

PUERTO DE SALAVERRY

REACTIVACIÓN Y MODERNIZACIÓN
RECUPERACIÓN DEL BORDE COSTERO



*Lic. **HUMBERTO FLORES CORNEJO**, MBA*

DIRECTOR

AUTORIDAD PORTUARIA REGIONAL LA LIBERTAD

DESARROLLO PORTUARIO Y DESARROLLO DEL LITORAL EN LA REGIÓN LA LIBERTAD

- “La costa de Trujillo y el puerto de Salaverry son dos activos con una importante capacidad de generar desarrollo para la región La Libertad, especialmente si existe la sinergia que proporcionará el desarrollo conjunto”
- “La solución de los problemas de erosión del litoral de Trujillo requiere recursos económicos que es posible que el Estado no pueda garantizar permanentemente , por lo que es necesario que estas contribuciones provengan del manejo de un puerto en crecimiento”
- “La conveniencia de un desarrollo conjunto hace deseable que la planificación de ambas actuaciones también lo sean”

Importancia de los Puertos del Perú

(Según Toneladas movilizadas)

Terminal Portuario	Acumulado 2004-2008	Part. % 2004-2008
Callao	76,890,191	69.6
Matarani*	10,986,725	9.9
Salaverry	5,897,804	5.34
San Martin	5,880,742	5.32
Paíta*	5,026,972	4.6
Chimbote	1,774,695	1.6
Ilo	1,302,096	1.2
Iquitos	1,112,006	1.0
Pto Maldonado	414,394	0.4
Yurimaguas	370,640	0.3
Supé	351,175	0.3
Chicama	289,015	0.3
Arica	110,653	0.1
Huacho	69,384	0.1
TOTAL	110,476,492	100.0

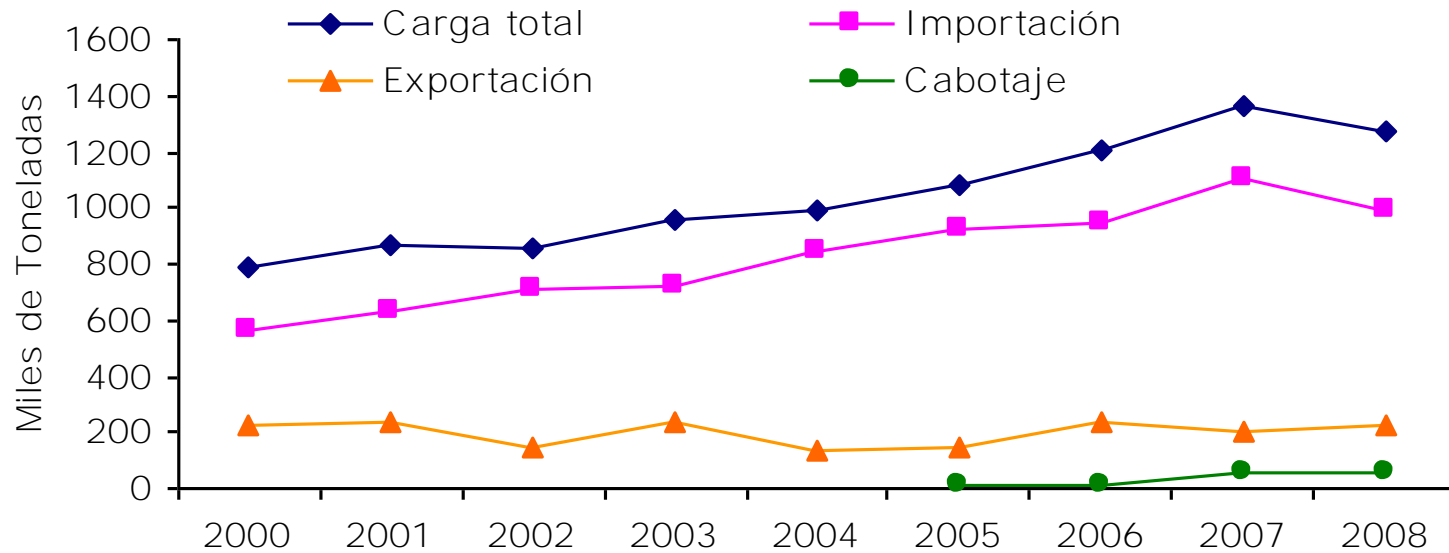
Fuente: ENAPU, TISUR

*El puerto de Matarani, está en concesión desde 1999 y el puerto de Paíta desde octubre del 2009 esta en concesión

En cuanto al tráfico se debe señalar que el Puerto de Salaverry es el tercer puerto de uso público en importancia en el Perú, con una participación de 5.34% en el periodo 2004-2008.

En el año 2008 se movilizó 1'267,160 toneladas, de los cuales 78% fue de tráfico de importación, 21% tráfico de exportación y 1% carga de cabotaje.

Evolución del Volumen de Carga según tipo de tráfico 2000-2008



Fuente: ENAPU

Elaboración: Centro de Información Empresarial CCPLL

TPS INDICADORES OPERACIONALES

NAVES-TRB

AÑO	TOTAL NAVES	TOTAL TRB	TRB/NAVE PROMEDIO	CRUCEROS PASAJEROS
2010	223	3,688,000	16,538	20
2011	201	3,979,000	19,726	17
2012	223	4,442,000	19,919	19

INDICADORES OPERACIONALES BÁSICOS DE CARGA

Tons

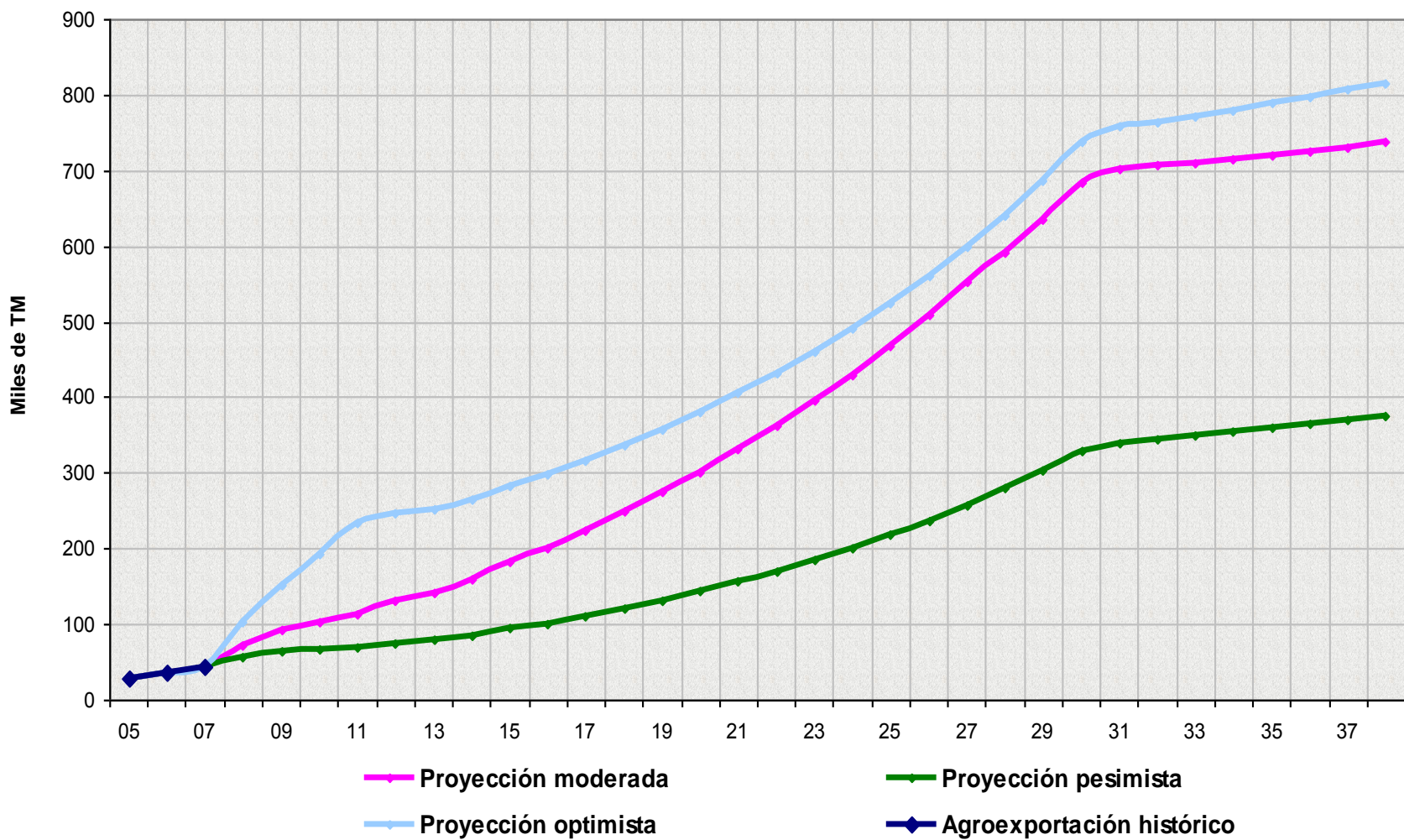
2012: fertilizantes + granos equivale a 44,000 viajes en camión de 25 Tons

AÑO	TOTAL CARGA	IMPORT	EXPORT	CABO TAJE	FERTILZ	GRANOS	TOTAL FERT-GRA
2010	1,762,000	1,328,000	425,000	9,000	345,000	233,000	578,000
2011	2,062,000	1,628,000	427,000	7,000	419,000	713,000	1,132,000
2012	2,482,000	2,102,000	362,000	18,000	351,000	755,000	1,106,000
2013	1,821,000*						

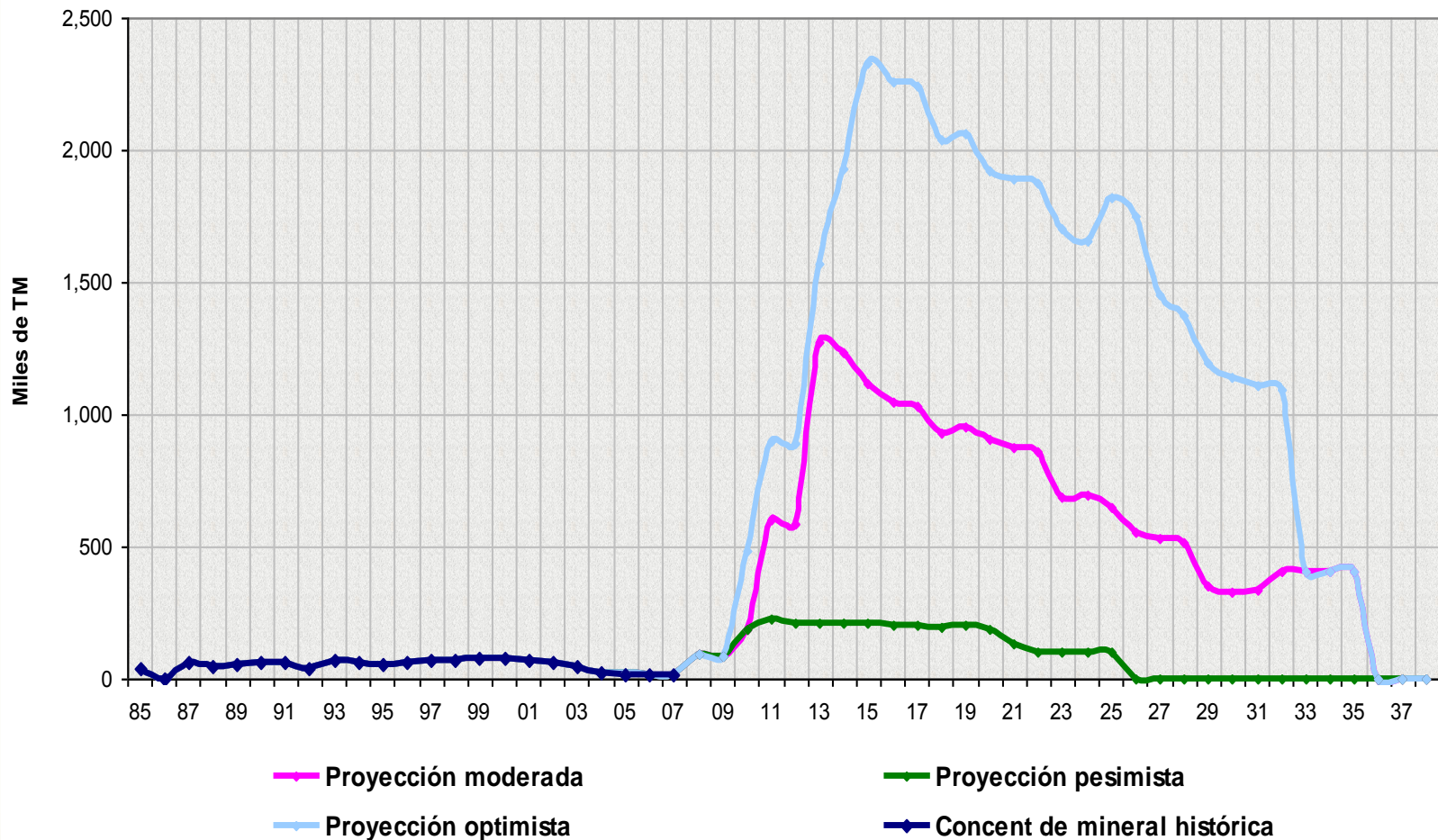
PROYECCIONES DE CARGA 2015-2025

	2015	2020	2025
EXPORTACIÓN (Miles ton)			
Minerales	1,000	2,500	3,000
Agroindustria	300	400	500
Varios	500	600	750
TOTAL EXPORTACIONES	1,800	3,500	4,250
IMPORTACIONES			
Carga suelta-granel	1,600	2,400	3,100
Varios	100	150	200
TOTAL IMPORTACIONES	1,700	2,550	3,300
TOTAL MOVIMIENTO CARGA	3,500	6,050	7,550

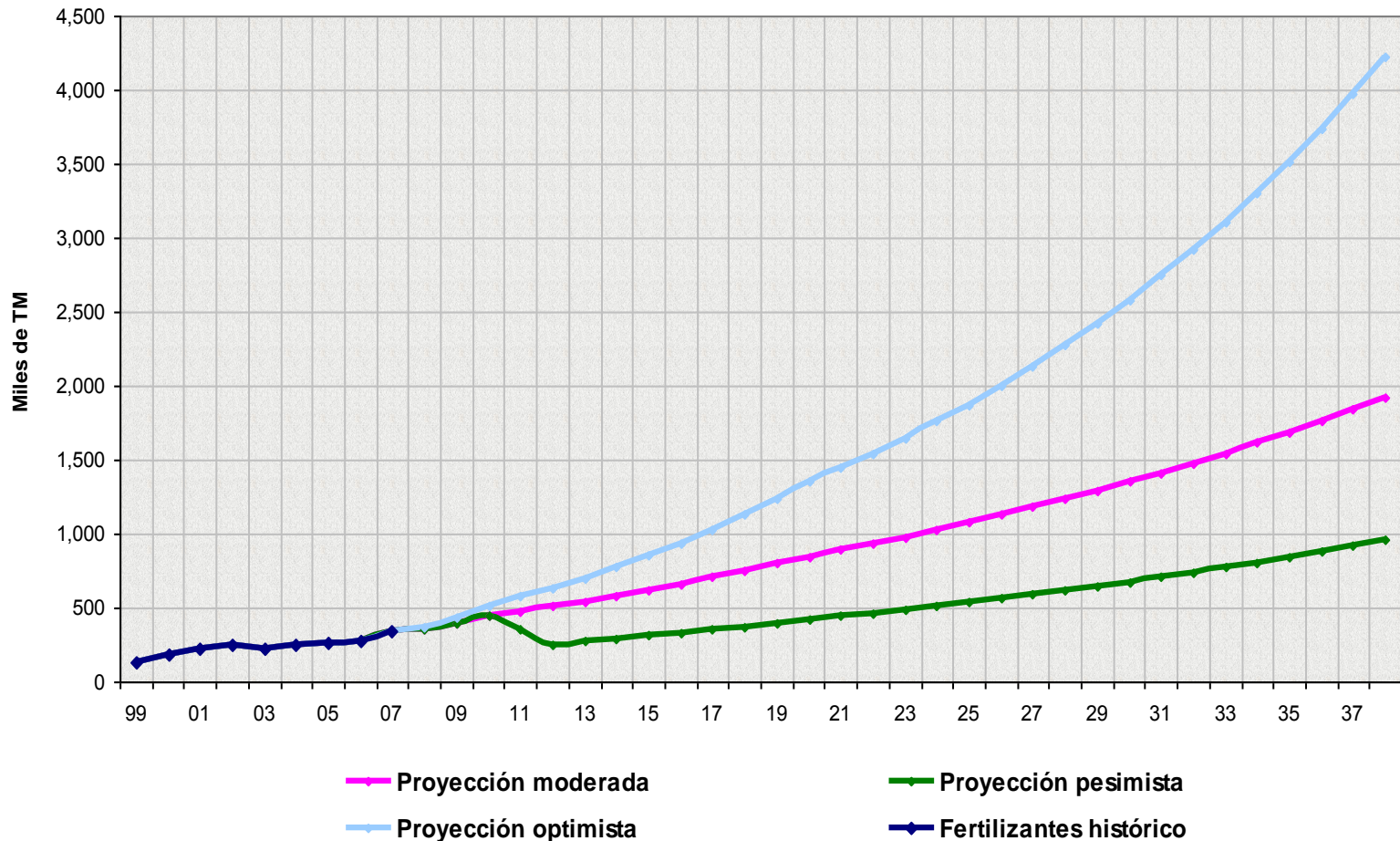
PRODUCTOS AGROINDUSTRIALES: PROYECCIÓN DE CARGA DE EXPORTACIÓN TPS 2008-2038



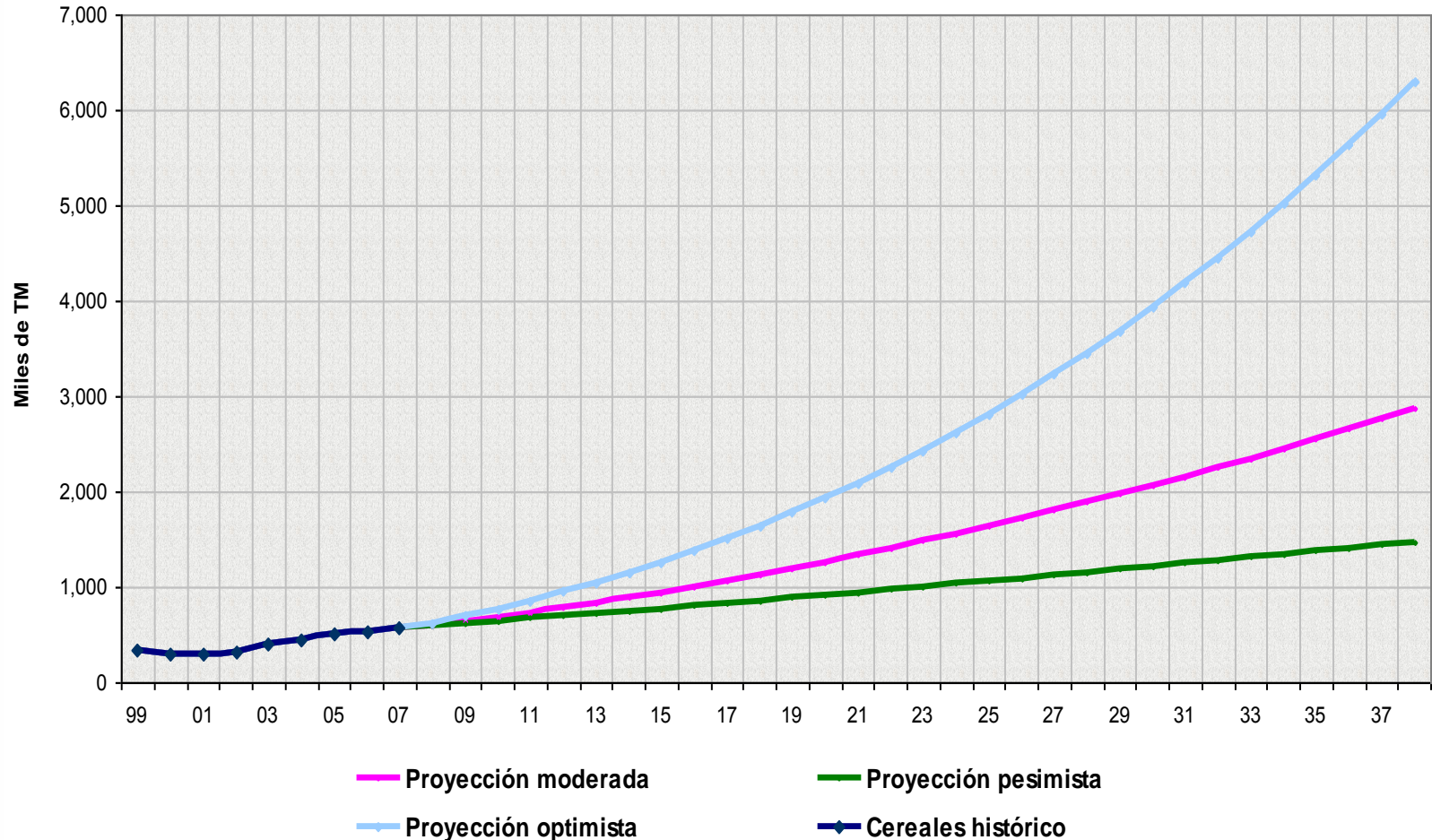
PROYECCIÓN POTENCIAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES TPS 2008-2038



PROYECCIÓN POTENCIAL DE IMPORTACIÓN DE FERTILIZANTES TPS 2008-2038

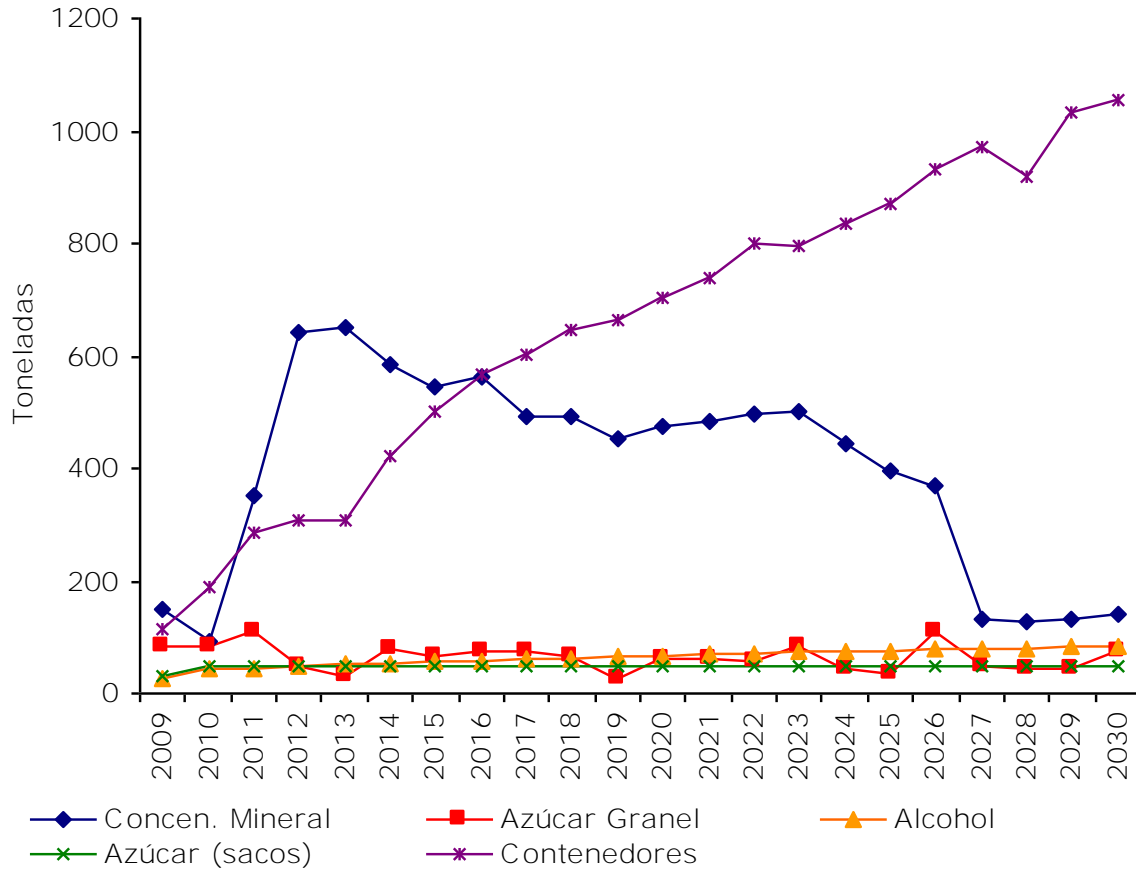


PROYECCIÓN IMPORTACIÓN DE CEREALES TPS 2008-2038





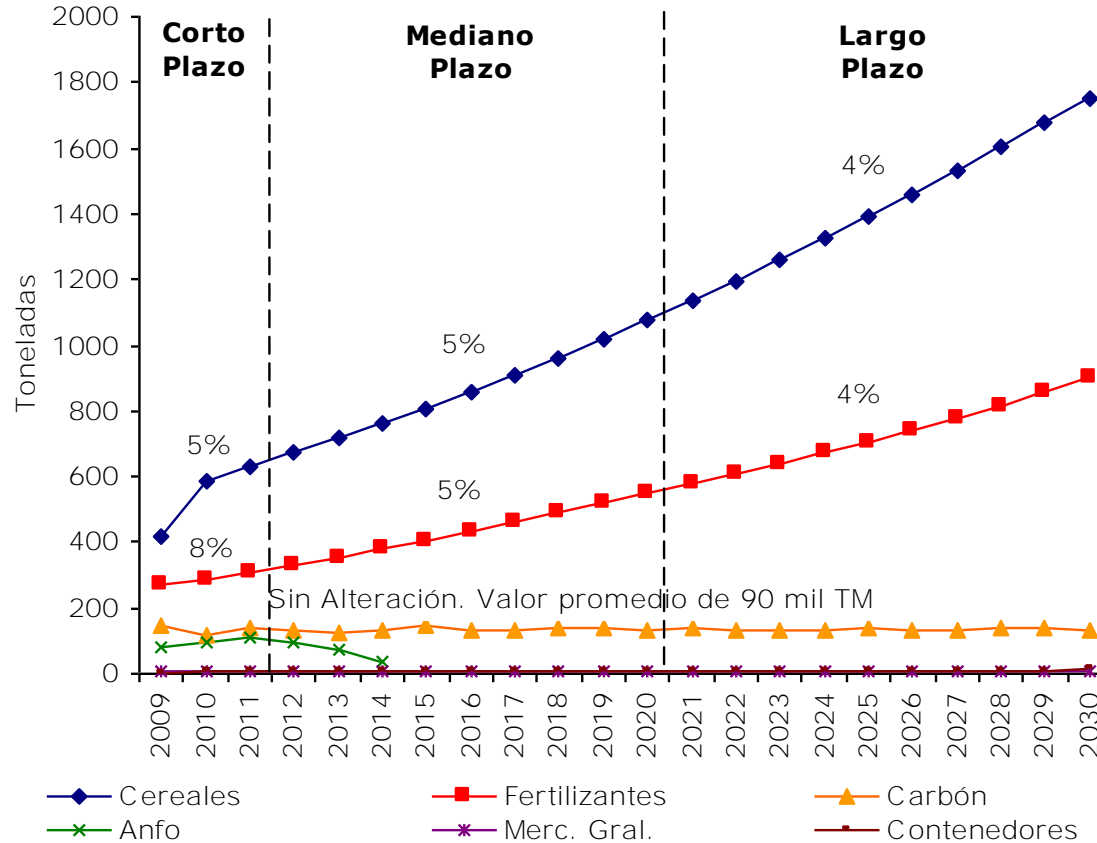
Proyección de mercancías exportadas Escenario moderado 2009 -2039



Fuente: ENAPU, SUNAT

Elaboración: Centro de Información Empresarial CCPLL

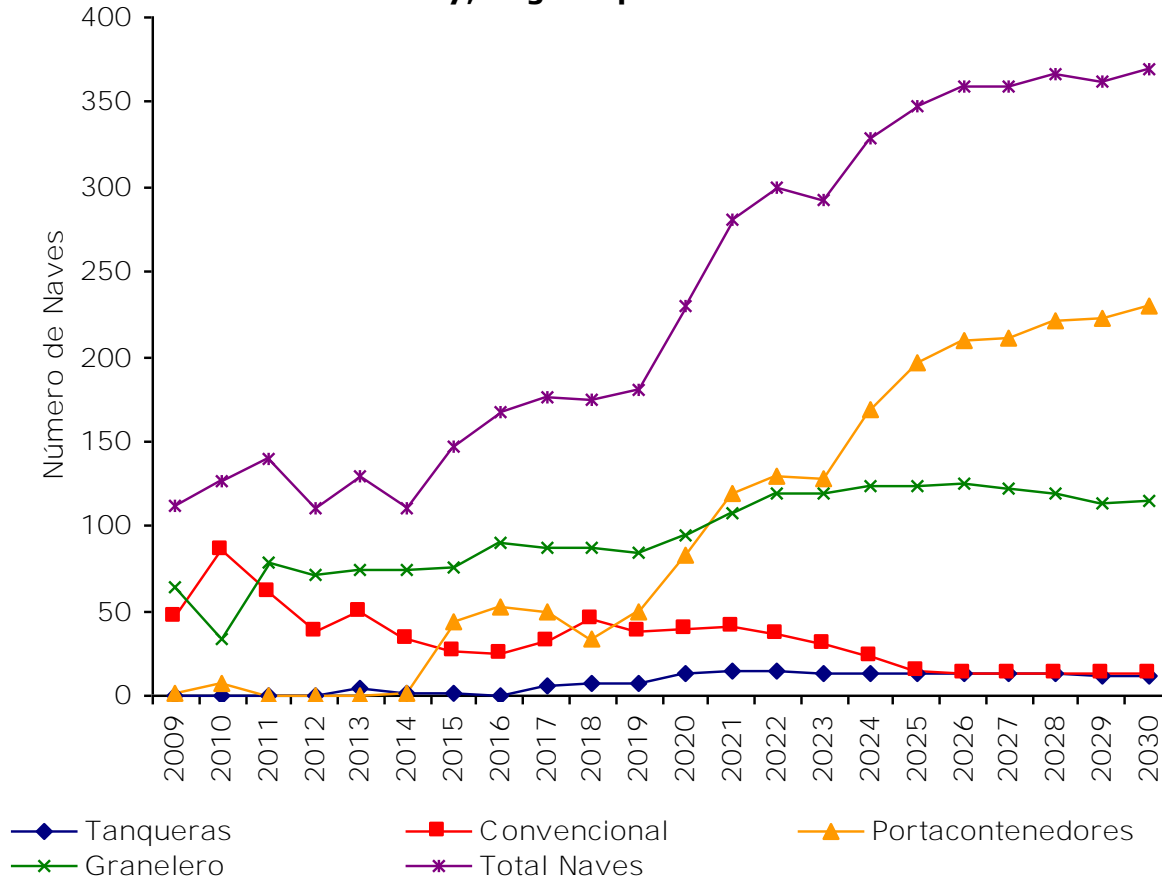
**Proyección de mercancías importadas
Escenario moderado 2009 -2039**



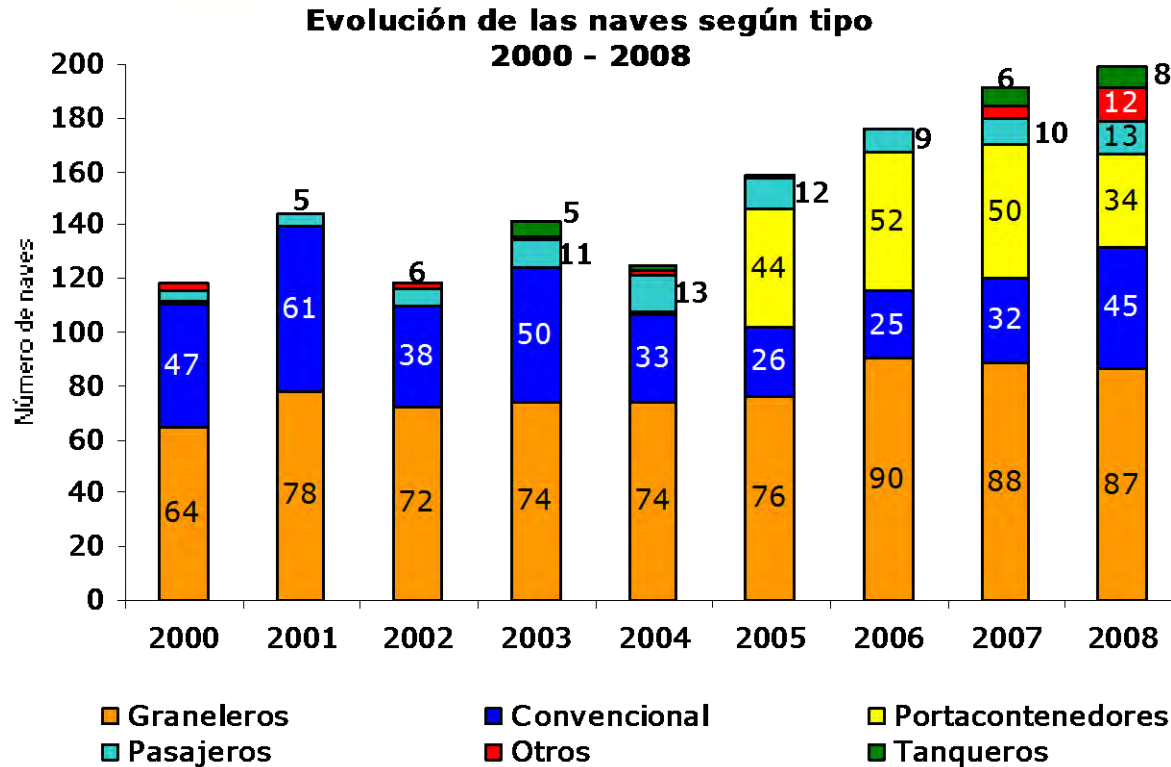
Fuente: ENAPU, SUNAT

Elaboración: Centro de Información Empresarial CCPLL

Proyección Moderada de naves que arribarán al Puerto de Salaverry, Según tipo 2009 -2039



Fuente: ENAPU, Consorcio Haskoning - Indesmar
Elaboración: Centro de Información Empresarial CCPLL



Fuente: ENAPU

Elaboración: Centro de Información Empresarial CCPLL

El crecimiento promedio anual desde el 2000 – 2008 fue de 6%.
Pasando de 133 naves en el 2000, a 199 naves en el 2008

TPS

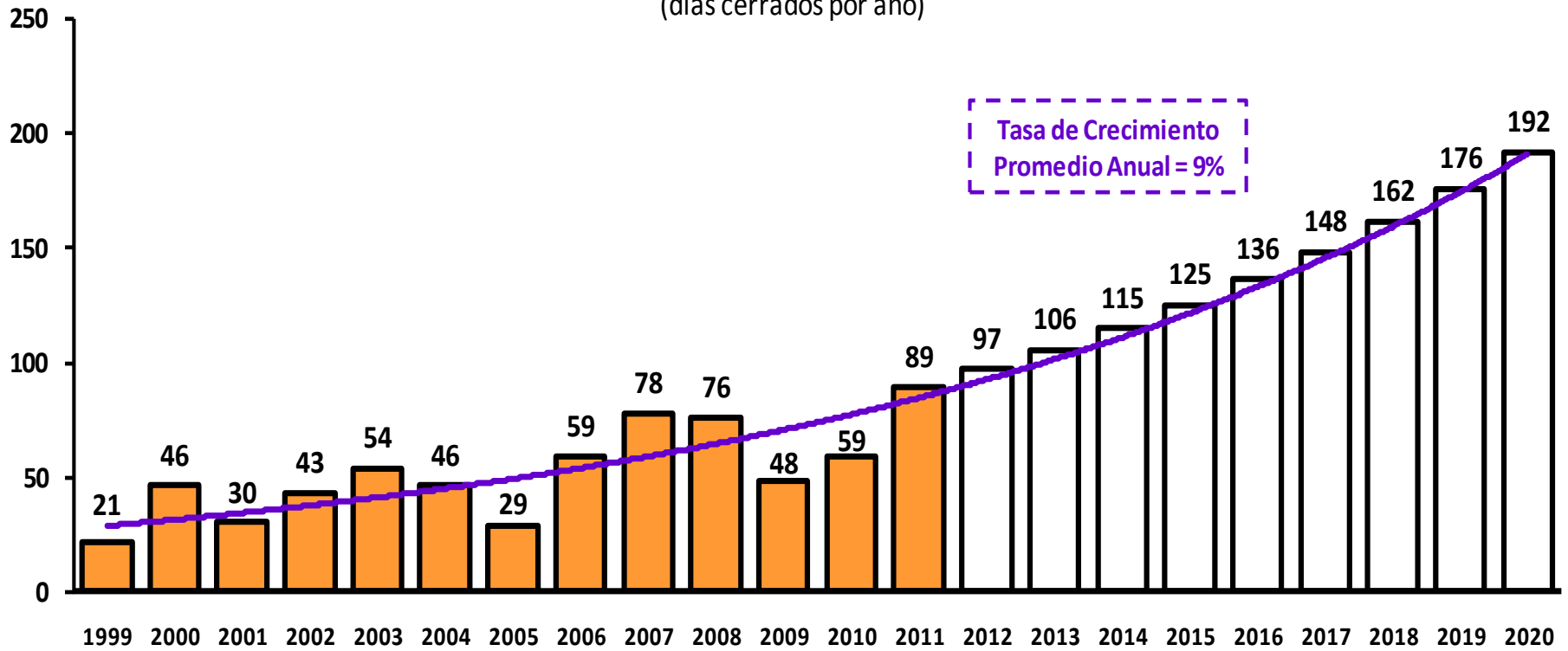
EVOLUCIÓN DE RENTABILIDAD 2002-2007

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Ingresos operativos	11,085,025	12,931,108	11,694,643	11,882,974	13,813,020	13,820,434
Ingresos por negocios marítimos	791,301	885,903	864,873	1,020,083	1,114,495	1,099,757
Ingresos por terminal portuario	9,975,952	11,209,124	10,291,130	10,237,518	11,429,793	11,895,563
Ingresos por terminales de almacenamiento	357,813	848,106	563,111	627,509	1,411,543	833,037
Exoneración/devolución	-40,041	-12,025	-24,471	-2,136	-142,811	-7,924
Costo de ventas	-5,750,093	-6,959,003	-6,708,336	-6,408,982	-7,921,169	-9,990,840
Utilidad Bruta	5,334,933	5,972,105	4,986,307	5,473,991	5,891,851	3,829,594
Gastos de administración	-2,830,518	-3,737,191	-4,211,029	-1,632,919	-1,405,345	-1,259,027
Utilidad operativa	2,504,415	2,234,914	775,278	3,841,072	4,486,506	2,570,567
Resultado financiero	66,892	-1,997,755	-2,370,290	-2,755,528	-2,683,445	-2,181,393
Ingresos financieros	178,553	88,776	98,955	172,100	147,926	381,971
Gastos financieros	-111,661	-2,086,532	-2,469,244	-2,927,628	-2,831,371	-2,563,363
Resultados antes del REI	2,571,308	237,158	-1,595,012	1,085,544	1,803,061	389,174
REI del período		617,722	1,613,420		0	0
Resultado del ejercicio	2,571,308	854,880	18,408	1,085,544	1,803,061	389,174

Fuente: ENAPU

PUERTO SALAVERRY: RECORD DE CIERRES POR AÑO 1999-2020

(días cerrados por año)



Fuente: ENAPU

Elaboración: CEEN - CCPLL

 Datos Históricos

 Datos Proyectados

 Línea de Tendencia



Salaverry ●

© 2009 Google

Image © 2009 DigitalGlobe

2009 Google

Fechas de las imágenes: 22 de Jun. de 2004 - 26 de Sep. de 2006 8°13'23.53" S 78°59'08.82" O elev. 0 m Alt. ojo 1.77 km

PROPUESTA DE REPOTENCIACIÓN DEL PUERTO

ELABORACIÓN DE UN PLAN MAESTRO

- Horizonte año 2030
- Que contemple escenarios concretos a un futuro próximo (embarques de nuevas explotaciones mineras, nuevas exportaciones industriales en desarrollo, contenedores, productos agroindustriales).
- Que establezca en detalle las operaciones e inversiones a llevarse a cabo en los próximos años
- Sostenible en el tiempo financiera y medioambientalmente

SOLUCIONES

JM Berenguer:

- Elaborar Plan Maestro con horizonte al año 2030 que contemple escenarios concretos en el futuro, sostenibles financiera y ambientalmente.
- Remodelar la configuración general, mejorar el abrigo de las dársenas y amarraderos del puerto .
Habilitar calados de canales y dársenas para buques de hasta 36-40 pies: 11-12 mts

INFORME DHNMGP

1.- Trasladar las arenas depositadas al sur del terminal marítimo mediante un sistema de by pass.

2.- Los materiales dragados al interior del terminal, depositarlos cerca de la costa al norte del puerto en las playas erosionadas y se inserten en el sistema de transporte litoral de sedimentos.

DESARROLLO DEL PLAN MAESTRO DEL TPS

NUEVAS INVERSIONES



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Desarrollo del TP Salaverry según PLAN MAESTRO

Se construirá un muelle de contenedores en el lado sur (adyacente al rompeolas) de 300 m de largo por 36 m de ancho, preparado para la instalación de grúas pórtico y dragado en la zona de maniobras a 13 m de profundidad

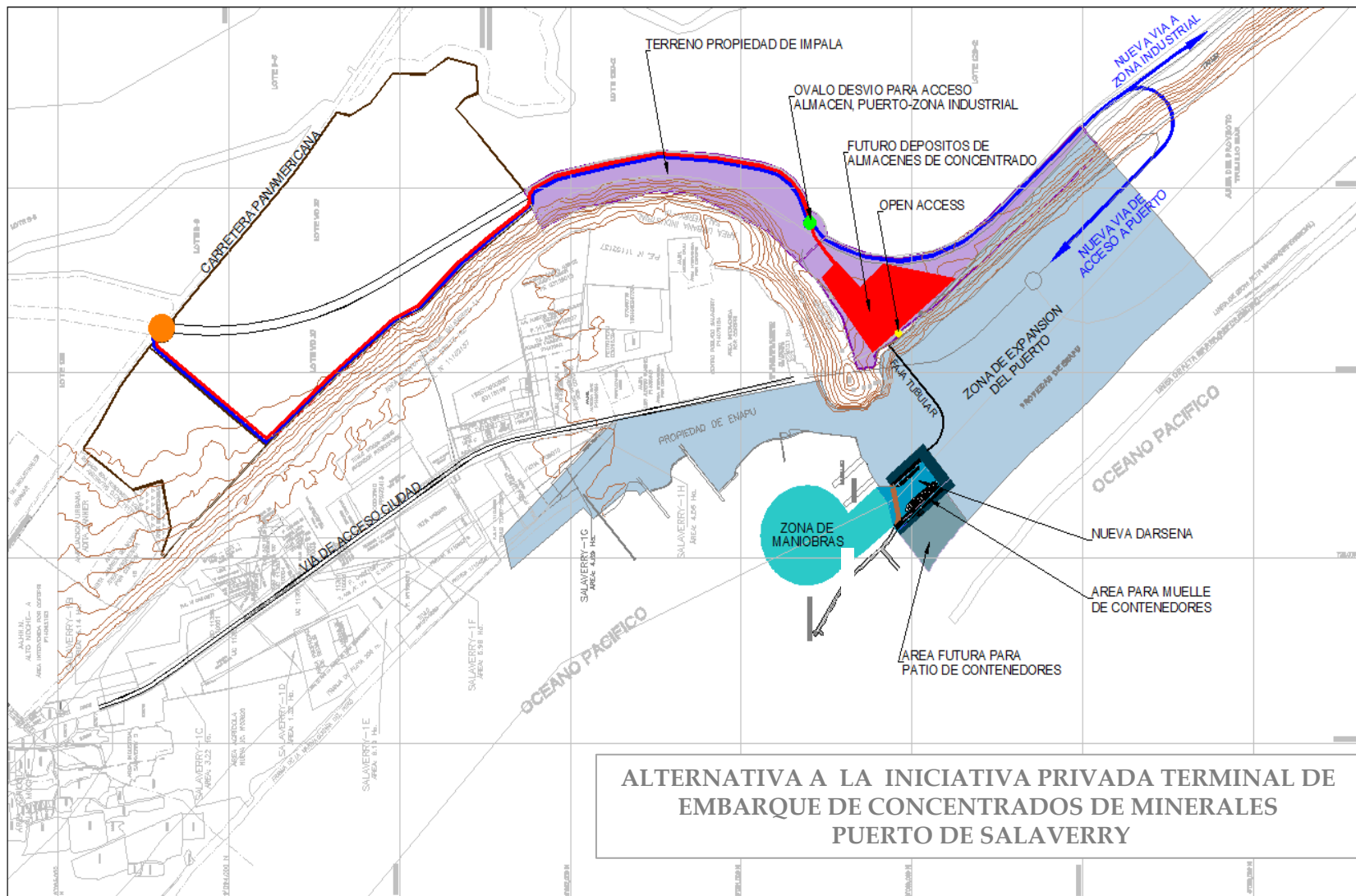




PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

Alternativa a la Iniciativa Privada para el Desarrollo del TP Salaverry

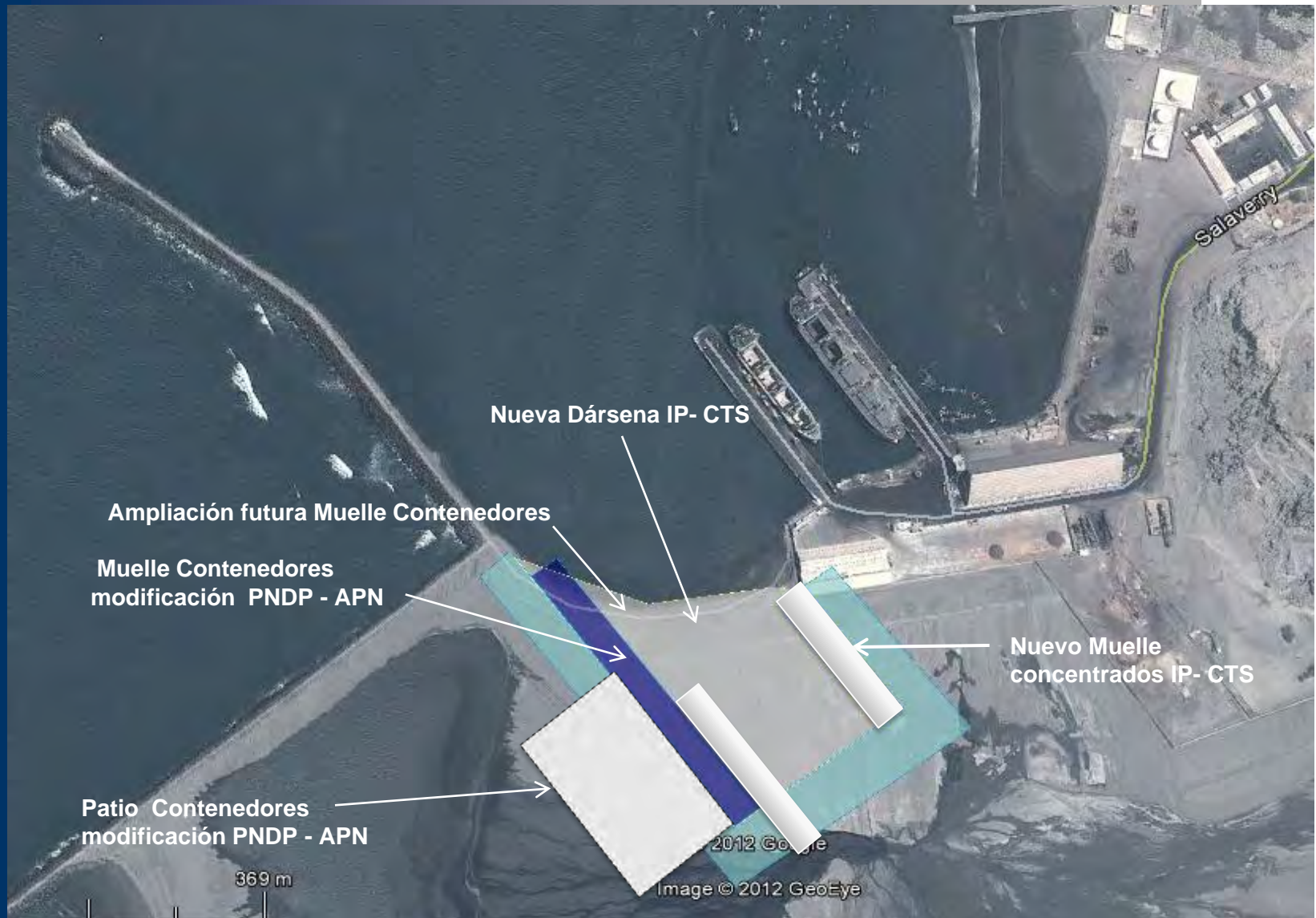


ALTERNATIVA A LA INICIATIVA PRIVADA TERMINAL DE
EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES
PUERTO DE SALAVERRY

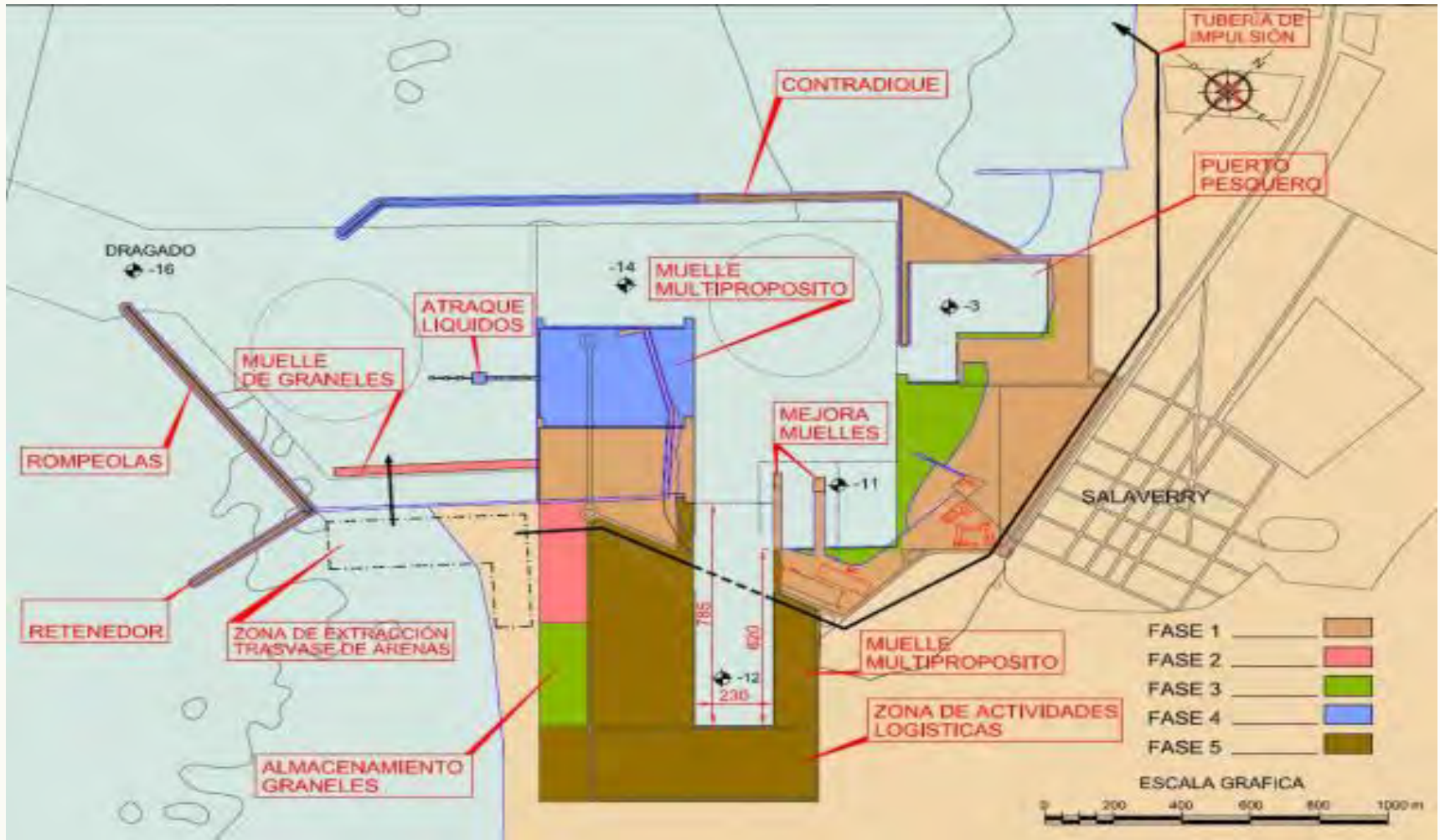


Alternativa al Proyecto de Iniciativa Privada; nueva dársena y muelle de concentrados

Alternativa al PNDP- APN; nuevo muelle y patio de contenedores



PROPUESTA DE DESARROLLO POR FASES





CONCLUSIONES

- Grandes expectativas de movimiento de carga, tanto de importación como de exportación.
- Costos de dragado son COSTO FIJO, independiente del nivel de operaciones; a medida que incrementa el movimiento de carga, su costo por tonelada disminuye.
- Es factible que a mayores niveles de operaciones , asumiendo los costos de dragado , se generen atractivas utilidades para el inversionista.
- Si se recupera la carga perdida estos años (contenedores principalmente) se requerirá un QUINTO punto de atraque para el año 2018.
- Existen propuestas confiables para reducir los oleajes internos y los niveles de arenamiento.
- Existen propuestas en firme para inversión en infraestructura portuaria NUEVA: Construcción de dársena para el embarque de minerales
- La operatividad del puerto de Salaverry decide el destino de las inversiones en esta región y la eficiencia de los proyectos .
- El puerto contribuirá a la recuperación del borde costero al depositar en las playas las arenas extraídas y aportando por trasvase (By Pass) lo necesario para mantener el balance de materiales en la costa.
- PLANIFICACIÓN : NECESIDAD URGENTE: Plan Maestro del puerto y Plan Regional de Desarrollo Portuario (Plan Director de Gestión de la Costa)