

 Economía

La suba de corte con biodiesel, fundamental para apuntalar el abastecimiento de gasoil

Claudio Molina - Guido D'Angelo - Julio Calzada

La suba del corte apunta el agregado de valor, el empleo a nivel federal y el cuidado del medio ambiente y de la salud. El precio de importación del gasoil subió un 57% en dólares, mientras el precio interno del biodiesel un 16% en lo que va del año.

ESTADÍSTICAS

Monitor de Commodities

Panel de Capitales

Termómetro Macro

 Transporte

Logística de transporte en el Gran Rosario en el año 2021

Javier Treboux - Pablo Ybañez

En el año 2021, habrían ingresado al Gran Rosario un total cercano a los 76,5 millones de toneladas de granos, aceites, harinas y subproductos. Esto implicó el ingreso de aproximadamente 1.956.200 camiones, 254.000 vagones ferroviarios y 6.500 barcasas.

 Commodities

Las compras de soja se presentan dispares entre industria y exportación

Tomas Rodriguez Zurro - Emilce Terré

La comercialización de soja se encuentra en bajos niveles (toneladas) para el sector exportador. Para el sector de maíz, en cambio, se encuentra en línea con el promedio histórico. En la presente nota profundizamos el polémico tema de las ventas de soja.

 Commodities

El ingreso de camiones con trigo al Gran Rosario se acerca a un récord

Agustina Peña - Guido D'Angelo - Emilce Terré

Camino a máximos, vuelve a tomar ritmo la descarga de trigo en el Up River. La falta de humedad en los suelos sigue condicionando la siembra 2022/23. En Chicago, el posicionamiento neto de los fondos cae por cuarta semana consecutiva.

 Economía

Hacienda para faena: Valores que comienzan a ceder, ante un leve repunte de la oferta y un consumo aun debilitado

ROSGAN

Los precios de la hacienda parecen no estar ejerciendo la misma presión alcista sobre los mostradores que un año atrás.



Economía

La suba de corte con biodiesel, fundamental para apuntalar el abastecimiento de gasoil

Claudio Molina - Guido D'Angelo - Julio Calzada

La suba del corte apunta el agregado de valor, el empleo a nivel federal y el cuidado del medio ambiente y de la salud. El precio de importación del gasoil subió un 57% en dólares, mientras el precio interno del biodiesel un 16% en lo que va del año.

En los últimos días de la semana pasada, la Secretaría de Energía subió el corte obligatorio con biodiesel del gasoil del 5% al 7,5% en forma permanente, en busca de resolver al menos parcialmente, la falta de abastecimiento de combustible diésel. Al mismo tiempo, se estableció desde el jueves pasado y por 60 días corridos, a través de un Decreto de Necesidad y Urgencia, el Régimen de "Corte Obligatorio Transitorio Adicional de Biodiesel" (COTAB). Con este régimen se fija un corte adicional del 5% que se comercializará al precio de paridad de importación del gasoil, o al precio que establezca la Secretaría de Energía, totalizando el corte total con biodiesel en 12,5%.

De enero a mayo el precio de importación del gasoil creció más de un 57% en dólares. Mientras tanto, el precio de adquisición de biodiesel para su mezcla obligatoria creció un 16% en dólares en lo que va del año. Esto torna más competitivo a este último, en comparación con el gasoil importado –recordando que los mercados son muy volátiles y existen importantes variaciones en los precios relativos en cortos períodos de tiempo-. No conforme con ello, en estos últimos días se ha producido una importante baja del precio del aceite crudo de soja, que arrastra a la baja, el precio ofertado en el nuevo segmento libre del 5 %, abierto en el mercado libre.

La industria del biodiesel viene atravesada por fuertes mermas en su consumo. A la caída en la demanda de combustibles por la pandemia debe sumársele la sanción de la nueva ley de biocombustibles, la Nro. 27640, que llevó el corte obligatorio del 10% al 5%, y con posibilidad de bajarlo hasta el 3% de la composición del gasoil que es vendido en las estaciones de servicio del país. En este sentido, la demanda interna de biodiesel cayó más de un 60% el año pasado respecto al 2017, año récord de consumo.



 Comparación del corte de biodiesel con gasoil Año 2017 vs 2021 (con la nueva ley)		
Demanda de Gasoil en Argentina (vial mas campo) Año 2017 (USDA)	13.660	Millones de litros de gasoil
Biodiesel utilizado para mezclar con gasoil en 2017 (USDA)	1.240	Millones de litros de biodiesel
Corte real en el 2017	9,1%	Biodiesel/Gasoil
Demanda de Gasoil en Argentina (vial mas campo) Estimada BCR Año 2021	13.000	Millones de litros de gasoil
Biodiesel utilizado para mezclar con gasoil en 2021 (estimación BCR)	486	Millones de litros de biodiesel
Corte real en el 2021	3,7%	Biodiesel/Gasoil
@BCRmercados en base a estimaciones propias, Secretaría de Energía, USDA y otros		

Con este nuevo corte, acompañado de un crecimiento de la demanda de combustible para el transporte, el uso de biodiesel en Argentina crecería un 90% en comparación al 2021, totalizando cerca de 0,8 Mt. No obstante, aún persiste más de un 25% por debajo de su récord de consumo interno. Con este nivel de consumo doméstico, y sumando una estimación de exportaciones en torno a las 1,2 Mt, aun así, nos encontramos con una capacidad ociosa cercana al 50% para la infraestructura industrial del biodiesel argentino en 2022.

**Posible corte final en el 2022**

Estimación Demanda de Gasoil en Argentina (vial mas campo) Año 2022	14.000	Millones de litros de gasoil
Demanda de Gasoil en Argentina en toneladas equivalentes de biodiesel	12.390.000	Toneladas de Biodiesel
Biodiesel utilizado entre Enero y Abril de 2022 según Secretaría Energía	149.617	Toneladas de Biodiesel
Posible consumo de Biodiesel en Mayo y Junio 2022 (5%)	103.250	Toneladas de Biodiesel
Biodiesel a utilizar en Julio y Agosto de 2022 (12,5%)	258.125	Toneladas de Biodiesel
Biodiesel a utilizar entre Setiembre y diciembre 2022 (7,5%)	309.750	Toneladas de Biodiesel
TOTAL USO DE BIODIESEL EN 2022	820.742	Toneladas de Biodiesel
Posible corte final en el 2022	6,6%	Biodiesel/Gasoil

Fuente: Secretaría de Energía de la Nación, BCR, USDA y otros

El biodiesel es uno de los combustibles que es y será clave durante la transición energética. Ampliar el corte de gasoil con biodiesel va en línea con los compromisos asumidos por nuestro país en el Acuerdo de París y el Acuerdo de Escazú, entre otros pactos firmados para mitigar el calentamiento global.

Con la suba de los contenidos de biocombustibles en las mezclas que se comercializan con combustibles minerales en el mercado local, se está dinamizando una industria con una indiscutible competitividad internacional. Entre 2016 y 2017 Argentina se consolidó como el primer exportador mundial de biodiesel. Hoy en día, el principal destino de exportación de este biocombustible argentino es el exigente mercado europeo.

En un marco de elevada demanda interna, la importación de gasoil creció casi un 300% interanual, pasando de menos de US\$ 500 millones a US\$ 1.950 millones en los primeros cinco meses del año. Esta suba no sólo se explica en subas de precios de importación, sino también en un crecimiento del 126% en las cantidades importadas de gasoil, pasando de 0,89 Mt a más de 2 Mt. En el mismo período, el biodiesel creció un 27% en cantidades exportadas y un 71% en valor exportado, con un comercio exterior que superó los US\$ 1088 millones entre enero y mayo de este año. Con industria operando a la mitad de su capacidad productiva, queda claro que aún queda mucho margen para seguir apuntalando tanto el mercado interno como el externo.

No conforme con ello, la industria de los biocombustibles genera empleo altamente calificado y a nivel federal. [En Santa Fe el biodiesel tiene especial importancia](#), ya que en la provincia se concentra más del 80% de la capacidad instalada de

biodiesel a nivel nacional.

La promoción y el desarrollo de la industria del biodiesel es un fenómeno que se viene mostrando a nivel global, con récords productivos que se rompen año tras año. Con excepción de la Argentina, los principales productores de biodiesel y *green diesel* a nivel mundial han visto crecer sus producciones a dos dígitos respecto al promedio de los últimos cinco años, mientras en nuestro país cayó más de un 17%.

País	2022 (est)	2021	Prom. 5 años	Var. interanual	Var. vs Promedio
Unión Europea	15,10	14,75	14,60	2,4%	3,5%
Estados Unidos	9,00	8,49	7,41	6,0%	21,5%
Indonesia	7,50	7,47	6,13	0,4%	22,4%
Brasil	5,35	5,91	5,02	-9,5%	6,5%
Singapur	1,83	1,80	1,60	1,7%	14,4%
China	1,80	1,80	1,24	0,0%	45,4%
Argentina	1,71	1,72	2,07	-0,6%	-17,2%
Tailandia	1,52	1,60	1,47	-5,0%	3,1%
Resto del mundo	4,13	3,96	3,90	4,3%	5,8%
Total	47,94	47,5	43,44	0,9%	10,4%

@BCRmercados en base a información proporcionada por Oil World

La Secretaría de Energía tiene facultades para prorrogar la ampliación del corte con biodiesel, en busca de asegurar el abastecimiento interno de gasoil, apuntalar la producción de un biocombustible clave, generar empleo a nivel federal y mejorar el cumplimiento de las metas de mitigación de la contaminación en nuestro país. En un marco de creciente actividad del agro, la industria y la mayor demanda del transporte terrestre, la producción de biodiesel profundiza el agregado de valor de la producción argentina, al compás de sustituir la importación de combustibles fósiles.

