



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

XXI Congreso Latinoamericano de Puertos



“LA AGENDA PUBLICA LATINOAMERICANA PARA CONSOLIDAR EL MULTIMODALISMO Y LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA”

Valm. (r) Frank Thomas Boyle Alvarado

Presidente del Directorio
Autoridad Portuaria Nacional - Perú

12 abril de 2012



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

EL MULTIMODALISMO





PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

CONCEPTO DE MULTIMODALISMO

- Según algunos autores, se denomina *transporte multimodal* al movimiento de cargas entre su origen y destino final implicando la utilización de diferentes modos de transporte, como, por ejemplo, carretero, marítimo y ferroviario; todo ello mediante un solo contrato de transporte.
- **Michael Feldman** lo define como: “La combinación de diferentes modalidades de transporte para formar una experiencia de viaje ininterrumpida: del autobús al tren, del tren al avión, del avión al barco, del barco al taxi, por medio de un proceso común de distribución y prestación de servicios en una sola transacción comercial”.

La multimodalidad es, por tanto, un elemento clave en cualquier sistema de transporte moderno.



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

EXPERIENCIA PERUANA

El Perú forma parte de la “Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, que emana de la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno realizada en Brasilia en el año 2000, la misma que involucra a los doce países de América del Sur. IIRSA ha proyectado nueve Ejes de Integración y Desarrollo a nivel sudamericano. El Perú participa en cuatro de estos ejes:

- Eje Amazonas (Perú, Ecuador, Colombia, Brasil)
- Eje Perú-Brasil- Bolivia
- Eje Interoceánico (Brasil-Paraguay-Bolivia-Perú-Chile)
- Eje Andino (Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Bolivia y Chile)

La importancia de la integración de la infraestructura sudamericana que proyectan los Ejes de IIRSA se traduce en el acceso favorable a otros países de la región y otros continentes mediante el empleo de las redes de infraestructura vial y comunicaciones compartidas en los ejes identificados.



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

EJES IIRSA





PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

CONSOLIDACION DEL MULTIMODALISMO EN EL PERU

IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable.

En el Perú, la implementación del IIRSA busca el desarrollo necesario de la Infraestructura para facilitar el transporte de mercancías en la región, en donde la carga deberá viajar en distintos modos de transporte.

Como consecuencia del incremento del comercio tanto interior como exterior, concretamente por efecto del corredor interoceánico y de la infraestructura vial – carretera Paita – Tarapoto – Yurimaguas – del Eje de Integración y Desarrollo del Amazonas de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamérica (IIRSA), así como del desarrollo de las hidrovías amazónicas, el Perú ha iniciado una serie de proyectos, con el objetivo de dotar de una infraestructura portuaria capaz de satisfacer la demanda que se generará



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

En el eje Amazonas en lo concerniente al Sistema Portuario Nacional, los proyectos integrados al IIRSA son los siguientes:

1. Carretera Paita – Yurimaguas, Hidrovía Huallaga, Puertos y Centros Logísticos de Paita, Yurimaguas y de Iquitos (incluye proyecto-ancla y proyectos vinculados).
2. Carretera Lima - Tingo María - Pucallpa, Puerto y Centro logístico de Pucallpa y modernización del Puerto del Callao.

Carretera
Paita - Yurimaguas



Carretera Lima-Tingo María-
Pucallpa





PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Hidrovías Amazonicas

Hidrovía Huallaga



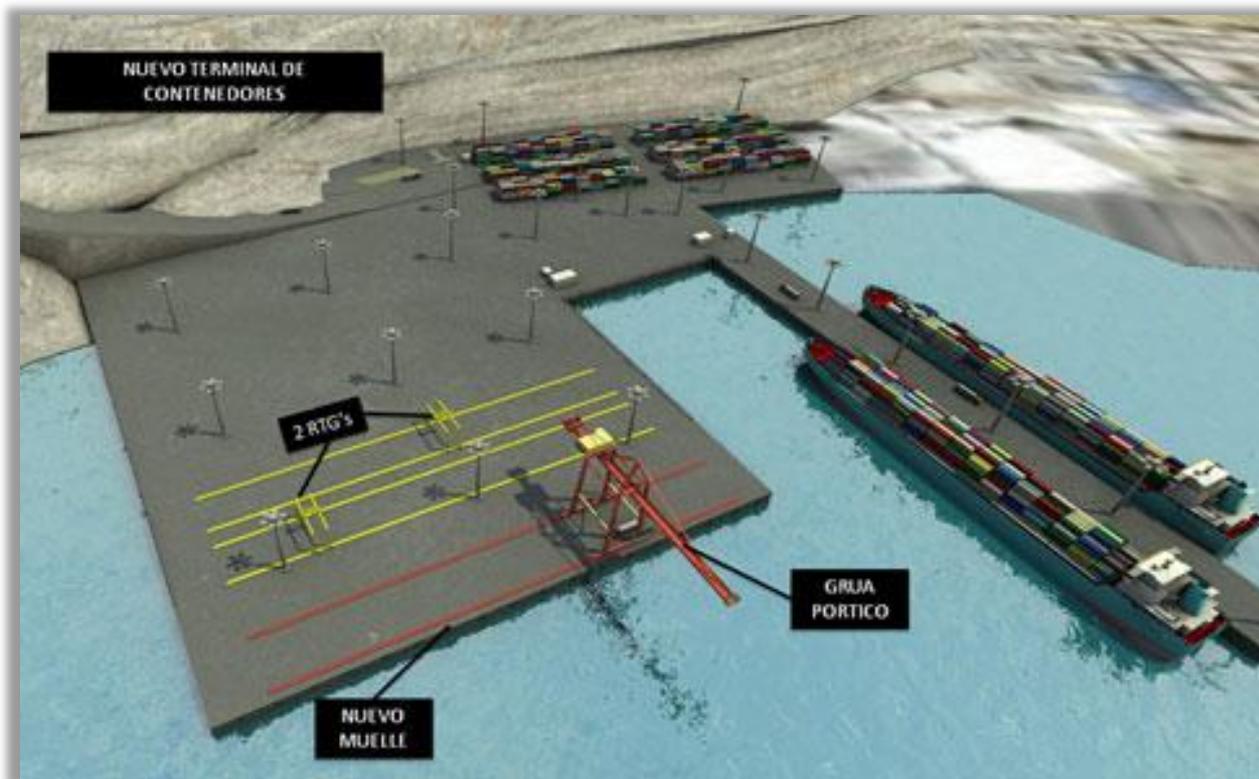
Hidrovía	Huallaga (Nueva Reforma – Boca Río Marañon 220 Km.)
Eje	Amazonas - IIRSA NORTE
Ubicación	En la región Loreto
Proyecto	“Mejoramiento y Mantenimiento de la Navegabilidad en los ríos Huallaga, Ucayali, Marañon y Amazonas”
Estado Situacional	En etapa de estudio de factibilidad, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

Terminal Portuario de Paita



Terminal Portuario	Paita
Eje	Amazonas - IIRSA NORTE
Estado Situacional	Concesionado a Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)
Ubicación	El puerto de Paita está localizado en la Bahía y Provincia de Paita, a 56 kilómetros de la ciudad de Piura en el departamento del mismo nombre.

Proyecto: Modernización del TP Paita	Etapa I construcción del nuevo terminal de contenedores que consiste en un nuevo muelle de trescientos metros de largo y un patio para contenedores de 12.5 hectáreas, calado de 13 metros y será equipada con 1 grúa pórtico de muelle y 2 grúas pórtico de patio RTG. Inicio de obras se estima el próximo 02 de mayo.
	Etapa II Dependiendo de la demanda será equipada adicionalmente con 1 grúa pórtico de muelle y 2 grúas pórtico de patio.



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

Terminal Portuario Nueva Reforma (Yurimaguas)



Terminal Portuario	Nueva Reforma (Yurimaguas)
Eje	Amazonas - IIRSA NORTE
Estado Situacional	Concesionado Consorcio Amazonas. Esta en etapa de elaboración del Expediente Definitivo fecha limite de presentación 10 de agosto, inicio obras se estima diciembre 2012
Ubicación	Localidad de Nueva Reforma, distrito de Yurimaguas, provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto, sobre el Río Huallaga.

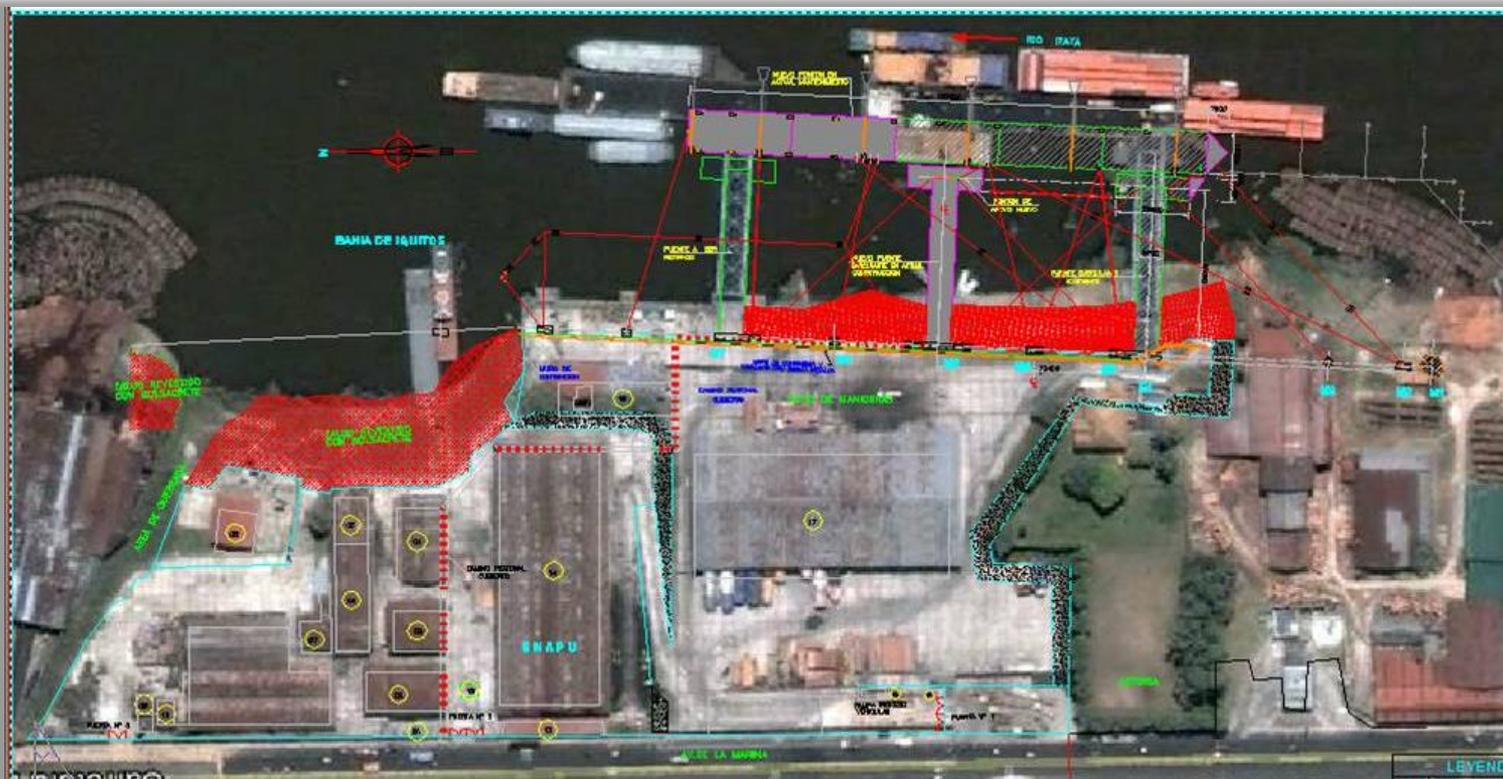
Proyecto: Modernización del TP Yurimaguas – Nueva Reforma	Infraestructura
	Construcción de un muelle de 120 m con dos amarraderos y atracadero para pasajeros de 10 m. Construcción de áreas de almacenamiento, procesamiento y acopio de mercaderías
	Equipamiento
	2 Grúas Móviles, reach stacker y equipo complementario



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Terminal Portuario de Iquitos



Terminal Portuario	Iquitos
Eje	Amazonas - IIRSA NORTE
Estado Situacional	Etapa de elaboración de los Términos de Referencia para la actualización del Estudio de Factibilidad que ha perdido viabilidad al transcurrir mas tres años. Es un terminal de uso público administrado por ENAPU S.A.
Ubicación	El Terminal Portuario de Iquitos se encuentra ubicado en el distrito de Punchana, provincia de Maynas, departamento de Loreto, a orillas del río Itaya a dos (02) kilómetros de su confluencia con el río Amazonas.

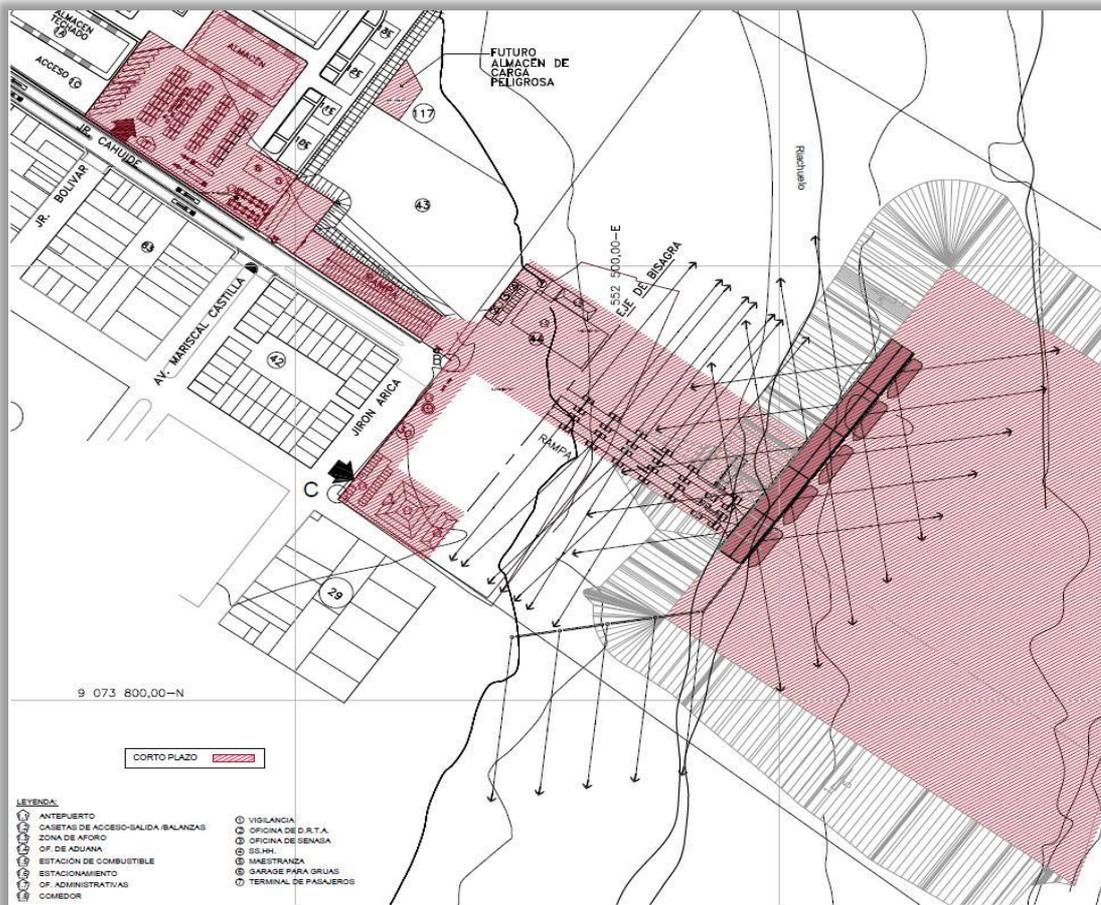
Proyecto: Modernización del TP Iquitos	Infraestructura Mejoras, Rehabilitación y/o reforzamiento de las obras de rio y tierra del terminal existente
	Equipamiento Adquisición de grúas



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

Terminal Portuario de Pucallpa



Terminal Portuario	Pucallpa
Eje	Amazonas - IIRSA CENTRO
Estado Situacional	Etapa de actualización del Estudio de Factibilidad fecha de finalización setiembre 2012
Ubicación	El Terminal Portuario de Pucallpa se encuentra ubicado en el distrito de Callería, provincia de Coronel Portillo, departamento de Loreto, a orillas del río Ucayali.

Proyecto: Modernización del TP de Pucallpa	Infraestructura
	Construcción del nuevo terminal portuario, obras de río, Construcción y o habilitación, de áreas de almacenamiento, procesamiento y acopio de mercadería
	Equipamiento
	Adquisición de grúas y equipamiento portuario

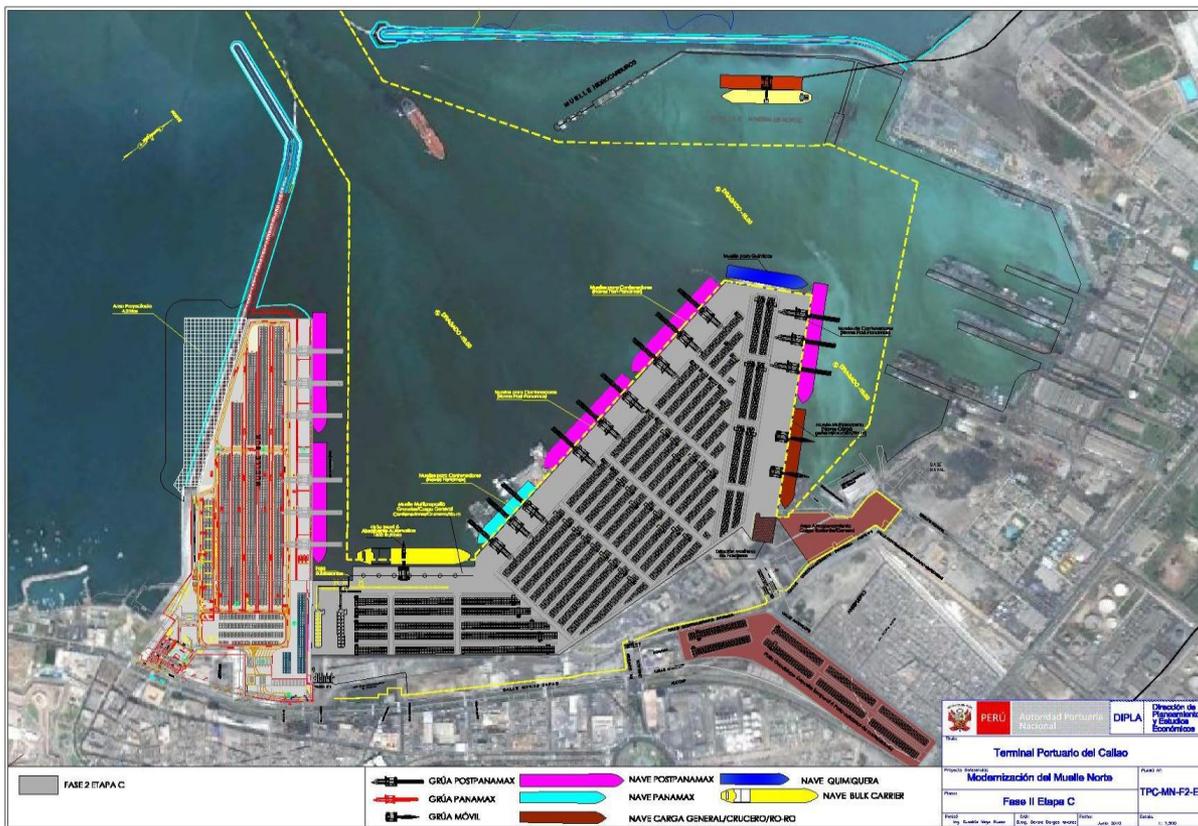


PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

Terminal Portuario del Callao

Terminal Portuario	Callao
Eje	Amazonas - IIRSA CENTRO
Ubicación	El Terminal Portuario del Callao, se encuentra ubicado la provincia constitucional del Callao colindante con la provincia de Lima, es el principal puerto del Perú.



PROYECTO: MODERNIZACIÓN DEL TP CALLAO

Terminal de Contenedores Muelle Sur

Concesionado a DP World Callao desde 2006- Debe ejecutar la Segunda Fase la cual consiste en ampliar a un amarradero más (960 metros), con 3 grúas pórtico de muelle y 9 de patio.

Como parte de su Primera fase, cuenta con un Moderno terminal de contenedores constituido por dos amarraderos, 6 grúas pórtico de muelle y 18 de patio, con capacidad de recibir buques post panamax.

Terminal de Norte Multipropósito

Concesionado a APM Terminals, encargado de modernizar la parte norte del TPC, en donde construirá un moderno terminal de contenedores, el cual contará con 4 amarraderos con capacidad de recibir buques portacontenedores de tipo post panamax; adicionalmente contará con dos amarraderos multipropósito, un amarradero especializado en graneles, y un amarradero para el movimiento de hidrocarburos.

Se encuentra en elaboración el estudio definitivo, cuya echa limite de aprobación es abril de 2012. El inicio obras se estima para Agosto de 2012.



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

FACTORES DE COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS





PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

Para definir de manera clara un Escenario Estratégico para el Desarrollo Portuario tenemos que se deben analizar los siguientes puntos:

- Comercio, transporte y logística
- Estrategia de las empresas navieras
- Mejores prácticas portuarias
- Políticas institucionales
- Marco Jurídico marítimo portuario



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

EL COMERCIO, EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Con respecto al entorno económico mundial, el crecimiento en los países industrializados en el futuro inmediato será bajo como consecuencia de los elevados volúmenes de deuda que están afectando al nivel de confianza con la repercusión consiguiente en la demanda global y su efecto en las tasas de desempleo.

En este sentido, el comercio internacional ha sido favorecido con la marcada tendencia ascendente en las cotizaciones de las principales materias primas que comercia el país -commodities-, especialmente mineras, y lo que se denomina el boom de las exportaciones no tradicionales



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

EL COMERCIO, EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Con relación al *transporte marítimo internacional*, tenemos que este representa cerca del 90% del transporte internacional de mercancías. Durante las tres últimas décadas ha experimentado un crecimiento medio anual de 3.1%.

Tradicionalmente se ha asociado el transporte marítimo con cargas de gran volumen y poco valor (por ejemplo minerales de hierro, carbón, petróleo, entre otros), en los últimos años la cuota de mercancías con mayor valor agregado ha experimentado un gran crecimiento.

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), las manufacturas suponen un 70% de los intercambios comerciales medidos en valor y que son transportadas en contenedores cuando utilizan el modo marítimo.

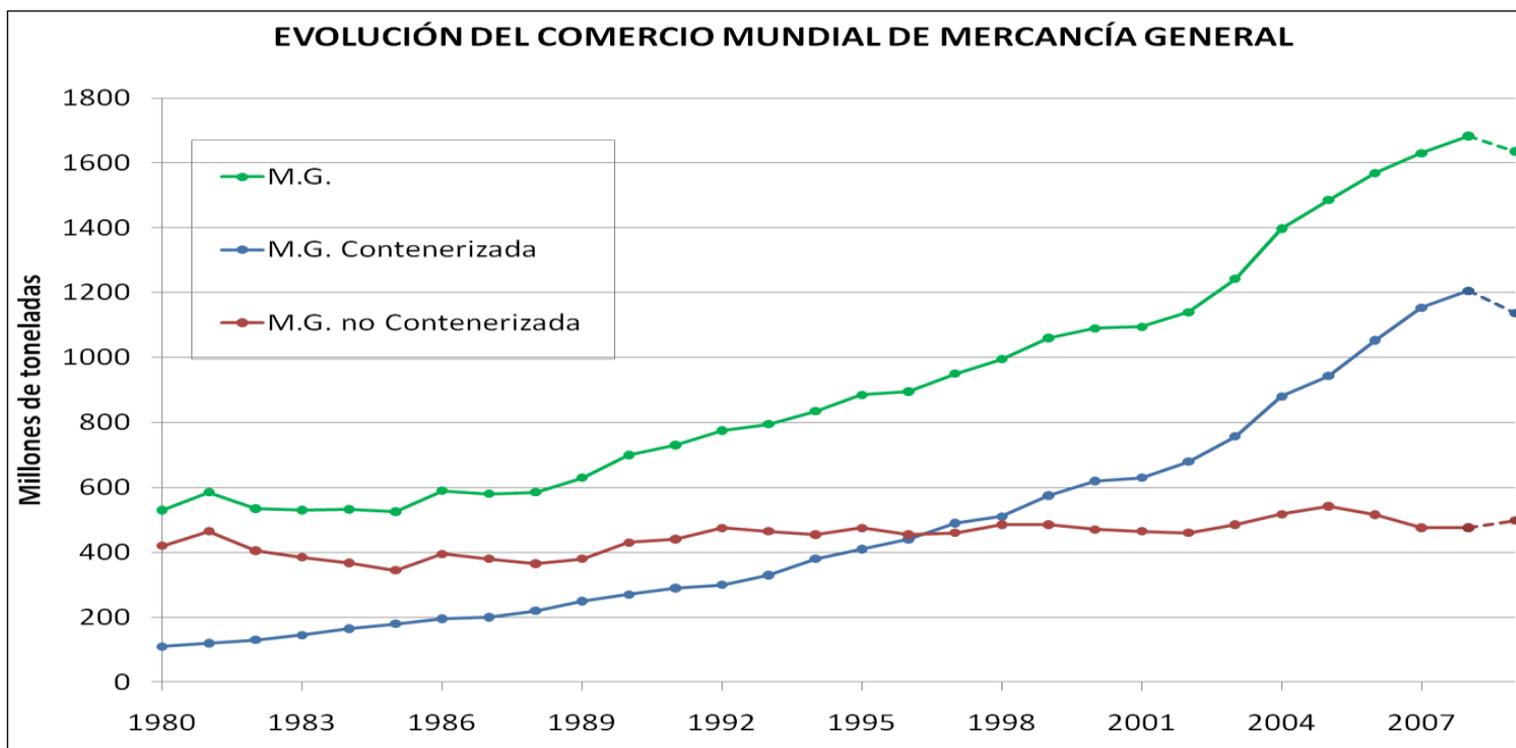


PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

EL COMERCIO, EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Evolución del tráfico mundial de mercancía general por tipos 1980-2007



Fuente: Fundación Valenciaport a partir de datos de Drewry Shipping Consultants y Global Insight



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

EL COMERCIO, EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Con respecto a *la Logística*, los cambios experimentados en los sistemas de producción y los patrones de consumo afectan al sector logístico, ya que de él depende el manejo del flujo de materiales desde sus fuentes, pasando por los procesos productivos y hasta los consumidores finales, responsabilizándose en la actualidad, también, de los residuos generados por el consumo de dichos productos, lo que se conoce en la actualidad como logística inversa.

Para lograr el objetivo de llegar a los clientes finales, el sector gestiona sistemas y recursos en una cadena de proveedores y clientes, denominada cadena de suministro, que trata de integrar toda la cadena de abastecimiento para el mejor control de los flujos de materiales e información en tiempo, forma y al costo más adecuado.



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

ESTRATEGIA DE LAS EMPRESAS NAVIERAS

La nave en su calidad de cliente-usuario del puerto y la empresa naviera o armador con sus estrategias de negocio son dos elementos imprescindibles en el análisis del escenario estratégico.

En los últimos años se ha producido integraciones horizontales (adquisiciones, pools y alianzas) entre las empresas navieras a nivel global.

En general las empresas navieras buscan el contar con naves cada vez de mayores dimensiones consiguiendo con ello mejorar sus costos de operación y mejorando en parte los fletes unitarios de la carga que trasladan por el principio de *“economías de escala”*.



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

ESTRATEGIA DE LAS EMPRESAS NAVIERAS

**Clasificación de los buques petroleros
(en DWT o TPM – toneladas de peso muerto)**

CATEGORIA	TPM	
BUNKERING	1.000 - 5.000	 Coastal Tanker (205 m)
HANDYSIZE	5.000 – 20.000	 Aframax (245 m)
HANDYMAX	20.000 – 50.000	 Suez-Max (285 m)
PANAMAX	50.000 – 80.000	 VLCC (360 m)
AFRAMAX	80.000 - 120.000	 VLCC (360 m)
SUEZMAX	120.000 - 180.000	 VLCC (360 m)
V.L.C.C.	200.000 - 300.000	 ULCC (415 m)
U.L.C.C.	más de 300.000	 ULCC (415 m)

Fuente: <http://www.shipping-markets.com/help/definition.asp>

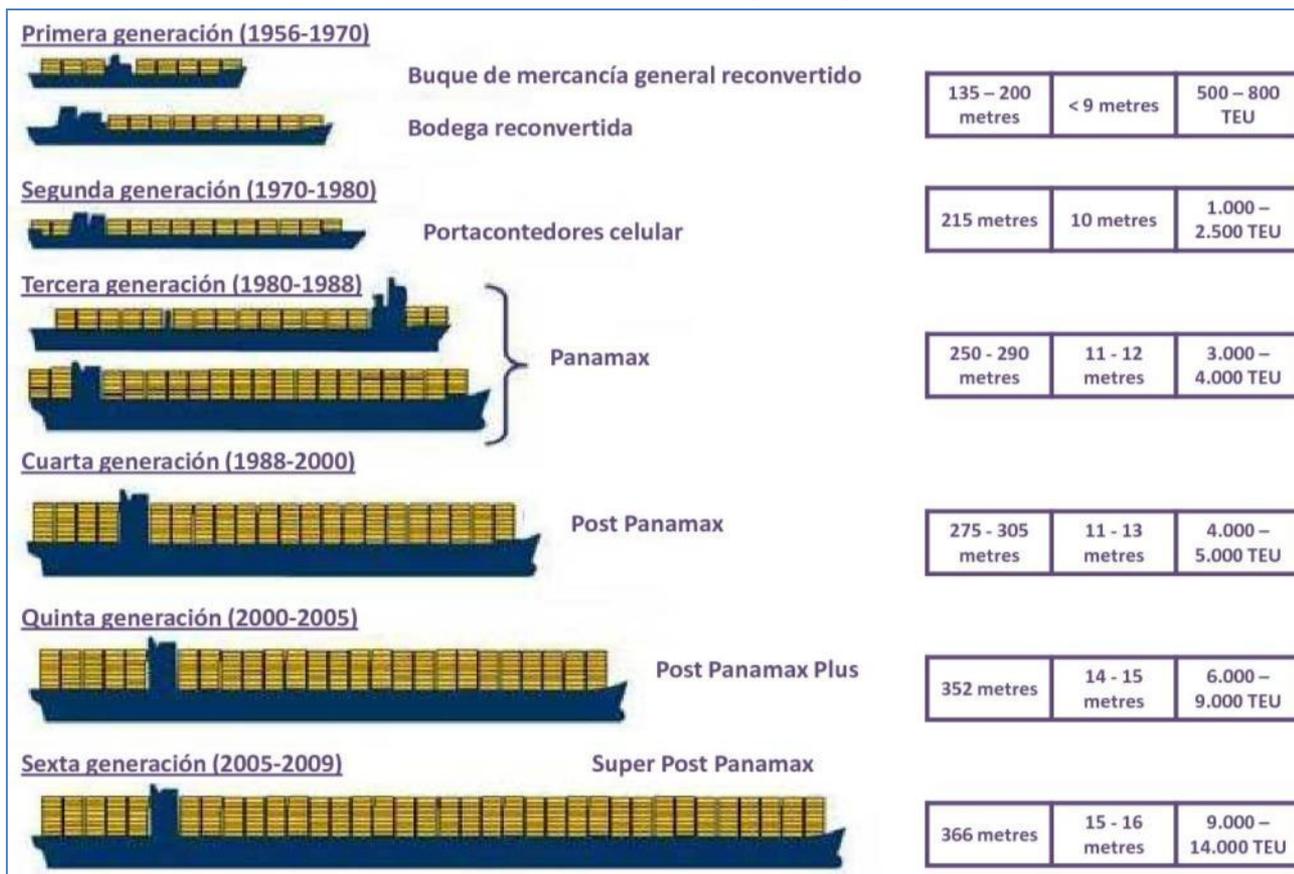


PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

ESTRATEGIA DE LAS EMPRESAS NAVIERAS

Evolución del tamaño de los buques portacontenedores



Fuente: DPI Terminals (2005)



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

Estás tu listo para pensar diferente ... en grande?!

Big thinking

The capacity of a Triple-E vessel, 18,000 TEU, will set a new world record. Maersk Line continues to break its own records and sets new standards for the shipping industry. From Regina Mærsk to the Triple-E class, Maersk has designed the largest container vessels in the world since 1996.



2013
Triple-E Maersk Class
18.000 TEU



2006
Emma Mærsk Class
15.500 TEU



1997
Sovereign Mærsk class
8.100 TEU



1996
Regina Mærsk class
7.100 TEU

+16%
BREAKING THE RECORD (AGAIN)

18.000
20-foot containers



111 million
Pairs of sneakers



A single 20-foot container can hold about 6 thousand pairs of sneakers in one container. A Triple-E class vessel can transport approximately 111 million pairs of sneakers – enough to make everyone a jogger in Mexico.



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Estás tu listo para pensar diferente ... en grande?!



CHINAMAX

CHINAMAX



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

MEJORES PRACTICAS PORTUARIAS

En este punto se deben tener como referencia las mejores practicas realizadas en diversas instalaciones portuarias tales como:

- Planificación
- La relación Puerto-Ciudad
- La Participación Público Privada (APP): las Concesiones
- Calidad en los servicios de la cadena logístico portuaria
- Tecnologías de la información: herramienta esencial del desarrollo portuario
- Infraestructuras logísticas
- Sistemas de gestión ambiental
- Protección y seguridad portuaria
- Formación (capacitación)



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

POLITICAS INSTITUCIONALES

Las políticas institucionales, las podemos dividir en dos grupos:

- Políticas Institucionales nacionales; contiene la Política Nacional del Sector Transportes, la Política Portuaria Nacional, el Plan Estratégico Nacional Exportador 2003-2013, el Plan Intermodal de Transportes (PIT), y la Agenda de Competitividad 2012-2013.
- Políticas de ámbito Internacional; contiene los convenios bilaterales – TLC –, los procesos de integración, los compromisos y convenios regionales, y los compromisos y convenios multilaterales.



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

ESCENARIO ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

MARCO JURIDICO MARITIMO-PORTUARIO

El Sistema Portuario Nacional (SPN) -incluidas las actividades portuarias que se realizan y los servicios portuarios que se prestan en su entorno como efecto de la dinámica del comercio exterior e interior peruano- se encuentra regulado por distintas normas de diverso rango, y éste abarca desde preceptos constitucionales hasta normas de menor jerarquía como resoluciones de acuerdo de directorio.

Los cuerpos normativos que integran el mencionado ordenamiento portuario nacional se ven complementados por otro conjunto de normas generales, cuya aplicación en el SPN es relevante, tanto en lo concerniente a las transacciones que se puedan dar en él como en la consecución de los objetivos de modernización portuaria.



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

MARCO JURIDICO MARITIMO-PORTUARIO

Para obtener la modernización portuaria antes mencionada se requiere de un marco jurídico sólido y coordinado por lo que se debe tener en cuenta:

•**Normas del ordenamiento portuario nacional**

- a) Ley del Sistema Portuario Nacional.(LSPN)
- b) Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (RLSPN)
- c) El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)
- d) Reglamento de Recepción y Despacho de Naves (REDENAVES)
- e) Normas medioambientales, protección y seguridad
- f) Reglamento de Agencias Generales, Agencias Marítimas, Agencias Fluviales, Agencias Lacustres; Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba del Decreto Legislativo N° 707
- g) Reglamento de los Servicios de Transporte Acuático y Conexos Prestados en Tráfico de Bahía y Áreas Portuaria
- h) Resoluciones emitidas por la APN



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

MARCO JURIDICO MARITIMO-PORTUARIO

- **Normas generales complementarias al ordenamiento portuario**
 - a) Constitución Política del Perú
 - b) Ley Marco de las Asociaciones Público-Privadas para la Generación de Empleo Productivo
 - c) Reglamento de la Ley Marco de las Asociaciones Público-Privadas
 - d) Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado
 - e) Entre otras.
- **Mejoramiento del marco jurídico portuario**

Las normas que forman parte del ordenamiento portuario nacional, empezando por las que integran la LSPN, a partir de la cual se han aprobado todas las normas reglamentarias incluido el PNDP, son perfectibles, es decir, son susceptibles de ser mejoradas para permitir que tanto la administración pública como los administrados puedan aplicarlas de manera certera, y así evitar las inconsistencias o antinomias que dentro de ella puedan resultar perniciosas para su aplicación.



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

INVERSIONES PORTUARIAS

- **En el Terminal Portuario del Callao.**

- Desde mayo 2010 se encuentra en operación el Muelle Sur 1a etapa, operado por DP World Callao (850,000 TEUs). Total de inversiones previstas US\$ 617 MM incluyendo un ICA de US\$ 144 MM.
- La APN y el Consorcio Transportadora Callao, suscribieron el Contrato del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el TPC. Inversión prevista US\$ 120 MM. Inicio operaciones 2º semestre 2013.
- Se ha finalizado la obra “Ampliación y Mejoramiento de la Boca de Entrada en el TPC” (dragado canal de acceso de 200mts de ancho y áreas de maniobra a -16m) con una inversión de US\$ 62 MM
- Se otorgó en el mes de abril 2011 la concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC a la empresa APM Terminals Callao, por 30 años. El monto de inversión comprometido es de US\$ 761 MM y se desarrollará en 5 etapas; ya esta operando desde 01 de julio del año pasado. Las etapas 1 y 2 se iniciaran en mayo próximo y demandarán una inversión de US\$ 330.7 MM (sin incluir el Impuesto General a las ventas)

INVERSIONES PORTUARIAS

NTC Sur-DPW Callao

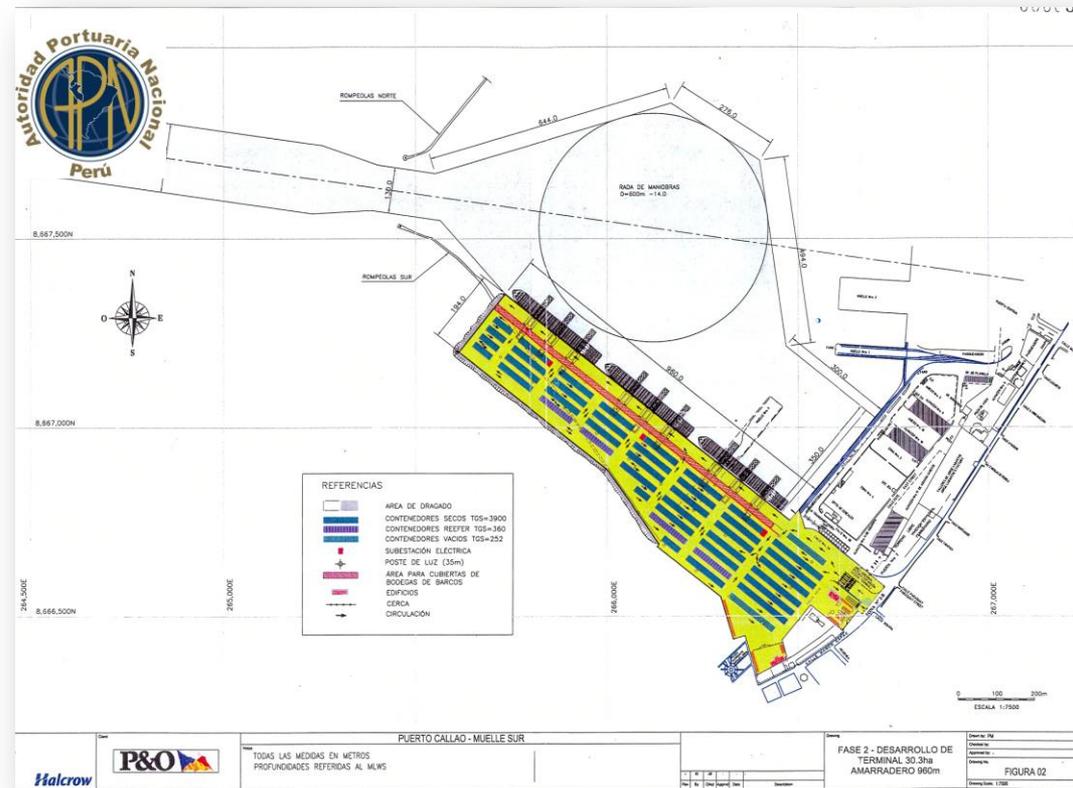
- **Muelle Sur I Etapa.**
 - 650 metros de muelle con capacidad para amarrar hasta dos naves de alto bordo (más de 300 m. de eslora).
 - 21.5 ha de área de apilamiento de contenedores (14 has ganadas al mar).
 - 6 grúas pórtico “Súper Post-Panamax”
 - 18 grúas pórtico de patio RTG
 - Capacidad operativa de 850,000 TEUs.
 - -14 mts. (preparado para -16)



INVERSIONES PORTUARIAS NTCS II Etapa

• Muelle Sur II Etapa.

- 960 metros de muelle con capacidad para amarrar hasta tres naves de alto bordo.
- 30 ha de área de apilamiento de contenedores (22 ha ganadas al mar).
- 9 grúas pórtico “Súper Post-Panamax”
- 27 grúas pórtico de patio RTG
- Capacidad operativa de 1.350,000 TEUs.
- -14 mts. (preparado para -16)



INVERSIONES PORTUARIAS CTC

- **Nuevo Terminal Embarque de Concentrados de Minerales. (US.120MM)**
 - Muelle de 200m de longitud, con capacidad para atender naves de una eslora de 226m y profundidad referencial de -14 metros.
 - Faja transportadora, especialmente diseñada para evitar la contaminación en el embarque de minerales, con una longitud aproximada de 3000 metros, con una capacidad nominal de 2000 ton/hora y de 2300 ton/hora como capacidad de diseño y con una velocidad de 4.0-4.5 m/s.
 - Cargador lineal, con un rendimiento estimado nominal de 2000 ton/hora, acorde con la capacidad nominal de la Faja Transportadora.



INVERSIONES PORTUARIAS

TNM Callao-APM Terminals (Etapa I)

- **Concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC. (US \$ 761 MM)**

- Etapa 1 (Obra Inicial US\$. 264.5 MM)**

- Ampliación y reforzamiento del frente de atraque de los Amarraderos C y D del Muelle Norte, preparado para dragado a -16.00 m.
- Incremento de la capacidad portante del pavimento de la mitad del Muelle Norte contiguo a los amarraderos C y D.
- Incremento de la capacidad portante del pavimento de la Zona 1 y Zona 6 del Terminal Norte Multipropósito.
- Mejoramiento del pavimento del área para almacenamiento de carga general y Ro-Ro.
- Habilitación del área contigua al amarradero D del Muelle Norte, para la estación marítima de pasajeros.
- Dragado para contar en los Amarraderos C y D del Muelle Norte con una profundidad de -14.00 m.
- Dragado del canal de aproximación desde el área de maniobras hasta el lado norte de los amarraderos C y D del Muelle Norte, correspondiente a las áreas que permiten el acceso de las embarcaciones a dichos amarraderos, a -14.00 m.



- Adquisición e instalación de Tres (3) grúas pórtico de muelle tipo post panamax en el Amarradero C.
- Adquisición de nueve (9) grúas pórtico de patio
- Adquisición de dos (2) Reach Stacker
- Adquisición de dos (2) grúas móviles para el Amarradero D.

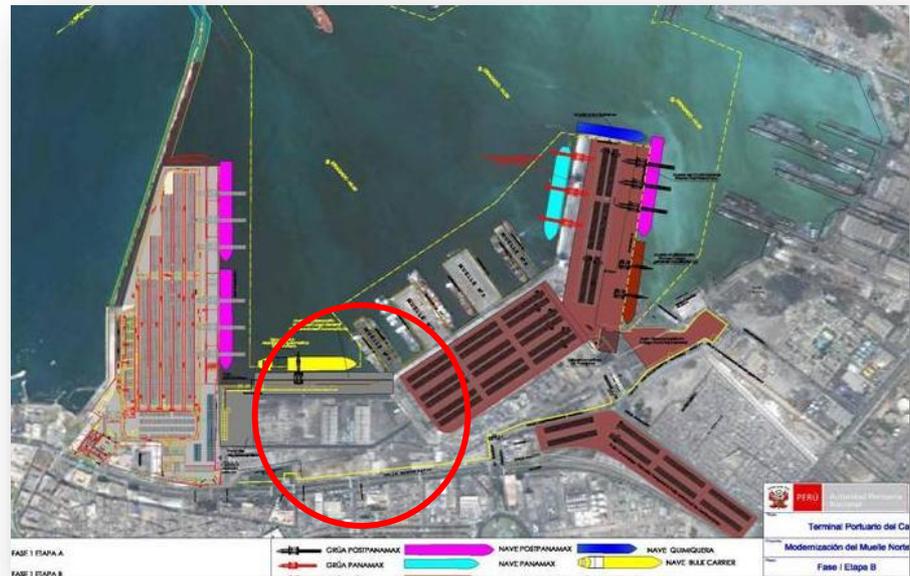
INVERSIONES PORTUARIAS

TNM Callao-APM Terminals (Etapa II)

- **Concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC.**

- **Etapa 2 (Obra Inicial US \$ 66.1 MM)**

- Ampliación y reforzamiento del muelle de granos para permitir el dragado a -14.00 m y la circulación de grúas móviles
- Construcción de un túnel para la instalación de una faja subterránea
- Dragado para contar en el muelle de granos con una profundidad de -14.00 m
- Dragado de canal de aproximación al muelle de granos a -14.00 m
- Adquisición e instalación de un (1) sistema de faja transportadora y sistema absorbente.
- Adquisición de una (1) grúa móvil.



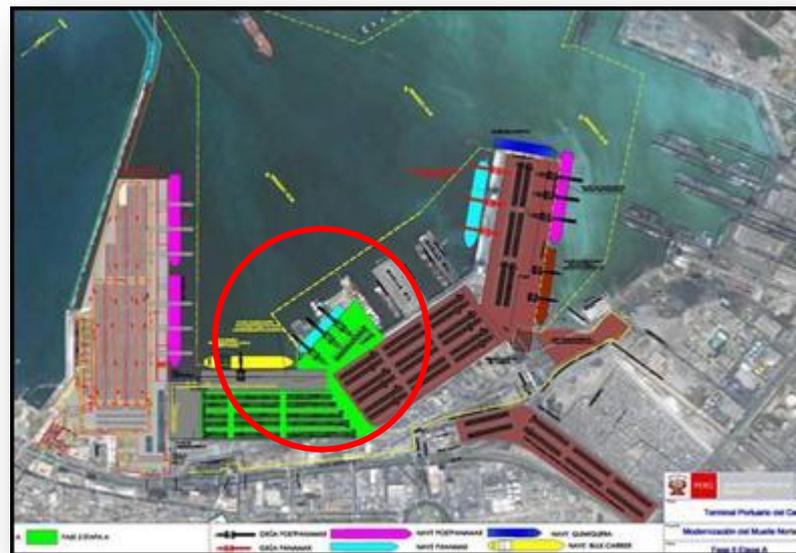
INVERSIONES PORTUARIAS

TNM Callao-APM Terminals (Etapa III)

- **Concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC.**

- **Etapa 3 (US \$ 140.5 MM)**

- Demolición total o parcial de los Muelles Centro 1 y 2.
- Construcción de nuevo frente de atraque marginal diagonal, que unirá los actuales Muelles Centro 1 y 2 con 300 m de largo por 50 m de ancho preparado para dragado a -16.00 m
- Construcción de un Área de respaldo para Patio de contenedores.
- Mejoramiento del actual patio de la Zona Centro.
- Dragado para contar en el muelle con una profundidad de -14.00 m.
- Adquisición e instalación de 3 grúas pórtico post-panamax en el nuevo frente de atraque marginal.
- Adquisición de equipos de Patio de contenedores.



INVERSIONES PORTUARIAS

TNM Callao-APM Terminals (Etapa IV)

- **Concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC.**
 - **Etapa 4 (US \$133 MM)**
 - Demolición total o parcial y dragado de los muelles centro 3 y 4.
 - Construcción de nuevo frente de atraque marginal, que unirá los actuales muelles centro 3 y 4 con 300 m de largo por 50 m de ancho preparado para dragado a -16.00 m.
 - Construcción de un Área de respaldo para Patio de contenedores.
 - Dragado para contar en el muelle con una profundidad de -14.00 m
 - Adquisición e instalación de 3 grúas pórtico post-panamax en el nuevo frente de atraque marginal.
 - Adquisición de equipos de Patio de contenedores.



INVERSIONES PORTUARIAS

TNM Callao-APM Terminals (Etapa V)

- **Concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC.**

- **Etapa 5 (US \$ 156.8 MM)**

- Construcción de nuevo frente de atraque marginal, que unirá los actuales muelles centro 4 y 5 con un amarradero de 314 m de largo por 50 m de ancho preparado para dragado a -16.00 m.
- Construcción de Área de respaldo para Patio de contenedores.
- Mejoramiento del actual patio de la Zona Centro.
- Dragado para contar en el muelle con una profundidad de - 14.00 m
- Adquisición e instalación de 3 grúas pórtico post-panamax en el nuevo frente de atraque marginal.
- Adquisición de equipos de Patio de contenedores.
- Construcción de nuevos silos o un sistema similar de almacenamiento para granos limpios.



INVERSIONES PORTUARIAS

TNM Callao-APM Terminals (Etapa VI)

- **Concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC.**
–Etapa 6 (opcional, US\$. 299 MM)
 - Acceso carretero al nuevo Terminal de Contenedores (zona nor-oeste)
 - Nueva Plataforma Muelle Hidrocarburos
 - Nuevo Terminal de Contenedores en la zona Nor-oeste de 400 m de largo para la atención de Naves tipo post-panamax.
 - Construcción del Patio de contenedores de 12 ha
 - Dragado en la parte interna de la rada del TNM, a -16m.
 - Adquisición e instalación de cuatro (4) grúas pórtico de muelle tipo post panamax.
 - Adquisición de nueve (9) grúas de patio de llantas neumáticas (RTG).
 - Adquisición de doce (12) terminal trucks.
 - Adquisición de doce (12) chasis para contenedores.





PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

INVERSIONES PORTUARIAS TPE-PAITA

- **Terminal Portuario de Paita.**

Se encuentra concesionado a Terminales Portuarios Euroandinos (TPE).

La APN ha aprobado el expediente técnico para el desarrollo de una terminal de contenedores. Inversiones previstas de US\$ 228.8 MM.



INVERSIONES PORTUARIAS

TP PAITA I Etapa

- Amarradero de una longitud mínima de 300m., losa de muelle de concreto armado.
 - Patio de Almacenamiento y área de respaldo de una superficie de 12 hectáreas.
 - Dragado de profundización a -13m en el puesto de atraque, canal de acceso y área de maniobras.
 - Grúa pórtico de muelle para embarque y descarga de contenedores.
 - 2 Grúas pórtico de patio.
 - 8 Tractores de patio.
 - 12 Chasis para contenedores.

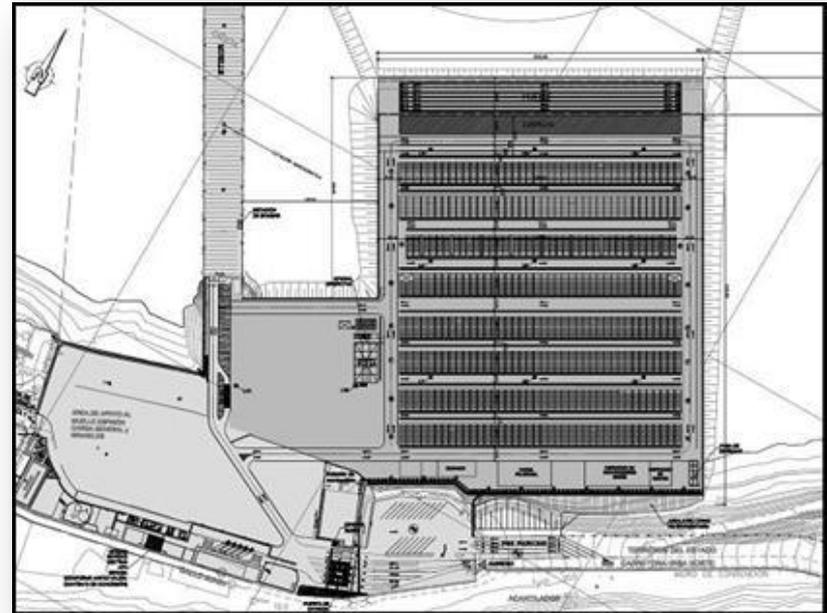
Las obras deben iniciarse a principios del mes de mayo.



INVERSIONES PORTUARIAS

PAITA II Etapa

- Etapa 2: Equipos a instalarse en un plazo no mayor a los 18 meses posteriores a una demanda de 180,000 TEU's.
 - 1 Grúa pórtico de muelle.
 - 2 Grúas pórtico de patio.
- Etapa 3: Obra y equipo en un plazo no mayor a 18 meses posteriores a una demanda de 300,000 TEU's
 - Reforzamiento del muelle existente, área de respaldo.
 - 2 Grúas móviles para embarque y descarga.



INVERSIONES PORTUARIAS

TP YURIMAGUAS- Puerto Amazonas S.A

- Concesión del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma a la empresa Puerto Amazonas S.A. (US\$ 44 MM)
 - Muelle de 120m con dos amarraderos.
 - Atracadero de 10m para pasajeros.
 - Almacenamiento techado de 6692 m².
 - Patio de almacenamiento de contenedores 7994m².
 - 1 grúa móvil sobre ruedas, 1 grúa autopropulsada, 1 reach stacker, 2 tractores de tiro, etc.

El expediente técnico debe ser presentado en agosto próximo y las obras iniciarse en diciembre.





PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Indicadores de Competitividad

“De acuerdo al Global Competitive Report (2011-2012) del World Economic Forum el Perú ocupa el puesto N° 106 de 139 países en el ranking de competitividad portuaria. Las modificaciones que hasta la fecha se han hecho al Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), permitieron viabilizar grandes inversiones en la infraestructura portuaria de nuestro país y, si bien es cierto hemos mejorado con relación a años anteriores gracias a proyectos como la construcción del Muelle Sur a cargo de Dubai Ports, todavía estamos muy rezagados.”



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Indicadores de Competitividad

PRINCIPALES INDICADORES DE COMPETITIVIDAD PORTUARIA

INDICADORES	2009	2010	Mejora
DOING BUSINESS			
Ranking global de facilidad para hacer negocios: Perú 2009 -2010 (Banco Mundial)	46	36	10
INDICE GLOBAL DE COMPETITIVIDAD (World Economic Forum)	78	73	5
INDICE DE DESEMPEÑO LOGISTICO (Banco Mundial)	59 (2007)	67	

Fuente: Estudio de Costos y Sobrecostos de la Cadena de Servicios Logísticos en los Terminales Portuarios de Uso Público

Este índice se encuentra compuesto de 6 determinantes, donde el Perú ha retrocedido en el determinante aduanero, en el transporte marítimo y en la calidad y competencia logística (que incluye los costos logísticos domésticos).



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Indicadores de Competitividad

DOING BUSINESS

Principal determinante: Comercio Internacional, Facilidad para las exportaciones e importaciones, denominado comercio transfronterizo o comercio internacional.

El Perú se ubica en el año 2010 en la posición 53, habiendo ascendido 27 posiciones con respecto al año anterior.

Determinantes del Índice para hacer negocios: Perú 2009-2010

Determinante	2010	2009
Iniciar un Negocio	54	103
Permisos de Construcción	97	103
Registro de la Propiedad	24	28
Obtención de crédito	15	14
Protección a los Inversores	20	20
Pago de Impuestos	86	85
Comercio Internacional	53	80
Cumplimiento de contratos	110	108
Cierre de Empresas	96	99

Fuente: Doing Business, Banco Mundial



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

Indicadores de Competitividad

INDICE GLOBAL DE COMPETITIVIDAD

El Perú se encuentra por encima de Bolivia y Argentina pero por debajo de Brasil, Chile y Colombia.

Índices de competitividad global 2009-2010:

Perú Vs Países líderes a nivel mundial y de la región de América Latina

País	2010		2009	Variación Ranking 2009-2010
	Ranking	Indice	Ranking	
Suiza	1	5.63	1	0
Suecia	2	5.56	4	2
Singapur	3	5.48	3	0
Estados Unidos	4	5.43	2	-2
Alemania	5	5.39	7	2
Chile	30	4.69	30	0
Brasil	58	4.28	56	-2
Colombia	68	4.14	69	1
Perú	73	4.11	78	5
Argentina	87	3.95	85	-2
Bolivia	108	3.64	120	12
Mauritania	135	3.14	127	-8
Burundi	137	2.96	133	-4

Fuente: World Economic Forum



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

EL NUEVO SISTEMA PORTUARIO EXIGE ELEVAR LA COMPETIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR, PARA ELLO ES NECESARIO CONSIDERAR ALGUNOS REQUISITOS

- CADENA LOGISTICA PORTUARIA EFICIENTE, REDUCCION DE SOBRECOSTOS PORTUARIOS Y LOGISTICOS
- PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS BASICOS EN EXCLUSIVIDAD (INTEGRACION DE SERVICIOS)
- INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO PARA NAVES TIPO PANAMAX Y/O POSTPANAMAX.
- TARIFAS COMPETITIVAS A NIVEL DE LA REGION (COMPETENCIA INTERPORTUARIA)
- DESPACHO DE LA MERCANCÍA POR LOS TERMINALES PORTUARIOS EN 48 HORAS (TLC).
- NIVELES DE SERVICIOS Y PRODUCTIVIDAD IGUALES O MAYORES A 30 CONTENEDORES/HORA/GRUA.

**ALGUNOS DE ESTOS REQUISITOS NO SON COMPATIBLES CON LA SITUACIÓN
ACTUAL DE LA CADENA LOGISTICA PORTUARIA**



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Gracias

Valm. (r) Frank Thomas Boyle Alvarado

Presidente del Directorio

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

