



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional



3^{er}
**Simposium
de Puertos**

Agenda pendiente para el
desarrollo portuario en el Perú



"Avances y Perspectivas en la Implementación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario"

Ing. Eusebio Vega Bueza

Director de Planeamiento y Estudios Económicos

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL



SUMARIO

- 1. La Autoridad Portuaria Nacional**
- 2. El Plan Nacional de Desarrollo Portuario**
- 3. Situación competitiva del SPN: Avances del PNDP**
- 4. Perspectiva del PNDP: Metas e iniciativas estratégicas**



La Autoridad Portuaria Nacional

La APN fue creada el 1° de marzo 2003 (Ley N° 27943-LSPN). Es un Organismo Público Técnico Especializado encargado del Sistema Portuario Nacional (SPN), adscrito al MTC, dependiente del Ministro

Rol Estratégico de la APN (PEI)

Visión

“Ser reconocida como la institución líder en la conducción del desarrollo del SPN”

Misión

*Conducir el Sistema Portuario Nacional,
planificando, promoviendo, normando y supervisando su desarrollo,
con el fin de lograr su competitividad y sostenibilidad*

Propuesta de valor

Conductor

Planificador

Promotor
(calidad y competitividad)

Independencia técnica

Líneas Estratégicas

Planificar el desarrollo y promover inversiones

Fomentar la conectividad de la cadena de suministro

Supervisar la eficiencia y calidad en la operación de los servicios portuarios e infraestructura

Promover La integración puerto-ciudad

Fortalecer cluster portuario y liderazgo de la APN

Valores

Liderazgo y Autoridad

Eficiencia y Calidad

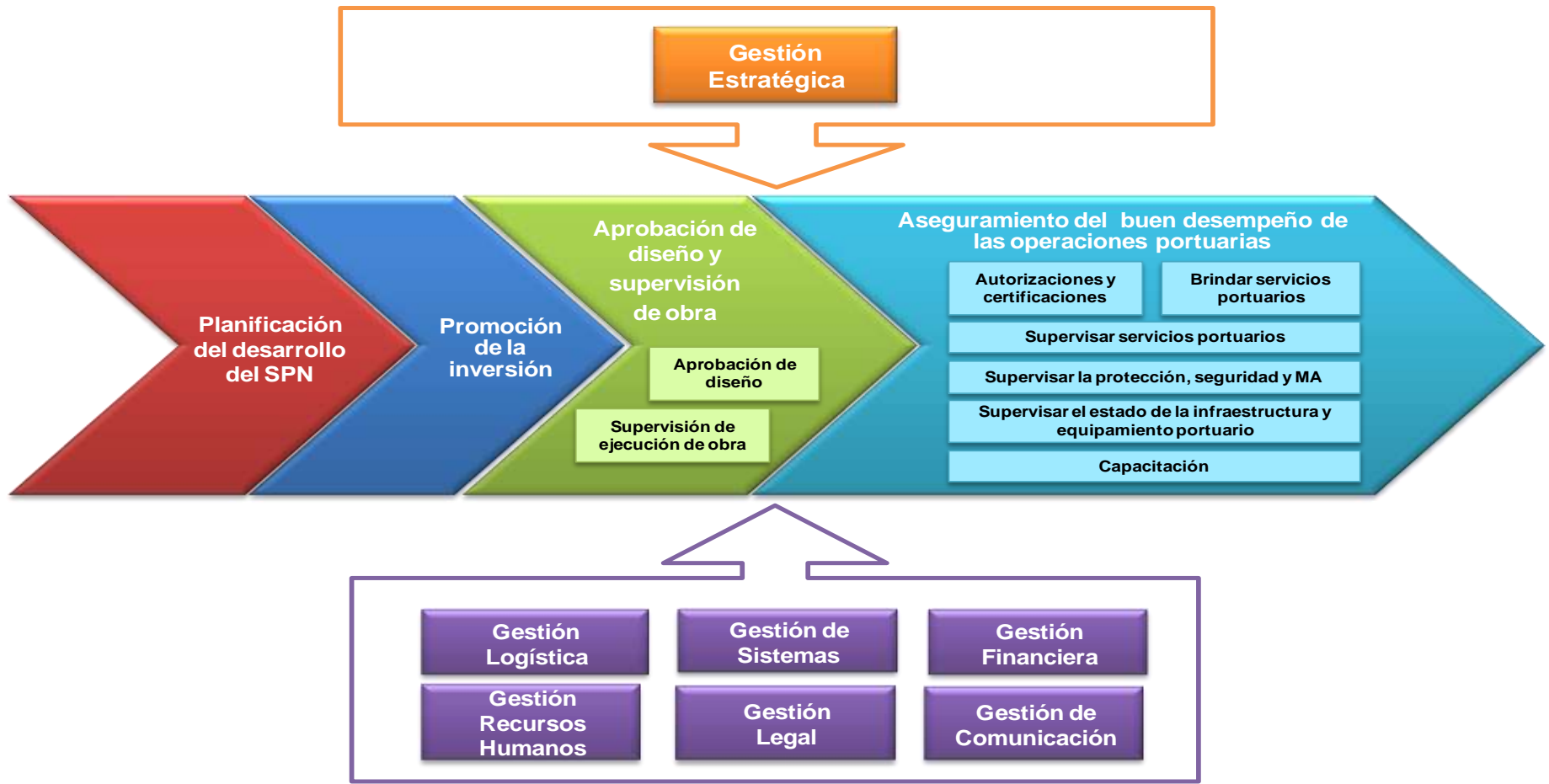
Ética y Transparencia

Trabajo en Equipo

Respons. Social

Compromiso

Cadena de Valor de la APN





El Plan Nacional de Desarrollo Portuario

EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

¿Que es?

¿Que objetivo y alcance tiene?

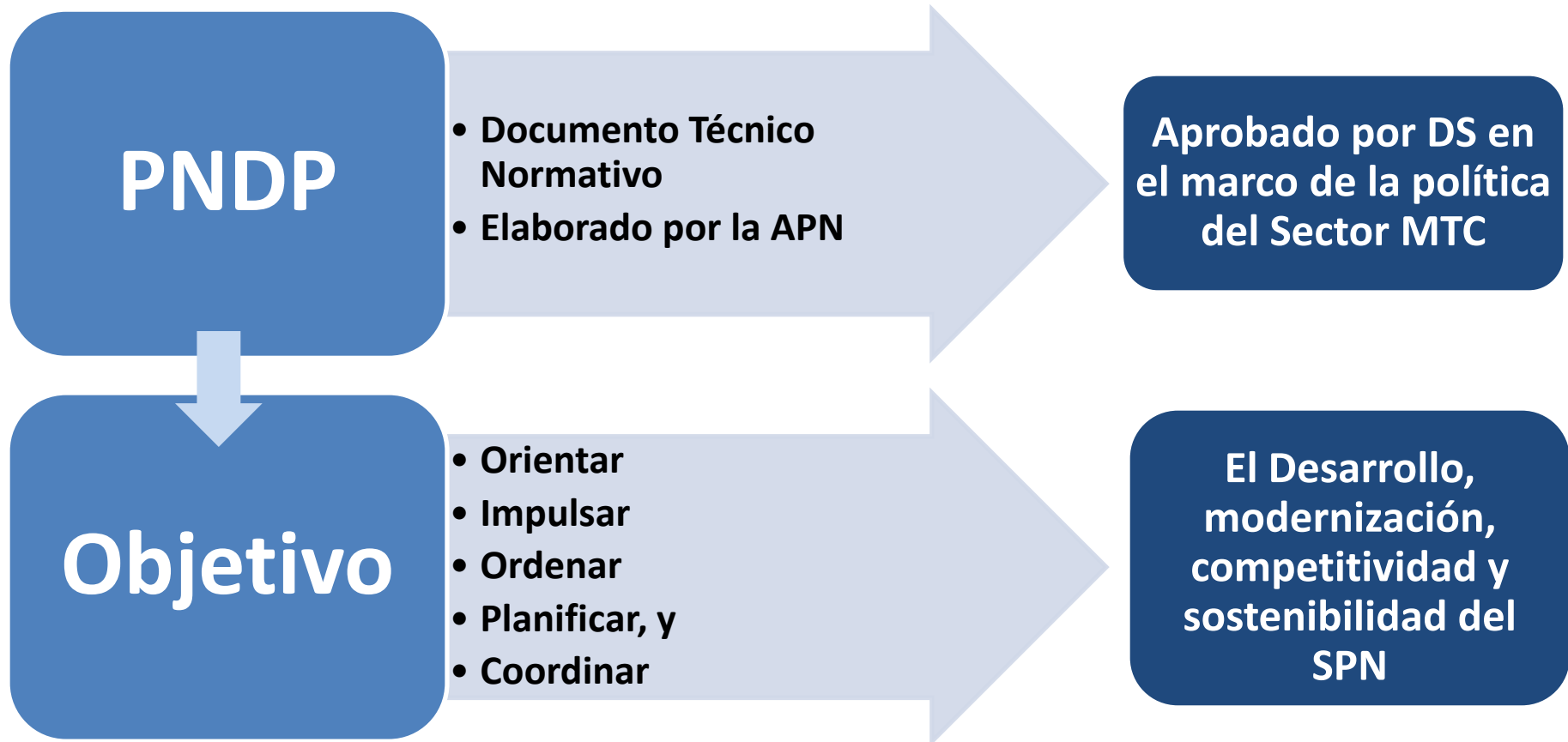
¿Quién lo elabora?

¿Como se elabora? ¿Qué criterios técnicos sigue?

¿Porque se plantea su actualización?

¿Qué tipo de proceso contempló la APN para la actualización?

EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO (1) (Art. 4 LSPN)



SPN: Es el conjunto de personas naturales o jurídicas, bienes, infraestructuras, puertos, terminales e instalaciones portuarias, sean éstos públicos y/o privados situados en el territorio.

EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO (2) (Art. 4 LSPN)

¿Cómo se elabora?

- *En el marco de la política del sector transportes y comunicaciones.*
- *Articulando los planes maestros elaborados por la Autoridad Portuaria Nacional de los terminales portuarios de titularidad y uso público de ámbito nacional, y los planes maestros regionales de desarrollo portuario elaborados por las Autoridades Portuarias Regionales.*

EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO (3) (Art. 7-Reglamento LSPN)



¿Por qué se plantea la actualización del PNDP?

- Porque se trata de:
 - Un *documento técnico*, y; de un *documento normativo*; de modo que, *los actos administrativos, autorizaciones, proyectos, actividades, inversiones y la celebración de contratos en general, deben tener concordancia con los lineamientos y estrategias básicas señaladas en él.*
- Y dado que tanto,
 - El *escenario estratégico logístico portuario*; como, *la posición competitiva del SPN, evolucionan de manera acelerada.*

¿Qué tipo de proceso contempló la APN para la actualización del PNDP?

- **Un proceso caracterizado por:**
 - **La participación**
 - **La transparencia**
 - **El compromiso**
 - **La medición**

Metodología: Esquema general



Proceso de actualización del PNDP: Participación de la Comunidad Portuaria

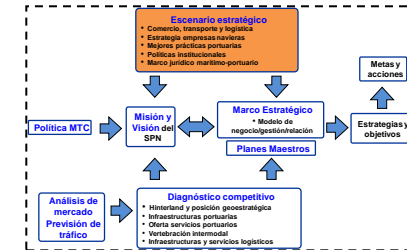
Participación de la Comunidad Portuaria

- Liderazgo de la APN
- Creación de 3 mesas de trabajo:
 - Mesa 1: Organismos Públicos
 - Mesa 2: Entidades privadas
 - Mesa 3: Mixta público-privada
- Creación de 2 grupos especializados:
 - Grupo 1: Técnico
 - Grupo 2: Jurídico

Proceso de actualización del PNDP: Escenario estratégico

ESCENARIO ESTRATÉGICO

Comercio, transporte y logística
Estrategia empresas navieras
Mejores prácticas portuarias
Políticas institucionales
Marco jurídico portuario

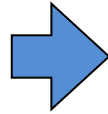


OBJETIVO DEL ESCENARIO ESTRATÉGICO

El objetivo del escenario estratégico es la identificación de las tendencias en comercio, transporte y logística, estrategia de las empresas navieras, mejores prácticas portuarias, políticas institucionales, etc., que orienten la concreción de la **VISIÓN, MISIÓN y MARCO ESTRATÉGICO** del SISTEMA PORTUARIO PERUANO.

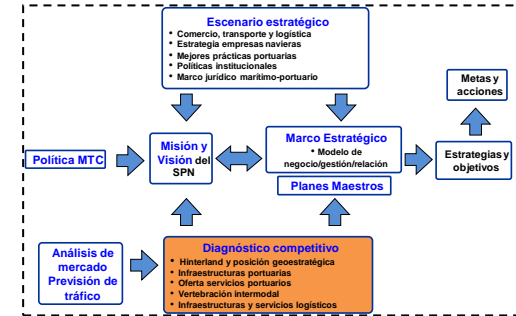
Proceso de actualización del PNDP: Diagnóstico competitivo

Análisis de mercado
Previsión de tráfico



Diagnóstico competitivo

Hinterland y posición geoestratégica
Infraestructuras portuarias
Oferta servicios portuarios
Vertebración intermodal
Infraestructuras y servicios logísticos



OBJETIVO DEL DIAGNÓSTICO COMPETITIVO:

- El objetivo del diagnóstico competitivo es **valorar la competitividad del sistema logístico-portuario peruano en el desarrollo de su MISIÓN y VISIÓN.**
- El ejercicio se nutre del análisis del mercado, del escenario estratégico y de las previsiones de tráfico. Metodológicamente se aborda un **ejercicio FODA** (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) segmentado en los factores claves de competitividad.

Proceso de actualización del PNDP: Diagnóstico competitivo-Factores clave de competitividad

- Potencial del **hinterland y posición geoestratégica**.
- Disponibilidad de **infraestructuras y espacios portuarios**.
- Oferta servicios portuarios (calidad, seguridad, tecnologías de la información, etc).
- **Vertebración intermodal**: accesibilidad terrestre a los puertos y oferta de conexiones marítimas.
- Oferta de **infraestructuras y servicios logísticos**.

Aspectos del escenario estratégico

- Políticas institucionales (políticas del sector transportes, política portuaria nacional)
- Marco jurídico marítimo-portuario.

Misión y Visión del SPN

MISIÓN

Facilitar la articulación y eficiencia de sus servicios en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre aportando valor y competitividad a las cadenas intermodales y logísticas de mercancías y pasajeros para un mejor desarrollo sostenible de la nación.

VISIÓN

Disponer de un conjunto de puertos marítimos, fluviales y lacustres eficientes que favorezcan la movilidad de las personas y una mayor conectividad en las cadenas de suministro, estimulando la iniciativa privada, la competitividad, la calidad de servicio, el equilibrio regional, la autonomía de gestión y la seguridad jurídica, configurándose así como la plataforma logística más importante de la Costa Oeste de Sudamérica.

Proceso de actualización del PNDP: Estrategia y objetivos



Marco estratégico del SPN

Modelo Portuario

- **Modelo de negocio**
- **Modelo de gestión**
- **Modelo de relación**

Marco estratégico del SPN: Modelo portuario

Modelo de Negocio

- **Competitividad**
- **Inversión**
- **Actividades de valor agregado**
- **Participación sector privada**
- **Libre acceso, leal competencia y libre concurrencia**

Modelo de Gestión

- **Calidad total y sostenibilidad**
- **Empleo, capacitación y especialización**
- **Renovación tecnológica**
- **Participación de la comunidad portuaria nacional**
- **Preservación y mejora del patrimonio portuario**

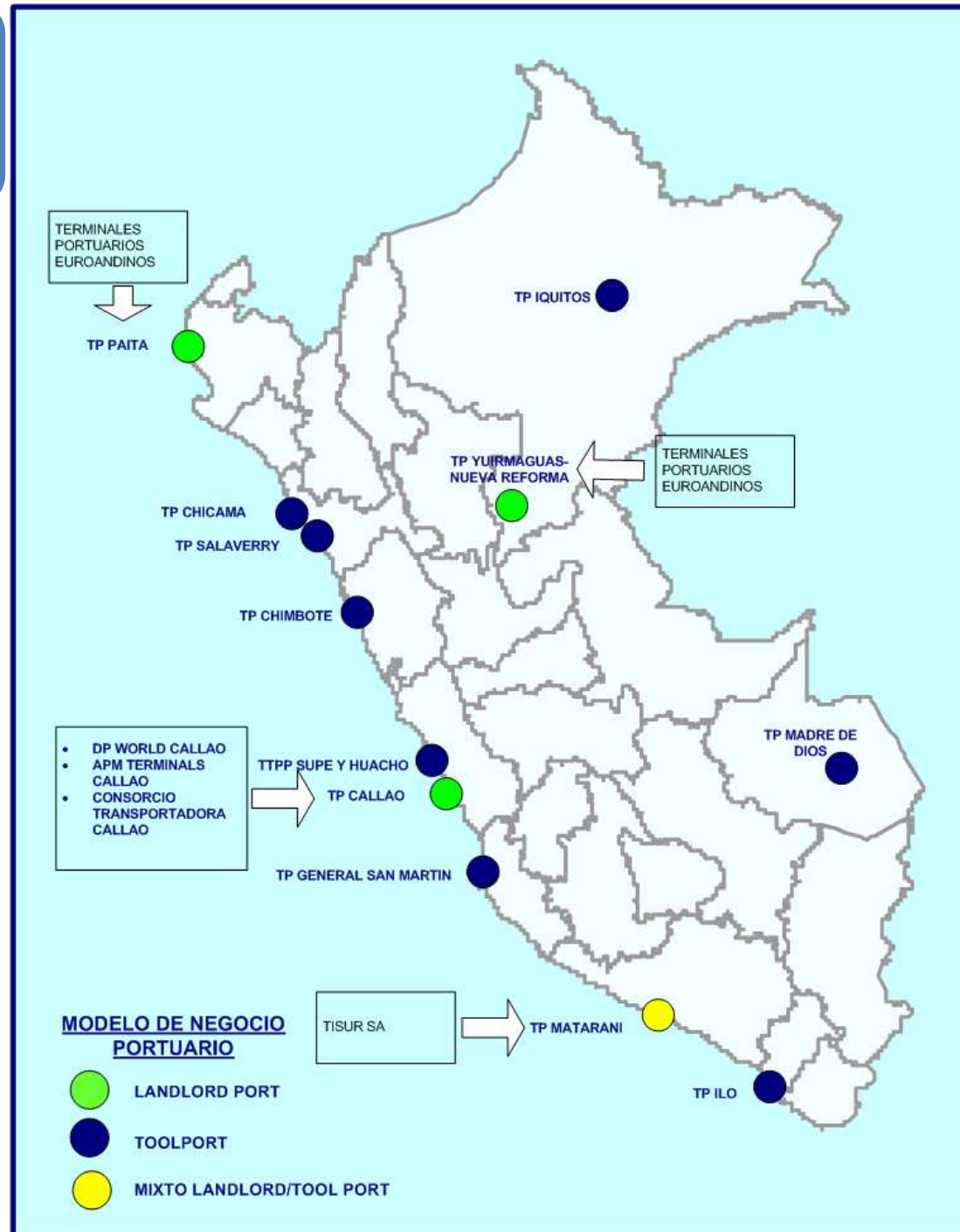
Modelo de relación

- **Descentralización y desconcentración**
- **Articulación planes regionales portuarios**
- **Intermodalidad y logística**
- **Planeamiento participativo**

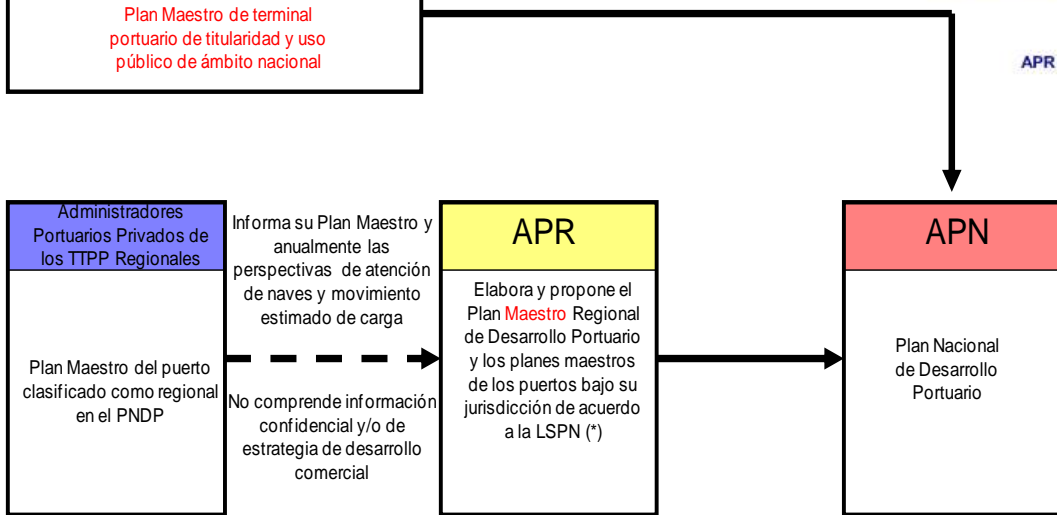
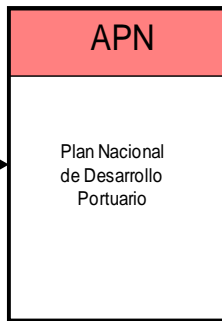
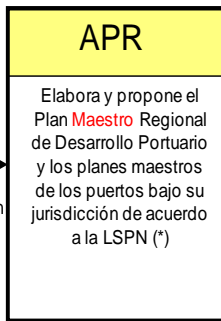
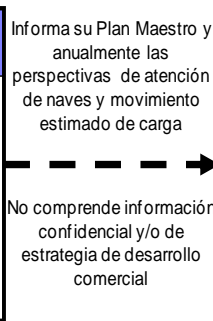
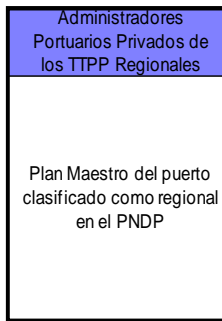
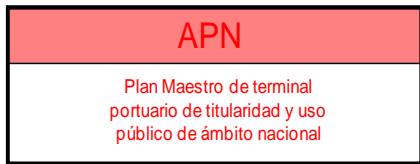
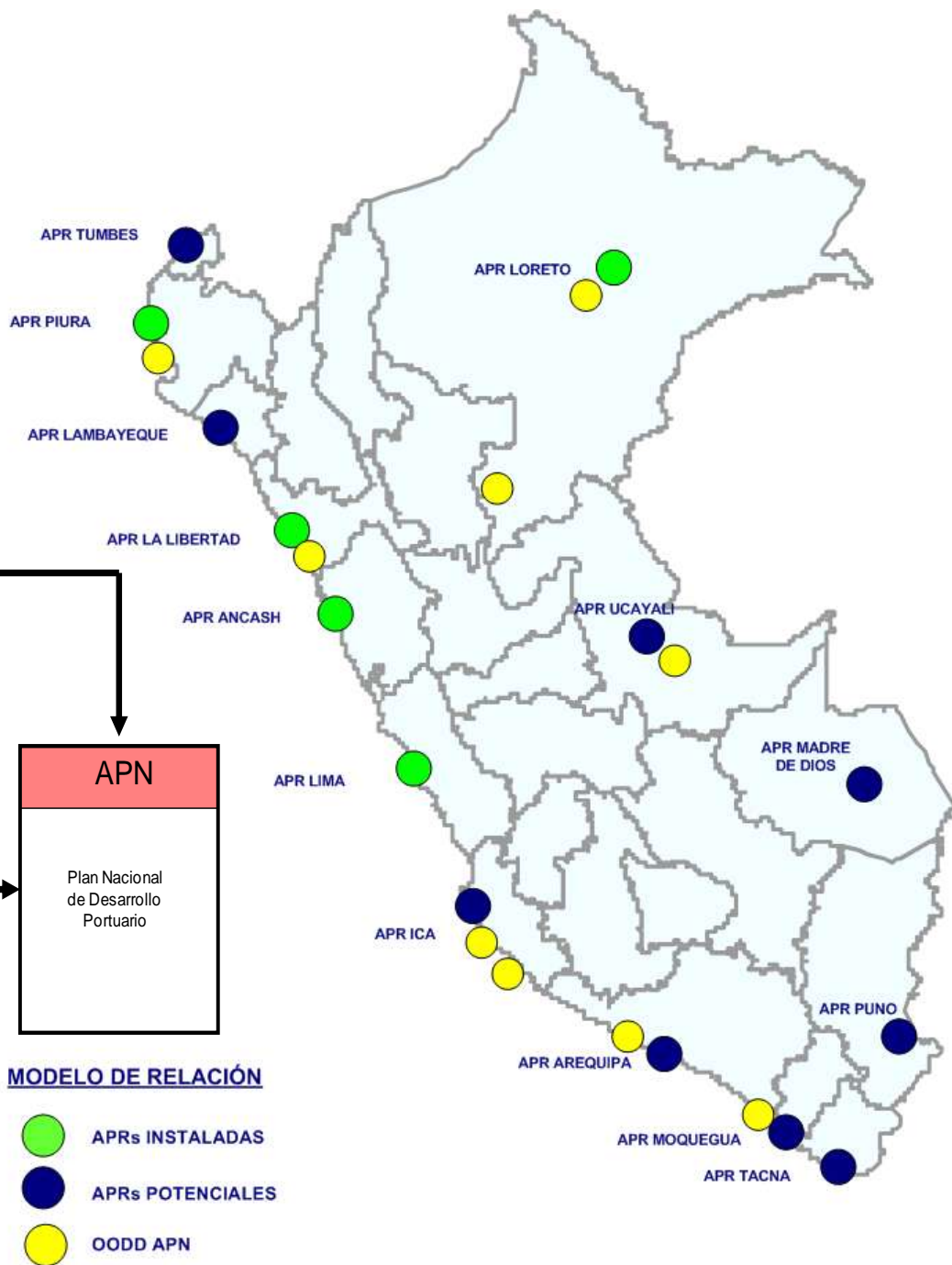
Modelo de Negocio

MODELO	INVERSIONES	
	Infraestructura	Superestructura
Public Serviceport	Pública	Pública
Toolport	Pública	Pública
Landlordport	Pública / Privada	Privada
Private Serviceport	Privada	Privada

