conversaciones con por lo menos 17 socios comerciales más, con el objetivo de ir hacia una reducción de trabas al comercio. Inclusive, ya estarían avanzadas las negociaciones entre Estados Unidos y Gran Bretaña.

Estas señales parecen indicar una nueva fase de la guerra arancelaria. Una fase no exenta de incertidumbre, pero al menos con un tinte reconciliador. **Los mercados han reaccionado favorablemente en general, subiendo los principales índices accionarios.**

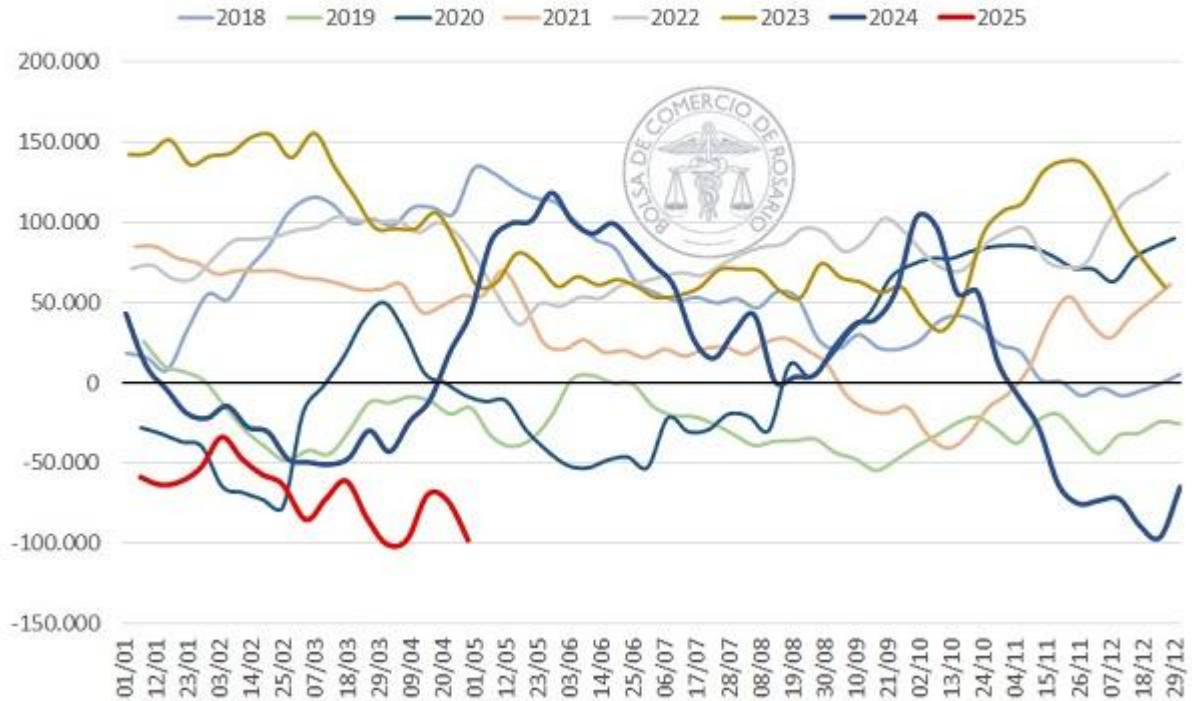
Mientras tanto, los operadores de granos renovaron sus apuestas y se corrieron hacia el lado alcista. **En soja, los fondos especulativos pasaron de una posición vendida en 50.000 contratos, a una comprada de 38.000 en menos de 30 días. Misma tónica mostraron las apuestas por los mercados de futuros de aceite, donde los administradores hicieron compras netas por más de 108.000 contratos en abril.**

Sin embargo, el producto que no escapa de los sentimientos bajistas sigue siendo la harina de soja, que fruto de la enorme presión de oferta estimada para esta campaña, conjugada con la alta demanda esperada por aceite sufre el rigor del producto complementario. En abril, los fondos llegaron a mantener su posición vendida más importante de la historia. Actualmente la tenencia es de una cartera vendida en 98.000 contratos, niveles prácticamente iguales al mínimo de abril.



Harina de Soja: evolución de la posición neta de los Fondos en CBOT

@BCRMercados en base a Refinitiv en contratos



Durante la semana el contrato más operado por soja se mantuvo estable, lateralizando entre los 380 y 390 USD/t. El actual nivel de precios es un 3% mayor al que se negociaba durante marzo, cuando estalló la guerra comercial.

Por el lado de los derivados, el aceite de soja opera entre los 1.000 y 1.100 USD/t, un 14% por encima de los niveles de marzo. Mientras tanto la harina promedia USD 326/t, 1% por detrás de la media de marzo.

3. Los fondos recortan su posición comprada en maíz ante las expectativas de una gran cosecha.

La presión de oferta global poco a poco se va manifestando en las cotizaciones sobre Chicago. Más allá de la cosecha argentina, el clima y las condiciones de los cultivos acompañan la idea de que en junio los productores brasileros comenzarán a levantar la segunda *safrinha* más importante de su historia. No conforme con ello, los *farmers* norteamericanos habrían cultivado ya el 40% de lo que sería la superficie implantada con maíz más importante en 12 años.

El buen ritmo de la siembra y las perspectivas productivas hacia el segundo semestre del año ha hecho que los operadores cambien radicalmente su postura sobre los mercados de futuros de maíz. Desde principios de marzo de este año hasta ahora, los fondos especulativos han reducido su posición vendida en un 78%. En febrero hablábamos de que las

cotizaciones por maíz se negociaban en máximos de más de un año. Sin embargo, desde entonces y empujados por la guerra arancelaria, las cotizaciones siguieron la dirección del desarme de cartera de los fondos.

Actualmente el contrato más operado por maíz promedia los USD 177/t, un 9% por debajo del nivel promedio de febrero.

Maíz: evolución de la posición neta de los Fondos en CBOT @BCRMercados en base a Refinitiv en contratos



4. La molinera de trigo en Brasil fue récord en 2024, sin embargo, el cereal argentino pierde protagonismo.

La Asociación Brasileña de la Industria del Trigo (Abitrigo) publicó esta semana los resultados de su Encuesta de Molinera de Trigo para 2024, que reflejan un **crecimiento del 3% interanual en el volumen procesado en el país vecino**. En total, se molieron 13,2 millones de toneladas, más de 380.000 toneladas más que el año pasado.

Este aumento registrado fue superior al de la población, reflejando que el aumento en el ingreso promedio de la población, aunque moderado en 2024, incentivó la adopción de productos a base de trigo como fuente prioritaria de alimentos para los brasileños. El destino de la harina producida siguió la tendencia de años anteriores. Los principales destinos de la harina de trigo fueron: panificaciones y premezclas (30%), industria de pastas (15,4%) e industria de galletas (11,9%).



Por otro lado, entre las principales conclusiones del análisis de la encuesta se destaca la fuerte dependencia de las importaciones en una industria que está viendo su demanda interna acrecentarse. **El trigo importado representa alrededor del 50% del grano consumido, con su mayor parte siendo originado en Argentina.** En 2024, Brasil tuvo su mayor volumen de trigo importado desde 2018, con casi 6,7 Mt, de las cuales un 63% provinieron de Argentina.

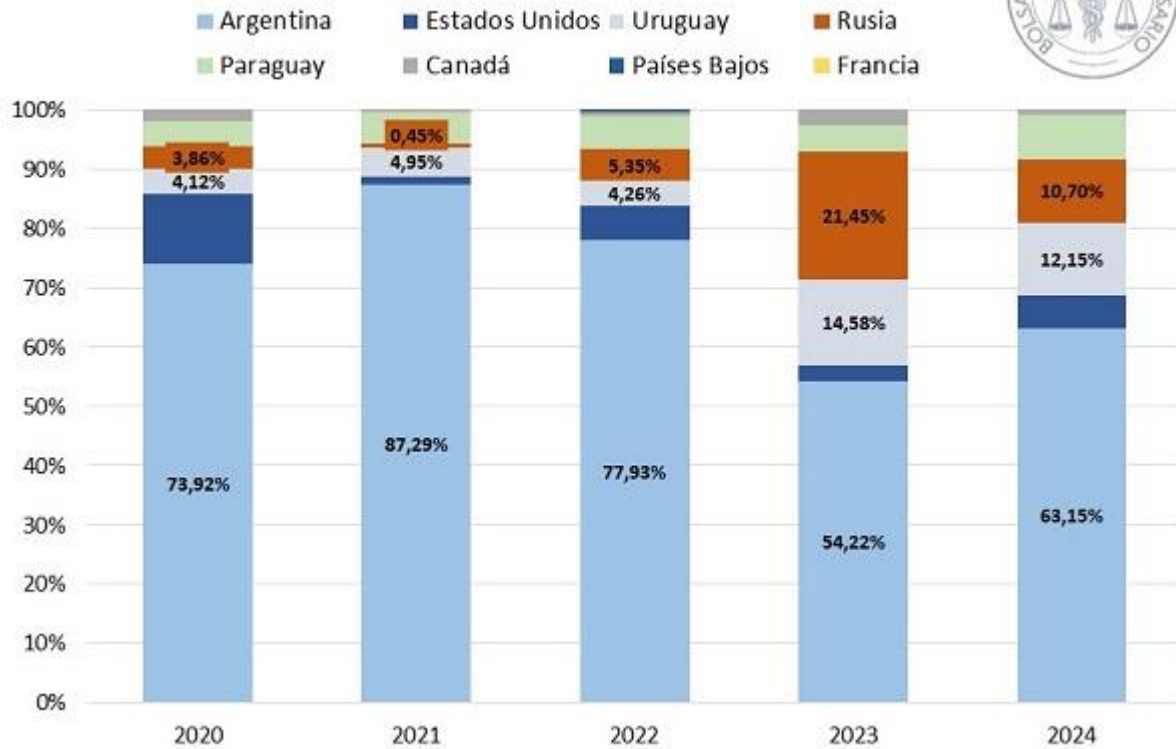
Vale recordar que el año pasado, la cosecha de trigo de nuestro país fue menor a la esperada a partir de rendimientos tendenciales debido a falta de humedad durante parte del ciclo productivo. Ese 63% de participación en las importaciones brasileñas, superó al 54% del año previo, donde la cosecha tuvo aún mayores pérdidas por sequía, pero quedó por detrás del promedio de más de 80% en los ciclos previos.

En 2024, según los datos de Abitrigo, las regiones Norte y Nordeste concentran la mayor proporción de trigo importado, con casi todo el volumen de cereal procesado proveniente de otros países. Según los datos de comercio exterior del Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios de Brasil, la participación del trigo argentino en estos mercados ha mostrado una merma constante en los últimos años, pasando del 87% en 2021 a poco menos del 55% en 2024, **reflejando la pérdida de competitividad respecto de Uruguay y Rusia, quienes le han quitado espacio al cereal de nuestro país.** El caso de Rusia resulta significativo, ya que ha conseguido penetrar en el mercado brasileño en detrimento de Argentina estando a una distancia mucho mayor y sin el beneficio del Arancel Externo Común para los países miembros del Mercosur.



Origenes de las importaciones de trigo brasileñas

@BCRmercados en base a ComexStat (MDIC)



En el primer trimestre de este año, las importaciones de trigo de Brasil alcanzaron 1,95 Mt, el mayor registro para el período desde el año 2008. Más de 1,5 Mt de ese total fueron originadas en Argentina, alrededor de un 78%. Esta proporción se aleja de la cerca de 90% que se acostumbraba a ver a finales de la década pasada y comienzos de la actual. En este período, se destaca la mayor participación de Paraguay, que se suma al ya mencionado Uruguay.

El primer trimestre del año es donde Argentina debería ser el origen más competitivo al ser el período inmediatamente posterior a la cosecha. La predominancia del trigo nacional, que anteriormente se mantenía a lo largo de toda la campaña, comenzó a focalizarse en el primer semestre de cada año, antes de que la cosecha de Rusia y Estados Unidos arriben al mercado internacional.

Los datos de abril no son alentadores, las exportaciones nacionales a Brasil quedaron por debajo de las del año pasado (cuando la oferta total de trigo argentino era bastante inferior) mientras que la participación sobre las compras brasileñas cayó del 62 al 53% la situación es más preocupante cuando comparamos con los cerca de 95% de comienzos de esta década.

