



Cae el ingreso de camiones de julio por la ralentización en la cosecha de maíz tardío

Agustina Peña – Tomás Rodríguez Zurro – Javier Treboux – Emilce Terré

El ingreso de camiones de maíz a las terminales portuarias del país en el último mes fue inferior a la del año 2021 producto de una ralentización de la cosecha y menores rindes. Además, creció fuertemente la producción de biodiesel en el primer semestre.

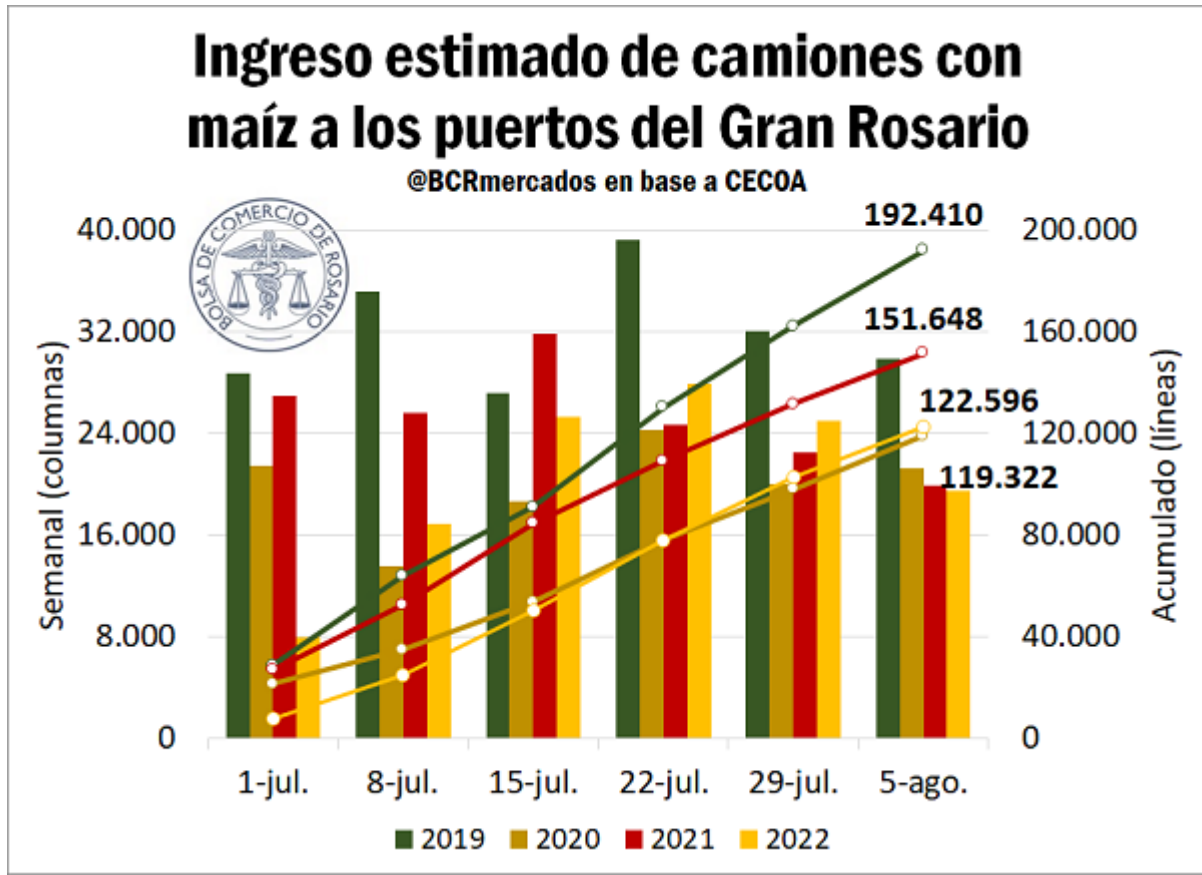
La cosecha de maíz 2021/22 se desaceleró en julio