Transporte

Logística de transporte en el Gran Rosario en el año 2021

Javier Treboux - Pablo Ybañez

En el año 2021, habrían ingresado al Gran Rosario un total cercano a los 76,5 millones de toneladas de granos, aceites, harinas y subproductos. Esto implicó el ingreso de aproximadamente 1.956.200 camiones, 254.000 vagones ferroviarios y 6.500 barcazas.

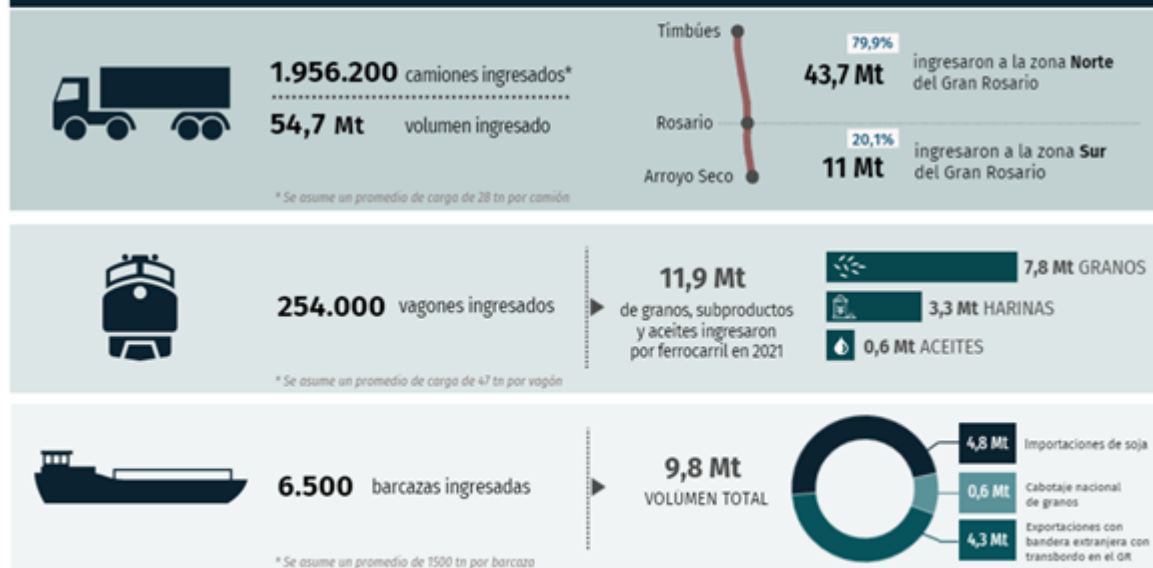
TRANSPORTE DE GRANOS EN EL GRAN ROSARIO en 2021



VOLUMEN TOTAL DE MERCADERÍA INGRESADA

En 2021 arribaron a las fábricas y puertos del Gran Rosario **76,5 millones de toneladas** de granos, harinas, aceites y subproductos por los distintos medios de transporte.

TIPO DE TRANSPORTE





En el año 2021, habrían ingresado al Gran Rosario un total cercano a los 76,5 millones de toneladas de granos, aceites, harinas y subproductos, por distintos medios de transporte y desde distintos orígenes. En total, este representó un incremento en el arribo de mercadería a la zona del 7% en relación con el año 2020, año signado por la pandemia.

Este movimiento de mercadería a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario, ya sea para ser industrializados y/o exportados, implicó el ingreso de aproximadamente 1.956.200 camiones, 254.000 vagones ferroviarios y 6.500 barcasas. A esto se le debe sumar la entrada de cerca de 2.852 buques que ingresaron al Gran Rosario a buscar granos, aceites y subproductos y a cargar y descargar mercadería de distinta naturaleza y procedencia.

A continuación, analizaremos el detalle de los distintos medios de transporte y orígenes desde donde arribó la mercadería a las plantas y puertos de la zona.

DATO N° 1: En total, arribaron 1.956.200 camiones a la zona portando granos, que habrían descargado un total cercano a 54,77 millones de toneladas.

En base a datos del Sistema de Turnos para Descarga en Puertos (STOP), se descargaron en los puertos y plantas de la zona un total cercano a los 1.956.200 millones de camiones en el año 2021. Se estima que el arribo de mercadería por este medio de transporte habría alcanzado un total cercano a los 54,77 millones de toneladas.

Comparándolo contra el movimiento camionero del año 2020, podemos hablar de un incremento en el arribo de camiones a la zona en torno al 4% en el último año, o unos 75 mil camiones adicionales.

En el Gran Rosario se pueden identificar dos grandes zonas, por un lado la "Zona Norte" que incluye las terminales situadas hacia el norte de la ciudad de Rosario, comprendiendo las ciudades de San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes; mientras que por otro lado tenemos la "Zona Sur", que son aquellas terminales localizadas desde Rosario hasta Arroyo Seco. Según nuestras estimaciones, en el año 2021 la distribución fue de un 80% de los arribos en las terminales de Rosario Norte, contra 20% en los puertos de Rosario Sur.

Es necesario aclarar que en los casi dos millones de camiones que se estima arribaron al área en el año 2021, no estamos considerando otros movimientos de camiones tales como los que transportan biodiesel a las refinerías de petróleo o aquellos que llevan aceites vegetales a plantas de biodiesel. Recordamos además que circulan por el Gran Rosario otros camiones con combustibles, fertilizantes, contenedores y otras cargas que no han sido considerados en nuestro cómputo.

DATO N° 2: Arribaron al Gran Rosario 11,9 millones de toneladas de granos, aceites, harinas y subproductos a través de ferrocarril, lo que necesitó un estimado de 254.000 vagones.

El arribo de mercadería de la agroindustria al Gran Rosario a través de ferrocarril ha tenido un incremento considerable en el último año. En 2021, habrían ingresado por esta vía 7,88 millones de toneladas de granos, 3,4 millones de toneladas de harinas y subproductos, junto con 0,66 millones de toneladas de aceites a través de este medio. Así, los arribos totalizaron 11,9 millones de toneladas de productos agroindustriales en el año, lo que marca un crecimiento del orden del 18% en relación con 2020.

En total, este movimiento ferroviario habría requerido un movimiento de 254.000 vagones, estimando una carga promedio por vagón de 47 toneladas. Es necesario tener en cuenta que el número de vagones es una estimación utilizando una carga promedio, dado que a la región ingresan vagones de trocha angosta y ancha, cuya capacidad de carga por unidad puede diferir de forma considerable.



Carga ingresada al Gran Rosario por Ferrocarril. Año 2021

Línea Ferroviaria / Producto Agroindustrial	FEPSA	NCA	SAN MARTIN	BELGRANO	Total
	-toneladas-				-toneladas-
Granos	551.941	3.082.346	2.433.220	1.815.463	7.882.970
Harinas y Subproductos	1.400	2.479.538	745.427	171.177	3.397.541
Aceites	0	602.994	56.802	0	659.796
Total transportado [tn]	553.341	6.164.878	3.235.449	1.986.640	11.940.307
Número estimado de vagones ingresados al Gran Rosario (*)					254.000

Bolsa de Comercio de Rosario en base a datos de CNRT. (*) Se asume un promedio de carga de 47 tn por vagón

Entre las cuatro líneas ferroviarias a través de las cuales ingresa mercadería al Gran Rosario, la de mayor participación fue Nuevo Central Argentino, que concentró el 52% de los arribos a la zona, seguido por la línea San Martín que participó con el 27% de los arribos en el año. La línea Belgrano, que conecta con las zonas productoras del Gran Norte Argentino y sobre la cual se han venido desarrollando obras de infraestructura para conectar las mismas con las terminales portuarias de la localidad de Timbúes, concentró el 17% de los ingresos a la zona por este medio.

DATO N° 3: A través de la hidrovía Paraná-Paraguay bajaron 9,8 millones de toneladas de granos, aceites, harinas y subproductos para su descarga en los puertos del Gran Rosario. En total, este movimiento habría requerido unas 6.500 barcazas

A través del corredor fluvial que conecta a Argentina con Paraguay, Brasil y Bolivia, las terminales portuarias del Gran Rosario recibieron 9,8 millones de toneladas de granos, aceites, harinas y subproductos, tanto de origen nacional como extranjero, y tanto para su transbordo como para su transformación en las plantas de la zona.

**Mercadería ingresada por barcaza a las fábricas y terminales
portuarias del Gran Rosario. Año 2021**

Motivo	Toneladas
Granos de origen extranjero que ingresaron al Gran Rosario como importación temporaria por la hidrovía Paraná-Paraguay	4.864.025
Granos, aceites, harinas y subproductos que bajaron por hidrovía desde países vecinos para transbordo en buques oceánicos	4.303.044
Granos de origen argentino que arribaron al Gran Rosario en transporte de cabotaje por la hidrovía	637.979
Granos, aceites, harinas y subproductos que bajan por la hidrovía, de origen nacional o extranjero	9.807.070
Número de Barcazas descargadas en los puertos del Gran Rosario en 2021*	6.500

Bolsa de Comercio de Rosario en base a INDEC y MAGyP. (*) Se estima en base a una carga promedio de 1.500 toneladas por barcaza

Considerando el grano de origen argentino que se traslada internamente a través de la hidrovía, se registraron 0,64 millones de toneladas de grano en movimiento barcacero de cabotaje, que arribaron a las plantas del Gran Rosario proviniendo principalmente desde el Chaco y Entre Ríos.

A su vez, este corredor resultó clave para el desarrollo del comercio entre los países que lo componen. En 2021 desde nuestros países vecinos bajaron 4,86 millones de toneladas en importación de soja, para su industrialización en las plantas aledañas a los muelles del Up-River santafesino.