Para el mes de mayo se abre una oportunidad para el cereal nacional, la caída de los precios internacionales arrastró las cotizaciones del trigo argentino, cuyos valores FOB retrocedieron de USD 250/t en la primera mitad de abril a USD 240/t,



generando una mejora en la competitividad respecto de los propios remanentes de la cosecha brasileña, que se habían mostrado en franco aumento durante abril, según datos de Cepea.

Sin embargo, la ventana de oportunidad es reducida para mejorar el desempeño exportador del cereal argentino en el principal comprador (y en términos generales, para una campaña con resultados que no se aproximan a lo esperado), antes de que Rusia inunde el mercado internacional de suministros a bajos precios al comenzar su cosecha a partir de junio.

Los precios en Chicago continuaron su camino a la baja durante la última semana, impactados principalmente por las mejoras climáticas en Estados Unidos que han permitido la evolución de la siembra del trigo de primavera y mejoras en la condición del trigo de invierno. **El informe semanal del USDA sobre el progreso de los cultivos mostró que el 51% del trigo de invierno estadounidense fue calificado de bueno a excelente, 1 p.p. por delante de la proyección promedio de los operadores y el más alto para esta época del año desde 2020.** Por su parte, el trigo de primavera alcanzó 47% de cobertura de siembra sobre el área de intención, colocándose 10 p.p. por encima del promedio de las últimas 5 campañas. El contrato de mayor volumen operado ajustó en USD 194,5/t en el día de ayer, casi sin cambios respecto del jueves pasado, pero recortando toda la ganancia del vienes (2,3%).





 Transporte

Perspectivas sobre el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Dr. Raúl Hermida (hijo)

Principales tendencias de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), en perspectiva de los volúmenes de demanda

Introducción a cargo de Julio Calzada:

Una vez más tenemos el agrado de contar con la colaboración del Dr. Raúl Hermida (hijo), uno de los economistas más prestigiosos de la República Argentina e hijo de uno de los socios de la Bolsa de Comercio de Rosario, Don Raúl Oscar Graciano Hermida (padre). El Dr. Hermida (hijo) ha sido tutor de trabajos de investigación en el Programa de Formación de la Bolsa de Comercio de Rosario, Licenciado en Economía (U.N.C.), MBA Duke University y PDG en IAE. Se desempeñó como Director del Instituto de Investigaciones Económicas de la Bolsa de Comercio de Córdoba y como Director de la Maestría "Gestión para la integración Regional" (U.N.C.), siendo además investigador en CFI y SECYT y Profesor en la Universidad Católica de Córdoba.

Raúl es un amigo de la casa y un economista profundamente comprometido con la economía regional y la integración económica. Sus trabajos abordan, entre otros temas, la problemática de la logística de transporte en Argentina, la Hidrovía Paraná-Paraguay y los corredores bioceánicos. Hoy nos aporta un interesante estudio que realizó con su equipo de investigadores, donde analiza las perspectivas de las exportaciones agroindustriales del Cono Sur y la Región Centro de Argentina.

Nota completa:

El volumen de transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) depende en gran parte de la demanda internacional de lo que exportamos, el nivel de oferta y actividad económica del área de influencia, las condiciones de navegabilidad y el impulso de la infraestructura logística de acceso a los puertos fluviales. A su vez, estas variables están condicionadas por las decisiones que modifican el entorno en los países que conforman la Cuenca del Plata. Veamos algunas de las principales tendencias que se están observando en distintos sectores de la economía y como pueden cambiar el futuro de la HPP.

1. Argentina

Agroindustria: El resultado del modelo AGMEMOD, implementado por la BCR, en el escenario donde se alcanzan los objetivos de mejoras en productividad e infraestructura y eliminación de los derechos de exportación (DEX)¹, arroja un

Pág 10





significativo incremento en las exportaciones agroindustriales, con un volumen de 251 Mt producidas en el año 2035, o sea un aumento de un 82% sobre el volumen de la campaña agrícola 2023/24.

	Escenario Base millones USD	Exportación 2035 millones USD	% (sobre Esc. Base)	Inversiones Año 2024 ⁽¹⁾
Export. Agroindustriales	33.159	50.429	52%	14.164

(1) Estimación de la "Formación Bruta de Capital Fijo del Sector Agroindustrial Año 2024" - BCR

Si se verifican los supuestos del modelo se incrementaría el transporte de granos en barcazas desde algunos puertos fluviales y también impactarían los insumos de las nuevas inversiones en agroindustria. Además, un desvío de comercio a partir de la prolongación de la actual "guerra de tarifas" reforzaría el alcance del escenario descripto. Argentina también puede despachar aguas hacia arriba productos como lácteos o variedades del complejo triguero donde tiene ventajas comparativas que no puede alcanzar la región geográfica central del continente². Existen también oportunidades sobre nuevos productos agroindustriales que requieren de la HPP, destacándose el complejo foresto maderero destinado a exportación que podría ampliarse en las regiones forestales del Cono Sur de Sudamérica³.

Energía: A partir del desarrollo de los yacimientos de Vaca Muerta las exportaciones en energía tienen un gran crecimiento que se está verificando y que confirman las proyecciones del BCRA.

	Año 2024 millones USD	Año 2030 millones USD	% (2030/24)	Inversiones ⁽¹⁾ Millones USD
Export. Combustibles (BCRA)	10.411	36.739	253%	12.853

(1) Promedio del período de los años 2023 a 2030 en base a las proyecciones de CEPH.

Es bien conocida la distribución de combustibles y fertilizantes a diferentes países de la Cuenca del Plata a través de la HPP. El conjunto de oleoductos y gasoductos en construcción desde Vaca Muerta hacia la región pampeana facilitará la producción y transporte por puertos fluviales de los mismos, destinados a la zona agropecuaria de influencia. Plantas de almacenamiento y distribución en Puerto General San Martín -en el Gran Rosario- tales como Profertil y TFA muestran parte de la sinergia entre el sector energético y agroindustrial. En la producción de energía renovable se destaca el potencial uso del biometano para la propulsión de barcazas como un indicio de la evolución que puede esperarse en los próximos años⁴. Además, el suministro de energía abundante y eficiente podría atraer inversiones en plantas de producción química en lugares cercanos a la HPP y en productos como la urea, amoníaco, metanol o hidrógeno.

Minería: Es probable que el gran desarrollo de la minería proyectado en las regiones de Cuyo y el Noroeste argentino (NOA) requiera el transporte fluvial a través de la HPP de algunos productos finales como litio, cobre, plata, oro, zinc y plomo con destino a exportación y de los insumos necesarios para su producción (reactivos químicos, combustibles y equipos).





	Año 2024 millones USD	Año 2030 millones USD	% (2030/24)	Inversiones ⁽¹⁾ millones USD
Exportación Minería (BCRA)	6.067	15.605	157%	3.268

(1) Promedio del período de los años 2023 a 2030 en base a las proyecciones de Secretaría de Minería y CAEM.

Entre las obras necesarias para conseguirlo se requiere reconstruir el ramal C3 del Ferrocarril General Belgrano e invertir en puertos como el de Barranqueras. Sin embargo, también se evalúa la alternativa de priorizar las inversiones en el ramal C14 que une la Estación de Cerrillos en Salta con la de Socompa en Chile para llegar a los puertos del Pacífico. Teniendo en cuenta que en la producción del litio ciertos insumos suman cantidades 3 a 4 veces mayores al producto final y que en algunos casos deben traerse de China, India o Europa⁵ es probable que, aun cuando la salida principal sea por el Pacífico, la HPP forme parte de la compleja logística de la minería argentina.

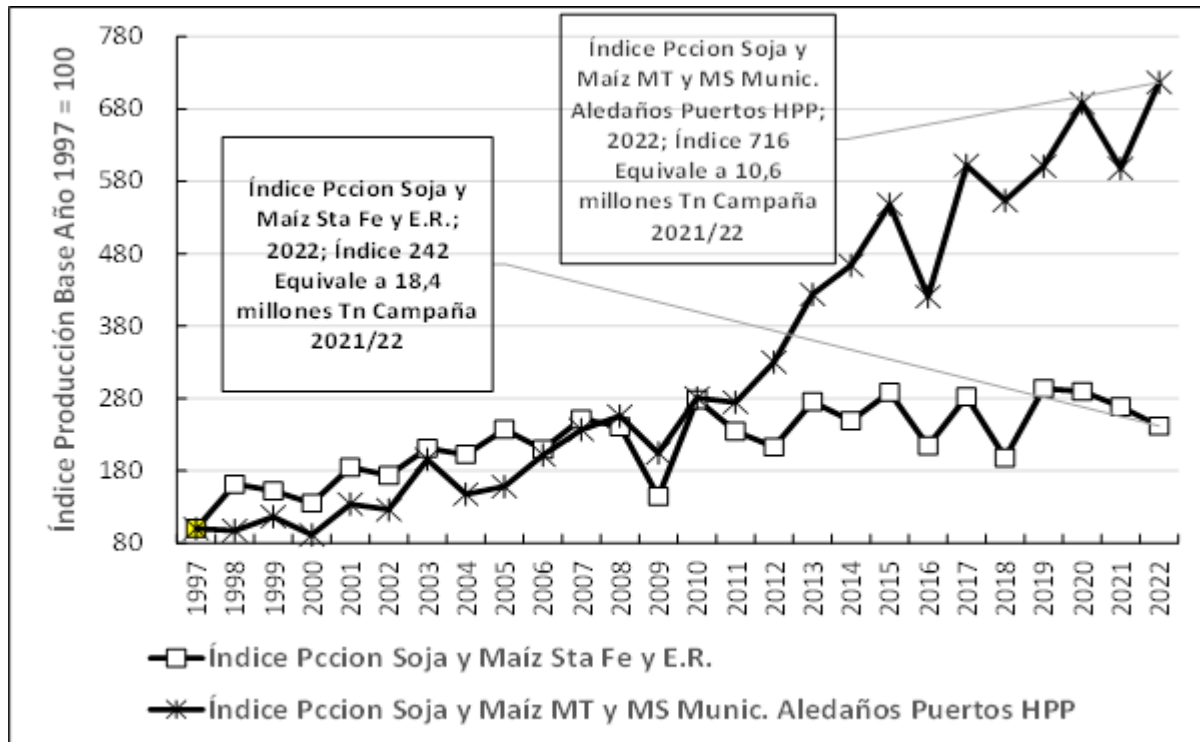
2. Brasil

Agroindustria: Aquellos Municipios de los Estados de Mato Grosso (MT) y Mato Grosso do Sul (MS) que se encuentran cercanos al río Paraguay tienen una ventaja logística importante si utilizan la HPP para sus despachos de exportación. El Programa de Aceleración del Crecimiento-Novo PAC y el Decreto N°11.632, 11/08/23 establecen el dragado del Tramo Norte de la HPP comprendido entre Cáceres y Corumbá (680 km). A pesar de que las autoridades del gobierno brasileño han ponderado el proyecto en recientes declaraciones públicas, la interrupción del tránsito fluvial desde el año 2009 y los problemas medioambientales recomiendan ser prudentes al efectuar las proyecciones⁶. A favor de la probabilidad de concretar la decisión incluida en el Programa Novo PAC, debe tenerse en cuenta como antecedente que el tramo fluvial Corumbá-Porto Murtinho ya recorre el interior del Pantanal y se avanza en el proceso de concesión para mejorar su navegabilidad. El monitoreo ambiental con inteligencia artificial (IA), las rutas de navegación adaptativas con sistemas georreferenciales, la gestión de flotas con motores menos contaminantes (Biometano, GNL), la modelización hidrodinámica y otros avances tecnológicos pueden colaborar significativamente en la habilitación. El esfuerzo debería ser acompañado con un control más estricto sobre las actividades agropecuarias en los límites del Pantanal.

En el **Gráfico 1** se muestra cual fue la trayectoria del total de maíz y soja producida en los municipios de MT y MS que se encuentran cerca de los puertos que ambos Estados tienen sobre la HPP. Se incluye en el gráfico la misma evolución para las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, teniendo en cuenta la similitud de distancias a los puertos en ambas regiones.

Gráfico 1. Índice 1997=100 del volumen de soja y maíz producidos en los Municipios cercanos a los puertos fluviales de MT y MS vs. la producción de Santa Fe y Entre Ríos⁷





Fuente: elaboración propia en base a MAGYP e IBGE.

En el gráfico se aprecia el mayor crecimiento de la producción agrícola de Brasil desde el año 2009. Entre otros factores, los problemas de almacenaje y logística condujeron a decisiones gubernamentales tales como los estudios y habilitación del tramo de la hidrovía Cáceres-Corumbá y el proceso de licenciamiento de cuatro nuevos puertos en la región⁸.