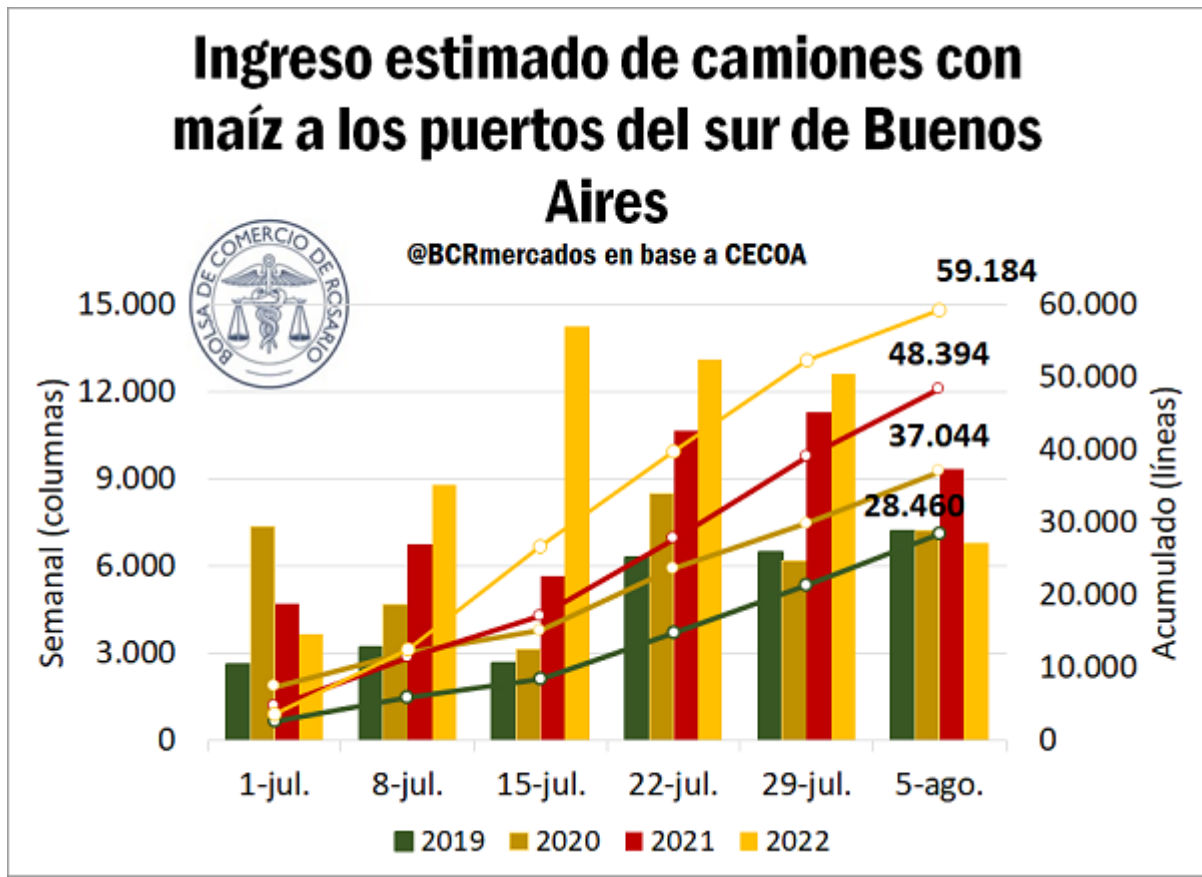
La cosecha del maíz tardío viene a un ritmo inferior a lo que ocurría hace un año. Según datos del MAGyP, la recolección de granos amarillos venía superando a la campaña pasada hasta fines de junio, con el 73% de los lotes ya recolectado al 30/6 vs. el 68% del ciclo pasado para la misma fecha. Sin embargo, desde entonces sólo se ha avanzado 17 p.p. en 6 semanas y la cosecha alcanzó el 90% el pasado jueves, mientras que en igual período de la 2020/21 el avance fue de 27 p.p. para alcanzar el 95%.

Para tomar mayor dimensión en números concretos, esto implica que, entre el 30/6 y el 4/8 se cosecharon un estimado de 2 Mha en base a los datos del MAGyP, lo que contrasta notoriamente con las 2,6 Mha de igual período de la campaña pasada entre esas fechas. A este menor hectareaje se le suma la disminución en los rindes obtenidos por los maíces tardíos del ciclo actual, producto de la falta de lluvias que afectó el desarrollo del cultivo en los momentos críticos, [tal como informa GEA en su informe semanal.](#)

Estos dos elementos se ven reflejados en el número de camiones ingresados a los puertos del Gran Rosario, que desde inicios de julio hasta hoy asciende a 119.322 camiones, marcando una caída de 21% respecto de igual período del 2021. Contrariamente, el arribo de camiones a los puertos del sur de la provincia de Buenos Aires exhibe un incremento respecto del 2021 en igual período, ya que desde el 1° de julio arribaron 59.184 unidades con maíz, 22% más que el año previo.

