

UNIVERSIDAD DE LA FRATERNIDAD DE SANTO TOMAS DE AQUINO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

SEMINARIO DE GRADUACIÓN

TEMA:

“ Exportaciones: Sector Portuario”

ALUMNO:

FEDERICO LUIS HERFURTH

TUTOR:

NORBERTO MONTENEGRO

(Profesor Adjunto de la Cátedra Geografía Económica)

Departamento de metodología: PROFESORA LAURA CIPRIANO

Mar del Plata, 10 de Diciembre de 2003



BIBLIOTECA

Caja
E-24

Puerto Quequén:

Vista aérea del puerto:



Diciembre del 2003

DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS:

A mi familia, amigos y cuerpo académico.

Sinceramente,

FEDERICO L. HERFURTH

INDICE TEMÁTICO:

DESARROLLO METODOLOGICO:

Tema.
Problema.
Objetivos Generales.
Objetivos Específicos.
Hipótesis.
Variables e indicadores.
Justificación.
Herramientas.

PRIMERA PARTE:

MARCO TEORICO

SEGUNDA PARTE:

Evolución y desarrollo del Puerto Quequén.
Evolución y análisis del sistema y estructura del movimiento de exportaciones por Puerto Quequén.
Proyecto "Extensión de la escollera". Análisis.
Análisis del impacto económico en la región.
Costos portuarios de la Argentina.
Determinación de las ventajas operativas y económicas del Puerto Quequén.
Determinar las perspectivas de crecimiento agropecuario de la zona de influencia.

TERCERA PARTE:

COMENTARIOS FINALES.
CONCLUSIÓN.

TRABAJO DE CAMPO:

ANEXOS:

Cuadros y Gráficos

BIBLIOGRAFÍA:

SEMINARIO DE GRADUACION

TEMA: Exportaciones: Sector Portuario

PROBLEMA: Exportaciones de cereales en el Puerto Quequén.

OBJETIVO GENERAL: Determinar las posibilidades de crecimiento en función del actual movimiento de exportaciones de cereales en el Puerto Quequén.

OBJETIVOS ESPECIFICOS:

Describir el actual sistema de exportaciones de cereales en el Puerto Quequén.

Determinar los beneficios que se obtendrían con la extensión de la escollera sur del Puerto Quequén.

Determinar cómo afectaría a la economía de la región la posible extensión de la escollera sur del Puerto Quequén.

Determinar los costos portuarios argentinos.

Determinar las ventajas operativas y económicas del Puerto Quequén.

Determinar las perspectivas de crecimiento agropecuario.

HIPÓTESIS:

La falta de políticas, traducido en obras que faciliten la operatividad del Puerto Quequén, constituye un impedimento para el crecimiento del movimiento de exportaciones.

VARIABLES E INDICADORES:

La falta de políticas, traducido en obras que faciliten la operatividad del Puerto Quequén

*Presupuesto de obras
*Análisis de estructura del Puerto Quequén

Impedimento para el crecimiento del movimiento de exportaciones.

*Volúmenes y destino de las exportaciones
*Índices de crecimiento regional

TIPO DE INVESTIGACION:

S/ la finalidad: básica, ya que su intención es conocer el tema de estudio.

S/ el tiempo: diacrónica, debido a que se realiza a través del tiempo.
S/ las fuentes: primaria, se obtienen datos a través de entrevistas en profundidad a informantes calificados y secundaria, se toman datos de otras investigaciones.
S/ la amplitud: macroeconómica, ya que es una visión global de los hechos.
S/ la profundidad: descriptiva, porque describe los hechos analizados.

LUGAR Y TIEMPO: Necochea, año 2003.

UNIVERSO DE ANALISIS: Exportaciones: Sector Portuario.

UNIDAD DE ANALISIS: Puerto Quequén.

JUSTIFICACION:

Este trabajo analizará el punto estratégico y las características del Puerto Quequén para determinar en que medida puede incrementar la actividad de exportaciones de cereales de ese sector portuario, dando un impulso a la región actualmente deficitaria.

Al desarrollar el mismo se comprenderá cual es la estructura y volumen de exportaciones como así también los costos de realizarlas por esta boca exportadora, concluyendo en las ventajas del Puerto Quequén con respecto a sus competidores portuarios.

El mundo actual está marcado por las constantes evoluciones de los intercambios comerciales producto de la tan mencionada "globalización", por eso creemos que el presente trabajo representa una oportunidad valida para el conocimiento del cualidades y capacidades operativas del Puerto Quequén.

Además, se obtendrá un amplio conocimiento de cuales son las falencias operativas del Puerto Quequén y si son reparables en el corto plazo y de que manera.

Este trabajo podrá servir de guía para tener un conocimiento integral de las exportaciones de la región y de la evolución económica de los últimos años, convirtiéndose en una herramienta útil para la toma de decisiones de inversión en la zona.

Por ultimo, cabe destacar que el presente trabajo tiene como finalidad el de realizar un aporte a la comunidad comercial y empresarial como así también educativa y profesional de la ciudad de Necochea.

HERRAMIENTAS:

El trabajo será realizado en función de la recopilación de datos históricos, analizados y expuestos de manera tal que brinden información útil. Para el desarrollo de los objetivos específicos y la obtención de las conclusiones correspondientes se desarrollarán entrevistas en profundidad a informantes calificados.

La metodología a seguir sera la de alcanzar primero los objetivos específicos, abordando los temas a través de la recopilación de datos de otras investigaciones y de las entrevistas realizadas a funcionario del Consorcio de Gestión del Puerto Quequen entre otros. Una vez obtenidos dichos objetivos se podrá emitir una opinión veraz y certera sobre el estado del tema en cuestión.

PRIMERA PARTE:

MARCO TEORICO:

La economía es la ciencia que estudia la forma en que los individuos y la sociedad efectúan las elecciones y decisiones para que los recursos disponibles, que siempre son escasos, puedan contribuir de la mejor manera a satisfacer las necesidades individuales y colectivas de la sociedad.

Esta ciencia se divide en dos grandes ramas: la microeconomía y la macroeconomía:

La microeconomía agrupa las leyes que se refieren a las unidades económicas (es una visión acotada)¹.

La macroeconomía se ocupa de la conducta de la economía en su conjunto, de las expansiones y las recesiones, de la producción total de bienes y servicios de la economía y su crecimiento, de las tasas de inflación y de desempleo, de la balanza de pagos, de los tipos de cambio y de dinero. Se ocupa tanto del crecimiento económico a largo plazo como de las fluctuaciones a corto plazo que constituyen los ciclos económicos.

Este trabajo será analizado a través del enfoque de la teoría económica de la escuela clásica. La escuela clásica tiene como núcleo ideológico los trabajos de A. Smith². Para Smith, la solución al funcionamiento económico de la sociedad descansa en las leyes del mercado y en la interacción del interés individual y la competencia. El empresario se ve obligado por las fuerzas de la competencia a vender sus mercancías a un precio próximo al costo de producción; asimismo, ha de ser lo más eficiente posible para mantener sus costos bajos y permanecer en condiciones competitivas.

Según A. Smith: *"El mercado es un mecanismo que se autorregula, y el sistema de precios organiza el comportamiento de los individuos de forma automática"*.³

En el enfoque macroeconómico, la economía de un país puede ser abierta, en el caso que realice transacciones con otros países, o cerrada, cuando no realice transacciones internacionales. El comercio internacional se

¹ Valsecchi, Francisco, *¿Qué es la economía?*, Buenos Aires, AZ, 1994, 6ª Edición, página 57.

² Adam Smith (1723-1790). Nació en Escocia. Estudio Ciencias Morales y Políticas y lenguas en Oxford. Se le considera como el fundador de la escuela clásica. Entre sus obras se encuentra: *Investigación sobre la Naturaleza y causas de la Riqueza de las Naciones*.

³ Francisco Mochon-Víctor A. Beker, *Economía, Principio y Aplicaciones*, Madrid, McGraw-Hill, 1993, 9 Edición, Pág. 747.

mide a través de la balanza de pagos, siendo las exportaciones ingresos y las importaciones egresos. La mayoría de estas exportaciones e importaciones se realizan por vía marítima ya que es el transporte más económico

En el extremo sur de América Latina, en el centro de la región más fértil de la llanura templada Argentina, con una reducida densidad poblacional y elevados rendimientos productivos, Puerto Quequén canaliza la exportación de los excedentes agrícolas de su extenso hinterland⁴. Situado en pleno océano tiene rápido acceso a las rutas internacionales. En la Provincia de Buenos Aires, sobre la desembocadura del Río Quequén a los 38° 35' 5" de latitud sur y 58° 42' de longitud oeste tiene su margen oeste la ciudad de Necochea y sobre su margen este la ciudad de Quequén

Acceso terrestre:

Una vasta red de rutas vinculan a PUERTO QUEQUEN con diversos puntos del país y del exterior. Entre ellas se destacan las número 227, 55, 226, 228, 3, 33, y 22, que unen a la terminal de cargas con Mar del Plata, Buenos Aires, Balcarce, Laboulaye, Rufino, Bolívar, Olavarría, Tandil, Daireaux, Santa Rosa, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Neuquén, Villa Regina y el puerto chileno de Talcahuano. El transporte terrestre de mercaderías tiene, de esta manera, variadas opciones para canalizar sus cargas hacia el extranjero, siendo de consignar que, además, vías férreas con punta de riel en la estación marítima permiten un flujo continuo de cereales y otros insumes.

Acceso marítimo:

Una de las ventajas de Puerto Quequén es su proximidad al océano Atlántico, en efecto profundidades naturales de 46 pies se alcanzan a solo 1.500 metros de la boca de entrada al puerto.

Su canal de Acceso tiene una solera de 120 metros de ancho y una profundidad a la tosca en la zona protegida de 14 metros (46 pies), y está localizado sobre un área no sedimentable de costa de la provincia de Buenos Aires, por lo que mantenerlo solo requiere trabajos de dragado que en su totalidad no superan los 0,6 millones de metros cúbicos por año.

Por lo anterior se dispone un margen de agua del pie en bajamar y 4 pies en pleamar por sobre los valores de las cartas náuticas, para programar movimientos de buques en la operativa portuaria.

Practicaje: Las características del puerto hacen justificable el empleo de un práctico para acceder a la salida del mismo.

⁴ Hinterland: Zona de influencia económica.

Remolque: Es obligatorio el uso de remolques para buques de más de 75 metros de eslora, de acuerdo a la reglamentación.

Es de destacar que la mayor carga a un buque fue de 65.038 toneladas y el mayor calado de salida fue de 41,05 pies.

Antepuerto:

Inmediatamente a continuación del traspaso de la boca de acceso se encuentra este amplio espejo de agua, donde se realizan las maniobras de giro de los buques.

El mismo se encuentra conformado por el lado interior de las dos escolleras, el espigón defensa y la defensa norte o ribera lado Quequén, sobre esta última se ubica un sitio no operativo, al que se puede ingresar a la espera de muelle de carga.

La profundidad alcanzada en todo el antepuerto es de 12,20 mts. (40)

Recinto portuario:

El recinto portuario lo componen ambas márgenes de Puerto Quequén. Sobre la margen Quequén se desarrolla el movimiento de mayor envergadura que son los embarques de granos, subproductos, aceites y madera en astillas (chips), donde se han emplazado las distintas terminales, debido a las características de corte agroindustrial de la ciudad de Quequén.

En cambio del lado Necochea se desarrollan actividades de carga general, sobre todo las ligadas a la industria pesquera, exportación de madera, cemento e importación de fertilizantes.

Los principales tráficos de exportación en 1997 fueron: trigo, 2.866.956 t; maíz, 1.498.051 t; pellets de girasol 350.587 t, aceite de girasol 391.674 t y "chips" de eucaliptus 178.758 t. La importación principal es la de fertilizantes con 258.510 toneladas.

Próximamente se licitarán en Giro O⁵ casi cinco hectáreas en Quequén con posibilidad de construcción de un nuevo muelle para las cargas generales. Este predio y el futuro frente de atraque se adaptan perfectamente al requerimiento de inversores, sea para operar con "chips", fertilizantes, carga general, contenedores, etcétera, contando con excelente acceso vial y

⁵ Giro 0: Zona geográfica del Puerto Quequén ubicada en la margen izquierda del Río Quequén en la ciudad de Quequén.

ferroviario directo. Asimismo y en margen Necochea se encuentran disponibles 10 hectáreas de características similares linderas a un muelle corrido de 400 metros de longitud y 12,20 metros de profundidad, aptas para la instalación de plantas de acopio y embarque de graneles y/o terminal de contenedores

Régimen legal

Puerto Quequén es uno de los once puertos ubicados sobre el litoral Atlántico de la República Argentina, que hasta la sanción de la Ley Nro. 24.093/92⁶ de Actividades Portuarias fueran administrados y explotados por la Administración General de Puertos en su carácter de Empresa del Estado. La misma centralizaba la actividad de otros veinticinco puertos fluviales, controlando la totalidad del sistema portuario nacional.

Dicha ley contempló la creación de cinco puertos autónomos, tres fluviales (Buenos Aires, Rosario y Santa Fe) y dos marítimos (Bahía Blanca y Quequén). Para alcanzar la autonomía, la Ley dispuso la transferencia de los puertos del Estado Nacional a las provincias en que se encontraban situados los mismos, previa constitución de sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que asumirían la administración y explotación de cada uno de los puertos.

Los nuevos entes debían garantizar la participación de la provincia, el municipio, los trabajadores y los sectores privados interesados en el quehacer portuario, condición que para el caso de Quequén quedó consagrado mediante la sanción de la Ley Nro. 11.414/93⁷ de la Provincia de Buenos Aires, por la que se creó el Consorcio de Gestión de Puerto Quequén.

El mismo se constituye el 1º de Marzo de 1994, reafirmando el proceso de transformación del sistema portuario Argentino.

Exposición de motivos de las leyes citadas anteriormente:

Ley Nacional Nro. 24.093 /92	Ley Pcia. Nro. 11.414 /93-modificada por Ley Pcia. Nro. 11.930 /97
Esta ley fue sancionada durante la Presidencia del Dr. Carlos S. Menem, y fue parte del proceso llamado de reestructuración del Estado Nacional, en el cual las empresas y sociedades del estado "deficitarias" fueron privatizadas pasando a manos	Según lo indicado en el Art.: 12 de la Ley 24.093, las Pcias. Deberán legislar para efectivizar el traspaso de la nación a entes privados, es así como se sanciona la Ley 11.414. Esta ley provincial es complementaria

⁶ Zucchi, Héctor A., " Régimen de las actividades portuarias Ley 24093 ", Buenos Aires, A/Z, 1994, pagina 4.

⁷ Ley 11.414: modificado por la Ley 11.930 el 29 de enero de 1997

privadas o como en este caso pasadas a manos del estado provincial constituyéndose en autónomos.	de la nacional.
Esta ley regula todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares o a crearse en el territorio de la república.	Regula la creación de los Consorcio de Gestión de los puertos, que estarán integrados por miembros del municipio del puerto, la provincia y obviamente de entes privados.
Indica la creación de esta una ley a nivel provincial que regularice el traspaso mencionado.	Esta ley fue modificada por la Ley 11.930 en la cual se la condonaron deudas a distintos consorcios de la provincia.

Cuadro de elaboración propia. Fuente Boletín Oficial.

Actualmente el Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto Quequen se encuentra conformado por:

Dr. Luis Maria Alsinet (provincia de Buenos Aires, director)

Ing. Jorge Martín (comerciante de las mercaderías)

Julio Iocca (concesionario de las terminales)

Felipe Mancino (portadores de servicios portuarios)

Enrique Pérez de Contardi (armadores)

Fabián del Río (asociaciones sindicales)

Luis Gavilán (asociaciones sindicales)

Héctor Castaño (Municipalidad de Necochea)

Carlos Ugalde (productor primario de mercaderías)

SEGUNDA PARTE:

EVOLUCION Y DESARROLLO DEL PUERTO QUEQUEN

Los primeros y los últimos años del siglo XX marcaron etapas con sostenido crecimiento en la historia del puerto Quequén, herramienta fundamental en el desarrollo de la economía de la región.

Mientras en las décadas de los años 1910 y 1920, la estación marítima comenzó a adquirir la fisonomía que hoy conocemos, el comienzo del milenio encuentra a esta boca exportadora en plena etapa de apogeo y en vísperas de la concreción de una obra de vital importancia para su pleno desarrollo: la remodelación y extensión de la escollera de Necochea.

Es cierto que hubo lapsos en los que poco se hizo para mejorar su infraestructura, pero igualmente Puerto Quequén fue convirtiéndose lentamente en una de las estaciones marítimas más importantes del país. Por ella pasa, año tras año, un importante volumen de las exportaciones agropecuarias.

Repaso histórico ⁸:

Ya en los primeros años del siglo pasado, mas precisamente en el año 1901, se aprobaban los planos de obras para rectificar la desembocadura del Río Quequén. Los trabajos consistían en taponar el lecho con bolsas de arena y también contemplaban la construcción de 150 metros de muelle, dos galpones, depósitos y otras obras.

Sin embargo, corría el año 1905 cuando un temporal destruía los trabajos realizados por la compañía Gardella. Fue así que pasaron mas de tres años para que el proyecto de construcción de las instalaciones portuarias tomara un nuevo impulso.

Con una inversión de mas de seis millones de pesos moneda nacional, el gobierno de Jose Figueroa Alcorta autorizaba la construcción de dos escolleras, una dársena de 33 hectareas de superficie y una profundidad mínima de 21 pies. Además, se impulsaban otras obras complementarias como un muelle de ultramar, vías férreas, grúas y un edificio para la aduana y la Subprefectura.

El proceso de transformación fue lento, al punto que la apertura de sobres en el proceso de licitación de los trabajos se produjo en 1910, resultando adjudicada la empresa francesa Societe Gran Travaux de Marseille.

⁸ Christina Benito, " Puerto Quequen es un histórico centro exportador ", en: 120 Aniversario Ecos Diarios, (2001), Tomo I, p. 240.

Durante su ejecución, el proyecto sufría modificaciones, siendo la más importante la ampliación de la escollera de Necochea, de 842 a 1022 metros. El certificado de final de obra era otorgado en 1922 por el presidente Marcelo T. De Alvear, quien realizaba una visita para observar la flamante infraestructura del puerto.

Otros obras:

La estación marítima dejaba de ser un puerto de cabotaje para transformarse en uno exportador de granos. Para ello, resultaron fundamentales otras obras como la construcción del faro de Quequén, en 1922. En 1924 se inauguraba el puente del puerto y cuatro años más tarde quedaba habilitada la estación hidrobiológica, mientras que en 1934 llegaba la draga del puerto de Rosario para mantener el calado del canal de ingreso.

Luego de una etapa de depresión, el puerto se vería beneficiado con importantes obras a partir del año 1936, año en el que se autorizaba la construcción de seis elevadores en las estaciones marítimas de Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca, La Plata y Quequén.

El puerto quedaba habilitado en 1945, aunque un año antes la empresa Juan Molina e hijos había iniciado la construcción de silos subterráneos. Recién en 1962 el Elevador Terminal "Ministro Antonio de Tomaso" llegaba a la capacidad de almacenamiento planificada en un principio.

Debieron transcurrir casi 20 años para que el mantenimiento de la infraestructura portuaria atraparara la atención de las autoridades nacionales. Mientras tanto, Puerto Quequén iba incrementando -de manera lenta- su volumen de exportaciones.

Inversiones:

Las inundaciones de 1980 provocaron importantes daños, que más tarde serían reparados, constituyéndose en la principal inversión luego de varios años sin mejoras.

El gobierno Radical de Raúl Alfonsín le otorgó significativa importancia a nuestro puerto, aunque fue el traspaso de la órbita nacional a un consorcio integrado por el gobierno provincial y los sectores privados lo que le daría el despegue hacia una etapa plena de crecimiento. Sin embargo, en 1986 se inauguraba la planta de FACA⁹, constituyéndose en una obra de real envergadura.

⁹ FACA: Federación Argentina de Cooperativas Agrarias.

Como quedo expuesto, el año 1994 marco un antes y un después en la historia de Puerto Quequén. A partir del traspaso de las instalaciones a manos del Consorcio de Gestión, se inicio un proceso de notable expansión. No se puede dejar de citar el comienzo de las actividades operativas de Terminal Quequén, el consorcio adjudicatario del elevador de la ex Junta Nacional de Granos, y la instalación de la planta de Terminal Fertilizantes. La etapa de crecimiento se reflejo en los números en 1998 cuando, por primera vez, los embarques superaron los seis millones de toneladas.

En 1999, la caída de los precios de los granos y, por consecuencias, la disminución de las exportaciones, de modo alguno ha frenado el desarrollo de la estación marítima. Vale a modo de ejemplo, destacar que se firmo un convenio para que la draga Perekopskyi siga operando por dos años.

Aunque el hecho más trascendente fue la apertura de sobres de la licitación para la obra de la escollera, que se concretara en los primeros años de esta década y que permitirá un notable impulso en el movimiento de mercaderías. Así, Puerto Quequén podrá operar durante gran parte del año, un sueño que puede hacerse realidad.

ESTRUCTURA Y EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES POR PUERTO QUEQUEN.

El sector agropecuario ha sido por años el motor de crecimiento y desarrollo de nuestro país, girando sobre el gran parte de la vida social nacional como generadora permanente de divisas, por su oferta de insumos de un significativo espectro de industrias, por su carácter de fuente de ingresos para el sector publico y como soporte de ventajas comparativas internacionales para insertarse en la economía mundial, esta ultimo aspecto, en la década del '80 los saldos exportables del sector agrícola en la Argentina se fueron incrementando debido a dos factores determinantes:

- *Ruptura de más de 40 años de estancamiento de la oferta.
- *Mantenimiento de la demanda internacional.

Cambios productivos:

Nuevos cultivos, mejoras tecnológicas en la mecanización e híbridos, la utilización de agroquímicos, el desplazamiento de las áreas ganaderas hacia zonas de mayor productividad de la tierra, son algunos de los elementos que muestran la importancia de los cambios en la estructura productiva como determinantes de una nueva inserción en los mercados internacionales.

El subsector de oleaginosas es el que ha presentado mejores perspectivas, pues entre 1970 y 1990 su producción se sextuplico.

Puerto Quequen desde sus orígenes ha operado como un puerto de salida de los productos generados en su área de influencia, siendo la principal actividad que se desarrolla la agrícola ganadera.

Esta marcada función de Puerto Quequen como estación netamente exportadora genera un modelo de crecimiento hacia fuera donde señala la vinculación entre desarrollo económico y el sector exportador. Este modelo ha presentado bases de relación con los mercados externos, lo que permite afirmar una mejor adecuación para la integración de la economía mundial.

Los rubros que han participado con grandes excedentes han sido los cereales y las oleaginosas y sus derivados industriales (Pellets ¹⁰, expellets ¹¹ y aceites). En menor medida se han exportados productos de la pesca y mas recientemente madera.

Análisis de los cambios:

Para entender el volumen de exportación y sus características esta sección de el presente trabajo analiza los cambios cuali-cuantitativos de las exportaciones efectuadas por Puerto Quequén en el periodo 1965-2000.

En la primera parte se analizara la evolución y las modificaciones efectuadas en la estructura de exportaciones por Puerto Quequén desde 1965, y en segundo lugar los destinos de estas exportaciones. El subperiodo 1983-2000 es analizado con mayor detalle por la información obtenida.

Tomando el periodo que abarca desde el año 1965 al año 2000, las exportaciones por Puerto Quequén verifican un incremento del 286 %. Los datos fueron proporcionados por la Cámara de actividades Portuarias y Marítimas de Necochea-Quequen; Administración General de Puertos y Administración General de Aduanas.

Se efectuó un corte temporal obteniéndose los siguientes Subperiodos: (GRAFICO I)1965/1982; 1983/2000.

En el primer subperiodo 1965/1982, los valores promedio anuales exportados rondan el millón de toneladas, siendo dos productos relevantes los que integran el paquete exportador (GRAFICO II):

TRIGO 74%
AVENA 13%
OTROS 13%

¹⁰ Pellets: subproducto de la extracción física del aceite de las oleaginosas.

¹¹ Expellets: subproducto de la extracción química del aceite de las oleaginosas.

En el subperiodo 1983/2000, continua la primacia del trigo en las exportaciones, incrementándose las exportaciones en productos tales como: maíz, pellets, aceites y granos de soja; madera y chips de madera; pero a la vez desaparecen productos: avena, cebada, granos y subproductos de lino. De esta manera se amplia la oferta exportadora rondando los valores entre los dos millones y cinco y media Toneladas.

En este subperiodo el paquete exportador tiene la siguiente composición (GRAFICO III):

TRIGO 53%
MAIZ 18%
PELLETS DE GIRASOL 10%
ACEITE DE GIRASOL 10%
OTROS 9%

Alto crecimiento:

La tasa de crecimiento de exportaciones en el periodo 1983/2000 es del orden del 209%. A la vez, podemos observar que este ultimo subperiodo presenta tres ciclos exportadores con tendencias al incremento :

-1983/1989
-1990/1996
-1997/2000

Se observa en el grafico que entre el promedio del primer ciclo y el promedio del segundo ciclo se produce un incremento en las exportaciones del 147% y en el promedio del segundo ciclo y el promedio del tercer ciclo, un incremento del 149%. Hasta el año 1983 (GRAFICO I) las exportaciones no presentaban grandes diferencias anuales, podríamos afirmar que eran ciclos regulares, pero a partir de ese año, o sea en el subperiodo que se analiza, las exportaciones son variables, por lo que afirmamos la presencia de ciclos que parecieran darse cada siete años con tendencia alcista. Tendremos que esperar al menos dos años mas para corroborarlo con el ultimo, aunque este tenga ciertos alti bajos, sobre todo en los dos últimos años, producto de la fuerte recesión de la economía del país, al que las operaciones del Puerto Quequen no son ajenas.

En cada uno de los ciclos se puede ver (en los dos primeros con mayor fuerza) como las exportaciones por año se acercan al promedio teniendo baja desviación.

Productos por rubros:

Para un mejor análisis se agrupan los productos del paquete exportador del subperiodo 1983-2000 por rubros:

Granos: trigo, avena, maíz, girasol y soja
Subproductos: pellets de girasol y soja.
Aceites vegetales: girasol y soja.
Otros: pescado congelado, madera y chips.

Se exceptúan la cebada, expellets de lino y girasol, pellets y aceites de lino por presentar cantidades pequeñas de exportación y en otros casos se registra hasta 1983 (Ej.: lino).

El rubro granos ocupó el 74% promedio del total exportado del subperiodo. Al analizar un estudio discriminado por granos nos permite verificar distintos comportamientos: el trigo y el maíz son los que presentan mayor participación en las exportaciones, sumándose el girasol y la soja a partir del segundo ciclo y se deja de exportar avena.

El trigo siendo la base de las exportaciones, siendo su participación promedio entre los granos del 71%.

El maíz ha aumentado, aunque lentamente, su participación y continuidad desde 1983, llegando a representar el 24% promedio del subperiodo analizado.

El girasol se exporta desde 1984 de manera discontinua. Su participación promedio es de solo el 2% entre los granos y se estima que este comportamiento se debe a que la mayor parte del grano se destina a su industrialización y solo se exportan los excedentes.

La soja comienza a exportarse desde 1991, siendo su participación promedio del 1% (GRAFICO IV).

El rubro subproductos ocupó el 11% del total exportado en el subperiodo, siendo el pellets de girasol el que desde el comienzo del primer ciclo presenta continuidad e incremento en sus exportaciones participando con el 94% promedio del mismo.

El expellets de girasol se deja de exportar en este subperiodo, siendo sustituidas por las de pellets de girasol y el incremento en las exportaciones de girasol.

El expellets de lino solo se exporta en 1983 una cantidad ínfima y deja de exportarse por sustituirse por el girasol, primero, y luego por la soja.
El pellets de lino solo se exporta en dos oportunidades.

Desde el año 1991 comienzan a aparecer exportaciones de pellets de soja, que son irregulares y que representan el 5% promedio de las exportaciones de los subproductos (GRAFICO V).

Aceites vegetales:

El rubro aceites vegetales participa en el subperiodo con el 10% de las exportaciones.

El aceite de girasol (que comienza a exportarse en el año 1979) se destaca por su continuidad, por sus volúmenes crecientes y por sus participaciones del 99% promedio en el total exportado en el subperiodo.

El aceite de lino se deja de exportar en el primer año registrando el menor volumen exportado en el subperiodo. Una de las causas que explicaría su desaparición de la oferta exportable sería el incremento en la demanda mundial de aceite de girasol y soja, por ende sus mayores exportaciones por Puerto Quequén. A su vez en el ámbito nacional la producción de lino y sus exportaciones de aceite han disminuido, por lo que se deduce que la producción de lino de la zona de influencia de Puerto Quequén se estaría enviando a otras zonas industriales del país o se consumirían internamente sin producir excedentes de exportación.

El aceite de soja recién se comienza a exportar en el segundo ciclo del subperíodo, siendo estas ventas muy irregulares y pequeñas ya que su participación promedio es del 1% (GRAFICO VI).

Otros rubros:

El rubro otros ocupa el 5% promedio de lo exportado en el subperiodo.

El pescado presenta volúmenes exportados constantes en el subperiodo aunque su participación promedio ha sido del orden del 11% en el total exportado.

Las exportaciones de madera –conformadas en su mayoría por troncos de eucalipto- se realizan a partir del año 1986, participan con el 53% del total exportado en el subperiodo pero disminuyen a partir del año 1993, dando paso a las exportaciones de chips de madera. Desde el mismo año se comienza a exportar presentando una participación del 35% promedio dentro del rubro (GRAFICO VII).

El GRAFICO VIII resume la composición de exportaciones en el Puerto Quequén y la participación promedio de cada uno de los rubros en el término de los dieciocho años que comprende el subperíodo descrito anteriormente.

Destino de las exportaciones:

El análisis de los productos exportados se realizó sobre la base de datos proporcionados por La Cámara Arbitral de Cereales. El análisis se realiza sobre el último subperíodo en estudio (1983-2000).

Los principales grupos de destino son: África, Asia, América Central y Del Sur (denominado América, incluye México), Europa, Oceanía y América Del Norte.

La participación en orden de importancia, de acuerdo a los totales embarcados, es la siguiente:
América con el 42%, siendo Brasil, Perú y Cuba los países que mayores volúmenes de exportación presentan.

Asia con el 28%, donde los importadores por excelencia son Rusia, China e Indonesia.

Europa con el 20%, siendo Holanda el país que mayor porción de compra realiza, efectuándose incrementos en los embarques hacia España e Italia.

El reestablecimiento de las relaciones con Gran Bretaña desde 1990 ha permitido recuperar un importador que ya en 1991 representa el 12% del total de las exportaciones efectuadas a este continente.

África con el 8%, donde los cuatro países que han mantenido una conducta importadora importante han sido Egipto, Sudáfrica, Argelia y Nigeria.

América Del Norte con el 2%, conformados por Estados Unidos.

Oceanía, siendo menor al 1% al efectuarse embarques esporádicos de Aceite de Girasol. No debemos olvidar que es un mercado que compite con la Argentina en cuanto a los productos que ofrece (GRAFICO IX).

Destinos diversos:

En un análisis más detallado, al agrupar las exportaciones por rubro (granos, subproductos, aceites vegetales y otros), podemos observar que los destinos son diversos y en algunos casos muy significativos.

En cuanto a los granos el trigo tiene como destino a América (75%) y Asia (18%); el maíz a Asia (56%) y América (26%); el girasol a Europa (60%) y América Del Norte (32%) y la soja a Europa (48%) y a Asia (44%).

En cuanto a los subproductos, el pellets de girasol se vende el 85% a Europa y el pellets de soja el 78% a Europa y 19% a Asia.

Los aceites se destinan a Asia el 33%, a África el 27%, a América el 18% y a Europa el 14% en el caso del aceite de girasol. En el caso del aceite de soja, Asia compra el 49%, América el 39% y África el 12%.

El incremento de la demanda mundial de derivados oleaginosos en la década del ochenta se fundamenta, en parte, en los cambios de gustos y costumbres alimentarias y en los nuevos usos industriales que se atribuyen. Esto explica la mayor orientación exportadora del complejo oleaginoso en el ámbito nacional, pero que en las exportaciones por Puerto Quequen han evolucionado en forma lenta.

Esta situación ha sido posible en la Argentina por la adecuación / utilización de tecnologías de producción y la incorporación de áreas de siembra para estos granos. La recuperación de los precios internacionales ha sido a su vez, factor decisivo para efectuar estos cambios en la estructura productiva y exportadora de nuestro país y en el área de estudio.

Algunas reflexiones:

En la década del ochenta el comercio agropecuario mundial se ha caracterizado por poseer una división entre regiones y países con políticas proteccionistas, excedentes de cereales, carnes y lácteos produciendo caídas en las cotizaciones; y países que décadas atrás eran fuertes exportadores hoy se encuentran marginados del mercado y con un alto endeudamiento (caso de la Argentina).

Argentina dedica más del 80% de su producción agrícola a los mercados externos, ya sea como materia prima sin procesar (cereales principalmente) o como producto elaborado (aceites y harinas). Sin embargo su presencia en los mercados mundiales adquiere relevancia limitada, dado los volúmenes comparativos involucrados. Esta afirmación puede exigir alguna declaración adicional cuando se trata de los derivados oleaginosos.

Durante el periodo 1980-1991 el complejo oleaginoso ha desplazado lentamente del sector de exportaciones a los cereales, representando el 29,24% de los valores FOB totales de las exportaciones en 1991. Así en granos, subproductos y aceites de soja y girasol la Argentina se posiciona entre los primeros puestos de exportación mundiales, junto a Estados Unidos y Brasil.

La estructura del mercado mundial de oleaginosas se caracteriza por una fuerte interdependencia del complejo y una alta sustitución entre los aceites y harinas. Por esa razón hay que estar muy atentos a las tendencias y cambios de demanda del mercado. La posibilidad de uso de los oleaginosos como combustibles hacen de los mismos productos con grandes perspectivas de inserción en el mercado externo.

Demanda de cereales:

Al comparar los diferentes destinos de los embarques argentinos se observa que los cereales son demandados por países que tienen serias limitaciones en su capacidad de pago, como es el caso de la mayoría de los de América Latina. En cambio los oleaginosos, constituyen una excepción pues su principal mercado son los países de Europa.

Este panorama mundial y nacional presentan a los granos y a los subproductos de girasol y soja como productos con condiciones alentadoras para exportar y capaces de mejorar los saldos exportables por Puerto Quequén.

Al implementarse estrategias de comercio mundial, algunos sectores de la economía deben reconvertirse para lograr estándares de competitividad demandados. Reconversión que no solo requiere cambios tecnológicos, sino búsquedas de productos alternativos, nuevas formas de organización empresarial, de comercialización y de apoyo crediticio.

Pero a su vez es necesaria la acción mancomunada de estrategias estatales y de organizaciones e instituciones intermedias que puedan crear mecanismos de promoción, desarrollo y mantenimiento de productos para exportación siguiendo los cambios de demanda mundial para asegurar así la estructura exportadora regional.

PROYECTO EXTENSIÓN DE LA ESCOLLERA SUR DE PUERTO QUEQUEN

Actualmente Puerto Quequén se halla en proceso de inversión y desarrollo de su infraestructura portuaria, con vistas a un futuro próximo.

Además de la reparación del morro actual, la escollera tendrá en los próximos años cuatrocientos metros mas de extensión, con un desfasaje de 15 grados en dirección sur con respecto a su actual posición, lo que implicara a su vez una modificación en el sistema de balizamiento existente.

La comisión mixta Técnica Evaluadora, preadjudico los trabajos al grupo empresario español DYCASA Dragados y Construcciones, previendo llevar a cabo la adjudicación definitiva en los próximos meses.

Esto mejorara aun más la navegabilidad que el recinto portuario hoy día permitiendo afianzar aun más nuestra reconocida eficacia y rapidez en la carga / descarga de buques.

El día 31 de agosto del 2001, el por entonces gobernador de la Provincia de Buenos Aires Dr. Carlos Ruckauf y el Ministro de Obras Publicas Julián Domínguez, junto con directivos de la empresa DYCASA firman el contrato de Obra de remodelación y prolongación de loa escollera sur.

Al analizar la extensión de la escollera es importante recalcar que la misma es necesaria pero no mágica ni tampoco suficiente.

Nos posicionamos dentro del funcionamiento operativo del Puerto Quequén y lo que se observa es que el mismo posee ciertas falencias a mencionar: tiempos muertos excesivos producidos por las inclemencias climáticas que no son cubiertas por la disposición del morro de la escollera, constante embancamiento de las arenas en el canal de acceso y en el puerto interior, entre otras.

Con esta obra se logra:

- Suficiente protección para abrigar al 85% de los barcos que operan, de las condiciones de ola limitante (olas > 2,7 m), es decir resguardar a los buques del fuerte oleaje que provoca la no entrada de buques.
- los buques de esloras mayores o iguales a 200 m, el 15%, del total, estarán sujetos a operar en el acceso para una condición de olas inferior (olas > 2,2 m), pero muy superior a la actual. Esta exigencia podría ser reducida en el futuro en función de las prácticas de maniobras y con el apoyo de instrumental de medición hidrometeoro lógica.
- los tiempos muertos se reducirán al 14% respecto a la condición actual
- el morro guarda suficiente distancia del canal para prevenir embancamientos, dragados de talud y agitación inducida
- la disminución de costos operativos.
- Mayores condiciones de seguridad en la operatoria.
- Disminuir la cantidad de días de puerto cerrado, causado por el clima (ola limitante).
- La creación de nuevos espacios que puedan actuar como antepuerto.

Un puerto es un refugio de aguas tranquilas, al cual acceden las embarcaciones para intercambiar mercaderías, provenientes de la producción de la zona de influencia, o destinadas al consumo o abastecimiento interno.

En realidad el concepto puerto debería abarcar algo mas que el de un lugar geográfico destinado al trafico comercial.

Un puerto debiera comprender los accesos, tanto terrestres como marítimos. Asimismo, debiera integrarse al concepto de puerto la zona de influencia o hinterland.

Buenos Aires y sus puertos:

La Provincia de Buenos Aires tiene, en relación al resto del país: una superficie del 8 %, una población del 40%, una producción industrial del 50%, una producción de cereales del 56%, una producción de oleaginosas de 34%, el 35% del ganado bovino y extrae el 39% de la pesca.

El movimiento de mercaderías por los puertos de la provincia, es el siguiente:

Dock Sud 34%; Bahía Blanca 18%; Coronel Rosales 17%; La Plata 15%; Quequén 9%; Paraná Inferior 6%; Mar del Plata 1%.

Los puertos de la Provincia de Buenos Aires movilizan anualmente 40 millones de toneladas, cifra que exige de comentarios sobre la importancia del mantenimiento y actualización de las instalaciones portuarias y sus accesos.

El aumento del comercio exterior esta aparejado con una variación del tamaño de las embarcaciones. Algunos puertos bonaerenses, en especial los marítimos, están adecuados a la utilización de los buques Panamax¹², de 42 pies de calado y 32 de mango, no pueden operar con carga completa en nuestros puertos, con excepción de Bahía Blanca.

Puerto Quequén:

En lo que se refiere a Puerto Quequén, la obra de remodelación y prolongación de la escollera de Necochea, próxima a iniciarse, es un gran paso pero no suficiente.

Como ventaja inmediata, el alargue de la escollera proporcionara mayor protección a las embarcaciones de ultramar al tomar el canal de acceso y disminuirán los días de cierre. De cualquier manera no deben esperarse soluciones mágicas y debe continuarse la lucha por mayores logros.

El Puerto de Quequén debe ser actualizado, teniendo como objetivo final los siguientes conceptos:

Objetivos:

¹² Panamax: buques de carga de mas de 30.000 tn de ultima generación.

- Adecuación del puerto para que pueda operar con las mayores embarcaciones que se prevé se irán incorporando al mercado fletero internacional en los próximos 25 años.
- Diversificación del tipo de carga o mercadería. Para lo cual debieran estudiarse las siguientes obras:

1- Primera etapa:

- Dragado del canal de acceso y del interior del puerto a la profundidad necesaria para garantizar la entrada y salida de embarcaciones con 46 pies de calado, en condiciones adecuadas de tiempo y estado del mar, durante la mayor cantidad de días al año.

2- Etapa siguiente:

- Estudio de las necesidades de una nueva prolongación de la escollera y construcción de una nueva escollera en Quequén, con miras a alcanzar en el puerto la profundidad necesaria para permitir el acceso de los buques de la próxima generación (Superpostpanamax).
- Construcción de las nuevas escolleras.
- Dragado del canal de acceso e interior del puerto a la profundidad que resulte de los estudios a realizar.
- Estudio de las rutas de acceso ferroviarias y camineras, conexión con el trasandino del sur (corredor bioceánico).
- Adecuación de las instalaciones de atraque a las nuevas profundidades.

La enumeración precedente es tentativa y no incluye ni excluye a otras obras también importantes y necesarias. Es menester tomar conciencia de los objetivos descritos precedentemente y actuar en consecuencia.

El progreso de la zona depende de que se concreten, a medida que sean necesarias, las obras de modernización.

Es determinante analizar las características del Puerto Quequén para de esa manera poder enfatizar las mejoras a realizar. VER PUNTO 6.

IMPACTO EN LA ECONOMIA REGIONAL.

Al analizar si la economía de la zona se vería afectada favorablemente por esta obra en especial debemos indicar que no es determinante la misma.

Para que la región crezca económicamente hay que enfocarla a través de un plan integral en el cual se ordenen de manera práctica los niveles de producción primaria, niveles de manufactura de los mismos y los medios para trasladar los productos hasta la boca de exportación.

Es importante recalcar que si se observa detenidamente, en la actualidad, tomando como base los últimos años, las exportaciones promedio del puerto por año es de 3 millones de toneladas y su máximo de exportación histórica se dio en el año 1998 con 6 millones de toneladas, es por eso que debemos indicar que el puerto hoy esta trabajando con capacidad ociosa.

La zona de influencia es una de las mayores productoras de cereales y como principal competencia de boca exportadora se encuentra Bahía Blanca y luego Buenos Aires.

Es decir que el crecimiento de la economía de la región esta orientado hacia los mayores rindes de producción de cosechas y de una incipiente industrialización de los mismos.

COSTOS PORTUARIOS ARGENTINOS

Con la siguiente información se pretende demostrar los costos portuarios en nuestro país, su transformación en los últimos diez años y su relación con otros puertos competidores dentro del rubro cerealero.

En los últimos tiempos, más precisamente a partir de la desregulación portuaria, se evidenció un marcado desarrollo en el funcionamiento del sector, producto de la remodelación y construcción de nuevas terminales, como así también el progreso logrado en la navegabilidad de la Hidrovía del Paraná .

Estos cambios en su conjunto han permitido la utilización de embarcaciones de mayor porte con un marcado beneficio económico, tanto en los valores de fletes como en una notable celeridad en el flujo de la mercadería, ubicando a nuestros puertos en un grado de competitividad cercano a las necesidades del mercado actual.

No obstante, es evidente la necesidad de proseguir avanzando. El mundo de hoy exige un continuo proceso de tecnificación, la tendencia constante en el uso de buques de superior envergadura en busca de una mejor rentabilidad, nos indica que por ejemplo los 32 pies de profundidad del Canal Mitre o del Martín García nos pondrían en inferioridad competitiva con el resto. Por otra parte, estaríamos menoscabando los recursos naturales de los puertos de la Hidrovía, ya que como observaremos más adelante, muchos de sus muelles poseen calados de hasta 40 pies.

Nuestro país no se destaca por ser un gran productor de granos a nivel internacional (aprox. 2,5%) sino por su alta participación, alrededor del 15% en el comercio mundial de estos productos. En tal sentido, todo progreso en la operativa portuaria y en la reducción del costo de la exportación en general, tendrá una directa incidencia en la economía.

A continuación, abordaremos las principales variables que conforman los costos tanto para el Armador como para el Exportador, la capacidad de almacenaje, ritmos de carga y calados en los puertos, como también la variación de estos tomando como parámetros los años 1990 / 1999 y comparándolos con otros puertos internacionales.

COSTOS PORTUARIOS

Los gastos que se ocasionan en los puertos los analizaremos desde la perspectiva del Armador o consignatario del buque y del sector exportador.

a) A CARGO DEL ARMADOR (BUQUE)

- **PILOTAJE**

El servicio de piloto esta a cargo de sociedades privadas y/o cooperativas, creadas a partir de la desregulación del Estado, siendo el control de la navegación función de la Prefectura Naval Argentina. La utilización del servicio en cada una de las zonas es de carácter obligatorio para todos los buques de bandera extranjera.

Las tarifas son calculadas en base al coeficiente fiscal que resulta de multiplicar entre si las medidas de eslora, manga y profundidad del buque, producto que luego se divide por 800 y las características del puerto y el tiempo del servicio. En este sentido el costo de pilotaje de río y entrada / salida para un buque del tipo Panamax en el puerto de San Lorenzo es de aproximadamente U\$S 20.000 y en el puerto de Bahía Blanca es de U\$S 6.000.

- **REMOLQUES**

El uso de remolcadores es de carácter obligatorio (según la zona, en Rosario y San Lorenzo no se utilizan) y su costo ronda los U\$S 12.000 en Buenos Aires contra U\$S 20.000 en Bahía Blanca.

- **PEAJES**

El tema del peaje en Argentina se podría desglosar en dos, uno el correspondiente al tránsito desde la Recalada hasta el puerto de Santa Fe y el otro denominado uso de vía navegable para el ingreso y egreso del puerto de Bahía Blanca.

La conformación de la tarifa incluye los costos de balizamiento y dragado, que para el caso de los buques en tránsito desde Recalada al puerto de Buenos Aires y los de Up River (incluye el paso del Canal Mitre), se calcula según detalle:

- **BALIZAMIENTO**- la tarifa se conforma en base a un coeficiente fijo de 0,97 que se multiplica por el tonelaje neto del buque y el porcentaje utilizado del canal.
- **DRAGADO**- en este caso, sobre la base del anterior debe agregarse el factor de corrección (dato proveniente del calado del buque).

Por ejemplo un buque con 15.000 toneladas de registro neto abonaría por ida y vuelta un importe de alrededor de U\$S 14.000 para el trayecto a los puertos de Rosario y/o San Lorenzo. Respecto al Puerto de Bahía Blanca, el costo rondaría los U\$S 10.000 para un embarque similar.

Cuando el cobro del peaje es justificado, esta erogación se compensa con una mayor seguridad en el tránsito en las vías navegables por las condiciones de balizamiento y amplitud de los canales. Por otra parte, el mayor calado en muchos casos permite ahorrar el uso de un puerto.

PRINCIPALES COSTOS PARA BUQUES - BASE 30.000 TONELADAS DE CARGA

En los siguientes cuadros donde se detallan algunos de los costos principales que debe afrontar los propietarios de los buques, observaremos la evolución de las tarifas comparando el año 1990 (antes de la desregulación) y las actuales, como así también ciertos gastos comparados con puertos internacionales.

Costos a cargo del armador:

AÑO 1990		ROSARIO	SAN LORENZO	BUENOS AIRES	NECOCHEA	BAHÍA BLANCA
ENTRADA Y BALIZAS	CF	800,00	800,00	1350,00	820,00	1350,00
ESTADÍA	CV	1530,00	1530,00	1800,00	1530,00	1800,00
PILOTO PUERTO	CF	1470,00	1470,00	2250,00	1470,00	3450,00
PILOTO RÍO	CF	13457,00	13795,00	3900,00	0,00	0,00
REMOLCADOR	CV	0,00	0,00	11400,00	14636,00	14208,00
AMARRE	CV	1720,00	1720,00	1800,00	1900,00	666,00
DESAMARRE						
VIGILANCIA	CV	330,00	330,00	350,00	350,00	350,00
INMIGRACIONES	CV	950,00	950,00	450,00	220,00	220,00
ADUANA	CV	700,00	700,00	450,00	450,00	450,00
GAST.	CV	444,00	444,00	280,00	330,00	330,00
TRASLADOS DE AUTORIDADES	CV	55,00	55,00	60,00	55,00	55,00
COMUNICACIONES	CV	280,00	280,00	220,00	280,00	280,00
COURRIER	CV	170,00	170,00	170,00	170,00	170,00
COMIS. DE AGENCIA	CV	4100,00	4100,00	4100,00	4100,00	4100,00
OTROS	CV	570,00	570,00	610,00	605,00	605,00
TOTAL PUERTO		26576,00	26914,00	29190,00	26916,00	28034,00

En dólares

Cuadro de elaboración propia.

Fuente: Agencias marítimas: Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas Necochea-Quequén, Administración General de Puertos, Administración General de Aduanas y Consorcio de Gestión de Puerto Quequén.

Costos a cargo del armador:

AÑO 2000		ROSARIO	SAN LORENZO	BUENOS AIRES	NECOCHEA	BAHÍA BLANCA
ENTRADA Y BALIZAS	CF	730,00	730,00	3615,00	880,00	0,00
ESTADÍA	CV	1380,00	1380,00	1205,00	3037,00	1977,00
PILOTO	CF	1656,00	1656,00	2862,00	4350,00	5236,00
PUERTO						
PILOTO RÍO	CF	18527,00	18831,00	6098,00	500,00	0,00
REMOLCADOR	CV	0,00	0,00	12212,00	15689,00	20120,00
AMARRE	CV	1550,00	1550,00	1000,00	350,00	1050,00
DESAMARRE						
VIGILANCIA	CV	350,00	350,00	350,00	350,00	350,00
INMIGRACIONES	CV	350,00	350,00	350,00	150,00	150,00
ADUANA	CV	400,00	400,00	400,00	400,00	400,00
GAST.	CV	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00
TRASLADOS DE	CV	100,00	100,00	80,00	100,00	100,00
AUTORIDADES						
COMUNICACIONES	CV	200,00	200,00	150,00	200,00	200,00
COURRIER	CV	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00
COMIS. DE AGENCIA	CV	4388,00	4388,00	4713,00	4713,00	4713,00
USO DE VÍA NAVEGABLE	CV	0,00	0,00	0,00	0,00	10080,00
PEAJE	CV	13946,00	13946,00	9545,00	0,00	0,00
INSPECC. BODEGA	CF	1000,00	1000,00	1000,00	1000,00	1000,00
OTROS	CV	1680,00	1680,00	1660,00	1680,00	1680,00
TOTAL PUERTO		45607,00	45911,00	44590,00	32749,00	46406,00

En dólares

CF=Costo Fijo CV=Costo Variable

Cuadros de elaboración propia - Fuente Agencias Marítimas

Diferencias en porcentajes entre los diferentes puertos antes y después de la década 1990-2000.

DIFERENCIAS		ROSARIO 90/00	SAN LORENZO 90/00	BUENOS AIRES 90/00	NECOC HEA 90/00	BAHÍA BLANCA 90/00
ENTRADA Y BALIZAS	CF	-9%	-9%	168%	7%	-100%
ESTADÍA	CV	-10%	-10%	-33%	98%	10%
PILOTO PUERTO	CF	13%	13%	27%	196%	52%
PILOTO RÍO	CF	38%	37%	56%	(*)	S/COST O
REMOLCADOR	CV	S/COSTO	S/COSTO	7%	7%	42%
AMARRE	CV	-10%	-10%	-44%	-82%	58%
DESAMARRE						
VIGILANCIA	CV	6%	6%	0%	0%	0%
INMIGRACIONES	CV	-63%	-63%	-22%	-32%	-32%
ADUANA	CV	-43%	-43%	-11%	-11%	-11%
GAST. TRASLADOS	CV	-55%	-55%	-29%	-39%	-39%
DE AUTORIDADES	CV	82%	82%	33%	82%	82%
COMUNICACIONES	CV	-29%	-29%	-32%	-29%	-29%
COURRIER	CV	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%
COMIS. DE AGENCIA	CV	7%	7%	15%	15%	15%
USO DE VÍA NAVEGABLE	CV	S/COSTO	S/COSTO	S/COSTO	S/COSTO	(*)
PEAJE	CV	(*)	(*)	(*)	S/COSTO	S/COSTO
INSPECC. BODEGA	CF	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
TOTAL PUERTO		72%	71%	53%	22%	66%

PEAJE REPRESENTA EL 31 % DEL COSTO ACTUAL EN ROSARIO Y SAN LORENZO Y EL 21% EN BUENOS AIRES
 USO DE MUELLE REPRESENTA EL 21% DEL COSTO ACTUAL
 INSPECC. DE BODEGA REPRESENTA EL 2% DEL COSTO ACTUAL

Cuadro de elaboración propia. Fuente Agencias Marítimas

Estos cuadros nos obligan a efectuar la siguiente consideración:

- Si bien los valores nominales de los costos entre 1990 y el 2000 han crecido notablemente, debemos manifestar que la posibilidad de embarcar con superior velocidad por el incremento de la capacidad del ritmo de carga y almacenaje de los puertos, como la facilidad por la mayor amplitud de las bodegas de los buques y la eliminación en ciertos casos de un puerto de completamiento, permiten la reducción del tiempo de estadía de las naves. A fin de la década del 80, el tiempo de estadía en las zonas portuarias en condiciones normales era de aproximadamente 8 días y en general se producían morosas colas de buques en las adyacencias que superaban este tiempo. En la actualidad, la estadía es de alrededor de 2 a 3 días, por lo tanto los costos variables que se basan en gastos diarios ocasionan un ahorro de alrededor de unos 20.000 dólares por puerto
- Como se desprende de los cuadros comparativos precedentes el Puerto Quequen es el mas económico de la Argentina y por un amplio margen.

A continuación analizaremos los costos de nuestros competidores internacionales.

COSTOS PORTUARIOS INTERNACIONALES

- BRASIL

Si bien no disponemos de datos parciales de los costos portuarios, podemos citar que por ejemplo un buque de 20.000 toneladas de registro bruto para efectuar una escala en Brasil, tendría un costo aproximado según el puerto de:

PUERTO	U\$S
RÍO GRANDE	18.000
PARANAGUA	18.000
SANTOS	30.000
RÍO DE JANEIRO	30.000
MACEIO	25.000
FORTALEZA	16.000
SALVADOR	18.000

Cuadro de elaboración propia - Fuente Agencias Marítimas

Estos valores incluyen entre otros las tarifas correspondientes a: remolque, pilotaje, amarre / desamarre, lanchaje, uso de muelle, etc..

Cabe destacar que a pesar de ser estos costos inferiores a los registrados en los puertos argentinos, esta diferencia es compensada y en algunos casos superada por los elevados costos de estiba del país vecino.

COSTOS COMPARATIVOS CON OTROS PUERTOS

PAIS	PILOTO	REMOLQUE
ARGENTINA UP RIVER	3.000	18.500
EEUU BATON ROUGE	10.000	4.000
AUSTRALIA	2.800	3.800
HOLANDA ROTTERDAM	1.500	5.000

En Dólares

Cuadros de elaboración propia - Fuente Agencias Marítimas

b) PRINCIPALES COSTOS DENTRO DE LAS ZONAS PORTUARIAS PARA EL EXPORTADOR

- **MERMA DE MANIPULEO:** Corresponde a un porcentaje del valor FAS de la mercadería (varía según el producto), por ejemplo para el trigo 0,10% y para el girasol 0,30%.
- **ANÁLISIS Y CONTROLES:** Aproximadamente u\$s 1 por Tm.
- **ENTRADA / SALIDA:** También denominados costos de elevación. Es la tarifa que cobra el elevador por el uso del mismo; varía según el producto y el puerto entre U\$S 2,50 y U\$S 3,80 por TM.(base trigo)
- **ALMACENAJE:** Tarifa aproximadamente de U\$S 0,03 por Tm/día (base trigo), en los silos de los elevadores.
- **USO DE MUELLE (EX-A.G.P.):** Los elevadores concesionados estipulan un arancel por el uso del muelle entre U\$S 0,36 y U\$S 0,42 por Tm. y las terminales privadas cobran un arancel de aproximadamente U\$S 0,38 por tonelaje de registro neto del buque.
- **ESTIBA:** aproximadamente U\$S 0,20 por tonelada.

EVOLUCIÓN DE LOS COSTOS

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

AÑO	V. CONST.	ROSARIO	BS. AIRES	NECOCHEA	B. BLANCA
1993	0,72	0,72	0,80	0,72	0,72
1995	0,36	0,30	0,36	0,40	0,42
1997	0,36	0,38	0,36	0,40	0,42
2000	0,36	0,30	0,36	0,40	0,42

En dólares por TM.

Cuadro de elaboración propia

Fuente: Terminales Portuarias

ALMACENAJE

AÑO	GRANOS PESADOS	GIRASOL
1991	0,040	0,060
1993	0,030	0,045
1995	0,030	0,045
1997	0,030	0,045
2000	0,030	0,045

En dólares por TM/Día.

Cuadro de elaboración propia

Fuente: Terminales Portuarias.

GASTOS DE ELEVACION

Puerto	Entrada/Sali	Entrada/Sali	Entrada/Sali	Entrada/Sali	Entrada/Salida
	da Año 1991	da Año 1993	da Año 1995	da Año 1997	da Año 2000
BAHÍA BLANCA	4,10	4,10	4,10	4,00	3,80
BUENOS AIRES	2,75	3,00	3,00	3,00	3,00
NECOCHEA	4,00	3,50	3,50	3,60	3,60
ROSARIO	3,60	2,50	2,50	2,50	3,05
SANTA FE	1,50	1,50	1,50	1,50	1,80

En dólares por TM - Base Trigo

Para Girasol agregar alrededor de un 40 %.

Cuadro de elaboración propia.

Fuentes: Terminales Portuarias

ESTIBA

AÑO	B. BLANCA	NECOCHEA	ROSARIO	SAN LORENZO
1993	0,40	0,40	0,30	0,30
1997	0,20	0,18	0,15	0,15
2000	0,20	0,20	0,15	0,15

En dólares / TM.
Cuadro de elaboración propia.
Fuente Terminales Portuarias

MERMAS POR MANIPULEO

GRANOS	Año-1991	Año-1993	Año-1995	Año-1997	Año-2000
Sorgo	0,50	0,20	0,20	0,20	0,20
Maíz	0,30	0,10	0,10	0,10	0,10
Trigo	0,30	0,10	0,10	0,10	0,10
Soja	0,50	0,20	0,20	0,20	0,20
Girasol	0,50	0,30	0,30	0,30	0,30

Porcentaje sobre el valor FAS.
Cuadro de elaboración propia.
Fuente: Terminales Portuarias.

Como se puede observar a través de los cuadros anteriores, los costos para el exportador dentro de la zona portuaria no varían entre los diferentes puertos, el tema radica entorno a los costos fuera de la zona portuaria, lugar en el cual el Puerto Quequen resulta más económico.

VENTAJAS OPERATIVAS Y ECONOMICAS DE PUERTO QUEQUEN.

Para analizar este punto del trabajo utilizaremos una herramienta de la administración muy conocida, el análisis F.O.D.A.¹³:

¹³ Análisis F.O.D.A.: es una herramienta de la administración llamada también matriz T.O.W.S.

Según Harold Koontz¹⁴ la utilización de esta herramienta de la modernidad empresarial, consiste en comprender el negocio de manera tal de exponer las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que circundan el ambiente interno y externo de una empresa, en este caso el Puerto Quequén.

Es importante indicar que dentro del ambiente externo encontramos oportunidades y amenazas, y que dentro del ambiente interno, fortalezas y debilidades. Para comprender de una manera practica los conceptos antes mencionados desarrollamos el siguiente cuadro sinóptico.

Ambiente Interno

Fortalezas:

- puerto natural
- fácil accesibilidad marítima
- rápido acceso de buques
- cercanía de la zona productora
- simplicidad operativa
- congruencia de rutas de acceso viales y ferroviarias
- costos portuarios
- impacto ambiental

Debilidades:

- canal de acceso relativamente angosto
- tiempos muertos excesivos
- capacidad ociosa de planta
- defectuosas rutas de acceso viales y ferroviarias
- nula información sobre actividades portuarias

Ambiente Externo

Oportunidades:

- incremento de exportaciones
- adaptabilidad de embarques para buques pospanamax
- incrementar la zona de influencia
- mayor operatividad portuaria
- mayor fluidez de transportes terrestres

¹⁴ Harold Koontz-Heinz Weihrich, *Administración, una perspectiva global*, México, McGraw-Hill, 1995, 5 Edición, pagina 174.

- incremento de tránsito portuario

Amenazas:

- falta de políticas portuarias
- nula integración económica a nivel nacional y regional
- falta de un plan integral regional y nacional

Nota: el cuadro precedente no es excluyente ni determinante, es una guía para comprender el tema en cuestión.

Es difícil tratar de resaltar las ventajas del Puerto Quequén, ya que el mismo de por sí es un puerto natural de aguas profundas que se encuentra inexplorado, en relación a sus aptitudes y capacidades de trabajo potenciales.

Hay que destacar que el mismo posee una potencialidad importante ya que es el puerto más simple en cuanto a su accesibilidad, (recordar que para que un buque ingrese necesita la asistencia de un práctico y en el caso de barcos de más de 75 mts. de eslora la de un remolcador), por lo tanto sus costos de ingresos son muy económicos y su ingreso es de una tremenda rapidez (requiere 40 minutos para ingresar hasta la zona de despacho). Además su cercanía hasta la zona de aguas profundas es de tan solo 1500 mts. en la cual el buque se encuentra liberado de cualquier tipo de maniobra que no sea la de retorno a su puerto destino. De esta manera nos resulta imposible no resaltar esta situación que no es un dato menor: la ventaja de llegar a ínfima distancia desde aguas internacionales, acceder en minutos a la zona de carga, y regresar a la zona de aguas profundas determina un flete muy económico en relación a otros puertos cuyo acceso es mucho más tedioso y lento, encareciendo el flete del mismo. Otro punto a mencionar es el de las diferencias de bajamar y pleamar; mientras que en otros puertos (caso Bahía Blanca) es determinante para la circulación o no de barcos, la diferencia en Quequén entre una y otra es de 4 pies, siendo siempre positiva, por lo tanto no tiene incidencia en el funcionamiento del puerto al no ocasionar cortes en la entrada y salida de buques.

Por otra parte Quequén tiene facilidades de acceso no solo marítimas sino viales y ferroviarias. Las mismas se encuentran dispuestas geográficamente en relación con el resto de la Argentina, en especial la Llanura Pampeana, en forma de " árbol " ¹⁵: todas las accesos convergen en la zona portuaria. Esto hace que los productos no tengan inconvenientes de acceso a puerto, sin embargo las rutas presentan graves estados de abandono y

¹⁵ Si analizamos la disposición de las rutas por ejemplo la RN 86 se observa que comienza en el noroeste de la Argentina atravesando todo el centro y oeste para finalizar en Quequén, empalmando con la misma cientos de rutas y caminos.

necesitan ser reparadas y en muchos casos repavimentadas en su totalidad, a su vez las vías del ferrocarril¹⁶ presentan serias deficiencias en todo los tramos, en los cuales el transporte se hace muy lento, no cumpliendo los tiempos preestablecidos.

Nos parece que merece especial atención el hecho que los costos resultan inferiores comparados con el resto de los puertos, pero esta cuestión no debe ser motivo de reproches o disputas por una porción mas del volumen exportado de la producción de la Provincia de Buenos Aires, sino que se debe trabajar en conjunto e integradamente con el resto de los puertos en teoría competidores (Bahía Blanca, Mar del Plata, etc.) a través de planes de integración, de trabajo, de políticas pro exportadoras, de capacitación en materia aduanera, de estudios portuarios que posibiliten un crecimiento conjunto y un desarrollo global.

Si hiciéramos un paréntesis en el desarrollo de este punto, este trabajo tenia como objetivo el de realzar las virtudes del puerto en cuestión pero con el correr de las investigaciones se comprendió que de nada sirve que un puerto posea cualidades que el otro no las tiene, ya que de esta manera, lo único que se logra es brindar una mirada negativa de uno, cuando el real objetivo debiera ser lograr el crecimiento conjunto. Una propuesta interesante es la que se obtuvo con el correr de las entrevistas realizadas con funcionarios del Consorcio de Puerto Quequén, la cual consiste en crear un Departamento que se ocupe de los temas antes mencionados y que este conformados por miembros de los distintos consorcios existentes en la provincia de Buenos Aires.

Otro análisis es el de las potencialidades de crecimiento del puerto. Comprendiendo las cualidades indicadas anteriormente, las perspectivas macroeconómicas del país y del mundo actual, observamos que el puerto se debe preparar para un incremento en sus movimiento de mercaderías y de eso se desprende que este posee ciertas debilidades a tener en cuenta, como es el ancho insuficiente de se canal de acceso (es de 120 mts. cuando el ancho requerido es de 150 para manobriar), tiempos muertos excesivos, etc., sin embargo el puerto se encuentra trabajando a capacidad ociosa por lo que nos preguntamos si son necesarias realizar ciertas¹⁷ mejoras, a lo que contestamos que si, ya que debemos estar preparados para afrontar los cambios de demanda. Este incremento en la demanda expandirá el área de influencia que nutre las exportaciones por el puerto, que ha dejado de ser tan limitada, reflejándose en el transito de los buques entre otros indicadores.

¹⁶ Vías ferroviarias correspondientes al ramal "Julio Argentino Roca"

¹⁷ Mejoras: remitirse al punto " Extensión de la escollera Sur de Necochea", pagina 27 del presente trabajo.

Por ultimo, quizás un punto que si bien consideramos una fortaleza, contiene una situación no querida y hasta desgraciada que es la siguiente: Un accidente marítimo; imagínense que pasaría si dos barcos de carga Panamax colisionaran en la Hidrovía Paraná-Río de La Plata, sería un desastre no solo ecológico sino comercial ya que retirar los restos, investigar causales, etc. requeriría por lo menos unos cuantos meses. Hasta en una situación tan terrible como impensada el Puerto Quequén reúne ciertas ventajas por ser un puerto natural que a la hora de analizar los futuros embarques debe ser tenida en cuenta ya que para un país exportador de commodities, una situación como la antes mencionada paralizaría su vida comercial de manera terminante.

POSIBILIDADES DE CRECIMIENTO DE LA ECONOMIA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.

Puerto Quequén es una estación marítima, considerada de aguas profunda, merced a la constante evolución que ha tenido a partir de 1911, año en que comenzaron las obras de infraestructura que configuran al mismo. Puerto Quequén se encuentra ubicado en una zona estratégica de la llanura templada argentina, sobre el litoral atlántico, y con profundidades naturales de 15 metros cercanas a la costa. Esta es una zona fértil con reducida densidad poblacional y elevados rendimientos productivos, que hacen del puerto una excepcional puerta de salida a la exportación de cereales agrícolas, con rápido acceso a las rutas internacionales. Cuenta además con una variada oferta de servicios a las cargas y a los buques, encontrándose en permanente expansión, lo que otorga importantes oportunidades de negocios, tanto a los usuarios como a los operadores.

La Fundación Producir Conservando estima que las exportaciones agropecuarias podrían crecer y generar un incremento adicional de U\$S 9.000 millones por año. Pero hace falta que el sector tenga un Plan Estratégico y de País para poder hacerlo. Indica que el agro produciría 100 millones de toneladas a principios de la próxima década.

Las posibilidades de crecimiento del sector agroalimentario y que la Argentina se convierta en un confiable proveedor de productos alimenticios de alta calidad son realmente promisorias, pero hace falta que el sector tenga un Plan Estratégico y de País para hacerlo.

Las proyecciones de la Fundación Producir Conservando indican que el sector agrícola podrá alcanzar 100 millones de toneladas a principios de la próxima década. Ello implica exportar por un valor de 15.000 millones de dólares, un 76% más que los 8.500 millones del período 2001-2002.

Pero este crecimiento no se reduce al subsector agrícola. La ganadería bovina puede recuperar lo perdido en la década pasada y alcanzar una

producción de 3,1 millones de toneladas para el 2010. De esta forma se podría generar un fuerte incremento de las exportaciones de nuestra apreciada carne vacuna.

La avicultura se encuentra en condiciones de retomar el crecimiento de la última década y llegar a producir 1,25 millones de toneladas a principios de la próxima década. Las exportaciones avícolas crecerían a 300 mil toneladas, generando un ingreso anual adicional de casi 200 millones de dólares. En conjunto, de producirse el crecimiento planteado, sumado al potencial de la cadena de Lácteos y Frutas (manzanas y peras), las exportaciones agropecuarias podrían generar un incremento adicional por exportaciones de 9.000 millones de dólares aproximadamente.

Sin embargo, para que estas proyecciones puedan cumplirse, deberán superarse una serie de limitantes. Las inversiones en infraestructura serán determinantes para el sector agrícola, que debe mejorar y aumentar su capacidad de almacenaje, transporte y procesamiento.

Un trabajo realizado recientemente por el Lic. Gustavo López para la Fundación Producir Conservando, advierte que el sector agrícola enfrenta serios déficits en infraestructura. La capacidad instalada de almacenamiento de granos en nuestro país en el 2000 se estimaba en torno a las 55.5 millones de toneladas, es decir con una relación almacenamiento / producción de 0.8. Si se tienen en cuenta los "silos bolsa" el total alcanzaría las 65 millones de toneladas; con una nueva relación de 0.9. De considerarse un incremento de producción como el previsto, la relación almacenamiento / producción disminuiría a sólo 0.5, de los cuales apenas el 0.35 estaría ubicado en origen (productores-acopios). Por lo tanto será clave que la capacidad instalada de acondicionamiento y almacenamiento de granos acompañe el incremento productivo.

Uno de los "cuellos de botella" más importante del sistema agrícola es el transporte. El parque automotor de cargas es limitado, y necesita renovación de unidades. En los "picos" de salida de cosecha, considerando los acarreos (chacra-acopio) y fletes (acopio-destino final) se constituye como una de las principales limitantes. Asimismo, la capacidad de procesamiento es otro factor que influye en la eficiencia de la comercialización. La capacidad actual de procesamiento de oleaginosos, oscila en torno a las 30 millones de toneladas, considerando las fábricas procesadoras de soja y girasol.

En referencia a la logística de puertos, la red portuaria Argentina (Up-river y mar) es sumamente eficiente, permitiendo embarcar crecientes volúmenes de granos y derivados, sin demoras significativas. Pero, esto se da en un esquema de costos competitivos, con baja incidencia en el precio final del producto. Sin embargo, considerando que las exportaciones del sector en su conjunto se incrementen en un 50/60%, deberá considerarse el incremento

de espacios y muelles de embarque, que permitan un flujo de mercadería en tiempo y forma, acorde con los compromisos contraídos.

La creación de empleo es un tema relevante en el actual momento del país y este sector, a diferencia de otros, puede crecer rápidamente y generarlo directa e indirectamente. El Complejo Agroindustrial Argentino es uno de los más dinámicos de la economía. Es además uno de los principales demandantes de trabajo. Aproximadamente el 40% de la población económicamente activa (PEA) en el país se encuentra directa o indirectamente relacionada en su actividad laboral, con el sector Agropecuario, Agroindustrial y los servicios conexos. La decisión de crecer no solo generará mayor riqueza, sino que la misma llegará a mucha gente.

El crecimiento dependerá del éxito de las políticas aplicadas al sector, por lo cual es necesario conocer en detalle el comportamiento del mismo y el impacto de esas políticas sobre su desarrollo. La inseguridad jurídica, la inestabilidad política, fiscal y macro-económica, son hoy los factores más importantes que limitan las decisiones para invertir y crecer en el sector.

Para nuestro país el desafío no es menor. A pesar del crecimiento que el sector viene experimentando en los últimos años, cabe tener en cuenta que de los aproximadamente 500.000 millones de dólares que anualmente se comercializan con productos agroalimentarios en el mercado mundial, nuestro país aporta solamente el 2.7% del total mundial.

Falta aún la decisión política para ubicar a nuestro país dentro de los más competitivos en la producción y exportación de productos agropecuarios y agroindustriales y de esta forma salir de la recurrente crisis que nos afecta a los Argentinos.

Este sector, que representa más del 50 % de las exportaciones del país, que gracias a ellas (en virtud de las retenciones) hoy se sostienen casi 2,5 millones de personas con los planes jefes y jefas de hogar, que puede generar a fin de la década ingresos adicionales por exportaciones de 9 mil millones de dólares; no tiene hoy una perspectiva clara y concreta anunciada por las actuales autoridades, luego de más de 100 días de iniciado el nuevo gobierno.

El sector agropecuario tiene mucho para seguir creciendo, aportar ingresos externos adicionales y generar más trabajo, pero necesita el marco adecuado para que ello se produzca. Un Programa Estratégico que permita contar con reglas de juego claras. No se entiende que sigamos dejando pasar las oportunidades que nos ofrecen un futuro próspero.¹⁸

¹⁸ <http://www.clarin.com/suplcmntoclarinrural>, 14 de septiembre de 2003.

Por lo indicado anteriormente concluimos en que las obras de infraestructura son indispensables para el crecimiento conjunto de la economía regional, es por eso que decimos que se debe planificar un desarrollo de producción acompañándolo con decisiones lógicas para crecer en todos los frentes de una economía, que son producción, empleo, comercio, transporte, Obra publica.

TERCERA PARTE:

COMENTARIOS FINALES:

Al iniciar la investigación sobre el Puerto Quequén, partimos sobre la premisa de que el puerto no estaba en el umbral de su desarrollo por una cuestión de falta de políticas que así lo determinaran. Con el correr del trabajo se fue desmembrando que si bien es visible la falta de políticas pro Puerto Quequén, también es real que el mismo es pura y exclusivamente cerealero, lo que significa que su desarrollo está ligado a la producción de granos de la zona, además no existe en la región una conciencia colectiva sobre la importancia de tener una boca exportadora a metros de la zona de influencia. Es por eso que parece importante mencionar que, si bien las obras de remodelación y actualización del Puerto Quequén, como así también las obras de repavimentación de las rutas de acceso son importantes e imprescindibles, no son determinantes para el crecimiento del puerto en sí, sino que son parte de un conjunto de acciones a realizar que serán analizadas en el siguiente punto.

CONCLUSIÓN:

Con el desarrollo del trabajo se evacuaron muchos interrogantes que han permitido formar una opinión sobre como se encuentra el Puerto Quequén en la actualidad.

Parecería que el puerto se encuentra en un punto de inflexión con relación a las décadas pasadas. Los niveles exportables actuales se han incrementado y todo pareciera que van camino a superar la media histórica¹⁹. No obstante, la realidad indica que el puerto crece por una cuestión de decantamiento de la producción. Si se analiza la situación y se propone mirar hacia un futuro no tan lejano, se entiende que se debe abrir el abanico de exportaciones, es decir no ser solo un puerto cerealero; se debe potenciar la industria de derivados de los "comodities" y a la vez aumentar su valor agregado, pero todo de una manera planeada y estratégica. Es allí donde el Puerto Quequén cobra importancia para lograr este propósito, ya que la potencialidad de crecimiento a nivel de volumen exportable, cercanías de la zona de producción y la accesibilidad al puerto lo hacen posible.

La Argentina es un país netamente exportador de comodities, estas exportaciones han remontado notablemente en los últimos años debido a la recuperación de los precios en los mercados internacionales y en los volúmenes de producción, dejando atrás una década poco favorable para las exportaciones durante la cual se hizo difícil competir, producto entre otras cosas de los altos costos de producción además de los subsidios desleales utilizados por las

¹⁹ A la fecha (noviembre 2003) se llevan exportados alrededor de 5.000.0000 de toneladas.

naciones primer mundistas. Este incremento repercute de manera notable en las arcas del Estado a través de las exageradas retenciones a las exportaciones que representan el equivalente a 2.000.000 de planes trabajar.

Puerto Quequén posee gran potencialidad para hacer frente e estas demandas, el desarrollo depende de las decisiones y acciones que los directivos del puerto realicen, para lo cual es fundamental el aval del Estado para lograr acuerdos comerciales que ayuden a promocionar y desarrollar el Puerto. Dentro del marco de estas acciones que el Estado debe encarar, está la de lograr que los grandes exportadores completen sus embarques dentro del Puerto Quequén, y no que los fraccionen en los distintos puertos para minimizar sus costos.

TRABAJO DE CAMPO:

Instrumento Metodológico:

Entrevistas en profundidad a informantes calificados:

Aspectos metodológicos:

La entrevista fue confeccionada a través de la técnica del tipo exploratoria descriptiva, en la cual se busca que el entrevistado se sienta con libertad de explayarse en los temas a tratar. Las mismas fueron grabadas para luego utilizarse en el desarrollo de los objetivos específicos.

Actores mas importantes en la temática:

Directorio Consorcio de Gestión del Puerto Quequén conformado por:

Dr. Luis Maria Alsinet (provincia de Buenos Aires, director)

Ing. Jorge Martín (comerciante de las mercaderías)

Julio locca (concesionario de las terminales)

Felipe Mancino (portadores de servicios portuarios)

Enrique Pérez de Contardi (armadores)

Fabián del Río (asociaciones sindicales)

Luis Gavilán (asociaciones sindicales)

Héctor Castaño (Municipalidad de Necochea)

Carlos Ugalde (productor primario de mercaderías)

Comerciantes, profesionales, etc.

Modelo de entrevista seguido para la recopilación de información sobre el tema:

1. ¿Considera al Puerto Quequén competitivo? ¿Por qué?
2. ¿Qué falencias reconoce del Puerto Quequén en la actualidad?
3. Considerando la proximidad del comienzo de la obra de extensión de la escollera sur de Necochea, ¿Le parece necesaria? ¿Por qué?
4. ¿Existen otras obras necesarias que se deberían realizar en el corto plazo?
5. ¿Que impacto económico social produciría en la región?
6. ¿Es aceptable el ritmo exportador del Puerto Quequén o esta trabajando a menos capacidad de la que puede desarrollar?
7. ¿A que factor atribuiría este ritmo exportador?
8. ¿Por que el Puerto Quequén no trabaja al máximo de sus posibilidades?
¿Que barreras considera que tiene que vencer?
9. ¿Considera eficiente la actual gestión del Puerto Quequén? ¿El puerto se podría " vender " mas?
10. ¿Qué ventajas y desventajas posee el Puerto Quequén en relación al resto de los puertos del país?
11. ¿Existe una política portuaria que ayude al crecimiento de exportaciones en el futuro?
12. ¿Debemos competir con el resto de los puertos o unirnos y realizar un trabajo conjunto?
13. Con las perspectivas de crecimiento agropecuarias el puerto ¿debería incrementar su ritmo exportador en los próximos años?
14. ¿Favorecería a la región este crecimiento? ¿De qué manera?

A continuación se exponen las respuestas obtenidas de los entrevistados de modo acotado. Se mencionan aquellas que tuvieron mayor coincidencia entre los distintos entrevistados.

Respuestas obtenidas:

1. El Puerto Quequén es considerado competitivo, ya que está ubicado en una región de producción de cereales muy importante del país siendo un puerto natural y con un acceso muy fácil al mismo. Es estratégico.
2. Algunas de las falencias son los tiempos muertos producto de las inclemencias del tiempo, accesos terrestres defectuosos, estadías de espera excesivas, ancho del canal de acceso mínimo, etc.
3. La prolongación de la escollera sur de Necochea es una obra necesaria y muy esperada, la misma traerá soluciones a problemas que vienen sucediendo a través de los últimos años, tales como tiempos excesivos de espera para entrar al puerto a cargar las mercaderías, poco resguardo del fuerte oleaje, días de cerrado del puerto por las inclemencias del tiempo, etc.
4. Existen obras casi o más importantes que se deben realizar en el corto plazo, como el arreglo de las rutas de acceso al puerto tanto viales como ferroviarias.
5. El impacto en la región no es significativo siempre y cuando no sea consecuencia de un plan integral. Va a afectar al empleo de mano de obra.
6. El ritmo exportador es consecuente con la media histórica, pero se sigue operando con capacidad ociosa.
7. A la producción agrícola y las políticas exportadoras de los grupos exportadores multinacionales.
8. Puerto Quequén no trabaja a sus máximas posibilidades debido a falta de políticas que así lo dispongan. Debe ser más agresivo a la hora de "vender" el puerto y sus aptitudes.
9. La gestión actual no es mala, pero podría superarse día a día. Al Consorcio le falta marketing.
10. El Puerto Quequén es el más barato de todos, es de fácil acceso, cercano a las zonas de producción, etc., pero tiene fallas operativas, tiempos muertos excesivos y falta de políticas portuarias.
11. Si bien en los últimos tiempos parecería que las políticas favorecen a la optimización y actualización de las necesidades del puerto, estas políticas no se sabe cuánto tiempo podrán durar, ya que las mismas son acciones aisladas y no son parte de un plan integral y a largo plazo.
12. No es conveniente tratar de competir salvajemente con puertos competidores, sino trabajar en conjunto tanto en la parte de desarrollo de las exportaciones como en la capacitación y actualización de los puertos y de sus directivos.
13. Todo indica que la producción de cereales se incrementaría en los próximos años, con lo que las exportaciones por Puerto Quequén deberían incrementarse.

14. El impacto en la región será determinante ya que cualquier cambio se refleja inmediatamente en esta zona productora de cereales, activando la economía regional en todos sus niveles.

ANEXO de CUADROS

DETALLE DE LAS EXPORTACIONES MENSUALES DE LOS ULTIMOS AÑOS
POR PUERTO QUEQUEN.

FUENTE: Consorcio de Gestión PUERTO QUEQUEN.

Año 1992

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
103.023	210.966	332.434	289.119	332.877	407.602	487.007	504.889	338.863	274.227	135.128	105.125
3.521.260											

Año 1993

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
376.971	284.275	376.384	279.400	382.767	262.979	253.048	184.689	185.449	89.438	39.685	43.530
2.758.615											

Año 1994

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
166.603	130.975	132.862	311.164	416.381	384.799	342.811	308.767	229.116	149.478	181.811	162.472
2.917.039											

Año 1995

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
358.409	324.616	446.484	390.412	517.331	560.839	419.606	258.278	253.364	148.867	170.490	75.240
3.923.936											

Año 1996

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
393.784	362.999	181.991	355.547	478.476	237.717	536.156	435.284	403.143	198.264	233.316	224.003
4.040.680											

Año 1997

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
723.089	633.030	289.250	533.879	642.281	505.433	543.763	525.943	358.470	428.732	324.392	149.408
5.657.670											

Año 1998

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
595.824	491.315	351.090	366.938	632.806	805.784	832.294	595.521	474.121	392.648	288.841	188.442
6.015.622											

Año 1999

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
250.831	238.226	247.279	363.763	463.859	443.014	329.627	452.551	317.655	339.700	215.945	106.075
3.768.525											

Año 2000

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
511.861	373.485	258.589	408.072	465.183	597.327	382.941	428.411	469.953	304.365	252.903	151.091
4.604.181											

Año 2001

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
570.128	446.351	302.481	326.621	431.655	613.656	479.625	658.123	425.680	305.941	225.857	141.465
4.927.583											

Año 2002

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
570.128	446.351	302.481	326.621	431.655	613.656	479.625	658.123	425.680	305.941	225.857	141.465
4.927.583											

Se puede observar a lo largo de todos los años que los montos exportados promedio mensuales son de aproximadamente 400.000 toneladas, siendo marzo y abril los meses con menos movimientos.

ANEXO de CUADROS

MOVIMIENTO DE BUQUES MENSUAL DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS.

FUENTE: Consorcio de Gestión del PUERTO QUEQUEN.

AÑO 1992

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
12	20	26	23	23	24	28	28	22	17	14	11
248											

AÑO 1993

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
24	20	28	19	19	19	19	11	15	10	9	5
198											

AÑO 1994

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
13	10	10	17	29	25	19	22	19	13	15	15
207											

AÑO 1995

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
21	23	25	24	41	38	32	22	18	14	18	10
286											

AÑO 1996

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
27	22	17	23	31	24	37	32	30	16	22	15
296											

AÑO 1997

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
40	26	22	37	37	30	43	35	28	24	24	15
361											

AÑO 1998

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
30	23	24	21	36	29	39	32	24	27	19	15
319											

AÑO 1999

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
11	16	19	25	28	25	30	32	19	24	19	9
257											

AÑO 2000

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
21	16	15	23	23	33	17	20	22	17	5	9
231											

AÑO 2001

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
26	17	15	15	26	34	27	30	25	16	12	11
254											

AÑO 2002

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
30	20	16	18	22	22	19	13	16	12	18	5
211											

Como podemos observar estos últimos años se ha superado los 200 boques anuales. Si tomáramos como base buques de 30.000 tn. (son de 32 pies de calado algo común para el puerto en cuestión) obtendríamos montos por sobre los 6.000.000 de tn. anuales algo solo logrado en 1998. Es allí donde se ve reflejado que los buques nos son cargados en su totalidad en P. Quequén, producto de políticas inadecuadas.

ANEXO DE GRAFICOS:

Gráficos de elaboración propia.

Fuente: Agencias Marítimas:

Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas Necochea-Quequén.
Administración General de Puertos.
Administración General de Aduanas.
Consortio de Gestión del Puerto Quequén.

Grafico I:

El siguiente cuadro nos muestra la evolución de las exportaciones en las últimas tres décadas, en el mismo se refleja que el máximo de exportación se produjo en el año 1998, y desde que rige la ley 11.414 del año 1994, que crea los consorcios de gestión, el volumen exportable creció notablemente.

Evolucion de las exportaciones por PUERTO QUEQUEN (1965- 1999)

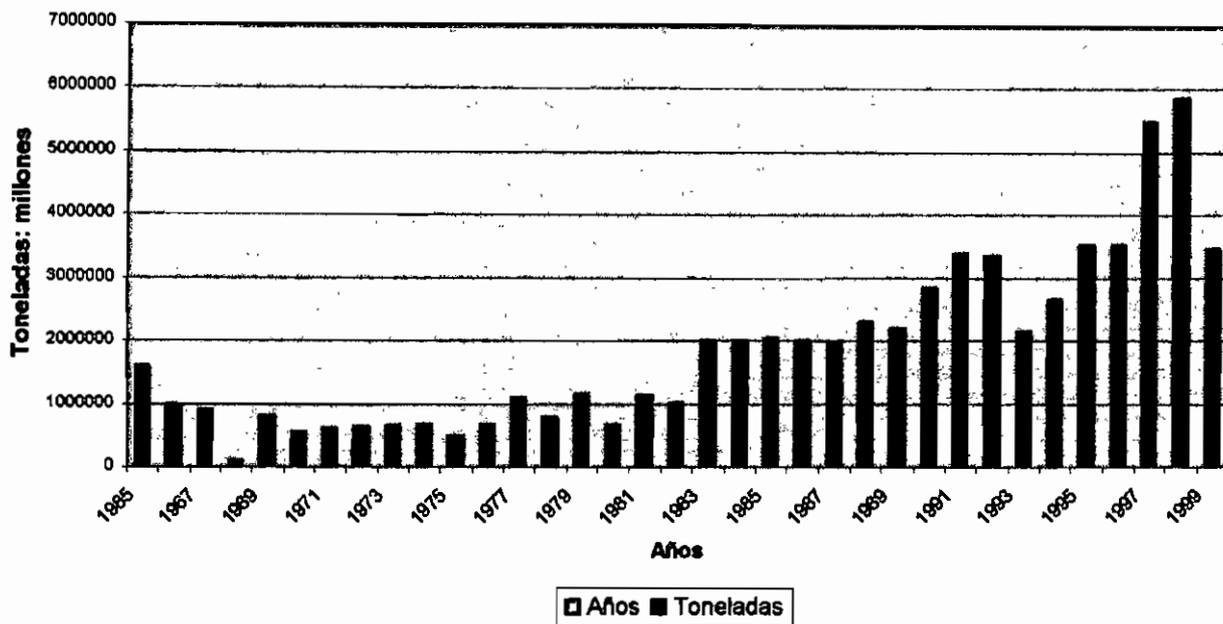


Grafico II:

Este cuadro nos indica el paquete exportador del periodo 1965-1982, en el cual se reflejan dos productos relevantes.

Composicion de las exportaciones de Quququen. Superiodo 65/82

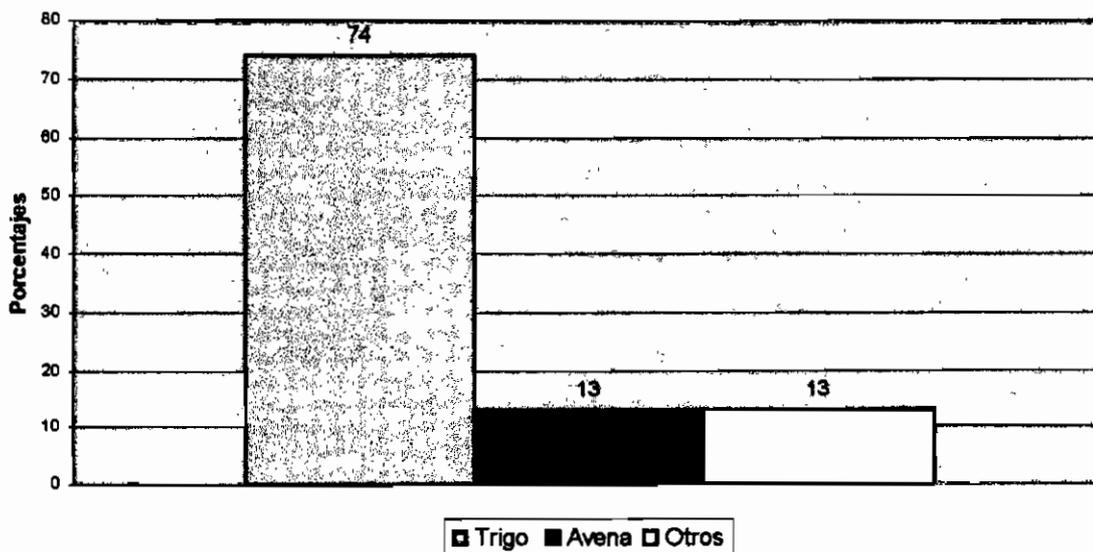


Grafico III:

Nos muestra el paquete exportador del periodo 1983-2000.

Composicion de las exportaciones por Puerto Quequen en el sobperloido 1983/2000

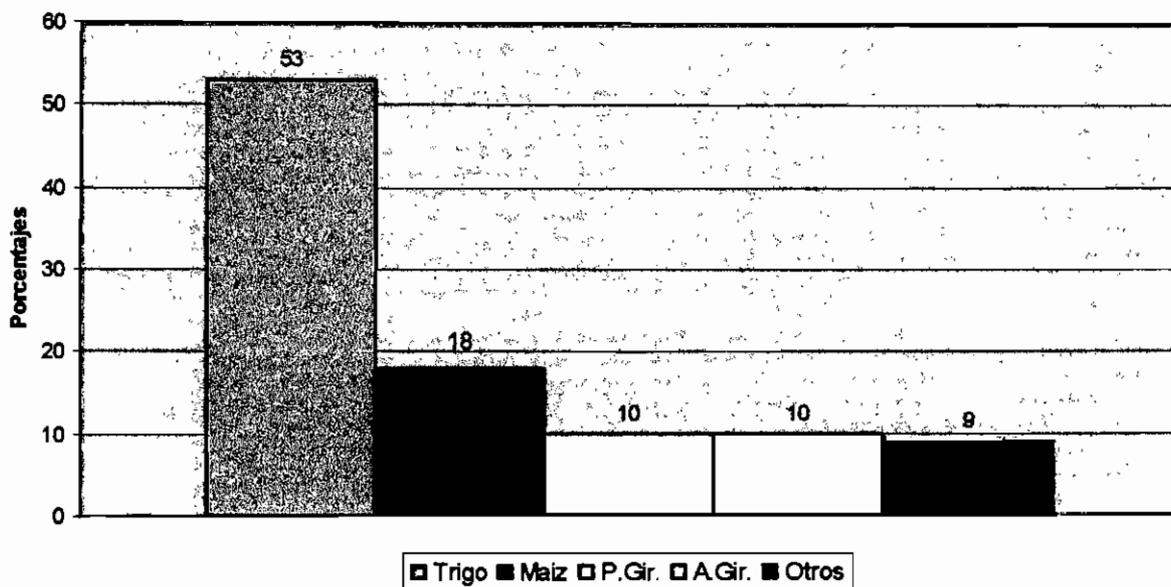


Grafico IV:

Este grafico nos muestra los distintos tipos de granos que se exportan por Quequen y su participación en el volumen durante las dos ultimas décadas.

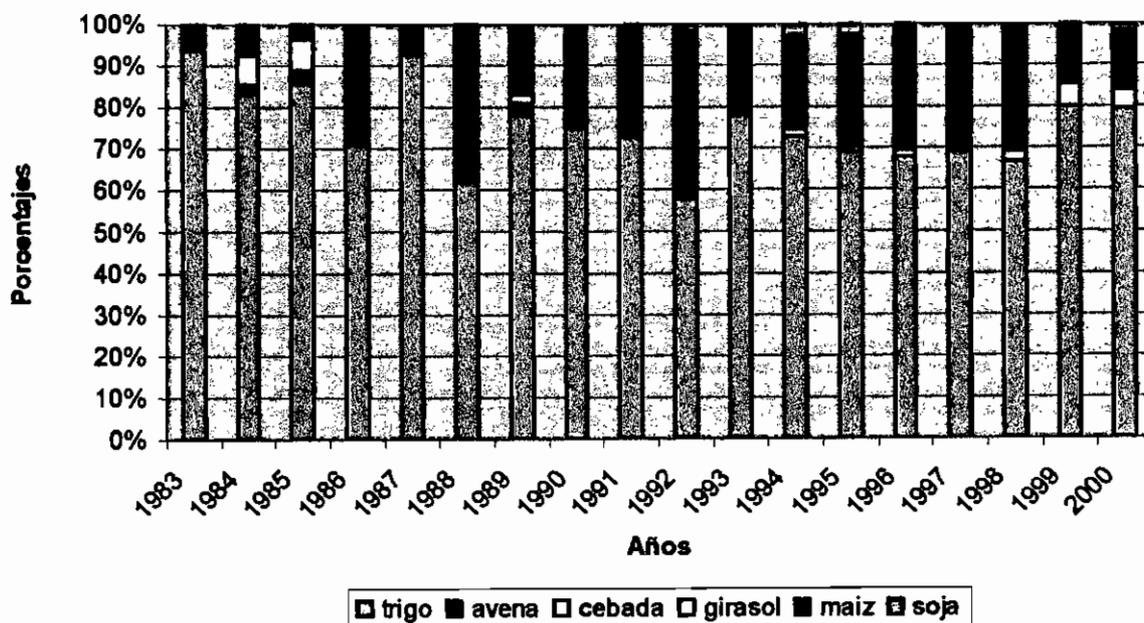


Grafico V:

El siguiente grafico nos indica como se conforman las exportaciones de los subproductos de los granos por Puerto Quequen durante el periodo 83/2000.

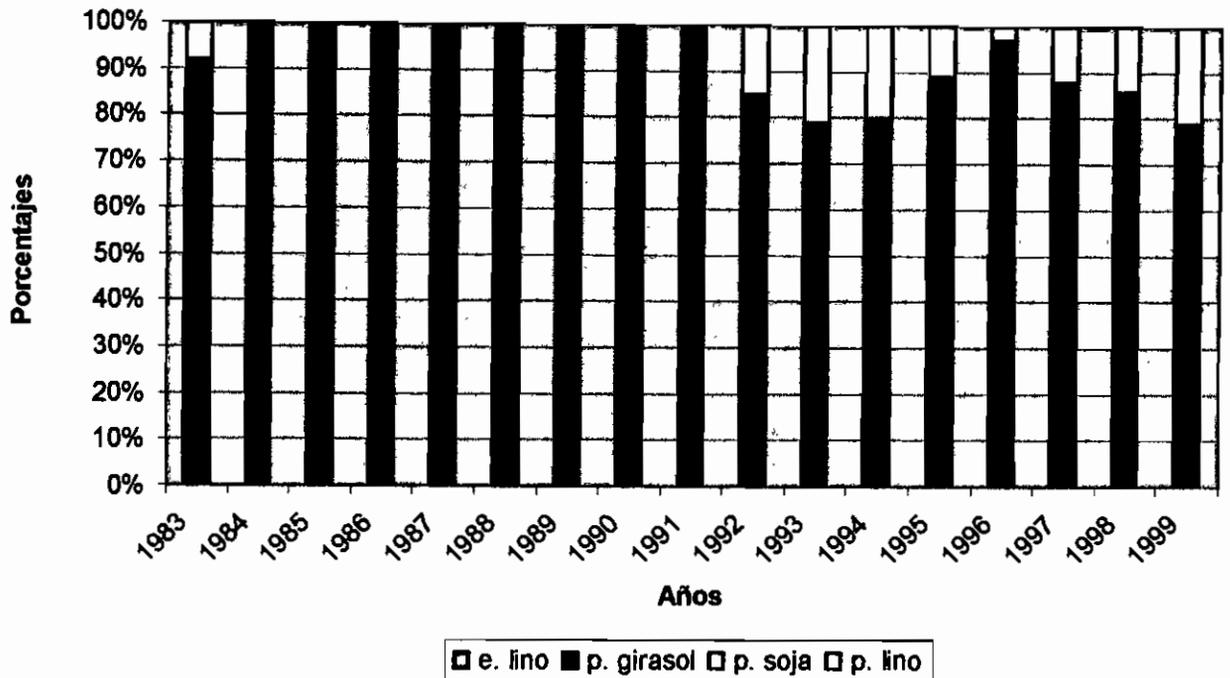


Grafico VI:

Este grafico nos indica la participación de los aceites de girasol, lino y soja en los volúmenes exportables de los últimos años.

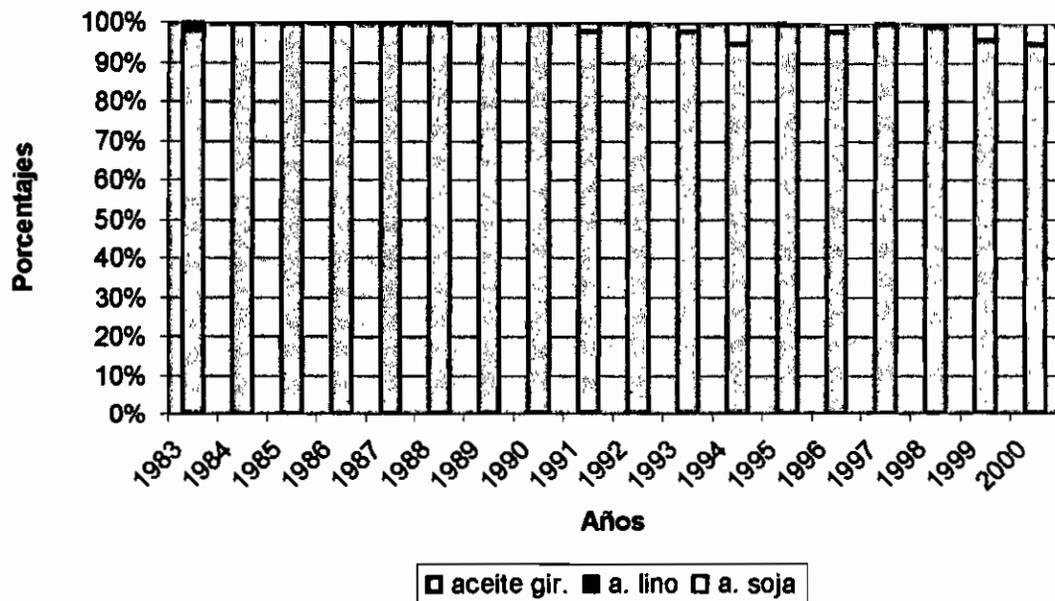


Grafico VII:

Este grafico nos muestra la composición de otros productos que se exportan por Puerto Quequén, tales como pescado, madera y chips durante los últimos años.

Composicion de otros productos por Puerto Quequen 1983-2000

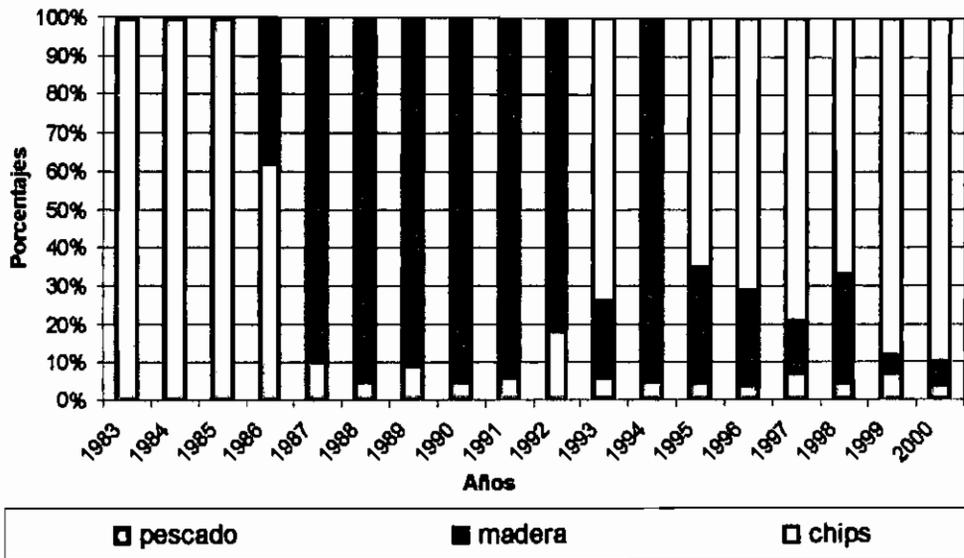


Grafico VIII:

Este grafico nos muestra la composición que tienen las exportaciones por Puerto Quequén.

Composicion de las exportaciones por PUERTO QUEQUEN por rubros (1983-2000)

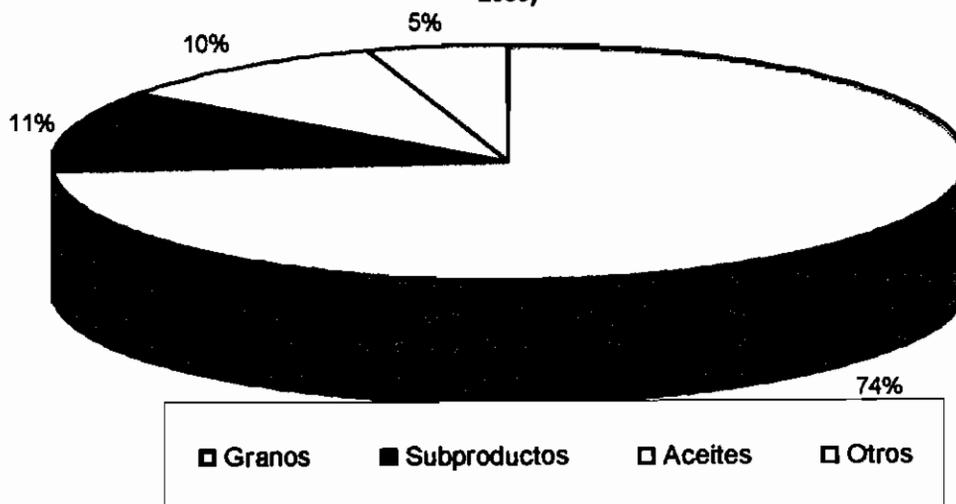
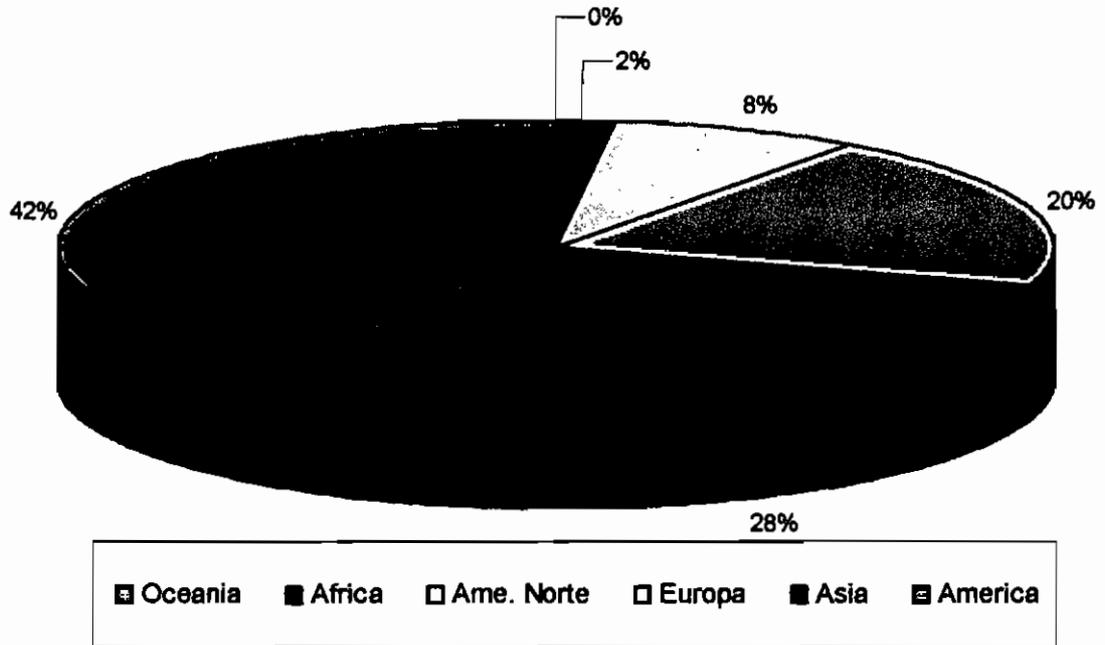


Grafico IX:

Este grafico nos indica cual es el destino que tienen las exportaciones por Puerto Quequén.

Como se observa a Oceanía se le exportan ínfimas cantidades por lo que no es tenida en cuenta por ser poco significativa su participación en el volumen global exportado.



BIBLIOGRAFIA:

- Dornbush, Rudiger - Fisher, Stanley, **Macroeconomía**, 1994, Buenos Aires, A/Z, 6ª edición .
- Ferrucci, Ricardo J., **Instrumental para el estudio de la economía Argentina**, 2002, Buenos Aires, Ediciones Machi, 9 Edición.
- Lorenzini, Horacio N. - Rey Balmaceda, Raúl - Echeverría, María J., **Geografía Económica**. 1995, Buenos Aires, Editorial Machi.
- Mochon, Francisco – Beker, Víctor A., **Economía Principios y aplicaciones**, 1993, Madrid, Editorial McGraw-Hill.
- Valsecchi, Francisco, **¿Qué es la economía?**, 1993; Buenos Aires, A/Z, 6ª edición.
- Zucchi, Héctor A., **Régimen de las actividades portuarias: Ley 24093**, 1994, Buenos Aire, A/Z.

-paginas web visitadas:

www.boletinoficial.gov.ar
www.bolsadecomercio.com
www.clarin.com
www.consejosportuarios.com.ar
www.ecosdiarios.com
www.indec.gov.ar
www.laley.com.ar
www.puertoquequen.com