Minería. En el año 2022 la producción de mineral de hierro y manganeso en el macizo Urucum cercano a Corumbá recibió un gran impulso con la adquisición del yacimiento de Vale por parte del grupo J&F. El mineral de Urucum tiene un alto contenido de hierro y porosidad, "reducibilidad" y bajo contenido de impurezas que lo distingue en un mercado mundial donde Brasil exportó 389 millones de toneladas métricas en el año 2024. LHG Mining Ltda., del grupo J&F Inversiones, se propuso alcanzar rápidamente una exportación de 10 millones de toneladas anuales, con la idea de embarcarlas en puertos cercanos a Corumbá con destino a los mercados internacionales. Las condiciones hidrológicas y el escaso desarrollo de la infraestructura significaron un freno a sus planes, situación que estaría comenzando a revertirse. Por ejemplo, ANTAQ, la agencia hidroviaria de Brasil, está licitando el dragado y el mantenimiento del tramo de la HPP desde Corumbá hasta la desembocadura del río Apa en el límite con Paraguay. El objetivo es mantener bajo condiciones meteorológicas normales la vía navegable con 3 metros de calado para lo cual se necesitarían remover alrededor de 1 millón de m³ por año⁹. Adicionalmente, LHG Mining acordó con el gobierno de Paraguay ocuparse de recuperar la navegabilidad en los 13 pasos críticos del tramo Desembocadura del río Apa-Asunción, una forma de colaboración pública-privada destacable. El mineral de hierro y el manganeso que se descarga en Nueva Palmira luego

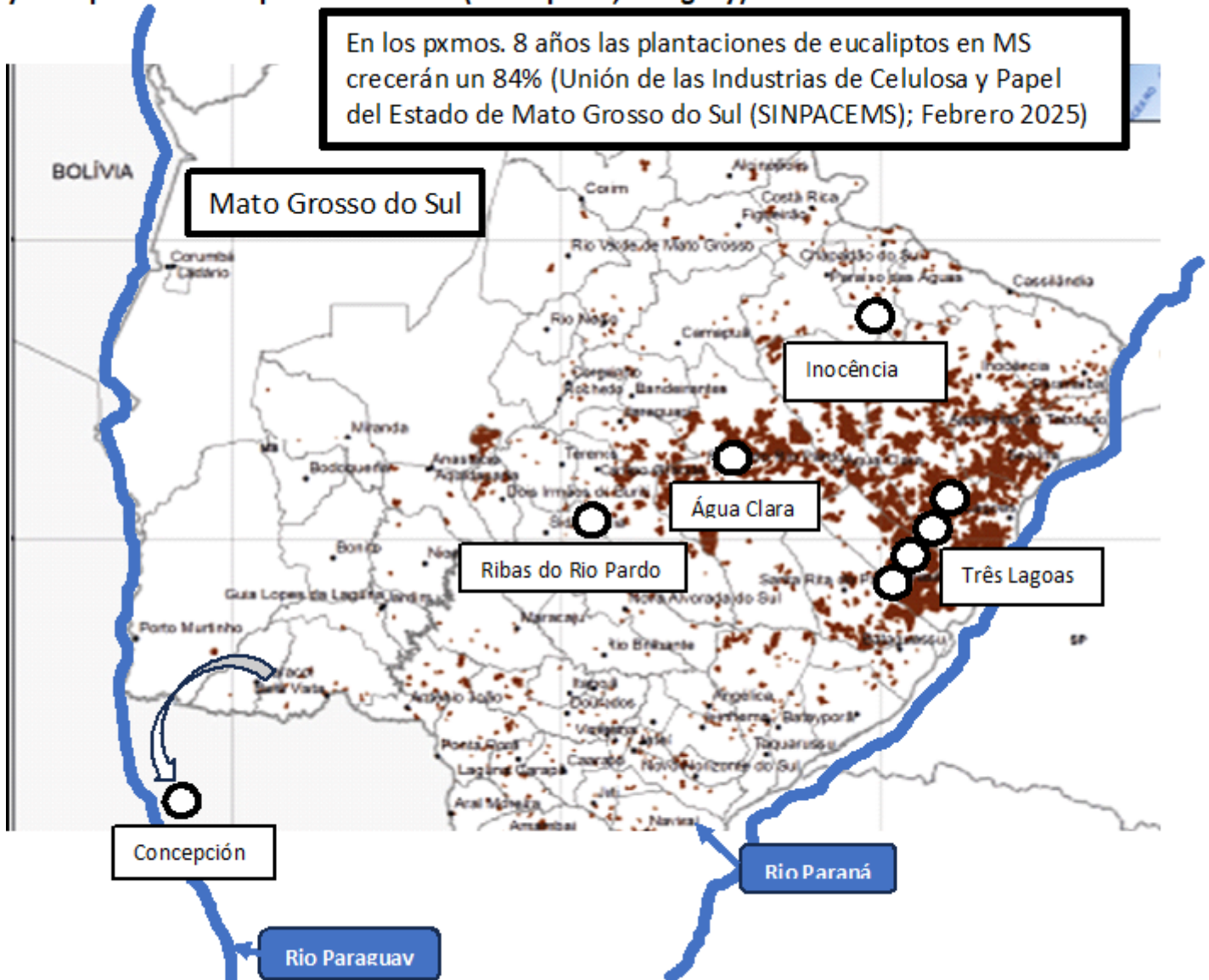


se transporta en buques Handymax, Panamax y Baby-cape, incluyendo trasbordos a buques Capesize de hasta 175.000 toneladas¹⁰.

Complejo Forestal-maderero. Debido a la velocidad de crecimiento de las distintas variedades de eucaliptos y a las condiciones del entorno Brasil y Uruguay han recibido numerosas inversiones en plantas de celulosa durante los últimos años. Mato Grosso do Sul es mencionado como el "Vale da celulose" y Uruguay continúa aumentando el área de forestación. Actualmente existe una capacidad de producción de 7,6 Mt en MT y 4,85 Mt en Uruguay, o sea un total de 12,45 Mt anuales en las jurisdicciones aledañas a la HPP. Se planean y construyen otras 10,45 Mt anuales incluyendo la planta en construcción de Paracel en Paraguay, o sea un total de 22,9 Mt anuales, lo que suma a valores corrientes una inversión que se proyecta cerca de los USD 35.000 millones.



Mapa 1. MT y Paraguay: Plantaciones de eucaliptos y ubicación de plantas productoras de celulosa y transporte hacia la planta "Parcel" (Concepción, Paraguay)



Nota: los puntos del mapa representan las plantaciones de eucaliptos en el Estado.

Fuente: elaboración propia en base a mapa con Municipios de IBGE.

Como lo indica la flecha incluida en el Mapa 1, la planta de Parcel recibiría madera pulpable de eucalipto desde MS, al menos durante sus primeros años de producción utilizando la HPP¹¹. Una simple mirada al mapa indica la importancia de construir las esclusas en Itaipú, lo que permitiría recibir en los puertos de la VNT una parte importante de los 22,9



millones de toneladas anuales de celulosa proyectadas. A su vez facilitaría el transporte de la madera destinada a pulpa y a aserraderos, teniendo en cuenta que el producto recién cortado suele tener un contenido de agua equivalente al 100% de su peso seco al horno¹².

3. Paraguay

En la proyección de la demanda para el tramo Santa Fe-Confluencia realizado por la CEPAL con un enfoque *bottom-up*, se recopilan datos del impacto que tendrían sobre el tránsito fluvial de la HPP la construcción y puesta en marcha de una planta cementera ubicada en el Departamento de Concepción con una capacidad de alrededor de 1.000.000 toneladas anuales que ya estaría terminada. Asimismo, se instala en Concepción la planta productora de celulosa Paracel que se mencionó anteriormente. La primera tiene previsto recibir en fábrica 21.700 toneladas mensuales de los siguientes productos: *Pet Coke*, Mineral de Hierro, Yeso y Puzolana, todos movilizados por la hidrovía y descargados en el puerto propio de la firma¹³. Se producirían también 10.500 toneladas mensuales de Cal Agrícola y 3.000 de Cal Hidratada a distribuir en buena parte a través de la HPP. En el caso de la planta de Paracel puede estimarse un consumo anual de hasta 6,3 millones de m³ de distintas variedades de "Eucalyptus", parte de los cuales también se transportarían por la hidrovía. Además, la planta necesitará productos químicos para el proceso de blanqueo y producción tales como sulfato de sodio, dióxido de cloro, cal viva y sulfato de aluminio. CEPAL estima que la carga de ambas empresas generada por la HPP será de 7,3 Mt anuales, siendo 4,8 Mt de importación o cabotaje y 2,5 Mt de exportación o cabotaje. Este ejemplo del análisis *bottom-up* indica el potencial de uso de la HPP en proyectos similares de la zona de influencia a lo largo de 3.442 km. Otro aspecto a destacar es que la culminación de la obra del puente Porto Murtinho-Carmelo Peralta como parte de la construcción del Corredor Bioceánico Vial, abrirá las puertas a recibir cargas a granel del Chaco paraguayo que abarca aproximadamente el 60% del territorio nacional. Si bien es cierto que la concreción del proyecto Corredor Bioceánico Vial podría desviar algunas cargas de alto valor en relación al volumen de las mismas, es muy probable que favorezca a Porto Murtinho en las cargas a granel.

4. Bolivia

Alrededor del 20% de las exportaciones de Bolivia salen por la HPP a través de los puertos privados Aguirre, Gravetal y Jennefer, utilizando el canal Tamengo desde laguna Cáceres y además por puerto Busch que tiene acceso directo al río Paraguay. Los principales productos exportados por puertos privados sobre la hidrovía Paraguay-Paraná incluyen torta de soja y soja, mientras que se destacan los productos importados como el diésel y la gasolina. Se estima que El Mutún posee alrededor de 40.000 a 45.000 millones de reservas de mineral de hierro, pero las exportaciones desde allí son reducidas debido a los problemas de infraestructura que tiene el acceso y la capacidad operativa de Puerto Busch. Bolivia ha firmado un contrato gestionado por la Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B) que prevé la exportación de 11 millones de toneladas de mineral de hierro en cinco años (2,2 millones anuales), movilizándolo desde yacimientos localizados en Oruro hasta el puerto de Ilo en Perú con un trayecto de alrededor de 620 km de carreteras en altura incluyendo zonas andinas y desérticas que requieren un mantenimiento constante y costoso¹⁴. Teniendo en cuenta que la calidad del mineral de hierro a proveer desde Oruro no es muy distinta ni superior a la de El Mutún la inversión futura en la infraestructura sobre la HPP podría significar un ahorro sustancial en la logística de exportación y facilitar al mismo tiempo la salida de los productos agroindustriales.

5. Uruguay





Nueva Palmira tiene una terminal de minerales diseñada para manejar hasta 10 millones de toneladas anuales de graneles sólidos, principalmente mineral de hierro, propiedad de la Corporación Navíos S.A., que opera bajo concesión en la zona franca desde hace más de 70 años, donde realizó inversiones superiores a US\$ 300 millones durante la última década. También cuenta con una nueva terminal de graneles líquidos que ofrece una capacidad de almacenamiento estático que potencialmente puede alcanzar el acopio de hasta 140.000 metros cúbicos para satisfacer la futura demanda¹⁵. A su vez, Montevideo proyecta un calado de 47 pies (14,3 m), permitiendo recepción directa de buques de gran tamaño. También muestra una mayor capacidad de consolidación de cargas exportadas vía Nueva Palmira que pueden transformarse paulatinamente en un denominado "shuttle fluvial u oceánico corto" hasta Montevideo para completar carga o zarpar. Nueva Palmira, en ese sentido puede actuar como "hub fluvial" y Montevideo como puerto de gran calado constituyendo de esa manera un sistema logístico binodal eficiente de manera similar a los ejemplos de Rotterdam, Gotemburgo y Shanghái. Proyectos como el del Puerto Multipropósito Martín Chico con una inversión estimada de USD 1.500 millones y 7 terminales muestran, más allá de sus posibilidades de concreción, un gran interés en la HPP.

6. Resumen de las Iniciativas que podrían impulsar el volumen de transporte en la HPP

El breve repaso anterior de los grandes cambios que se están observando con relación a los usos de la HPP permite identificar con mayor énfasis algunas iniciativas que impulsarían el transporte fluvial hacia el año 2035. Entre ellas se destacan:

* Transporte fluvial desde y hacia los puertos de MT y MS:

- o Se estima un embarque en MT y MS de 5 a 6 Mt anuales de soja y maíz con destino a exportación, una cifra que se encuentra dentro del rango previsto en las declaraciones públicas de las autoridades del sector hidroviario de Brasil¹⁶
- o Demanda de productos en la región cercana al Pantanal: la habilitación del tramo Corumbá-Cáceres suscitara un tránsito aguas hacia arriba que es probable pero muy difícil de estimar.

* Exportación de mineral de hierro y manganeso:

- o Desde el macizo de Urucum: embarque estimado en 10 Mt como escenario base, de acuerdo a las declaraciones de funcionarios de la empresa LHG Mining.
- o Desde el yacimiento El Mutún: Si bien es imposible determinar una cifra de embarque de mineral de hierro, la finalización de las obras de infraestructura en Puerto Busch y la fuerte demanda de mineral de hierro boliviano permiten cierto optimismo.

* Transporte de empresas productoras de cemento y celulosa (Paraguay):

- o Insumos: 3,0 Mt, principalmente por el transporte fluvial de madera pulpable, aguas hacia abajo desde MS (ver declaraciones de la empresa).
- o Productos: 1,8 Mt, de los cuales Paracel exportaría por la HPP 1,5 Mt de celulosa.¹⁷

Una simple suma de los volúmenes de transporte adicional estimado que se generaría por la apertura del tramo Cáceres-Corumbá, el aumento del transporte de minerales por la mejora en la navegabilidad de los tramos entre Corumbá y Confluencia y la instalación de nuevos proyectos en Paraguay indican una cifra que permitiría al menos duplicar en el año





2035 la minuciosa estimación de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) para el tránsito a granel en barcazas aguas hacia arriba y aguas hacia abajo de la HPP realizada para el año 2020 (19,2 Mt).

Teniendo en cuenta que proyectos sobre nuevas instalaciones productivas como la ejemplificada en el caso de Paraguay pueden repetirse en otras regiones del área de influencia de la HPP y que la logística para los productos de exportación en Sudamérica es cada vez más competitiva e importante, es esencial que los puertos "Up River" tengan un calado de 40 pies con significativas mejoras en el resto de la infraestructura. Esta es una de las premisas del modelo AGMEMOD de la BCR en su escenario de mayor volumen de exportación agroindustrial, el principal grupo de productos que utiliza la hidrovía.

¹ Bajo los supuestos del modelo Agmemod, el escenario de reducción en los DEX se implementa en un período de cuatro años.

² IERAL. "Evaluación de costos y factibilidad de transporte de mercaderías exportables producidas en Córdoba a través de la HPP". 05/02/16.

³ FEDEMADERAS. "Argentina en la mira del Banco Mundial: un potencial millonario en la inversión forestal" 20/03/25.

⁴ https://www.bioeconomia.info/2024/11/12/barcazas-impulsadas-con-biometano-convertiran-la-hidrovía-paraguay-parana-en-un-corredor-verde/?utm_source=chatgpt.com

⁵ World Bank Group. "Transformational Economic Corridors in Argentina's Northwest". Junio 2023.

⁶ Algunas declaraciones de Dino Antunez. Secretario Nacional de Hidrovías y Navegación de Brasil indican el propósito y decisión del gobierno brasileño: "El tramo de Cáceres a Corumbá no se profundizará, pero hay mucho potencial de carga de entre 3 a 6 millones de toneladas de granos"; "El Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT) de Brasil cumple un programa de monitoreo ambiental cada año y en los últimos 10 siempre fue aprobado, teniendo los trabajos un impacto insignificante en el medio ambiente", (<https://www.revistamegatrade.com.ar/noticias/como-brasil-esta-manejando-las-concesiones-de-sus-hidrovias>)

⁷ Municipios incluidos en el gráfico – MT: Cáceres, Poconé, Barao de Melgaco, San Antonio de Leverger, Nossa Senhora do Livramento, Porto Estrela, Barra do Bugres, Salto de Ceu, Lambari D'Oeste, São José dos Quatro Marcos, Gloria D'Oeste, Figueirópolis D'Oeste, Jauru, Indiavaí, Reserva do Cabecal, Porto Espiridiao, Pontes e Lacerda, Nova Lacerda, Tangará da Serra, Nova Olimpia. MS: Corumbá, Sonora, Pedro Gomes, Coxim, Rio Verde de Mato Grosso, Aquidauana, Rio Negro, Corguinho, Miranda, Bodoquena, Bonito, Jardim, Bella Vista, Caracol, Porto Murinho, Guia Lopes da Laguna, Ponta Porá, Antonio Joao, Aral Moreira, Laguna Carapa, Amambai, Coronel Sapucaia, Paranhos, Tacuru, Sete Quedas, Japora, Eldorado, Mundo Novo, Maracaju, Nioaque, Anastacio.

⁸ El Programa de Aceleración del Crecimiento-Novo PAC (Decreto N°11.632, 11/08/23) establece el dragado del Tramo Norte de la HPP comprendido entre Cáceres y Corumbá: 680 km

⁹ Es una cifra abordable si se piensa que en el Mississippi se dragan aproximadamente 90 millones de metros cúbicos por año.

¹⁰ https://lhgmining.com.br/en/2023/03/31/jf-mineracao-performs-the-first-iron-ore-transshipment-operation-in-a-single-vessel/?utm_source=chatgpt.com

¹¹ IDB/Invest. "Resumen de la revisión ambiental y social (RRAS o ESRs) Proyecto Parcel Celulosa – Paraguay.

¹² <https://www.fao.org/4/ac459s/AC459S13.htm>

¹³ CEPAL. "Hidrovía Paraguay-Paraná: Tramo Santa fe – Confluencia. 07/06/22.

¹⁴ Agencia Boliviana de Información. "ASP-B gestiona exportación de 11 millones de toneladas de hierro a China por el





puerto de Ilo". 02/04/24.

¹⁵ <https://www.revistamegatrade.com.ar/noticias/uruguay-facilita-y-las-inversiones-llegan>.

¹⁶ La producción de ambos granos en los Municipios aledaños a puertos fluviales crece alrededor del 10% anual acumulado en los últimos 26 años. Se proyecta en este trabajo un crecimiento conservador del 3% de crecimiento desde el año 2024 hasta el año 2035, manteniendo el porcentaje de un 50% aproximado que se exporta. Se supone que el 80% se realiza a través de los puertos de la HPP. El resto sería transportado por las hidrovías del río Tapajós, el Madeiras o el transporte carretero.

¹⁷ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://paracel.com.py/wp-content/uploads/2021/11/Resumen-Ejecutivo-v6.pdf?utm_source=chatgpt.com





 Transporte

El nodo Gran Rosario mantiene su puesto como segundo más importante del mundo como exportador de alimentos

Matías Contardi - Emilce Terré - Julio Calzada

Con 66 Mt embarcadas en 2024, el nodo del Gran Rosario volvió a ser el segundo enclave exportador de granos, harinas y aceites vegetales más importante del mundo, solo por detrás del Golfo de los EE. UU.

Durante el año 2024 el nodo exportador del Gran Rosario sostuvo su lugar como **el segundo más importante del mundo como abastecedor global de cereales, oleaginosas y subproductos**.

Fueron casi 66 Mt de granos y subproductos que zarparon desde el **Up-River** para abastecer al resto del mundo, volviendo a reafirmar la importancia del enclave, no solo para la economía doméstica, sino como figura central en el comercio internacional.



Exportaciones oleaginosas, cereales y subproductos por puertos en el mundo Año 2024

En toneladas



Puertos		Complejo Soja	Complejo Maíz	Complejo Trigo	Resto Cereales	Resto Oleaginosas	TOTAL
1° - New Orleans, LA - EE.UU.		37.004.760	28.027.346	4.487.132	2.468.412	16.405	72.004.056
2° - Gran Rosario, SF - ARG		34.994.808	24.012.277	4.641.524	1.348.960	911.906	65.909.475
3° - Porto De Santos, SP - BRA		38.397.575	16.693.810	543	256.454	259.140	55.607.521
4° - Columbia-Snake, OR - EE.UU.		8.007.967	9.313.775	11.463.834	772.670		29.558.246
5° - Novorossiysk, KDS - RUS		-	-	25.663.913	635.840	89.148	26.388.901
6° - Vancouver, BC - CAN		1.067.000	-	13.231.351	1.468.600	8.588.678	24.355.629
7° - Chornomorsk, KHM - UKR		326.573	9.904.005	7.124.240	949.558	3.867.447	22.171.823
8° - Porto De Paranagua, PR - BRA		20.713.517	1.234.704	59.174	31.899	37.222	22.076.516
9° - Kavkaz-Taman, KDS - RUS		6.000	683.940	17.663.156	2.875.061	764.763	21.992.920
10° - Irf Sao Luis, MA - BRA		14.041.575	4.277.290	26	9.636	3	18.328.531
11° - Porto De Rio Grande, RS - BRA		14.635.124	76.126	2.358.355	1.060.959	51.154	18.181.718
12° - Belém, PA - BRA		9.727.338	7.858.390	22	147	9	17.585.907
13° - Odessa, ODS - UKR		1.047.550	6.052.388	5.607.320	511.280	1.566.093	14.784.631
14° - Porto De Sao Francisco Do Sul, SC - BRA		7.001.297	2.393.812	10	27.825	159	9.423.102
15° - Perth-Fremantle-Kwinana, WA - AUS		-	-	5.859.138	2.200.320	1.048.369	9.107.827

Fuente: @BCRmercados. Elaborado en base a datos de Comercio Exterior de Brasil, Ministerio de Industria, Comercio Exterior y servicios de Brasil, FAS Global Agriculture Trade System Online, U.S. Census Bureau Trade Data, U.S. Customs District Data y Datos de Ministerio de Agricultura y Pesca de la Nación de Argentina.

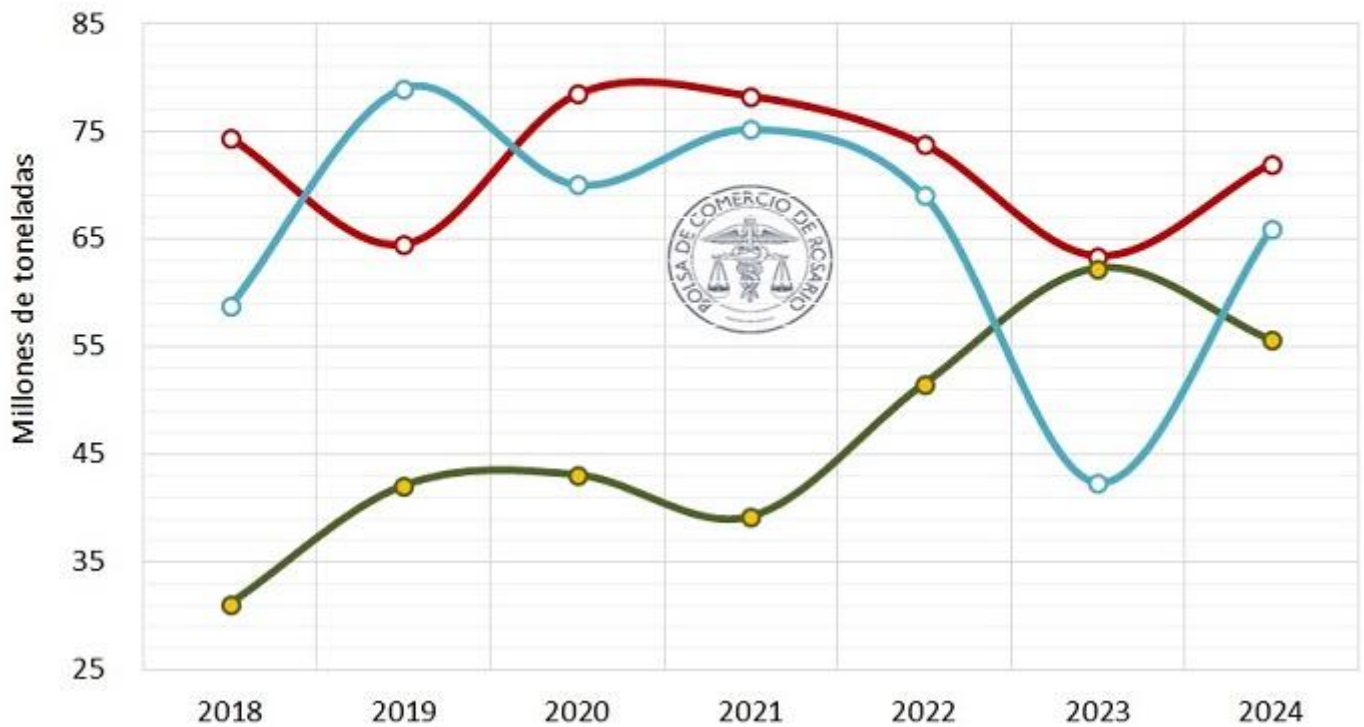
Solo hubo otro nodo exportador en todo el mundo que logró embarcar más toneladas que el Gran Rosario y está conformado por las terminales portuarias de New Orleans en Estados Unidos, con apenas 6 Mt más. Luego, desde San Pablo, en el nodo portuario de Santos, se embarcaron 55,6 Mt de granos, oleaginosas y subproductos, siendo el centro que más se acerca a los volúmenes manejados por el Up-River, pero eso sí, con 10 Mt menos.

Estos valores se enmarcan en un escenario de redención para las exportaciones argentinas. De manera interanual, durante el 2024 los embarques de granos, oleaginosas y subproductos escalaron un 55% desde el Gran Rosario.

Evolución de exportaciones de granos, aceites y derivados entre los 3 principales puertos del mundo

@BCRmercados en base a diversas fuentes

● New Orleans, LA - EE.UU. ● Porto De Santos, SP - BRA ● Gran Rosario, SF - ARG



Recordemos que hace solo un par de campañas atrás, los campos argentinos enfrentaron la peor sequía en un siglo, lo que diezmo la producción local. En consecuencia, los embarques desde el Up-River reflejaron el rigor del destiempo climático durante el 2023. Sin embargo, tan solo un año más tarde el volumen embarcado volvió a sus niveles normales.

No solo nos encontramos frente a la redención exportadora del *clúster* como tal, sino que **nuestro país vuelve a refrendar su posición como tercera nación exportadora a nivel global**. Solo por detrás de Brasil y Estados Unidos. Años atrás, durante la campaña 2022/23, Rusia y Ucrania se posicionaban inclusive por encima de la Argentina. Hoy en día y con las proyecciones a la campaña 2024/25 del USDA, nuestro país se separa, y por mucho, del resto de naciones exportadoras.

Principales países exportadores de productos agrícolas

Millones de toneladas

País/Región	2022/23	2023/2024	2024/2025
Brasil	177,7	170,4	177,8
Estados Unidos	135,4	148,2	159,8
Argentina	64,1	87,1	95,1
Rusia	71,9	82,1	63,5
Ucrania	66,0	70,7	59,2
Canadá	54,7	52,7	55,3
Australia	49,5	36,0	40,6
Indonesia	36,0	29,1	29,9
Malasia	19,0	20,4	19,2
India	32,7	18,9	27,8



Fuente: @BCRmercados en base a USDA - PSD

2. Del campo al puerto ¿Cuánto recorren en promedio los granos hasta los principales nodos portuarios?

Brasil y Estados Unidos explican, en conjunto, el 86% de las exportaciones globales de soja cada campaña. Por su parte, Argentina representa el 36% de las exportaciones mundiales de harina de soja y el 44% de las de aceite. **En total, estos tres países concentran cerca del 90% del comercio internacional del complejo sojero.**

En Brasil, Mato Grosso es el principal estado productor, concentrando el 29% de la cosecha en las últimas cinco campañas. Geográficamente se encuentra ubicado en el centro-oeste de la nación y en promedio los granos deben recorrer 1.800 Km hasta el puerto de Santos, en San Pablo. Una distancia algo menor es la que tienen que recorrer los granos desde Illinois hasta Nueva Orleans en los Estados Unidos. Son 1.500 Km de distancia en barcaza desde el principal estado productor hacia el principal nodo portuario de aquel país.

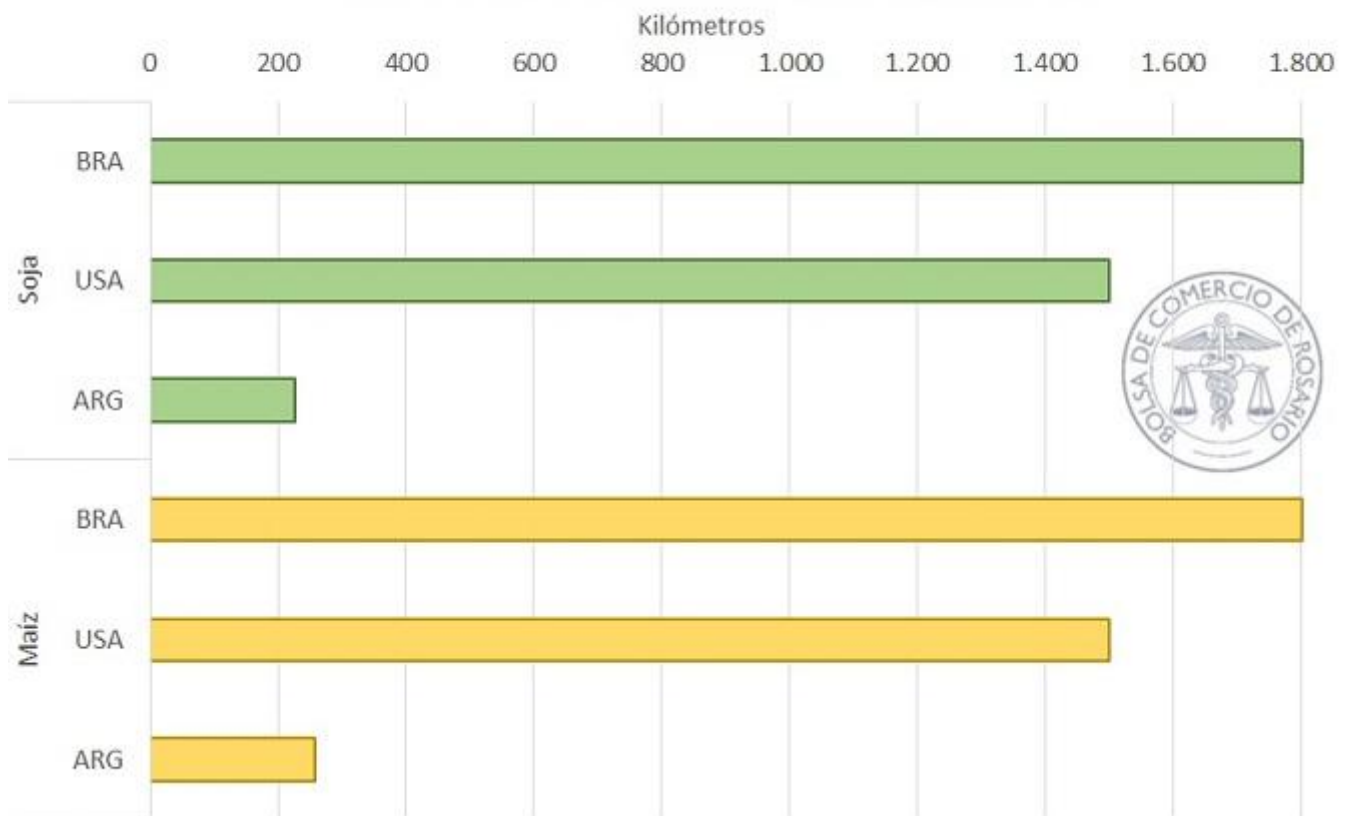
En Argentina las distancias promedio son significativamente más cortas, siendo que el grueso de la producción se encuentra cerca del principal nodo portuario. Entre las delegaciones del sur de Santa Fe, norte de Buenos Aires, Entre Ríos y centro-sur de Córdoba, durante la última década se concentró el 68% de la producción nacional de soja. **Si ponderamos la distancia de cada delegación por su participación en el aporte productivo, obtendríamos que en promedio**

Pág 23

el grueso de la producción nacional debe recorrer solo 226 Km para llegar a puerto. Esto es, un sexto la distancia que debe cruzar un cargamento de soja para llegar desde Illinois hasta Nueva Orleans y un octavo desde Mato Grosso hacia puerto de Santos.

Soja & Maíz: distancia prom. que recorren los granos desde la principal región productora hacia el principal puerto

@BCRMercados en base a USDA, CONAB, GEA-BCR y fuentes varias



Para el maíz, la situación es similar. En Brasil, nuevamente Mato Grosso lidera la producción, principalmente por la importancia de la *safrinha*. En Estados Unidos, la producción de maíz y soja se superpone en el cinturón agrícola del medio oeste, que abarca desde Dakota del Norte hasta Ohio, con fuerte presencia en Iowa e Illinois.

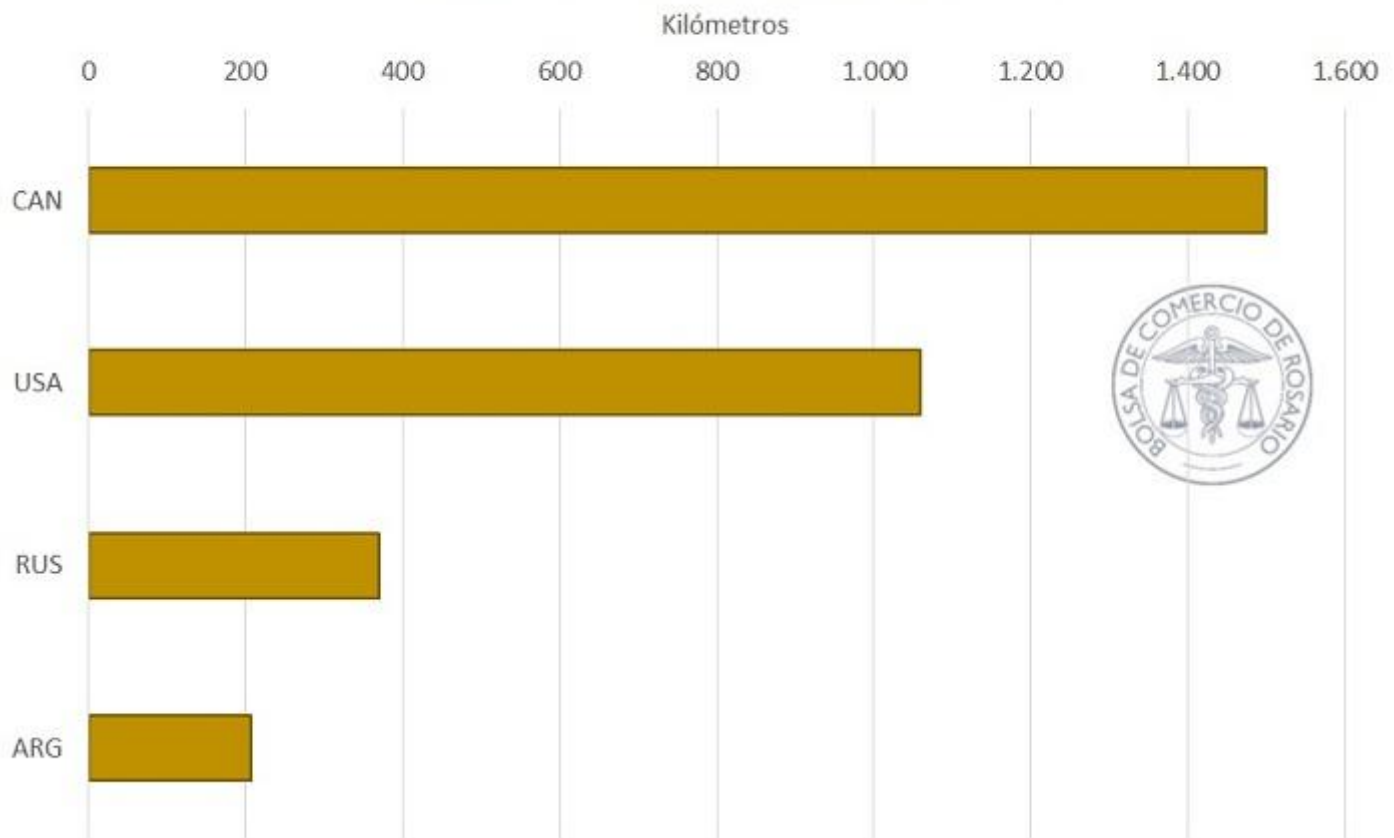
Mientras tanto, en nuestro país la zona núcleo explicó durante la última década el 60% de la cosecha nacional de maíz. Siendo Córdoba la principal provincia productora. Aplicando el mismo criterio ponderando la distancia de cada delegación por su participación en la producción regional, **una tonelada de maíz debe recorrer en promedio 257 km hasta los puertos del Up-River.**

En el caso del trigo, el liderazgo exportador lo ha tomado Rusia en los últimos años. Desde la región del Mar Negro parten la mayoría de los embarques. El trigo de invierno (que representa el 70% de la producción rusa) se cultiva principalmente en el Distrito Federal del Sur, donde las provincias de Krasnodar, Rostov y Volgogrado explican aproximadamente el 40% de la cosecha nacional. Geográficamente su extensión va desde el Norte del Cáucaso, entre el Mar Negro y Mar Caspio, ascendiendo por el norte hasta la altura de Ucrania. Por lo tanto, **la distancia promedio ponderada que debe recorrer una tonelada de trigo en Rusia, desde este núcleo productivo hacia el enclave de Novorossiysk es de 370 Km.**

En Canadá, para descargar los granos sobre los puertos de Vancouver que dan al Pacífico, el trigo debe cruzar aproximadamente 1.500 Km desde el sur de Saskatchewan, región que explica la mitad de la cosecha nacional.