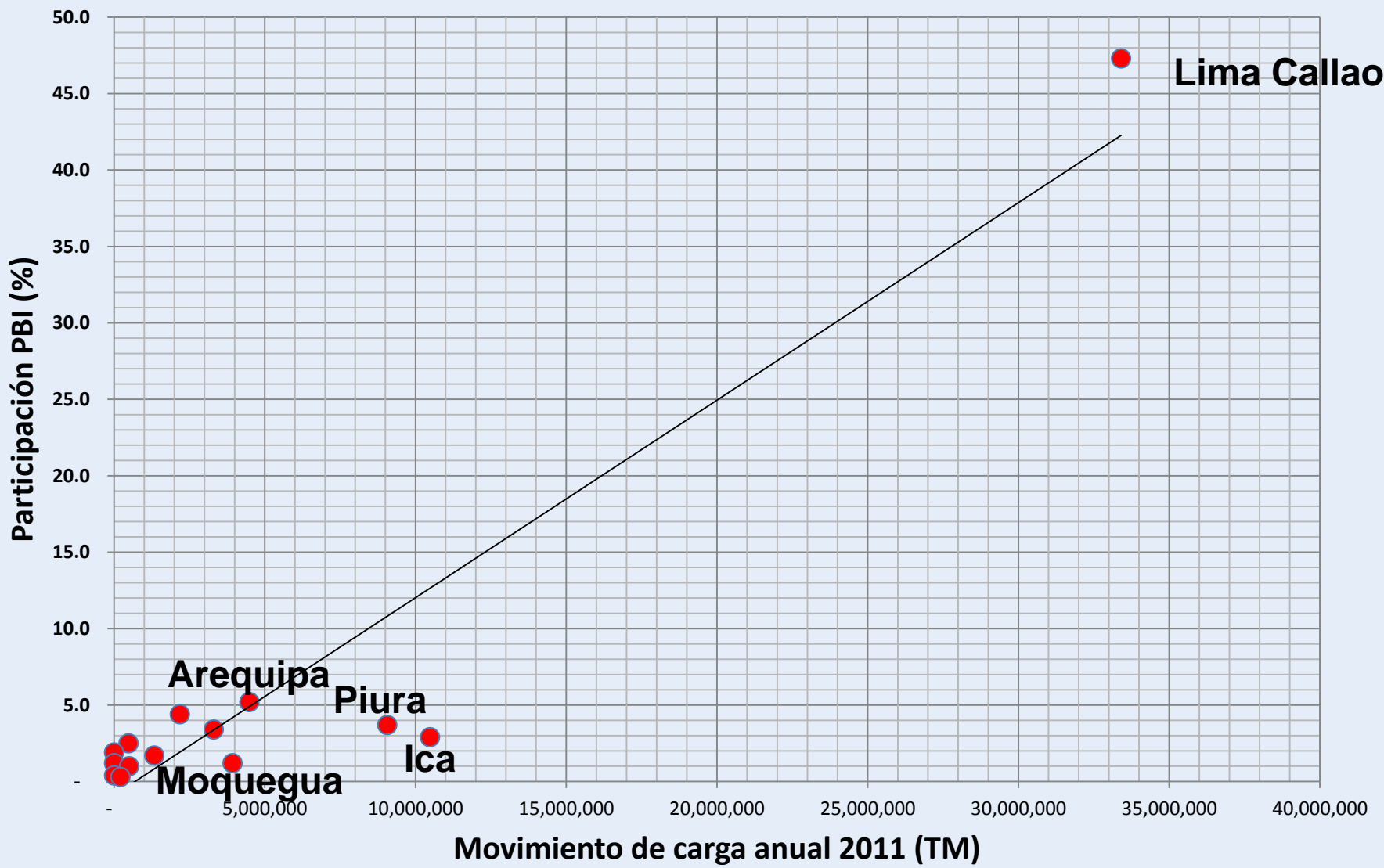
MODELO	PRESTACION DE SERVICIOS	
	Estiba	Otros
Public Serviceport	Pública	Mayoría Pública
Toolport	Privada	Pública / Privada
Landlordport	Privada	Pública / Privada
Private Serviceport	Privada	Mayoría Privada



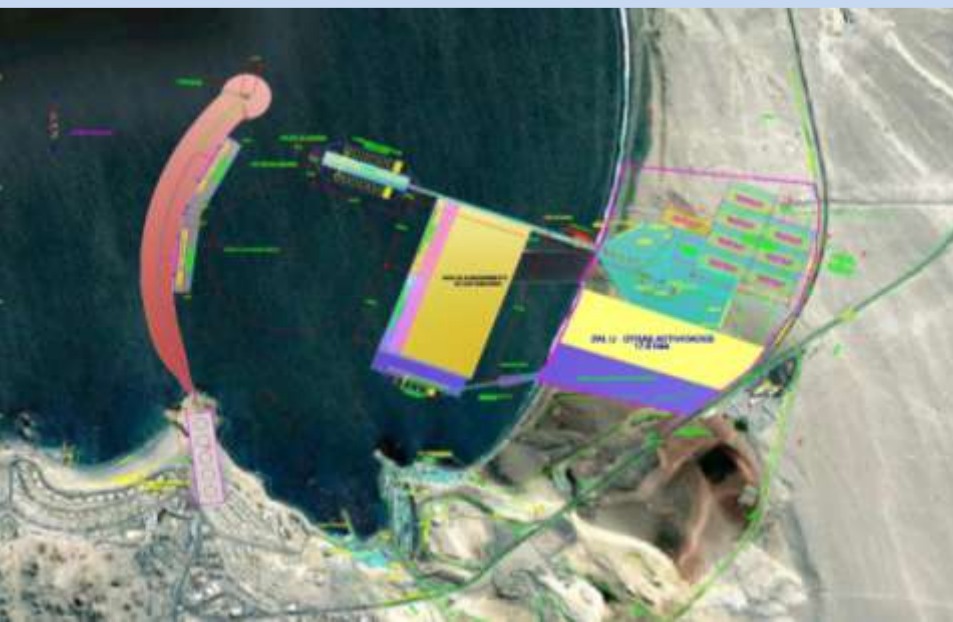
Consolidar el Modelo de Relación



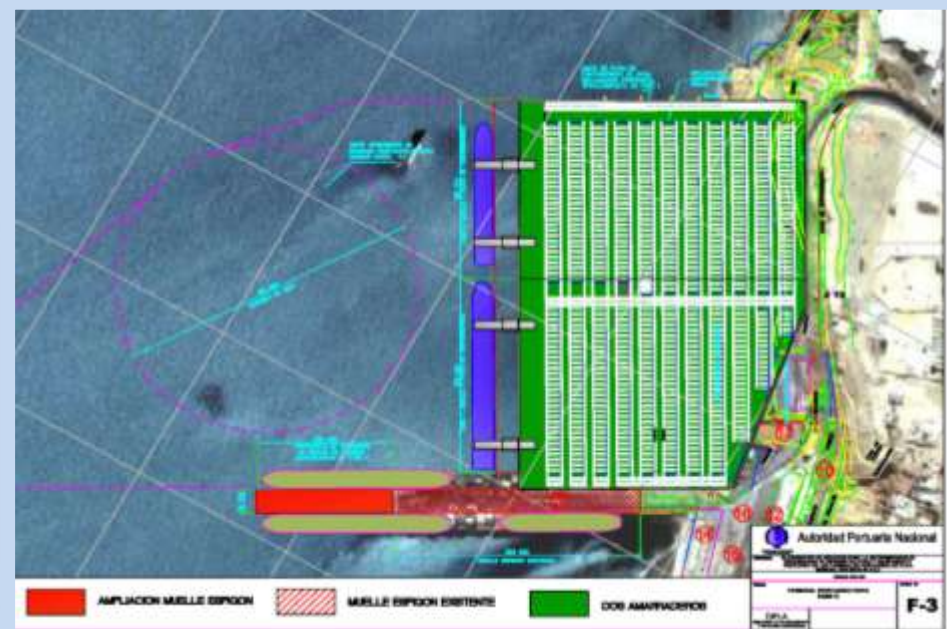
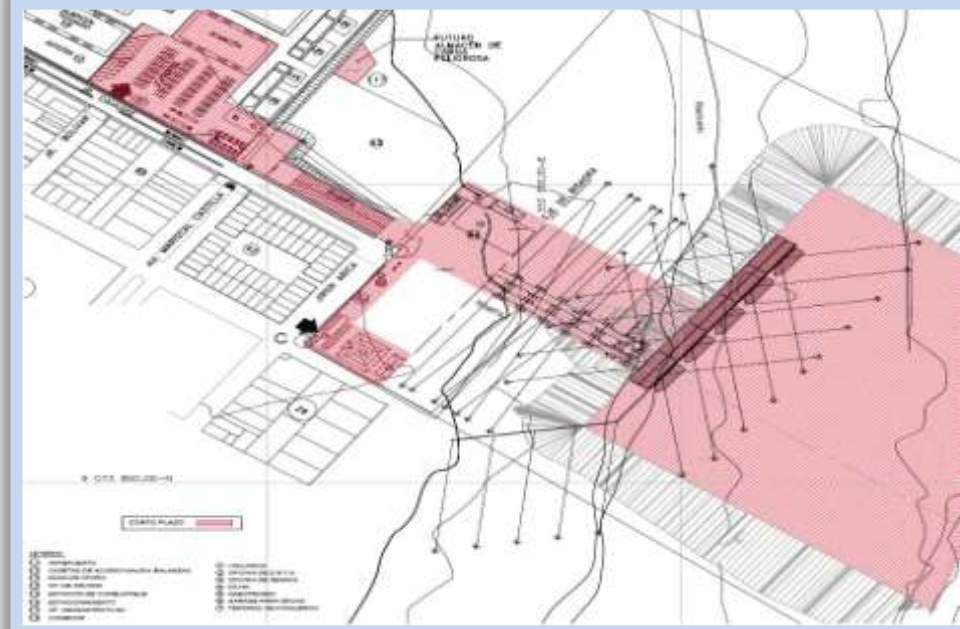
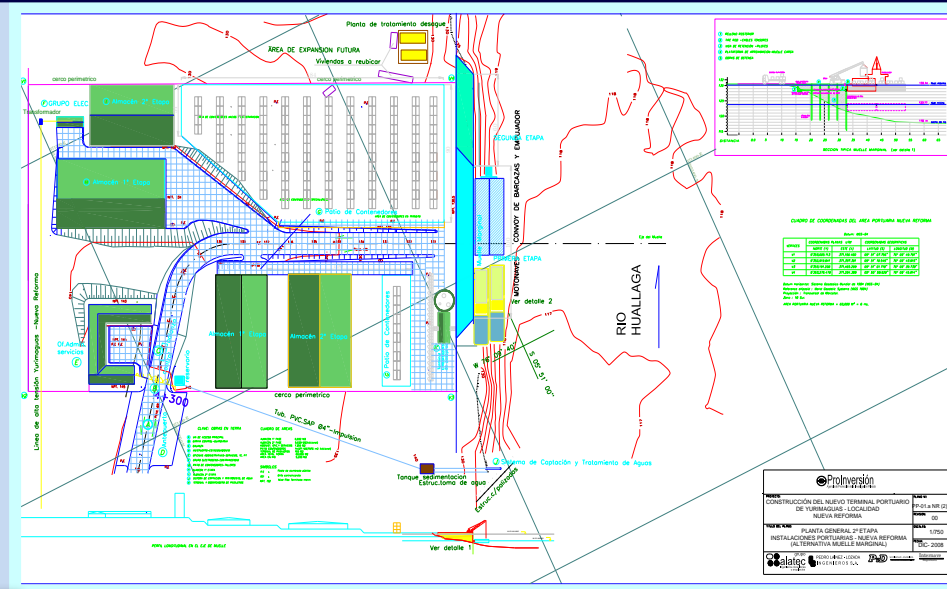
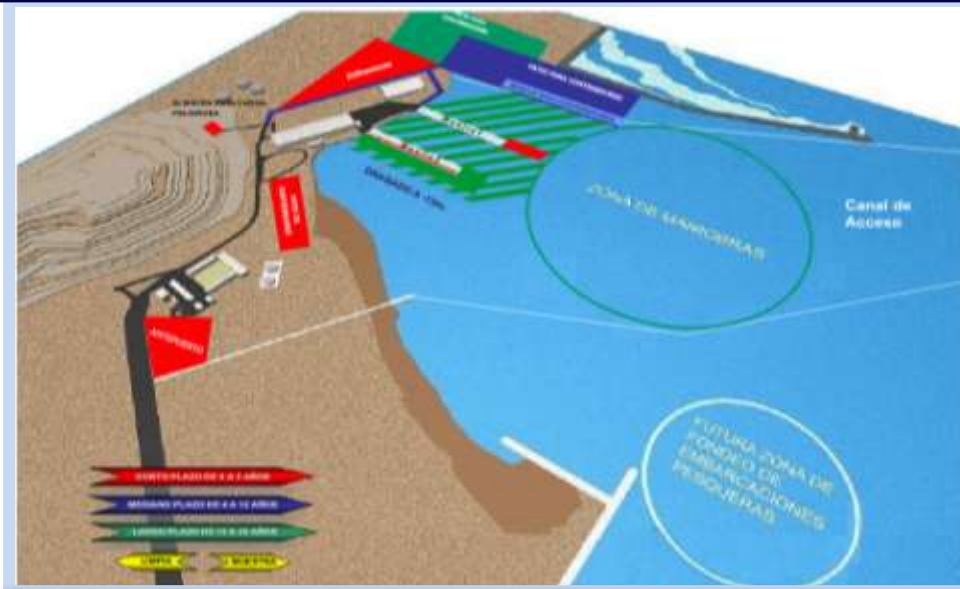
Participación PBI Departamental vs Movimiento de carga



Planes Maestros de los TTPP uso público de alcance nacional



Planes Maestros de los TTPP uso público de alcance nacional



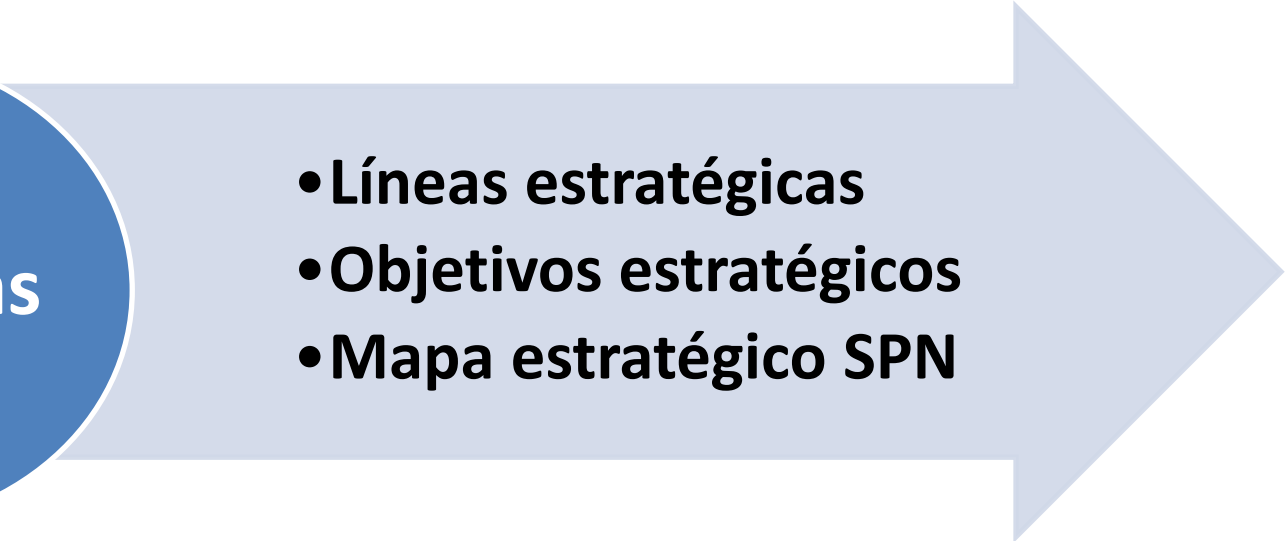
Proceso de actualización del PNDP: Estrategia y objetivos



Marco estratégico del SPN



Estrategias

- 
- **Líneas estratégicas**
 - **Objetivos estratégicos**
 - **Mapa estratégico SPN**

Líneas Estratégicas del SPN

Integrar en el territorio de manera sostenible la relación Puerto-Ciudad

Promover el fortalecimiento del Marco Institucional del SPN

Misión y Visión del SPN

Potenciar la modernización de infraestructuras y la conectividad

Fomentar la competitividad de los servicios portuarios

Impulsar la integración de actividades logístico-portuarias de valor añadido como parte de las cadenas de suministro

OBJETIVOS ESTRATEGICOS DEL SPN (1)

- 1 Liderar el clúster portuario
- 2 Impulsar el Modelo de Relación (APRs).
- 3 Promover la capacitación del recurso humano
- 4 Fomentar alianzas y convenios
- 5 Establecer sistemas de coordinación y simplificación
- 6 Promover la actualización del Marco Jurídico del SPN
- 7 Incrementar las conexiones marítimas y fluviales.
- 8 Mejorar la accesibilidad terrestre.
- 9 Fomentar el desarrollo sostenible de infraestructuras portuarias.

OBJETIVOS ESTRATEGICOS DEL SPN (2)

10

Supervisar el cumplimiento de las normas de protección ambiental.

11

Mejorar la oferta de servicios logísticos.

12

Promover a la reducción de tarifas, precios y costos portuarios con la finalidad de hacerlos competitivos con respecto a los principales puertos de la Costa Oeste de Sudamérica

13

Asegurar la calidad de los servicios portuarios

14

Minimizar impactos ambientales.

15

Desarrollar e incrementar la actividad portuaria del SPN, posicionando a los Terminales Portuarios como plataforma logística competitiva de la Costa Oeste Sudamericana,.

16

Asegurar la eficiencia de los servicios portuarios.

OBJETIVOS ESTRATEGICOS DEL SPN (3)

17 Integrar seguridad y protección.

18 Supervisar el cumplimiento de las normas de protección ambiental.

19 Mejorar la oferta de servicios logísticos.

20 Asegurar la calidad de los servicios portuarios.

21 Minimizar incidentes de seguridad y protección.

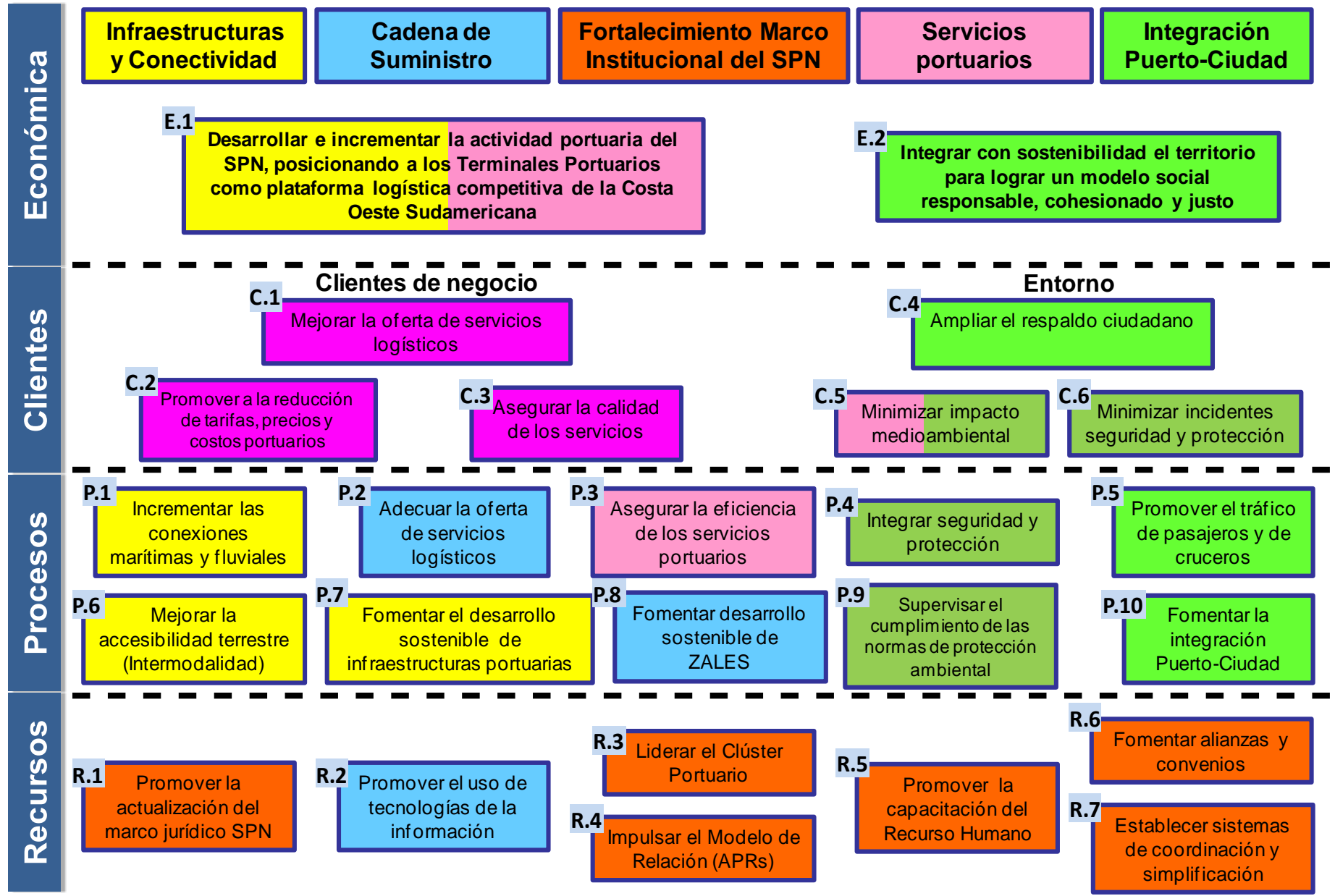
22 Promover el tráfico de naves de pasajeros.

23 Fomentar la integración Puerto-Ciudad.

24 Ampliar el respaldo ciudadano y la cohesión social

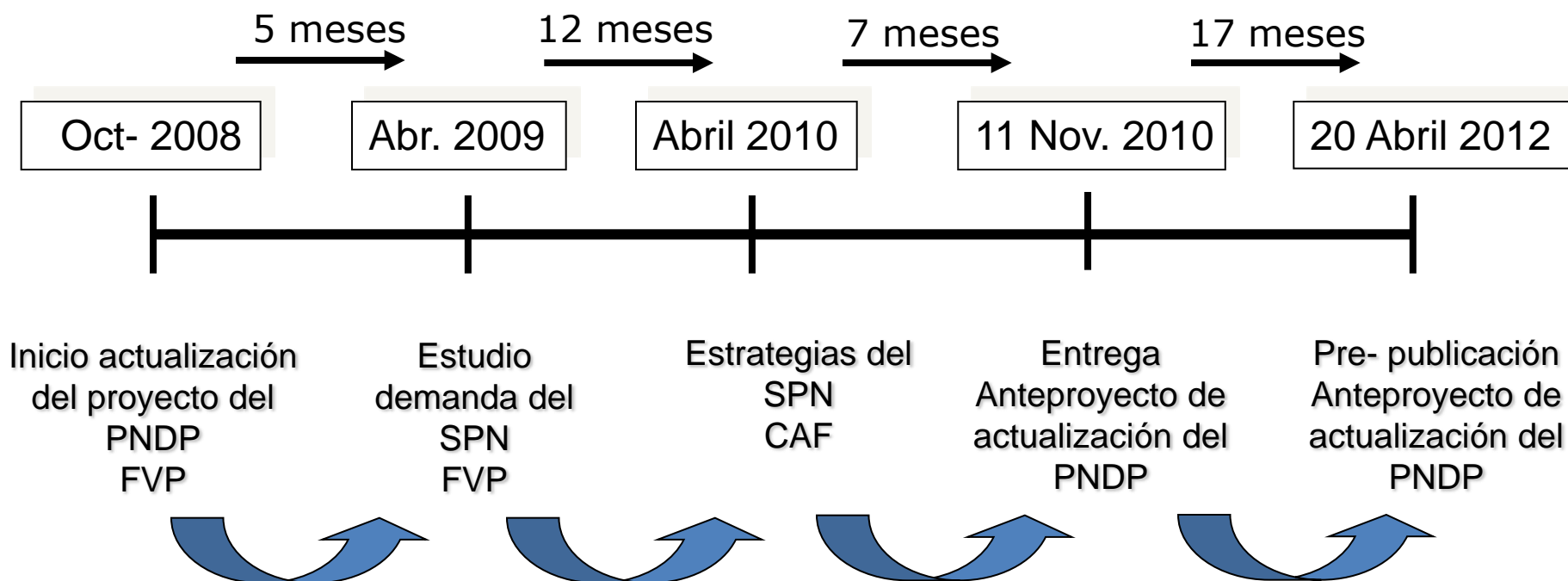
25 Promover el uso de tecnologías de la información.

Mapa Estratégico del SPN: Relación entre lo estratégico y lo operativo



Proceso de actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario

3 años y 6 meses para su elaboración y pre publicación



R.M. N° 200-2012-MTC/02 de fecha 20 de abril de 2012



Situación competitiva del Sistema Portuario Nacional: Avances del PNDP

MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR: Líneas de acción

Modernización

- Modernización y desarrollo de la infraestructura portuaria priorizando las acciones en los terminales de mayor operación y/o proyección operativa

Participación sector privado

- Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transporte

Descentralización

- Promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y especialización de los puertos

Competitividad

- Fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional

SITUACIÓN DE PARTIDA

COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR

REALIDAD DE LOS TERMINALES PORTUARIOS ANTES DEL 2005

- **Infraestructura portuaria de uso público con más de 40 años de antigüedad. Inversión pública no significativa.**
- **Infraestructura portuaria diseñada para naves multipropósito de 25,000 DWT**
- **Amarraderos insuficientes para atender naves > a 200 m**
- **Profundidad operativa limitada (<10.5 m)**
- **Pocos patios de contenedores**
- **Ausencia de grúas pórtico de muelle y patio.**
- **Limitada vías de acceso terrestre para el tránsito pesado.**
- **Inexistencia de programas de modernización y desarrollo portuario**

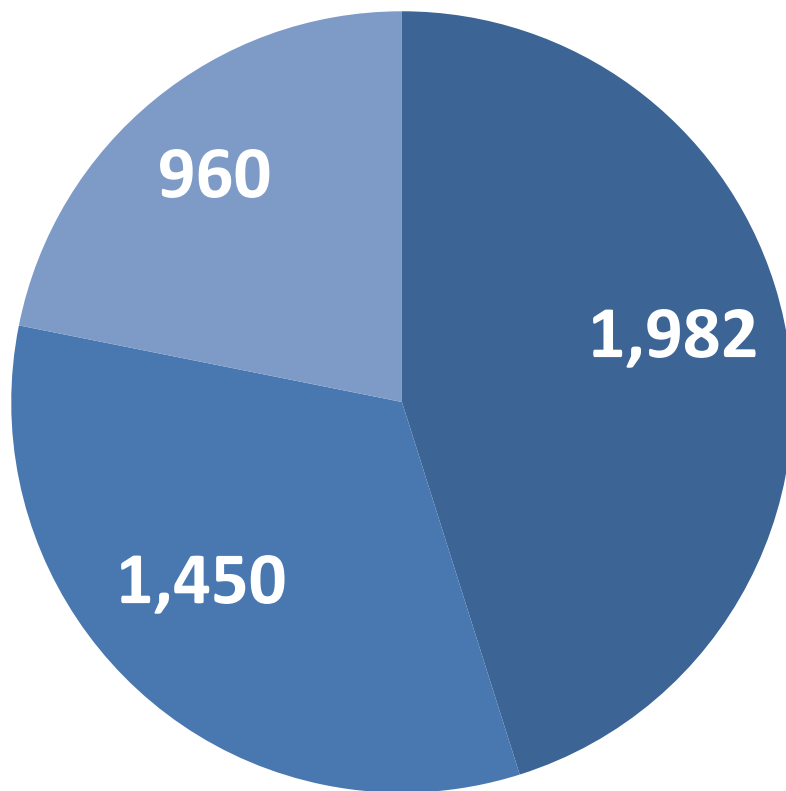
SITUACIÓN DE PARTIDA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR

REALIDAD DE LOS TERMINALES PORTUARIOS ANTES DEL 2005

- **Tarifas portuarias no competitivas a nivel de la región.**
- **Servicios portuarios no integrados.**
- **Baja calidad de los servicios portuarios.**
- **Niveles de servicios y productividad portuaria por debajo de los estándares internacionales**
- **Normativa portuaria no acorde con las exigencias de puertos modernos y eficientes (seguridad, calidad, ambiental, etc.)**
- **Brecha de inversión portuaria considerada la mas grande de Sudamérica**

REDUCCIÓN DE LA BRECHA DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

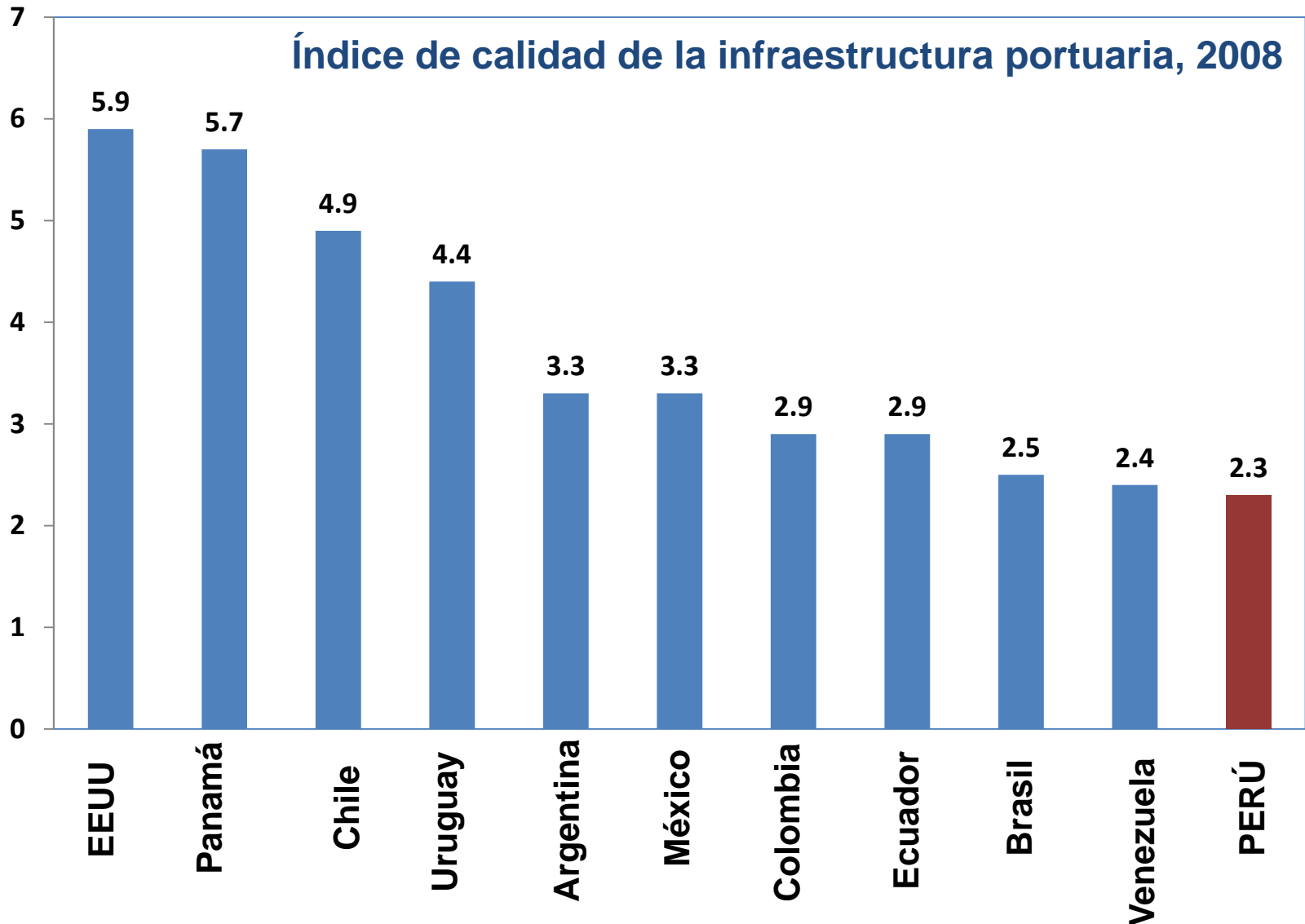
Brecha de inversiones en Infraestructura portuaria estimada para el 2010: US\$ 4,392 millones



- Inversiones programadas en terminales portuarios de uso público: US\$ 1,982 millones
- Inversiones programadas en terminales de uso privado: US\$ 1,450 millones
- Inversiones ejecutadas en TTPP de uso público y privado: US\$ 960 millones

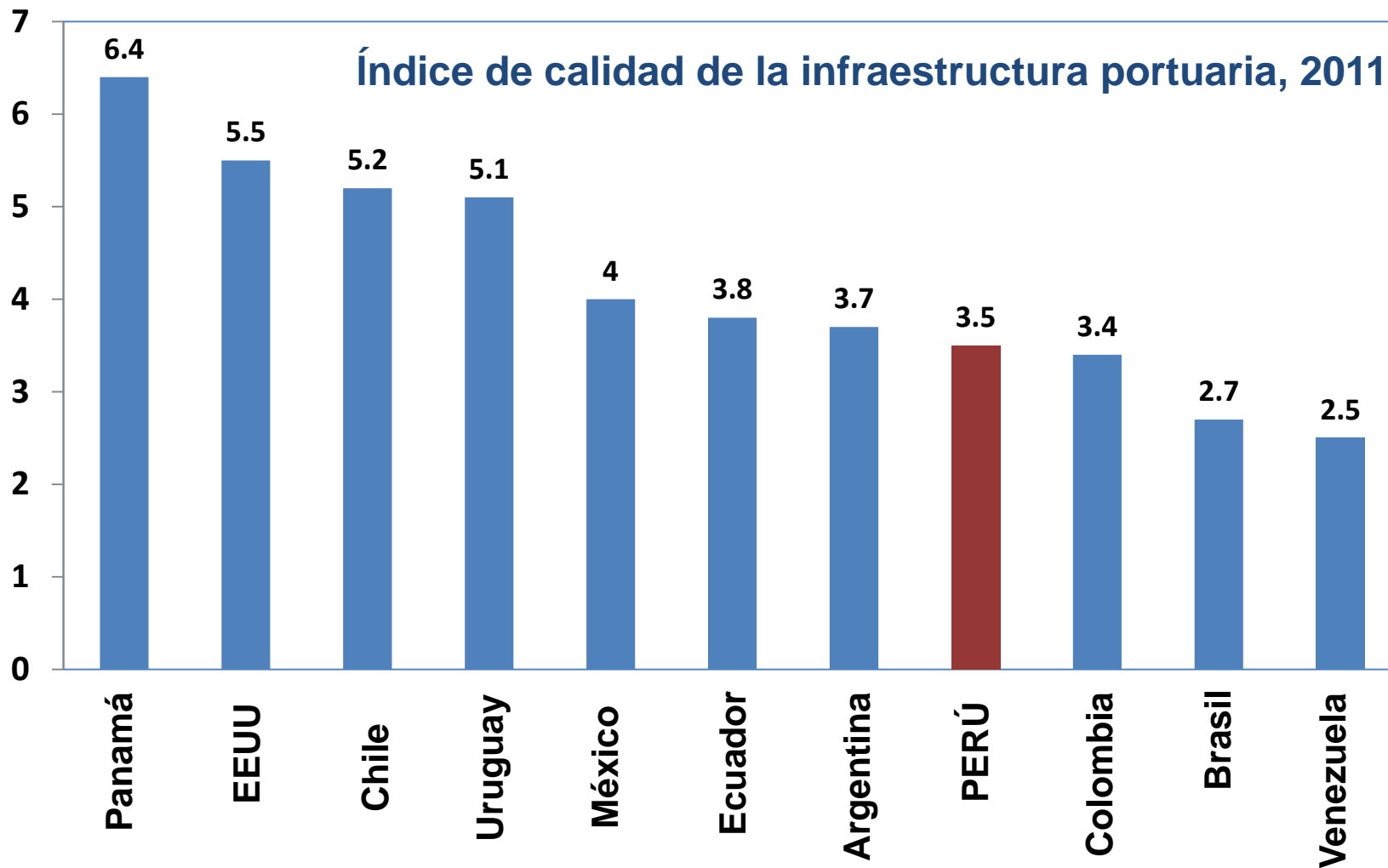
Reducción de Brecha de inversiones al 2011	:	22%
Reducción de Brecha de inversiones proyectada al 2015	:	60%
Reducción de Brecha de Inversiones proyectada al 2018	:	100%

MEJORA DE LA CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA



Fuente: *Global Competitiveness Index, World Economic Forum (WEF).*

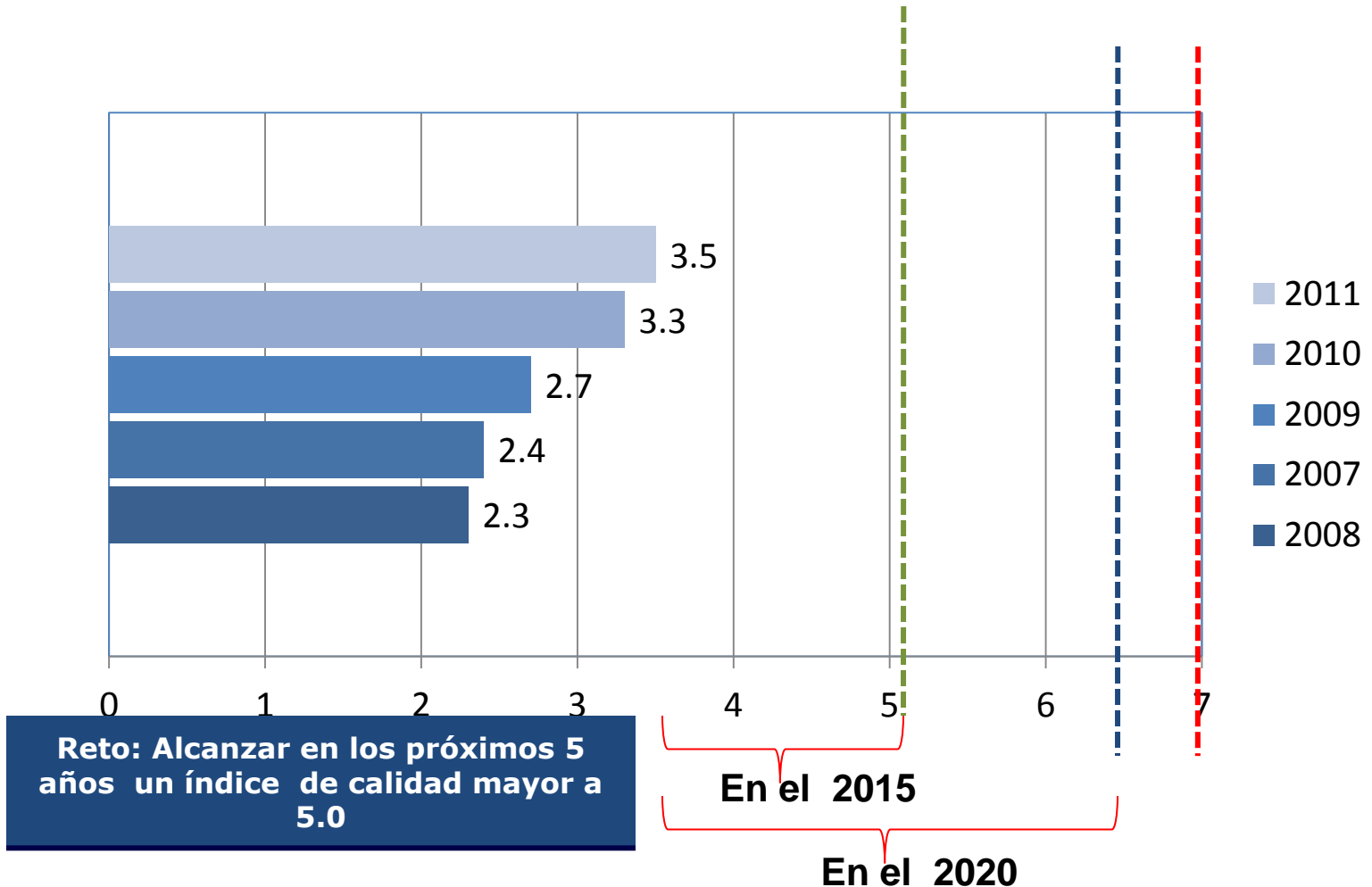
MEJORA DE LA CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA



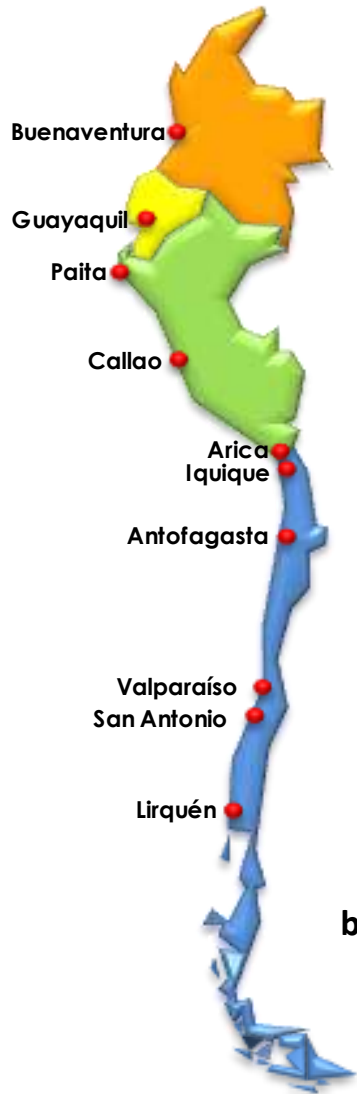
Fuente: *Global Competitiveness Index, World Economic Forum (WEF).*

Mejora de la infraestructura portuaria, pero aún es insuficiente

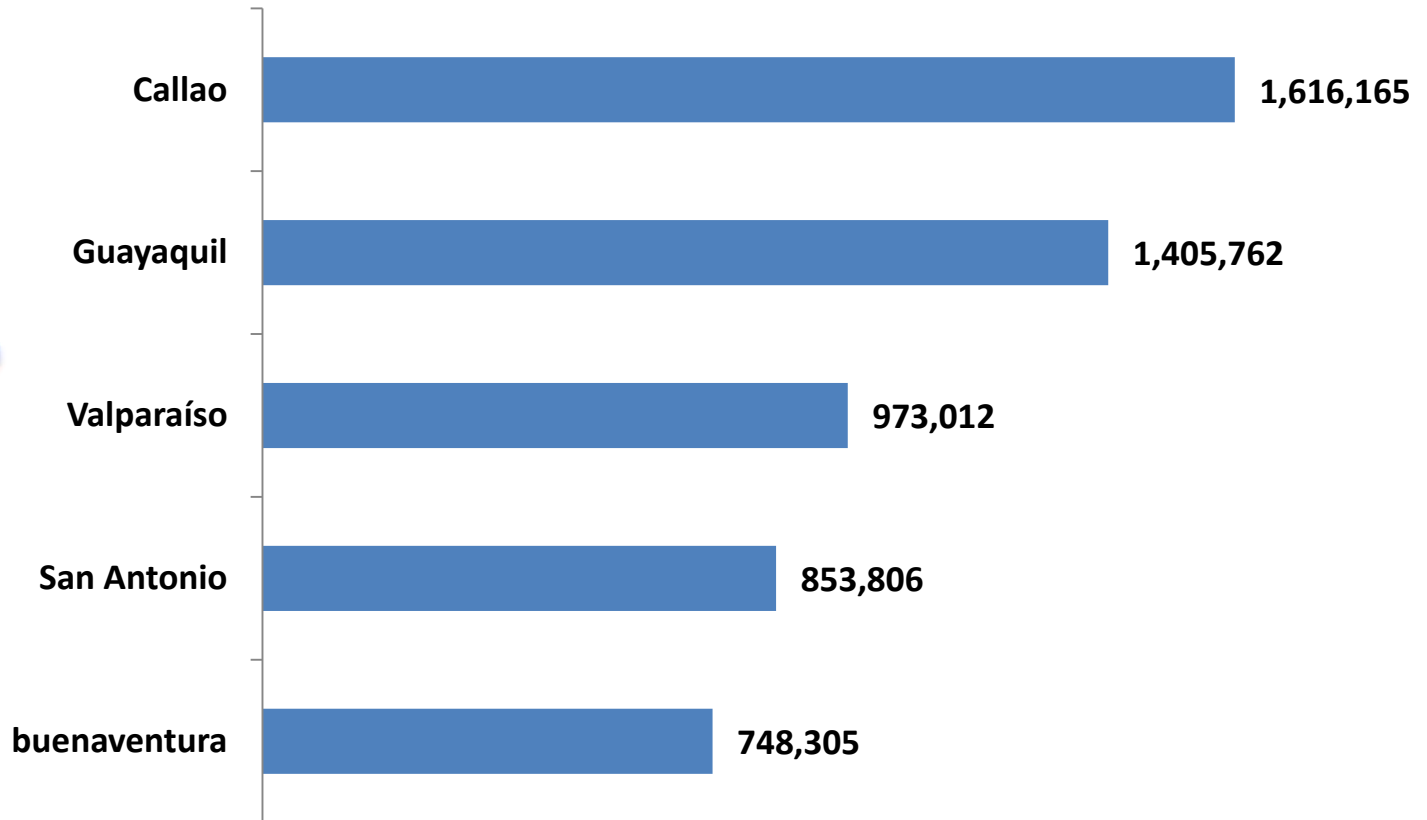
Índice de calidad de la infraestructura portuaria 2008-2011



El Puerto del Callao mantiene el liderazgo en el movimiento de contenedores en la COAS

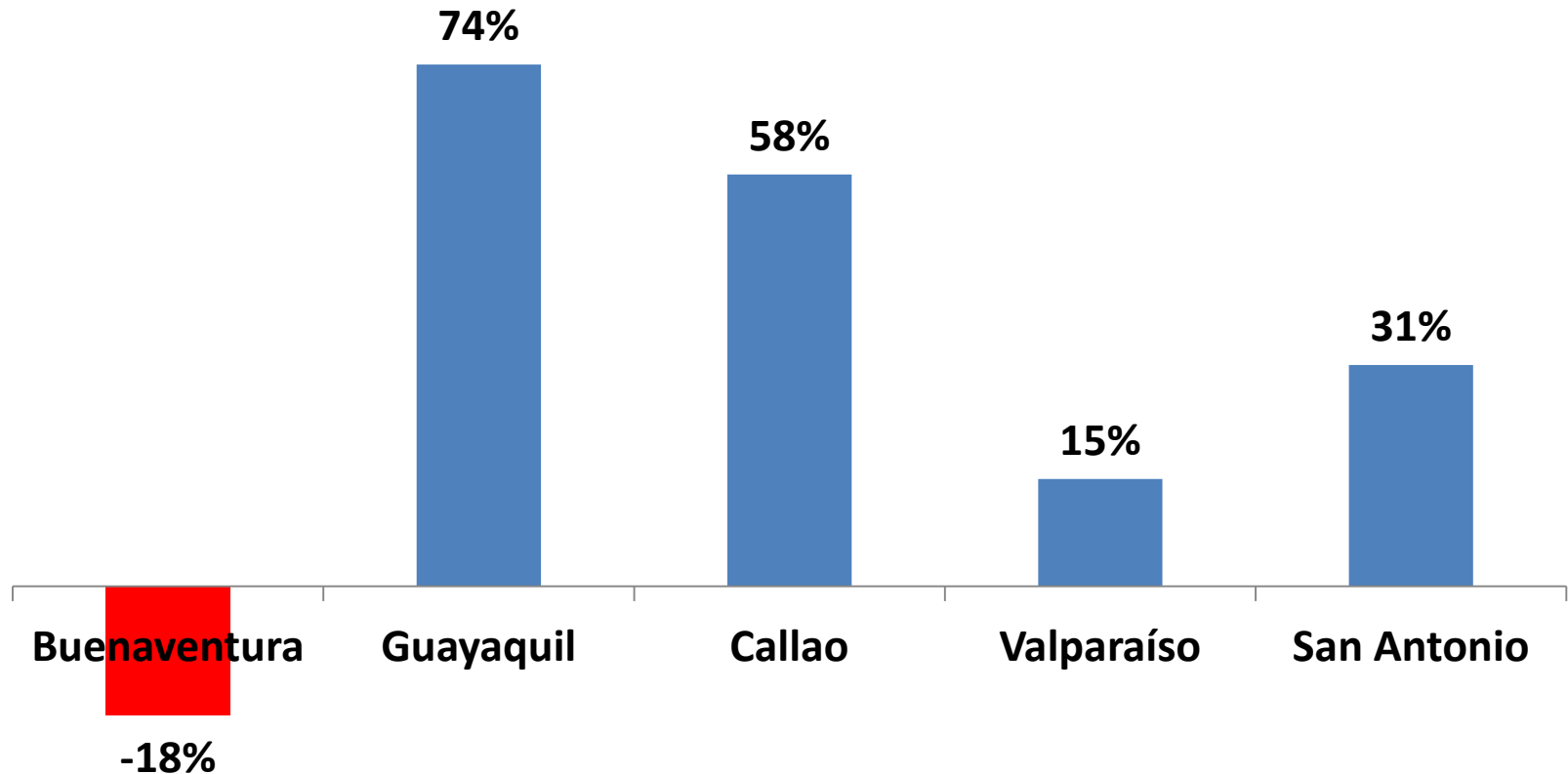


Movimiento de TEU's (año 2011)



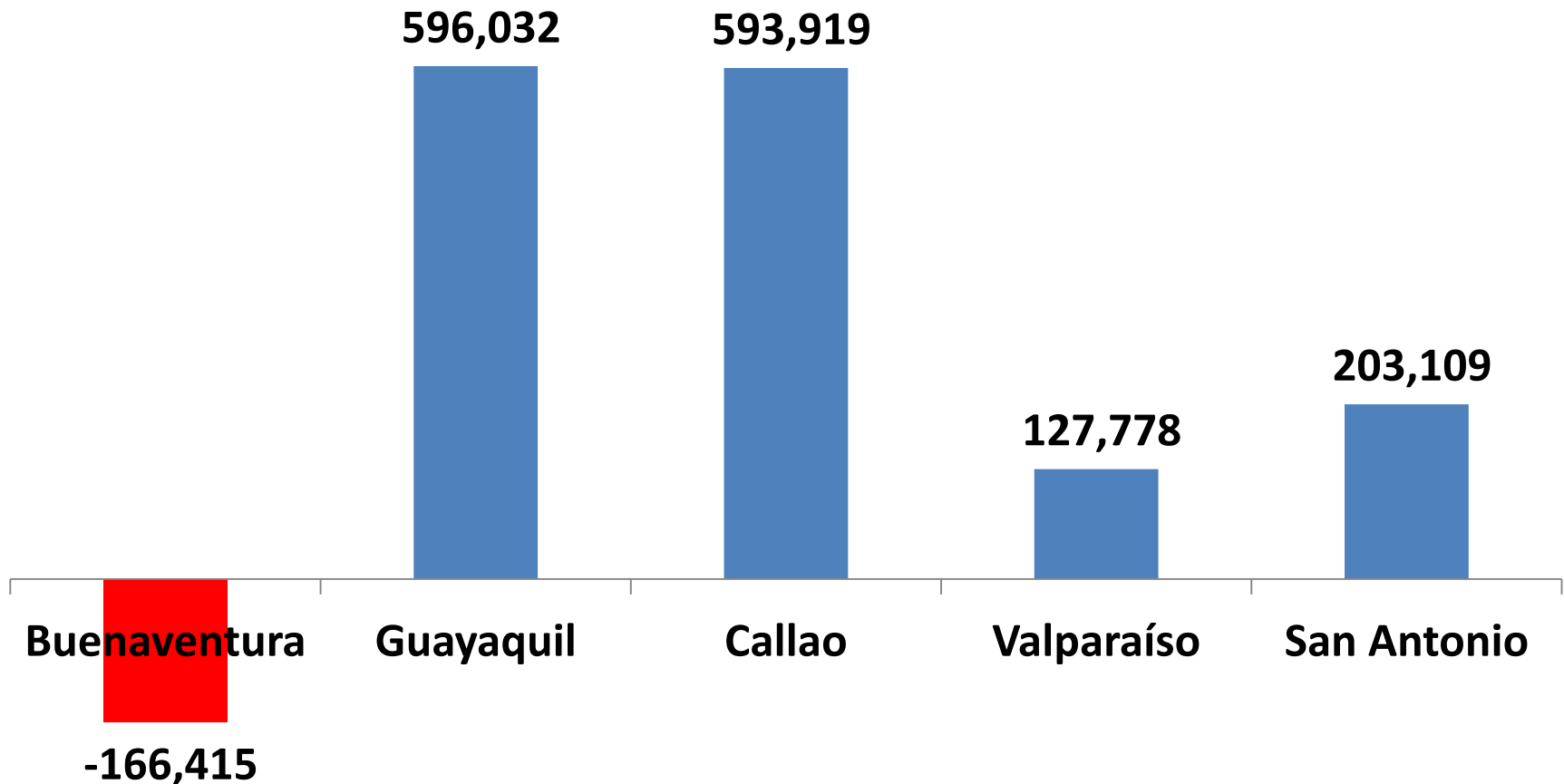
El Puerto del Callao mantiene un crecimiento importante en los últimos 5 años, pero debe consolidarse

Comparativo crecimiento % en movimiento de TEU's últimos 5 años (2007-2011)



Ventaja comparativa en el movimiento de contenedores (TEUs)

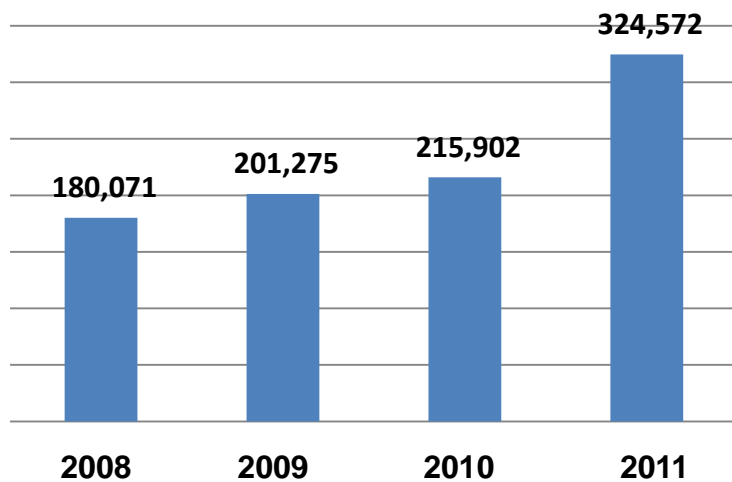
Comparativo crecimiento en movimiento de TEU's últimos 5 años (2007-2011)



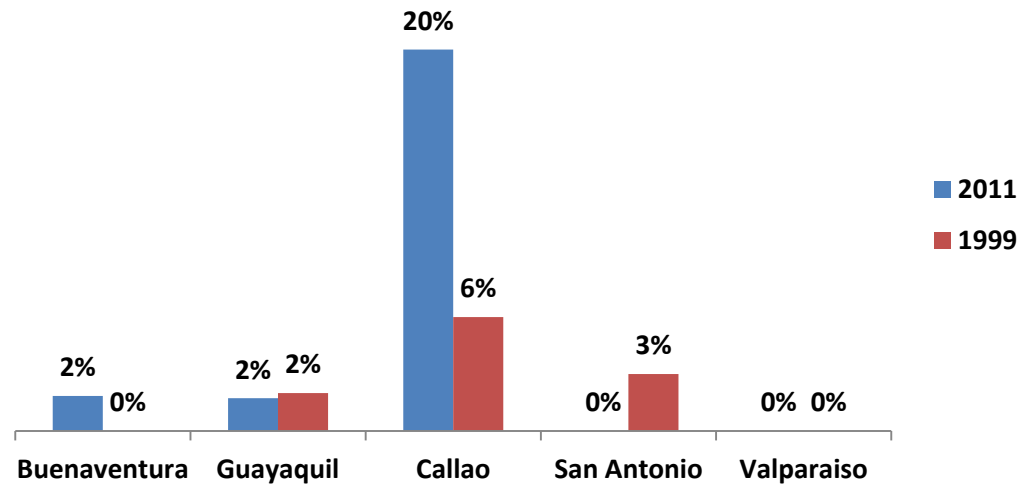
Guayaquil inicio su modernización en el año 2007, el Callao en el 2010

El Puerto del Callao mantiene un crecimiento importante en el tráfico de transbordo

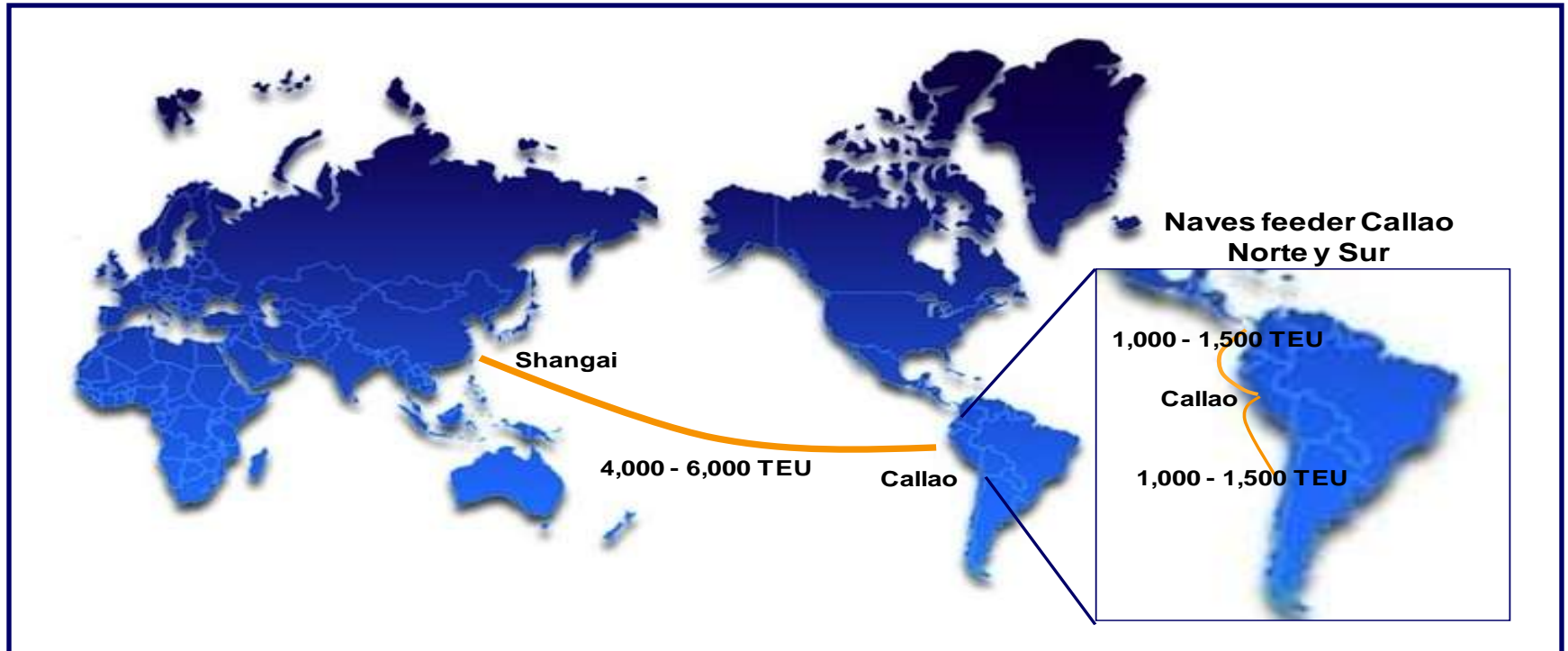
Movimiento transbordo Callao TEUs (2008-2011)



Comparativo 1999/2011 crecimiento % en movimiento de transbordo TEUs



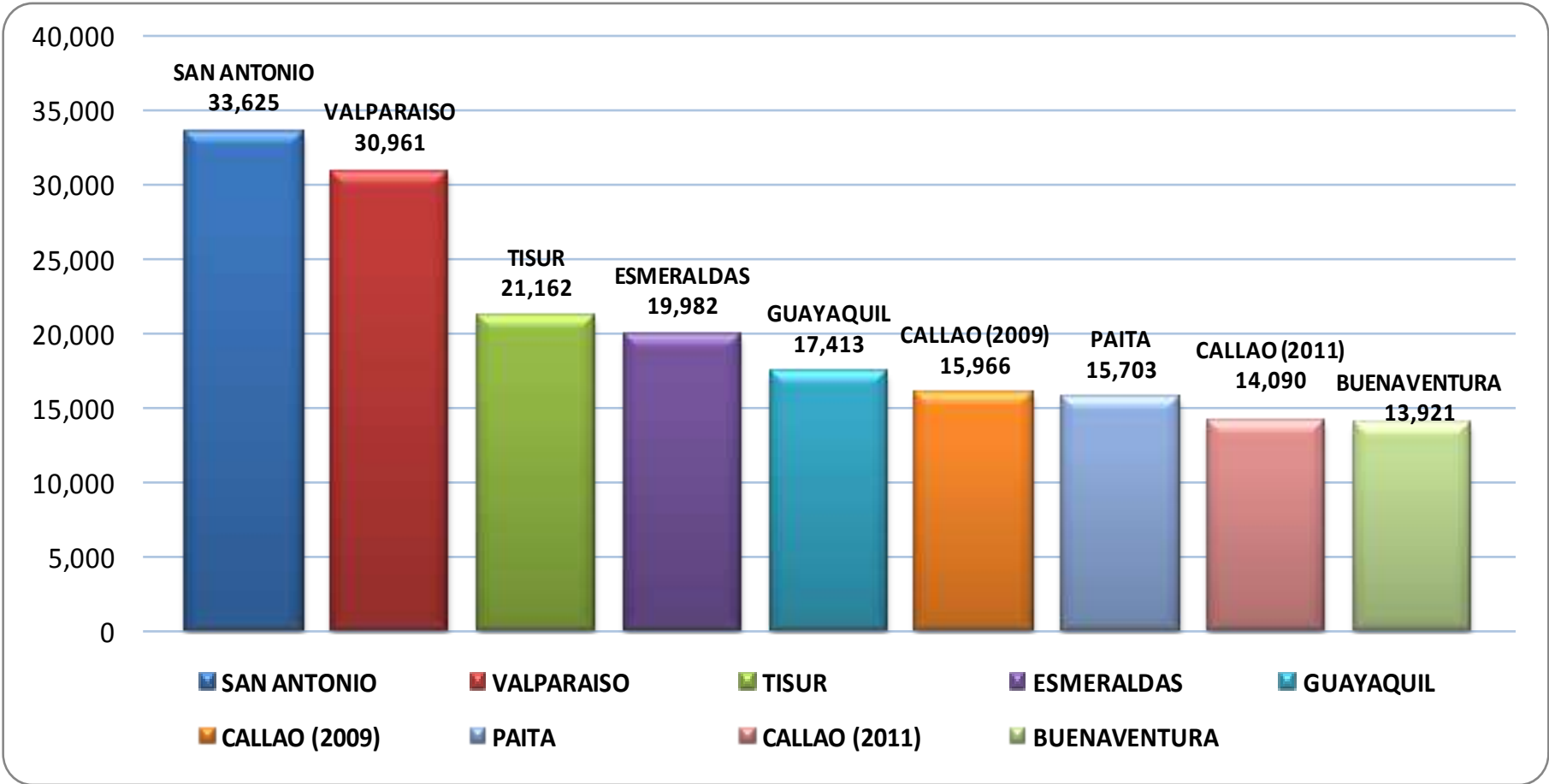
Trafico de naves portacontenedores Asia - Callao



El tráfico estimado inicialmente para la ruta Asia – Callao es de naves con capacidad de 4 000 a 6 000 TEUs, para luego incrementar su capacidad a naves mayores, dependiendo de los volúmenes de carga que se generen la región. Actualmente ha arribado al TP Callao naves mayor a 8,000 TEUs de capacidad.

IMPACTO ECONÓMICO POR LA MODERNIZACIÓN DE LOS TTPP CONCESIONADOS

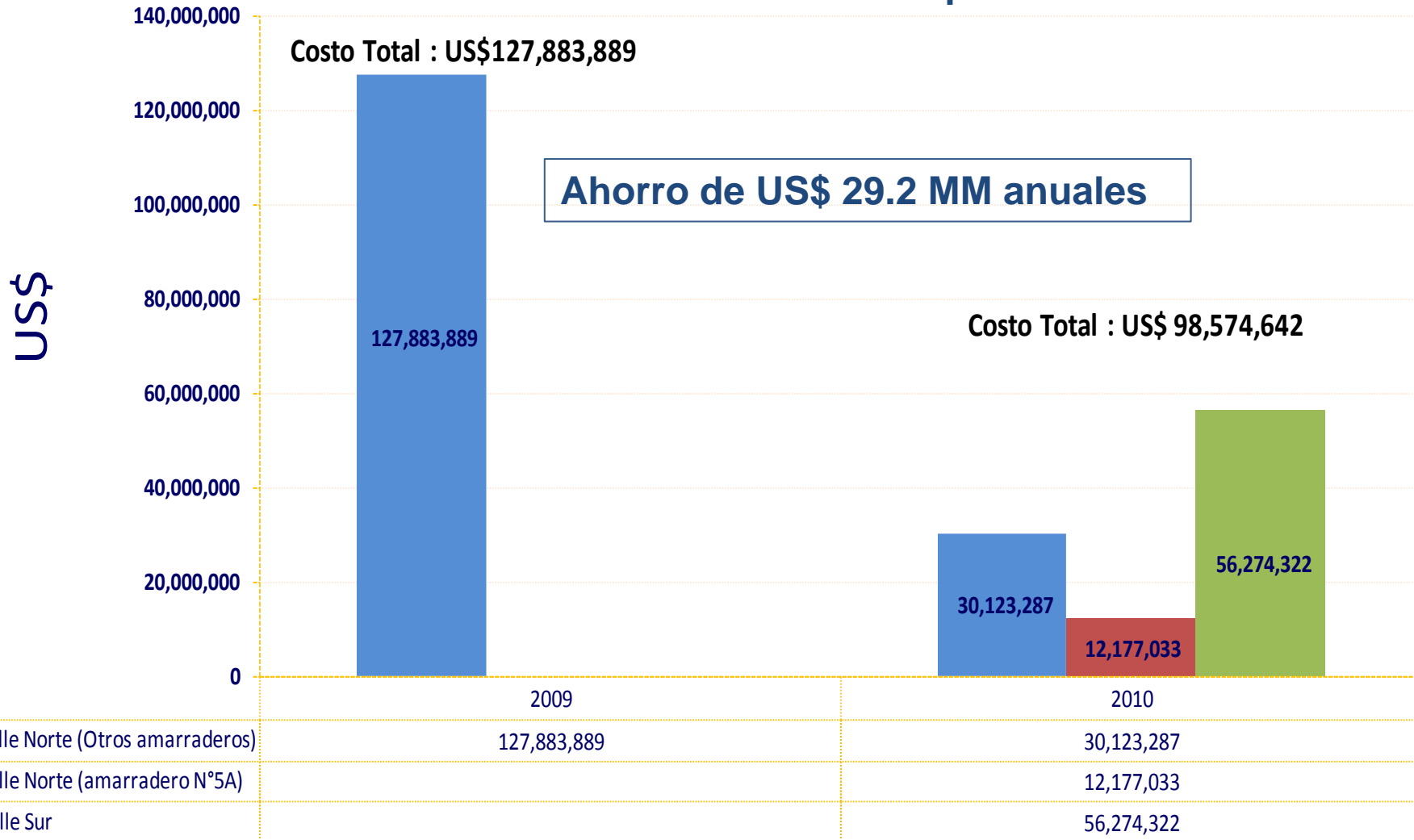
COMPARATIVO DE LOS PAGOS EFECTUADOS POR LAS NAVES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA COSTA OESTE DEL PACIFICO SUR



Reducción de costos en el ámbito portuario por la concesión del TP Callao

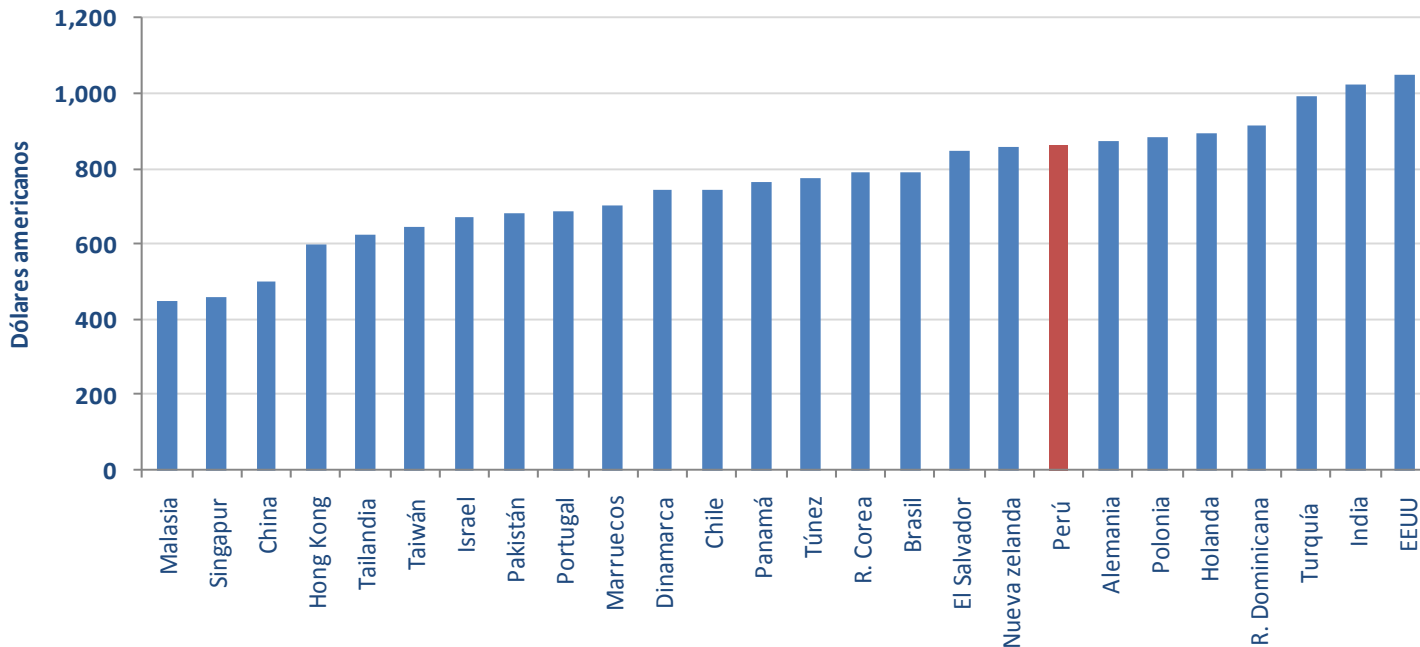
Antes de la concesión

Después de la concesión



Posición peruana en la cadena logística marítimo portuario que la aproximan

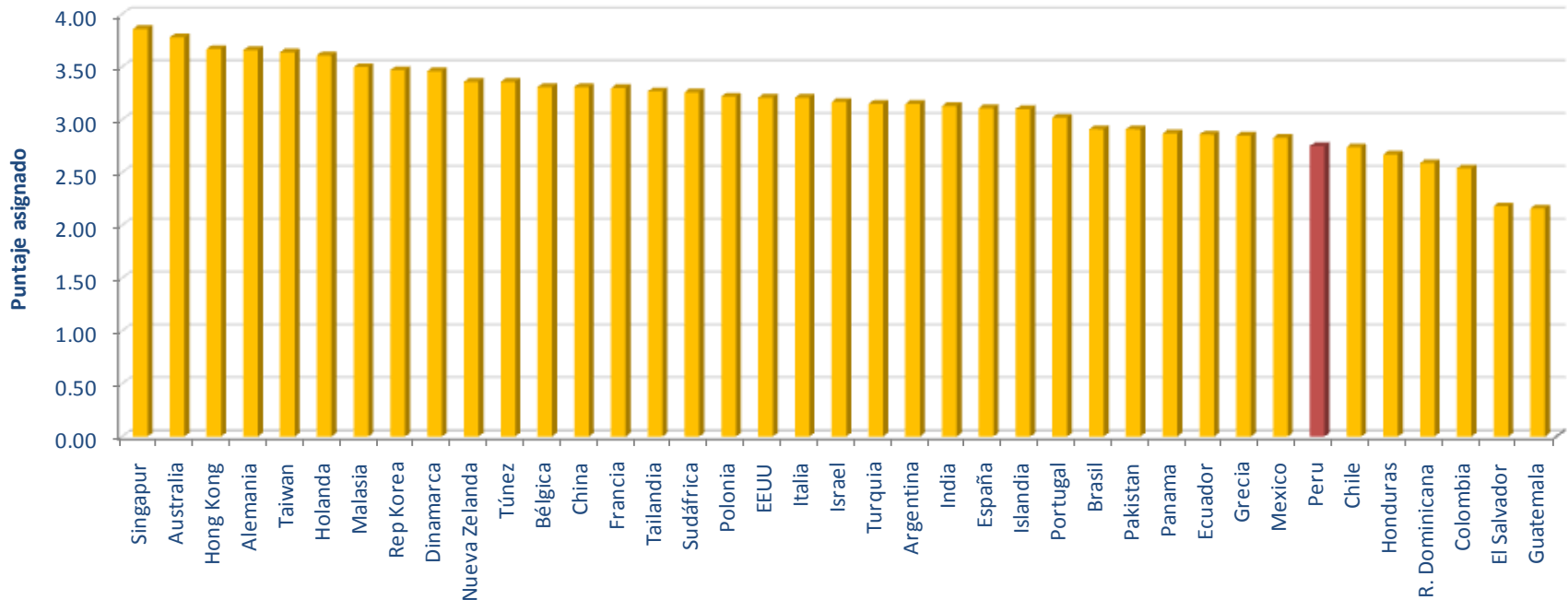
Comercio Transfronterizo: Costos por contenedor de 20 pies de exportación en el Perú y principales competidores



- El costo en el Perú es el doble de lo que se registra en países como Malasia y Singapur. Resulta ser superior en más del 50% del costo de otros países competidores.
- El costo publicado para el Perú por el DB sería inferior al que pagan realmente los exportadores en puertos de provincia.
- El costo publicado por el Doing Business sólo aplica para (parte) de los segmentos que se encuentran dentro del ámbito portuario.

Posición peruana en la cadena logística marítimo portuario que la aproximan

Índice de Desempeño Logístico: Posición peruana en transporte marítimo



- El Perú al 2010 se encontraba en una posición de una desventaja significativa lo que afecta nuestra competitividad, puesto 93 de 155 países en fletes de transporte marítimo.
- Los fletes representan para exportadores e importadores en el Perú un costo mayor que el costo logístico portuario.

Indicadores macroeconómico y portuario: Tendencia de mejora del SPN

PBI

- En los últimos 9 años se ha triplicado el producto bruto interno

Exportaciones

- En los últimos 7 años se ha triplicado las exportaciones totales

Reservas internacionales Netas

- En los últimos 6 años se ha triplicado las reservas internacionales netas

Inversión extranjera directa

- En los últimos 6 años se ha triplicado la inversión extranjera directa en el Perú

Movimiento de TEUs SPN

- En los últimos 9 años se ha triplicado el movimientos de TEUs



Perspectivas del PNDP: Metas e iniciativas

Medición

- **Indicadores**
- **Metas**

Metas estratégicas del SPN

OBJETIVO ESTRATEGICO	INDICADOR	UNIDADES	META	
			INICIO	2015
Desarrollar e incrementar la actividad portuaria del SPN, posicionando al Puerto del Callao como plataforma logística y hub en la Costa Oeste de Sudamérica	Movimiento de carga total SPN	Toneladas	87,3 MM	92 MM
	Movimiento de carga total SPN	TEUs	1,8 MM	2.6 MM
	Porcentaje de transbordo del Puerto del Callao respecto a su tráfico portuario	%	20%	25%
Integrar con sostenibilidad el territorio para lograr un modelo social responsable, cohesionado y justo	Numero de empresas portuarias certificadas con un sistema de gestión ambiental	Unidad	6	20
Contribuir a la reducción de tarifas, precios y sobrecostos portuarios con la finalidad de hacerlos competitivo respecto a los puertos del COAS	Costo medio de un contenedor de exportación	US\$	848	751
	Costo medio de un contenedor de importación	US\$	868	768
Asegurar la calidad de los servicios portuarios	Numero de reclamos por falta de calidad de los servicios portuarios	Unidad	100	75
	Numero de servicios autorizados para el uso de la Marca de Garantía	Unidad	10	50
	Empresas Portuarias con Sistemas de Gestión de Calidad Implementados	Unidad	0	8

Metas estratégicas del SPN

OBJETIVO ESTRATEGICO	INDICADOR	UNIDADES	META	
			INICIO	2015
Minimizar impactos ambientales	Numero de incidentes ambientales	Unidad	9	4
	Volumen total de derrames contaminantes en el SPN	m ³	10 m ³	3 m ³
Minimizar incidentes de seguridad y protección	Número de incidentes de seguridad y protección	Unidad	235	80
Incrementar las conexiones marítimas y fluviales	Índice de conectividad de líneas navieras	índice	18.5	21.2
	Número de servicios regulares de las principales líneas navieras que tienen conexión con puertos peruanos	unidad	29	35
Asegurar la eficiencia de los servicios portuarios	Normas y disposiciones técnicos operativas emitidas	Unidad	5	13
	Sanciones impuestas por incumplimiento a las normas y disposiciones técnico operativas emitidas por la APN	Unidad	55	5
Integrar seguridad y protección	Número de instalaciones portuarias certificadas código PBIP	Unidad	45	65

Metas estratégicas del SPN

OBJETIVO ESTRATEGICO	INDICADOR	UNIDADES	META	
			INICIO	2015
Fomentar el desarrollo sostenible de infraestructuras portuarias	Índice de calidad de las infraestructuras portuarias	Indice	3.3	5
	Incremento de longitud de amarraderos	metros	1,665	3,100
	Inversión total en infraestructura portuaria del SPN	US\$ acumulado	960 MM	2,635 MM
Afianzar el uso de tecnologías de la información	Número de empresas que utilizan la VUP (componente REDENAVES)	Unidad	105	200
Liderar el Clúster Portuario	Índice de percepción del liderazgo de la APN por los distintos colectivos del Clúster Portuario (1-10)	Índice	4	7
	Número de proyectos liderados por la APN para la mejora del Clúster Portuario	Unidad	3	8
Impulsar el modelo de relación (APRs)	Número de APRs constituidas y en funcionamiento	Unidad	4	7
Promover la capacitación del recurso humano	Horas promedio de capacitación por ejecutivos	Horas	40	50
	Horas promedio de capacitación por trabajadores portuarios	Horas	20	40
Fomentar alianzas y convenios	Número de alianzas y convenios firmados y utilizados	Unidad	12	20

INICIATIVAS ESTRATÉGICAS	ENTIDAD RESPONSABLE
Elaboración de Memoria Anual de Estadística del SPN.	APN
Promover la creación de normas de protección ambiental	MTC
Implementación del Centro de Control de Tráfico Portuario.	APN
Implementación de sistemas de gestión de calidad en las empresas prestadoras de servicios portuarios (ISO)	CONSEJOS DE CALIDAD PORTUARIA
Actualización de los planes maestros de Salaverry, Ilo, Iquitos, Pucallpa, San Juan de Marcona	APN
Modernización y Desarrollo de los Terminales Portuarios de General San Martín, Salaverry, Ilo e Iquitos	MTC/APN
Implementación de Sistemas de Gestión Ambiental	ADMINISTRADORES PORTUARIOS
Sistema de recepción de denuncias ambientales	MTC-APN
Registro de derrames contaminantes en el SPN	APN
Implementación de grupo técnico para elaboración de plan comercial portuario	APN/ADMINISTRADORES PORTUARIOS
Elaboración de un índice de conectividad aplicado al SPN	APN
Formación de Equipo Técnico inter institucional para activar el cabotaje regular en el Perú	MTC
Estudio para la implementación del cabotaje regular en el Perú	MTC
Estudio de servicios feeder en la Costa Oeste de Sudamérica.	APN

INICIATIVAS ESTRATÉGICAS	ENTIDAD RESPONSABLE
Implementación del Centro de Control de Emergencia (CCE) en los puertos del Callao, Paíta, Matarani, e Iquitos.	APN
Estudio de la potencialidad del tráfico de pasajero y cruceros en el Perú.	APN
Normatividad para el tráfico de pasajeros	MINCETUR/APN
Planteamiento de estrategias para incentivar el turismo.	MINCETUR
Implementación del Plan Copesco - MINCETUR para el desarrollo de áreas de atención al pasajero en los puertos	MINCETUR
Ejecución de los proyectos de Hidrovías en los ríos Amazonas, Marañón, Huallaga; Ucayali.	MTC
Diagnostico de los principales accesos terrestres a los puertos del SPN	APN/APRs/MUNICIPALIDADES PROVINCIALES PORTUARIAS
Plan de accesibilidad terrestre a los puertos	
Estudio para determinar una metodología que permita realizar el cálculo de índice de la calidad de infraestructura	APN
Programa anual de inspecciones para determinar el estado de conservación de la infraestructura de las instalaciones portuarias.	
Inventario de bienes de dominio público portuario	
Evaluación de infraestructura portuaria en explotación.	APN/ADMINISTRADORES PORTUARIOS

INICIATIVAS ESTRATÉGICAS	ENTIDAD RESPONSABLE
Estudios de las ZALES de Callao, Paita, Yurimaguas, Pucallpa, Iquitos, Ilo, Salaverry, Matarani y Pisco.	MTC/APN
Concesión de las ZALES de Callao, Paita, Yurimaguas, Pucallpa, Iquitos e Ilo.	
Estudio para la implementación de complejos turísticos marítimos, fluviales y lacustres en los puertos.	GOBIERNOS REGIONALES/MUNICIPALES PORTUARIAS/MINCETUR.
Convenios de colaboración sobre la ordenación urbanística del terminales portuarios y su relación con la ciudad en los Terminales Portuarios de: Callao, Paita, Ilo, Salaverry y Matarani	ADMINISTRADORES PORTUARIOS/APN/GOBIERNOS REGIONALES/MUNICIPALIDES PROVINCIALES PORTUARIAS
Implementación de un plan de seguridad coordinado entre la APN y las municipalidades provinciales en las zonas externas a los terminales portuarios,	APN / LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES
Desarrollo del Antepuerto al TP Callao Desarrollo de Corredores Camioneros para el tráfico de carga pesada (priorizando al TP Callao	Gobiernos Regionales/Municipalidades Provinciales
Elaboración de la normativa para la formalización de embarcaderos fluviales y lacustres.	APN
Elaboración de normativa medio ambiental portuaria	MTC
Implementación la Ventanilla Unica Portuaria (VUP)	APN/MINCETUR
Implementación del Sistema de Información Comunitaria (SICs)	
Formar el Comité de Gobernanza del Clúster Portuario	APN/Comunidad Portuaria
Implementación de la Marca de Garantía en el SPN	APN/Consejo de calidad portuaria
Implementacion de APRs de Ucayali, Lambayeque, Puno, Madre de Dios, Tacna, Ica, Moquegua, Tumbes, y Arequipa.	APN/GOBIERNOS REGIONALES
Diagnostico de la situación actual de la capacitación portuaria en todos los niveles	APN
Plan de Capacitación del SPN	
Implementación de la medida de la Huella de Carbono en los TTPP	APN/ADMINISTRADORES PORTUARIOS



Muchas Gracias

www.apn.gob.pe

Ing. Eusebio Vega Bueza

Director de Planeamiento y Estudios Económicos

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL