



**ENCUENTRO ECONOMICO DE LA REGIÓN ICA**

# INFRAESTRUCTURA PORTUARIA REGIONAL Y CRECIMIENTO

*Valm (r) FRANK BOYLE ALVARADO  
Presidente del Directorio*



**PERÚ**

Autoridad Portuaria  
Nacional

# LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PORTUARIA PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

## REFORMAS ESTABLECIDAS

## RESULTADOS ESPERADOS

### LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

- Fomentar la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio.
- Integrar los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.
- Promover la competitividad internacional del SPN.
- Fomentar el desarrollo de la intermodalidad.
- Promover la inversión en el SPN.
- Fomentar las actividades para dar valor agregado a los servicios portuarios.

Servicios integrados, reducción de tiempos y costos, mejora de la eficiencia y productividad, VUP

Articulación con las carreteras nacionales y el sistema fluvial de la amazonía

Tarifas competitivas, puerto seguro

Articulación con los ejes IIRSA

Reducir brecha a través de Inversiones en infraestructura y equipamiento portuario

Zonas de Actividades Logísticas



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional



# TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTIN

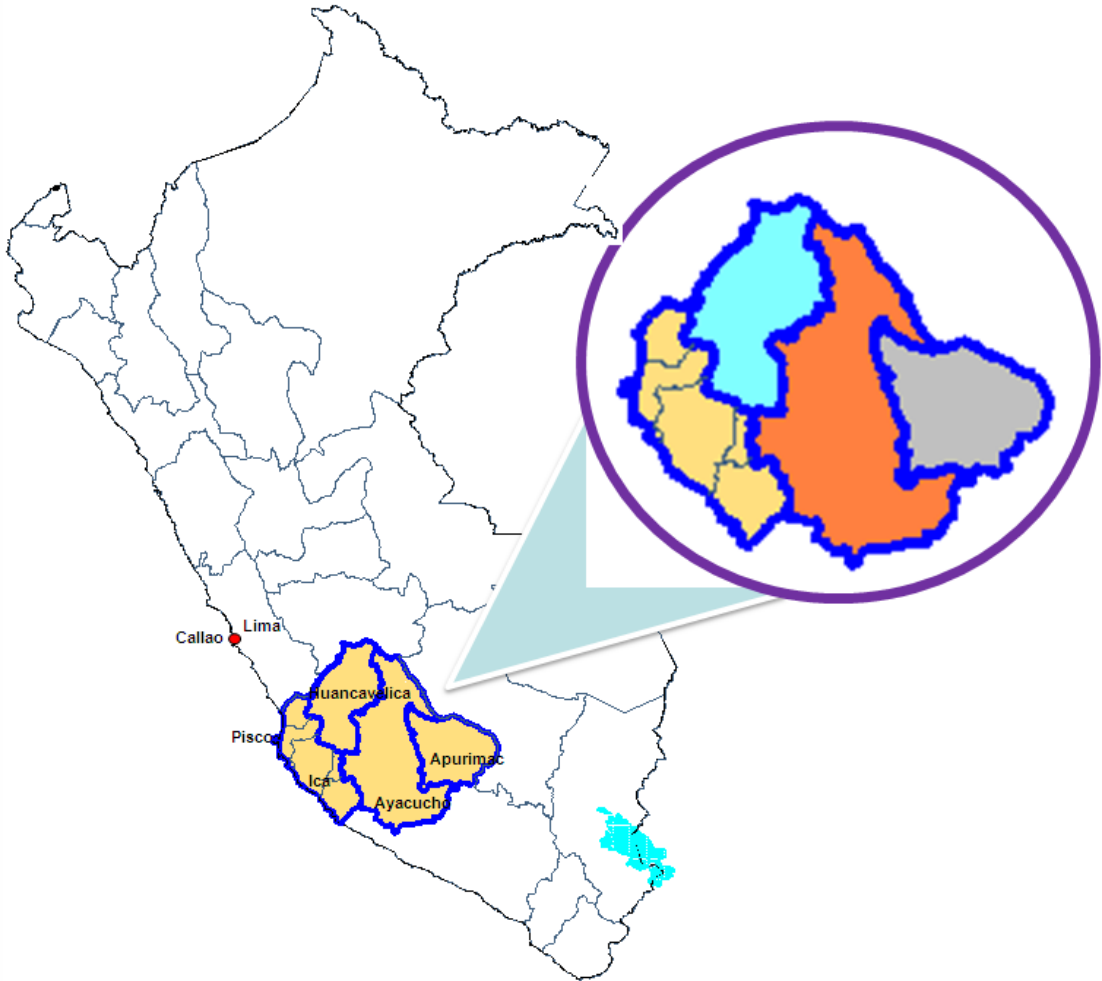


PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



# Área de Influencia



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

# TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTIN

## Agroexportación

### Espárragos

- Agrícola Athos
- Agrícola Los Medanos
- Agroindustrias Backus
- AgroParacas
- Agrovictoria
- Camposol
- Complejo Agroindustrial
- Beta Corporación
- Industrias Alimentarias
- Desarrollo Agrícola
- Green Perú
- Otros (17)



### Cebolla Blanca

- MC&M Agro
- Parma Negocios
- Generales, Peruvians
- Otros (6)



- Fundo Desarrollo
- Agroindustrial Villa Hermosa
- Repco



### Mandarina

- Dialmar
- Camposol, Gelberf,
- De la chacra Perú
- Gandules
- Inkafavor
- Otros (17)



### Páprika

- Icatom

### Tómate



- Agropecuaria Las Lomas de Chilca
- Los Molinos
- Peruvians Cotton International
- Zijals
- Industrias Químicas



### Palta

- Complejo Agroindustrial Beta
- Ereconsa
- Servicios Técnicos Integrados
- Phoenix Foods

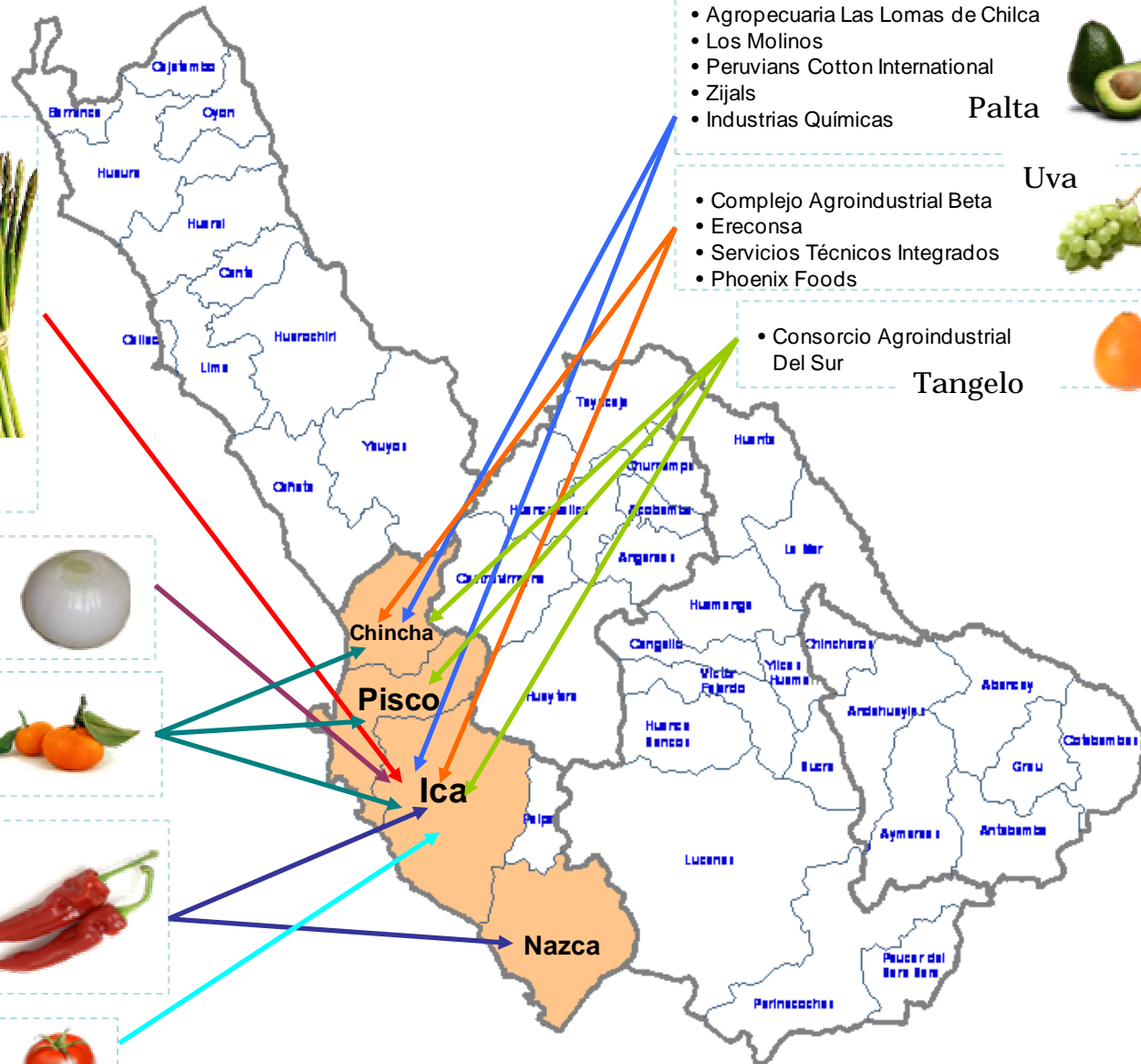


### Uva

- Consorcio Agroindustrial Del Sur



### Tangelo







# SITUACIÓN ACTUAL



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



**Infraestructura dañada:**

almacenes techados  
patio de almacenamiento carga general  
talud y cerco norte y sur



**Almacenes techados**

Rajaduras en paredes  
Cobertura metálica deteriorada  
Cimentación sin apoyo sobre el terreno



**Plataforma de relleno**

Hundimiento de pavimento de  
asfalto sobre relleno  
Postes de alumbrado inseguros  
Redes de agua y desagüe  
colapsadas



**Talud y cerco norte/sur**

Torre de vigilancia colapsada  
Cerco perimétrico caído  
Talud inestable



**PERÚ**

Autoridad Portuaria  
Nacional



**Infraestructura dañada:**

plataforma de relleno de patios  
tensores de retención  
amarraderos 3 y 4



**Plataforma de relleno**

Hundimiento de pavimento de concreto  
Postes de alumbrado inseguros  
Redes de agua y desagüe colapsadas



**Tensores de retención**

Ruptura de tensores de retención en la mayoría de los ejes de pórticos y pilotes



**Desplazamiento lateral relativo**

Desplazamiento lateral de amarraderos  
Pérdida de verticalidad de pilotes



**PERÚ**

Autoridad Portuaria Nacional





## Equipamiento Operativo existente:

- Reach Stacker
- Elevador de Horquilla de Patio
- Portacontenedores SISU



Reach Stacker  
(año: 1996)



Portacontenedores  
(año: 1982)



Elevador de  
horquilla de patio  
(año: 1982)



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional

# DEMANDA HISTÓRICA

## Se explica por:

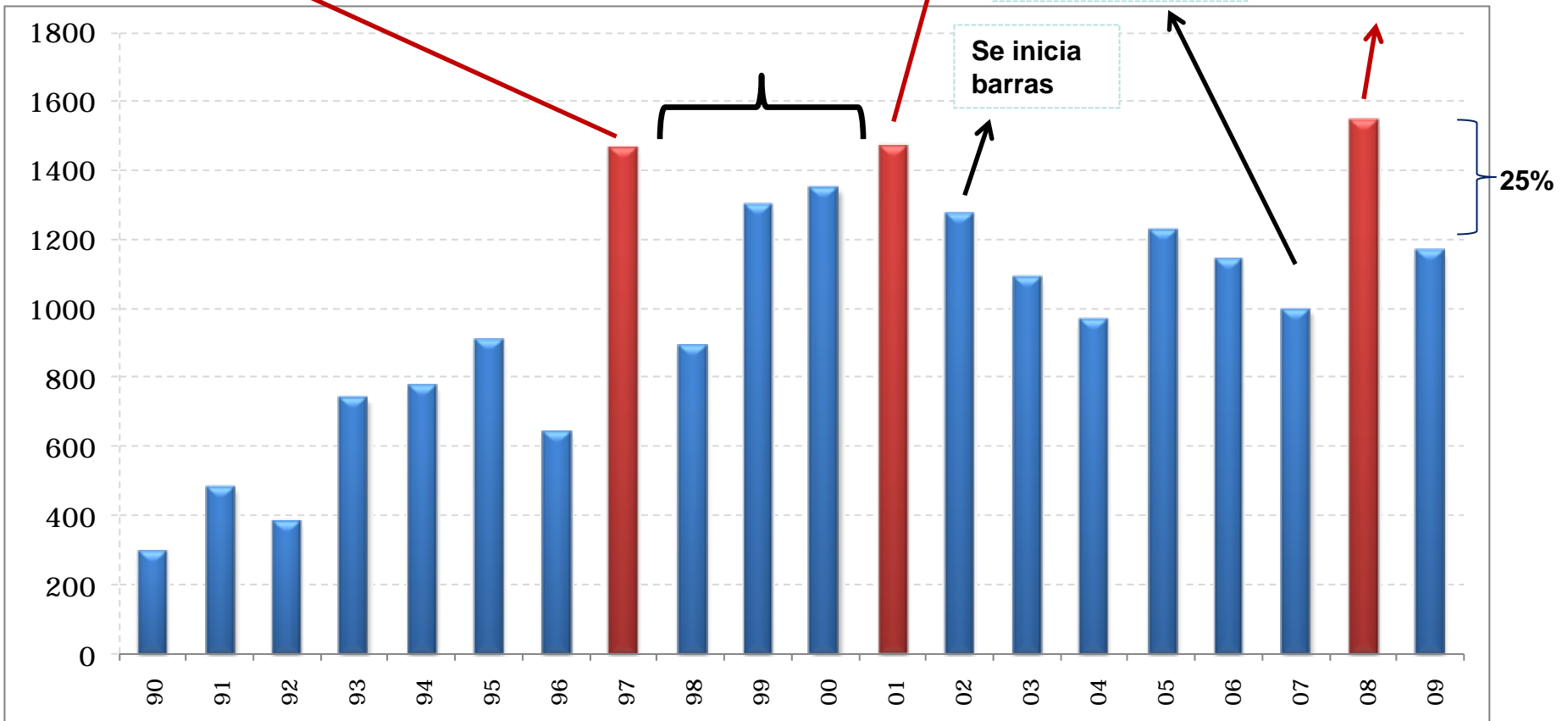
- Sal: Incremento de 448 mil t (569 mil t)
- Harina de pescado: Increm. 219 mil t (235 mil t)

- Cae sal y harina (fen niño)
- Recuperación de harina y sal

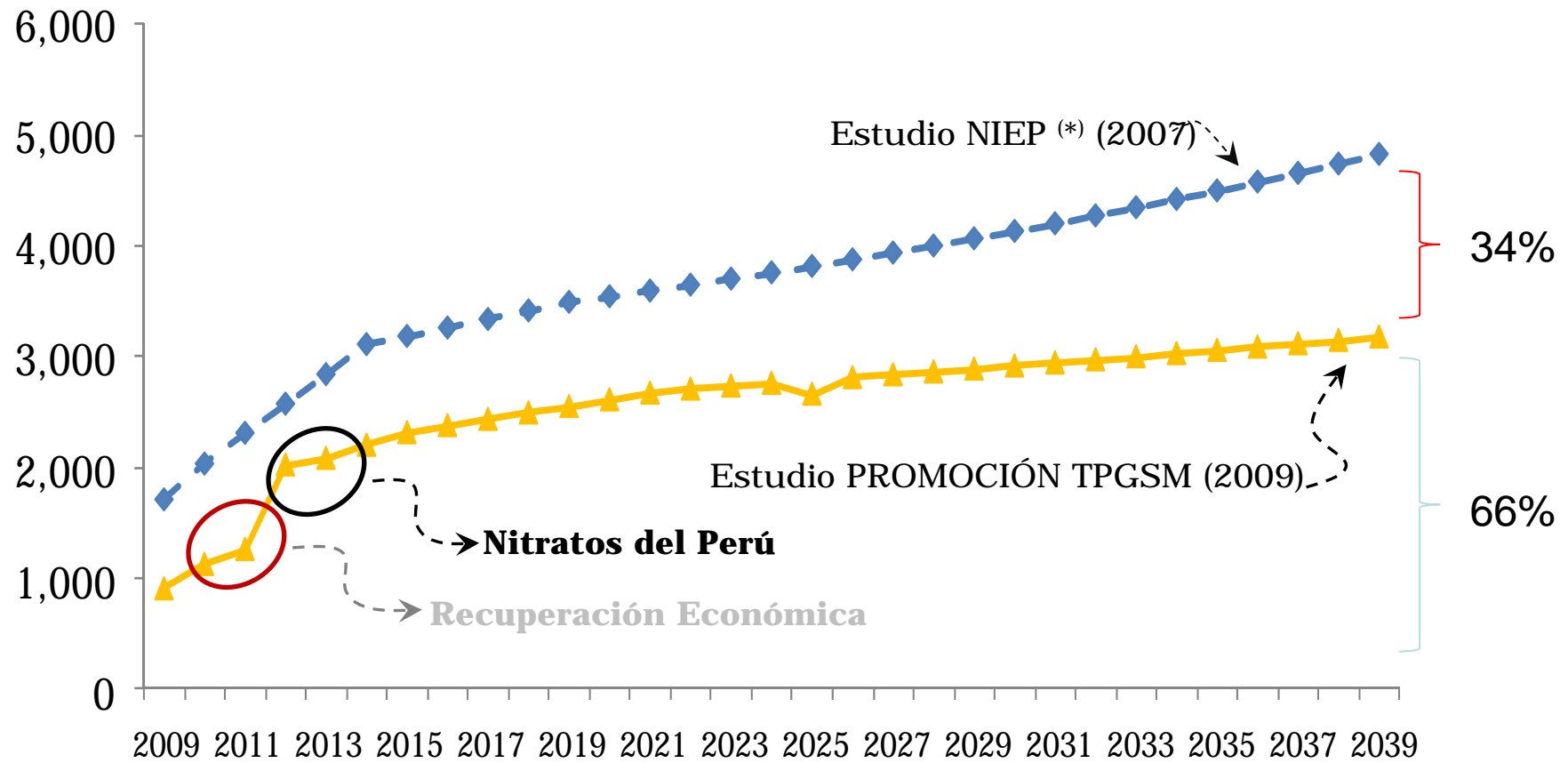
## Sal pico histórico 717 mil t

- Sal 267 mil t
- Harina 29 mil t
- barras 131 mil t

- Sal 607 mil t
- Harina 15 mil t
- barras 430 mil t



# PROYECCIONES CARGA TOTAL



(\*) Estudio NIEP: Estudio de Necesidades de Infraestructura y Equipamiento Portuario realizado por Proinversión



# INVERSIONES

Se ha tomado como base el **NIEP**, el **Estudio de Reformulación** y las **Bases de la Concesión**, en donde se han estimado inversiones por fases en función de la demanda.