Trigo: distancia prom. que recorren los granos desde la principal región productora hacia el principal puerto

@BCRMercados en base a USDA, LSEG, GEA-BCR y fuentes varias



En Estados Unidos, la mayor parte del trigo destinado a exportación desde la costa oeste se canaliza a través del sistema fluvial Columbia-Snake (CSRS), que comienza en el puerto de Lewiston (Idaho) y desemboca en el océano Pacífico a la



altura de Portland, Oregón. Entre los estados de Washington, Idaho, Montana y Dakota del Norte se produce cerca del 40% del trigo estadounidense, siendo este último el de mayor importancia (16%). Al ponderar las distancias desde las zonas agrícolas de referencia hasta los puertos fluviales del CSRS, se estima que una tonelada de trigo debe recorrer en promedio 1.061 km.

Mientras que, en el caso argentino, las distancias vuelven a ser mucho más cortas. Al sur de la provincia de Buenos Aires, delegaciones tradicionalmente trigueras como Tandil y Tres Arroyos tienen un peso significativo en el total nacional y se encuentran cerca de los puertos del Bahía Blanca y Quequén. Sin embargo, si mantenemos el mismo criterio anteriormente utilizado para cuantificar la distancia por el maíz y la soja, aun así nos encontraremos que en la región central se explica el 55% de la producción triguera en la última década. Por lo que, volviendo a ponderar los kilómetros necesarios para llegar al Gran Rosario desde las regiones productivas, obtendríamos que **una tonelada de trigo debería recorrer 207 Km hasta el Up-River.**

3. Desagregación por puerto: Volumen exportado de granos y derivados-Principales países exportadores.

3.1 Brasil

Las exportaciones de granos y subproductos en Brasil se canalizan principalmente a través de dos grandes nodos logísticos. El primero corresponde a los puertos del norte del país, como São Luís-Itaqui, Barcarena-Belém, Santarém, Manaus e Itaituba. Estos tres últimos, ubicados sobre el río Amazonas, son puertos fluviales; entre ellos, Santarém y Manaus pueden operar buques Panamax, gracias a su calado mínimo de 39,5 pies.

El segundo gran eje exportador se encuentra en la región Sudeste-Este, e incluye puertos marítimos de alto volumen como Santos, Paranaguá, Rio Grande, São Francisco do Sul, Itajaí y Vitória, que concentran una proporción significativa del comercio exterior brasileño.

Brasil cuenta con al menos 40 puertos (fluviales y marítimos) habilitados para la carga agrícola a granel. Entre ellos, el puerto de Santos se destaca como el más importante del país y de toda Latinoamérica. Con múltiples terminales privadas en sus alrededores, canalizó el 33,1% del total bruto exportado de cereales, oleaginosas y subproductos en 2024.



Brasil: exportaciones vía fluvial/marítima de granos y derivados en el año 2024 por puerto de origen



En toneladas métricas

Puertos / Distrito aduanero	Complejo Soja	Complejo Maíz	Complejo Trigo	Resto Cereales	Resto Oleaginosas	TOTAL	Part. s/ Total
Puerto De Santos	38.397.575	16.693.810	543	256.454	259.140	55.607.521	33,1%
Puerto De Paranagua	20.713.517	1.234.704	59.174	31.899	37.222	22.076.516	13,2%
Sao Luis	14.041.575	4.277.290	26	9.636	3	18.328.531	10,9%
Puerto De Rio Grande	14.635.124	76.126	2.358.355	1.060.959	51.154	18.181.718	10,8%
Belém	9.727.338	7.858.390	22	147	9	17.585.907	10,5%
Puerto De Sao Francisco Do Sul	7.001.297	2.393.812	10	27.825	159	9.423.102	5,6%
Santarem	2.617.543	4.859.787	21	12	2	7.477.365	4,5%
Puerto De Manaus	4.923.369	1.459.520	5	19	5	6.382.919	3,8%
Salvador	5.211.815	0	294	1.012	1	5.213.122	3,1%
Puerto De Vitoria	3.871.108	409.504	24	77	4	4.280.717	2,6%
Imbituba	1.146.302	0	415.223	171.499	0	1.733.025	1,0%
RESTO	978.045	466.653	261	8	2	1.455.072	0,9%
TOTAL	123.264.608	39.729.597	2.833.958	1.559.548	347.701	167.745.514	

Fuente: Elaborado utilizando Base de datos de Comercio Exterior de Brasil. Ministerio de Industria, Comercio Exterior y servicios de Brasil.

Gran parte del complejo soja y del complejo maíz se exporta a través de los puertos localizados en el Sureste del país (Santos, Paranaguá, Rio Grande, San Francisco Do Sul, Vitoria), representando el 66% del total de productos del complejo soja y el 51% del complejo maíz.

El puerto de Santos es el más importante de América Latina por volumen comercial, es decir, tomando en cuenta todos los bienes de carga y descarga. Tiene 5 terminales de contenedores, 12 de carga general, 24 de graneles líquidos, 14 de graneles sólidos, 2 terminales de embarque automotriz y una de pasajeros.

3.2 Estados Unidos

Los canales de exportación acuática de granos, oleaginosas y subproductos en Estados Unidos se dividen en dos vías principales: los puertos del Pacífico y las terminales en la desembocadura del río Mississippi, en el Golfo de México. Según el Agricultural Marketing Service (AMS), organismo del Departamento de Agricultura de EE.UU., la cuenca del Mississippi es la principal arteria del comercio granario del país, destacándose por su competitividad en exportaciones de maíz, trigo, soja y derivados.

Además, existen otras regiones portuarias relevantes, como los puertos de los Grandes Lagos y los del Atlántico. También se deben considerar los envíos por ferrocarril hacia México, que si bien no figuran en los sistemas acuáticos, representan un canal terrestre significativo.

Estados Unidos: exportaciones vía fluvial/marítima de granos y derivados en el año 2024 por puerto de origen



En toneladas métricas

Puertos / Distrito aduanero	Complejo Soja	Complejo Maíz	Complejo Trigo	Resto Cereales	Resto Oleaginosas	TOTAL	Part. s/ Total
New Orleans, LA	37.004.760	28.027.346	4.487.132	2.468.412	16.405	72.004.056	54,2%
Columbia-Snake, OR	8.007.967	9.313.775	11.463.834	772.670	0	29.558.246	22,3%
Seattle, WA	6.295.895	4.723.736	94.859	635.812	13.311	11.763.613	8,9%
Houston-Galveston, TX	587.241	169.108	2.154.870	3.940.603	14.394	6.866.216	5,2%
Norfolk, VA	3.255.250	517.006	127.783	86.167	44.340	4.030.545	3,0%
Los Angeles, CA	2.837.519	600.939	83.688	433.376	33.372	3.988.893	3,0%
San Francisco, CA	1.719	32.394	12.137	891.847	15.305	953.401	0,7%
New York City, NY	425.403	23.041	4.420	119.249	19.876	591.989	0,4%
Minneapolis, MN	0	0	524.017	0	0	524.017	0,4%
Mobile, AL	458.499	78	0	724	26.036	485.337	0,4%
Baltimore, MD	436.249	1.296	40.520	6.197	200	484.462	0,4%
RESTO	60.672.301	289.660	35.770	252.912	279.854	1.539.095	1,2%
TOTAL	119.982.803	43.698.378	19.029.029	9.607.969	463.093	132.789.870	

Fuente: @BCRmercados. Elaborado en base a FAS Global Agricultural Trade System Online. U.S. Census Bureau Trade Data, U.S. Customs District Data.

Según la AMS, se denomina como "Distrito Aduanero de Nueva Orleans" a los puertos situados a lo largo del Río Mississippi desde Baton Rouge hasta Myrtle Grove, LA. La Región Portuaria de Nueva Orleans reúne todos los modos de transporte (buque oceánico, barcaza, ferrocarril y camión) permitiendo que los buques oceánicos sirvan puertos hasta 367 Km río arriba del Golfo de México.

Los volúmenes de exportación de cereales, oleaginosos y subproductos se obtuvieron procesando los datos de la API (web service) del Departamento de Comercio de Estados Unidos, dependiente de la Oficina de Censo de los EE.UU. La clasificación de las áreas aduaneras está bajo la supervisión de la Oficina de Estadísticas de Comercio Exterior de EE.UU.

3.3 Argentina

En Argentina, la logística de granos y subproductos a granel se articula en torno a dos principales zonas portuarias. Por un lado, el sur de la provincia de Buenos Aires, donde se ubican los puertos de Necochea/Quequén y Bahía Blanca. Por el otro, la región del Gran Rosario, sobre el río Paraná, que concentra las terminales portuarias distribuidas a lo largo de 70 km de costa fluvial entre Arroyo Seco y Timbúes, conocida también como la zona Up-River. Este último constituye el principal nodo exportador del país.

El polo del Gran Rosario cuenta con terminales especializadas en distintos tipos de carga, desde granos hasta aceites y subproductos, con destino a mercados de todo el mundo. En 2024, desde esta zona se despachó el 76% del total de



productos agroindustriales exportados por Argentina, seguido por el puerto de Bahía Blanca, con el 12,4%.

Argentina: exportaciones vía fluvial/marítima de granos y derivados en el año 2024 por puerto de origen



En toneladas métricas

Puertos / Distrito aduanero	Complejo Soja	Complejo Maíz	Complejo Trigo	Resto cereales	Resto Oleaginosas	TOTAL	Part. s/ Total
Gran Rosario	34.994.808	24.012.277	4.641.524	1.348.960	911.906	65.909.475	75,6%
Bahía Blanca	1.239.246	6.442.608	1.447.555	1.362.890	343.962	10.836.261	12,4%
Necochea/Quequén	1.231.747	2.754.376	719.616	2.297.404	592.108	7.595.251	8,7%
Zárate	582.529	636.173	279.804	46.988	1.000	1.546.494	1,8%
Ramallo	78.093	325.901	371.987	5.677	73.279	854.937	1,0%
San Pedro	256.181	38.290	66.000	12.614	10.812	383.897	0,4%
Villa Constitución	0	282.141	0	24.530	0	306.671	0,4%
TOTAL	38.382.604	34.209.625	7.526.486	5.074.533	1.933.067	87.126.315	

Fuente: @BCRmercados, elaborado en base a datos de embarques de la SAGyP





En los últimos cinco años la agroindustria aportó el 92% de las divisas netas de la economía argentina

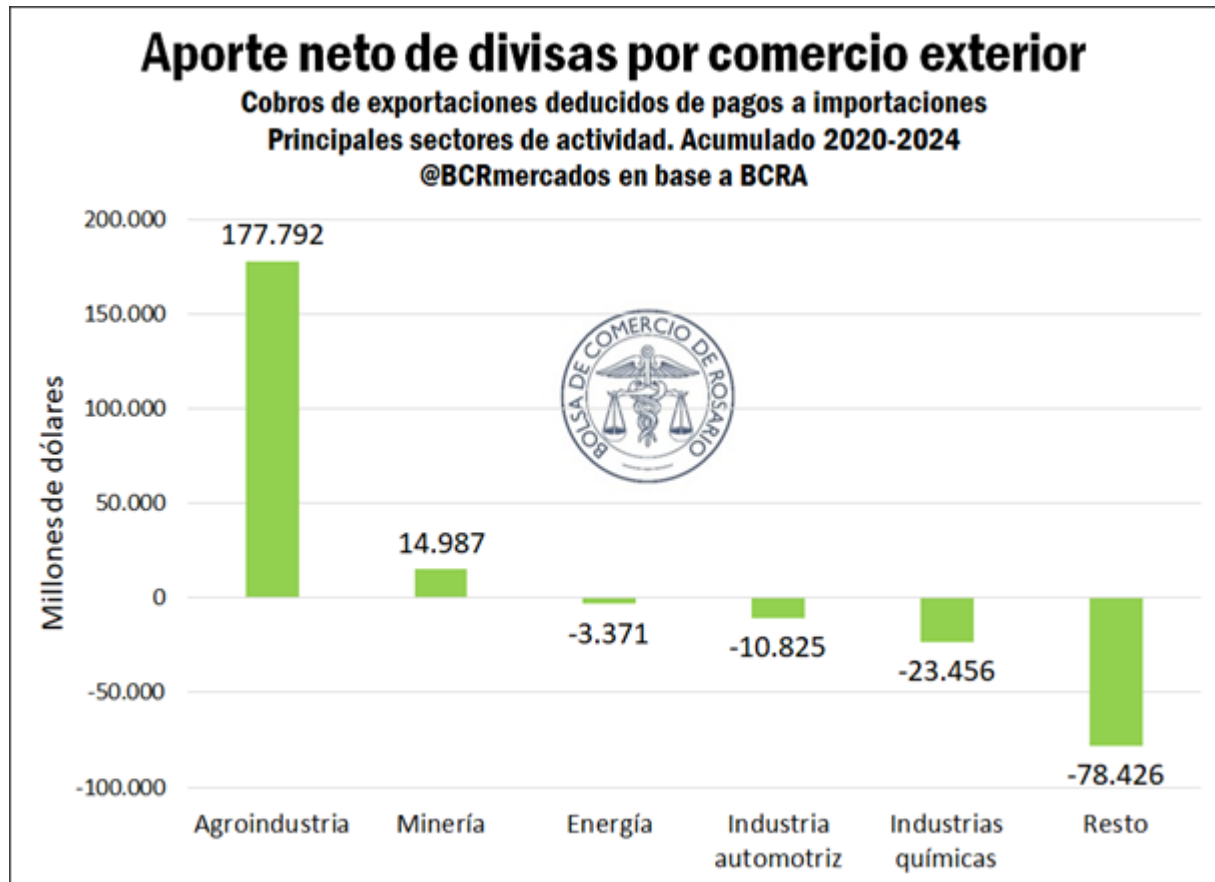
Guido D'Angelo – Emilce Terré

La agroindustria exporta seis dólares de exportaciones por cada dólar de importaciones. Aportó el 61% de las exportaciones entre 2020-2024 y es responsable de la porción mayoritaria de las divisas netas.

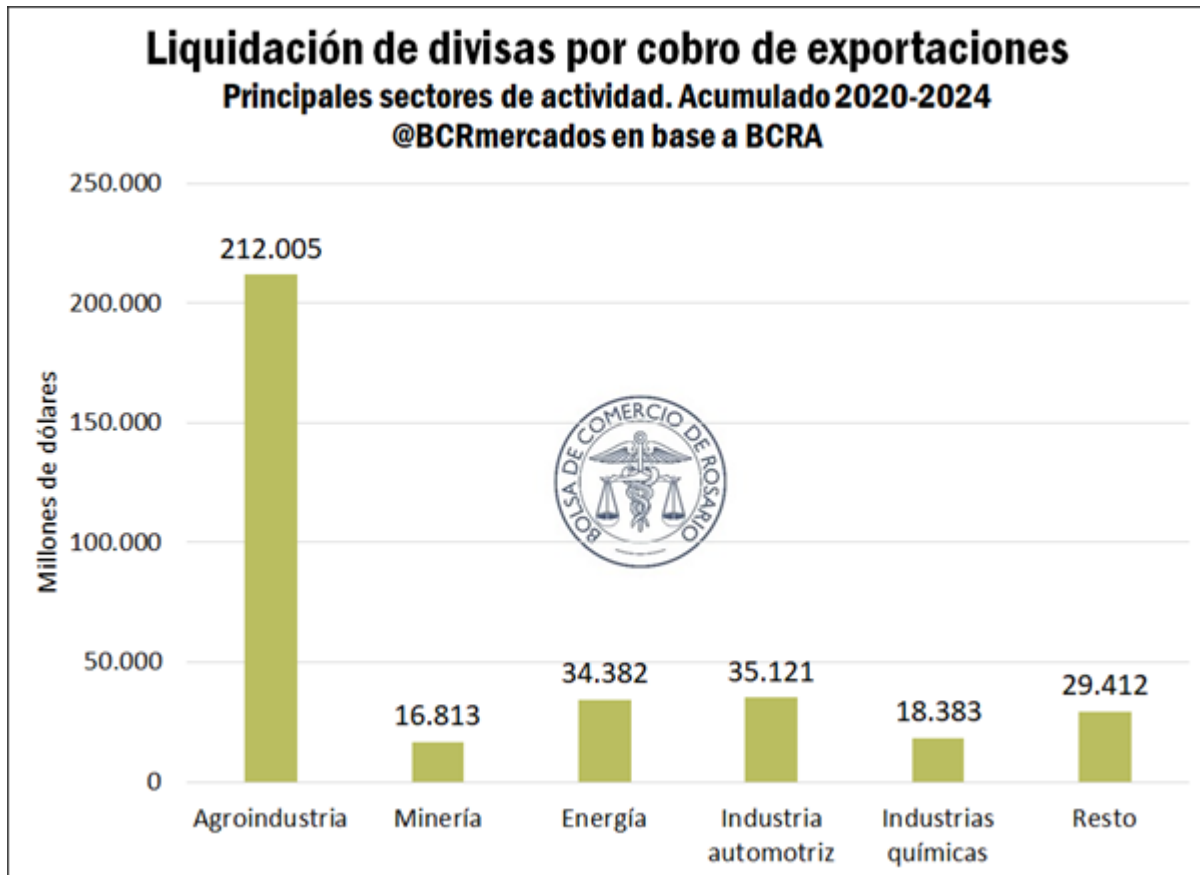
Más allá de la [liquidación de divisas del agro por US\\$30.800 millones proyectada para 2025](#), las dinámicas del comercio exterior argentino en los últimos años ameritan un análisis desde el punto de vista cambiario. En este sentido, es conocido el rol de la agroindustria como responsable de más [de la mitad de las exportaciones argentinas de bienes](#).

Sin embargo, es aún más destacado su papel como exportador neto en el mercado cambiario. Entre 2020 y 2024, la agroindustria¹, junto con el sector minero, son **los únicos aportantes netos de divisas en Argentina**. Más aún, con liquidaciones netas de divisas por más de US\$ 177.000 millones, **la agroindustria aportó el 92% de las divisas netas en el último lustro**, proporción similar si tomamos los datos de la última década. Tengamos presente que cuando nos referimos a aportes netos de divisas nos referimos al cobro de exportaciones de un sector deducidos los pagos de importaciones que requiere el mismo.



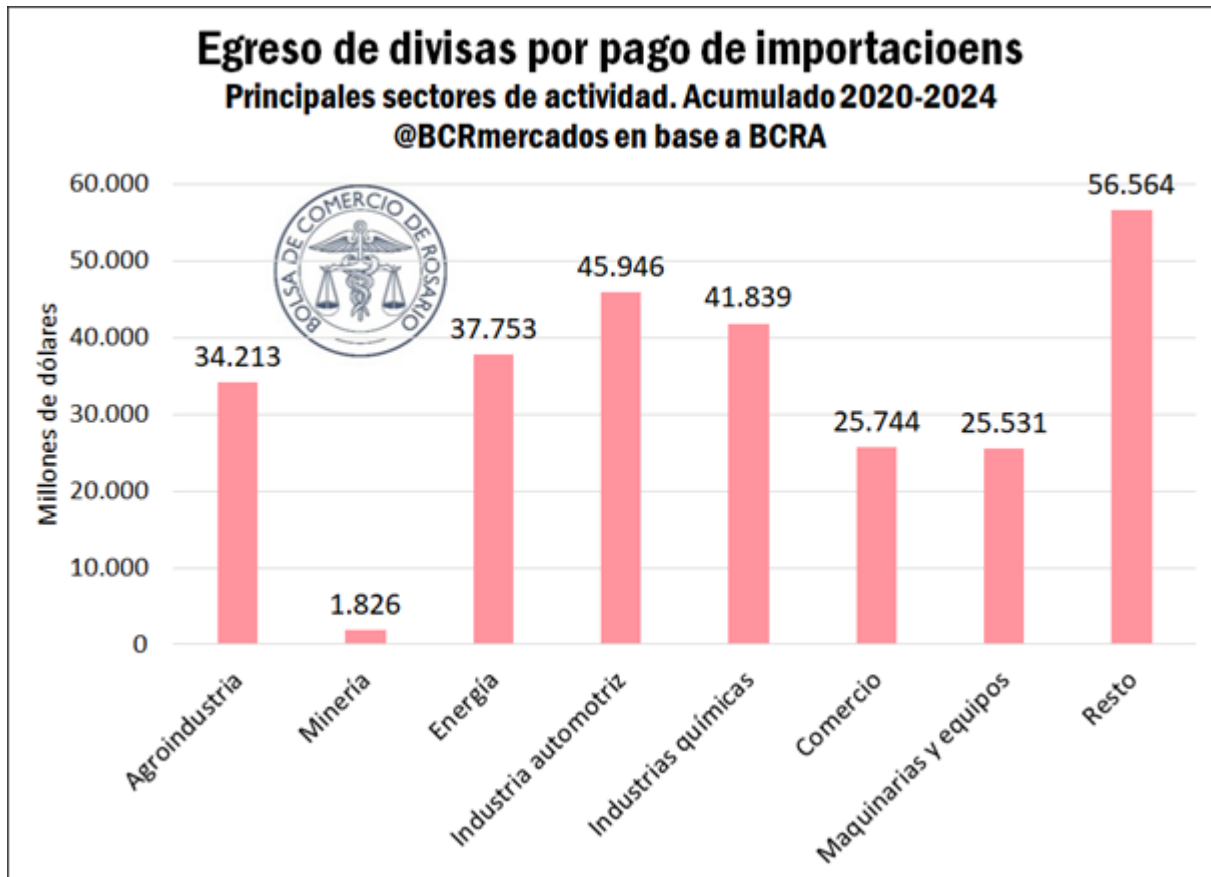


Como sector exportador, generador de empleo y con presencia en todo el país, el agro aportó el 61% de las divisas liquidadas en exportaciones de bienes entre 2020 Y 2024. El podio del último lustro lo continúan la industria automotriz y la energía, cada uno con un 10% del total de liquidaciones.



No obstante, los pagos de importaciones de la industria automotriz y del sector energético superaron el nivel exportador de estos sectores, mostrándose como deficitarios en las últimas décadas. **El giro reciente de la balanza energética espera cambiar parte de esta coyuntura.** De la mano de las crecientes inversiones y la maduración de Vaca Muerta, **el 2024 cerró con la primera balanza energética superavitaria desde 2009.** Esta coyuntura alentadora espera cambiar la dinámica cambiaria del sector energético para los años venideros. De esta manera, el aporte neto de divisas del sector energético pasó de un negativo de US\$ 4.552 millones en 2022 a un menor déficit de US\$ 87 millones en 2023. Sin embargo, para 2024 la balanza energética marcó un superávit de liquidaciones por US\$ 2.624 millones.

Por su parte, la orientación fundamentalmente exportadora de los sectores agroindustrial y minero redundan en una necesidad de importaciones por debajo de los niveles de exportación. De esta manera, **la agroindustria exportó seis dólares por cada dólar requerido en importaciones en los últimos cinco años.** Asimismo, la minería exporta 9 dólares por cada dólar de importación.



Con este contexto cambiario, resulta relevante conocer qué asistencia efectiva recibe cada sector de actividad. En este sentido, la Oficina de Presupuesto del Congreso (OPC) dio a conocer su estimación de la Tasa de Asistencia Efectiva por Actividad Económica. Este indicador cuantifica el nivel de asistencia que un sector recibe producto de la intervención del Estado en relación con el valor agregado que genera a lo largo de un año. Si fuera neutra, la intervención estatal no afecta el valor agregado de la actividad. Por otra parte, si fuera positiva la intervención aumenta el valor agregado de la actividad. Finalmente, si es negativa ello implica que la intervención estatal reduce el valor agregado de la actividad económica.