En tercer lugar, debemos considerar las exportaciones desde los países vecinos sin puertos marítimos, que dependen fuertemente de la vía navegable, dado que a través de este bajan las mercaderías hacia los puertos de Argentina y Uruguay para ser transbordados en buques de ultramar. En 2021 bajaron hacia Argentina desde Bolivia y Paraguay para ser transbordados 322.000 toneladas de granos, 3,11 millones de toneladas de pellets de soja, y 862.000 toneladas de aceites. En total, se exportaron 4,30 millones de toneladas de productos agroindustriales con bandera extranjera desde los puertos del Gran Rosario.

DATO N° 4 En el año 2021 ingresaron a los puertos del Gran Rosario 2.852 buques oceánicos, récord histórico

Por último, 2.852 artefactos navales ingresaron a los puertos del Gran Rosario a cargar mercadería para remitir a nuestros destinos de exportación. Este dato significó un incremento de unos 400 por encima de los datos de 2020 (16% de aumento), y marcó el mayor número de ingresos de buques al Up-River en la historia.

En total, según los datos del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, desde los puertos de San Lorenzo y Rosario se embarcaron un total de 37,2 millones de toneladas de granos, 31 millones de toneladas de harinas y subproductos,

sumados a 6,9 millones de toneladas de aceites vegetales. En total, en el año se exportaron en productos agroindustriales 75,2 millones de toneladas.

Cabe señalar que el total de buques ingresados incluye a aquellos que vienen a cargar o descargar otro tipo de cargas que no son granos, subproductos y aceites, tal como minerales, carga general, contenedores, etc.

Números de la logística del Gran Rosario			
	AÑO 2021	AÑO 2020	Variación [%]
Granos de origen Argentino que arribaron a los Puertos y Fábricas del Gran Rosario por camión [Mt]	54,77	52,75	4%
Cantidad de camiones descargados en las terminales del Gran Rosario	1.956.200	1.883.900	
Total de granos, subproductos y aceites de origen Argentino que arribaron a los Puertos y Fábricas del Gran Rosario por ferrocarril (estimado) [tn]	11,94	10,11	18%
Cantidad estimada de vagones descargados en las terminales del GR	254.000	215.090	
Granos de origen extranjero que ingresaron al Gran Rosario como importación temporaria por la hidrovía Paraná-Paraguay [Mt]	4,86	5,31	
Granos, aceites, harinas y subproductos que bajaron por hidrovía desde países vecinos para transbordo en buques oceánicos [Mt]	4,30	2,54	
Granos de origen argentino que arribaron al Gran Rosario en transporte de cabotaje por la hidrovía [Mt]	0,64	0,57	16%
Granos, aceites y subproductos de origen nacional y extranjero que arribaron a los Puertos y Fábricas del Gran Rosario por barcaza (por Río Paraná) [Mt]	9,81	8,42	
Cantidad estimada de barcasas descargadas en el Gran Rosario con mercadería nacional y extranjera	6.500	5.612	
Granos, harinas, aceites y subproductos que ingresaron al Gran Rosario por los distintos medios de transporte [Mt]	76,52	71,28	7%
Granos, subproductos, harinas y aceites embarcados desde las terminales del Gran Rosario [tn]	75,21	70,06	7%
Cantidad de buques arribados a las terminales portuarias del Gran Rosario	2.852	2.458	16%

Bolsa de comercio de Rosario en base a datos de MAGyP, INDEC, NABSA, Agencia Marítima, CNRT, Sistema STOP, Subsecretaría de puertos y estimaciones propias.



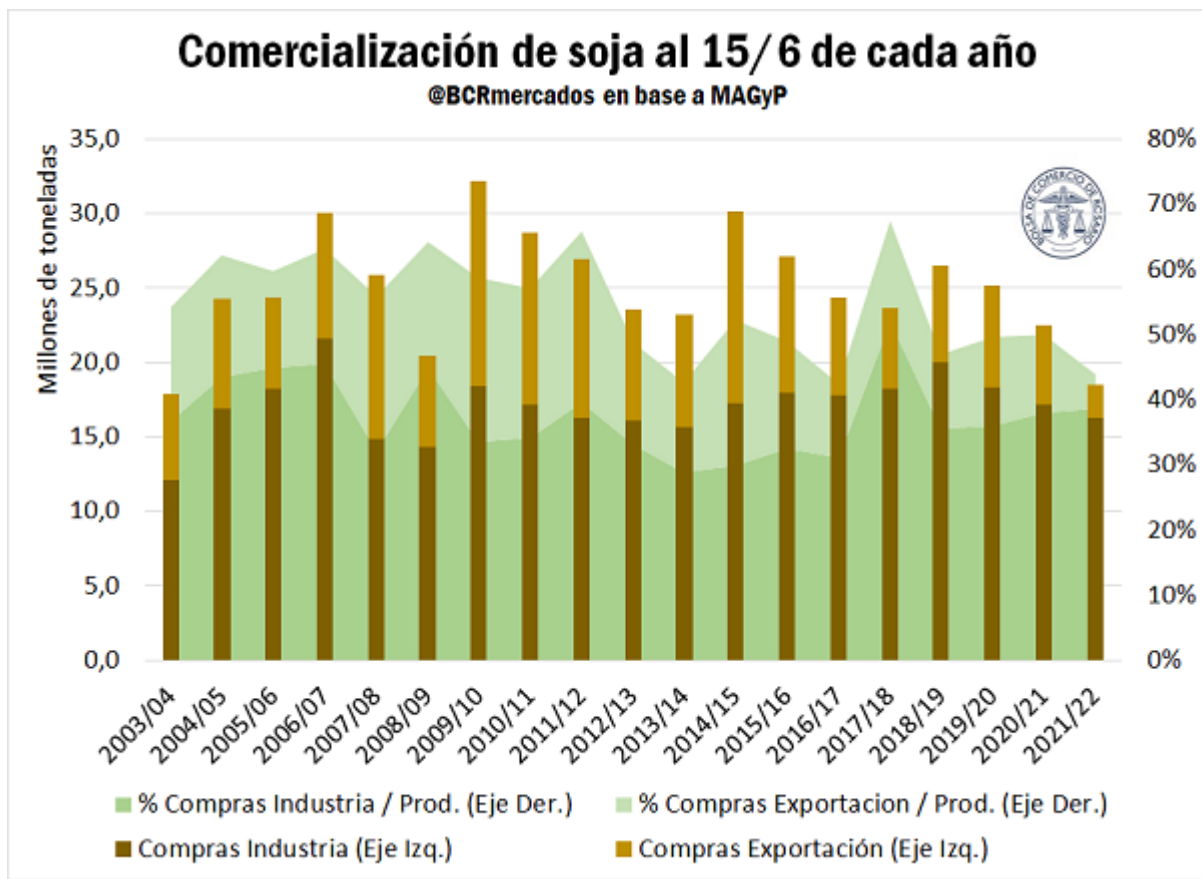
Las compras de soja se presentan dispares entre industria y exportación

Tomas Rodriguez Zurro – Emilce Terré

La comercialización de soja se encuentra en bajos niveles (toneladas) para el sector exportador. Para el sector de maíz, en cambio, se encuentra en línea con el promedio histórico. En la presente nota profundizamos el polémico tema de las ventas de soja.

Habiendo transcurrido ya casi tres meses desde el inicio de la campaña comercial 2021/22 de soja, la comercialización de la oleaginosa se mantiene en niveles bajos medida en términos absolutos, con sólo 18,5 Mt originadas a la fecha por los sectores industriales y exportadores. Hay que retrotraerse 19 años hasta la campaña 2003/04 para encontrar un registro inferior medido en toneladas para esta fecha del año: en aquel entonces se habían vendido 17,8 Mt. Cuando tomamos el volumen de ventas como proporción de la producción de la campaña, se aprecia que el retraso persiste, aunque en menor magnitud ya que las ventas de soja suman el 44% de la producción, por debajo del 50% del año pasado y del 51% de los últimos cinco ciclos. No obstante, la campaña 2016/17 exhibía un registro de 43%, por lo que el volumen de ventas actual como proporción de la producción no resulta tan anormal en términos históricos.



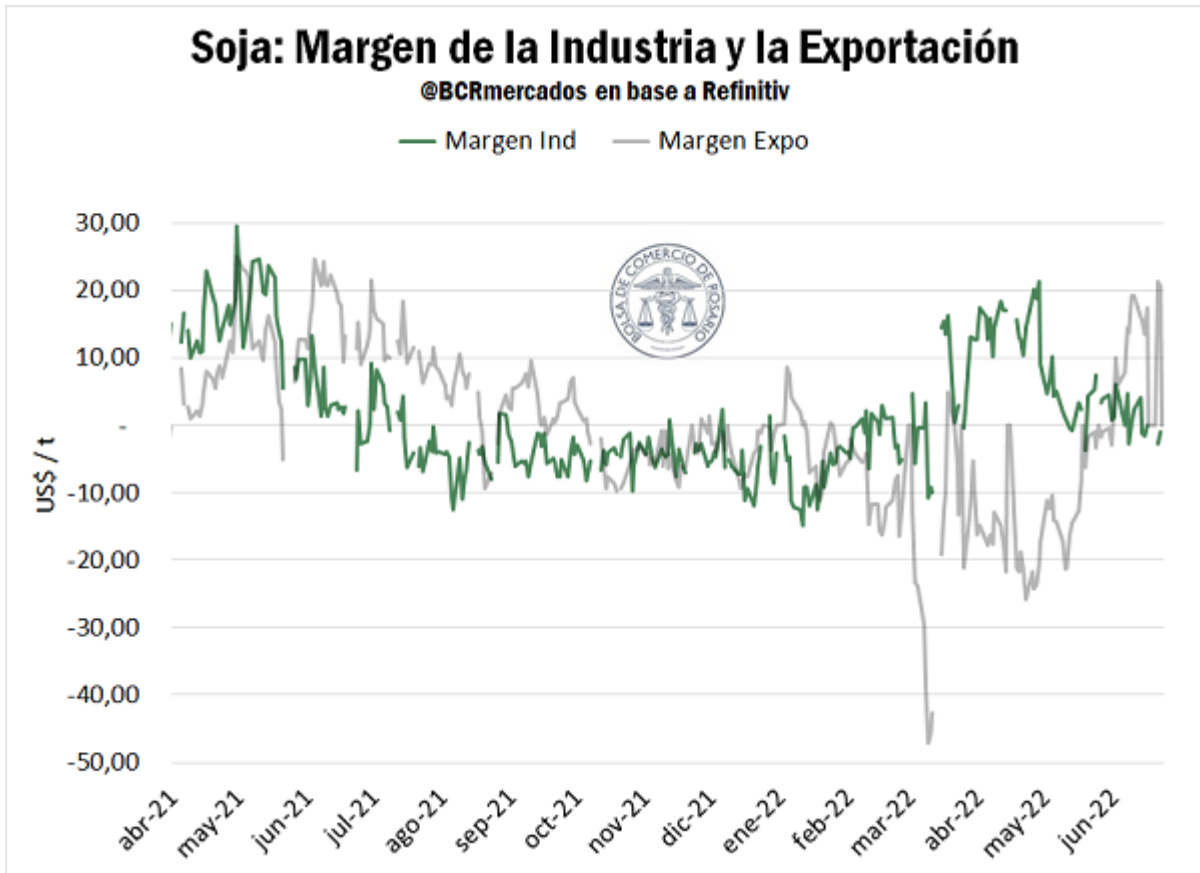


Cuando observamos el volumen de compras del sector industrial y del sector exportador, podemos tener un panorama algo más claro acerca de qué es lo que está ocurriendo. El sector industrial lleva adquiridas 16,2 Mt de la oleaginosa. Si bien este volumen es inferior al registro de las últimas campañas (en los últimos 5 años el volumen comercializado hacia mediados de junio se ubicó entre 17,1 y 20 Mt), tomado como proporción de la producción el volumen adquirido por la industria está por encima de los niveles históricos para mediados de junio, superando lo ocurrido en los últimos años. Las compras del sector representan el 39% de la producción de la campaña, mientras que solamente una vez en los últimos 10 años se superó esta proporción: en la 2017/18 representaban el 52%.

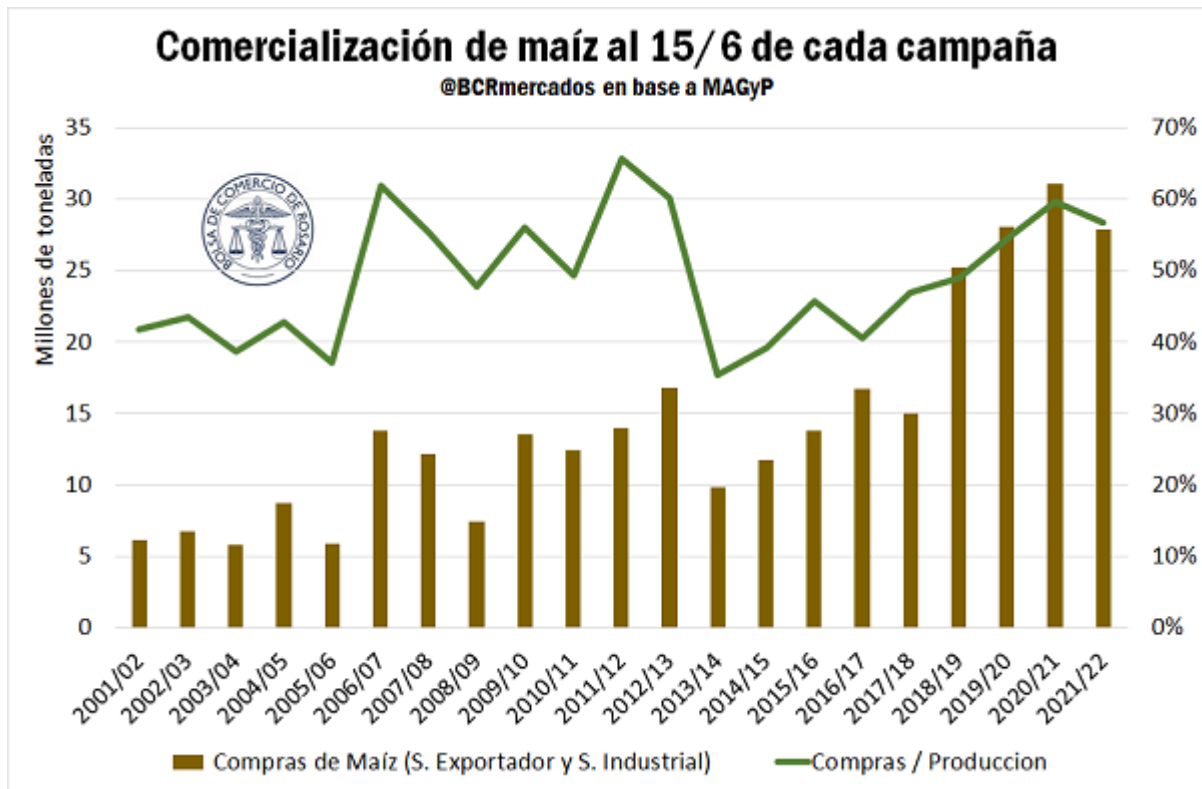
La contracara son las compras del sector exportador. Éste lleva adquiridas apenas 2,3 Mt, representando sólo el 5% de la producción de la campaña, lo cual es históricamente bajo. Sin embargo, dado que en la actual campaña se proyectan exportaciones de soja en grano por 2,7 Mt (el menor volumen en más de 20 años, producto de la menor producción) aquí conviene hacer un ejercicio adicional. Si tomamos las compras de la exportación como proporción de las exportaciones proyectadas para la campaña, estas representan el 85%, lo cual no se encuentra alejado del promedio histórico (el promedio de los últimos 3 años es de 89%).

Es decir que, en definitiva, si bien a simple vista pareciera que existe un retraso en la comercialización de soja, se puede concluir del análisis precedente que esto no es cierto para el sector industrial, en tanto que para el sector exportador responde a las condiciones del mercado. Durante la mayor parte de los últimos meses, el margen de la industria ha sido

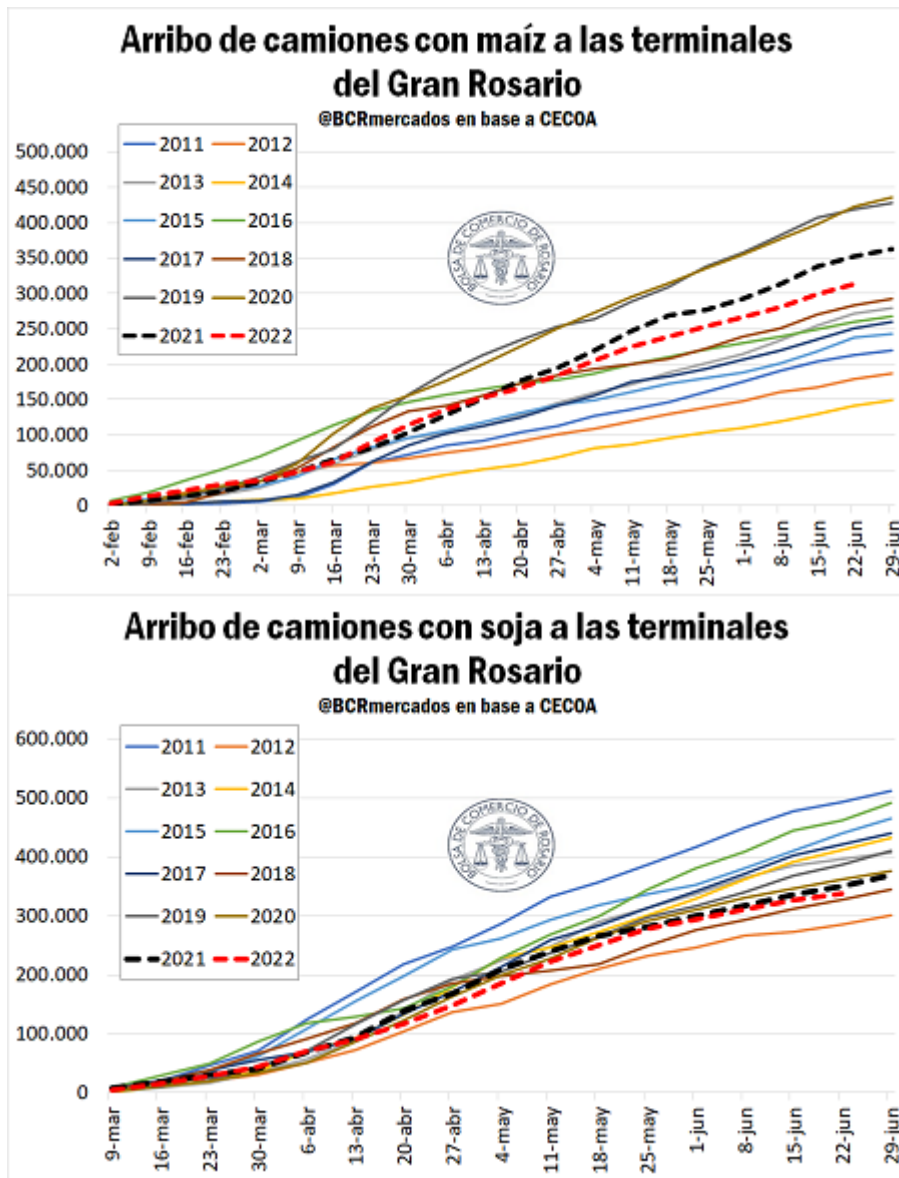
muy superior al margen del sector exportador. Si bien esta relación se invirtió en las últimas semanas, el cambio es muy reciente por lo que aún no se ve reflejado en los niveles de compra del sector exportador.



Por el lado del maíz, en tanto, las ventas se encuentran en línea con los niveles históricos. El volumen de granos amarillos comercializado hasta la fecha asciende a 27,9 Mt, por debajo de las 31 Mt de igual fecha del ciclo anterior, pero por encima de los años previos. Además, tomando las ventas como proporción de la producción, estas representan el 57% del grano obtenido en la campaña, levemente por debajo del 60% del año pasado pero 7 p.p. por encima del promedio del último lustro. Es decir, tanto en términos absolutos como en términos relativos, las ventas de maíz no registran ningún tipo de retraso.



En cuanto a la logística de los granos ya comercializados, los números de ingresos de camiones a las terminales portuarias del Gran Rosario reflejan la caída productiva en la actual campaña, tanto de maíz como de soja. Tomando el número de vehículos ingresados desde el mes anterior del inicio del ciclo comercial, el total de unidades transportando maíz arribadas asciende a 314.000 unidades, un 11% por debajo de lo ocurrido en igual fecha del año previo. Además, es el menor volumen en los últimos 4 años. Cabe aclarar que, tal como se comentó en la edición del Informativo Semanal de la semana anterior, el avance de la cosecha de maíz se mantiene a buen ritmo, por encima de lo que acontecía hace un año, aunque algo por debajo del promedio del último lustro.



Por el lado de la soja, el número de unidades arribadas a las terminales de la región asciende a 337.000, denotando una caída de sólo el 4% respecto del año anterior. No obstante, este es el tercer menor registro de la última década, sólo superando lo ocurrido en el 2018 y en el 2012, ambos años en los que, el igual que el actual, una fuerte sequía afectó severamente a la cosecha y decantó en una caída en la producción.

En la jornada del jueves, el número de camiones ingresados cayó fuertemente producto de los conflictos que se están desatando en las diversas rutas del país, que tienen virtualmente paralizado el transporte de cargas en Argentina. El número total de unidades arribadas hasta las 7 a.m. a las terminales portuarias de la región fue de 409, un mínimo desde principios de marzo. Para tomar noción, el promedio de ingreso diario en la semana anterior utilizando esa metodología fue de 3.407 unidades, y el día que menor cantidad de camiones ingresaron fue el lunes con 2.068. Es decir que las



complicaciones logísticas han hecho mella sobre el ingreso de camiones a las terminales portuarias de la región. Además, el total de camiones con maíz fue de 187, mínimo desde principios de febrero, y el de soja fue de 140, el más bajo en más de 3 meses.

En el plano internacional las novedades de la semana se desprenden de lo ocurrido en el Mercado de Chicago respecto de los precios. El contrato de futuro de soja con mayor volumen operado en la rueda del jueves cayó US\$ 22/t, y perforó así la barrera de los US\$ 600/t por primera vez en más de un mes y cerró en US\$ 585,4/t, un mínimo desde el 1° de abril. Además, desde el máximo histórico alcanzado el 9 de junio, la cotización de la oleaginosa cedió nada menos que US\$ 64,5 /t. Por el lado del maíz, el contrato más operado cayó US\$ 8,3 /t y cerró en US\$ 293 /t, la cotización más baja desde principios de junio. Además, en la última semana el precio del contrato más operado de granos amarillos en el mercado de referencia estadounidense retrocedió un 5%.

Estas bajas se explican tanto por factores propios de los mercados de granos como por factores externos globales. Respecto de los primeros, el foco está puesto en lo que ocurra con el clima en Estados Unidos, y los pronósticos para el fin de semana indican lluvias en varias de las principales regiones productivas norteamericanas que se espera caigan en el momento ideal, justo antes de la etapa de polinización del maíz. En cuanto a los segundos, cabe mencionar a la reciente suba de tasas de interés por parte de la Reserva Federal de Estados Unidos, que puede haber generado que los fondos de inversión decidan retirar sus posiciones en *commodities*. En este marco además se da la fuerte caída del petróleo de los últimos días, también presionó a los precios de la soja y el maíz por su uso para la producción de biodiesel y bioetanol, respectivamente.

En la plaza rosarina, en tanto, los precios operaron en igual sentido. El precio de la Cámara Arbitral de Cereales de Rosario equivalente en dólares del jueves fue de US\$ 380/t para la soja y US\$ 231/t para el maíz. De esta manera, la oleaginosa cayó 6% entre el último jueves y el jueves anterior, mientras que el cereal bajó 9%.

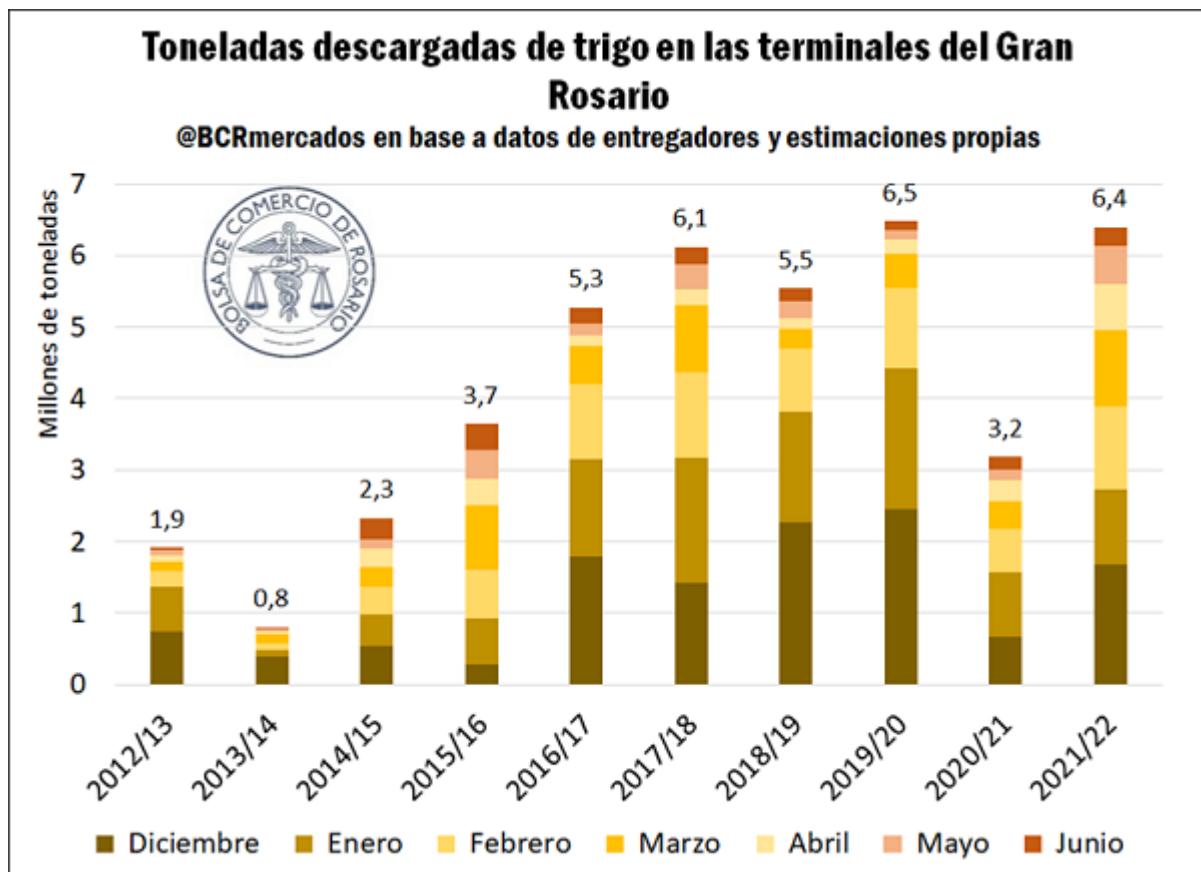


El ingreso de camiones con trigo al Gran Rosario se acerca a un récord

Agustina Peña – Guido D'Angelo – Emilce Terré

Camino a máximos, vuelve a tomar ritmo la descarga de trigo en el Up River. La falta de humedad en los suelos sigue condicionando la siembra 2022/23. En Chicago, el posicionamiento neto de los fondos cae por cuarta semana consecutiva.

Al comenzar la campaña de trigo en diciembre pasado, el ingreso de camiones en los primeros dos meses se encontró muy por debajo del promedio de los últimos años. La fuerte recuperación productiva, que llevó al trigo a su máxima cosecha histórica, todavía no se veía en los puertos del Up River.





Sin embargo, con la importante recuperación de los niveles del Paraná, acompañada de un dinamismo comercial creciente en los últimos meses, el ingreso de camiones al Gran Rosario tomó un nuevo y fuerte impulso. La descarga de trigo por camión en la zona rompió récords en marzo y en abril, mientras que en mayo se mostró en su mayor nivel en diez años. Un junio que aún no terminó ya muestra el mayor nivel de ingreso de camiones en seis años. De esta manera, la descarga de camiones con trigo en el Up River sigue recuperando terreno y actualmente en su tercer mayor nivel de la historia, sólo superado por las campañas 2019/20 y 2004/05. Hacia adelante, preocupa el faltante de gasoil (principalmente en las zonas más alejadas de los nodos portuarios) así como también el incremento de otros costos claves del sector, incluyendo cubiertas y neumáticos.

Para el trigo 2022/23, la falta de humedad en los suelos sigue condicionando la siembra

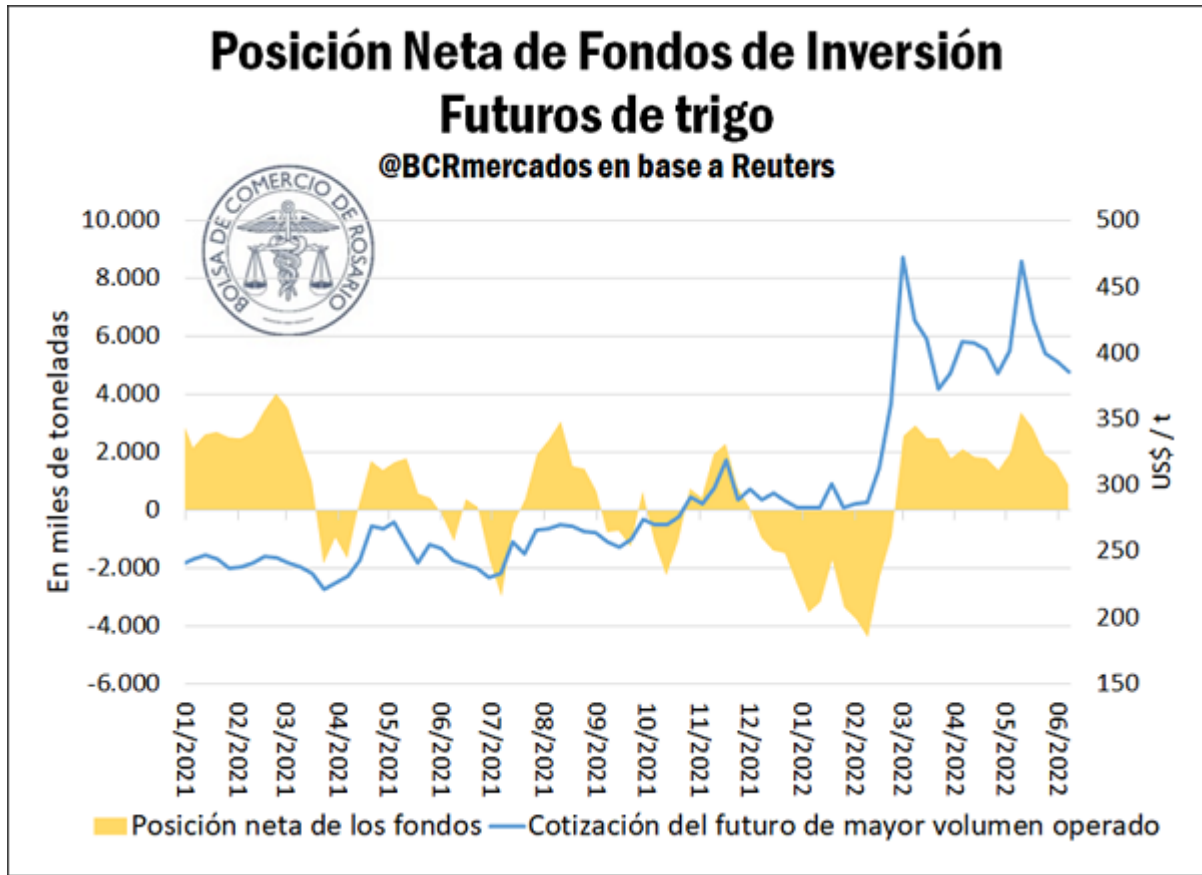
De acuerdo con el informe semanal del MAGyP, la siembra triguera se acerca a la mitad de la superficie objetivo, con el 60% de los lotes ya sembrados. La provincia de Buenos Aires llevaba un avance de siembra por encima de la campaña pasada, pero la falta de agua ya ubica a la siembra bonaerense 1 p.p. debajo de la campaña pasada en el dato de esta semana. Por su parte, el déficit de humedad de suelos se agudiza en las provincias de Santa Fe y Córdoba, que registran avances de siembra del 62% y 80%, respectivamente, 15 y 7 puntos por debajo de los avances de la campaña pasada.

La diferencia fundamental radica en que en Buenos Aires por el momento no hay problemas de interrupción de la siembra por problemas de humedad. No obstante, si no se registran lluvias pronto, se vería afectado al porcentaje a sembrar de los ciclos cortos durante el mes de julio. Por el contrario, la falta de agua tiene detenida la siembra en delegaciones de Santa Fe y Córdoba, lo que explica la demora en el avance en estas dos provincias.

El posicionamiento neto de los fondos cae por cuarta semana consecutiva en Chicago

La posición neta compradora de los fondos de inversión en Estados Unidos sobre futuros de trigo del *Chicago Mercantile Exchange (CME Group)* se mantiene positiva por catorce semanas consecutivas. Con el desenlace bélico de la crisis ruso-ucraniana a finales de febrero, esta posición pasó de máximos de dos años en su posición neta vendedora a una posición compradora en apenas dos semanas, hacia mediados de marzo.





Sin embargo, esta posición viene achicándose sostenidamente hace cuatro semanas, lo que redundará en una presión bajista adicional para los precios del trigo en Chicago. Al compás del fin de la siembra del trigo de primavera, la cosecha del trigo de invierno ya llega al 25% de la superficie, 2 puntos por encima de las expectativas de los operadores y 3 puntos por encima del promedio histórico, lo que redundará en las bajas estacionales de los precios del cereal.

Por fuera de lo estacional, persiste el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania apuntalando la incertidumbre por la situación en el Mar Negro, con negociaciones en progreso para desbloquear las exportaciones desde los puertos ucranianos, aunque sin novedades de peso en la semana en el plano diplomático.

Los precios locales del trigo caen presionados por las bajas externas

Respecto de los precios del cereal a nivel local esta semana, si bien el mercado se presentó con un número estable de participantes, el grano se negoció US\$ 5/t por debajo de la semana anterior para entrega en julio, a US\$ 345/t. En tanto que los valores ofrecidos para el tramo agosto-septiembre mostraron una caída de US\$ 5/t y US\$ 10/t respectivamente, tocando idénticos valores que la descarga en julio.

En referencia a los precios internacionales, estos han disminuido abruptamente en el comienzo de la semana laboral, cuando en Chicago se registró una baja de casi US\$ 21/t el martes. Esta baja es llamativa ya que los precios internacionales de los futuros de trigo estuvieron cotizando al alza durante al menos 4 semanas, y con un pico en febrero alcanzado debido al conflicto bélico en Ucrania. La venta masiva del martes se debió en parte a los nuevos movimientos



turcos para ayudar a negociar el paso por mar para el grano ucraniano y también alivió las preocupaciones sobre el suministro, pero la noticia de que los misiles rusos habían alcanzado Mykolaiv el miércoles arrojó dudas sobre las perspectivas de reapertura de los puertos de Ucrania, haciendo recuperar levemente los precios.



Economía

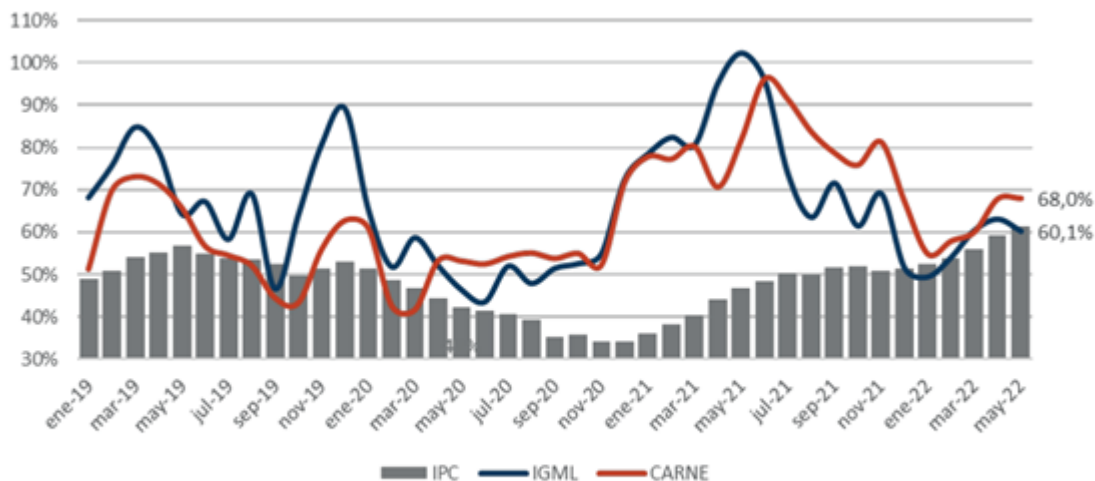
Hacienda para faena: Valores que comienzan a ceder, ante un leve repunte de la oferta y un consumo aun debilitado

ROSGAN

Los precios de la hacienda parecen no estar ejerciendo la misma presión alcista sobre los mostradores que un año atrás.

En mayo, el precio de la hacienda en pie con destino a faena perdió en promedio un 2,5% mensual mientras que, en lo que va de junio, la caída suma otro 2%, en términos corrientes.

A partir de mayo, los precios de la hacienda comenzaron a mostrar retrasos respecto de la inflación. El precio de la carne, aunque se estabiliza, resiste por el momento la baja. En términos interanuales, la inflación de mayo marcó un 61,2% mientras que la hacienda -medida a través del Índice General Mercado de Liniers (IGML)- registró una suba promedio del 60,1%. La carne al mostrador, según los precios minoristas relevados por el IPCVA, registra en promedio aumentos del 68%, prácticamente sin cambios respecto de abril.



Incrementos interanuales del precio de la hacienda (IGML) y de la carne vacuna (IPCVA) contra inflación (IPC, INDEC).



El precio de la carne históricamente ha tenido sus pulsos de ajustes en momentos donde el consumo suele ejercer mayor presión de compra. Estacionalmente durante los meses de marzo/abril se suelen dar los mayores ajustes en el precio de la carne mientras que llegando a noviembre suele registrarse una segunda corrección, previo al fin de año.

Pero algo ha cambiado en esta dinámica durante el último año y es precisamente el disparador de estos ajustes. Ante un consumidor local muy debilitado en su poder de compra producto de la escalada inflacionaria, la demanda no ha sido últimamente la principal responsable de traccionar estos aumentos estacionales de precios. Por el contrario, la oferta fue quien, en este contexto, ejerció la mayor presión al alza de precios, por un lado, por escasez de hacienda, pero también por valorización de estos bienes como activos de protección, ante la desvalorización del peso. Ambos factores han estado presionando al alza los precios de la hacienda con su posterior traslado, total o parcial, a los mostradores.

No obstante, algunas variables comienzan mostrar signos de mayor relajación. En términos de volumen, se está faenando levemente más que el año pasado. De enero a mayo la cantidad de animales enviados a faena alcanzó los 5,35 millones de cabezas, cerca de un 2% más que en 2021 pero en producción de carne el incremento es un 3,4% superior. En su composición, este año se ven más vacas (-11% interanual), más toros (-10%) y más novillos (-10%) que, en el caso de estos últimos, contribuyen a elevar el peso medio de faena. Sin embargo, hasta el momento, se observan menos animales jóvenes llegando a la faena, en conjunto un 2% menos de novillitos y vaquillonas respecto de lo registrado en los cinco primeros meses del año pasado. Pero esta tendencia, también puede llegar a revertirse en los próximos meses.

A pesar de que al inicio de la zafra la demanda fue mayormente traccionada por los invernadores, la abundante oferta de terneros que se vio durante abril y mayo permitió a los engordadores ganar terreno. Los precios de la invernada se estabilizaron y mejoró notablemente la relación de compra para el *feedlot*.

Según los datos de la Cámara de *Feedlots*, hace dos meses que los corrales mantienen un nivel de ocupación promedio superior al 65%, unos 3 puntos más que lo registrado el año pasado y continúan en proceso de llenado.

Si bien el nivel de egreso de animales de los *feedlots* aún no muestra cambios significativos -en efecto el índice de egreso *feedlot* (IEF), que mide la relación entre salidas y capacidad de encierre, fue de 12,7 muy similar al registrado en los últimos cuatro meses e incluso respecto del año pasado-, el nivel de encierre que hoy se está viendo, comenzará a verse reflejado en mayor oferta de hacienda liviana a partir del segundo semestre del año, mediados de julio en adelante.

Es entonces cuando, nuevamente, la capacidad de respuesta del consumidor será el factor determinante para sostener los precios del gordo, en un contexto donde la restricción de oferta ya no ejercerá la misma presión alcista, de un año atrás.





Monitor de Commodities

Monitor de Commodities Granos

Mercado Físico de Granos de Rosario 23/06/22

Plaza/Producto	Entrega	23/6/22	16/6/22	23/6/21	Var. Sem.	Var. Año
PRECIOS SPOT, CACR		\$/t				
Trigo	Disp.	41,850	44,040	19,550	↓ -5.0%	↑ 114.1%
Maíz	Disp.	28,620	31,275	17,600	↓ -8.5%	↑ 62.6%
Girasol	Disp.	72,480	76,090	33,360	↓ -4.7%	↑ 117.3%
Soja	Disp.	47,080	49,456	29,550	↓ -4.8%	↑ 59.3%
Sorgo	Disp.	28,500	29,580	17,160	↓ -3.7%	↑ 66.1%
FUTUROS MATBA nueva campaña		US\$/t				
Trigo	dic-22	306.0	331.7	203.0	↓ -7.7%	↑ 50.7%
Maíz	jul-22	235.5	252.0	189.4	↓ -6.5%	↑ 24.3%
Soja	may-23	356.0	382.5	#N/D	↓ -6.9%	#N/D

* Precios pizarra o estimados por Cámara Arbitral de Cereales de Rosario para mercadería con entrega enseguida, pago contado, puesto sobre camión y/o vagón en zona Rosario. ** Valores conocidos en la plaza para descarga diferida y pago contra entrega en condiciones Cámara.





Futuros de commodities agrícolas EE.UU., CBOT/CME 23/06/22

Producto	Posición	23/6/22	16/6/22	23/6/21	Var. Sem.	Var. Año
ENTREGA CERCANA		U\$S/t				
Trigo SRW	Disp.	344.4	396.2	243.0	↓ -13.1%	↑ 41.7%
Trigo HRW	Disp.	369.3	422.0	224.9	↓ -12.5%	↑ 64.2%
Maíz	Disp.	294.0	310.3	261.5	↓ -5.3%	↑ 12.4%
Soja	Disp.	585.4	628.1	508.9	↓ -6.8%	↑ 15.0%
Harina de soja	Disp.	470.3	473.7	390.4	↓ -0.7%	↑ 20.5%
Aceite de soja	Disp.	1492.7	1683.0	1369.7	↓ -11.3%	↑ 9.0%
ENTREGA A COSECHA		U\$S/t				
Trigo SRW	Jul '22	344.4	396.2	309.4	↓ -13.1%	↑ 11.3%
Trigo HRW	Jul'22	369.3	422.0	309.0	↓ -12.5%	↑ 19.5%
Maíz	Sep'22	262.5	292.0	306.1	↓ -10.1%	↓ -14.2%
Soja	Sep'22	528.0	343.1	526.5	↑ 53.9%	↑ 0.3%
Harina de soja	Sep'22	433.3	442.5	507.2	↓ -2.1%	↓ -14.6%
Aceite de soja	Sep'22	1424.2	1608.0	1094.1	↓ -11.4%	↑ 30.2%
RELACIONES DE PRECIOS						
Soja/maíz	Disp.	1.99	2.02	1.95	↓ -1.6%	↑ 2.3%
Soja/maíz	Nueva	2.01	1.17	1.72	↑ 71.2%	↑ 17.0%
Trigo blando/maíz	Disp.	1.17	1.28	0.93	↓ -8.2%	↑ 26.1%
Harina soja/soja	Disp.	0.80	0.75	0.77	↑ 6.5%	↑ 4.7%
Harina soja/maíz	Disp.	1.60	1.53	1.49	↑ 4.8%	↑ 7.2%
Cont. aceite en crushing	Disp.	0.42	0.45	0.45	↓ -6.2%	↓ -5.5%



Precios de exportación de granos. FOB varios orígenes 23/06/22

Origen / Producto	Entrega	23/6/22	16/6/22	23/6/21	Var. Sem.	Var. Año
TRIGO						
US\$/t						
ARG 12,0% - Up River	Cerc.	390.4	423.3	254.3	↓ -7.8%	↑ 53.6%
EE.UU. HRW - Golfo	Cerc.	433.5	486.2	291.0	↓ -10.8%	↑ 49.0%
EE.UU. SRW - Golfo	Cerc.	362.7	416.3	272.3	↓ -12.9%	↑ 33.2%
FRA Soft - Rouen	Cerc.					
RUS 12,5% - Mar Negro	Cerc.	415.0	415.0	251.5	→ 0.0%	↑ 65.0%
UCR Feed - Mar Negro	Cerc.	300.0	300.0	179.5	→ 0.0%	↑ 67.1%
MAIZ						
ARG - Up River	Cerc.	284.2	302.3	232.0	↓ -6.0%	↑ 22.5%
BRA - Paranaguá	Cerc.	320.3	340.1	272.4	↓ -5.8%	↑ 17.6%
EE.UU. - Golfo	Cerc.					
UCR - Mar Negro	Cerc.	288.5	288.5	277.5	→ 0.0%	↑ 4.0%
SORGO						
ARG - Up River	Cerc.	291.0	297.0	250.0	↓ -2.0%	↑ 16.4%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	304.1	305.1	266.1	↓ -0.3%	↑ 14.3%
CEBADA						
ARG - Neco/BB	Cerc.	416.0	422.0	280.0	↓ -1.4%	↑ 48.6%
FRA - Rouen	Cerc.					
SOJA						
ARG - Up River	Cerc.	660.1	660.1	500.9	→ 0.0%	↑ 31.8%
BRA - Paranaguá	Cerc.	611.0	654.9	516.2	↓ -6.7%	↑ 18.4%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	629.4	674.0	536.4	↓ -6.6%	↑ 17.3%

Panel de Capitales

Mercado de Capitales Argentino

23/06/22

Acciones del Panel Principal

Variable	Valor al cierre	Retorno			Beta		PER		VolProm diario (5 días)
		Semanal	Inter-anual	Año a la fecha	Emp.	Sector	Emp.	Sector	
MERVAL	83,170.06	-4.47	25.84	-0.40					
		en porcentaje							
Aluar	\$ 79.40	-6.59	36.35	-14.62	0.50	0.62	10.74	7.00	1,059,456
Frances	\$ 196.70	-3.13	-3.81	-12.30	1.30	1.01	5.82	5.23	209,602
Macro	\$ 275.05	-6.57	3.42	0.26	1.23	1.01	5.91	5.23	168,654
Byma	\$ 1,230.50	0.45	62.04	18.34	0.81	0.18	-	15.14	20,606
Central Puerto	\$ 74.15	-3.70	73.65	14.78	1.13	0.49	36.19	19.38	349,830
Comercial del Plata	\$ 10.30	-3.29	214.18	65.17	1.06	0.83	103.73	141.24	4,217,429
Cresud	\$ 117.25	-7.35	12.42	19.22	0.70	0.60	7.53	3.77	249,383
Cablevision Ho	\$ 630.00	-2.78	69.13	4.91	0.91	0.83	-	141.24	11,205
Edenor	\$ 55.95	-1.41	34.33	-1.93	1.07	0.53	-	-	102,053
Grupo Galicia	\$ 172.85	-2.43	10.35	-7.89	1.40	1.01	7.33	5.23	1,652,852
Holcim Arg S.A	\$ 137.50	-6.46	-8.10	-11.86	1.08	1.08	7.61	3.80	14,117
Loma Negra	\$ 239.95	-1.66	4.06	-8.71	0.91	-	-	-	108,705
Mirgor	\$ 3,245.00	-3.95	66.22	-16.28	0.84	0.84	99.89	99.89	3,604
Pampa Energia	\$ 187.55	-3.52	68.89	12.85	0.88	0.83	6.30	141.24	308,104
Richmond	\$ 236.00	-2.48	0.04	7.03	-	-	-	-	2,612
Grupo Supervielle	\$ 65.90	-3.02	-10.59	-18.38	1.33	-	-	-	377,129
Telecom	\$ 219.70	-2.38	13.57	8.60	0.61	0.61	26.22	26.22	45,624
Tran Gas Norte	\$ 75.00	-7.52	30.89	-20.21	1.34	1.10	-	4.17	275,014
Tran Gas del S	\$ 245.80	-3.38	41.67	35.73	0.86	1.10	8.33	4.17	62,085
Transener	\$ 50.70	-3.43	63.55	-6.28	1.18	1.18	-	-	159,639
Ternium Arg	\$ 102.25	-5.54	39.50	-18.04	0.74	0.62	3.27	7.00	754,746



Títulos Públicos del Gobierno Nacional						23/06/22
Variable	Valor al cierre	Var. Semanal	TIR	Duration	Próximo vencimiento	
BONOS CANJE 2005						
PAR Ley Arg. (PARP)	1.560	-9,6%	10,3%	9,03	30/9/2022	
Disc. Ley arg (DICP)	3.550	-5,6%	10,6%	4,71	30/6/2022	
Cuasipar \$ Ley Arg. (CUAP)	2.230	-1,5%	9,9%	10,32	30/6/2022	
BONOS CANJE 2010						
PAR Ley Arg. (PAP0)	1.670	0,9%	9,5%	9,18	30/9/2022	
Disc. Ley arg (DIP0)	3.500	0,0%	10,9%	4,68	30/6/2022	
BONOS CANJE 2020						
Bonar Step-Up 2029	5.288	-6,8%	43,9%	3,12	9/7/2022	
Bonar Step-Up 2030	5.050	-7,7%	42,2%	3,25	9/7/2022	
Bonar Step-Up 2035	5.050	-7,3%	27,1%	5,65	9/7/2022	
Bonar Step-Up 2038	6.399	-5,8%	27,8%	4,59	9/7/2022	
Global Step-Up 2029	5.690	-9,7%	41,2%	3,19	9/7/2022	
Global Step-Up 2030	5.736	-8,4%	37,8%	3,39	9/7/2022	
Global Step-Up 2035	5.549	-8,6%	25,3%	5,88	9/7/2022	
Global Step-Up 2038	7.230	-6,1%	24,9%	4,91	9/7/2022	
BONTE, BOGAR Y BONOS DE CONSOLIDACIÓN						
BONTE Oct - 2023	63,6	-1,5%	84,0%	1,21	17/10/2022	
BONTE Oct - 2026	33,6	-4,0%	162,0%	3,49	17/10/2022	
BOCON 8° - BADLAR	37,8	1,6%	14,0%	0,17	4/7/2022	
BONTE BADLAR 2023 5.25%	105,3	1,4%	44,0%	0,54	8/8/2022	
BONCER 2023	542,0	-2,9%	64,0%	0,68	6/9/2022	
BOCON 6° 2%	729,5	-1,0%	89,0%	0,90	15/7/2022	

* Corte de Cupón durante la semana.





Títulos Públicos del Gobierno Nacional						23/06/22
Variable	Valor al cierre	Var. Semanal	TIR	Duration	Cupón	Próximo pago cupón
EN PESOS + CER						
Boncer 21 (TC21)	427.00	0.35	-1,34	0,75	#¡VALOR!	-
Bocon 24 (PR13)	689.00	1.77	1,78%	1,58	2.00%	15/7/2022
Discount \$ Ley Arg. (DICP)	1,985.00	5.03	8,17%	5,98	5.83%	30/6/2022
Par \$ Ley Arg. (PARP)	760.00	2.77	10,16%	5,98	1.77%	30/9/2022
Cuasipar \$ Ley Arg. (CUAP)	1,050.00	0.96	10,33%	10,69	3.31%	30/6/2022
EN PESOS A TASA FIJA						
Bono Octubre 2021 (TO21)	91.70	1.33	47,92%	0,52	#¡VALOR!	-
Bono Octubre 2023 (TO23)	55.00	-	58,08%	1,53	16.00%	17/10/2022
Bono Octubre 2026 (TO26)	38.80	1.04	58,70%	1,92	15.50%	17/10/2022
EN PESOS A TASA VARIABLE						
Bonar 2022 (Badlar + 2%)	98.00	60.66	47,22%	0,89		NULL

* Corte de Cupón durante la semana.



Termómetro Macro

TERMÓMETRO MACRO

Variables macroeconómicas de Argentina

23/06/22

Variable	Hoy	Semana pasada	Mes pasado	Año pasado	Var anual (%)
TIPO DE CAMBIO					
USD Com. "A" 3.500 BCRA	\$ 124.033	\$ 122.895	\$ 119.102	\$ 95.530	29.84%
USD comprador BNA	\$ 122.750	\$ 121.750	\$ 118.250	\$ 94.500	29.89%
USD Bolsa MEP	\$ 228.635	\$ 232.774	\$ 211.853	\$ 160.733	42.25%
USD Rofex 3 meses	\$ 138.820	\$ 138.870	\$ 131.550		
USD Rofex 8 meses	\$ 177.200	\$ 175.800	\$ 163.550		
Real (BRL)	\$ 23.58	\$ 24.33	\$ 24.69	\$ 19.23	22.64%
EUR	\$ 130.95	\$ 129.65	\$ 127.71	\$ 113.69	15.19%

MONETARIOS (en millones) - Datos semana anterior al 07-06-2022

Reservas internacionales (USD)	41,642	41,561	41,816	42,292	-1.54%
Base monetaria	3,831,449	3,767,809	3,730,173	2,653,858	44.37%
Reservas Internacionales Netas /1 (USD)	7,322	7,053	6,624	1,877	290.15%
Títulos públicos en cartera BCRA	7,804,284	7,775,216	7,560,545	5,812,320	34.27%
Billetes y Mon. en poder del público	1,992,856	1,949,029	1,959,435	1,505,073	32.41%
Depósitos del Sector Privado en ARS	7,045,114	6,738,859	6,757,987	4,694,322	50.08%
Depósitos del Sector Privado en USD	16,367	16,334	16,386	15,697	4.27%
Préstamos al Sector Privado en ARS	3,453,426	3,410,341	3,226,487	2,490,946	38.64%
Préstamos al Sector Privado en USD	4,819	5,020	5,137	5,874	-17.96%
M ₂ /2	680,834	788,845	748,461	691,985	-1.61%

TASAS

BADLAR bancos privados	50.00%	45.31%	46.06%	33.94%	16.06%
Call money en \$ (comprador)	41.50%	40.50%	38.75%	33.50%	8.00%
Cauciones en \$ (hasta 7 días)	32.07%	31.94%	31.94%		
TNA implícita DLR Rofex (Pos. Cercana)	77.51%	73.98%	69.95%	33.78%	43.74%

COMMODITIES (u\$s)

Petróleo (WTI, NYMEX)	\$ 105.44	\$ 117.59	\$ 109.77	\$ 73.08	44.28%
Plata	\$ 20.86	\$ 21.92	\$ 22.09	\$ 25.86	-19.34%

/1 RIN = Reservas Internacionales - Cuentas Corrientes en otras monedas - Otros Pasivos.

 /2 M₂ = Billetes y monedas en poder del público + cheques cancelatorios en pesos + depósitos a la vista



Indicadores macroeconómicos de Argentina (INDEC)

23/06/22

Indicador	Período	Último Dato	Dato Anterior	Año anterior	Var. a/a
NIVEL DE ACTIVIDAD					
Producto Bruto Interno (var. % a/a)	I Trimestre	6.0	8.6	3.1	
EMAE /1 (var. % a/a)	mar-22	4.8	4.8	13.3	
EMI /2 (var. % a/a)	abr-22	4.0	3.8	21.5	
ÍNDICES DE PRECIOS					
IPC Nacional (var. % m/m)	may-22	5.1	6.0	3.3	
Básicos al Productor (var. % m/m)	may-22	5.0	5.2	3.4	
Costo de la Construcción (var. % m/m)	may-22	6.2	2.5	2.7	47.4
MERCADO DE TRABAJO					
Tasa de actividad (%)	I Trimestre	46.5	46.9	46.3	0.2
Tasa de empleo (%)	I Trimestre	43.3	43.6	41.6	1.7
Tasa de desempleo (%)	I Trimestre	7.0	7.0	10.2	-3.2
Tasa de subocupación (%)	I Trimestre	10.0	12.1	11.9	-1.9
COMERCIO EXTERIOR					
Exportaciones (MM u\$s)	may-22	8,226	8,337	6,813	20.7%
Importaciones (MM u\$s)	may-22	7,870	6,883	5,141	53.1%
Saldo Balanza Comercial (MM u\$s)	may-22	356	1,454	1,672	-78.7%

/1 EMAE = Estimador Mensual de Actividad Económica.