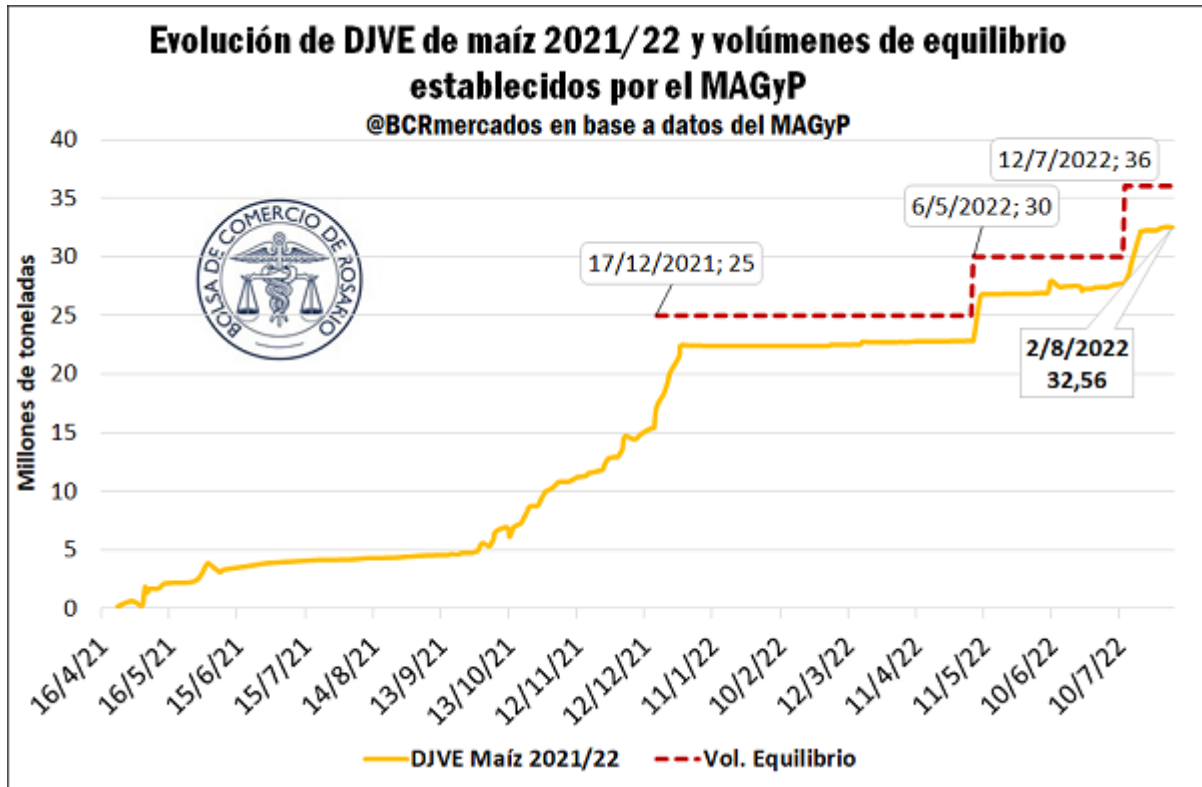






No obstante, el ingreso acumulado entre las dos principales regiones portuarias del país alcanza 181.780 camiones desde el inicio de julio a la fecha, un 10% menos con relación al año pasado, reflejando la mencionada menor disponibilidad de granos por el menor hectareaje cosechado y los menores rindes obtenidos.

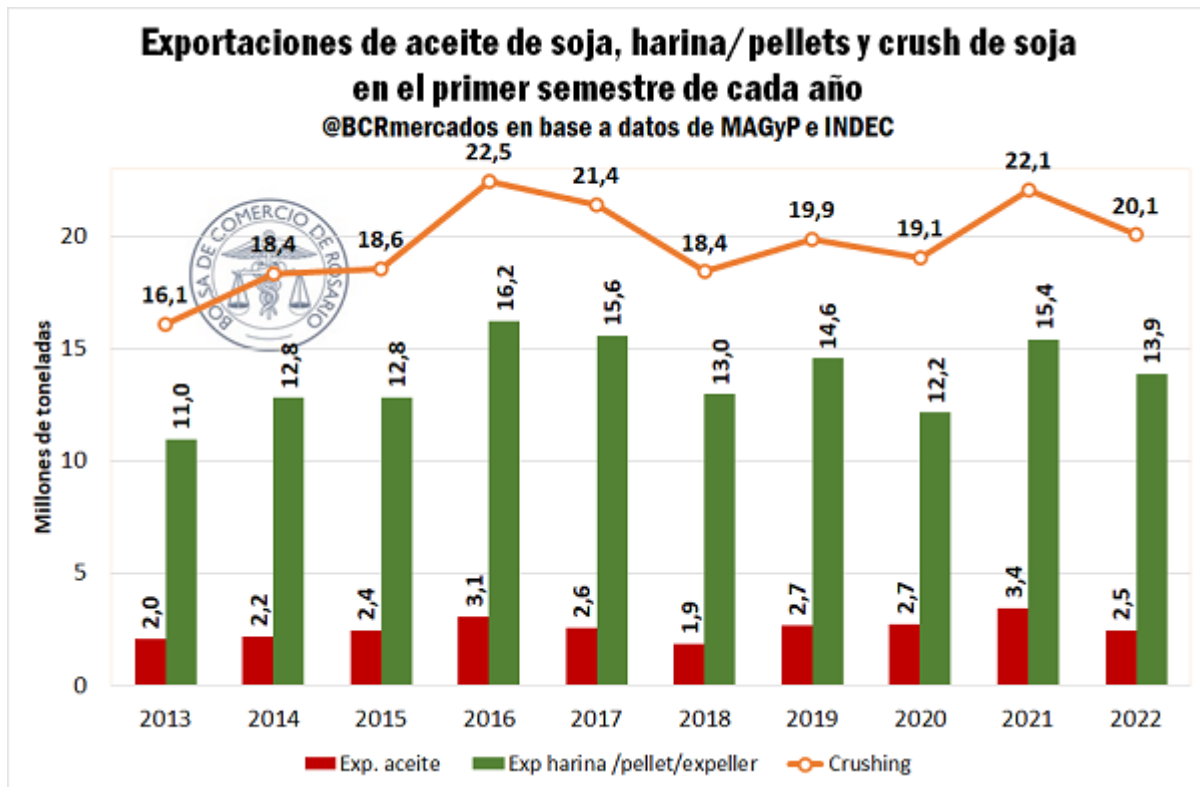
En contraste con el menor arribo de camiones a las terminales portuarias, las ventas externas de grano amarillo en la campaña 2021/22 exhibieron un fuerte dinamismo luego de la ampliación del Volumen de Equilibrio establecido por la SSMA el pasado 12/07. El nuevo volumen fijado alcanza 36 Mt, una suba de 6 Mt por encima del límite anterior. Desde ese entonces ya se han declarado 4,9 Mt y el volumen total declarado alcanzó 32,6 Mt, un récord para el momento del año y alcanzando así el 90% del Volumen de Equilibrio. De este modo, las 3,4 Mt que restan declarar para la campaña actual deberán realizarse bajo la modalidad DJVE-30, es decir, declararse y embarcarse en un período no mayor a 30 días.



Las exportaciones de aceite de soja cayeron fuertemente en el primer semestre

En cuanto a la soja y sus derivados, existen dos fenómenos interesantes para analizar. En primer lugar, las exportaciones de aceite de soja en los primeros seis meses del año cayeron 28% respecto del primer semestre de 2021: entre enero y junio alcanzaron 2,5 Mt, mientras que el año pasado habían totalizado 3,4 Mt. Además, es el volumen más bajo del último lustro y hay que retrotraerse hasta el ciclo 2017/18, cuando la sequía histórica afectó severamente la producción.

Sin embargo, cuando observamos la industrialización de poroto en el primer semestre observamos que el crush fue sólo un 10% menor al de igual período del año pasado, por lo que las exportaciones de aceite exhibieron una caída proporcional mucho mayor. De hecho, tomando las exportaciones de harina/pellets entre enero y junio, éstas cayeron 9% interanual, en línea con el recorte en la industrialización de la oleaginosa.

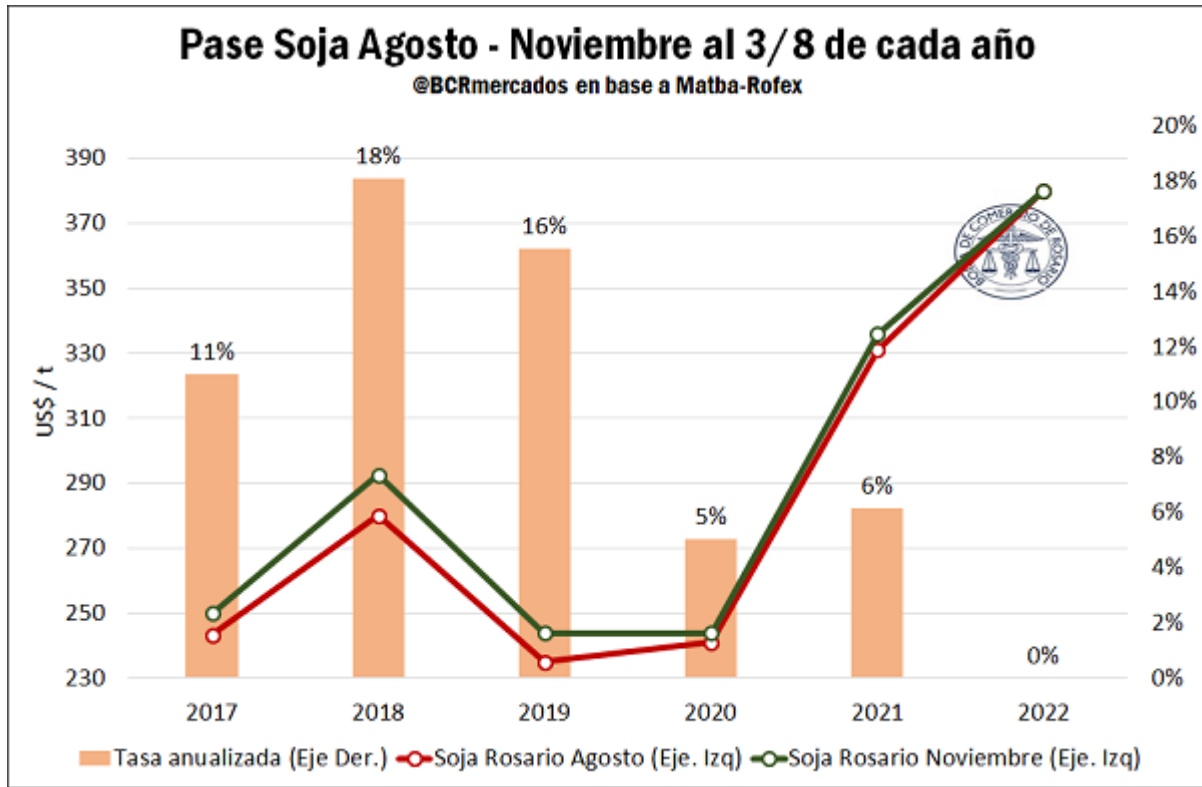


Esta caída en los despachos de aceite encuentra parte de su explicación en lo ocurrido con la absorción doméstica de este derivado, en particular con su uso para la producción de biodiesel. Luego de dos años (2020 y 2021) en los que la producción de biodiesel fue muy inferior a lo que venía ocurriendo con anterioridad, ésta se ha recuperado notoriamente en lo que va del 2022.

Tomando los datos hasta mayo de cada año (últimos datos disponibles publicados por la Secretaría de Energía), la producción de biodiesel suma 910.000 t en lo que va del año, 54% más que lo obtenido en los primeros cinco meses del 2021. Además, resulta razonable pensar que esta tendencia se mantendrá en los próximos meses considerando que a mediados de junio se incrementó mediante un Decreto de Necesidad y Urgencia el corte de biodiesel para hacer frente a la crisis de escasez de gasoil que enfrentaba el país.

Por último, un dato adicional para mencionar es que las ventas al corte de biodiesel, es decir, las ventas para mezclar con gasoil para el mercado interno, alcanzaron en mayo 53.213 t, el mayor volumen en 23 meses (desde julio 2020), y es probable que en junio vuelvan a superarse, debido al mencionado aumento en el corte.

En segundo lugar, el otro de los fenómenos interesantes de mencionar es lo ocurrido con los precios, en particular la relación precio spot y precio entrega diferida. Tomando la cotización de los contratos de Matba-Rofex de soja para entrega en Rosario en agosto y en noviembre al 8/3 de cada año se puede apreciar que la entrega en noviembre siempre se ubicó por encima de la entrega en agosto.



Esto tiene sentido ya que el diferencial de precios entre ambas posiciones suele tener dos costos implícitos asociados. En primer lugar, un costo real por "trasladar la mercadería en el tiempo". Es decir, almacenar granos de soja para entregarlos recién 3 meses después tiene un costo físico real asociado al costo de acopio. En segundo lugar, un costo de oportunidad implícito que viene dado por lo que uno deja de ganar por el resultado de la venta spot y la colocación de esos fondos a una tasa.

La tasa anualizada de esta diferencia de precios entre la posición agosto y la posición noviembre fue positiva para todos los años anteriores, llegando a alcanzar incluso 18% anual en 2018. Sin embargo, la diferencia entre estos dos precios (spot y diferido a 3 meses) hoy es nula, por lo que la tasa es cero. Esto indica que el mercado está "penalizando" la retención de granos o, en otras palabras, "bonificando" la entrega disponible. Ello cobra sentido habida cuenta de la necesidad de la industria de hacerse de la materia prima para mantener el nivel de actividad, ganar eficiencia minimizando la capacidad ociosa, y reducir costos fijos unitarios.