El indicador se construye sumando dos intervenciones: la Tasa de Protección Efectiva (TPE) y la Tasa de Asistencia Fiscal (TAF). La primera analiza cuanto se protege o no a un sector a través de aranceles y/o derechos de exportación. La segunda considera el conjunto de subsidios económicos, gastos directos y gastos tributarios que se llevan adelante para asistir a las empresas.

Si observamos las estimaciones de 2023, la OPC analizó 40 sectores de la economía argentina, encontrando una asistencia positiva para 37 de ellos. Sin embargo, los sectores de Alimentos y bebidas; Agricultura, ganadería y caza y Extracción de carbón, gas y petróleo tuvieron una asistencia efectiva negativa.



Así, los únicos sectores con asistencia negativa forman parte del mayor renglón de las exportaciones nacionales y del grueso del aporte neto de divisas a la economía. La incidencia de los derechos de exportación explica prácticamente la totalidad de esta extracción sobre el sector agro. De acuerdo con datos del BID y estimaciones propias de BCR, [los desincentivos y el apoyo negativo](#) ponen un techo para el crecimiento y desarrollo del sector responsable de 92 de cada 100 dólares de exportaciones netas de la Argentina.

¹ En función de los datos disponibles de mercado de cambios y balance cambiario del Banco Central de la República Argentina (BCRA), se considera dentro de la categoría Agroindustria a los sectores Oleaginosos y Cerealeros; Alimentos, Bebidas y Tabaco y Agricultura, Ganadería y Otras Actividades Primarias. De la misma manera, dentro de Energía se considera a los sectores Petróleo; Gas (Extracción, Transporte, Distribución) y Electricidad (Generación, Transporte, Distribución).



 Economía

Recría pastoril: con un clima que sigue dando tregua, la recría a campo vuelve a pisar fuerte

ROSGAN

Frente a uno de los mejores otoños de los últimos años, al menos para gran parte de la región central, la mayoría de los campos presenta condiciones óptimas para intensificar los planteos ganaderos.

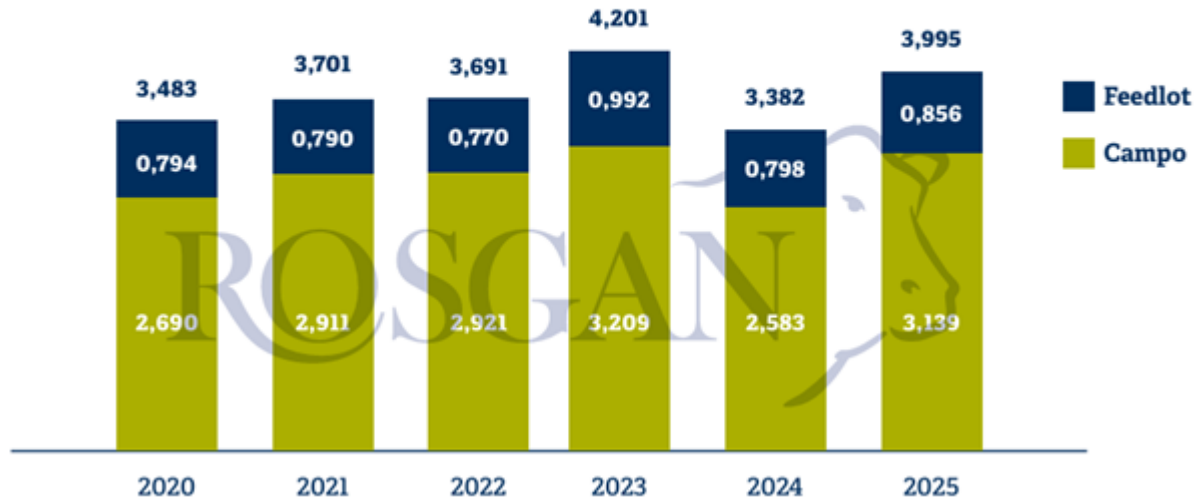
Mientras transitamos ya casi la mitad del otoño con buenas reservas de humedad acumuladas y aun sin registros de heladas, la abundante oferta forrajera que ofrecen hoy los campos, sumado a los buenos precios de la hacienda, permiten proyectar un año donde la recría a campo podría generar el gran despegue productivo para la ganadería nacional.

Un indicador bastante consistente para analizar esta tendencia, se puede observar en los destinos a los cuales se trasladan los terneros y terneras que salen año tras año de los campos de cría.



MOVIMIENTO DE TERNEROS DURANTE EL PRIMER CUATRIMESTRE

Fuente: SENASA



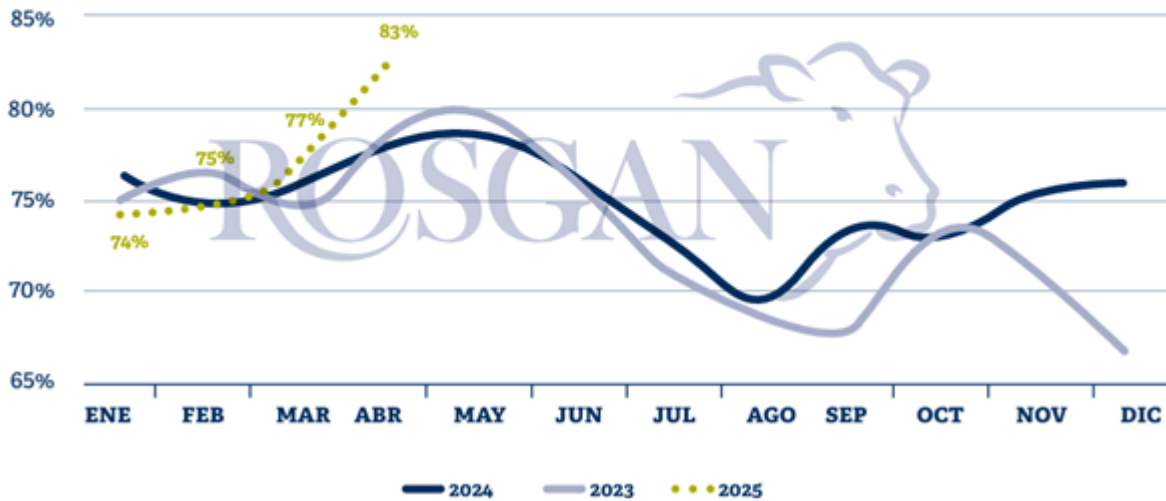
En este sentido, al analizar los cuatro primeros meses del año, sobre un total de 14,6 millones de terneros/as registrados como stock inicial, los campos de cría volcaron al mercado cerca de 4 millones de cabezas, un 27,5% de lo que debería ser por stock reportado la disponibilidad total, contra el 23% resultante un año atrás.

Sin embargo, sobre esos 3,99 millones de terneros/as trasladados, el 78,6% (3,14 millones) volvió a ingresar a otros establecimientos de cría o internada pastoril marcando así un incremento de más de 2 puntos porcentuales respecto de lo registrado en los últimos dos años.

Es más, si analizamos estos mismos datos con una apertura mensual podemos observar un importante incremento de este porcentaje en el último mes, donde la proporción de traslados a otros campos llegó a representar el 83% de los movimientos totales contra el 78% y 79%, en los últimos dos abril.

**PORCENTAJE DE TERNEROS/AS TRASLADADOS A OTROS CAMPOS DE CRÍA/INVERNADA
SOBRE EL TOTAL DE MOVIMIENTOS REGISTRADOS DESDE CAMPOS DE**

Fuente: SENASA



Lo destacable de esta tendencia es que se da en momentos en que el *feedlot* también muestra muy buenos niveles de ocupación.

De acuerdo con los datos informados por el mismo SENASA, al 1ro de mayo de 2025 el stock de animales registrados en establecimientos de engorde a corral ascendía a 1,93 millones de bovinos, lo que representa un 10% más que el nivel de encierre reportado a igual fecha, un año atrás. Es decir que, no se trata de una puja directa entre campo y *feedlot* sino, por el contrario, de la consolidación de una etapa complementaria y potenciadora de la terminación a corral.

En efecto, al analizar la composición de las existencias de animales declaradas por los *feedlots* notamos que, del total reportado unos 210 mil animales corresponden a novillos completando su terminación, número que representa un incremento del 21% respecto de lo registrado un año atrás y del 17% respecto del promedio de los últimos tres años reportados por SENASA.

En adelante, los pronósticos de mediano y largo plazo reflejan condiciones climatológicas muy prometedoras para los próximos meses, con lluvias periódicas aun durante los meses de invierno y temperaturas dentro de los rangos normales para esta época del año, variables que en conjunto conformarían un escenario climático neutral en que se podría finalmente proyectar la consolidación de los sistemas productivos, luego de tres largos años de sequía.



Trigo: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Trigo: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

(Diciembre - Noviembre)

		Prom. 5 años	2023/24	Estimado 2024/25
Área Sembrada	Mha	6.5	5.5	6.7
Área Cosechada	Mha	6.0	5.1	6.4
Área Perdida	Mha	0.5	0.4	0.3
Rinde	t/ha	2.9	2.8	3.0
STOCK INICIAL	Mt	2.3	4.3	4.09
PRODUCCIÓN	Mt	18.0	14.5	19.3
OFERTA TOTAL	Mt	20.3	18.8	23.4
CONSUMO DOMÉSTICO	Mt	7.0	7.1	7.1
Uso Industrial	Mt	6.0	6.2	6.2
Semilla y otros usos	Mt	0.9	0.9	0.8
EXPORTACIONES	Mt	10.5	7.6	12.8
DEMANDA TOTAL	Mt	17.4	14.8	19.8
STOCK FINAL	Mt	2.8	4.1	3.6
Stock/Consumo	(%)	19%	28%	18%

Fuente: Dpto. Estudios Económicos - Bolsa de Comercio de Rosario



Maíz: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Maíz: Balance de Oferta y Demanda en Argentina



(Marzo-Febrero)

	Prom. 5 años	2023/24	Estimado 2024/25
Área sembrada	8.0	10.3	8.3
Área cosechada	6.7	7.7	7.0
Sup. No cosechada	1.3	2.7	1.3
Rinde	71.2	68.3	69.3
STOCK INICIAL	5.1	2.4	3.8
PRODUCCIÓN	47.7	52.5	48.5
OFERTA TOTAL	52.7	54.9	52.3
CONSUMO INTERNO	14.2	14.8	14.8
Uso Industrial	4.0	4.1	3.9
Molienda seca	0.2	0.2	0.2
Molienda húmeda	1.5	1.4	1.4
Otras Industrias	0.6	0.7	0.6
Etanol	1.6	1.8	1.8
Forraje, semilla y residual	10.2	10.7	10.9
EXPORTACIONES	34.3	36.2	33.5
DEMANDA TOTAL	48.5	51.0	48.3
STOCK FINAL	4.3	3.8	4.0
Ratio Stock/consumo	9%	8%	8%

Fuente: Dir. Informaciones y Estudios Económicos - BCR

@BCRmercados

Soja: Balance de Oferta y Demanda en Argentina

Soja: Balance de Oferta y Demanda en Argentina



(Abril - Marzo)

		Prom. 5 años	2023/24	Estimado 2024/25
Área sembrada	Mill ha	16.7	16.5	17.6
Área cosechada	Mill ha	15.4	16.0	16.4
Sup. No cosechada	Mill ha	1.29	0.43	1.25
Rinde	qq/ha	27.20	31.2	27.8
STOCK INICIAL	Mill tn	7.5	2.9	7.0
IMPORTACIONES	Mill tn	5.6	7.4	6.0
PRODUCCIÓN	Mill tn	42.9	50.0	45.5
OFERTA TOTAL	Mill tn	56.0	60.3	58.6
CONSUMO INTERNO	Mill tn	42.7	48.7	46.9
Crush	Mill tn	37.0	43.0	41.5
Extr. por solvente	Mill tn	35.8	41.5	40.0
Semilla, balanceados y otros	Mill tn	5.9	5.7	5.4
EXPORTACIONES	Mill tn	5.9	4.6	4.5
DEMANDA TOTAL	Mill tn	48.7	53.3	51.4
STOCK FINAL	Mill tn	7.3	7.0	7.2
Ratio Stock/consumo	(%)	15%	13%	14%

Fuente: Dir. Informaciones y Estudios Económicos - BCR