Estas inversiones consisten en:

- Infraestructura Terrestre y Marina
- Equipamiento portuario

Se dividen en:

- Inversiones Mínimas Obligatorias
- Inversiones en Función de la Demanda
- Inversiones Adicionales



Vista Aérea del  
TPGSM

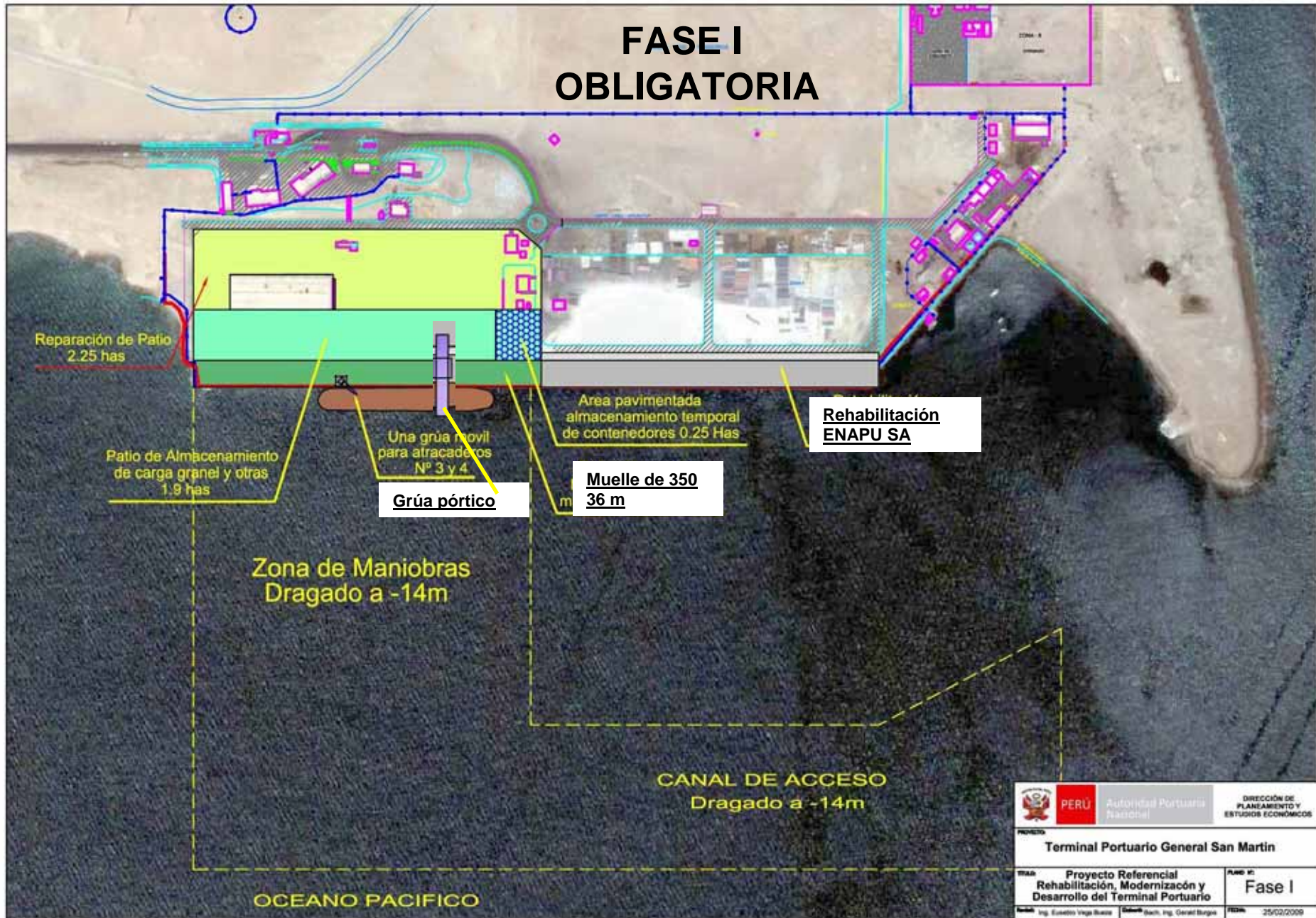


PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



# FASE I OBLIGATORIA



	<b>PERÚ</b> Autoridad Portuaria Nacional	DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO Y ESTUDIOS ECONÓMICOS			
PROYECTO					
Terminal Portuario General San Martín					
OBJETIVO		FASE			
Proyecto Referencial Rehabilitación, Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario		Fase I			
Elaborado por	Ing. Eusebio Vega Baza	Revisado por	Ing. Gerardo Burgos	Fecha	25/02/2009

# INVERSIONES OBLIGATORIAS (FASE I)

		OBRAS MINIMAS INICIALES (2 primeros años)
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	1. AMARRADERO MULTIPROPOSITO	<p><b>1.1 Referidos a la infraestructura del Amarradero</b></p> <p>Comprende la construcción y modernización de los amarraderos 3 y 4. La dimensión del muelle deberá ser de 350m x 36m con capacidad para soportar grúas pórticos.</p> <p><b>1.2 Referidos al Patio de almacenamiento.</b></p> <p>Patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas, de un área de 4 Ha. de las cuales como mínimo 1 Ha se destinará al almacenamiento temporal de contenedores con pavimento de adoquines. El resto del patio será de asfalto.</p> <p>Construcción de infraestructura de apoyo del patio de almacenamiento: mejorasrocado talud sur, torre de vigilancia sur; y rehabilitación del almacén 2.</p> <p><b>1.3 Referidos al Dragado:</b></p> <p>La exigencia mínima de los trabajos de dragado será para llegar a una profundización de hasta -14 m, en el Amarradero Multipropósito (de graneles y otras cargas), zonas de maniobra y canal de ingreso.</p> <p><b>1.4 Instalaciones de apoyo</b></p> <p>Rehabilitación de instalaciones de apoyo e instalaciones para la Aduana.</p>
	2. AMARRADERO PARA CONTENEDORE	
3. EQUIPAMIENTO		<p>Grúa pórtico de muelle (1)</p> <p><b>Equipo de patio:</b></p> <p>Reach stacker (1)</p> <p>Side Pick (1)</p> <p>Chasis de contenedores (3)</p> <p>Yard Tractor (1)</p> <p>Equipo móvil para graneles limpio (1)</p> <p><b>Equipamiento para carga general:</b></p> <p>Tractor de 5,000 lbs (1)</p> <p>Montacarga de horquilla (1)</p> <p>Grúa de 18 tm (1)</p> <p>Vagonetas (2)</p>
4. SISTEMA ELECTRICO		La interconexión del TP GSM con el sistema eléctrico.
INVERSIONES		<b>US\$ 50,318, 143.04 SIN IGV</b>



**NOTA:** Adicional a las inversiones obligatorias ENAPU SA efectuará reparaciones en los amarraderos 1 y 2, demolición amarraderos 3, 4 y almacén 1, enrocado, protección catódica amarraderos 1 y 2, instalaciones eléctricas y tratamiento superficial de la zona de relleno.

El presupuesto estimado asciende a S/. 33, 215,046.71 incluye actualización del expediente técnico, gastos de supervisión e impuestos

# INVERSIONES EN FUNCION A LA DEMANDA I

		OBRAS MINIMAS EN FUNCION A LA DEMANDA (Cuando el TP GSM alcance una demanda promedio de 40,000 TEUs anuales )
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	1. AMARRADERO MULTIPROPOSITO	
	2. AMARRADERO PARA CONTENEDORES	2.2 El patio de contenedores deberá tener un área inicial de 4.0 Ha.
3. EQUIPAMIENTO		Una (1) Grúa móvil Dos (2) grúas RTG.
INVERSIONES		US\$ 14,458,489.50 Sin IGV



PERU

Autoridad Portuaria Nacional





# TERMINAL PORTUARIO SAN JUAN DE MARCONA



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



# Dinámica del Proyecto



**1. Exportaciones de Minerales a Granel**



**SOYA**

**2. Exportaciones de SOYA**



**3. Exportaciones No Tradicionales "Transoceánica"**



**Mega Terminal de Minerales (Mega Cargas)**



**Terminal de Granos Comestibles**



**Terminal de Contenedores y Carga Menor**

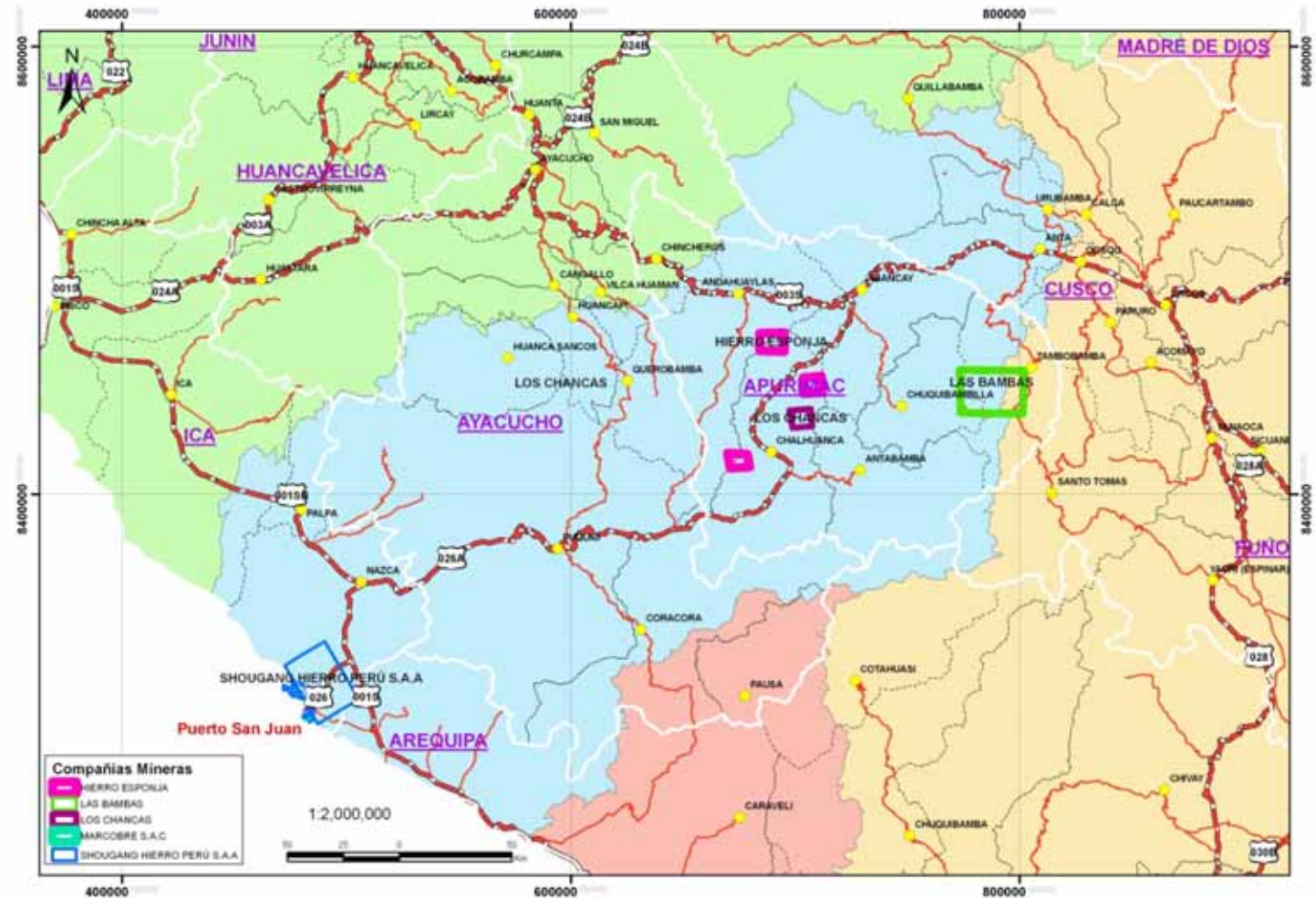
- ¿Es rentable transportar en Mega buques?
- ¿Existe Mega Cargas que justifiquen Económicamente un Mega Terminal?
- ¿Existe algún puerto o Facilidad para atender dicha carga?
- ¿Existen las condiciones físicas para hacerlo?
- ¿Hay Rentabilidad Social y Privada?

- ¿El Flujo de Soya saldría por el Pacífico?

- ¿Existe la Carga Suficiente para Justificar un Terminal?
- ¿Existen Puertos Alternativos para la salida de dicha carga?



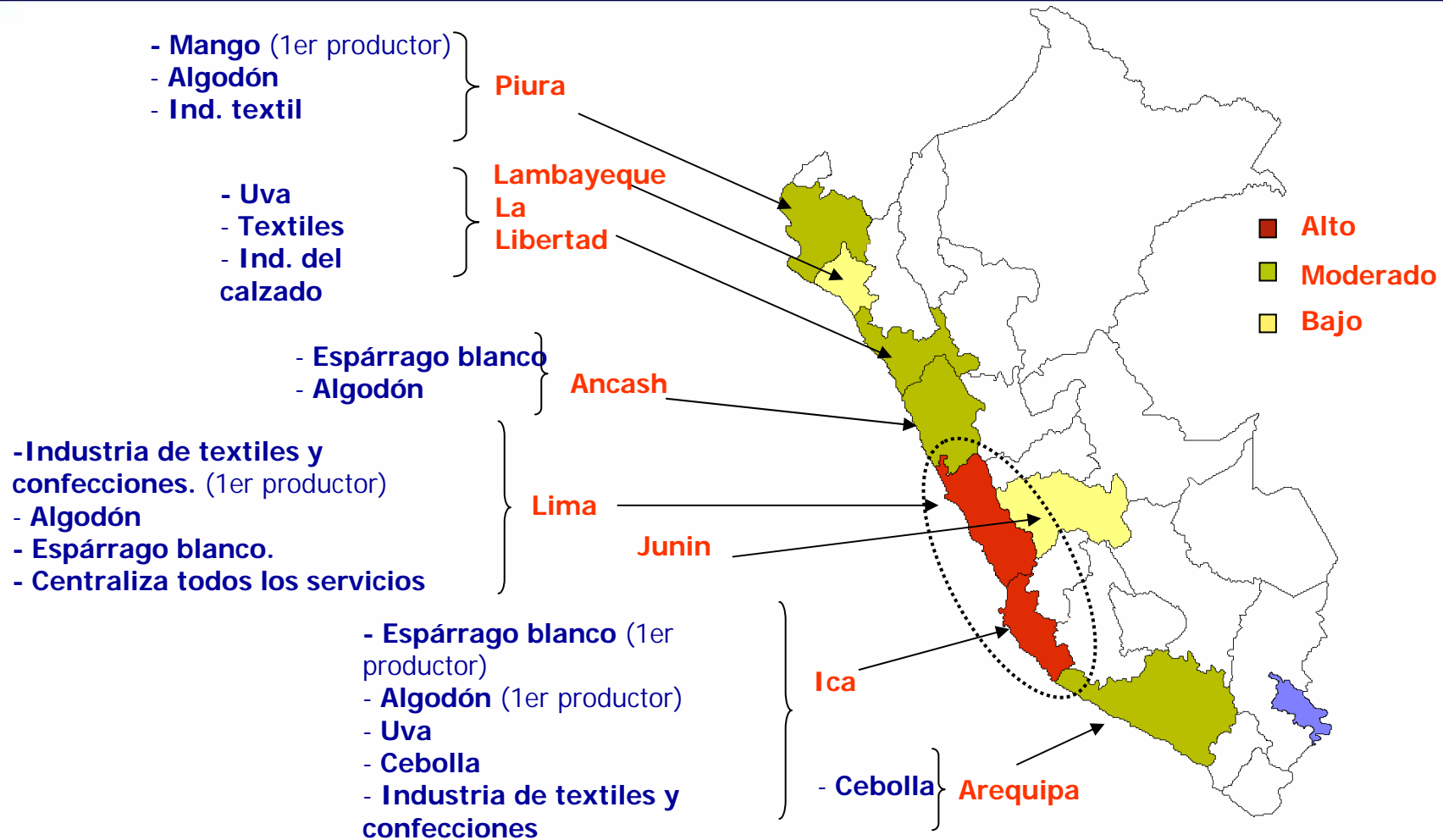
# Área de Influencia



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

# Regiones más beneficiadas con TLC



Fuente: Abusada et. al ("Impactos Sectoriales y Regionales de la Ley de Preferencias Arancelarias y de Erradicación de Drogas", CRECER, 2004)





## Demanda de Servicios Portuarios de la Soya y Productos No Tradicionales



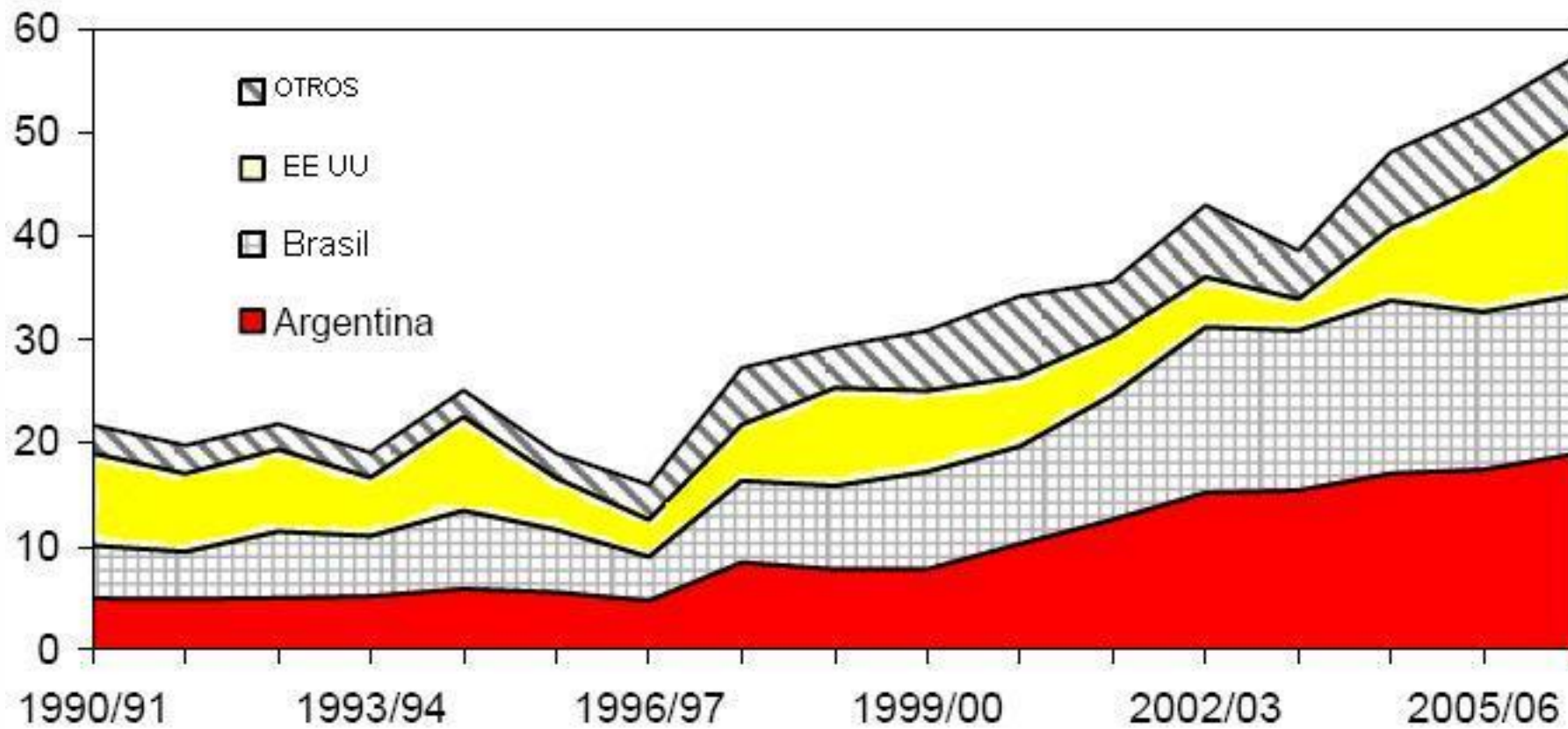
PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional





# Soya Brasileña



Millones  
ton métricas



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



# Zonificación de la producción de Soya





# Soya Brasileña

Una de las bases para la interoceánica es la unión del Brasil con los puertos peruanos del pacifico para así disminuir las casi 4,000 millas de diferencia en la distancia de los puertos del Atlántico hacia el Asia.

Se afirma que bajarían los fletes totales pero de acuerdo a los cálculos efectuados el flete terrestre se vuelve muy caro y el flete marítimo por tonelada ahorra una cantidad que no compensa el sobre costo del flete terrestre.



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional





## UBICACIÓN DEL PROYECTO

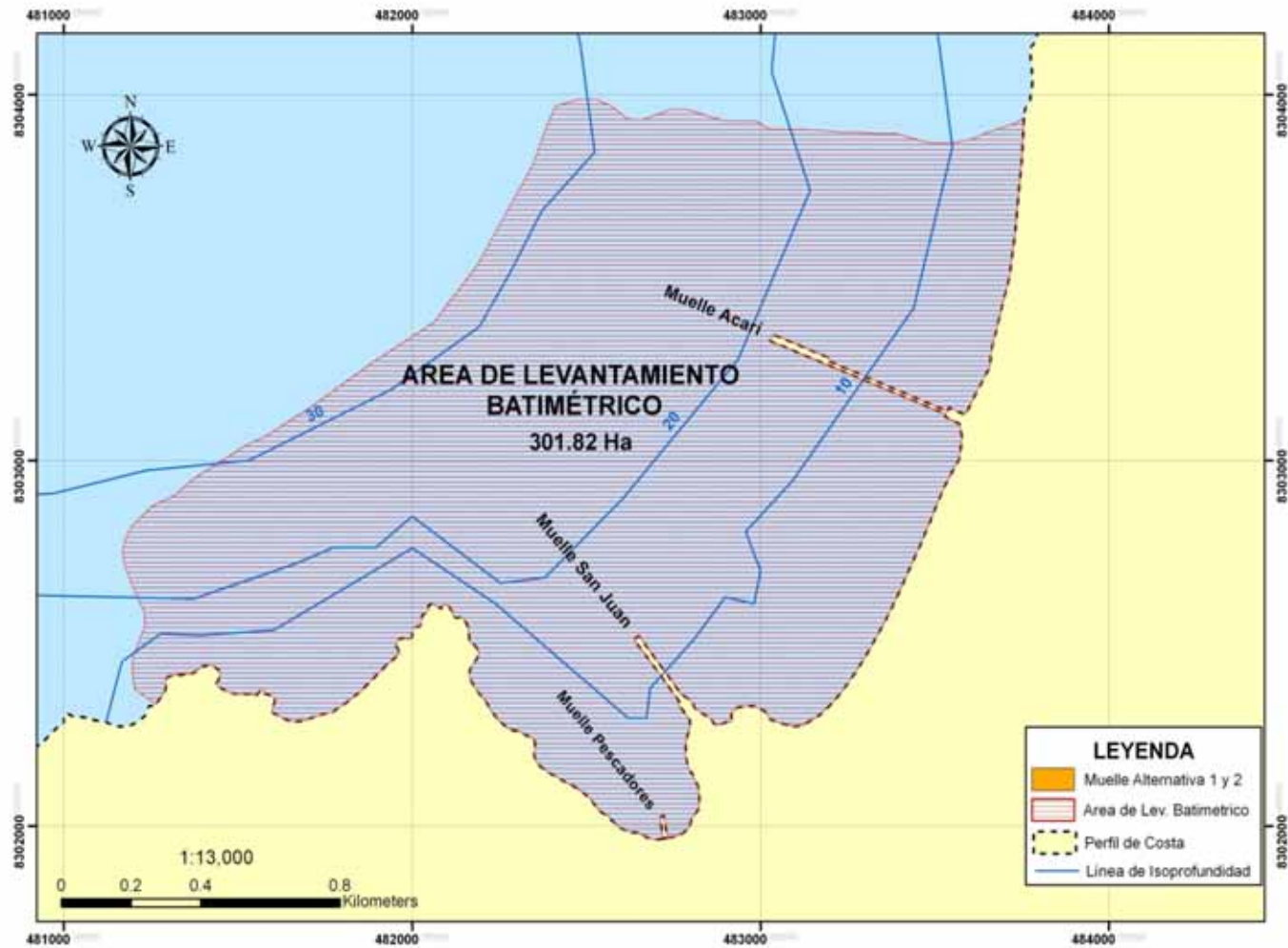
Se han realizado una serie de estudios para determinar la ubicación del Proyecto



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional





**PERÚ**

Autoridad Portuaria Nacional





## **VENTAJA COMPARATIVA DE LA ZONA SUR DE LA BAHIA DE SAN JUAN**

- Buen abrigo con respecto al oleaje SUR.
- Abrigo regular con respecto al oleaje SUR-OESTE.
- Buena profundidad a distancia razonable de la línea de costa.
- Disponibilidad de áreas en tierra.
- Vías de acceso libres de obstáculos, de fácil mejoramiento.



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



# NAVE TIPO BULK CARRIER

**Nave de 250,000 DWT**  
**Eslora : 330 m.**  
**Manga: 53.5 m.**  
**Puntal: 30.0 m.**  
**Calado: 20.5 m.**



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



**TERMINAL PORTUARIO DE SAN JUAN  
NAVE DE 250,000 DWT  
FACTOR DE OCUPACION DE MUELLE**

CONCEPTO	Unidad	2016	2017	2018	2019	2020-2032
Volumen de exportacion	Toneladas	13,500,000	15,500,000	16,500,000	17,500,000	18,500,000
Capacidad de embarque	Ton/hora	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
Horas de uso de muelle	Horas/año	2,682	3,079	3,278	3,477	3,675
Días de uso de muelle	Días/año	112	128	137	145	153
Promedio de embarque por nave	Toneladas	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
Numero de viajes de naves	Número	54	62	66	70	74
Periodo medio entre arribo y acoderamiento	Horas/Nave	4	4	4	4	4
Horas de embarque por nave	Horas/nave	42	42	42	42	42
Tiempo muerto por cambio de escotillas	Horas/nave	4	4	4	4	4
Periodo de permanencia de nave en Puerto	Horas	50	50	50	50	50
Periodo medio entre arribo de naves	Días	5	4	3	3	3
Amarraderos	Número	1	1	1	1	1
<b>Porcentaje de ocupación</b>	<b>%</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>42</b>

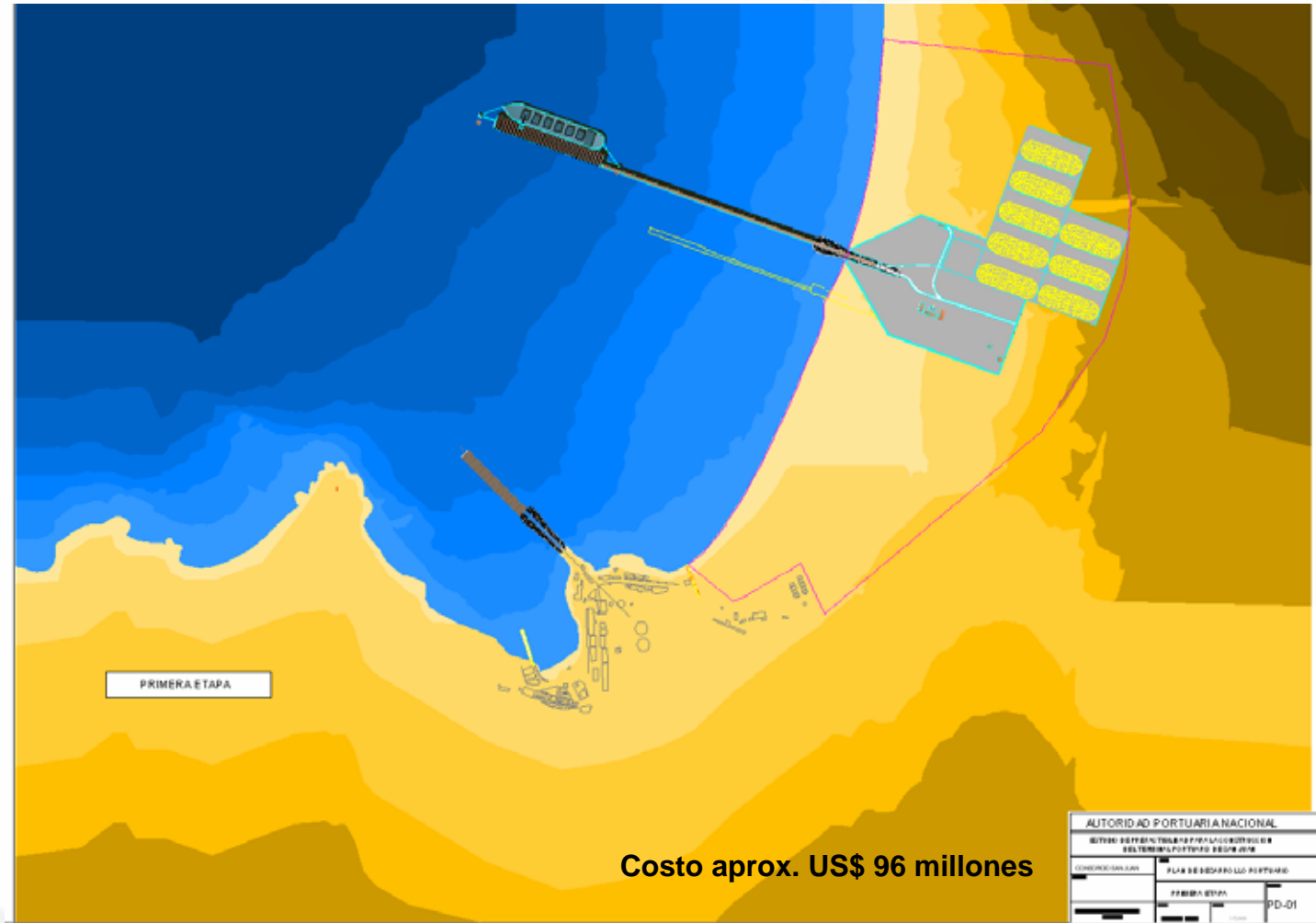


PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



## PRIMERA ETAPA DE DESARROLLO

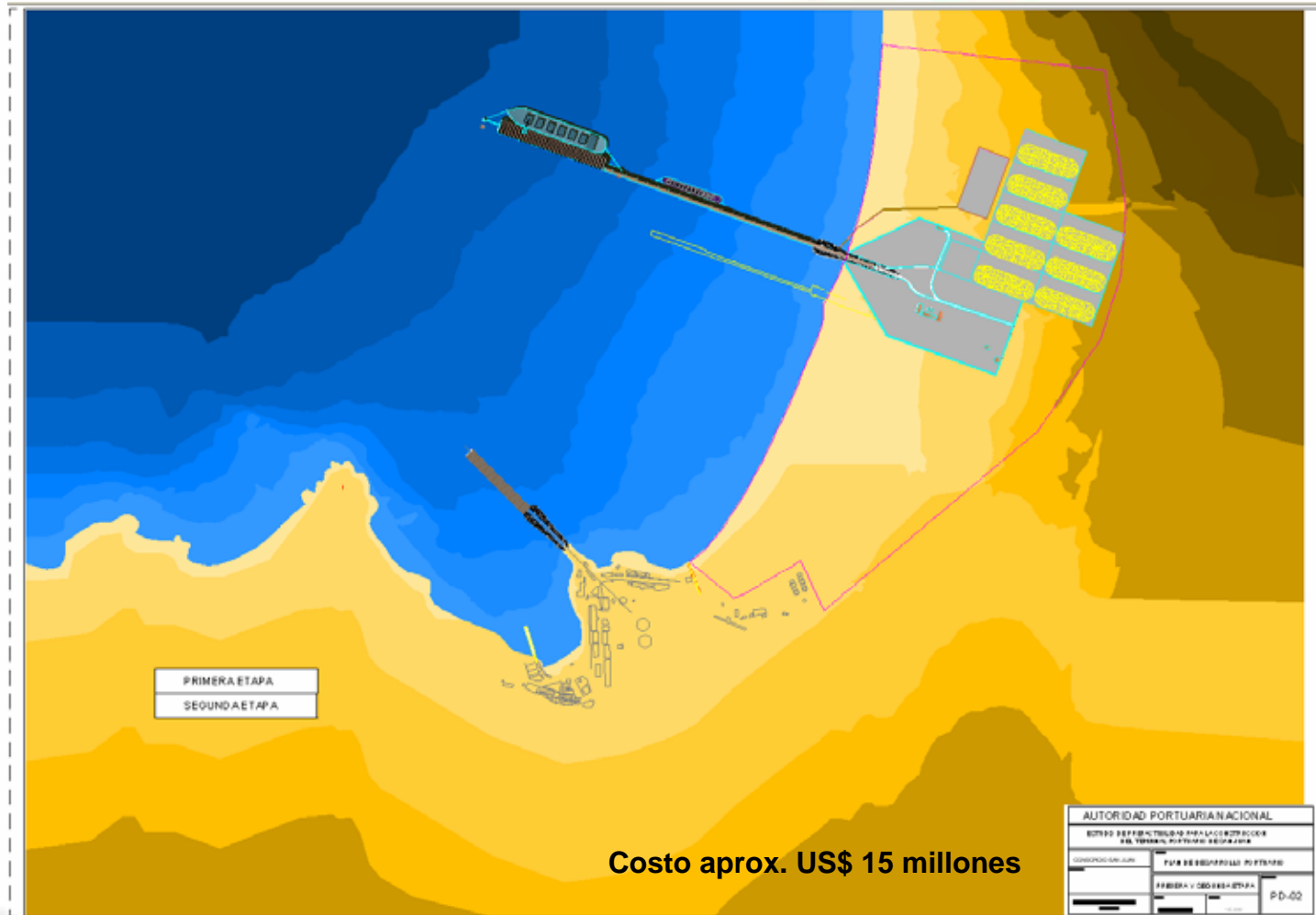


PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional



## SEGUNDA ETAPA DE DESARROLLO

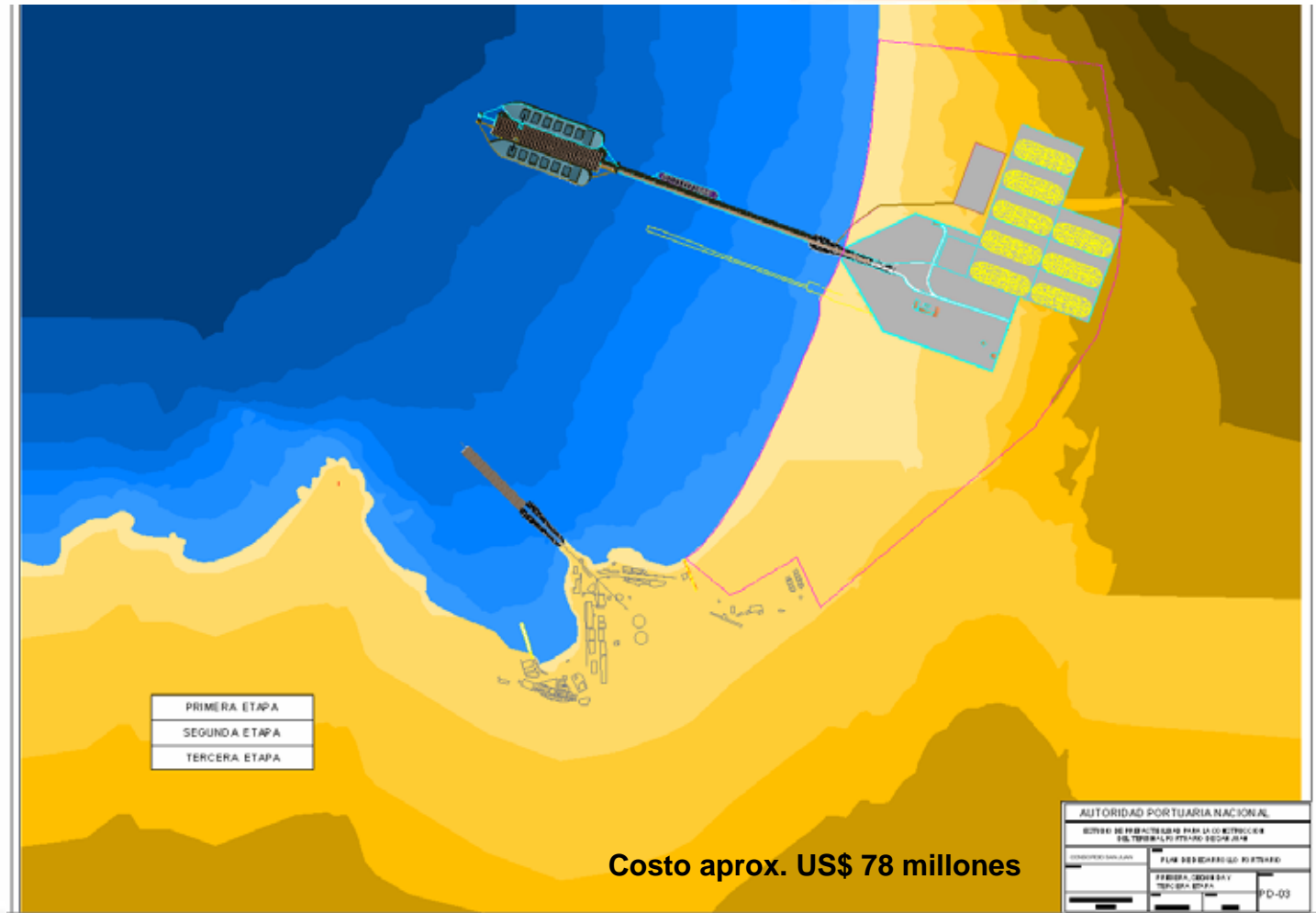


PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional



## TERCERA ETAPA DE DESARROLLO



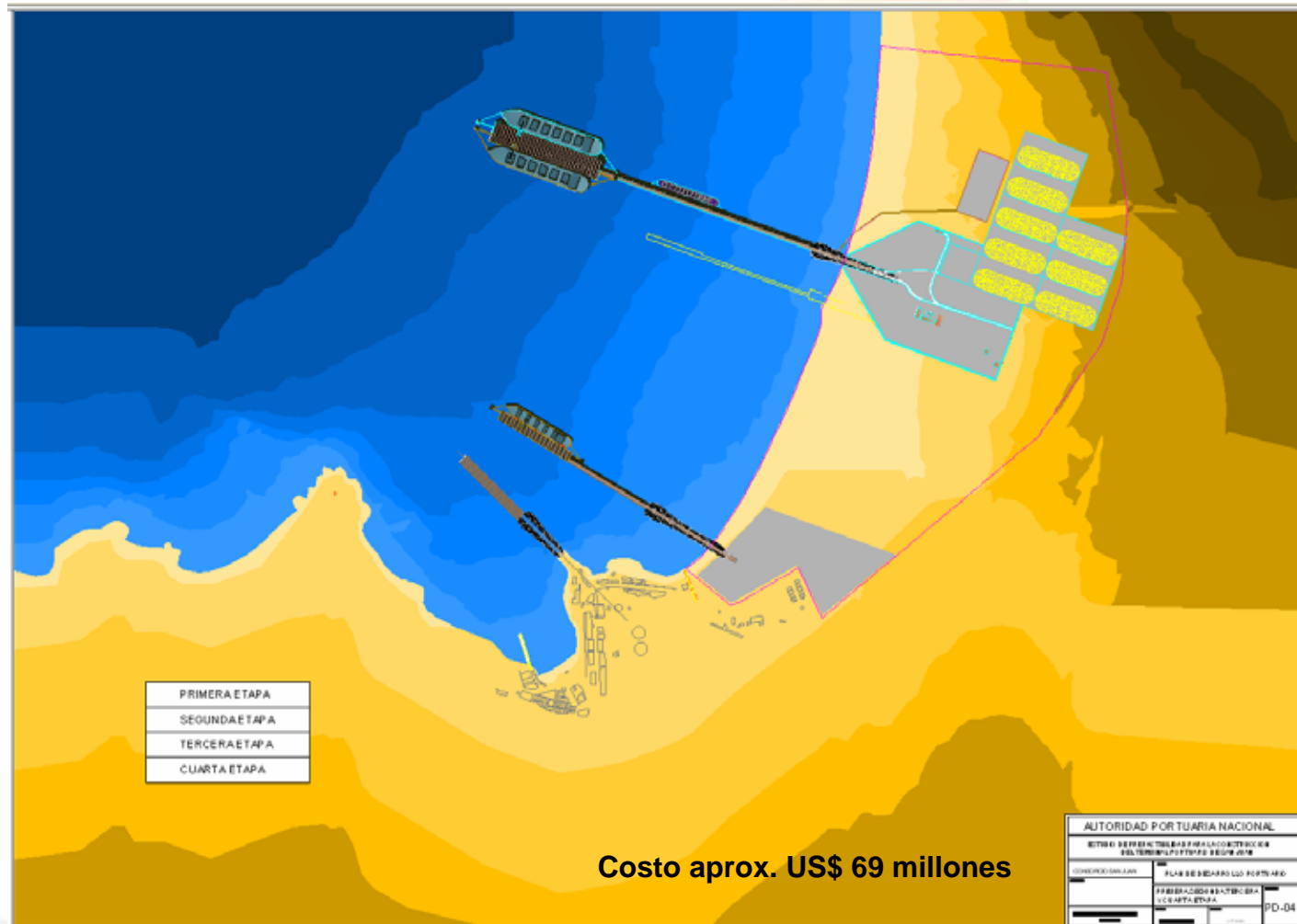
PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional





## CUARTA ETAPA DE DESARROLLO

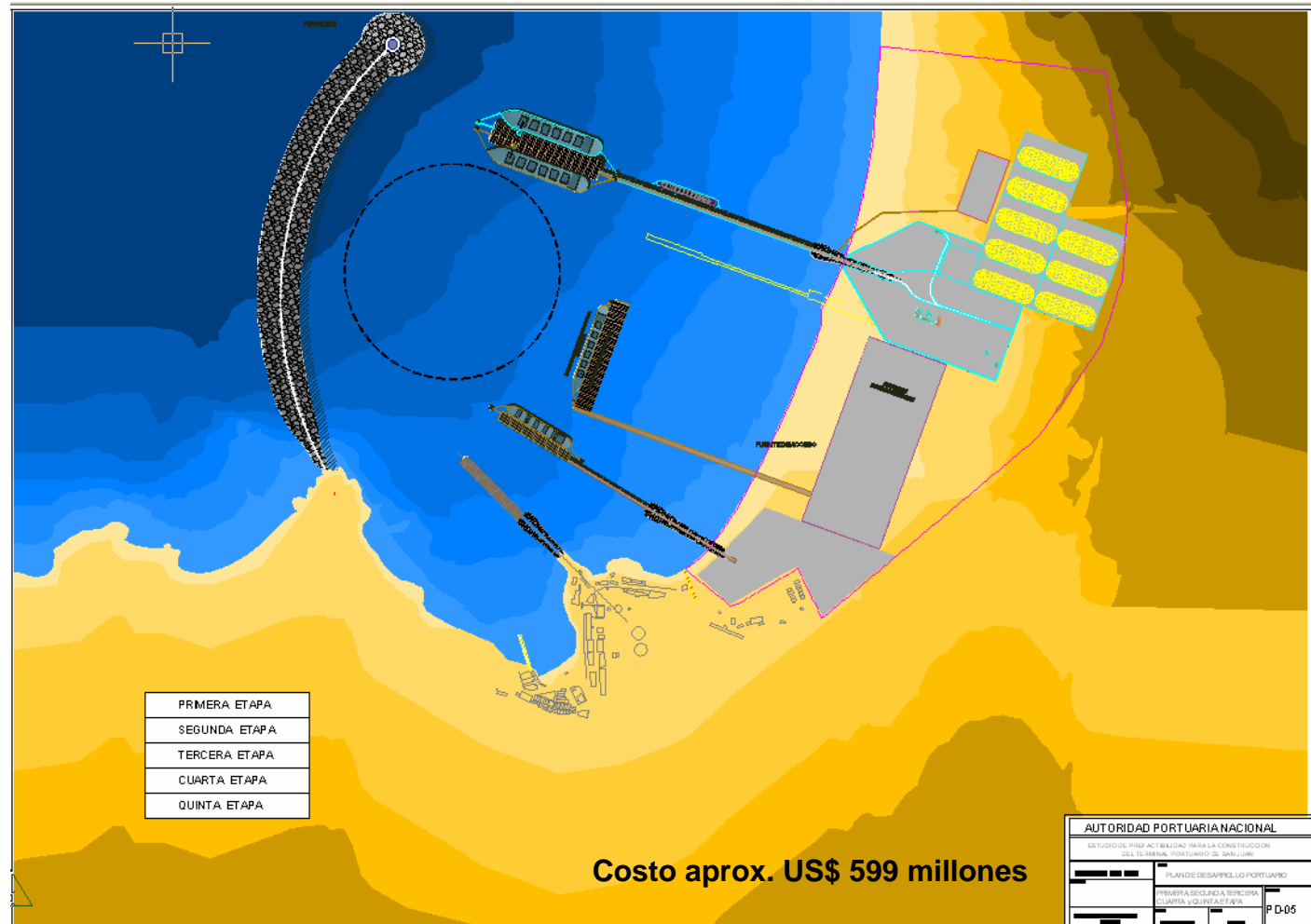


PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

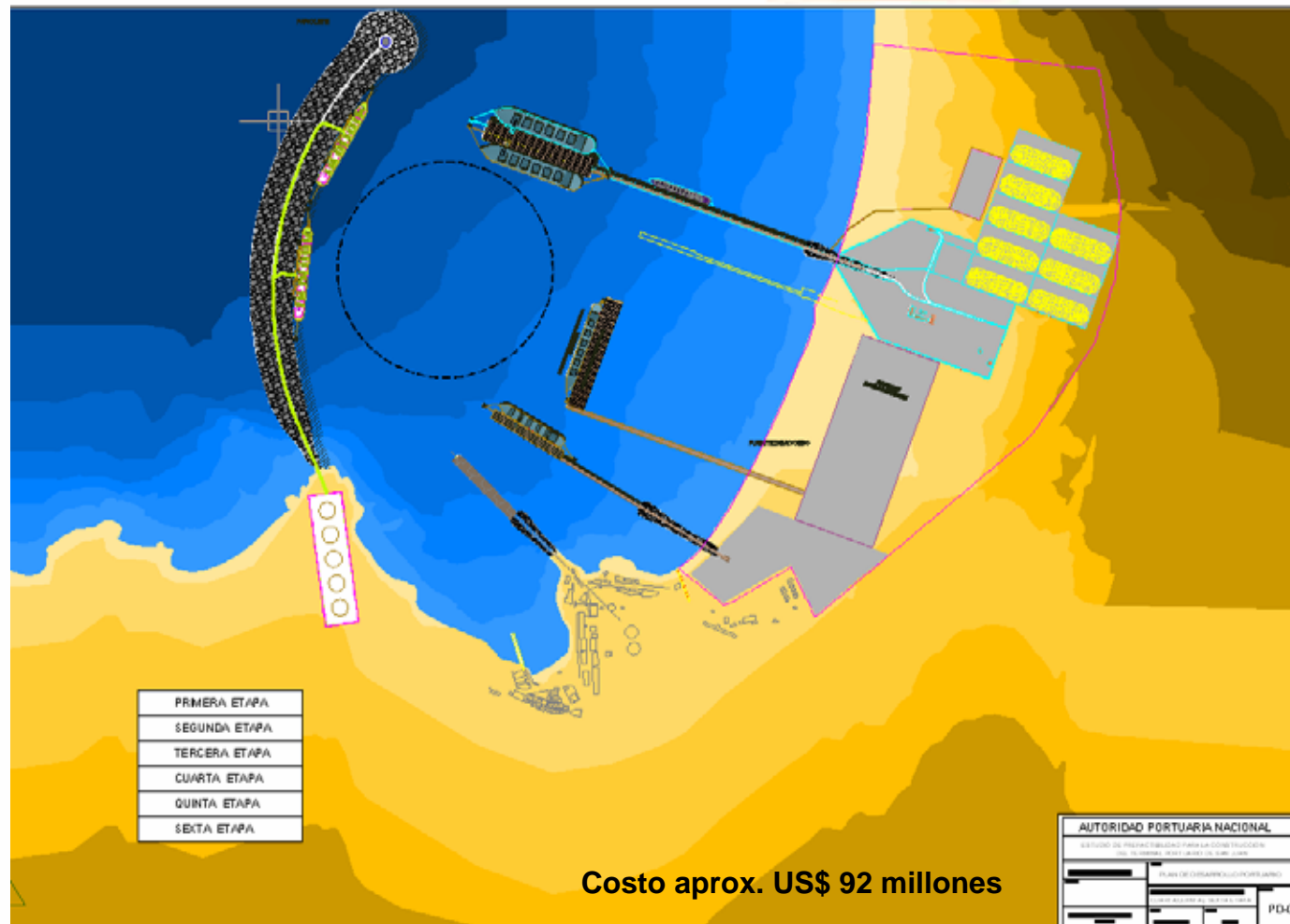


# QUINTA ETAPA DE DESARROLLO





## SEXTA ETAPA DE DESARROLLO

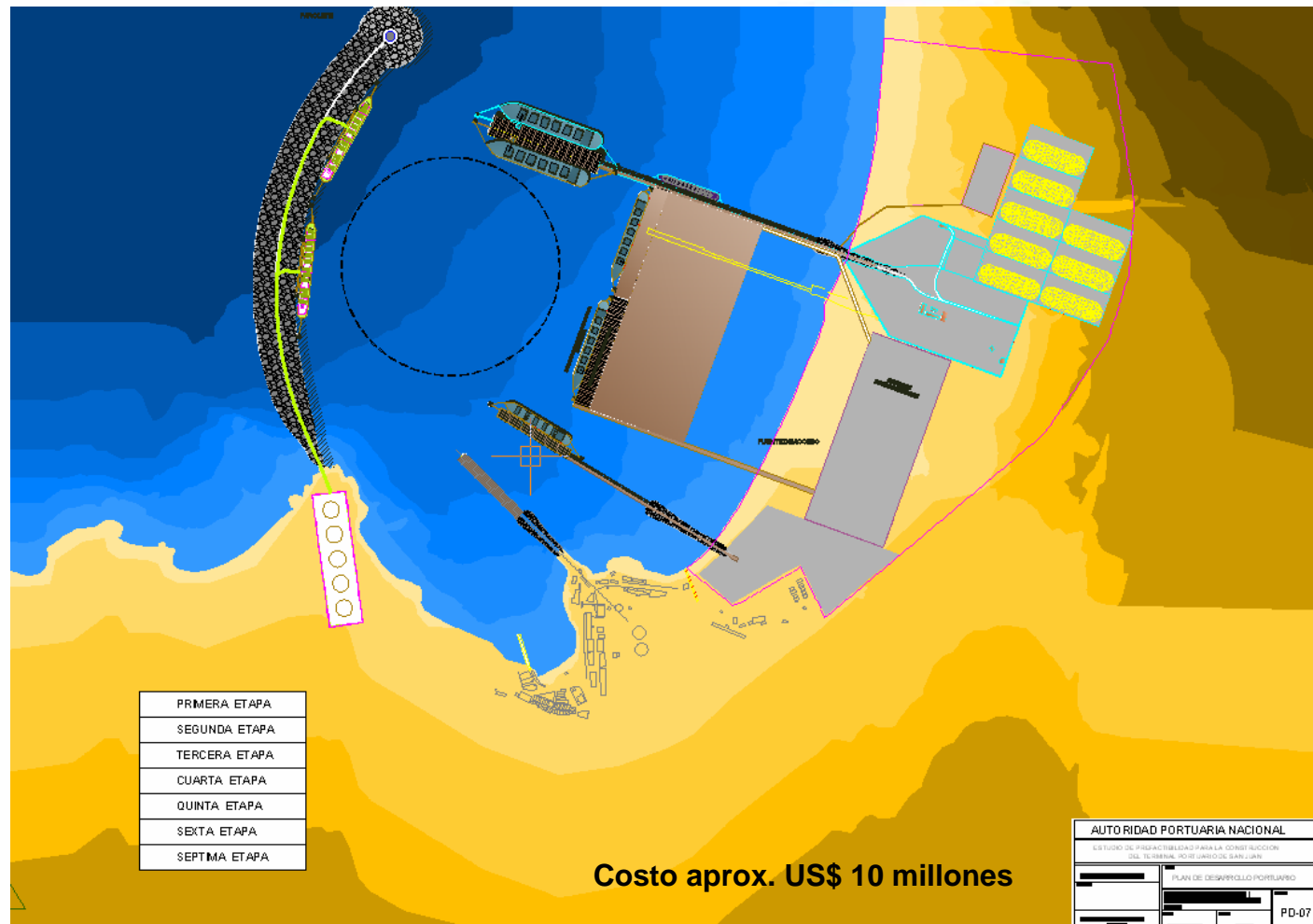


PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional



## SETIMA ETAPA DE DESARROLLO







# Muchas Gracias

*Valm ( r ) Frank Boyle Alvarado  
Presidente del Directorio  
Autoridad Portuaria Nacional*



PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional