

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*

Callao, 15 de mayo de 2025

INFORME N° 0142-2025-APN-DIPLA

A : **Sr. JORGE CHÁVEZ OLIDEN**
Gerente General (e)

DE : **Dr. HUGO HERNÁN ESCOBEDO YABAR**
Director de Planeamiento y Estudios Económicos

ASUNTO : Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas (Nueva Reforma)

Tengo a bien dirigirme a usted, para solicitarle a su despacho que se eleve al directorio de la APN la aprobación del Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas (Nueva Reforma), considerando que se ha culminado su elaboración.

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Mediante Decreto Supremo N° 027-2024-MTC de fecha 28 de diciembre del 2024 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- 1.2. Mediante Decreto Supremo N° 020-2024-MTC se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), correspondiendo a la Dirección de Desarrollo Portuario entre otras, las siguientes principales funciones:
 - Conducir el proceso de elaboración y actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, contando con la opinión del Sector Defensa, estableciendo sinergias con las autoridades y entidades competentes del Sistema Portuario Nacional; así como, elaborar los planes maestros de los terminales portuarios de titularidad y uso público de ámbito nacional e incorporarlos al referido Plan Nacional.
 - Elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario.
 - Participar en la evaluación de los aspectos técnicos generados en los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria de titularidad y usos públicos.
 - Brindar asistencia técnica en los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria de titularidad pública en el ámbito de su competencia.
 - Promover el establecimiento de actividades comerciales y logísticas en los recintos portuarios.
- 1.3. Mediante Memorando N° 009-2025-APN-DIPLA, de fecha 13 de enero del 2025, la Dipla solita a OGA se sirva iniciar el proceso logístico para la contratación de una persona natural a fin de brindar el servicio para la

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*

elaboración del Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas (Nueva Reforma).

- 1.4. Mediante Memorando N° 0121-320253-APN-OGA, de fecha 20 de enero del 2025, aprobó el certificado de crédito presupuestario N° 049-2025 para la contratación de servicio para le elaboración del Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas (Nueva Reforma).
- 1.5. Mediante Orden de Servicio N° 030-2025-APN de fecha 20.01.2025, la APN contrató al Ing. Eusebio Vega Bueza (en adelante “El Contratista”) para efectuar el servicio para la elaboración del Plan Maestro del Puerto de Yurimaguas (Nueva Reforma) de acuerdo con la estructura base de la sección VI. del Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024 - 2030 (PNDP).
- 1.6. Con Carta S/N recibida el 07.02.2025, el Contratista remite a la DIPLA el primer entregable del servicio contratado, para revisión y evaluación correspondientes.
- 1.7. Con Carta-0006-2025-APN-DIPLA, de fecha 12.02.2025, la DIPLA evalúo el primer entregable, que luego de la revisión se concluyó que estaba observado, por lo cual se solicitó al Contratista subsanar dichas observaciones.
- 1.8. Con Carta S/N recibida el 13.02.2025, el contratista remite a la DIPLA el levantamiento de observaciones del primer entregable.
- 1.9. Con Carta-0007-2025-APN-DIPLA, de fecha 14.02.2025, la DIPLA remite al consultor la evaluación y comunica la aprobación del primer entregable al realizar el levantamiento observaciones.
- 1.10. Con Carta S/N recibida el 14.03.2025, el Contratista remite a la DIPLA el segundo entregable del servicio contratado, para revisión y evaluación correspondiente.
- 1.11. Con Carta-00016-2025-APN-DIPLA, de fecha 20.03.2025, la DIPLA remite al consultor la evaluación realizada y comunica la aprobación del segundo entregable.
- 1.12. Con Carta S/N recibida el 21.04.2025, el Contratista remite a la DIPLA el tercer entregable del servicio contratado, para revisión y evaluación correspondiente.
- 1.13. Con Carta-00024-2025-APN-DIPLA, de fecha 25.04.2025, la DIPLA remite al consultor la evaluación realizada y comunica la aprobación del tercer entregable.

II. BASE LEGAL

- 2.1. Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), modificado mediante el Decreto Legislativo N° 1022.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

- 2.2. Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, que aprueba el Reglamento de la LSPN (RLSPN).
- 2.3. Decreto Supremo N° 027-2024-MTC, que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).
- 2.4. Decreto Supremo N° 013-2020-MTC, que modifica el RLSPN, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC.
- 2.5. Decreto Supremo N° 005-2023-MTC, que aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la APN.
- 2.6. Decreto Legislativo N° 1147, Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- 2.7. Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.
- 2.8. Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, que aprueba el Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG).

III. ANÁLISIS

- 3.1. Un Plan Maestro es instrumento técnico en donde se delimita las áreas acuáticas y terrestres comprometidas en el desarrollo del puerto o terminal portuario sea de titularidad pública o privada. Asimismo, los Planes Maestros tiene la naturaleza de ser flexibles en su actualización para adecuarse rápidamente a las necesidades del mercado nacional e internacional
- 3.2. En Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) vigente establece en la sección IV.8.2. las pautas para la elaboración de los planes regionales de desarrollo portuario y **planes maestros**, como instrumentos de gestión que faciliten el uso racional, sostenible, eficaz y flexible de los recursos, en concordancia con las necesidades de la economía y sociedad.
- 3.3. En ese sentido, la estructura mínima que debe contener un Plan Maestro debe guardar concordancia con la que se encuentra dispuesta en el PNDP; según el siguiente detalle:

| ESTRUCTURA DEL PLAN MAESTRO | |
|-----------------------------|---|
| I. | INTRODUCCIÓN |
| 1 | <u>Justificación</u> |
| 2 | <u>Visión General</u> |
| 2.1 | Idea general del puerto futuro |
| 2.2 | Horizonte del proyecto |
| 3 | <u>Caracterización del proyecto portuario</u> |
| 3.1 | Ubicación geográfica |

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

| | |
|-------------|---|
| 3.2 | Descripción del lugar donde se desarrollará el proyecto de infraestructura portuaria, debe detallarse en un plano de ubicación a escala conveniente. |
| 3.3 | Tipo de puerto o terminal portuario |
| 3.4 | Definir de acuerdo a la LSPN |
| II. | SITUACION ACTUAL DEL PROYECTO Y SU ENTORNO |
| 4 | <u>Terminal portuario (solo en caso de existente)</u> |
| 4.1 | Infraestructuras |
| 4.2 | Tipos y movimientos de carga |
| 4.3 | Capacidad portuaria |
| 4.4 | Indicadores de producción, productividad, utilización y de servicio |
| 5 | <u>Área de influencia directa</u> |
| 5.1 | Actividades económicas |
| 5.2 | Relación puerto - ciudad |
| 5.3 | Condiciones ambientales |
| III. | ANÁLISIS DE LA DEMANDA |
| III.1 | Proyecciones de tráfico de carga |
| III.2 | Proyecciones de naves |
| III.3 | Previsión de capacidad portuaria |
| IV. | PROPUESTA DE DESARROLLO PORTUARIO |
| 6 | <u>Nave de diseño previsto</u> |
| 6.1 | Características de la nave de diseño a utilizar, deben detallarse en gráficos y planos preliminares |
| 7 | <u>Necesidades de infraestructura y equipamiento</u> |
| 7.1 | Descripción técnico - operativa de la infraestructura a desarrollar y el equipamiento a utilizar |
| 8 | <u>Necesidades de áreas acuáticas y franjas ribereñas</u> |
| 8.1 | Descripción de las áreas acuáticas y franja ribereña, hasta los 50 metros de la línea de más alta marea o máxima creciente, necesarias para el desarrollo de las infraestructuras propuestas incluyendo las zonas de operación. La disposición general de las áreas acuáticas y franja ribereña deben detallarse en un Plano de Planta General el cual deberá contener el perímetro y los datos técnicos (coordenadas geográficas y UTM en el datum WGS84 y el respectivo cálculo de áreas) |
| 8.2 | Descripción básica de las condiciones de clima marítimo y lacustre (marea, oleajes y vientos). Para el ámbito fluvial (álveos, corrientes y vientos) |
| 8.3 | Descripciones preliminares de las características topográficas y batimétricas de la zona en donde se desarrollará el proyecto. |
| 9 | <u>Infraestructura y áreas terrestres</u> |
| 9.1 | Descripción de las características geográficas y terreno contiguo |
| 9.2 | Descripción de las infraestructuras terrestres: edificios, patios, áreas de almacenamiento, antepuerto, etc., estas deben detallarse en un plano a escala conveniente |
| 10 | <u>Servicios portuarios a utilizar</u> |
| 10.1 | Descripción de los servicios portuarios que se brindarán en el terminal portuario |
| 11 | <u>Cronograma de obras portuarias requeridas</u> |

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto en el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM Y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **kbN3hKe**

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
 “Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

| | |
|------|---|
| 11.1 | Descripción de la propuesta de ejecución por etapas del proyecto (si fuera el caso) |
| 12 | <u>Costos de inversión programada</u> |
| 13 | <u>Año de entrada en servicio del proyecto</u> |
| 14 | <u>Desarrollo Sostenible</u> |
| 14.1 | Proyección puerto - ciudad |
| 14.2 | Consideraciones medio ambientales |

3.4. Como muestra la Estructura del Plan Maestro tiene cuatro principales componentes INTRODUCCION, SITUACION ACTUAL DEL PROYECTO (TERMINAL PORTUARIO) Y SU ENTORNO, ANALISIS DE DEMANDA Y PROPUESTA DE DESARROLLO PORTUARIO.

3.5. En relación con el componente **INTRODUCCION** la principal información que Mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0006-2025-APN.DIR (21.01.25) se aprobó la actualización del Anexo 1 del PNPD que contiene la lista de Terminales Portuarios y Embarcaderos que conforman el SPN y su clasificación. En dicha lista se encuentra el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma que presenta la siguiente clasificación:

- **Nombre del Terminal:** TP Yurimaguas - Nueva Reforma
- **Administrador Portuario:** CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.
- **Región:** Loreto
- **Tráfico relevante:** Multipropósito
- **Por Actividad:** General
- **Uso:** Público
- **Titularidad:** Público (Concesionado)
- **Ámbito acuático:** Fluvial
- **Alcance:** Nacional.

La justificación de la visión del TP Yurimaguas - Nueva Reforma es la siguiente:

- Crecimiento del mercado de Iquitos y poblaciones amazónicas del área de influencia.
- Tendencia creciente al uso de contenedor fundamentalmente en el aumento de la demanda de alimentos procesados y perecibles.
- Implementación del proyecto Hidrovia Amazónica para la mejora de las condiciones de navegación.
- Crecimiento de la oferta de los servicios logísticos en Yurimaguas y en la Amazonia peruana.
- Proyectos de centros de consolidación y distribución de carga en Yurimaguas.

Finalmente, la estrategia de desarrollo del sistema portuario fluvial propuesta por la Autoridad Portuaria Nacional es la interconexión con los puertos fluviales



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

internacionales de Brasil y Colombia y los puertos marítimos nacionales a través de la conexión con el sistema nacional de carreteras (ver imagen 1), dentro de las cuales se encuentra el TPY-NR.

Imagen 1. Esquema de rutas potenciales de integración puertos fluviales y puertos marítimos



FUENTE: APN - PLAN MESTRO TPY -NR

3.6. Respecto al componente **SITUACION ACTUAL DEL TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS (NUEVA REFORMA) Y SU ENTORNO** la información más relevante está relacionada al histórico y distribución de carga actual y a la delimitación del área de influencia del TPY – NR.

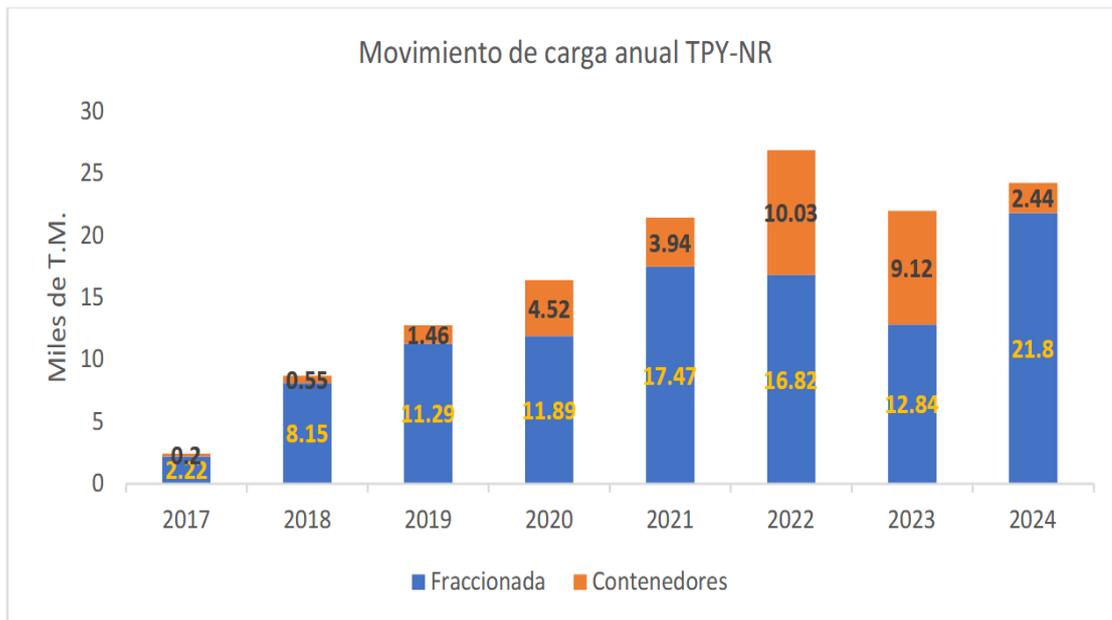
Los tipos de carga que se movilizan por el TPY-NR son principalmente carga fraccionada y carga en contenedores, aunque también se movilizaron carga a granel líquido hasta el 2020 mostrando una tendencia decreciente hasta ser nula desde el 2021. En el caso de la carga fraccionada comprende productos de carga suelta y unitizada, y en contenedores son secos y refrigerados. En el gráfico 1 muestra la evolución del movimiento de carga por el TPY-NR desde el 2017 al 2024.





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

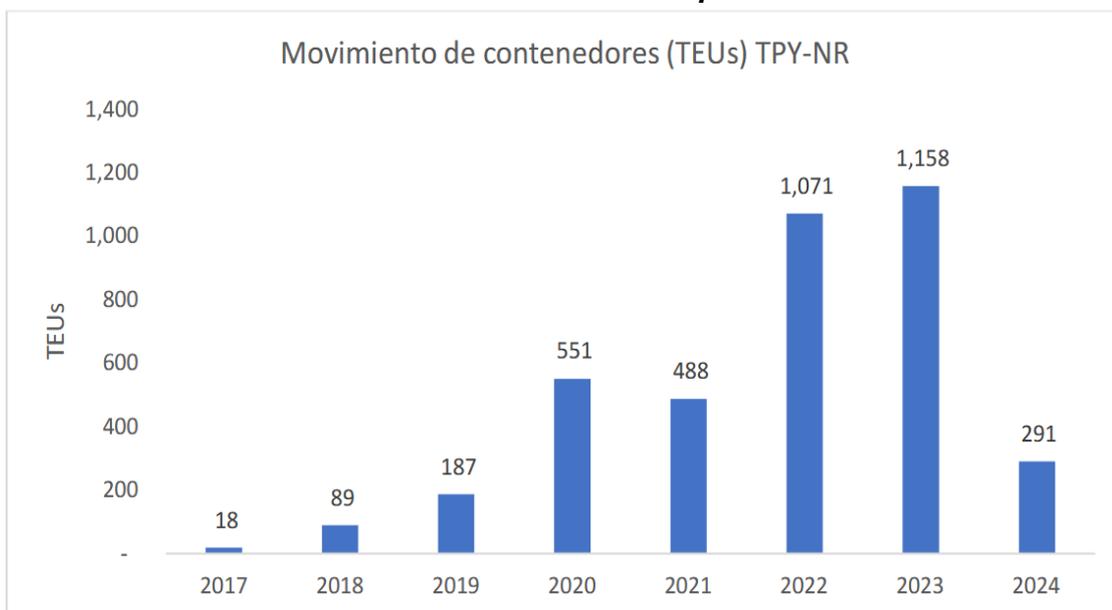
Gráfico 1. Movimiento de carga anual por el TPY-NR



FUENTE: COPAM - PLAN MESTRO TPY -NR

En lo referido al movimiento de contenedores durante el año 2024 se movilizaron 291 TEU, lo cual representó un decrecimiento respecto al año 2023, En el gráfico 2 se muestra la evolución del movimiento de contenedores desde el 2017 al 2024.

Gráfico 2. Movimiento de contenedores por el TPY-NR



FUENTE: COPAM - PLAN MESTRO TPY -NR

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*

El TPY-NR cuenta con una terminal de pasajeros y un muelle de 10 m de longitud con una capacidad para atender más de 65,000 pasajeros/año; desde el inicio de operaciones no se han prestado servicios al pasajero, salvo excepciones de algunas embarcaciones ambulancias por emergencia; sin embargo, se evidencia un potencial movimiento de pasajeros por el puerto de Yurimaguas. La tabla 4 muestra el registro histórico de movimiento de pasajeros por el puerto de Yurimaguas en el periodo 2011-2024.

Tabla 4. Cantidad de pasajeros registrados recepción y despacho de naves en el Puerto de Yurimaguas, Año 2011- 2024

| AÑO | Recepción | Despacho |
|------------|------------------|-----------------|
| Año 2011 | 23,032 | 19,152 |
| Año 2012 | 27,331 | 28,029 |
| Año 2013 | 23,335 | 26,502 |
| Año 2014 | 20,645 | 23,323 |
| Año 2015 | 17,486 | 20,794 |
| Año 2016 | 24,399 | 21,583 |
| Año 2017 | 26,492 | 26,525 |
| Año 2018 | 50,420 | 50,179 |
| Año 2019 | 54,430 | 50,511 |
| Año 2020 | 28,068 | 31,221 |
| Año 2021 | 53,547 | 62,607 |
| Año 2022 | 25,379 | 27,640 |
| Año 2023 | 48,468 | 49,940 |
| Año 2024 | 48,272 | 50,053 |

Fuente: Sistema de Redenaves Electrónico - PLAN MESTRO TPY -NR



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

La imagen muestra la dimensión del TPY-NR de manera gráfica con los principales elementos funcionales como **infraestructura portuaria**

Imagen 2. Dimensión gráfica de la infraestructura portuaria del TPY-NR (2024)



Fuente: COPAM - PLAN MESTRO TPY -NR

La principal infraestructura de río es el muelle de carga que tiene una longitud de 120m y 12m de ancho para la atención de convoy de barcazas y motonaves y que cuenta con todos los elementos de seguridad y operativo para los servicios a la nave. Asimismo, cuenta con un muelle de pasajeros de 12m de longitud para el servicio de pasaje y una terminal de pasajeros moderno para el aforo de 100 personas.

En la parte de la infraestructura de tierra destacan el almacén techado de 6,092m², la cámara de frío de 600 m² para productos perecibles, un patio de contenedores de 10,000 m² con 72 tomas de reefers. Como todo terminal portuario moderno cuenta con servicio para dotación de energía eléctrica y agua,

alumbrado y señalización, video cámaras de seguridad, entre otros.

La tabla 3 muestra las características de la infraestructura del terminal portuario incluyendo el equipamiento portuario disponible.

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
 “Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Tabla 3. Características de la infraestructura del TPY-NR (2024)

| INFRAESTRUCTURA DEL TPY -NR | | CARACTERÍSTICAS | |
|---------------------------------|-----------------|---|--------------------------------|
| INFRAESTRUCTURA PORTUARIA | OBRAS DE RÍO | Muelle de 120 m de longitud y 47 m de ancho (incluye Ante muelle 35m) | |
| | | Muelle Flotante de 12 m para pasajeros | |
| | OBRAS DE TIERRA | Almacén techado de 6,092 m2 | |
| | | Cámara de Frío de 600 m2 (congelados y refrigerados) | |
| | | Patio de Contenedores de 10,000 m2 | |
| | | Balanzas de ingreso (2) | |
| | | 72 tomas reefers para Contenedores | |
| | | Terminal de Pasajeros (Aforo 100 personas) | |
| | | Áreas de Consolidación y Desconsolidación | |
| | | Almacén para Carga Peligrosa | |
| | | Taller de Mantenimiento/Estación de Combustible | |
| | | Oficinas de SUNAT-SENASA-APN-OSITRAN-SANIDAD Fluvial y Capitanía de Puertos | |
| | | EQUIPAMIENTO PORTUARIO | 01 grúa de Celosía de 130 Ton. |
| | | | 01 grúa Camión de 55 Ton. |
| 01 Reach Stacker de 45 Ton. | | | |
| 05 montacargas de 5 Ton. | | | |
| 01 montacargas de 10 Ton. | | | |
| 02 tractores de Tiro de 30 Ton. | | | |
| 03 chasis de 30 Ton. | | | |
| 04 vagonetas de 30 Ton. | | | |
| Equipo de Izaje | | | |

Fuente: COPAM – PLAN MESTRO TPY -NR

El área de influencia del nodo portuario TPY-NR representa la zona terrestre de origen o destino de las mercancías o pasajeros que pasan a través de la infraestructura portuaria, siendo éste un sistema abierto el área de influencia es dinámica, con relación a los espacios económicos o territoriales delimitados, debido a la directa relación con la accesibilidad e interconexión de la logística de los servicios de transporte y las interrelaciones comerciales. En general el área de influencia será el área donde se concentrarán los posibles flujos de carga que podrían utilizar los servicios portuarios planificados para el terminal portuario.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*

Las estadísticas del movimiento de carga por el TPY-NR abarca las zonas geográficas sobre las cuales tiene injerencia económica, es decir, proviene de los servicios de transporte terrestre desde las ciudades de Lima y Callao, Trujillo, Chiclayo, Piura y Tarapoto; y por los servicios de transporte fluvial desde y hacia los departamentos de Loreto y Ucayali, incluyendo las ciudades de Iquitos y Pucallpa.

De esta forma, el área de influencia directa del TPY-NR es todo el departamento de Loreto conectado con el Puerto de Iquitos a través de los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas; hacia el oeste a través de la carretera IIRSA Norte conectado con los puertos de Paíta, Salaverry y Callao; por el sur hasta el puerto de Pucallpa en la región Ucayali a través del río Ucayali y al este hacia la ciudad de Manaos en Brasil conectado con el puerto de Chibatao a través del río Amazonas.

Como se puede observar en la siguiente figura, el TPY-NR se encuentra conectado con el puerto de Iquitos por medio de los ríos Huallaga, Marañón, y Amazonas; con el puerto de Pucallpa por medio del río Ucayali; con el puerto de Santa Rosa (frontera tripartita) y el puerto de Manaos por medio del río Amazonas. Del mismo modo, la red fluvial conecta con los múltiples centros poblados y lotes de exploración y explotación petrolera en los departamentos de Loreto y Ucayali.

Figura 1. Área de influencia del TPY-NR



FUENTE: PLAN MESTRO TPY -NR



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*

3.7. En relación con el componente **ANÁLISIS DE LA DEMANDA** se muestran las proyecciones del tráfico de carga y naves, adicionalmente de la problemática respecto al desvío de carga del área de influencia del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

La proyección de carga a ser movilizada en el TPY – NR ha sido establecida en tres (3) escenarios sobre la base de la ejecución de los proyectos mineros, según se indica a continuación:

Escenario Base o moderado

Es la situación que se espera tenga mayor probabilidad de ocurrencia y considera solo aquellos movimientos de carga y pasajeros movilizadas por el puerto de Yurimaguas ubicados en el área de influencia directa y que, además, se encuentra en uso del TPY- NR.

- Tasa de crecimiento 3.1% anual para la carga movilizada por el puerto de Yurimaguas, a través de terminales portuarios y zonas de atraque 49% de la carga movilizada por el TP ENAPU se desvía y captada por el TPY-NR
- 69% de la carga movilizada por las zonas de atraque se desvía y captada por el TPY-NR
- Carga internacional se considera que todos los proyectos y regulaciones aduaneras, migratorias, control paso de frontera, hidrovía, entre otros del corredor logístico del Eje Multimodal Amazonas Norte se encuentran parcialmente implementados al 2036:
 - ✓ Entre los años 2026 al 2036 se estima captación del 1.0% de la carga movilizada por el comercio exterior de Perú hacia o desde los departamentos de Amazonas y Rondonia, con origen o destino a Puertos de Manaos y Porto Velho, se estima un arranque de 7,500 TEUs en el 2026 y una tasa de crecimiento anual de 3%.
 - ✓ Entre los años 2037 al 2054 se estima captación del 3.0% de la carga movilizada por el comercio exterior de Perú hacia o desde los departamentos de Amazonas y Rondonia, con origen o destino a Puertos de Manaos (carga de importación de la zona Franca de Manaos) y Porto Velho, se estima un arranque de 22,500 TEUs en el 2037 y una tasa de crecimiento anual de 3%

Escenario Pesimista

Sobre la base del Escenario Moderado se adoptan situaciones que empeoran las previsiones iniciales. En este caso, se considera los siguientes criterios:

- Tasa de crecimiento 2.5% anual para la carga movilizada por el puerto de Yurimaguas, a través de terminales portuarios y zonas de atraque
- 49% de la carga movilizada por el TP ENAPU se desvía y captada por el TPY-NR

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*

- 69% de la carga movilizada por las zonas de atraque se desvía y captada por el TPY-NR
- Carga internacional se considera que los proyectos y regulaciones aduaneras, migratorias, control paso de frontera, hidrovía, entre otros del corredor logístico del Eje Multimodal Amazonas Norte no se encuentran implementados al 2036:
 - ✓ Entre los años 2026 al 2036 no se capta carga movilizada por el comercio exterior de Perú hacia o desde los departamentos de Amazonas y Rondonia, con origen o destino a Puertos de Manaos y Porto Velho.
 - ✓ Entre los años 2037 al 2054 se estima una captación del 1% de la carga movilizada por el comercio exterior de Perú hacia o desde los departamentos de Amazonas y Rondonia, con origen o destino a Puertos de Manaos y Porto Velho. Se estima un arranque de 7,500 TEUs en el 2037 y una tasa de crecimiento anual de 3%.

Escenario Optimista

En este escenario se considera que todos los proyectos y regulaciones aduaneras, migratorias, control paso de frontera, hidrovía, otros del corredor logístico del Eje Multimodal Amazonas Norte se encuentran al 100% implementados al 2036.

Sobre la base del Escenario Moderado se adoptan situaciones que mejoran las previsiones iniciales. En este caso, se considera los siguientes criterios:

- Tasa de crecimiento 3.6% anual para la carga movilizada por el puerto de Yurimaguas, a través de terminales portuarios y zonas de atraque
- 49% de la carga movilizada por el TP ENAPU se desvía y captada por el TPY-NR
- 69% de la carga movilizada por las zonas de atraque se desvía y captada por el TPY-NR
- Carga internacional se considera:
 - ✓ Entre los años 2026 al 2036 se capta 1% de la carga movilizada por el comercio exterior de Perú hacia o desde los departamentos de Amazonas y Rondonia, con origen o destino a Puertos de Manaos y Porto Velho, se estima un arranque de 7,500 TEUs en el 2026 y una tasa de crecimiento anual de 3%.
 - ✓ Entre los años 2037 al 2054 se estima una captación del 6% de la carga movilizada por el comercio exterior de Perú hacia o desde los departamentos de Amazonas y Rondonia, con origen o destino a Puertos de Manaos y Porto Velho, se estima un arranque de 45,000 TEUs en el 2037 y una tasa de crecimiento anual de 3%





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Tabla 55: Proyección de tráfico de carga para el TPY-NR (en TM) – Escenario Moderado

| Tipos de carga y pasajeros | Periodos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|----------------------------|-----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Años | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 |
| Carga total | (T.M.) | 24,991 | 130,766 | 134,715 | 375,337 | 386,861 | 398,739 | 410,982 | 423,601 | 436,607 | 450,013 | 463,830 | 496,972 | 681,892 | 702,716 | 724,175 | 746,291 | 769,082 | 792,569 | 816,773 | 841,717 | 867,423 | 893,914 | 921,214 | 949,348 | 978,342 | 1,008,222 | 1,039,014 | 1,070,747 | 1,103,449 | 1,137,151 |
| Carga general | (T.M.) | 24,991 | 25,766 | 26,565 | 242,827 | 250,356 | 258,116 | 266,117 | 274,367 | 282,872 | 291,642 | 300,682 | 310,004 | 319,614 | 329,522 | 339,737 | 350,269 | 361,127 | 372,322 | 383,864 | 395,764 | 408,032 | 420,681 | 433,723 | 447,168 | 461,030 | 475,322 | 490,057 | 505,249 | 520,912 | 537,060 |
| Carga paletizada | (T.M.) | - | - | - | 12,669 | 13,062 | 13,467 | 13,884 | 14,315 | 14,759 | 15,216 | 15,688 | 16,174 | 16,675 | 17,192 | 17,725 | 18,275 | 18,841 | 19,425 | 20,028 | 20,649 | 21,289 | 21,949 | 22,629 | 23,331 | 24,054 | 24,799 | 25,568 | 26,361 | 27,178 | 28,021 |
| Carga a granel sólida | (T.M.) | - | - | - | 4,223 | 4,354 | 4,489 | 4,628 | 4,772 | 4,920 | 5,072 | 5,229 | 5,391 | 5,558 | 5,731 | 5,908 | 6,092 | 6,280 | 6,475 | 6,676 | 6,883 | 7,096 | 7,316 | 7,543 | 7,777 | 8,018 | 8,266 | 8,523 | 8,787 | 9,059 | 9,340 |
| Carga a granel líquida | (T.M.) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 18,900 | 19,486 | 20,090 | 20,713 | 21,355 | 22,017 | 22,699 | 23,403 | 24,129 | 24,877 | 25,648 | 26,443 | 27,263 | 28,108 | 28,979 | 29,877 | 30,804 | 31,758 | 32,743 |
| Carga contenedorizada | (T.M.) | - | - | - | 4,223 | 4,354 | 4,489 | 4,628 | 4,772 | 4,920 | 5,072 | 5,229 | 5,391 | 5,558 | 5,731 | 5,908 | 6,092 | 6,280 | 6,475 | 6,676 | 6,883 | 7,096 | 7,316 | 7,543 | 7,777 | 8,018 | 8,266 | 8,523 | 8,787 | 9,059 | 9,340 |
| Carga internacional | (T.M.) | - | 105,000 | 108,150 | 111,395 | 114,736 | 118,178 | 121,724 | 125,375 | 129,137 | 133,011 | 137,001 | 141,111 | 315,000 | 324,450 | 334,184 | 344,209 | 354,535 | 365,171 | 376,126 | 387,410 | 399,033 | 411,004 | 423,334 | 436,034 | 449,115 | 462,588 | 476,466 | 490,760 | 505,483 | 520,647 |
| Pasajeros | Cantidad | - | - | - | 36,619 | 38,816 | 41,145 | 43,614 | 46,231 | 49,005 | 51,945 | 55,062 | 58,366 | 61,867 | 65,579 | 69,514 | 73,685 | 78,106 | 82,793 | 87,760 | 93,026 | 98,607 | 104,524 | 110,795 | 117,443 | 124,489 | 131,959 | 139,876 | 148,269 | 157,165 | 166,595 |

Tabla 56: Proyección de tráfico de carga para el TPY-NR (en TM) – Escenario Pesimista

| Tipos de carga y pasajeros | Periodos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|----------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Años | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 |
| Carga total | (T.M.) | 24,846 | 26,467 | 26,104 | 252,247 | 258,553 | 265,017 | 271,642 | 278,433 | 285,394 | 292,529 | 299,842 | 326,238 | 439,394 | 450,379 | 461,639 | 473,180 | 485,009 | 497,134 | 509,563 | 522,302 | 535,359 | 548,743 | 562,462 | 576,523 | 590,936 | 605,710 | 620,853 | 636,374 | 652,283 | 668,590 |
| Carga general | (T.M.) | 24,846 | 25,467 | 26,104 | 232,067 | 237,869 | 243,816 | 249,911 | 256,159 | 262,563 | 269,127 | 275,855 | 282,751 | 289,820 | 297,066 | 304,492 | 312,104 | 319,907 | 327,905 | 336,102 | 344,505 | 353,118 | 361,945 | 370,994 | 380,269 | 389,776 | 399,520 | 409,508 | 419,746 | 430,239 | 440,995 |
| Carga paletizada | (T.M.) | - | - | - | 12,108 | 12,411 | 12,721 | 13,039 | 13,365 | 13,699 | 14,041 | 14,392 | 14,752 | 15,121 | 15,499 | 15,887 | 16,284 | 16,691 | 17,108 | 17,536 | 17,974 | 18,424 | 18,884 | 19,356 | 19,840 | 20,336 | 20,845 | 21,366 | 21,900 | 22,447 | 23,008 |
| Carga a granel sólida | (T.M.) | - | - | - | 4,036 | 4,137 | 4,240 | 4,346 | 4,455 | 4,566 | 4,680 | 4,797 | 4,917 | 5,040 | 5,166 | 5,296 | 5,428 | 5,564 | 5,703 | 5,845 | 5,991 | 6,141 | 6,295 | 6,452 | 6,613 | 6,779 | 6,948 | 7,122 | 7,300 | 7,482 | 7,669 |
| Carga a granel líquida | (T.M.) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 18,900 | 19,373 | 19,857 | 20,353 | 20,862 | 21,384 | 21,918 | 22,466 | 23,028 | 23,604 | 24,194 | 24,798 | 25,418 | 26,054 | 26,705 | 27,373 | 28,059 | 28,759 | 29,478 |
| Carga contenedorizada | (T.M.) | - | - | - | 4,036 | 4,137 | 4,240 | 4,346 | 4,455 | 4,566 | 4,680 | 4,797 | 4,917 | 5,040 | 5,166 | 5,296 | 5,428 | 5,564 | 5,703 | 5,845 | 5,991 | 6,141 | 6,295 | 6,452 | 6,613 | 6,779 | 6,948 | 7,122 | 7,300 | 7,482 | 7,669 |
| Carga internacional | (T.M.) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 105,000 | 107,625 | 110,316 | 113,074 | 115,900 | 118,798 | 121,768 | 124,812 | 127,932 | 131,131 | 134,409 | 137,769 | 141,213 | 144,744 | 148,362 | 152,071 | 155,873 | 159,770 |
| Pasajeros | Cantidad | - | - | - | 18,620 | 19,737 | 20,922 | 22,177 | 23,508 | 24,918 | 26,413 | 27,998 | 29,678 | 31,458 | 33,346 | 35,347 | 37,468 | 39,716 | 42,099 | 44,624 | 47,302 | 50,140 | 53,148 | 56,337 | 59,718 | 63,301 | 67,099 | 71,125 | 75,392 | 79,916 | 84,711 |

Tabla 57: Proyección de tráfico de carga para el TPY-NR (en TM) – Escenario Optimista

| Tipos de carga y pasajeros | Periodos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|----------------------------|-----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Años | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 |
| Carga total | (T.M.) | 25,113 | 131,017 | 135,103 | 385,469 | 398,678 | 412,342 | 426,477 | 441,100 | 456,227 | 471,877 | 488,066 | 523,715 | 1,026,377 | 1,059,547 | 1,093,797 | 1,129,164 | 1,165,683 | 1,203,393 | 1,242,333 | 1,282,544 | 1,324,066 | 1,366,944 | 1,411,222 | 1,456,946 | 1,504,164 | 1,552,924 | 1,603,279 | 1,655,279 | 1,708,980 | 1,764,437 |
| Carga general | (T.M.) | 25,112.64 | 26,016.70 | 26,953.30 | 252,148.96 | 261,226.32 | 270,630.47 | 280,373.17 | 290,466.60 | 300,923.40 | 311,756.64 | 322,979.88 | 334,607.16 | 346,653.01 | 359,132.52 | 372,061.29 | 385,455.50 | 399,331.90 | 413,707.85 | 428,601.33 | 444,030.98 | 460,016.09 | 476,576.67 | 493,733.43 | 511,507.83 | 529,922.12 | 548,999.31 | 568,763.29 | 589,238.77 | 610,451.36 | 632,427.61 |
| Carga paletizada | (T.M.) | - | - | - | 13,155.60 | 13,629.20 | 14,119.85 | 14,628.17 | 15,154.78 | 15,700.35 | 16,265.56 | 16,851.12 | 17,457.76 | 18,086.24 | 18,737.35 | 19,411.89 | 20,110.72 | 20,834.71 | 21,584.76 | 22,361.81 | 23,166.83 | 24,000.84 | 24,864.87 | 25,760.01 | 26,687.37 | 27,648.11 | 28,643.44 | 29,674.61 | 30,742.89 | 31,849.64 | 32,996.22 |
| Carga a granel sólida | (T.M.) | - | - | - | 4,385.20 | 4,543.07 | 4,706.62 | 4,876.06 | 5,051.59 | 5,233.45 | 5,421.85 | 5,617.04 | 5,819.25 | 6,028.75 | 6,245.78 | 6,470.63 | 6,703.57 | 6,944.90 | 7,194.92 | 7,453.94 | 7,722.28 | 8,000.28 | 8,288.29 | 8,586.67 | 8,895.79 | 9,216.04 | 9,547.81 | 9,891.54 | 10,247.63 | 10,616.55 | 10,998.74 |
| Carga a granel líquida | (T.M.) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 18,900.00 | 19,580.40 | 20,285.29 | 21,015.56 | 21,772.13 | 22,555.92 | 23,367.94 | 24,209.18 | 25,080.71 | 25,983.62 | 26,919.03 | 27,888.11 | 28,892.08 | 29,932.20 | 31,009.76 | 32,126.11 | 33,282.65 | 34,480.82 | 35,722.13 |
| Carga contenedorizada | (T.M.) | - | - | - | 4,385.20 | 4,543.07 | 4,706.62 | 4,876.06 | 5,051.59 | 5,233.45 | 5,421.85 | 5,617.04 | 5,819.25 | 6,028.75 | 6,245.78 | 6,470.63 | 6,703.57 | 6,944.90 | 7,194.92 | 7,453.94 | 7,722.28 | 8,000.28 | 8,288.29 | 8,586.67 | 8,895.79 | 9,216.04 | 9,547.81 | 9,891.54 | 10,247.63 | 10,616.55 | 10,998.74 |
| Carga internacional | (T.M.) | - | 105,000.00 | 108,150.00 | 111,394.50 | 114,736.34 | 118,178.43 | 121,723.78 | 125,375.49 | 129,136.76 | 133,010.86 | 137,001.18 | 141,111.22 | 630,000.00 | 648,900.00 | 668,367.00 | 688,418.01 | 709,070.55 | 730,342.67 | 752,252.95 | 774,820.54 | 798,065.15 | 822,007.11 | 846,667.32 | 872,067.34 | 898,229.36 | 925,176.24 | 952,931.53 | 981,519.47 | 1,010,965.06 | 1,041,294.01 |
| Pasajeros | Cantidad | - | - | - | 40,343 | 42,764 | 45,330 | 48,049 | 50,932 | 53,988 | 57,228 | 60,661 | 64,301 | 68,159 | 72,249 | 76,584 | 81,179 | 86,049 | 91,212 | 96,685 | 102,486 | 108,635 | 115,153 | 122,062 | 129,386 | 137,149 | 145,378 | 154,101 | 163,347 | 173,148 | 183,537 |

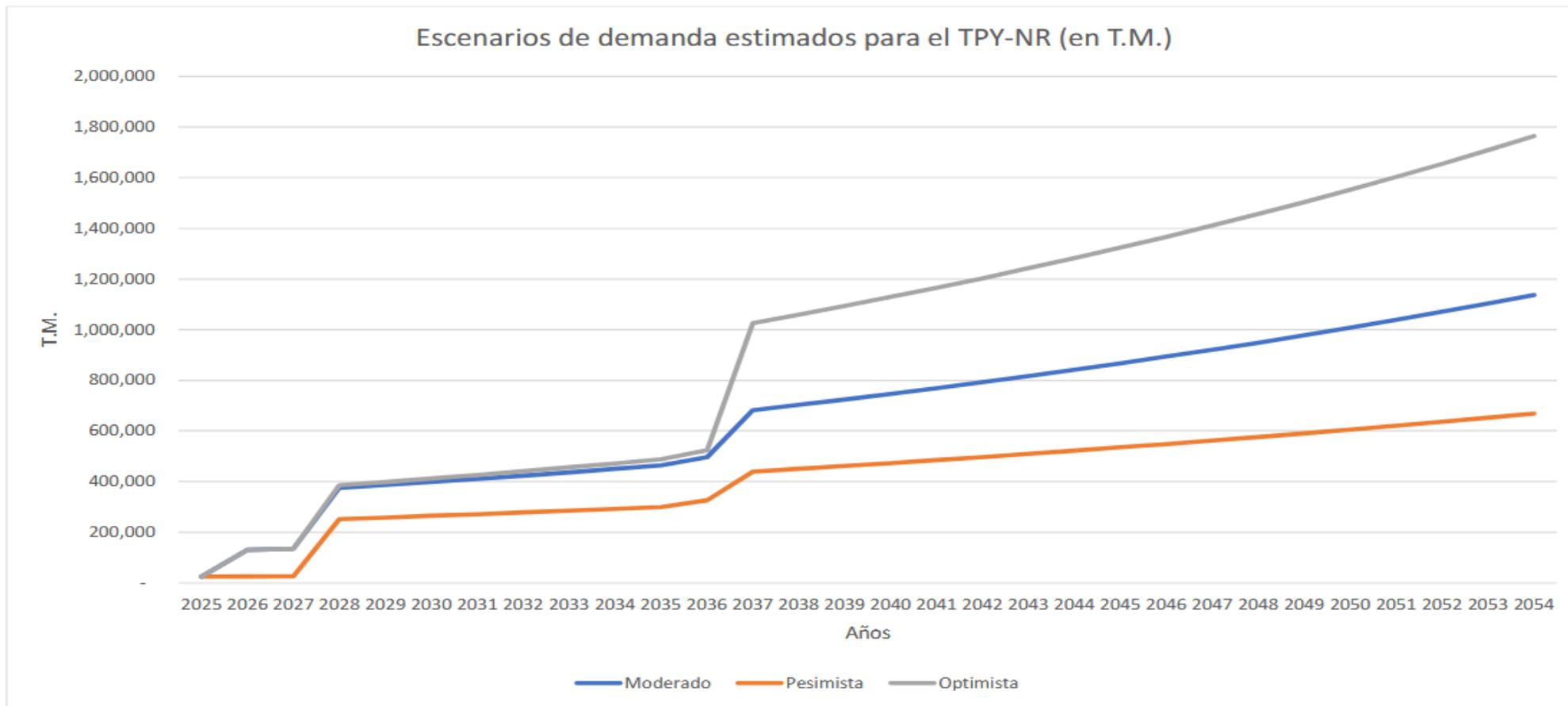
Fuente: Plan Maestro TPY-NR

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto en el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM Y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **kbN3hKe**





*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*



Fuente: Plan Maestro TPY-NR

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto en el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM Y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **kbN3hKe**





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Autoridad Portuaria Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Tabla 58: Proyección de tráfico de contenedores para el TPY-NR – Escenario Moderado

| Tipos de carga | Periodos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|--------------------|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | Años | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 |
| Contenedores Total | TEUs | 283 | 5,729 | 5,901 | 8,821 | 9,089 | 9,365 | 11,154 | 11,493 | 11,848 | 12,208 | 12,575 | 21,963 | 22,627 | 23,312 | 24,017 | 24,744 | 25,489 | 26,264 | 27,059 | 27,877 | 28,721 | 29,590 | 30,485 | 31,408 | 32,358 | 33,337 | 34,346 | 35,385 | 36,456 | 37,559 |
| Conetenedores | 20 pies | 175 | 3,556 | 3,663 | 5,475 | 5,641 | 5,813 | 6,923 | 7,134 | 7,351 | 7,575 | 7,805 | 13,632 | 14,044 | 14,469 | 14,907 | 15,358 | 15,823 | 16,302 | 16,795 | 17,303 | 17,827 | 18,366 | 18,922 | 19,494 | 20,084 | 20,692 | 21,318 | 21,963 | 22,628 | 23,313 |
| Contenedores | 40 pies | 107 | 2,173 | 2,238 | 3,346 | 3,448 | 3,552 | 4,231 | 4,360 | 4,497 | 4,629 | 4,770 | 8,331 | 8,583 | 8,842 | 9,110 | 9,386 | 9,670 | 9,962 | 10,264 | 10,574 | 10,894 | 11,224 | 11,563 | 11,913 | 12,274 | 12,645 | 13,028 | 13,422 | 13,828 | 14,247 |

Tabla 59: Proyección de tráfico de contenedores para el TPY-NR – Escenario Pesimista

| Tipos de carga | Periodos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|--------------------|----------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | Años | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 |
| Contenedores Total | TEUs | 388 | 397 | 407 | 4,192 | 4,319 | 4,451 | 6,662 | 6,866 | 7,076 | 7,292 | 7,516 | 15,246 | 15,670 | 16,107 | 16,556 | 17,018 | 17,492 | 17,980 | 18,482 | 18,998 | 19,529 | 20,074 | 20,635 | 21,212 | 21,805 | 22,415 | 23,042 | 23,687 | 24,350 | 25,032 |
| Conetenedores | 20 pies | 174 | 179 | 183 | 1,886 | 1,944 | 2,003 | 2,998 | 3,090 | 3,184 | 3,282 | 3,382 | 6,861 | 7,052 | 7,248 | 7,450 | 7,658 | 7,872 | 8,091 | 8,317 | 8,549 | 8,788 | 9,033 | 9,286 | 9,545 | 9,812 | 10,087 | 10,369 | 10,659 | 10,957 | 11,264 |
| Contenedores | 40 pies | 107 | 109 | 112 | 1,153 | 1,188 | 1,224 | 1,832 | 1,888 | 1,946 | 2,005 | 2,067 | 4,193 | 4,309 | 4,429 | 4,553 | 4,680 | 4,810 | 4,945 | 5,083 | 5,224 | 5,370 | 5,520 | 5,675 | 5,833 | 5,996 | 6,164 | 6,336 | 6,514 | 6,696 | 6,884 |

Tabla 60: Proyección de tráfico de contenedores para el TPY-NR – Escenario Optimista

| Tipos de carga | Periodos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|--------------------|----------|------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | Años | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 |
| Contenedores Total | TEUs | 392 | 7,906 | 8,145 | 12,329 | 12,725 | 13,134 | 13,556 | 13,992 | 14,442 | 14,906 | 15,386 | 15,881 | 51,011 | 52,577 | 54,182 | 55,826 | 57,527 | 59,241 | 61,164 | 63,043 | 64,981 | 66,978 | 69,037 | 71,160 | 73,348 | 75,603 | 77,928 | 80,325 | 82,796 | 85,344 |
| Conetenedores | 20 pies | 176 | 3,558 | 3,665 | 5,548 | 5,705 | 5,910 | 6,100 | 6,296 | 6,499 | 6,708 | 6,924 | 7,147 | 22,955 | 23,660 | 24,386 | 25,135 | 25,907 | 26,703 | 27,524 | 28,370 | 29,241 | 30,140 | 31,067 | 32,022 | 33,006 | 34,021 | 35,068 | 36,146 | 37,258 | 38,405 |
| Contenedores | 40 pies | 108 | 2,174 | 2,240 | 3,390 | 3,499 | 3,612 | 3,728 | 3,848 | 3,971 | 4,099 | 4,231 | 4,367 | 14,028 | 14,459 | 14,903 | 15,360 | 15,832 | 16,319 | 16,820 | 17,337 | 17,870 | 18,419 | 18,985 | 19,569 | 20,171 | 20,791 | 21,430 | 22,089 | 22,769 | 23,470 |

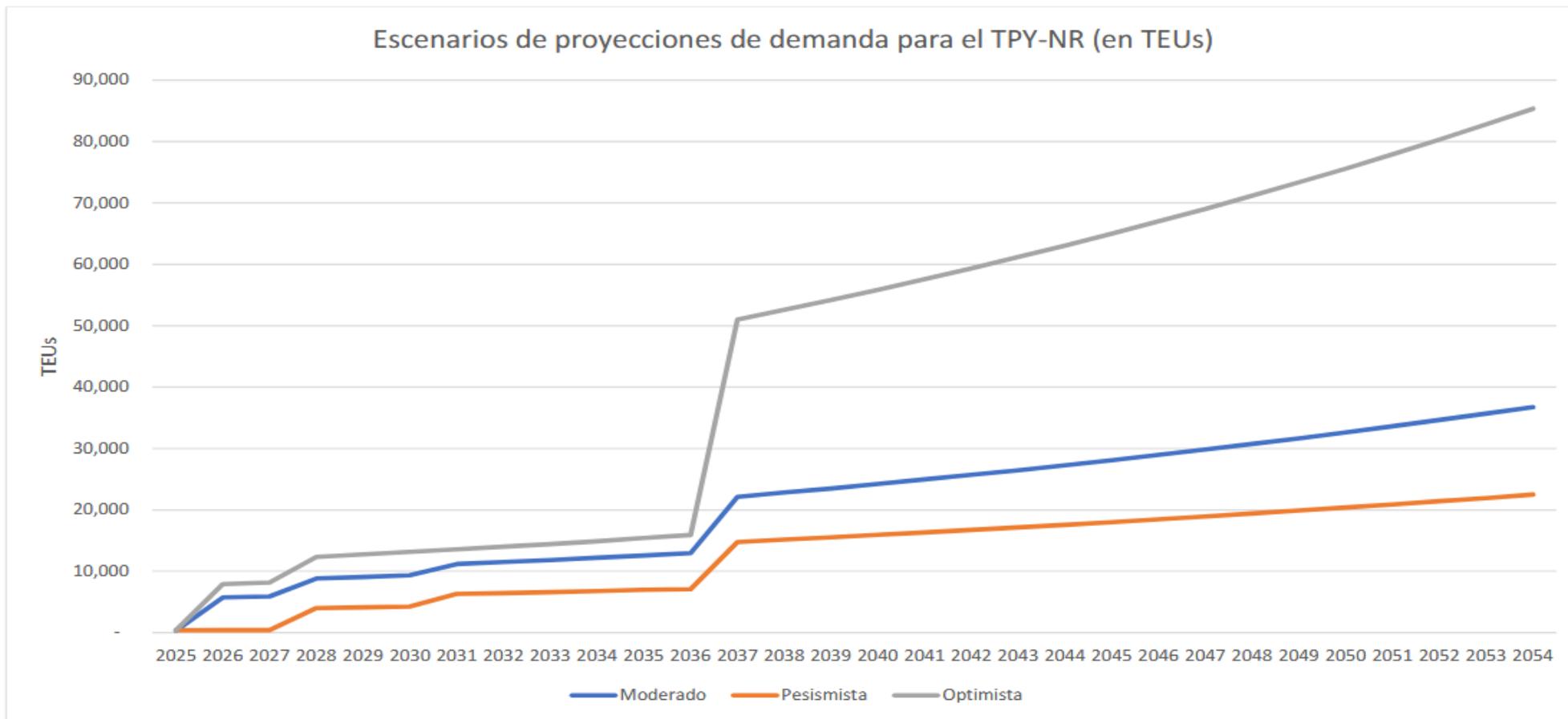
Fuente: Plan Maestro TPY-NR

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto en el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM Y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **kbN3hKe**





*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*



Fuente: Plan Maestro TPY-NR



**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

- 3.8. Respecto al componente **PROPUESTA DE DESARROLLO PORTUARIO** se ha propuesto dos LAYOUT 1 y LAYOUT 2, dentro del análisis realizado en el Plan Maestro se considera una inversión total de **US\$ 66,454,758 millones de dólares** según el siguiente detalle:

Resumen de inversiones total para el desarrollo del TPY-NR (USD)-Layout 1

| Fases (*) | Inversión Total (USD) |
|--------------|-----------------------|
| II | 7,118,725 |
| III | 33,970,652 |
| IV | 25,365,381 |
| Total | 66,454,758 |

Adicionalmente deberá considerarse el costo de expropiación del área de terreno adicional para el Layout 1 que fue estimado considerando los costos promedio de expropiación de áreas de terreno rústico¹ por condiciones similares, resultando en total un costo de USD 5,707,521.74 (Base S/. 41/m²). Las tablas 11, 12 y 13 muestran los costos de inversión y del proyecto estimados para las Fases II, III y IV, respectivamente.

Costos de inversión en infraestructura y equipamiento y costos del proyecto del TPY-NR Fase II (USD)- Layout 1

| Componentes FASE II | Tipo de Infraestructura | COSTO USD |
|---|--|----------------------------|
| Estudios y autorizaciones | Autorizaciones y gerenciamiento | 613,628.55 |
| | Elaboración expediente técnico de obras | 164,542.83 |
| | Actualización del Estudio de Impacto ambiental | 219,390.44 |
| Obras preliminares y provisionales | Obras preliminares | 634,789.40 |
| | Obras provisionales | 15,905.86 |
| Obras de río | Plataforma de atraque: Rampa de suelo granular con 5 puestos de atraque (mínimo 60 m de largo de ribera). Estabilización del terreno natural en la ribera en un área aproximada de 3800 m ² | 96,982.79 |
| Obras de Tierra | Patio de operaciones 3496 m ² | 121,617.64 |
| | Patio de maderas y ferretería 1305 m ² | 683,325.20 |
| | Patio de perecibles y animales menores 550 m ² | 311,338.39 |
| | Patio animales mayores 390 m ² | 190,652.72 |
| | Patio de estacionamiento de camiones 5108 m ² | 91,127.44 |
| | Patio de estacionamiento de vehículos ligeros 700 m ² | 12,488.10 |
| | Oficinas | 21,888.49 |
| | Área de espera y descanso 125 m ² | 42,232.83 |
| | Comedor 124 m ² | 18,617.22 |
| | Servicios higiénicos 120 m ² | 18,470.33 |
| | Vías de acceso 650 X 7.20 m tránsito de camiones | 83,619.03 |
| | Vías de acceso: 335 m X 4 m vehículos ligeros | 23,905.79 |
| | Área total para vías internas de 6700 m ² para una adecuada movilización dentro del terminal. | 82,968.76 |
| | Implementación Depósito temporal 7,500 m ² . | 56,000.00 |
| | Servicios Agua y desag. PTAR, drenaje pluvial, perímetro | 526,316.78 |
| | Equipamiento | Comisionamiento de equipos |
| Importación y desaduanaje | | 184,106.50 |
| Pruebas de trabajo | | 61,368.83 |
| Supervisión de obras | Actividades de supervisión continua y concurrencia | 309,279.94 |
| TOTAL COSTOS FASE II | | 5,198,252.21 |
| Gastos generales | | 727,385.72 |
| Utilidades | | 356,428.80 |
| Impuestos | | 836,658.45 |
| TOTAL FASE II | | 7,118,725.19 |

Fuente: Plan Maestro TPY-NR

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costos de inversión en infraestructura y equipamiento y costos del proyecto del TPY-NR Fase III (USD)- Layout 1

| Componentes FASE III | Tipo de Infraestructura | COSTO USD |
|------------------------------------|--|----------------------|
| Estudios y autorizaciones | Autorizaciones y gerenciamiento | 700,000.00 |
| | Elaboración expediente técnico de obras | 900,000.00 |
| | Actualización del Estudio de Impacto ambiental | 300,000.00 |
| Obras preliminares y provisionales | Obras preliminares | 500,000.00 |
| | Obras provisionales | 20,000.00 |
| Obras de río | Muelle de 60 m de longitud y 47 m de ancho (incluye Ante muelle 35m)Muelle de 60 m de longitud y 47 m de ancho (incluye Ante muelle 35m) | 3,200,000.00 |
| Obras de Tierra | Almacén de 512 m2 de área de terreno | 153,600.00 |
| | Nuevo patio de contenedores 40,000 m2 | 9,600,000.00 |
| | Depósito temporal según necesidad | 60,000.00 |
| | Un tanque de almacenamiento de 800 m3. Area de terreno 400 m2 | 600,000.00 |
| | Instalaciones sanitarias, electricas, electronicas | 375,000.00 |
| | Accesos viales | 30,000.00 |
| | Oficinas operativas | 18,000.00 |
| | Talleres de mantenimiento | 30,000.00 |
| | Cerco perimetrico | 120,000.00 |
| | Oficina de seguridad | 9,600.00 |
| | Estacionamiento vehiculo y otros | 40,000.00 |
| Equipamiento | Comisionamiento de equipos | 5,150,000.00 |
| | Importación y desaduanaje | 1,545,000.00 |
| | Pruebas de trabajo | 515,000.00 |
| Supervisión de obras | Actividades de supervisión continua y concurrencia | 1,757,296.00 |
| TOTAL COSTOS FASE III | | 25,623,496.00 |
| Gastos generales (15%) | | 3,294,930.00 |
| Utilidades (5%) | | 1,098,310.00 |
| Impuestos (18%) | | 3,953,916.00 |
| TOTAL FASE III | | 33,970,652.00 |

Fuente: Plan Maestro TPY-NR

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costos de inversión en infraestructura y equipamiento y costos del proyecto del TPY-NR Fase IV (USD)- Layout 1

| Componentes FASE IV | Tipo de Infraestructura | COSTO USD |
|------------------------------------|---|----------------------|
| Estudios y autorizaciones | Autorizaciones y gerenciamiento | 200,000.00 |
| | Elaboración expediente técnico de obras | 280,000.00 |
| | Actualización del Estudio de Impacto ambiental | 120,000.00 |
| Obras preliminares y provisionales | Obras preliminares | 180,000.00 |
| | Obras provisionales | 15,000.00 |
| Obras de Tierra | Nuevo patio de contenedores 40,000 m2 | 9,600,000.00 |
| | Depósito temporal según necesidad | 60,000.00 |
| | Un tanque de almacenamiento de 800 m3. Area de terreno 400 m2 | 600,000.00 |
| | Cerco perimetrico | 120,000.00 |
| | Oficina de seguridad | 9,600.00 |
| | Estacionamiento vehiculo y otros | 40,000.00 |
| Equipamiento | Comisionamiento de equipos | 4,280,000.00 |
| | Importación y desaduanaje | 1,284,000.00 |
| | Pruebas de trabajo | 428,000.00 |
| Supervisión de obras | Actividades de supervisión continua y concurrencia | 1,329,328.00 |
| TOTAL COSTOS FASE IV | | 18,545,928.00 |
| Gastos generales (15%) | | 2,691,889.20 |
| Utilidades (5%) | | 897,296.40 |
| Impuestos (18%) | | 3,230,267.04 |
| TOTAL FASE IV | | 25,365,380.64 |

Fuente: Plan Maestro TPY-NR



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”*

IV. CONCLUSIONES

- 4.1 El Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma de se encuentra alineada con los cambios suscitados respecto al crecimiento de la economía peruana y el comercio internacional en los últimos años, los cuales han impactado el comportamiento de la demanda por los servicios portuarios en el área de influencia del mencionado terminal.
- 4.2 El Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma permitirá contar con una mejor planificación para la toma de decisiones sobre futuras inversiones, que permita por un lado la ampliación del terminal portuario, con capacidad de infraestructura y equipamiento necesario para la oferta portuaria que se requiere; permitir el crecimiento de las actividades productivas que se encuentran en su área de influencia para la mejora de las condiciones socio económicas de la zona; ubicar al Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma estratégicamente para la atención de carga y otros propios de la zona de influencia directa.
- 4.3 De acuerdo con lo establecido en el numeral 11 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, la inversión en infraestructura y equipamiento portuario que se implemente en torno al presente Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma se considera como infraestructura portuaria nueva, toda vez que se dotará de infraestructura portuaria anteriormente inexistente.

V. RECOMENDACIÓN

- 5.1. Poner a consideración del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional la aprobación del Plan Maestro del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, a efectos de actualizar la sección IV.6.6. del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y su respectivo Anexo N° 10.

Atentamente,

(Firmado digitalmente por)
Hugo Hernán Escobedo Yabar
Director de Planeamiento y Estudios Económicos
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL