

# Profundización y Modernización de Puerto

## Quequén

**Dragado de Profundización a 50 Pies y Obras Complementarias en el Canal de Acceso e Interior Portuario.**



# Reseña

El Puerto de Quequén, localizado en la ciudad homónima, en la desembocadura en el mar del río Quequén Grande y limitando con Necochea, es un puerto natural encerrado por dos importantes escolleras, la Norte y la Sur.

Es, por la constitución de su hinterland, el punto natural de salida de los productos de una de las zonas agrícolas más productivas del país.

Entre las ventajas del puerto cabe destacar:

- . Es uno de los tres puertos marítimos que cuenta el país para el transporte de granos,
- . tiene una profundidad de 45 pies a tan sólo 3000 metros de la boca de entrada al puerto,
- . es un área no sedimentable (lo que requiere menores costos de dragado),
- . se encuentra en una zona agropecuaria por excelencia con grandes volúmenes producidos y exportados.



# Introducción

En un contexto de **“globalización”** económica, los puertos han pasado de ser una oferta pasiva de instalaciones y servicios a incorporar labores activas comerciales, orientadas a la **satisfacción del cliente**.

En la actualidad más del 80% del comercio internacional de mercancías medido en toneladas se transporta por vía marítima. A lo largo de las últimas dos décadas, las exportaciones mundiales vienen creciendo por encima del producto interior bruto de los países.

**El Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén, es un organismo estratégico dentro del Comercio Internacional que debe responder entre otras, a las principales necesidades en materia de infraestructura y servicios portuarios.**

Siguiendo los lineamientos de su Plan Regulador y gracias a la concreción de importantes obras siendo la de mayor relevancia la extensión de Escollera Sur , ha ido ganando participación en forma significativa en el volumen exportado.



# Marco

## Resolución 10/2012 del CGPQ

Crea el Programa de Profundización y Modernización del Puerto de Quequén

Establece un cargo adicional para las operaciones de exportación e importación.

Objetivos: Realizar los estudios necesarios para la concreción de la Obra de Profundización; crear los instrumentos legales y económicos que posibiliten el financiamiento de las obras incluidas; elaborar la documentación técnica necesaria para la contratación de la obra y realizar la obra de profundización y obras anexas vinculadas en el menor tiempo posible en concordancia con los instrumentos financieros



Dragado de Profundización a 50 Pies y Obras Complementarias en el Canal de Acceso e Interior

# Objetivos Generales de la Obra

- Ampliar la capacidad operativa del puerto para adecuarla al crecimiento de las exportaciones nacionales.
- Mejorar las condiciones de competitividad regional del puerto a través de una sustancial mejora en la oferta de servicios a sus clientes.
- Complementar adecuadamente la operatoria de los puertos comprendidos entre San Lorenzo y Buenos Aires dentro del sistema portuario nacional, potenciando la función de Quequén como “puerto de completamiento” para las exportaciones de granos, subproductos y aceites .
- Favorecer el desarrollo regional de la zona de influencia del puerto mejorando las condiciones de comercialización de la producción local.
- Mejorar las condiciones generales de oferta del puerto de modo de posibilitar la radicación de nuevas inversiones y creación de nuevos empleos.
- Contribuir al desarrollo portuario provincial y nacional, ofreciendo al comercio exterior una profundidad operativa tal que optimice la reducción de costos de transporte.
- Favorecer la captación de nuevos tráficos.
- Preservar las condiciones del medio ambiente local.



# Obras a Ejecutar

Dragado de profundización  
del canal de acceso exterior

Dragado de profundización  
del canal de acceso interior

Dragado de profundización  
del vaso portuario

Acortamiento Escollera  
Norte

Dragado de succión

Obras complementarias:

- Remoción del espigón de defensa.
- Remoción de los duques de alba del Sitio 0.
- Remoción de cascos hundidos y otros obstáculos a la navegación.



Dragado de Profundización a 50 Pies y Obras Complementarias en el Canal de Acceso e Interior

# Beneficios directos e indirectos de la Obra

- **Aumento Zona Influencia Portuaria.** El ahorro en los costos portuarios permite una mejora competitiva con respecto a otros Puertos, lo que permite una expansión del Hinterland o zona de influencia del Puerto Quequén.
- **Disminución de costos de transporte terrestre.** Al utilizarse en mayor medida una opción más cercana para la exportación se reduce el costo de transporte terrestre directo (fletes) e indirecto (mantenimiento de rutas).
- **Aumento del nivel de empleo regional** relacionado a servicios de transporte terrestre, almacenamiento y acondicionamiento.
- **Beneficios a la producción primaria,** relacionada al precio que recibe el productor. Un mejor precio de pizarra redundará en un beneficio directo para los productores agropecuarios de la zona.
- **Mejoras en las condiciones generales de oferta del puerto** de modo de posibilitar la radicación de nuevas inversiones.



# Beneficios directos e indirectos de la Obra

- Ahorro en el costo de transporte marítimo medido en unidad de carga y en costos de transporte terrestre al reasignarse tráficos hacia este puerto, frente a otros más distantes.
- Disminución del tiempo de espera de los buques como consecuencia de la menor cantidad de días de cierre del puerto (derivado de la fijación de parámetros operativos superiores a los actuales en el caso del oleaje). Se reducirán considerablemente los días de espera en rada y en muelle en Puerto Quequén, que conduce a un ahorro de costos de estadía.
- Incremento de la seguridad náutica, debido a las mejoras en las condiciones de navegación en el quiebre del canal (boca de acceso al puerto). Se podrán establecer condiciones de cierre de puerto menos restrictivas que las actuales, aumentando la operatividad y competitividad.
- Disminución de Costos de Seguros. Al aumentar la seguridad náutica se disminuirá el costo de los seguros.



Dragado de Profundización a 50 Pies y Obras Complementarias en el Canal de Acceso e Interior

# Licitación Pública Internacional por Etapas Múltiples para el Dragado de Profundización y Obras Complementarias de Puerto Quequén Estado Actual.

## Etapa I

Antecedentes Técnicos y Económicos. Pre-Calificaron los siguientes postulantes

- JAN DE NUL NV.
- VAN OORD DREDGING AND MARINE CONTRACTORS BV.
- BOSKALIS INTERNATIONAL BV.
- DREDGING INTERNATIONAL NV.

## Etapa II y III

Evaluación de Propuestas Técnicas y de ofertas Económicas Financieras.

- EN PROCESO.



# Fideicomiso de Administración “Programa de Profundización y Modernización de Puerto Quequén”

En fecha 28 de Junio de 2012 el **Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén** suscribió con el **Banco de la Nación Argentina** el Contrato de Constitución del Fideicomiso del Programa de Profundización y Modernización de Puerto Quequén.

A partir del 1 de Diciembre de 2012 el CGPQ comienza a facturar el “Cargo Contribución de Profundización y Modernización de Puerto Quequén” equivalente a U\$S 1 (Dólares Estadounidenses uno).



# Fideicomiso de Administración “Programa de Profundización y Modernización de Puerto Quequén”.

## Estado Actual



**\$66.683.686,55** (Total de ingresos)

Cargo U\$S 1. - Índice de Incobrabilidad: 0%.

TON Estimadas 6.000.000 por Año.

**Novedad:** Incorporación al momento del comienzo de ejecución del contrato de Dragado de Profundización y Obras Complementarias como Contribuciones Directas al Fideicomiso:

- Ingresos Provenientes de la Tasa de Vías Navegables .

- IVA u otros impuestos o contribuciones del Cargo y demás tasas objeto de la cesión fiduciaria.

Estados Contables auditados por KPMG Argentina.



Dragado de Profundización a 50 Pies y Obras Complementarias en el Canal de Acceso e Interior

# Impacto Económico y Rentabilidad Social del proyecto de Profundización y Modernización del Puerto Quequén.

A partir del 2007 Puerto Quequén ha ganado participación en la exportación gracias a la concreción de importantes obras siendo de mayor relevancia la extensión de la Escollera Sur. Otro aspecto relevante es una mejora de los precios pizarra.

Producto Soja. La figura siguiente compara el precio promedio anual de la soja en Puerto Quequén y Bahía Blanca.

Un ratio de uno indica que los precios promedios son iguales, un valor menor a uno que Bahía Blanca tiene mayor precio.

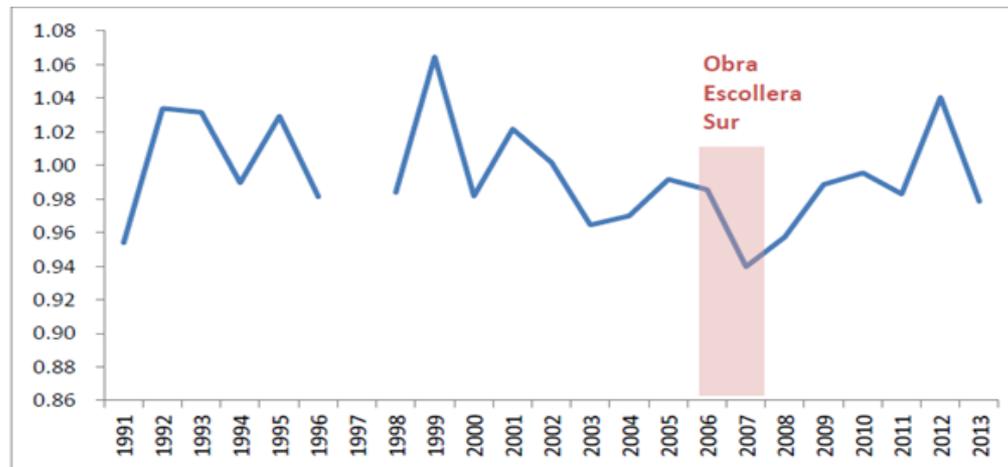
INFORME UNICEN (18-092013)



# Impacto Económico y Rentabilidad Social del proyecto de Profundización y Modernización del Puerto Quequén.

## Precio de pizarra relativo Quequén / Bahía Blanca para la soja

(precio promedio anual de pizarra de Quequén como ratio del precio promedio anual de pizarra de Bahía Blanca)

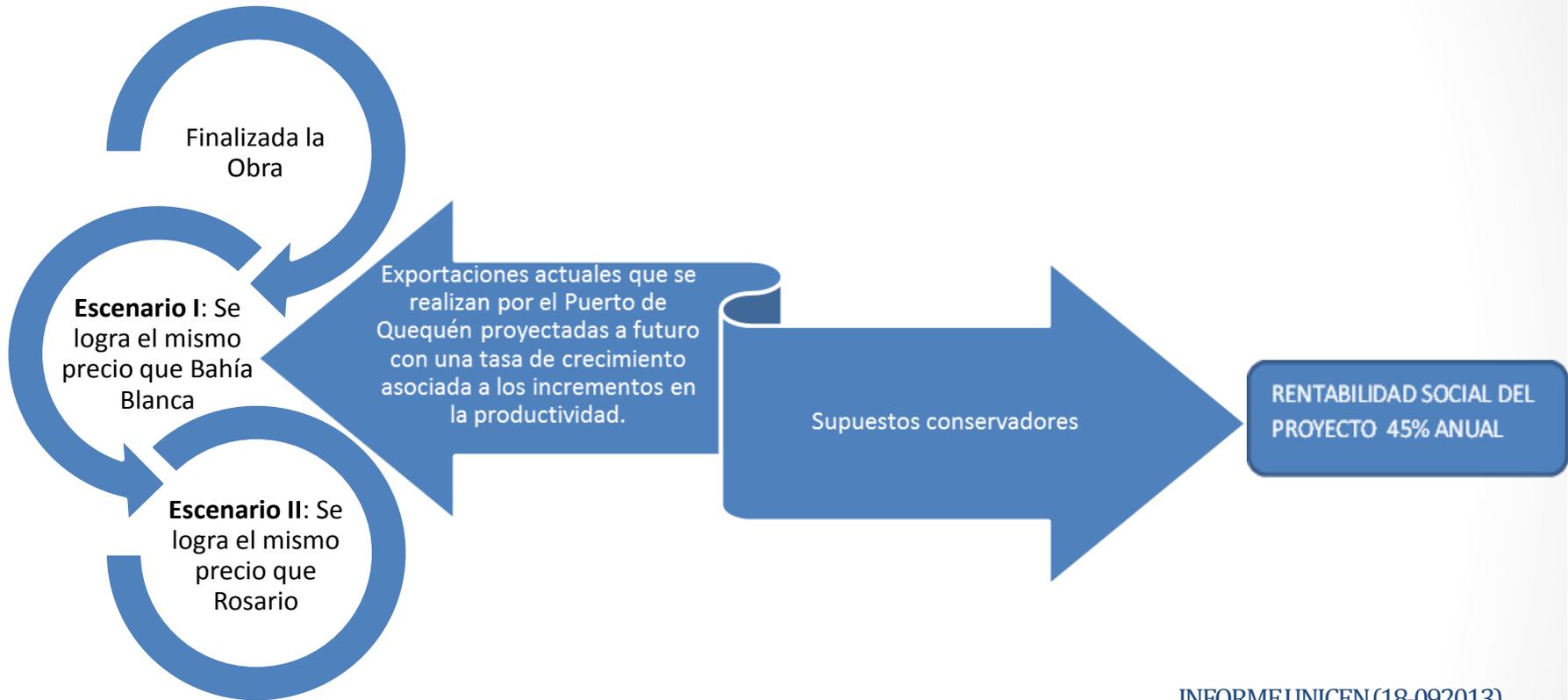


Se observa un fuerte incremento en este precio relativo luego de la obra de la escollera excepto para el año 2012 que tuvo un comportamiento atípico con muy pocos días con precios de pizarra. Según informes locales, el incremento en la “prima de riesgo”, que llegó al orden de 200 \$/tonelada, se dio para cubrirse de las eventuales pérdidas por conflictos con el sector del transporte.

INFORME UNICEN (18-092013)



# Impacto Económico y Rentabilidad Social del proyecto de Profundización y Modernización del Puerto Quequén.



INFORME UNICEN (18-092013)



# Impacto Económico y Rentabilidad Social del proyecto de Profundización y Modernización del Puerto Quequén.



# Impacto Económico y Rentabilidad Social.

## Síntesis

- *Obra de adecuación de la profundidad de los canales de acceso e interior.*
- *Ampliación del ciclo operativo anual.*
- *Crecimiento del volumen de carga del Puerto.*
- *Reducción de costos operativos y con ello una mejora relativa del productor.*
- *Similar reducción para el resto de la cadena logística.*
- *Disminución de la conflictividad social de la ciudad por fluidez logística de camiones*
- *Clima atractivo para iniciativas privadas. (acopio, acondicionamiento y almacenamiento, nuevas terminal)*



**MUCHAS GRACIAS**

**THANK YOU**



Dragado de Profundización a 50 Pies y Obras Complementarias en el Canal de Acceso e Interior