

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

UNIDAD DE POSGRADO

**MEDICIÓN DEL IMPACTO SOCIO ECONÓMICO DE
LA RECONVERSIÓN DEL PUERTO DE YURIMAGUAS**

TESIS

Para optar el Grado Académico de Magíster en Economía con Mención
en Comercio Exterior

AUTOR

José Ignacio Andrades Sosa

Lima – Perú

2014

*QUIERO DEDICARLES MI TRABAJO Y MI ESFUERZO
A MIS HIJAS ROMINA Y SOL
A MI HIJO MARCELO
Y A MI ESPOSA LUPE
GRACIAS POR SU APOYO PERMANENTE
Y GRACIAS POR SU PACIENCIA
Y PERDON POR EL TIEMPO QUE NO PUDE
PASAR JUNTO A ELLOS.*

INDICE

Dedicatoria	i
Índice Temático	ii
Índice de cuadros	v
Índice de Gráficos	vi
Índice de figuras	vi
Resumen Ejecutivo	vii
Abstract	viii
Introducción	ix

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.2. Situación Problemática	01
1.2.1. Infraestructura portuaria del Terminal de Yurimaguas	02
1.2.2. Infraestructura del Nuevo puerto de Yurimaguas	06
A. Identificación del Problema	10
B. Delimitación del Problema.....	11
1.3. Formulación del Problema	12
1.4. Justificación de la Investigación	12
1.5. Objetivos	13
A. Objetivo General	13
B. Objetivos Específicos.....	13

CAPÍTULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Antecedentes del Problema	13
2.2. Bases Teóricas	15
2.3. Análisis costo – Beneficio	17
2.3.1. Definición.....	17
2.3.2. Objetivo del análisis Costo-Beneficio	18
2.4. Ventajas y Desventajas.....	18
2.5. Espacio de crecimiento o Hinterland.....	18
2.6. Núcleo vital o Heartland	19

CAPÍTULO III

FORMULACIÓN DE LAS HIPÓTESIS E IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

3.1. Hipótesis General.....	20
3.2. Hipótesis Específicas	20
3.3. Identificación de Indicadores.....	21
3.4. Variables	21
3.5. Matriz de Consistencia.....	23

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA

4.1. Tipo y diseño de investigación	24
4.1.1 Tipo de investigación	24
4.1.2 Diseño de investigación	25
4.1.3 Actividades.....	26
4.2. Objetivo buscado	27
4.3. Población de estudio.....	27
4.4. Tamaño de Muestra	27
4.5. Técnicas de recolección de datos	37
4.6. Análisis e interpretación de la información.....	28
4.6.1 Diseño	28
4.6.2 Validación de la información.....	28

CAPÍTULO V

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1	Análisis, interpretación y discusión de resultados.....	29
5.1.1.	Análisis de variables socioeconómicas	29
5.1.2.	Descripción de los principales impactos Socio económicos	31
5.1.3.	Proyección de las variables socioeconómicas presentadas	34
5.1.3.1.	Inversiones	34
5.1.3.2.	Actividades económicas	34
5.1.3.3.	Nivel de ingreso	44
5.1.3.4.	Infraestructura del TP Yurimaguas	45
5.2	Demostración de Hipótesis	56
5.3	Presentación de Resultados	57

CAPÍTULO VI

IMPACTOS DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS

6.1.	Análisis de costo – Beneficio del Nuevo terminal.....	59
6.1.1.	Estudio de Factibilidad	59
6.1.1.1.	Estudio de pre factibilidad.....	59
6.1.1.2.	Estudio de factibilidad para la ZAL de Iquitos y la ZAL de Yurimaguas.....	60
6.1.1.3.	Estudio Definitivo	60
6.1.1.4.	Resultados esperados	61
6.1.1.4.1.	Planteamiento de Ubicación del nuevo Puerto... 62	
A.	Alternativa A: Yurimaguas	62
B.	Alternativa B: Nueva Reforma	64
C.	Alternativa C: Santa María margen Izquierda	65
D.	Alternativa D: Santa María margen Derecha	66
E.	Alternativa E: Santa María margen derecha con Ferry.....	67
F.	Alternativa F: Cachihuañusca.....	68
6.1.1.4.2.	Resultados de la evaluación social	69
6.2.	Costos de la Nueva Reforma	69

6.3. Beneficios que aporta la Propuesta	71
6.3.1. Criterio de estimación del proyecto	72
6.3.2. Cuantificación de los beneficios	73
7. Conclusiones	81
8. Recomendaciones.....	84
9. Bibliografía.....	87
10. Anexos.....	90
10.1. Anexo 1: Operación de indicadores	90
10.2. Anexo 2: Yurimaguas	92
10.3. Anexo 3: Iquitos: Transporte Fluvial.....	97
10.4. Anexo 4 : Encuestas a Empresas Productoras.....	105
10.5. Anexo 5 : Adjudicación del Terminal de Yurimaguas.....	110

ÍNDICE DE CUADROS

1.1. Instalaciones del terminal portuario de Yurimaguas.....	03
1.2. Almacenes en el terminal portuario de Yurimaguas.....	03
1.3. Equipamiento del terminal portuario de Yurimaguas.....	04
1.4. Área de influencia del Terminal portuario de Yurimaguas.....	04
1.5. Puerto de Yurimaguas: Antes y después de la Reforma	05
1.6. Instalaciones futuras del puerto de Yurimaguas	09
1.7. Producto Bruto Interno: Nacional y Departamental 2003 – 2011	10
1.8. PBI – Por Grandes Sectores Económicos.....	12
3.1. Matriz de Consistencia	23
5.1. Variables socioeconómicas y Efecto-Manejo.....	29
5.2. Cuadro consolidado de bienes y servicios que se comercializan en Yurimaguas	39
5.3. Puertos informales y distancias respecto al TP de Yurimaguas	40
5.4. Población y provincia de Alto Amazonas	42
5.5. PEA según género de la ciudad de Yurimaguas.....	42
5.6. PEA según condición de ocupación de la ciudad de Yurimaguas	43
5.7. Balance de Oferta – Demanda de Muelle	46
5.8. Proyección de almacenamiento	47

5.9. Capacidad de Muelle/ Almacenamiento 	47
5.10. Equipamiento del terminal portuario de Yurimaguas.....	48
5.11. Equipamiento necesario para atender demanda de carga proyectada al año 2042 del TP de Yurimaguas.....	49
5.12. Tarifario del puerto de Yurimaguas	50
5.13. Comparación tarifaria entre puertos nacionales.....	54
5.14. Impactos socioeconómicos: Terminal Nueva Reforma	57
6.1. Resultados de la Evaluación social	69
6.2. Costo de la nueva reforma	69
6.3. Costo de inversión en ampliaciones de infraestructura.....	70
6.4. Inversión en equipamiento – Nueva Reforma – Muelle Marginal.....	71
6.5. Escenario Neutro.....	74
6.6. Tráfico de pasajeros estimados en el transporte interprovincial	75
6.7. Tráfico de carga	76
6.8. Tráfico de Contenedores.....	77
6.9. Naves por unidades	78
6.10. Producción de principales agrícolas.....	79
6.11. Producción pecuaria.....	79
6.12. Producción de petróleo crudo	80
6.13. Valor bruto de la producción del sector manufactura	88

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1. Gráfico 1.1: Nuevo Flujo propuesto	07
2. Gráfico 1.2: Ubicación del nuevo puerto de Yurimaguas.....	08
3. Grafico 1.3: Mapa de nuevo puerto de Yurimaguas	08

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1: Las Cinco Fuerzas de Porter	15
Figura 2.2: Metodología para evaluar impactos socioeconómicos.....	16
Figura 4.1: Esquema gráfico de la relación de variables.....	26
Figura 5.1: Loreto: Evolución del PBI, 2001-2009.....	34

RESUMEN

El actual entorno de los negocios implica necesariamente ser capaces de generar una cadena logística que le de competitividad a nuestras exportaciones e importaciones, dentro de este contexto se hacen imprescindibles algunas variables de desarrollo entre ellas: La apertura del mercado peruano hacia nuestros socios comerciales y vecinos geográficos; la creación de productos y servicios de calidad y competitividad que sean capaces de participar con éxito en el mercado internacional y la tercera variable importante este proceso es la infraestructura, la cual en un país tan diverso y accidentado geográficamente como el nuestro se hace imprescindible.

Dentro de este proceso nuestra apertura de mercado con Brasil no ha sido la más adecuada, a lo largo de los años hemos vivido de espaldas a la octava economía más grande del mundo y nuestros intercambios comerciales han sido escasos; frente a esta realidad se apertura la carretera IIRSA Norte, la cual se convertirá indudablemente en el eje logístico y económico más importante de Sud América nos permitirá unir el Océano Pacífico con el Océano Atlántico, en ese sentido la instalación del Nuevo Puerto de Yurimaguas en el caserío de la Nueva Reforma se hace totalmente indispensable, la ruta parte desde Piura hasta llegar a Yurimaguas y vía fluvial se llega a Iquitos, después a Manaus y finalmente al Puerto Belén ubicado en el Océano Atlántico.

En este sentido, las economías de ambos países se van a fortalecer especialmente en la zona de región Loreto que servirá como pivot a la carga de un lado y del otro. La construcción del Puerto de Yurimaguas ya está en ejecución, sin embargo, nos falta aunar a este proceso la conversión del río Amazonas de la parte del Perú en una hidrovía, porque el lado de Brasil esto ya fue concretado hace ya mucho tiempo.

Por lo que el objetivo de la presente investigación es determinar el impacto de las obras en el Puerto de Yurimaguas en la economía regional de Loreto, lo que demostraría que en la cadena logística la infraestructura cumple un rol determinante y que la apertura de mercados no puede ir divorciada de la reconversión de dicha infraestructura, menos en una país con la geografía como la nuestra.

ABSTRACT

The current business environment necessarily be able to generate a supply chain that competitiveness of our exports and imports, within this context are essential development variables including: The Peruvian market opening towards our business partners and neighbors geographic, creating products and services of quality and competitiveness to be able to participate successfully in the international market and the third variable important this process is the infrastructure, which in a country as diverse and geographically uneven as ours is essential.

Within this process our market opening with Brazil was not the most appropriate, throughout the years we have lived up to the eighth largest economy in the world and our trade has been limited; confront this reality is opening the IIRSA Norte highway, which undoubtedly will become the logistics hub of major economic and South America we will connect the Pacific Ocean with the Atlantic Ocean, in this sense the installation of the New Port of Yurimaguas in the settlement of the New Reform is absolutely essential, the route starts from Piura to reach waterway Yurimaguas and Iquitos is reached, then finally to Manaus and Belem port located in the Atlantic Ocean.

In this sense, the economies of both countries are to strengthen especially in the Loreto region that serve as pivot the load on one side and the other. The construction of the port of Yurimaguas already running, however, we need to combine this process of conversion of the Amazon River in Peru in a waterway, because the Brazil side that has already been finalized long ago.

So the objective of this research is to determine the impact of the works at the Port of Yurimaguas in the regional economy of Loreto, which show that in the supply chain infrastructure plays a decisive role and that open markets can not be divorced from the conversion of such infrastructure, less in a country like ours geography.

INTRODUCCIÓN

Los negocios Internacionales en el mundo se desarrollan a través de un eslabonamiento sucesivo de actividades, entre las cuales existe una lógica congruencia y coherencia , en donde la competitividad de los negocios internacionales dependerá mucho de la competitividad de cada eslabón en la cadena, uno de estos eslabones sumamente importante lo constituyen los puertos lugar desde donde se realizan todas las actividades tanto de exportación como de importación, siendo casi el ultimo eslabón desde donde parte la carga con destino al país comprador o siendo el primero por donde se nacionaliza la mercancía que ingresará al país.

La posición geográfica del puerto de Yurimaguas es inmejorable realmente , puesto que se constituye como una ventaja comparativa, la cual no hemos sabido convertir en ventaja competitiva, El puerto de Yurimaguas es desde donde se puede interconectar tanto la costa a través de Paita con la Selva, que sería solo el medio, ya que la finalidad sería llegar al Brasil, en especial hacia los grandes productores y comerciantes de Manaos.

La antigüedad del Puerto de Yurimaguas y su escasez de recursos y tecnología, se convierten en sus principales debilidades, lo cual ha devenido en un puerto ineficiente y poco competitivo; comparado con puertos de la región, a pesar que la región latinoamericana tiene uno de los índices más bajos de productividad portuaria en el mundo, esta realidad nos obliga a repensar como transformar el Puerto de Yurimaguas y como esa transformación afecta las condiciones económicas y sociales de las personas y actividades ligadas al puerto.

El presente trabajo no pretende demostrar la necesidad de dichos cambios ya que se trata de una cuestión únicamente de gestión, por el contrario la intención es brindar un análisis de cuál será el impacto económico de dichos cambios y su incidencia en los distintos niveles de la economía regional.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

La economía nacional y mundial atraviesa por dos circunstancias distintas, mientras que en el Perú y algunos países en vías de desarrollo, por ejemplo Panamá, se vive un periodo de bonanza reflejado en el comportamiento de sus indicadores macroeconómicos. En la economía mundial no sucede lo mismo, puntualmente en Europa y EE.UU. este periodo corresponde a una etapa de crisis marcada por la recesión y el desempleo; sin embargo para países exportadores de productos tradicionales y No tradicionales como el nuestro se hace imprescindible colocar nuestros productos en aquellos mercados que nos garanticen un mayor margen de ganancia, convirtiéndose este último en nuestro objetivo prioritario. Por lo tanto, hoy en día diversificar los productos y destinos de exportación requiere dotar de competitividad a la cadena de los negocios internacionales.

En el contexto antes descrito, se hace necesario mirar hacia mercados externos, donde nuestros productos tienen o pueden tener una mejor aceptación y mejores condiciones, para lograr este objetivo se hace necesario hacer más eficiente nuestra cadena de negocios internacionales. Vale decir crear una cadena mucho más óptima y eficiente, en este sentido, los puertos del Perú juegan un rol totalmente determinante para hacer llegar nuestros productos con competitividad al mercado internacional.

Sin lugar a dudas la competitividad de la cadena de importación y exportación dependerá en gran medida de lo que ocurra con el manejo de nuestros puertos, para tal fin será necesario realizar todo un esfuerzo por

reconvertir nuestros puertos, dentro de este esfuerzo, le corresponderá al Puerto de Yurimaguas el máximo esfuerzo en esta reconversión.

Los cambios que se pretenden realizar, nos permiten afirmar que tendríamos un puerto capaz de competir con otros puertos y en especial en la región. Lo que nos conduce a la pregunta ¿Cómo estos cambios impactarán las actividades Socio Económicas de la Región Loreto?

Pero, para convertir el puerto de Yurimaguas en un puerto competitivo, necesitamos partir de un análisis situacional de la infraestructura del puerto de Yurimaguas y su interacción con el resto de la cadena Logística.

1.1.1. Infraestructura portuaria del terminal de Yurimaguas

La infraestructura portuaria del terminal de Yurimaguas no brinda las facilidades adecuadas para desarrollar las operaciones de embarque y desembarque, tanto de carga como de pasajeros, de manera eficiente, segura y económica.

Los usuarios del terminal portuario son las embarcaciones que navegan por los ríos Huallaga, Ucayali y Amazonas y se ha verificado una migración hacia los embarcaderos informales, fundamentalmente debido a la insuficiente oferta de servicios portuarios en el Terminal existente. Si se revisa las estadísticas de carga, se encuentra que solo el 43% de la carga que se mueve en Yurimaguas es atendido por el terminal Portuario.

La insuficiente manga del muelle existente (6.10m), (no permite una adecuada manipulación de la carga) y el Puente basculante (33.55m de longitud), situación que es manifiesta en la temporada de aguas bajas, produciendo una pendiente poco accesible a la carga. dificultando el rendimiento de las actividades de embarque y desembarque. (Ver cuadro 1.1)

Cuadro 1.1

MUELLE N° 1

Muelle de Lanchonaje Tipo Flotante	
- Largo	65.98 Metros
- Ancho	6.10 Metros

Instalaciones del terminal portuario de Yurimaguas¹

Fuente: ENAPU²

El área para almacenamiento, es otro de los aspectos importantes, el mismo que resulta insuficiente para el volumen de mercancías indirectas, que requieren de los servicios de almacenaje en el Terminal. (Ver cuadro 1.2)

**Cuadro 1.2
Almacenes en el terminal portuario de Yurimaguas**

Almacenes	Uso	Area
ALMACÉN	Mercadería general	2,676 m2
ZONAS		
ZONA A	Mercadería general	998 m2
ZONA B	Mercadería general	555 m2

Fuente: ENAPU³

De acuerdo con los antecedentes del Terminal Portuario, la infraestructura existente ha cumplido su ciclo de operación, pues la actual demanda de servicio sobrepasa la oferta del Terminal Portuario, razón por la que se hizo urgente la necesidad de invertir en modernizar el Terminal Portuario y dotarlo de infraestructura capaz de satisfacer la demanda que se generará como consecuencia de la carga en tránsito que se comercializará y las inversiones que se producirán producto del desarrollo del IIRSA en el eje Amazonas Norte y otros.

¹Empresa nacional de puertos-ENAPU, extraído el 18 de marzo del 2012, desde: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_ubicinflu_yurimaguas.htm

²dir@cit

³dir@cit

Cuadro 1.3
Equipamiento del terminal portuario de Yurimaguas

Flotante	Potencia (HP)	Eslora (Mts.)	Manga (Mts.)
AMARADERO MIRIAM (*) (*) Inoperativo	110	7.40	2.80
De Manipuleo		Capacidad LBS. y/o TONS.	Cantidad
04 TRACTORES		6,600 Lbs.	04
05 ELEVADORES DE HORQUILLA		3,500 Kg 7,000 Lbs	02 03
02 GRÚAS		12 Tons 06 Tons	01 01
13 VAGONETAS		30,000 Lbs 5 Tons	02 11
01 BALANZA CAMIONERA ELECTRÓNICA		40 Tons	01
01 GRUPO ELECTRÓGENO		380 Volt	01

Fuente: ENAPU⁴

Por estas razones es necesario dotar al puerto de infraestructura adecuada, instalaciones apropiadas y equipos modernos destinados a facilitar a los operadores logísticos la manipulación y el almacenamiento de sus mercancías en condiciones óptimas.

Cuadro 1.4
Área de influencia del Terminal portuario de Yurimaguas

- Longitud (Greenwich)	76 Grados 06 Minutos Oeste
- Latitud (Ecuador)	05 Grados 55 Minutos Sur
El Terminal Portuario de Yurimaguas está ubicado en el distrito de Yurimaguas, provincia del Alto Amazonas, departamento de Loreto, a 100 metros del Río Huallaga, en congruencia con el Río Parapapura.	
	Dirección: Calle Mariscal Castilla N° 1000.
	Teléfonos : 065-352239 Administración
	Email : tpyurimaguas@enapu.com.pe
ÁREA DE INFLUENCIA	
Comprende las provincias del Alto Amazonas y los departamentos de Loreto, Ucayali, San Martín y La Libertad	
VÍAS DE COMUNICACIÓN	

⁴dir@cit

● Por carretera desde Lima	1,298 Kilómetros
● Vía aérea	La Ciudad de Yurimaguas cuenta con Aeropuerto Comercial inactivo
● Vía fluvial	Tiene comunicación con el Río Amazonas, mediante la confluencia con los Ríos Parapapura, Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas.

Fuente: ENAPU⁵

Como se ha podido apreciar, el Puerto de Yurimaguas tiene una productividad de 20 TM/h, pero esto se multiplicaría por cuatro en la primera y segunda fase, respectivamente. (Ver cuadro 1.5)

Cuadro 1.5
Puerto de Yurimaguas: Antes y Después de la reubicación

Fuente: Proinversión

Características	Yurimaguas	Nueva reforma	
	estado actual	fase I	fase II
Longitud Del Muelle	66m	100m	160m
Áreas De Almacenamiento Techado	2.676 m ²	6.092 m ²	2.676 m ²
Áreas De Almacenamiento No Techado Patio De Contenedores	1.554m ²	7.994m ²	1.554m ²
Productividad	20 TM/h	80 TM/h	80 TM/h
Capacidad Máxima Según% Máximo De Ocupación Del Atraque	87.600 TM/h	700.800 TM/h	1.156.320TM/h
Afección De La Población De La Ciudad De Yurimaguas	si	no	no

1.1.2. Infraestructura del Nuevo puerto de Yurimaguas

De acuerdo al Ministerio de Transporte y Comunicaciones el Puerto de Yurimaguas constituye un importante polo de desarrollo logístico que permitirá el progreso de la región norte de nuestro país. El Terminal Portuario de Yurimaguas estará ubicado sobre el margen izquierdo del río Huallaga en la localidad de Yurimaguas y será el punto de intercambio modal de productos entre las ciudades de Chiclayo (Lambayeque), Piura e Iquitos (Loreto).

⁵dir@cit

El Terminal Portuario de Yurimaguas, forma parte de la cadena logística intermodal de transporte IIRSA EJE AMAZONAS NORTE por lo que se vuelve necesaria su pronta y oportuna modernización y visión de desarrollo para prepararse en el intercambio comercial entre los puertos de Bayóvar y Paita con Manaos y otros puertos como Itacoatiará, Belén y Macapá.⁶

Debido a estas condiciones el 29 de diciembre 2009 se convocó para entregar en concesión el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma en la que se estimaba una inversión de US\$ 46.5 millones.⁷

Hasta el nuevo puerto se llegará, por la carretera asfaltada y transportando mercadería proveniente del puerto marítimo de Paita, para ser embarcada y proseguir su recorrido, primero por el río Huallaga, luego por el Marañón, y finalmente por el Amazonas, rumbo a Iquitos, en el Perú, y Manaos, en Brasil. Lo mismo ocurrirá, en dirección inversa, con la mercadería proveniente de Brasil y destinada a la cuenca del Pacífico.

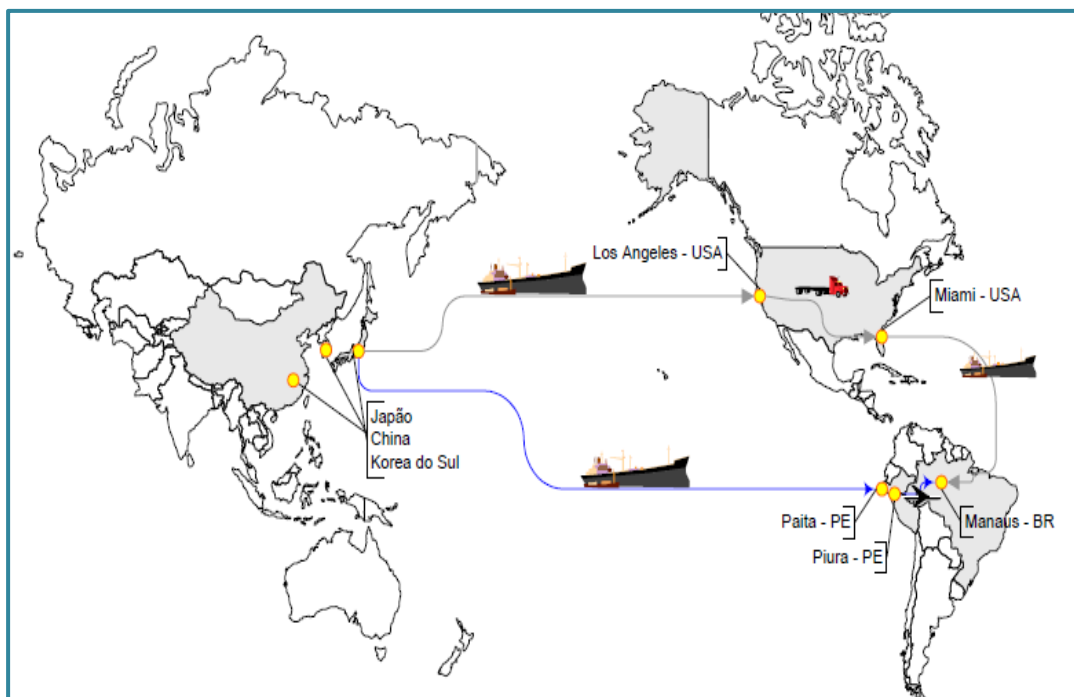
Grafico 1.1

Nuevo Flujo Propuesto

⁶ProInversión, 2012, *Concesión Terminal Portuario de Yurimaguas*, extraído el 15 de marzo de 2012, desde:

[http://www.internor.org.pe/bolson/2/0/121/91/301/3.%20Anexo%203 Teaser 091207 Rev00.pdf](http://www.internor.org.pe/bolson/2/0/121/91/301/3.%20Anexo%203%20Teaser%20091207%20Rev00.pdf)

⁷ Ministerio de transportes y comunicaciones- MTC, extraído el 19 de marzo del 2012, desde:<http://www.mtc.gob.pe/portal/logypro/informes/Informes%20abril2010/AM%20Loreto%20v28Abril2010.pdf>



Fuente: Proinversión

El puerto actualmente tiene dificultades para satisfacer los requerimientos de uso de amarraderos y acceso al muelle, debido a sus limitadas dimensiones de infraestructura física. Pero con el nuevo flujo propuesto se hará competitivo.

El nuevo puerto no se hallará al pie de la ciudad de Yurimaguas, sino más bien veinte kilómetros aguas abajo del Huallaga, en la zona de Nueva Reforma. Allí, el río tiene un cauce y laderas bastante estables, y una adecuada profundidad, lo que facilitará tanto la construcción del muelle como su futura operación.⁸

Además, el nuevo puerto tendrá un área mucho mayor (32 ha), que triplicará la actual, haciendo posible construir instalaciones mucho más grandes y contar con espacio para futuras ampliaciones. Para llegar a él desde Yurimaguas se construirá una vía de acceso de 9.4 kilómetros de largo que lo interconectará con la carretera Tarapoto-

⁸ Blog desarrollo peruano, *El Nuevo Puerto de Yurimaguas, Eje de la Interoceánica del Norte*, extraído el 16 de marzo del 2012, desde: <http://desarrolloperuano.blogspot.com/2010/01/puerto-de-yurimaguas-eje-de-la.html>

Yurimaguas, y un puente metálico de 103 metros de largo, que cruzará el río Paranapura.

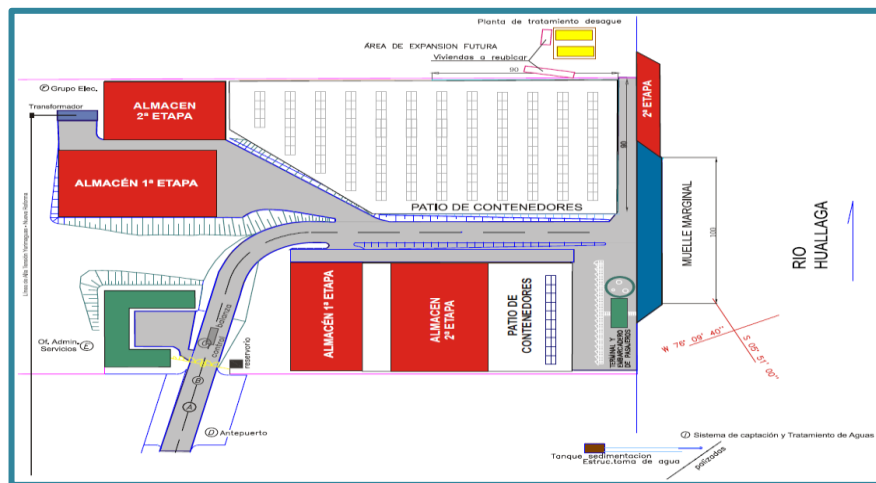
Grafico 1.2
Ubicación del nuevo puerto de Yurimaguas



Fuente: Proinversión

La construcción de este terminal no implicará la desaparición del actual, que continuará operando (siempre al mando de la Empresa Nacional de Puertos). Lo que ocurrirá es que el de Nueva Reforma será el gran puerto interoceánico, en tanto que el de Yurimaguas se enfocará en el comercio local y regional.

Grafico 1.3
Mapa del nuevo puerto de Yurimaguas



Cuadro 1.6
Instalaciones futuras del puerto de Yurimaguas

Fuente: Proinversión

Características	Yurimaguas	Nueva reforma	
	estado actual	fase I	fase II
Longitud Del Muelle	66m	100m	160m
Áreas De Almacenamiento Techado	2.676 m2	6.092 m2	2.676 m2
Áreas De Almacenamiento No Techado Patio De Contenedores	1.554m2	7.994m2	1.554m2
Productividad	20 TM/h	80 TM/h	80 TM/h
Capacidad Máxima Según% Máximo De Ocupación Del Atraque	87.600 TM/h	700.800 TM/h	1.156.320TM/h
Afección De La Población De La Ciudad De Yurimaguas	Si	No	no

1.1.2.1. Identificación del Problema

Los cambios que se pretenden realizar en el puerto de Yurimaguas a fin de elevar su competitividad y cómo impactarán en el resto de variables socio-económicas de la región.

Los cambios a realizarse se derivan de la Ampliación y Mejoramiento del Terminal Portuario de Yurimaguas y son:

- La implementación de una moderna infraestructura portuaria, la misma que se logrará mediante el dimensionamiento adecuado de la infraestructura portuaria.
- Adecuado acceso al Puerto Fluvial desde la ciudad a través de vías amplias y descongestionadas.
- Suficiente y adecuado equipamiento moderno acorde con las necesidades.
- Hidrobia sin malos pasos, con actividades de mantenimiento que remuevan y eliminen los sedimentos y bancos de arena.

La reubicación del puerto de Yurimaguas en la localidad de Nueva Reforma requerirá para su acceso la construcción de una nueva carretera de aproximadamente 8 kilómetros de longitud que enlazaría con la carretera de Tarapoto – Yurimaguas. Para la realización de dicha carretera sería necesaria la construcción de un puente sobre el río Parapapura de unos 100m de longitud. En esta nueva ubicación sería necesario el

dragado de los malos pasos que se localizan aguas abajo (Metrópolis, Oro Mina, Santa María y Progreso).

1.1.2.2. Delimitación del Problema

El problema puede delimitarse básicamente; como un problema de impacto sobre las variables socio-económicas de la Región, el impacto del puerto de Yurimaguas puede testificarse a lo largo de los años que tiene el puerto; básicamente a través de la mano de obra empleada directa e indirectamente en la región, así como actividades conexas, además el nivel de producción de Yurimaguas puede corroborarse a través de un conjunto de estadísticas (según se muestra en el cuadro 1.7) que se han visto directamente afectadas por la condición del puerto.

El PBI nacional, ha tenido un crecimiento importante, así mismo el Producto Bruto Interno de la Regiones Loreto y San Martín que se encuentran dentro del Área de Influencia Directa han tenido el siguiente comportamiento entre los años 2003 – 2011:

Cuadro 1.7
Producto Bruto Interno: Nacional y Departamental 2003 – 2011 (Millones de Nuevos Soles)

PBI	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 P	2011 P	TC* %
PAIS	132,545	139,141	148,640	160,145	174,348	191,367	192,994	205,546	218,915	0.07 .
LORETO	2614	2707	2825	2972	3105	3259	3330	3467	3610	0.04 1
Estructura %	1.97	1.95	1.90	1.86	1.78	1.70	1.73	1.69	1.65	
Variación %	---	0.036	0.044	0.052	0.045	0.050	0.022	0.041	0.041	
SAN MARTÍN	1464	1587	1729	1819	1963	2178	2257	2426	2609	0.07 5
Estructura %	1.10	1.14	1.16	1.14	1.13	1.14	1.17	1.18	1.19	
Variación %	---	0.084	0.089	0.052	0.079	0.110	0.036	0.075	0.075	

P: Proyectado

* Tasa de Crecimiento promedio

Fuente. Datos tomados de INEI –Dirección de Cuentas Nacionales (2011)

1.6. Formulación del Problema

Los puertos forman parte importante de la cadena logística tanto, para la importación como para la exportación, aportan competitividad y al ser ineficientes le restan competitividad, para que un puerto sea considerado competitivo tiene que impactar de manera positiva varios sectores de la economía regional.

Por lo que cabe la pregunta principal ¿qué tan importante ha sido el puerto de Yurimaguas en el crecimiento de la región? y ¿qué sectores de la economía regional se han visto favorecidos con el puerto?

¿Los cambios a realizarse en puerto de Yurimaguas tendrán un impacto positivo en los índices económicos de la región?

1.7. Justificación de la Investigación

Si bien es cierto que los cambios que se pretenden realizar en el puerto de Yurimaguas son totalmente inobjetables a fin de brindarle un mayor margen de eficiencia a nuestras importaciones y exportaciones, se hace necesario medir y establecer como todos estos cambios impactaran en la economía regional. Lo cual nos permitirá la comparación con la eficiencia alcanzada por otros puertos en la región.

En Loreto, la participación porcentual del sector Servicios en la conformación del PBI, en los últimos años, en promedio alcanzó el 63.31%, seguido del sector Extractivo con el 24.33% y el sector Transformación con el 12.36%. (Ver cuadro 1.8)

PBI – Por Grandes Sectores Económicos (Millones Nuevos Soles).

LORETO	Valores a precios constantes de 1994						
	Total	Extractivo		Transformación		Servicios	
				%		%	
2003	2614	754	28.84	314	12.03	1546	59.13
2004	2707	757	27.98	332	12.28	1617	59.74
2005	2825	754	26.69	355	12.56	1716	60.75
2006	2972	759	25.52	364	12.25	1850	62.23
2007	3105	765	24.65	393	12.64	1947	62.71
2008	3259	742	22.77	429	13.16	2088	64.07
2009	3330	728	21.87	403	12.11	2198	66.02
2010 P	3467	724	20.83	421	12.11	2331	67.07
2011 P	3610	720	19.82	439	12.09	2473	68.09
TC* %	0.041	-0.57		4.36		6.5	

P: Proyectado

* Tasa de Crecimiento promedio

Fuente: Datos tomados de INEI –Dirección de Cuentas Nacionales (2011)

1.8. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Determinar el impacto en las principales variables económicas de la Región Loreto a partir del relanzamiento del Puerto de Yurimaguas.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Conocer de qué manera impactará en las distintas áreas de la economía regional los cambios a realizarse.
- Brindar información fundamentada sobre la competitividad que requiere el puerto de Yurimaguas para impactar de manera positiva las distintas actividades de la economía regional.

CAPITULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Antecedentes del Problema

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), con base a planes regionales de desarrollo portuario. Desarrolla la estrategia portuaria nacional y tiene como objetivo impulsar, ordenar y coordinar la modernización y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.⁹

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario considera al Terminal Portuario de Yurimaguas una de las principales instalaciones portuarias en el Perú y propone una Estrategia Portuaria para contrarrestar la obsolescencia de la infraestructura y la ineficiencia operativa de las instalaciones portuarias de uso público a nivel nacional. Con respecto a la zona oriente (Pucallpa, Yurimaguas, Iquitos y Puerto Maldonado) la estrategia es a mediano plazo y se propone aumentar la capacidad de los equipos e instalaciones portuarias, lo que es necesario y de máxima prioridad.

2.2. Bases Teóricas

El marco teórico del presente trabajo de investigación parte de las teorías que sustentan el desarrollo y la eficiencia portuaria en el mundo las cuales serán comparadas con la eficiencia y desarrollo alcanzado por el puerto de Yurimaguas antes y después de los cambios a realizarse en dicho puerto.

Según afirma Antonio Riubal Handabaka en su obra “Distribución Física internacional” (1997).....” Los Puertos como infraestructura de carga y descarga cumplen una función de carácter operativo sin embargo su impacto se puede apreciar en cada área de las industrias de la región ya

⁹ Ley del Sistema Portuario Nacional, Artículo 4°.- Plan Nacional de Desarrollo Portuario

que aquellas exportan e importan insumos y bienes de capital”..... bajo esta óptica los puertos deben ser medidos en su capacidad de dinamizar toda la economía de una determinada región.

Finalmente en el Estudio auspiciado por la OIT Documento de trabajo “Estudio sobre la Reestructuración Portuaria Impacto Social, Puerto del Callao (Perú)” elaborado por Manuel Mogollón Venegas Lima Octubre 2000...”La Trascendencia de las actividades del Callao no solo deben medirse en términos de productividad portuaria, además hay que observar con detenimiento el enorme impacto sobre la economía de Lima y Callao, en especial en la población directamente empleada en las actividades portuarias y todas las conexas que no son pocas, el impacto se podría medir en actividades que no están relacionadas con el puerto como agricultura y minería “.....

Según Michael Porter (2008) a través de su publicación “Ser Competitivo” señala que “Tradicionalmente, la competitividad de una región o de una nación ha sido considerada, sobre todo, un asunto de los gobiernos para intentar promover la inversión y la creación de empleo. El nuevo modelo de competitividad revela roles desconocidos para las empresas a la hora de determinar su contexto competitivo; la necesidad de un nuevo tipo de relación entre empresas, gobierno y otras instituciones locales; y modos completamente nuevos de considerar las políticas gubernamentales”. (Ver Figura 2.1)

2.3.1. VALIDACION DEL MODELO DE PORTER PARA EL PUERTO DE YURIMAGUAS

Amenaza de Nuevos aspirantes el actual puerto de Yurimaguas se encuentra rodeado de varios embarcaderos formales e informales, al reubicar el puerto en otra ubicación y dándoles mejor servicios de carga, almacenamiento y otros a los usuarios, se dejaría de lado a los embarcaderos informales.

Poder de Negociación de Proveedores y Clientes es esta variable la balanza se va a nivelar de ambos lados ya que el puerto no va a poder imponer condiciones y los proveedores no estarán en capacidad de presionar al puerto con tarifas de subsistencia.

Amenaza de Productos Sustitutos El nuevo Puerto va a sustituir al actual puerto de ENAPU, además la posibilidad de sustituir el servicio de los embarcaderos informales por una oferta de servicio y tarifas.

Amenaza de Nuevos Aspirantes la actual demanda de servicios Portuarios no soportaría la existencia de varias ofertas, por lo que se descarta la posibilidad de Nuevos Aspirantes.

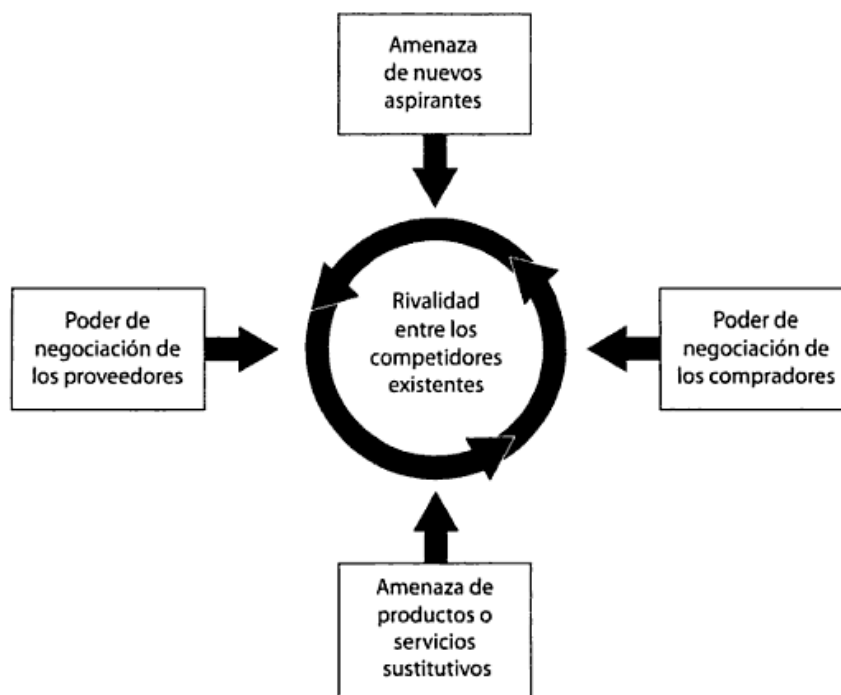


Figura 2.1: Las Cinco Fuerzas de Porter que moldean la competencia en un sector. **Fuente:** Datos tomados de Michael Porter (2008)

Victoria Itzcovitz, Ernesto Fernández Polcuch y Mario Albornoz escriben la "Propuesta Metodológica sobre la Medición del Impacto de la Ciencia y Tecnología sobre el Desarrollo Social", de la que podemos rescatar que "en la medida en que el objetivo sea medir los efectos sociales de la Ciencia y Tecnología en el mejoramiento de las condiciones de vida de la población, debería tenerse presente que al final del proceso, habría que contar con un índice de impacto o de eficacia que debería resultar de la combinación de todos los indicadores elegidos".

Por otro lado, el autor Larry W. Canter establece un tipo de evaluación del impacto socioeconómico, planteando que la interpretación de las

alteraciones en los aspectos socioeconómicos puede hacerse de diferentes formas:

- (1) Utilizando los índices y criterios recomendados por técnicos e instituciones;
- (2) Comparando los resultados con medias geográficas o con tendencias temporales, tanto a nivel local (condado) como regional, estatal, multiestatal o nacional;
- (3) Examinando la relación de la información obtenida con los criterios de diseño originales para cada uno de los recursos socioeconómicos que se evalúan;
- (4) Utilizando las aportaciones de técnicos y ciudadanos para establecer los criterios de valoración.

Para evaluar los impactos deben considerarse los siguientes aspectos generales:

- (1) Naturaleza del impacto,
- (2) Gravedad del impacto, tanto la absoluta como la percibida, y
- (3) La posibilidad de corrección.

Metodología para evaluar impactos socioeconómicos: A este respecto, el autor Canter señala 6 etapas (Ver Figura 2.2).

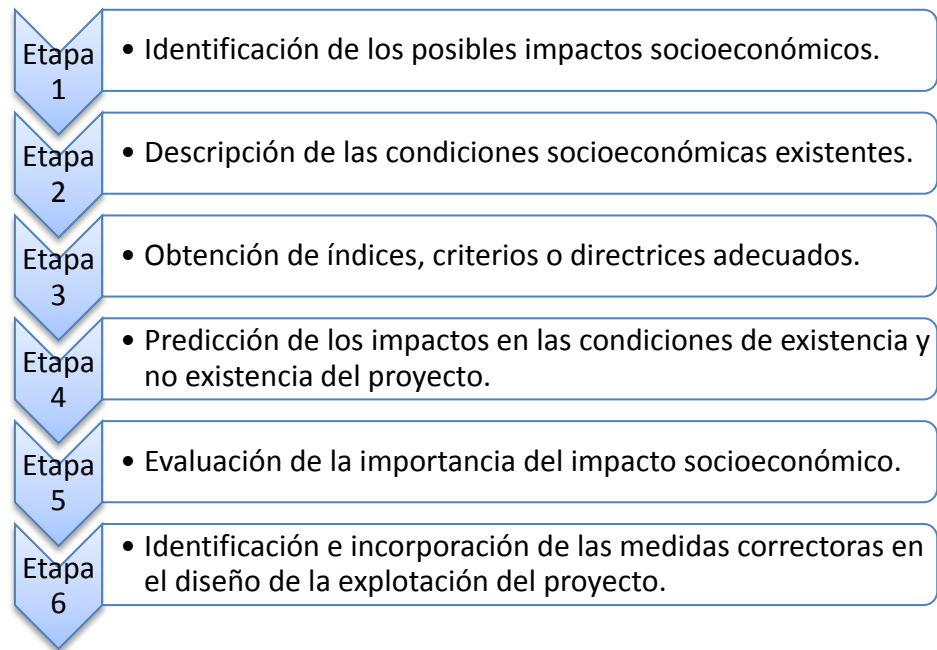


Figura 2.2: Metodología para evaluar impactos socioeconómicos.

Fuente: Datos tomados de Larry Canter (1998)

2.3. Análisis de Costo – Beneficio

2.3.1. Definición

El análisis Costo-Beneficio, permite definir la factibilidad de las alternativas planteadas o del proyecto a ser desarrollado. Para la evaluación del método costo beneficio es necesario definir una situación base o situación sin proyecto; la comparación de lo que sucede con proyecto versus lo que hubiera sucedido sin proyecto.

La evaluación se realiza relacionando los costos de inversión y mantenimiento del proyecto con los beneficios probables que se genere luego de la intervención del mismo.

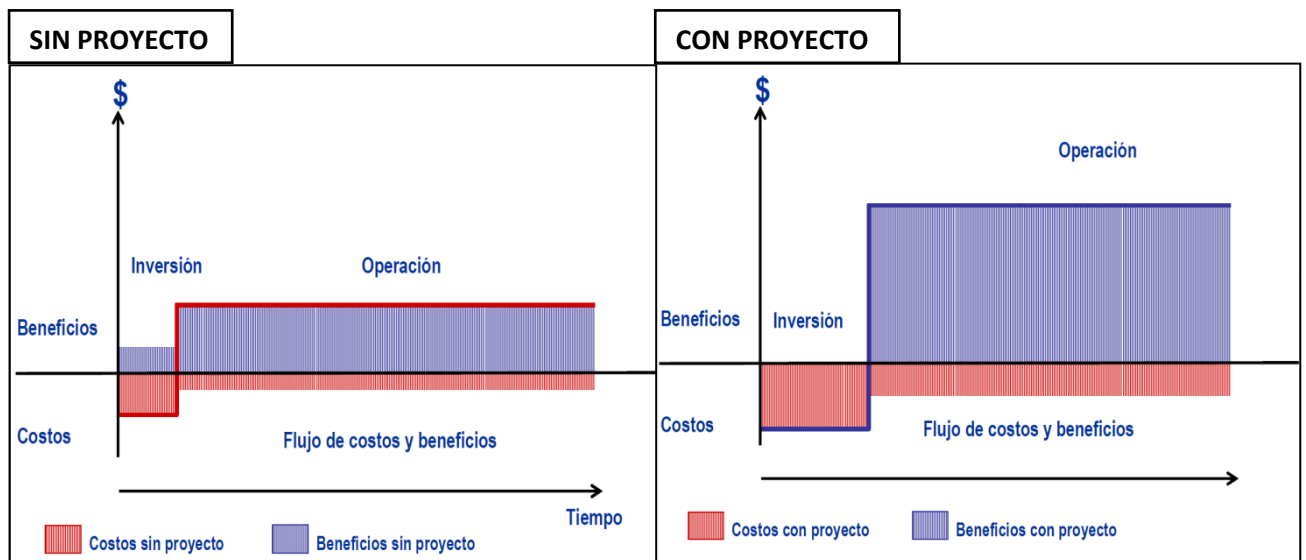
Para la determinación de los costos sociales se suelen usar factores de correlación, los cuales varían según la naturaleza de los bienes y servicios. También es recomendable incorporar directamente los beneficios que obtienen los afectados y una estimación de los beneficios futuros.

Según Roberto Rodríguez Córdova¹⁰ el análisis costo-beneficio:

¹⁰Roberto Rodríguez Córdova, Economía y recursos naturales, universidad autónoma de Barcelona, PP. 215

...se trata de sumar costos y beneficios (actualizados) y comparar ambos, lo que nos permitirá saber si el proyecto implica o no una mejora, si el beneficio neto total es o no positivo.

Es oportuno recordar que la evaluación de proyectos no es un ejercicio contable sino un instrumento para racionalizar el proceso de toma de decisiones.



2.3.2. Objetivo del análisis Costo.Beneficio

El método de Análisis de Costo - Beneficio, tiene como objetivo fundamental proporcionar una medida de los costos en que se incurren en la realización de un proyecto y a su vez comparar dichos costos previstos con los beneficios esperados de la realización de dicho proyecto.

También busca establecer cual de las alternativas de realización del proyecto que brinda mayores beneficios desde la óptica económica, social y en algunos casos también desde la óptica ambiental.

Además que debe determinar el impacto que el proyecto produce sobre la economía como un todo.

2.3.3. Ventajas Y Desventajas

Ventajas	Desventajas
----------	-------------

<ul style="list-style-type: none"> ❖ Permite conocer la viabilidad del proyecto sobre todo en el ámbito económico. ❖ Posee una aplicación práctica muy sencilla. ❖ Se puede complementar con la valoración de contingencia. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Dependencia de la expresión monetaria. ❖ Inestabilidad de precios ❖ No posee correspondencia con el trabajo materializado en el producto final. ❖ Limitaciones en la no consideración plena de la gestión ambiental.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nota:

Como nota aclarativa, se puede mencionar que Roberto Rodríguez Córdova sostiene que se puede valorar algunas de las contingencias en caso se materialicen a lo largo de la ejecución del proyecto. Es decir darle valor a cada una de las contingencias

2.4. Espacio de crecimiento o Hinterland

Es definido como el territorio adyacente al Heartland o también como el espacio existente entre el Heartland y las fronteras. Desde el nacimiento de un Estado hasta su más alto nivel de desarrollo, el Hinterland constituye para el mismo su gran reserva, su fuente de crecimiento y desarrollo. Por eso los llamados países desarrollados no tienen Hinterland dentro de sus fronteras, ha sido absorbido por el Heartland, para ellos su nuevo Hinterland se ubica en el resto del mundo.

2.5. Núcleo Vital o Heartland

Constituye la zona donde se ubican los poderes del Estado desde donde se irradia potencia hacia las fronteras y fuera de ellas. Normalmente se localizan en la parte central del espacio político o Estado. El núcleo vital es el área donde se concentra la mayor capacidad cultural, económica. Política y militar de un Estado. Generalmente el núcleo vital está formado por numerosos núcleos más pequeños que al integrarse o unirse entre sí forman el “corazón” del Estado.

En el caso de los puertos, se establece el Hinterland Portuario que son áreas geográficas de influencia directa sobre la población y actividades socioeconómicas¹¹.

¹¹ Universidad de Cádiz, Las Áreas de Influencia Portuaria (AIP) en el Análisis Geográfico.

CAPITULO III

FORMULACIÓN DE LAS HIPÓTESIS E IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES

3.1. Hipótesis General

El puerto de Yurimaguas tiene de hecho un impacto en la economía regional, a partir de los datos obtenidos a lo largo de la operación del mismo puerto y comparándolo con aquellos momentos en el que paraliza sus labores por situaciones que escapan a la gestión del propio puerto (fenómenos ambientales). El Puerto ha promovido el desarrollo de la región. Sin embargo con los cambios previstos para el puerto este impacto va a ser mucho mayor.

3.2. Hipótesis Específicas

Los cambios que se requieren en el puerto de Yurimaguas hacen necesario una explicación razonable sobre si la reconversión del Puerto de Yurimaguas impactará de manera efectiva y eficiente en los índices de PBI regional.

En la hipótesis, relacionamos los indicadores de PBI Regional, como variable dependiente y la producción de las industrias de la zona como variable independiente.

3.3. Identificación de Indicadores

VARIABLES MÁS IMPORTANTES USADAS EN LA TESIS:

- PBI Regional
- Producción de Industrias en la región
- Incremento del movimiento comercial
- Población Económicamente Activa
- Puestos de Empleo Directo
- Puestos de Empleos Indirectos

- Mypes
- Inversiones
- Perspectivas de desarrollo a nivel regional
- Movimiento de naves, carga y pasajeros en el Terminal Portuario de Yurimaguas
- Equipamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas
- Áreas de almacenamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas
- Productividad del Terminal Portuario de Yurimaguas
- Capacidad máxima del Terminal Portuario de Yurimaguas
- Carga
- Días no trabajados

3.4. Variables

Variable Dependiente:

La variable dependiente de la presente Tesis está indicada como el PBI regional.

Dicha variable se basa en la sumatoria y el resultado de las industrias de la Región Loreto, las cuales tienen una relación directa con las actividades productivas y de explotación, sin dejar de mencionar un amplio número de industrias de servicio que aportan a dicho producto.

La industria del turismo en la Región Loreto tiene un alto aporte a este Producto Bruto Regional, las embarcaciones ofertan paquetes turísticos para viajar a través del río y requieren de instalaciones portuarias adecuadas que no sólo movilizan carga, sino también pasajeros.

Variable Independiente:

La variable independiente de la presente Tesis está indicada como la producción de las industrias de la zona.

Las industrias de la Región Loreto tienen una relación directa con el movimiento portuario; en la selva los ríos se convierten en las carreteras, por lo cual se trasladan bienes y personas, es indudable que

esta relación entre industrias de todo tamaño y naturaleza necesitan de las condiciones portuarias y del traslado a través del río.

3.5. Matriz de consistencia

Cuadro 3.1.
Matriz de Consistencia

Problema Principal	Objetivo General	Hipótesis General	Indicadores	Medios de Verificación	VARIABLES
¿Los cambios a realizarse en puerto de Yurimaguas tendrán un impacto verdaderamente positivo en las variables económicas más importantes de la región?	Determinar el impacto de las principales variables económicas de la Región Loreto a partir del relanzamiento del Puerto de Yurimaguas.	Estamos en capacidad de afirmar que el puerto de Yurimaguas tiene de hecho un impacto importante en la economía regional (...) El Puerto ha promovido el desarrollo de la región. Sin embargo con los cambios previstos para el puerto este impacto va a ser mucho mayor.	<ul style="list-style-type: none"> • PBI Regional • Producción de Industrias en la región • Incremento del movimiento comercial • Población Económicamente Activa • Puestos de Empleo Directo • Puestos de Empleos Indirectos • Mypes • Inversiones • Perspectivas de crecimiento a nivel regional • Movimiento de naves, carga y pasajeros en el Terminal Portuario de Yurimaguas • Equipamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas • Áreas de almacenamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas • Productividad del Terminal Portuario de Yurimaguas • Capacidad máxima del Terminal Portuario de Yurimaguas • Carga • Días no trabajados 	<ul style="list-style-type: none"> • Reporte del PBI Regional • Reporte estadístico de la INEI • Reporte estadístico de la provincia de Alto Amazonas • Reporte estadístico de la INEI • Reporte estadístico de la INEI • Reporte estadístico de PROMPERÚ • Reporte estadístico de la departamento de Loreto • Estadísticas del TP de Yurimaguas 	<p>Variable Dependiente: PBI Regional</p> <p>Variable Independiente: Producción de las industrias de la zona.</p>
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas			
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Serán estos cambios el sustento de todo un despegue de las actividades de comercio internacional en la región? • ¿Qué tan importante ha sido el puerto de Yurimaguas en el crecimiento de la región? • ¿Qué sectores de la economía regional se han visto favorecidos con el puerto? 	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer de qué manera impactará en las distintas áreas de la economía regional los cambios a realizarse. • Brindar información fundamentada sobre la verdadera competitividad que requiere el puerto de Yurimaguas para impactar de manera positiva las distintas actividades de la economía regional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los cambios que se requieren en el puerto de Yurimaguas hacen necesario una explicación razonable sobre si dichos cambios impactarán de manera efectiva y eficiente la economía regional (...) • Relacionamos los índices de PBI Regional, como variable dependiente y la producción de las industrias de la zona como variable independiente. 			

CAPITULO IV METODOLOGÍA

4.1. Tipo y diseño de investigación

4.1.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación que se va a realizar en la presente tesis es No Experimental – Transversal - Causal debido principalmente a que no es posible manipular las variables independientes y a que se analiza la información en un determinado momento en el tiempo.

La investigación a realizarse requiere de una metodología exploratoria que nos permita identificar variables medibles de carácter cuantitativo y cualitativo y el tipo de análisis siendo su alcance explicativo, será inductivo para lo cual se recurrirá la aplicación de cuestionarios a distintas fuentes de informaciones tanto personales como institucionales, además de requerir una amplia gama de información estadística.

La principal técnica para analizar impactos es:

Listas de Verificación: Consiste en elaborar una lista de impactos potenciales, agrupándolos por aspectos ambientales, actividades del proyecto que los causan o por las interrelaciones entre proyecto y medio natural. Estas listas pueden complementarse con instrucciones de cómo presentar y usar los datos, con la inclusión de criterios explícitos para impactos de ciertas magnitudes de importancia.

Los impactos así identificados deben ser descritos en forma concreta pero precisa, con la definición de los campos de acción respectivos, con el fin

de evitar repeticiones o ambigüedades en cada uno de los conceptos descritos.

Una vez preparada la lista, se analiza cada uno de los impactos en cuanto a su carácter (positivo o negativo) y magnitud, con el fin de seleccionar aquellos que deben ser analizados con mayor detalle como parte de la evaluación global de impactos ambientales.

La principal ventaja de los listados es su flexibilidad para incluir diversos arreglos de los factores ambientales en un formato muy simple; pero la desventaja es que, al ser demasiado generales, no permiten resaltar impactos específicos de acuerdo a su importancia dentro del estudio de evaluación que se pretende llevar a cabo.

4.1.2. Diseño de la investigación:

Esquema gráfico de relación de variables; (ver Figura 4.1)

Variable	Descripción
X ₁	Inversiones
Y ₁	Mypes
Y ₂	Producción de Industrias en la región
Y ₃	Incremento del movimiento comercial
Y ₄	Población Económicamente Activa
Y ₅	Equipamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas
Y ₆	PBI Regional
Y ₇	Puestos de Empleo Directo
Y ₈	Puestos de Empleos Indirectos
Y ₉	Movimiento de naves, carga y pasajeros en el Terminal Portuario de Yurimaguas
Y ₁₀	Días no trabajados
Z ₁	Carga
Z ₂	Áreas de almacenamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas
Z ₃	Capacidad máxima del Terminal Portuario de Yurimaguas
W ₁	Productividad del Terminal Portuario de Yurimaguas
R ₁	Perspectivas de desarrollo a nivel regional

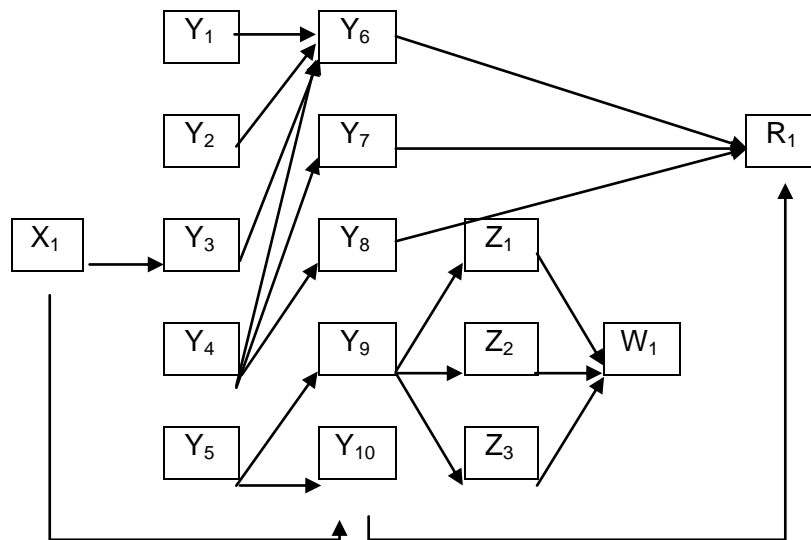


Figura 4.1: Esquema gráfico de la relación de variables.

4.1.3. Actividades:

- Verificar documentación referencial de los antecedentes de la investigación.
- Identificar las áreas de influencia directa de la reubicación del Terminal Portuario y el impacto socio-económico que pudiera generarse.
- Recabar y acopiar información de Municipios, Comunidades, Registros Públicos, entidades con competencia en aspectos de titulación o regularización de propiedad.
- Se analizarán estudios sociales que hubieren sido realizados por diferentes entidades.
- Aplicación de instrumentos metodológicos de recolección de información (Encuestas, entrevistas) según las variables de estudio atribuibles al presente trabajo de investigación que permitan identificar los impactos de cada alternativa de las posibles áreas de ubicación en coordinación con los aspectos socio-económicos del Proyecto de Reubicación del Terminal Portuario de Yurimaguas a la localidad de Nueva Reforma.
- Análisis de la información de campo y gabinete, que arrojaran las acciones de mitigación de impactos sociales, proponiendo las medidas que fueren necesarias.

- Elaborar un Informe Final de la recopilación de la información.

4.2. Objetivo buscado

Esencialmente esclarecer y recopilar información y opiniones relevantes con respecto a las nuevas obras que se realizarán en el Puerto de Yurimaguas y su impacto Socioeconómico.

4.3. Población de estudio

La entrevista se aplicaron 14 entrevistas con ocupación y uso residencial, pertenecientes a los barrios de: Aguamiro, La Boca, La Favorita, Santa Rosa, Moralillos del distrito de Yurimaguas.

- Dos funcionarios y directivos de la Empresa Hidalgo & Hidalgo.
- Cuatro funcionarios y directivos del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- Tres funcionarios y directivos del Puerto de Enapu.
- Tres Directivos y propietarios de Pequeñas y microempresas de Yurimaguas.
- Dos Funcionarios y directivos de la Región de Loreto.

4.4. Tamaño de muestra

Se utilizará el método de selección de Muestra Estratificada:

Este método garantiza la representación de los elementos a lo largo de toda la población. La homogeneidad de los elementos dentro de cada estrato brinda mayor precisión al estimar los parámetros poblacionales subyacentes.

4.5. Técnicas de recolección de datos

De los diferentes tipos de listas de verificación existentes, se van a utilizar principalmente dos:

- **Entrevistas;** Se presentan en forma de preguntas cuyas respuestas obligan a hacer consideraciones sobre aspectos ambientales, lo que ayuda detectar aspectos conflictivos, o se presentan en forma de cuadros en donde pueden indicarse las fuentes de información y elementos de juicio que deben desarrollarse para responder la cuestión planteada.
- **Listas simples;** En estas se presentan una relación de los parámetros a investigar, y por separado, una relación de los impactos generados o de los

agentes que los ocasionan, ordenados por tipos de impacto o por etapas del proyecto. Resultan particularmente útiles en la etapa de identificación de los impactos potenciales del desarrollo del proyecto y para la identificación de la información base de la situación existente en el ambiente.

Los modelos de entrevista y encuesta se encuentran en la sección de Anexos.

4.6. Análisis e interpretación de la información

4.6.1. Diseño: Esquema gráfico de relación de variables. El análisis de la data, se mostrará en cuadros resumen según variables socioeconómicas en relación a los posibles impactos que el proyecto produciría en la vida de aquellas comunidades directa o indirectamente afectadas. Tales como aspectos sociodemográficos, condiciones de empleo, vivienda, acceso a servicios, salud y seguridad, aspectos culturales, conflictos sociales, valor de las tierras.

4.6.2. Validación de la información: En primera instancia corresponde al tesista validar la información de las encuestas y las entrevistas

Adicionalmente se proveerá como Anexo un informe detallado de la recopilación de información en archivo digital a ENAPU como administradora del Terminal Portuario de Yurimaguas, a la Región Loreto.

Por otro lado, dentro de las catorce entrevistas hechas para la validación de datos, expertos como el Dr. Enrique Cornejo Ramírez, que tuvo a su cargo la cartera de Transportes y Comunicaciones en el gobierno anterior, periodo durante el cual se promovió la reconversión del Puerto de Yurimaguas. Asimismo al ex presidente de ENAPU; Sr. Mario Arbulú Miranda, periodo durante el cual se estableció la reconversión del Puerto de Yurimaguas. Al actual administrador del Puerto de Yurimaguas, quien colaboró con la administración central de ENAPU en la recolección de información y actividades del puerto y finalmente al gerente de la Agencia Naviera Yurimaguas EIRL., entre otros. (Ver anexo 3)

Además, las entrevistas nos ha permitido evaluar la cantidad de encuestados a favor y en contra de las nuevas obras, así tenemos que a favor de la Nueva Reforma estaban los dueños del Muelle informales debido a que al trasladarse el producto al caserío de la Reforma, la carga se trasladaría a dicho lugar con mejores condiciones, dejando en desventaja al antiguo Puerto.

CAPITULO V

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1. Análisis, interpretación y discusión de resultados

5.1.1. Análisis de variables socioeconómicas

Cuadro 5.1
Efectos a manejar y elementos afectados

VARIABLES SOCIOECONÓMICAS	EFECTOS A MANEJAR
Aspectos Socio Demográficos	<ul style="list-style-type: none">• Alteración de los factores demográficos del sector, teniendo en consideración que las áreas tienen una población definida y en un área rural/rústico dispersa, la exposición a invasiones de áreas aledañas al perímetro del nuevo puerto sería inminente.• Aumento de la tasa de crecimiento poblacional (actualmente se encuentra en un 2.3% anual aproximadamente respecto del distrito).• El efecto de atracción que representaría la zona atraería población migrante de otras regiones procedentes de la sierra norte, selva central y sierra sur, en su mayoría.
	<ul style="list-style-type: none">• Dependencia de las actividades de los

<p>Condiciones de Empleo</p>	<p>embarcaderos informales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variación en el nivel de empleabilidad del área. • Migración de centros económicos informales a zonas aledañas al nuevo puerto, así como micro economías de soporte que atienden a las actividades desarrolladas por la operación del puerto. • Desarrollo de expectativas laborales, no acordes con las oportunidades de empleo. • Posibles accidentes laborales y a pobladores locales. • Cambio de preferencias laborales. • Aumento en el flujo económico informal y formal, debido a la operación del nuevo puerto.
<p>Vivienda</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento desproporcionado del caso urbano por aparición de asentamientos informales y de condición temporal para población flotante. • Invasión de terrenos y toma de posesión de áreas eriazas o sin representación de los conductores del predio o de la propiedad estatal.
<p>Acceso a Servicios</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento en la capacidad de oferta de servicios de salud y educación. • Saturación de los actuales servicios prestados por la sobredemanda en aumento.
<p>Salud y Seguridad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Introducción o difusión de enfermedades e infecciones. • Molestias a la población por la generación de ruido, gases de combustión y polvo. • Incremento de delincuencia y prostitución.
<p>Aspectos Culturales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cambios en las costumbres locales • Posible afectación de restos arqueológicos o áreas de protección natural.
<p>Conflictos Sociales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Posible conflicto con los propietarios de los predios afectados.
	<ul style="list-style-type: none"> • Cambios en el valor de la tierra

Valor de las Tierras	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevas expectativas de compensación por el uso de sus tierras.
----------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5.1.2. Descripción de los principales Impactos Socio-Económicos

A continuación se muestra un análisis de las características de las personas afectadas en el área de influencia del Proyecto y los posibles impactos socioeconómicos que podrían sufrir:

- ✓ **Molestias a la población por la generación de ruido, gases de combustión y polvo:** Este impacto es negativo pues la movilización de equipos y maquinaria hacia los frentes de obra, la operación de equipos y maquinaria, el transporte de materiales, las excavaciones superficiales, generarán emisiones de gases de combustión, partículas y ruido, con efectos directos sobre la calidad del aire que a su vez, generará molestias a la población localizada en el ámbito de influencia directa. LA operación de maquinarias y equipos es la principal fuente de emisión de gases de combustión interna; siendo el transporte de materiales y los movimientos de tierra las causas más importantes de la emisión de partículas e incremento de los niveles de ruido. Las localidades potencialmente afectadas son aquellos que se encuentran adyacentes a la vía.
- ✓ **Migración temporal de personas foráneas:** Este impacto es negativo pues el desarrollo de las actividades de construcción implicará que en los diferentes frentes de obra y especialmente en los campamentos de obra y plantas industriales se observe presencia de personas foráneas, con la finalidad de acceder a un puesto laboral o para comercializar sus productos. Esta situación determina que personas foráneas se establezcan, por lo menos temporalmente, en los poblados asentados adyacentes a la carretera, principalmente en los poblados por su cercanía a los estudios realizados, un amplio sector de la población tiene expectativas de trabajo, las mismas que no pueden ser satisfechas por la demanda laboral de la Concesionaria. Dichas expectativas, incluso, pueden derivar en impactos de tipo socioeconómico relacionados con el desplazamiento de inmigrantes hacia la zona de las

obras en busca de empleo. Se trata, en la mayoría de casos, de persona de bajos recursos económicos.

- ✓ **Posibles accidentes laborales y a pobladores locales:** Este impacto es negativo y directo, el uso de equipos, maquinarias y vehículos, en su desplazamiento por zonas de difícil accesibilidad, así como acciones de voladuras, entre otros, podrían determinar que se generen accidentes laborales principalmente en el personal contratado sin experiencia previa en obras de esta magnitud; pues, estaría expuesto a sufrir atropellos, caídas y/o cortes. Estos accidentes también podrían extenderse a la población local usuaria durante la ejecución de las obras (por operación de unidades de transporte, tratamiento superficial de la vía).
- ✓ **Cambio en los patrones económicos:** Algunos pobladores locales, en especial los que sean contratados en las diferentes obras del proyecto podrán presentar cambios en su modo de vida y actividades económicas, a partir del abandono de sus actividades productivas, agrícolas, artesanales y/o comerciales al optar por un nuevo puesto de trabajo.
- ✓ **Posible conflicto con los propietarios de los predios afectados:** Este impacto es negativo, el mismo que a lo largo del proyecto y su ruta de acceso vial se han detectado predios dentro del área de influencia para la Construcción del Terminal Portuario, así mismo se encuentran afectados dentro del derecho de vía de la vía de acceso terrestre. Estos predios corresponden a viviendas, locales comerciales y terrenos de cultivo de importancia para los pobladores afectados, por lo que es posible que se presenten dificultades o conflictos entre el concesionario y los propietarios de dichos predios.
- ✓ **Cambios en las costumbres locales:** Este impacto es negativo, debido a que la llegada de personal foráneo a las localidades donde se asentarán los campamentos con patrones de comportamiento distintos a los pobladores de la zona podría originar cambios en el estilo de vida y debilitamiento de algunas costumbres.

- ✓ **Incremento de delincuencia y prostitución:** Este impacto es negativo e indirecto; las actividades relacionadas con el Proyecto contemplarán la posibilidad de que lleguen foráneos que realicen actividades delincuenciales e incluso que pudieran vincular a población local en las mismas.

- ✓ **Introducción o difusión de enfermedades e infecciones:** Este impacto es negativo, el mismo que durante la ejecución del proyecto producirá un aumento en el desplazamiento de personas, ya sea con fines comerciales o laborales, entre los pueblos y ciudades ubicadas en el ámbito de influencia del proyecto y desde lugares aledaños. Ellos significaría riesgo de introducción de enfermedades que podrían afectar la salud pública local.

- ✓ **Deterioro del Ambiente Vital y los Servicios Públicos:** En general, la calidad del ambiente construido y la provisión de servicios de infraestructura, son afectadas negativamente por el ritmo del crecimiento urbano y lo inadecuado de las respuestas institucionales. La capacidad tanto de inversión como de operación, es inadecuada para enfrentar el desafío. Los resultados son manifiestos por la falta de agua y saneamiento, las montañas de basura en las calles y drenajes, la proliferación de insectos y roedores portadores de enfermedades, el ruido y stress, y la vulnerabilidad ante los desastres naturales, entre otros.

- ✓ **Cambios en el valor de la tierra:** Este impacto es negativo, pues si bien es cierto las valorizaciones de los terrenos subirán producto de la nueva expropiación, los pequeños propietarios, podrían instituir nuevas expectativas de compensación por el uso de sus tierras generando futuros problemas sociales y legales demorando la ejecución del proyecto. En terrenos cooperativos o comunales, pueden surgir nuevas organizaciones locales buscando beneficiarse con las indemnizaciones.

- ✓ **Dependencia de las actividades de los embarcaderos informales:** Este impacto es negativo pues la gran mayoría de la población afectada realiza sus actividades económicas en función de la operatividad de los embarcaderos informales, y, teniendo en cuenta que se ejecutarán

obras en estas zonas, estas perjudicarán las oportunidades de empleo inmediato y futuro de una población significativa, que vive de los mismos, originando como consecuencia inmediata mayores necesidades insatisfechas.

5.1.3. Proyección de las variables socioeconómicas presentadas:

✓ Inversiones

- **PBI a nivel Loreto:** Registró un crecimiento promedio anual de 111.5 millones de nuevos soles de 1994. (Ver Figura 5.1)

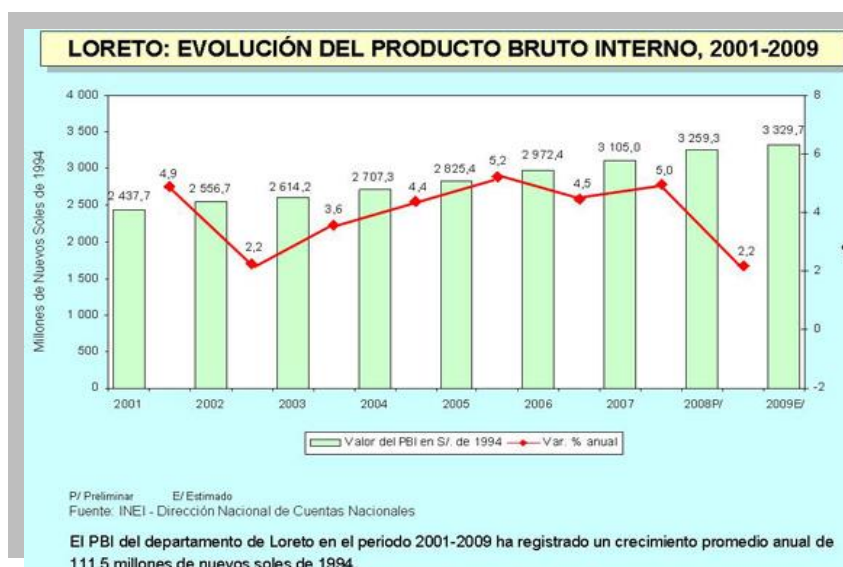


Figura 5.1: Loreto: Evolución del PBI, 2001-2009. **Fuente:** Datos tomados del INEI.

✓ Actividades económicas

Por su variada riqueza en flora y fauna, y sus características socio-geográficas las actividades económicas de la zona se dividen en actividades productivas (Agrícola, pecuaria, forestal y pesca), actividades extractivas, actividades industriales y actividades de comercio y servicio.

- **Actividad Agrícola:** La práctica agrícola se caracteriza por ser extensiva y tradicional, los agricultores desarrollan su actividad en función de roza, corte y quema y, generalmente, hacen uso de las tierras ubicadas en las riberas de los ríos debido a que son las más ricas en nutrientes. Esta actividad proporciona productos para el consumo de la población y los

excedentes se distribuyen a otros ámbitos del entorno regional, especialmente Tarapoto e Iquitos. La producción de Yurimaguas se orienta a productos propios de la región como: arroz, yuca, maíz, frejol, plátano, pijuayo, entre otros.

Existen también áreas de cultivo intensivo en donde se aplican técnicas modernas de irrigación y están orientados al cultivo de arroz y frutales, entre ellos destaca Túpac Amaru y la zona de Cotoyacu. Cabe destacar que parte de la población migrante se ha dedicado a esta actividad debido a la disponibilidad de tierras.

La preferencia por el cultivo del arroz y el maíz es notoria. Del total de hectáreas sembradas, alrededor del 70% a 75% corresponden a estos cultivos y los volúmenes de producción también se han incrementado. Los demás cultivos como el frejol, yuca, plátano también han mejorado su producción pero en los niveles de los cultivos principales.

- **Actividad Pecuaria:** Esta actividad está orientada a la cría de ganado vacuno, porcino y aves de corral. La crianza se realiza en campo abierto y mayormente no se utilizan técnicas de manejo de ganado con algunas excepciones como es el caso del centro ganadero ubicado en el km.17. la producción de ganado porcino tiene escaso desarrollo y por lo general la crianza de aves se realiza para atender la demanda local.
- **Actividad Forestal:** La explotación forestal se realiza, mayormente, en forma tradicional. Esta consiste en el talad o tumbado y trozado. Cabe destacar, sin embargo, que existen empresas dedicadas a la explotación de este recurso utilizando técnicas adecuadas. Durante el periodo 1997-2000, la producción ha sido fluctuante, observándose una disminución en los últimos años, debido a la disminución progresiva de especies como el cedro, moena, caoba. La mayor parte de la producción se destina al exterior y a los mercados de las grandes ciudades especialmente Lima.

Con la finalidad de recuperar los bosques, el INRENA cuenta con un Programa de Reforestación, a través del cual proporcionan plantones de cedro y caoba a empresas y personas naturales dedicadas a esta actividad.

- **Pesca:** Se realiza de manera artesanal, en pequeñas embarcaciones, aprovechando los recursos hidrobiológicos de los ríos que circundan la ciudad. Existen también piscigranjas que participan en la producción total aunque en pequeña escala.

La evolución de la producción ha sido fluctuante, en 1998 alcanzó 2,089 TM, en 1999 se incrementó a 3,498 TM y decreció de manera significativa durante el año 2000, llegando a 1,608 TM. Parte de la producción se destina al mercado local y otra parte es enviada a Tarapoto. Existen especies muy cotizadas por la población como la gamitana, la carachama, la corvina, el paiche y el dorado.

- **Actividad extractiva:** En este sector se encuentran las empresas madereras, pequeños extractores, la caza y la pesca. Las personas que se dedican a la extracción de madera en una forma indiscriminada dañan la flora y fauna, perjudicando a los pobladores que la utilizan como sustento. La madera extraída, casi en su totalidad, es comercializada en la costa, parte de la cual se exporta. Una pequeña cantidad se vende en Iquitos y en la localidad para la carpintería y la construcción de viviendas.
- **Industria:** La actividad industrial se encuentra escasamente desarrollada y está orientada a la producción de bienes de consumo personal y a satisfacer la demanda local. En la actualidad se cuenta con 33 empresas dedicadas a la elaboración de bebidas gaseosas y agua de mesa, panificación, molinos de arroz, envasado de palmito, elaboración de productos lácteos, fabricación de muebles, entre otros.

Los volúmenes producidos no son significativos, al igual que la mano de obra que emplea. Es importante realizar estudios para que algunos productos de la zona puedan ser industrializados.

- **Comercio y servicios:** Por su ubicación en la provincia de Alto Amazonas, la ciudad de Yurimaguas es el principal centro de servicio, ya que posee una gran capacidad instalada de instituciones administrativas del estado, servicios públicos y privados y los servicios como educación y salud, que brindan atención a toda la población.

El terminal fluvial de Yurimaguas conjuntamente con los Terminales fluviales de Iquitos y Pucallpa forma parte del triángulo del sistema de transporte más importante de la Amazonía. La ciudad de Yurimaguas se comunica con ambas ciudades por vía fluvial y con la costa a través de la carretera panamericana Norte a la altura de Chiclayo, utilizando la vía Olmos – Corral Quemado – Rioja – Moyobamba – Tarapoto hasta llegar a Yurimaguas.

El terminal fluvial permite completar el círculo de transporte costa – sierra – Amazonía en la zona norte del país. A través de él se moviliza una cantidad importante de productos de Yurimaguas hacia Iquitos y viceversa, tales como arroz, azúcar, maíz, frutas, cemento, cerveza y ganado vacuno. Otro destino importante en la comercialización de productos es Tarapoto, que se localiza a 132 km. De Yurimaguas que se conecta por una vía afirmada, que se encuentra en mal estado por falta de conservación.

Algunos productos como la cerveza, cemento y gaseosa generan un importante tráfico y tienen como destino principal la ciudad de Iquitos constituyendo Yurimaguas un necesario punto de paso. Otro producto como la madera se traslada desde Yurimaguas hasta Chiclayo y de allí a Lima en donde se embarca al extranjero por el puerto del Callao. Los combustibles como gasolina y diesel son trasladados desde Yurimaguas hacia Tarapoto a un menor costo.

Asimismo, el movimiento de pasajeros en el Terminal portuario de Yurimaguas, es significativo tanto en las operaciones de zarpe como de arribo, y la gran mayoría tiene como origen o destino la ciudad de Iquitos y en menor medida los centros poblados del interior. En la siguiente tabla, se presenta el movimiento de pasajeros que se embarcan o arriban a los diferentes embarcaderos informales de la ciudad de Yurimaguas.

Según el Gobierno Regional de Loreto, en el año 2008 se movilizó un total de 1'333,738 TM, siendo los principales productos los agrícolas, entre los que destacan el plátano (26%), yuca (30%), caña de azúcar (13%), arroz en cascara (8%), maíz amarillo (4%) y otros (19%).

El sector maderero movilizó en el mismo año un total de 642,315 m³ de madera rolliza, donde las principales maderas son la Cumula (35%), Lupuna (15%), Capirona (8%), Tornillo (8%) y otros (34%).

El sector industrial y el comercial movilizaron menores cantidades, y los productos principalmente comercializados por este sector son el cemento, ladrillos y cerveza entre los principales. (Ver Cuadro 5.2)

Con respecto a las empresas que trabajan directamente con el TP de Yurimaguas, tenemos tanto empresas autorizadas como informales. Las agencias fluviales, empresas y cooperativas de estiba y desestiba fluviales autorizadas por la APN y amarraderos informales respectivamente.

Cuadro 5.2

Cuadro consolidado de los bienes y servicios que se comercializan en el puerto de Yurimaguas.

Departamentos	Oro	Gas natural	Petróleo crudo	Arroz en cáscara	Plátano	Yuca	Palma aceitera	Leche	Café	Caña de azúcar
Loreto			x		x	x				
San Martín				X	x		x		x	
Amazonas				X		x		X	x	
Cajamarca	x							X	x	
Piura		x	x	X						
Lambayeque				X						x
Ucayali		x			x	x	x			

Fuente: Datos tomados del Gobierno Regional de Loreto

- **Agencias Fluviales;** en Yurimaguas encontramos cuatro agencias fluviales oficiales y registradas. Estas son:

- **Agencia Fluvial Dos Mil EIRL**
- **Agencia Naviera Yurimaguas EIRL**
- **Transportes Eduardo S.R.L.**
- **Agencia Fluvial Miguel Angel EIRL**

- ✓ **Empresas y cooperativas de estiba y desestiba fluviales;** en Yurimaguas se presentan tres empresas y cooperativas de estiba y desestiba. Estas son:

- **Empresa de Servicios Generales Vale EIRL**
- **Empresa de Servicios Generales Meza EIRL**
- **Transportes y Servicios Selva E.I.R.L**

- ✓ **Amarraderos informales;** (Ver Cuadro 5.3)

Cuadro 5.3

Puertos informales y distancia respecto del TP de Yurimaguas.

Amarradero	Distancia
La Boca	200m aguas abajo
Abel Guerra	680m aguas arriba
Garcilazo	1300m aguas arriba
San Miguel (Paranapura)	800m agua arriba de la confluencia de los Rios Paranapura y Huallaga

Fuente: Datos tomados de ENAPU

Los denominados embarcaderos, son muelles marginales ubicados a lo largo de la ribera del río adyacente al puerto.

El TP de Yurimaguas tiene dificultades para satisfacer los requerimientos de uso de amarraderos y de muelle debido a sus limitadas dimensiones, a los que se suma las restricciones de navegabilidad en la temporada de aguas bajas debido a la existencia de 5 malos pasos que restringen la capacidad de carga de las naves.

- ✓ **Puerto La Boca;** ubicado a la margen izquierda del río Huallaga y el más cercano de los embarcaderos informales a la infraestructura del TP de Yurimaguas, que alberga en el área pequeños negocios dedicados a la venta de alimentos y negocios tipo tienda de abarrotes.

- ✓ **Puerto Abel Guerra;** ubicado a la margen izquierda del río Huallaga, que tiene en su área negocios relacionados a transporte de pasajeros y bodegas para venta de abarrotes y enseres menores.

- ✓ **Puerto Parapapura;** ubicado dentro de las instalaciones del Almacenaje del Río Parapapura, utilizado por embarcaciones que requieren los servicios del terminal portuario, y que debido a condiciones de navegabilidad, deben operar en esa área

Entre los desembarcaderos más importante (de acuerdo a lo manifestado por la población) se encuentran fuera de los ya mencionados anteriormente: Zamora (carga y descarga de materiales de construcción y similar naturaleza), Garcilazo (carga doméstica tal como: animales, alimentos, enseres varios y transporte de pasajeros), La Ramada (productos y materiales de construcción tales como agregados), Luvi (transporte de pasajeros para rutas cortas: paseos turísticos por el río).

A. Población

La población del distrito de Yurimaguas está conformada por casi 62 mil habitantes. (Ver Cuadro 5.4)

La Población Económicamente Activa generalmente se dedica a la agricultura migratoria, al comercio, o son empleados públicos. La economía de la ciudad de Yurimaguas es de subsistencia y por lo tanto, los niveles de morbilidad, desnutrición, etc., son muy elevados.

Cuadro 5.4
Población de la Provincia de Alto Amazonas

Distrito	2005	%
Yurimaguas	61,968	60.79
Balsapuerto	12,730	12.49
Jeberos	3,855	3.78
Lagunas	12,827	12.58
Santa Cruz	4,447	4.36
Teniente César López	6,107	5.99
Total	101,934	100.00

Tabla 5.22 Población de la Provincia del Alto Amazonas (Comparativo)

Fuente: V Censo de Población y Vivienda, 2005

Elaboración: Especialista Social

Fuente: Datos tomados del INEI

La PEA en la jurisdicción de Alto Amazonas - Yurimaguas es de 33,4%. La ciudad de Yurimaguas sustenta su desarrollo en las actividades económicas del sector servicios. Debido al conjunto de actividades financieras, económicas, administrativas y de transporte que brinda a la población, el comercio constituye otra actividad importante ya que Yurimaguas ocupa una posición estratégica y privilegiada, en la región nororiental. (Ver Cuadros 5.5 y 5.6)

Cuadro 5.5
PEA según género de la ciudad de Yurimaguas

PEA DEL DISTRITO DE YURIMAGUAS					
Femenina		Masculina		TOTAL	
5 521	25.7%	15 962	74.3%	21 483	100.0%

Fuente: Datos tomados del Gobierno Regional de Loreto

Cuadro 5.6
PEA según condición de ocupación de la ciudad de
Yurimaguas

PEA	Ocupada	%	Desocupada	%
21 483	20 086	93.5	1397	6.5

Fuente: Datos tomados del Gobierno Regional de Loreto

Por su variada riqueza en flora y fauna, y sus características socio-geográficas, en la región Loreto las ramas de actividad más importantes están referidas a la agricultura, selvicultura, caza y pesca, donde están trabajando alrededor del 40% de la PEA, en segundo lugar está el sector comercio que ocupa el 12.6% y poco desarrollado se encuentra la Industria Manufacturera que observa el 8% de la mano de obra Regional.

Las principales actividades económicas al interior de la Región so la explotación y producción de petróleo, especialmente en las provincias de Loreto y Alto Amazonas, la explotación de la caoba, cedro, ishpingo, entre otros, que son procesados en los aserraderos ubicados a lo largo de los ríos más caudalosos y en los alrededores de la ciudad de Iquitos. También se dedican a la pesca del paiche, tucunare, carachama, etc., y en la fauna terrestre aprovechan al sajino, la sachavaca, además cazan monos y aves ornamentales, y una variedad de reptiles para comercializar sus pieles. Recientemente está surgiendo la explotación de plantas medicinales.

Estas actividades caracterizan la precaria actividad agropecuaria de las poblaciones ubicadas en el área rural, en los centros poblados pequeños y ribereños de la región. Este panorama ocupacional, debe constituir el elemento motivador de los objetivos de promoción del empleo y la organización de micro y pequeñas empresas, para explotar y transformar los recursos naturales y propios de la zona selvícola.

La línea industrial del sector transformación se encuentra escasamente desarrollada y se sustenta en actividades como elaboración de ladrillos, bebidas gaseosas, molinos de arroz, envasado de palmito, fabricación de triplay, entre otros.

La actividad agropecuaria y forestal se desarrolla en la zona rural, principalmente en las riberas de los ríos y es la que aporta los productos para la alimentación de la población.

La población en edad de trabajar según rama de actividad, se localiza mayoritariamente en el sector servicios (46.5%) y comercio (17.3%), en menor proporción en la actividad agropecuaria (11.4%) y construcción (6.8), el sector industrial apenas alcanza el 1.8% de la fuerza laboral.

El 16.9% de la PEA cuenta con trabajo permanente, el 43.2% realiza alguna labor eventual, es decir, se encuentra en calidad de sub empleado y son los que mayormente se ubican en el sector informal de la economía y el 38.0% se encuentra desempleado, es decir, no realiza ninguna actividad económica.

- ✓ **Niveles de Ingreso:** El ingreso de la población, proviene básicamente del comercio y los servicios públicos (salud, educación, etc), le sigue en menor proporción la agricultura y la pesca. Del total de la PEA en edad de trabajar, de acuerdo a los trabajos de campo, el 16.9% cuenta con un empleo permanente, el 43.2% realiza actividades eventuales y el 38.0% se encuentra desempleado.

Los ingresos varían según la actividad, alrededor del 41.8% de la población dedicada a los servicios y la actividad agropecuaria tiene ingresos de 300 nuevos soles mensuales, es decir por debajo del ingreso mínimo, el 21.0% percibe ingresos entre 300 y 411 nuevos soles. En este grupo podrían considerarse los trabajadores independientes que prestan servicios como el de mototaxi, gasfitería y los pequeños comerciantes. Los profesionales y técnicos de la salud y educación, así como los que realizan actividades administrativas en entidades públicas, que representan el 18.4% se perciben ingresos entre 600 y 1000 nuevos soles y sólo el 1.2% percibe ingresos entre 1000 y 1500 Nuevos soles y mayor a 1500 nuevos soles, en este grupo se encuentran los comerciantes mayoristas y el personal directivo de las entidades públicas.

La ciudad de Yurimaguas presenta mejores condiciones de vida que el resto del distrito y la provincia de Alto Amazonas, la población tiene

acceso a los servicios de educación y salud, cuenta con una fuerza laboral que posee cierta especialización y tiene gran potencial especialmente en la actividad turística que debe ser explotada, sin embargo requiere que los servicios sean mejorados y la industria se desarrolle para generar empleo productivo.

✓ **Infraestructura del TP de Yurimaguas**

El proyecto de reubicación del TP Yurimaguas hacia el caserío de Nueva Reforma plantea el desarrollo de las siguientes actividades:

1. Construcción de un muelle tipo marginal y un muelle flotante.
2. Construcción de un antepuerto, donde se habilitará un área amplia destinada para estacionamiento de vehículos en espera.
3. Construcción de una vía de acceso principal a las instalaciones portuarias.
4. Construcción de vías de accesos secundarios que conectan la vía principal con los accesos de las diferentes plataformas de las edificaciones e instalaciones portuarias, cada una con características diferentes.
5. Construcción de edificaciones para el área administrativa y de servicio, en un área de 1,250 m².
6. Construcción de tres almacenes de 3,350 m², 3,350 m² y 1,750 m² respectivamente.
7. Edificación de una casa de fuerza para alojar un equipo generador eléctrico de emergencia.
8. Construcción de un patio de contenedores, con una capacidad de almacenamiento de 280 TEUs.
9. Instalación de balanza para vehículos de carga; construcción de reservorio de agua potable, tanque de tratamiento de, red de agua, red de desagüe, planta de tratamiento de aguas servidas, cunetas de coronación y laterales, canales de drenaje, subdrenaje de la vía principal y secundarias.

A. Capacidad: La capacidad de la infraestructura portuaria actual es bastante limitada, porque cuando se embarca o descarga los principales productos del transporte fluvial como la cerveza y cemento en el Terminal Portuario, no hay opción para que otras naves puedan ingresar, lo que

hace necesario la autorización para el embarque o descarga en los embarcaderos informales, donde se observa un importante movimiento de carga y pasajeros, principalmente desde y hacia Iquitos, y en menor cantidad hacia las diferentes localidades del interior de la provincia de Alto Amazonas.

El rendimiento de las operaciones de embarque/desembarque del TP de Yurimaguas, permite en la actualidad atender en promedio 268 naves de 324 Tm de capacidad, sin embargo en el año 2008 se ha registrado en promedio el movimiento de 619 embarcaciones de 324 TM de capacidad que se han movilizadas por el TP de Yurimaguas y el embarcadero informal La Boca, lo que se traduce en un déficit de 351naves.

En el año 2013 el TP de Yurimaguas podrá atender en promedio 99 embarcaciones de 1,025 Tm de capacidad, mientras la demanda es de 220 embarcaciones de la misma capacidad de carga, mostrando un balance oferta/demanda negativo de 121 embarcaciones, finalmente en el año 2042 se muestra un déficit de 296 naves de 3075 TM de capacidad, como se muestra en el siguiente cuadro. (Ver Cuadro 5.7)

Cuadro 5.7

Balance oferta – Demanda del muelle

AÑOS	CAPACIDAD DEL MUELLE (N° DE NAVES – AÑO)		
	OFERTA	DEMANDA	DÉFICIT
2013	99	220	-121
2018	99	245	-146
2023	99	301	-202
2028	99	240	-141
2033	99	287	-188
2038	99	343	-244
2042	99	395	-296

Fuente: Datos tomados de ENAPU

B. Almacenamiento: La proyección es la siguiente

Cuadro 5.8

Proyección de almacenamiento

AÑOS	ALMACENAMIENTO (TM – AÑO)		
	OFERTA	DEMANDA	DÉFICIT
2008	97,874	123,088	-25,414
2013	97,874	187,549	-89,875
2016	97,874	294,366	-196,692
2023	97,874	360,369	-262,695
2028	97,874	434,047	-336,373
2033	97,874	523,472	-425,798
2038	97,874	633,094	-535,420
2042	97,874	734,450	-836,776

Fuente: Datos tomados de ENAPU

A continuación se muestra coeficientes de Capacidad del Muelle/ Almacenamiento, que nos muestra cómo es que el déficit disminuye en la medida que la Demanda por almacenamiento incrementa, eso quiere decir que mientras más veces se utilice el muelle, más competitivo se será.

Cuadro 5.9

Capacidad de Muelle / Almacenamiento

AÑOS	MUELLE/ALMACENAMIENTO (TM – AÑO)		
	OFERTA	DEMANDA	DÉFICIT
2013	0.0010115	0.00117303	-0.00016152
2016	0.0010115	0.0008323	0.00017921
2023	0.0010115	0.00083525	0.00017625
2028	0.0010115	0.00055294	0.00045857
2033	0.0010115	0.00054826	0.00046324
2038	0.0010115	0.00054178	0.00046972
2042	0.0010115	0.00053782	0.00047369

Elaboración propia

C. Equipos: El equipamiento del actual Terminal Portuario de Yurimaguas está conformado por equipos que son utilizados para efectuar los servicios en los almacenes, en los muelles para la carga y descarga de las naves, estos son

tractores, grúas y vagonetas, gatas y sierras, etc. También está constituido por aquellos equipos complementarios que sirven para el control y administración de las actividades del puerto, como son las balanzas y grupos electrógenos. Estos equipos ya cumplieron su vida útil.(Ver Cuadro 5.9)

Cuadro 5.10
Equipamiento del terminal portuario de
Yurimaguas

Flotante	Potencia	Eslora	Manga
	(HP)	(Mts.)	(Mts.)
AMARRADEROMIRIAM (*)	110	7.4	2.8
(*) Inoperativo			
De Manipuleo		Capacidad	Cantidad
		LBS. y/o TONS.	
04 Tractores		6,600 Lbs.	4
05 Elevadores de horquilla		3,500 Kg	2
		7,000 Lbs	3
02 Grúas		12 Tons	1
		06 Tons	1
13 Vagonetas		30,000 Lbs	2
		5 Tons	11
01 Balanza camionera electrónica		40 Tons	1
01 Grupo electrógeno		380 Volt	1

Fuente: Datos tomados de ENAPU

El equipamiento mínimo necesario para atender la demanda de carga proyectada al año 2042, es el siguiente:(Ver Cuadro 5.10)

Cuadro 5.11

Equipamiento necesario para atender demanda de carga proyectada al año 2042 del TP de Yurimaguas

Especificación de equipos	Capacidad	Cantidad
Grúa autopropulsada s/ruedas	30Tn	3
Tractores de tiro para tráiler	30 Tn	3
Elevadores	9 de 4Tn y 1 de 20Tn	10
Vagones s/ruedas		9
Embarcación mantenimiento de obras de río		1 Und.
Equipo y herramientas para taller de mantenimiento		1 juego
Juego de balanza para grúa		1 juego
Juego de equipos de izaje		

Fuente: Datos tomados de ENAPU

El costo de inversión en Equipamiento y construcción de la Nueva Reforma asciende a US\$ 2,600,661 (Ver cuadro 6.4: Inversión en Equipamiento de la Nueva Reforma – Muelle Marginal)

D. Trabajadores: Actualmente existen cerca de 200 trabajadores portuarios acreditados por ENAPU S.A. Yurimaguas, los mismos que han sido elegidos por los empleadores portuarios y presentados a la Empresa Portuaria. Estos trabajadores cuentan con seguros y son mejor remunerados que los trabajadores informales

E. Tarifas: En el caso de los Terminales Portuarios de la Amazonía, la facturación de los servicios a la nave y carga de Cabotaje es en moneda nacional.

A continuación se presenta las tarifas que se cobran en el TP de Yurimaguas, así como las tarifas de Tráfico de Cabotaje. (Ver Cuadro 5.11)

Cuadro 5.12
Tarifario del puerto de Yurimaguas

	S/.	IGV	Total
SERVICIOS REGULADOS			
Art. 201 Servicio de Amarre y Desamarre de naves			
Por cada operación			
Carga Rodante - Por unidad	47.49	8.55	56.04
Art. 202 Uso de Amarradero			
1. Naves de Alto bordo			
Por metro de Eslora - Hora			
Terminal Portuario de Iquitos	0.20	0.04	0.24
2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora			
Por Nave / Día	94.98	17.10	112.08
3. Barcazas, chatas y similares			
Por embarcación / Día	9.50	1.71	11.21
Art. 203 Uso de Muelle			
Por Tonelada de Peso			
Carga Fraccionada	2.38	0.43	2.81
Carga Rodante	13.31	2.40	15.71
Carga Sólida a Granel	1.91	0.34	2.25
Carga Líquida a granel	0.95	0.17	1.12
Por Contenedor			
Contenedores con carga de 20 pies	56.99	10.26	67.25
Contenedores vacíos de 20 pies	12.36	2.22	14.58
Contenedores con carga de 40 pies	85.48	15.39	100.87
Contenedores vacíos de 40 pies	19.95	3.59	23.54
SERVICIOS NO REGULADOS			
Art. 206 Servicio de Transferencia			
Por Tonelada de Peso			
Carga Fraccionada	0.48	0.09	0.57
Carga Sólida a Granel	0.48	0.09	0.57
Carga Rodante	0.95	0.17	1.12
Por Contenedor con carga			

Contenedores de 20 y 40 pies	7.12	1.28	8.40
Por Contenedor vacío			
Contenedores de 20 y 40 pies	4.74	0.85	5.59
Art. 207 Servicio de Manipuleo			
Por Tonelada de Peso			
Carga Fraccionada	0.48	0.09	0.57
Carga Sólida a Granel	0.48	0.09	0.57
Carga Rodante	0.95	0.17	1.12
Por Contenedor con carga			
Contenedores de 20 y 40 pies	7.12	1.28	8.40
Por Contenedor vacío			
Contenedores de 20 y 40 pies	4.74	0.85	5.59
Art. 208 Almacenamiento de Carga			
Por Tonelada de Peso / Día			
Carga Fraccionada			
* Primer período	0.39	0.07	0.46
* Segundo período	0.56	0.10	0.66
* Tercer período	0.76	0.14	0.90
Carga Rodante			
* Primer período	3.81	0.69	4.50
* Segundo período	5.69	1.02	6.71
* Tercer período	7.59	1.37	8.96
Carga Sólida a granel			
* Primer período	0.05	0.01	0.06
* Segundo período	0.07	0.01	0.08
* Tercer período	0.10	0.02	0.12
Por T.E.U. / Día			
Contenedores con carga			
* Primer período	4.74	0.85	5.59
* Segundo período	7.12	1.28	8.40
* Tercer período	9.53	1.72	11.25
Contenedores vacíos			
* Primer período	2.38	0.43	2.81
* Segundo período	3.33	0.60	3.93
* Tercer período	4.76	0.86	5.62

Art. 209 Uso de Equipos, embarcaciones y Material de Trabajo			
Por Hora			
Equipos de Manipuleo y Tracción			
Cargador frontal	112.07	20.17	132.24
Grúa - Hasta 20 toneladas	140.09	25.22	165.31
Grúa - Más de 20 toneladas	224.15	40.35	264.50
Montacargas - Hasta 7,000 libras	70.05	12.61	82.66
Montacargas - Hasta 44,093 libras (20 TM)	84.05	15.13	99.18
Montacargas - Más de 44,093 libras (Más 20 TM)	140.09	25.22	165.31
Portacontenedor lleno	224.15	40.35	264.50
Portacontenedor Vacío	140.09	25.22	165.31
Tractor	70.05	12.61	82.66
Camión con plataforma	112.07	20.17	132.24
Barredora (3 horas mínimo facturable)	84.05	15.13	99.18
Motobomba o Electrobomba	56.04	10.09	66.13
Autobomba	84.05	15.13	99.18
Vagoneta - Hasta 2 toneladas	2.80	0.50	3.30
Vagoneta - Más de 2 toneladas	14.01	2.52	16.53
Otros Equipos no especificados	56.04	10.09	66.13
Equipos de Pesaje			
Balanza - Por pesada	16.81	3.03	19.84
Embarcaciones			
Lancha	84.05	15.13	99.18
Material de Trabajo - Por hora	11.21	2.02	13.23
Art. 210 Ocupación de Muelles o áreas Por m2 / Día			
a. Ocupación de Muelles			
Por m2 / Día	0.84	0.15	0.99
b. Ocupación de Áreas			
1. Carga Fraccionada o a granel			
Por m2 / Día	0.84	0.15	0.99
2. Carga Rodante			
Por unidad / Día			
- Automóviles y camionetas	7.00	1.26	8.26

- Ómnibus y camiones	30.82	5.55	36.37
- Equipos pesados y otros	42.03	7.57	49.60
Art. 213 Consolidación o desconsolidación de Contenedores			
Por cada servicio de llenado o vaciado			
Contenedor de 20 pies	168.11	30.26	198.37
Contenedor de 40 pies	252.16	45.39	297.55

Fuente: Datos tomados de ENAPU

Al comparar las tarifas del TP de Yurimaguas, con otros puertos conocidos del país, como Salaverry, Ilo, Paita, Chimbote y Callao, se puede observar que la tarifa de Amarre y desamarre del TP de Yurimaguas muestra una tarifa muy baja de 56.04 frente a US\$ 200 que cobra la mayoría, esto se debe a que esas tarifas están dentro del panorama de las concesiones, cosa que Yurimaguas ya lo consiguió, pero está recién empezando, y es posible su aumento. (Ver Cuadro 5.12)

Cuadro 5.13
Comparación tarifaria entre puertos nacionales (en US\$ no incluye IGV).

SERVICIOS A LA NAVE							
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	CALLAO	PAITA	SALAVERRY	CHIMBOTE	ILO	YURIMAGUAS
Amarre y desamarre	Por operación	200	200	200	200	200	56.04
Uso de amarradero	Metro de eslora por hora	0.40	0.40	0.80	0.50	0.70	0.24
SERVICIOS A LA CARGA. USO DE MUELLE							
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	CALLAO	PAITA	SALAVERRY	CHIMBOTE	ILO	YURIMAGUAS
Carga fraccionada	Por tonelada	5.00	4.00	6.80	5.00	4.00	2.81
Carga rodante	Por tonelada	15.00	15.00	15.00	15.00	25.00	15.71
Carga solida a granel	Por tonelada	2	1.50	2.00	2.00	2.00	2.25
Carga liquida a granel	Por tonelada	0.80	1.25	1.00	1.00	1.00	1.12
Contenedor lleno de 20 pies	Unidad	60.00	50.00	60.00	50.00	60.00	67.25
Contenedor lleno de 40 pies	Unidad	90.00	80.00	90.00	80.00	90.00	100.87
SERVICIO AL PASAJERO							
CONCEPTOS	UNIDAD DE COBRO	CALLAO	PAITA	SALAVERRY	CHIMBOTE	ILO	YURIMAGUAS
Embarque de pasajeros	Por pasajero embarcado	8	6	6	6	6	7

Fuente: Datos tomados de ENAPU

Con respecto al contenedor lleno de 20 y 40 pies ambas tarifas son las más caras, porque se encuentra un poco fuera del rango producido, ya sea por 7 o por 10.

En donde si es más caro es en la Carga Rodante, en donde se puede ver que todos mantienen una tarifa de US\$ 15, el TP de Yurimaguas llega a cobrar US\$ 25. Las demás tarifas varían muy poco de un puerto a otro.

5.2. Demostración de Hipótesis

CUADRO DE DEMOSTRACIÓN DE HIPOTESIS																	
indicadores	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PBI regional	1%	6%	6%	6%	6%	6%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
producción de industrias	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
incremento de movim. comercial	5%	5.20%	5.40%	5.60%	5.80%	6.00%	6.2%	6.4%	6.6%	6.8%	7.0%	7.2%	7.4%	7.6%	7.8%	8.0%	8.2%
PEA	11%	11.1%	11%	11.2%	11.0%	11.3%	11.0%	11.6%	11%	11.1%	11.3%	11%	11.6%	11.3%	11%	11.6%	11.6%
Puestos de empleos directos	25	27	29	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Puesto de empleo Indirecto	62	66	72	82	87	92	97	102	107	112	117	122	127	132	137	142	147
MYPES	10	12	12	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Inversiones	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%
Perspectivas crecim. nivel región	5%	6.0%	7.0%	7.5%	7.9%	8.1%	8.4%	8.7%	9.0%	9.3%	9.6%	9.9%	10.2%	10.5%	10.8%	11.1%	11.2%
movimiento de carga	84,527	130,574	102,868	102,868	102,869	105,328	109,911	113,623	117,468	121,451	125,579	129,857	134,289	138,883	143,645	148,591	153,697
movimiento de nave	287	536	578	300	220	225	235	240	24	245	250	280	290	301	305	290	240
movimiento de pasajeros	62,246	64,492	66,417	68,548	70,897	73,469	75,713	77,957	80,265	82,609	84,951	87,248	87,250	88,250	89,240	88,250	89,210
equipamiento del TP Yurimaguas				2'203,950													
áreas de almacenamiento Yurimaguas	123,088	125,881	128,154	158,547	187,549	188,154	215,125	294,366	294,225	315,125	325,158	335,158	350,521	360,369	365,852	395,852	434,047
productividad del TP Yurimaguas	60%	62%	70%	72%	74%	76%	76%	80%	78%	80%	78%	78%	77%	79%	80%	81%	80%
capacidad máxima del TP Yurimaguas	89	106	80	1,256	2,688	2,682	2,698	3,596	5,896	11,759	12,523	12,589	13,254	14,523	16,230	17,853	19,333
Carga	84,527	130,574	102,868	102,868	102,869	105,328	109,911	113,623	117,468	121,451	125,579	129,857	134,289	138,883	143,645	148,591	153,697
Días no trabajados	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

Fuente: ENHO YURIMAGUAS.

Elaboración: Información y Proyección INEI.

Las variables presentadas en el cuadro de Demostración de Hipótesis se tomaron en cuenta considerando lo siguiente:

1. El nivel de comercio exterior con Brasil siempre ha sido del orden de US\$3,022 Millones¹². La razón por la cual nuestro comercio exterior no se ha incrementado sustancialmente se debe a la carencia de los medios de comunicación y acceso al mercado brasilero. En la actualidad la mejor muestra de que nuestro comercio puede integrarse con Brasil lo ha dado el sector textil peruano que para el 2011 dio incrementado su capacidad comercial en 12% con Brasil.
2. El Puerto de Yurimaguas, la carretera Interoceánica se convertirán esencialmente en lugares de tránsito para hacer llegar nuestro producto al vecino país.

5.3 Presentación de resultados

Cuadro 5.14
Impactos socioeconómicos: Terminal Nueva Reforma

Componentes	Factores	Fases del Proyecto	
		Construcción	Operación y Mantenimiento
Social	Modo de Vida	X	X
	Conflictos sociales	X	
	Salud y seguridad	X	X
Económico	Generación de empleo	X	X
	Cambio en el valor de la Tierra	X	X

¹²De acuerdo a Promperú para el 2010 el comercio entre Perú y Brasil fue de US\$ 3,022 Millones, lo que significó un aumento de 43,7% respecto al año 2009.

El impacto socioeconómico en el distrito de Yurimaguas, la provincia de Alto Amazonas, el departamento de Loreto y para el Perú en general va a ser positivo principalmente a largo plazo debido a que:

- El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) promovieron adecuadamente la promoción a la inversión privada a través de la celebración de un Contrato de Concesión, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) para la reubicación del Terminal Portuario de Yurimaguas.
- Los beneficiarios directos del proyecto de Construcción del Terminal Portuario de Yurimaguas serán los exportadores peruanos y brasileños, considerando que el puerto es un eslabón importante en la cadena de articulación y comercialización de los flujos comerciales a través del Eje de integración IIRSA Norte que involucra a los siguientes países: Perú – Brasil y Ecuador – Perú – Brasil. El comercio binacional espera la culminación de una serie de obras dentro del acuerdo de integración y finalmente el mayor abastecimiento de productos generales hacia Iquitos y otras localidades de la Amazonía a partir del Norte Peruano.
- Los pobladores de la provincia de Alto Amazonas (Yurimaguas) son y serán beneficiados directos del proyecto, que permitirá mejores alternativas de empleo para la población, tanto en la etapa de construcción del proyecto como en el funcionamiento del mismo. Ello conllevará a que la población tenga mejores condiciones socioeconómicas y mayores oportunidades de desarrollo.

5.3.1. TIPO DE PUERTO ESPERADO

En las futuras instalaciones del Puerto de Yurimaguas en el sector de Nueva Reforma, se espera que el tipo de Puerto corresponda a un Puerto Multipropósito, que cuente con una administración privada, de titularidad y uso público, que cuente con infraestructura (playa de almacén de Contenedores) y tecnología (Grúas pórtico) moderna. Capaz de atender Naves de entre 20 y 120 metros de eslora y nueve metros de calado.

CAPITULO VI

IMPACTOS DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS

6.1. Actividades y Análisis de Costo Beneficio en el Terminal Portuario de Yurimaguas

6.1.1. Actividades para el Estudio de Factibilidad¹³

Las principales actividades que se desarrollarían durante la ejecución del proyecto, sin ser limitativos, son los siguientes:

6.1.1.1. Estudio de Pre factibilidad:

- ✓ Estudio del movimiento de carga y pasajeros de los Puertos de Iquitos y Yurimaguas, cantidades/volúmenes, destinos y orígenes.
- ✓ Evaluación de las embarcaciones que realizan los servicios de transporte, estableciendo categorías.
- ✓ Identificación de los diversos flujos actuales y potenciales.
- ✓ Evaluación de la infraestructura actual, identificación de las necesidades y deficiencias.

¹³Interior. www.internor.org.pe/.../2/.../ZAL_Iquitos_Yurimaguas%5B1%5D.doc

- ✓ Evaluación de la organización y eficiencia de las operaciones portuarias.
- ✓ Evaluación de los niveles de integración multimodal, identificación de las deficiencias y las posibilidades de mejora.
- ✓ Evaluación de los servicios ofrecidos en el mismo puerto y los servicios deficitarios.
- ✓ Identificación de los sobrecostos de los servicios portuarios.
- ✓ Identificación de la infraestructura necesaria y la inversión requerida.
- ✓ Evaluación de los beneficios y costos del desarrollo previsto.
- ✓ Elaboración Términos de Referencia para los estudios de Factibilidad.

6.1.1.2 Estudio de Factibilidad para la ZAL de Iquitos y la ZAL de Yurimaguas:

- ✓ Evaluación y análisis del transporte fluvial en la zona del proyecto.
- ✓ Evaluación y análisis de los sobre-costos de los servicios portuarios
- ✓ Diseño detallado de la configuración de la ZAL.
- ✓ Análisis de alternativas para desarrollar la ZAL.
- ✓ Estimación de costos de las alternativas analizadas
- ✓ Evaluación del impacto ambiental
- ✓ Evaluación económica y financiera del proyecto.
- ✓ Evaluación de las posibilidades de participación privada en la operación de la ZAL.
- ✓ Elaboración de Términos de Referencia para los Estudios Definitivos.

6.1.1.3. Estudio Definitivo:

- ✓ Desarrollo a nivel de ejecución de obra de la infraestructura portuaria.

- ✓ Desarrollo a nivel de ejecución de obra de la ZAL.
- ✓ Elaboración de un Programa de promoción de la participación privada en el desarrollo de la ZAL.
- ✓ Preparación del expediente Técnico

6.1.1.4. Resultados esperados¹⁴

Los resultados esperados de la puesta en marcha de una ZAL se pueden ir logrando de una manera progresiva y se pueden resumir en los siguientes:

❖ Generar oportunidades y sinergias:

- ✓ Aumento en el tráfico de productos, en diversos sentidos.
- ✓ Crecimiento del tráfico fluvial, generando nuevos puestos de trabajo.
- ✓ Consolidar cargas para justificar el transporte en naves de mayores dimensiones y menores costos unitarios.
- ✓ Generación de economías de escala para colocar productos en mercados más importantes y para adquirir bienes con costos más bajos.
- ✓ Desarrollar nuevas y mejores oportunidades de negocios.
- ✓ Promover el incremento de la producción agrícola, pecuaria y pesquera, generando oportunidades para la agroindustria.
- ✓ Desarrollar actividades complementarias (empaquete, etiquetado, etc.).
- ✓ Posibilidades de desarrollo logísticos.
- ✓ Posibilidad para contactar nuevos clientes y proveedores.

❖ Reducir costos:

- ✓ Reducción de los costos en los servicios portuarios.

¹⁴Interior. www.internor.org.pe/.../2/.../ZAL_Iquitos_Yurimaguas%5B1%5D.doc

- ✓ Disminución de los costos fijos en el comercio.
- ✓ Generación de economías de escala.
- ✓ Capacidad para negociar mejores tarifas.
- ✓ Consolidación de cargas de entrada y salida.
- ✓ Concurrencia de la oferta y demanda.
- ✓ Reducción de los recorridos de la carga.
- ✓ Reducción del transporte con falso flete.
- ✓ Favorecer la competencia de proveedores.
- ✓ Reducir mermas o pérdidas de mercaderías (robos, deterioro y accidentes).

❖ **Mejorar la eficiencia:**

- ✓ Mejora de la relación Puerto – Ciudad.
- ✓ Mejora de la calidad de los servicios portuarios y logísticos, reduciendo las demoras, pérdidas y mermas de mercancías.
- ✓ Desarrollo de empresas de transporte fluvial de mayor eficiencia y confiabilidad.
- ✓ Mejora de la seguridad en el puerto y en las rutas.
- ✓ Programación de embarques y cumplimiento del mismo.
- ✓ Integración de sistemas de transporte.
- ✓ Brindar facilidades y comodidades para los usuarios del puerto y los servicios asociados.

6.1.1.4.1. Planteamiento de ubicación del nuevo Puerto

A. Alternativa A: Yurimaguas:

Esta alternativa consiste en la rehabilitación y/o ampliación del actual Terminal Portuario de Yurimaguas.

Las condiciones actuales provocan en los usuarios la percepción de que en numerosas ocasiones es preferible utilizar los denominados embarcaderos informales. Por otra parte, a expensas de los resultados del estudio de la demanda, cabe suponer, suponer por el momento que sería necesario una ampliación futura de su capacidad. Para mejorar estos condicionantes se realizara una ampliación y mejora de muelle actual, así como un dragado de los malos pasos que existen aguas abajo (Paranapura, providencia, metrópolis, oro mina, santa maría, y progreso), para mejorar las condiciones de navegabilidad. También será necesaria la mejora y ampliación de la carretera de acceso, para lo cual se deberían realizar una serie de expropiación es urbanas, en unos 3 kilómetros de longitud.

Mantener la ubicación actual del Terminal en Yurimaguas produciría efectos positivos sobre la población que trabaja directa o indirectamente en el terminal debido a que no sería necesario el desplazamiento o la reubicación de dicha población.

Esta alternativa plantea el desarrollo de las siguientes actividades:

- ✓ Construcción de un muelle tipo marginal y un muelle flotante
- ✓ Construcción de un antepuerto, donde se habilitara un área amplia destinada para estacionamiento de vehículos en espera.
- ✓ Construcción de una vía de acceso principal a las instalaciones portuarias.
- ✓ Construcción de vías de acceso secundarios que conectan la vía principal con los accesos de las diferentes plataformas de las edificaciones e instalaciones portuarias, cada una con características diferentes.
- ✓ Construcción de edificaciones para el área administrativa y de servicio, en un área de 1250 m².
- ✓ Construcción de tres almacenes de 3350m², 3350m², 1750m² respectivamente.
- ✓ Instalación de una palta de frio en un área de 1320 m²

❖ **Ventajas:**

- ✓ Sería posible aprovechar al menos parcialmente, la infraestructura existente (macizos de anclaje, estribo, cercos, áreas de almacenamiento, etc.)
- ✓ No se requiere una gran inversión para la mejora de los accesos (puentes, carreteras).
- ✓ No requeriría el traslado o la reubicación de la población que depende del terminal

❖ **Inconvenientes:**

- ✓ Necesitaría el dragado de todos los malos pasos que se encuentran aguas debajo de su ubicación.
- ✓ Se encuentra en el caso urbano de la ciudad, con los problemas de congestión del tráfico de vehículos pesados que se supondría.
- ✓ El crecimiento del área de almacenamiento estaría limitado.

B. Alternativa B: Nueva reforma:

Esta ubicación se encuentra en la margen izquierda del río Huallaga, próxima a Yurimaguas y para su acceso requeriría la construcción de una nueva carretera de aproximadamente 8 kilómetros de longitud que enlazaría con la carretera Tarapoto-Yurimaguas. Para la realización de dicha carretera sería necesaria la construcción de un puente sobre el río Parapapura de unos 100m de longitud. En esta nueva ubicación sería necesario el dragado de los malos pasos que se localizan aguas abajo (metrópolis, oro mina, santa maría, y progreso). También sería necesario comentar que el efecto de la reubicación del terminal no sería tan negativo sobre la población afectada debido a la proximidad entre ambas localizaciones. Por otro lado, el resultado sobre la congestión del tráfico en la ciudad de Yurimaguas sería positivo debido al desvío de numerosos vehículos al nuevo terminal.

Esta alternativa plantea el desarrollo de las siguientes actividades:

- ✓ Construcción de un muelle flotante sin apoyo intermedio
- ✓ Construcción de otros ambiente administrativos y almacén de carga importada en la nueva área a ser integrada (expropiación del molino).
- ✓ Construcción de un almacén para carga de cabotaje, carga general y un área mucho mayor destinado para la carga en contenedores o para el patio contenedor.

- ✓ Construcción de un bypass o puente de conexión entre el área de las instalaciones actuales y el ex molino.
- ✓ Construcción de dos almacenes de 3525m², 1600m² y la ampliación de un almacén de 3525m² respectivamente.
- ✓ Construcción de un patio de contenedores, con una capacidad de almacenamiento de 280 TEUs.
- ✓ Instalación de balanza para vehículos de carga.

❖ **Ventajas:**

- ✓ Desplazamiento del terminal supondría la mejora del tráfico dentro del casco urbano de Yurimaguas.
- ✓ Cuenta con una gran extensión para el desarrollo portuario.
- ✓ El cauce es estable y cuenta con profundidades adecuadas.

❖ **Inconvenientes:**

- ✓ Aunque el dragado de los malos pasos es menor que en la alternativa anterior, sigue siendo de una magnitud importante.
- ✓ Requiere la realización de una carretera de aproximadamente 8 km de longitud así como un puente de 100m sobre el río Paranapura.

C. Alternativa C: Santa María margen izquierda:

Para llegar a esta nueva ubicación se tendría que realizar un desvío de la carretera que llega a Yurimaguas desde Tarapoto, cruzar con un puente el Río Paranapura de unos 100m de longitud y llegar por una carretera de aproximadamente 38 km a la margen izquierda de Santa María.

Esta alternativa no cumple los criterios expresados en los términos de referencia por precisar una carretera de acceso de longitud superior 30 km.

La ventaja principal de dicha ubicación es que nos permitiría reducir los volúmenes de dragado debido a su ubicación aguas debajo de los malos pasos de Paranapura, providencia, Metrópolis, Oro mina y Santa María.

Del mismo modo que en la alternativa anterior, se produciría un efecto beneficioso sobre el tráfico en la ciudad de Yurimaguas debido al desplazamiento del terminal, aunque por otro lado, debido a la lejanía del nuevo terminal respecto a Yurimaguas

sería necesaria una reubicación de la población (o al menos de su negocio) que trabaja directa o indirectamente de las actividades que se dan en la terminal.

❖ **Ventajas:**

- ✓ Desplazamiento del terminal supone la mejora del tráfico dentro del casco urbano de Yurimaguas.
- ✓ Cuenta con una gran extensión para el desarrollo portuario.
- ✓ El cauce es estable y cuenta con profundidades adecuadas.
- ✓ Supone la eliminación del dragado en cinco malos pasos lo que repercute en los costes del mismo.

❖ **Inconvenientes:**

- ✓ Requiere la realización de una carretera de gran longitud (38km) así como un puente de 100 m sobre el río Parapapura lo que encarece enormemente la inversión inicial.
- ✓ El cambio de ubicación del terminal provocará el desplazamiento de las personas que trabajan en la actual infraestructura, debido a la lejanía del nuevo terminal provocará la reubicación de dichas personas.

D. Alternativa D: Santa María margen derecha con puente:

Esta alternativa surge del intento de mejorar el acceso desde Santa María hasta la zona del puerto actual de Yurimaguas. Para ello sería necesario cruzar el río Huallaga con un puente de unos 520m de longitud, con el incremento de coste que ello supone, y realizar una carretera de 16 km para llegar a Santa María margen derecha. Como alternativa C se contaría con la ventaja del ahorro en el dragado de los malos pasos pero, sin embargo, en este caso el efecto positivo provocado en la alternativa anterior sobre el tráfico en la ciudad desaparecería, ya que en esta alternativa la circulación se mantendría por Yurimaguas. Además requeriría una reubicación de la población.

❖ **Ventajas:**

- ✓ Cuenta con una gran extensión para el desarrollo portuario.
- ✓ El cauce es estable y cuenta con profundidades adecuadas.

- ✓ Supone la eliminación del dragado en cinco malos pasos lo que repercute en los costes del mismo.

❖ **Inconvenientes:**

- ✓ Requiere la realización de una carretera de 16km de longitud, así como un gran puente sobre el río Huallaga de 520m de longitud que encarecería enormemente la inversión inicial.
- ✓ El cambio de ubicación del terminal provocaría el desplazamiento de las personas que trabajan en el.
- ✓ El tráfico continuaría pasando por la ciudad de Yurimaguas con los efectos negativos de congestión de vehículos pesados que ello provocaría.

E. Alternativa E: Santa María margen derecha con Ferry:

En esta alternativa se debería mejorar el acceso para llegar a la zona del puerto actual de Yurimaguas, mejorar las instalaciones actuales de embarque del puerto, cruzar el río Huallaga con un ferry y construir las instalaciones necesarias para el desembarque en la orilla opuesta, una vez nos encontramos en la otra orilla se debería construir una carretera de 16km. Para llegar a Santa María margen derecha. Con esto se conseguiría no realizar el costoso puente sobre el río Huallaga, no obstante, según estudios existentes de la empresa internave, su capacidad de transporte total estaría limitada por la capacidad de manipulación del ferry, la cual se estima en 130000 tn/año por cada unidad de ferry. Dicha capacidad ha sido deducida de considerar un tiempo de traslado entre ambas orillas de 20 minutos transportando 4 camiones de 9 toneladas de carga, si bien se puede aumentar el número de ferries, pero ello aumentaría los problemas en el tráfico de vehículos pesados en Yurimaguas. Es decir, previsiblemente, la capacidad del terminal desde el punto de vista de sus infraestructuras y equipamientos, sería suficiente sin embargo, no encontraríamos con un cuello de botella consecuencia de la capacidad del propio ferry. De igual modo que en la alternativa anterior, esta presenta la ventaja del ahorro en el dragado de los malos pasos y los efectos negativos que supondría la reubicación de la población, así como el problema de congestión del tráfico en Yurimaguas.

❖ **Ventajas:**

- ✓ Cuenta con una gran extensión para el desarrollo portuario
- ✓ El cauce es estable y cuenta con profundidades adecuadas.
- ✓ Supone la eliminación del dragado en cinco malos pasos lo que repercute en los costes del mismo.

❖ **Inconvenientes:**

- ✓ Requiere la realización de una carretera de 16km de longitud y en este caso la disposición de un ferry para cruzar el rio Huallaga.
- ✓ El cambio de ubicación del terminal provocara el desplazamiento de las personas que trabajan en el.
- ✓ El trafico continuaría pasando por la ciudad de Yurimaguas con los efectos negativos de congestión de vehículos pesados que ello provocaría.
- ✓ Capacidad por el número de ferris.

F. Alternativa F:Cachihuañusca:

Para la conexión de esta alternativa que se ubica en la margen izquierda del rio Huallaga, con el actual terminal fluvial sería necesaria la construcción de una carretera de 17 kilómetros que conectase con la carretera Tarapoto-Yurimaguas. En el trazado de dicha carretera se contemplaría la realización de un puente, con una longitud de 100m, sobre el rio Parapapura. Además sería necesaria la realización del dragado de los malos pasos que se ubican aguas debajo de esta ubicación. En cuanto a los efectos sobre el tráfico, estos serian positivos ya que el acceso a la nueva ubicación no atravesaría Yurimaguas y en cuanto a la reubicación de la población afectada esta debería ser total debido a la lejanía de la localización seleccionada respecto de Yurimaguas.

❖ **Ventajas:**

- ✓ Desplazamiento del terminal supone la mejora del tráfico dentro del casco urbano de Yurimaguas.
- ✓ Cuenta con una gran extensión para el desarrollo portuario.
- ✓ Cuenta con profundidades adecuadas.

❖ **Inconvenientes:**

- ✓ Requiere la realización de una carretera de 19km de longitud así como un puente de 100m sobre el río Parapapura.
- ✓ El cambio de ubicación del terminal provocaría el desplazamiento de las personas que trabaja en el.
- ✓ El volumen de dragado de los malos pasos sigue siendo considerable.

6.1.1.4.2. Resultados de la evaluación social

La evaluación social de las alternativas planteadas muestra indicadores económicos favorables, sin embargo la alternativa 1- nueva reforma es el que presenta mejores indicadores de rentabilidad social, cuyos resultados se muestran en la siguiente tabla:

**Cuadro 6.1
Resultados de la Evaluación social**

Alternativas	Indicadores de evaluación social		
	VAN	TIR	B/c
Alternativa-N1 nueva reforma	23350.59	16.7%	1.73
Alternativa-N2 nueva reforma	19124.73	15.7%	1.61
Santa María Margen Izquierda	18258.45	15.5%	1.42
Santa María Margen Derecha con puente	18582.95	14.4%	1.45
Santa María Margen Derecha con Ferry	20847.45	15.9%	1.5
Cachihuañusca	21528.48	16.1%	1.53

	DESCRIPCIÓN	UND	Yurimaguas	Nueva Reforma
	Ampliación a Fase 2 Infraestructura Portuaria	glob	7'258,447	5'915,919
1	Total Costo de Construcción	US \$	7'258,447	5'915,919
2	Ingeniería de Detalle	7%(1)	508,091	414,114
3	Total Costo de Construcción + Ingeniería		7'766,538	6'330,033
4	Supervisión de Ingeniería	4%(3)	310,662	253,201
5	Supervisión de Obra	8%(3)	621,323	506,403
6	Total Costo de Constr + Ing+Sup		8'698,523	7'089,637
7	Contingencias	6%(6)	521,911	425,378
8	SUB TOTAL		9'220,434	7'515,015
9	IGV	19%(8)	1'751,883	1'427,853
10	TOTAL		10'972,317	8'942,868

Fuente: Proinversión

6.2. Costos de la Nueva Reforma

Cuadro 6.2

Cuadro 6.3

Costos de Inversión en Ampliaciones de Infraestructura- Año 2027 en US\$

Fuente: Proinversión

	DESCRIPCIÓN	UND	Yurimaguas	Nueva Reforma
	Infraestructura Portuaria	glob	13´433,432	13´898,550
	Acceso Terrestre y Puentes	glob	6´400,000	11´900,730
	Impacto Ambiental	glob	52,035	491,904
	Impacto Social	glob	4´182,120	212,313
1	Total Costo de Construcción	US \$	24´067,587	26´503,497
2	Ingeniería de Detalle	7%(1)	1´654,731	1´855,245
3	Total Costo de Construcción+Ingeniería		25´752,318	28´358,742
4	Supervisión de Ingeniería	4%(3)	1´030,093	1´134,350
5	Supervisión de Obra	8%(3)	2´060,185	2´268,699
6	Total Costo de Constr+Ing+Sup		28´842,596	31´761,791
7	Contingencias	6%(6)	1´730,556	1´905,707
8	SUB TOTAL		30´573,152	33´667,498
9	IGV	19%(8)	5´808,899	6´396,825
10	TOTAL		36´382,051	40´064,323
	DESCRIPCIÓN	UND	Yurimaguas	Nueva Reforma
	Infraestructura Portuaria	glob	13´433,432	13´898,550
	Acceso Terrestre y Puentes	glob	6´400,000	11´900,730
	Impacto Ambiental	glob	52,035	491,904
	Impacto Social	glob	4´182,120	212,313
1	Total Costo de Construcción	US \$	24´067,587	26´503,497
2	Ingeniería de Detalle	7%(1)	1´654,731	1´855,245
3	Total Costo de Construcción+Ingeniería		25´752,318	28´358,742
4	Supervisión de Ingeniería	4%(3)	1´030,093	1´134,350
5	Supervisión de Obra	8%(3)	2´060,185	2´268,699
6	Total Costo de Constr+Ing+Sup		28´842,596	31´761,791
7	Contingencias	6%(6)	1´730,556	1´905,707
8	SUB TOTAL		30´573,152	33´667,498
9	IGV	19%(8)	5´808,899	6´396,825
10	TOTAL		36´382,051	40´064,323

Cuadro 6.4

Inversión en Equipamiento-Nueva Reforma-Muelle Marginal

	DESCRIPCIÓN	UND	P.U. US \$	FASE 1		FASE 2		TOTAL US \$
				CAN T	PARCIAL	CAN T	PARCIAL	
	EQUIPAMIENTO				993,000		1'210,950	2'203,950
	Grúa autopropulsada s/ruedas, pluma giratoria de celosía	und	280,000	2	560,00	1	280,000	
	Tractores de Tiro para tráilers	und	21,500	2	43,000	1	21,500	
	Vagones 6mx2.1 m s/ruedas	und	13,000	6	78,000	3	39,000	
	Elevadores	und	26,000	6	156,000	3	78,000	
	Elevadores	und	723,450	0	0	1	723,450	
	Embarcación mantenimiento de obras de río	und	35,000	1	35,000	0	0	
	Equipos y herramientas para taller de mantenimiento	est	20,000	1	20,000	0	0	
	Juego de balanza para grúa	jgo	32,000	1	32,000	0	0	
	Juego de equipo de izaje	jgo	32,000	1	32,000	0	0	
1	Costo Directo de Construcción						US \$	2'203,950
2	IGV						18% C.D.	396,711
3	Total de Costo de Construcción (1+2)						US \$	2'600,661

Fuente: ProInversión

6.3. Beneficios que aporta la Propuesta:

Los beneficios identificados se consideran los mismos para las alternativas de TP de Yurimaguas (ENAPU) y de Nueva Reforma, dado que ambos terminales portuarios contarán con la misma infraestructura y equipamiento, por lo que brindarán los mismos servicios y facilidades.

Los beneficios se han identificado a partir de la prestación de los servicios del transporte fluvial en las condiciones actuales, es decir a las dificultades u ocurrencias en la situación sin proyecto que significan costos para los usuarios y que con el proyecto se convierten en beneficios, y son los siguientes:

- ✓ Beneficios por captación de la carga informal al TP Yurimaguas
- ✓ Beneficios por reducción de merma de la carga informal desviada al proyecto
- ✓ Beneficios por mayor rendimiento de los equipos en el TP de Yurimaguas

Los beneficios cuantificables y no cuantificables, por su efecto multiplicador, se trasladarían a la economía regional y al país en conjunto.

6.3.1. Criterio de estimación del proyecto

Para la identificación de los beneficios se ha tomado en cuenta algunos criterios y datos referenciales recopilados en la zona de estudio a través de entrevistas y encuestas.

❖ Captación de la carga de los embarcaderos informales

Las operaciones de embarque/desembarque de la carga a través de los embarcaderos informales en la ciudad de Yurimaguas ha experimentado un crecimiento del orden del 6.8% anual durante los últimos 8 años, esta situación ha conllevado a que en la actualidad, del total de la carga(244110TM) que se moviliza en los terminales fluviales de la ciudad de Yurimaguas, el 64.3% de las operaciones (embarque/desembarque de la carga) se realiza a través de los embarcaderos informales (La boca, Abel Guerra, La Ramada, Garcilazo,etc.) y solo el 35.7% es a través del TP administrado por ENAPU S.A De continuar la situación sin proyecto en el año 2018, alcanzara su capacidad máxima, pasando la demanda no atendida por el TP de Yurimaguas, hacia los embarcaderos informales. Se asume que con la puesta en marcha del proyecto, esta situación se revertirá, es decir del total de las operaciones de embarque/desembarque que se realiza a través de los embarcaderos informales, el que corresponde al embarcadero “La boca” (69.6% del total de las operaciones de los embocaderos informales), se desviara gradualmente (5 años promedio) hasta alcanzar el 100% de carga movilizada por este embarcadero, para la Alternativa en Nueva Reforma.

❖ Reducción de merma de la carga movilizada a través de embarcaderos informales.

Las operaciones de embarque/desembarque en los embarcaderos informales (La Boca, Abel Guerra, etc) se desarrollan en condiciones inadecuadas, el manipuleo de la carga a través de estibadores mal entrenados origina una merma entre e15% a 20% en promedio del total de la carga manipulada; a este panorama hay que añadir todos los riesgos de accidentes que significa cargar y descargar a través de plataformas de madera instalados artesanalmente. Para el presente caso se asume una reducción del 15% de la merma de la carga movilizada.

❖ **Rendimiento de los equipos del TP de Yurimaguas**

En la actualidad en el TP de Yurimaguas dispones para las operaciones de embarque y desembarque de la carga de dos grúas de 12 TM y 6tm respectivamente es preciso señalar en el caso de una operación simultánea, el embarcadero flotante con los embarcaciones acoderadas alcanza un rendimiento promedio de 20 TM/hora, esta situación conlleva que las naves, especialmente las barcasas, permanezcan atracados por mayor tiempo, el cual incide en mayores costos por uso de amarradero para el transporte fluvial.

En la situación con proyecto se dispondrá de una grúa pórtico de 30 TM de izaje y se espera un rendimiento de 80 TM/hora. De la diferencia de las horas ocupadas de la situación “sin-con proyecto” se ha estimado los costos evitados por mayor pago de uso de amarraderos.

6.3.2. Cuantificación de los beneficios

Los criterios y consideraciones descritas han permitido identificar y cuantificar los beneficios, por los siguientes compuestos:

❖ **Mayor ingreso por carga desviada del embarcadero informal:**

Este beneficio se ha estimado asumiendo que, para la situación con el proyecto, el volumen de carga que actualmente se moviliza por os embarcaderos informales pasaría a ser atendida por Nuevo Terminal de Yurimaguas. De acuerdo al estudio de Demanda del total de la carga movilizada a través de los embarcaderos informales, el 69.6% corresponde al embarcadero de la Boca; el mismo que se desviara (100%) con la puesta en marcha del proyecto.

Para la Alternativa 1 Nueva Reforma, la carga desviada será incorporada gradualmente en los primeros cinco años a partir de la puesta en marcha del proyecto.

Para el caso de la Alternativa 2 TP Yurimaguas (ampliación y mejoramiento del existente) se considera que el proceso de desviación de la carga de los embarcaderos informales (La boca), será más lento, es decir aproximadamente de 10 años, por la misma cercanía y la naturaleza de su existencia.

En ambas alternativas, se deberá realizar trabajos de sensibilización a los navieros y usuarios en general, pero en la Alternativa 2 (TP Yurimaguas), los resultados de sensibilización podría ser más lento, por lo mismo se considera un periodo más largo para el proceso de desviación de la carga, en este caso.

Los beneficios se obtienen multiplicando el número de naves que movilizan la carga desviada del embarcadero informal La Boca, por las tarifas que cobra actualmente el Terminal Portuario de Yurimaguas, por los servicios como, Uso de muelle (US\$4.03 por día de embarque), uso de amarradero (US\$1.01 por TM) y servicio de manipuleo (US\$0.2 por TM).

Cuadro 6.5 Escenario Neutro

Fuente: Pro inversión

Años	Carga Desviada de Embarcaderos Informales (TM)			Recuperación de carga de Embarcaderos Informales a partir de la año 2018 TM			Total carga desviada de Embarca. Informales (TM) (1)+(2)=(3)	Nº de Naves
	Embarque	Desemb.	Subtotal	Embarque	Desemb.	Subtotal		
2013	28526	27294	55820	0	0	0	55820	159
2015	46415	44410	90825	0	0	0	90825	259
2020	94799	90704	185503	4362	3196	7558	193061	552
2025	116171	111153	227324	16630	12088	28718	256042	732
2030	142362	136213	278575	31137	22441	53578	332153	949
2035	174458	166922	341380	48309	34505	82814	424194	1212
2042	231903	221886	453789	77817	54837	132654	586443	1676

❖ **Ahorro por reducción de merma de la carga desviada de los embarcaderos informales.**

Se ha estimado que hay mermas (perdidas) de la carga en los embarcaderos informales que alcanzan entre 15 a 20% del volumen de carga normal movilizada. Esta pérdida se origina por el manipuleo durante la carga o descarga de la mercadería.

Con la puesta en marcha del proyecto se ha considerado de manera conservadora un 15% de la reducción de las mermas; el cual constituye un beneficio para el proyecto. La cuantificación de este beneficio se obtiene multiplicando el volumen de reducción de mermas por el precio promedio por TM de los productos perecibles y no perecibles (mencionadas anteriormente), el resultado asciende a \$90721/TM (US\$302.4/TM).

✓ **Ahorro por incremento de rendimiento de los equipos del TP de Yurimaguas**

Este beneficio corresponde a los ahorros por el uso de nuevos equipos (grúas, elevadores), con los cuales se incrementarían los rendimientos de los servicios en el terminal portuario en comparación a los existentes; lo que se traduce en menor permanencia de las naves. Para el cálculo, se ha tomado en consideración la diferencia de las horas de uso de amarraderos sin proyecto menos con proyecto (de un rendimiento de 15.2 TM/hr a 80 TM/hr en el primer año de operación), multiplicado por la tarifa por uso de este servicio (US\$4.03)

✓ **Beneficios por aumento de turismo**

Cuadro 6.6

Tráfico de Pasajeros estimados en el transporte Interprovincial

	Perú	Loreto
2000	56458223	50374
2001	58545519	50589
2002	56883719	50613
2003	54317471	37001

2004	57267891	51015
2005	58599608	54867
2006	59027885	55766
2007	59124358	56801
2008	59572486	58039
2009	60623489	62246
2010	61294609	64492
2011	61833609	66417
2012	62394754	68548
2013	63048833	70897
2014	63744102	73469
2015	64368225	75713
2016	64982948	77957
2017	65612815	80265
2018	66256428	82609
2019	66897947	84951
2020	67528716	87248

Fuente: Elaboración Propia

✓ **Beneficios por aumento de carga**

Cuadro 6.7
Tráfico de carga

AÑO	TRÁFICO DE CARGA(TM)		
	Cabotaje Descarga	Cabotaje Embarque	TOTAL
2005	24,868	36,871	61,739
2006	33,867	34,595	68,462
2007	36,753	52,050	88,803
2008	46,293	48,477	94,770
2009	42,252	42,275	84,527
2010	80,476	50,098	130,574
2011	47,769	55,099	102,868
2013	57,234	45,835	102,869
2014	59,287	47,041	105,328
2015	61,418	48,493	109,911
2016	63,631	49,992	113,623
2017	65,927	51,541	117,468
2018	68,312	53,139	121,451

2019	70,788	54,790	125,579
2020	73,361	56,495	129,857
2021	76,033	58,256	134,289
2022	78,808	80,076	138,883
2023	81,890	61,955	143,645
2024	84,685	63,896	148,591
2025	87,795	65,902	153,697

Elaboración propia

Fuente: ENAPU

✓ **Beneficio por aumento en el tráfico de contenedores**

Cuadro 6.8

Tráfico de Contenedores

AÑO	TRÁFICO DE CONTENEDORES(TEU's)			
	Carga Internacional		Carga Cabotaje	TOTAL
	Importación	Exportación		
2005	-	-	-	-
2006	-	-	15	15
2007	-	-	3	3
2008	-	-	26	26
2009	6	-	83	89
2010	-	12	94	106
2011	35	7	38	80
PROYECCIONES				
2013	0		2,688	2,688
2018	6,732		5,027	11,759
2023	8,900		7,330	16,230
2028	9,340		9,993	19,333
2033	9,796		14,544	24,340
2038	10269		18,414	28,683
2042	10,665		21647	32,312

Elaboración propia

Fuente: ENAPU y PROINVERSIÓN(ver Anexo N°3)

✓ **Beneficio por aumento de Naves**

Cuadro 6.9
Naves por unidades

AÑO	NAVES (Unidades)		
	Alto Bordo	Naves Menores	TOTAL
2005	0	290	290
2006	0	300	300
2007	0	375	375
2008	0	264	264
2009	0	287	287
2010	0	536	536
2011	0	578	578
	NAVES DE CARGA INTERNACIONAL	NAVES DE CARGA CABOTAJE	
2013	0	220	220
2018	54	191	245
2023	70	231	301
2028	53	187	240
2033	61	226	287
2038	71	272	343
2042	60	237	297

Elaboración propia

Fuente: ENAPU y PROINVERSIÓN (ver Anexo N°4)

- ✓ Beneficio por la relación mayor producción: esto se debe a que la producción en Loreto está en aumento, por lo tanto se necesita un mercado más amplio (Manaos) con el cual se pueda comercializar estos productos, siempre y cuando esta comercialización sea fiable. Ver anexo 5

Cuadro 6.10
Producción de principales productos agrícolas 1/
(Toneladas)

Cultivo	Enero		Variación
	2010	2011	
Arroz cascara	7843	10409	32,7
Plátano	29079	29290	0,7
Yuca	31173	29393	-5,7
Maíz choclo	2939	2535	-13,7
Limón	1003	1024	2,1
Papaya	920	1113	21,0
Piña	1953	2050	5,0
Caña de azúcar	15461	15633	1,1
Maíz amarillo	7418	7549	1,8
Camucamu	1282	1267	-1,2

Fuente: Dirección Regional de Agricultura de Loreto.

Elaboración: BCRP. Sucursal Iquitos. Departamento de Estudios Económicos.

Cuadro 6.11
Producción pecuaria
(Toneladas)

Especies	Enero		Variación
	2010	2011	
Carne de ave	1435	1932	34.6
Carne de porcino	216	219	1.4
Carne vacuno	134	154	14.9
Carne ovino	5	5	0.0
Carne de búfalo	13	16	23.1
Huevos	259	365	40.9
Leche	225	227	0.9
Total	2287	2918	28.7

Fuente: Dirección Regional de Agricultura de Loreto.

Elaboración: BCRP. Sucursal Iquitos. Departamento de Estudios Económicos.

Cuadro 6.12
Producción de petróleo crudo
(Miles de barriles)

	Enero		Variación
	2010	2011	
Pluspetrol	979	882	-9.9
Lote 1-AB	584	555	-5.0
Lote 8	395	327	-17.2
The Maple Energy	12	12	0.0
Lote 31-B	8	9	12.5
Lote 31-E	4	3	-25.0
Total	991	984	-9.8

Fuente: Perúpetro S.A.

Elaboración: BCRP. Sucursal Iquitos. Departamento de Estudios Económicos

Cuadro 6.13
Valor bruto de la Producción del Sector Manufactura

	Enero	
	2010	2011
Manufactura primaria	2.1	11.8
Manufactura no primaria	19.9	0.2
Total	17.4	1.6

Fuente: Dirección Regional de la Producción de Loreto y Encuestas a Empresas Industriales.

7. CONCLUSIONES

1. Correlacionando el objetivo de la Tesis con las conclusiones, podemos afirmar que el impacto de las principales variables socio-económicas de la Región Loreto a partir del relanzamiento del Puerto de Yurimaguas; va a ser definitivo a juzgar por los resultados siguientes:

	2015	2021
PBI	7%	8%
Perspectivas del Crecimiento Regional	8.4%	10.2%
PEA	11%	11.1%
PEA Directa e Indirecta relacionada al Puerto	2.8%	3.35%

2. Los principales impactos Socio-económicos están relacionados a la calidad de vida en torno al Futuro Puerto de Yurimaguas ya que con las nuevas instalaciones se va mejorar los servicios alrededor de ella, como por ejemplo; se tiene que tender una Red de agua y alcantarillado, que no solo servirá al puerto, además harán uso de ella los pobladores que vivan alrededor de dicha instalación.
3. Otro impacto socio-económico es la red de energía eléctrica que tiene que tenderse para la operación del puerto (trifásica) de la cual también podrán hacer uso la poblaciones aledañas.
4. Entre los servicios que se requieren de manera complementaria al nuevo puerto son: pymes de transporte, alimentación, servicios de comunicación (internet), cabotaje, estiba, desestiba, carga y descarga, así como consolidadores y desconsolidadores, de carga, entre otros estos aspectos, esto no solo mejorara las condiciones, además genera negocios logísticos complementarios.
5. Otro aspecto que no se puede dejar de mencionar son las necesidades de las futuras naves como; combustible, limpieza, seguridad y avituallamiento entre otros; que requerirán de empresas y personal capacitados y especializado en dichas operaciones.

6. La concepción del puerto como sustento de desarrollo de toda una región, no es nueva, los conceptos giran en torno a ciudades puertos o regiones puertos, Lugares como el sudeste asiático que partieron del concepto de tener puertos importantes que aporten competitivamente a sus economías dieron como fruto una serie de teorías sobre cómo hacer competitivos dichos puertos.
7. El Terminal Portuario de Yurimaguas tiene un tamaño inadecuado, condiciones inseguras de operación y restricciones de navegabilidad en épocas de vaciante del Río Huallaga.
8. Gracias a Hinterland y Heartland, existe un tejido comercial y social muy fuerte alrededor de la operación del puerto y de los desembarcaderos informales, puesto que se ven amparadas por el flujo comercial, en los cuales se han generado medianas y micro economías domésticas que ayudan a la generación de ingresos y subsistencia de la población.
9. Las actividades desarrolladas, por mencionar las más importantes relacionadas a la operación del puerto: Servicio de carga y descarga (estibadores y/o cargadores), alquiler de camiones de transporte (este servicio es contratado por empresas de transportes desde la ciudad de Tarapoto en su mayoría), servicio de transporte urbano (mototaxi o motocar), venta de alimentos (vendedores ambulantes de comida), entre otros. Esto no deja de lado el servicio de transporte de pasajeros a través del río, que es la actividad económica más importante, después del transporte de carga de mercancía e insumos desde y hacia Yurimaguas a través del Huallaga y el Parapapura (este río es utilizado para intercambio comerciales menores).
10. Si bien se puede apreciar que existen evidencias de la relación Ciudad – Puerto (en donde se debería incluir a los desembarcaderos o puertos informales), la razón de ser de este tejido comercial y económico es el puerto en sí, al representar la formalidad de acuerdo a la autoridad naviera, este hecho asegura que el intercambio de productos a través de la carga sea continuo dando soporte a las pequeñas actividades antes mencionadas.

11. Como conclusión fundamental se tiene que el proyecto de Nuevo Puerto va a impactar positivamente en el componente socio-económico.
12. El costo de inversión en Equipamiento y construcción de la Nueva Reforma de Yurimaguas asciende a US\$ 2, 600,661.
13. El nivel de comercio exterior con Brasil siempre ha sido del orden de US\$3,022 Millones. La razón por la cual nuestro comercio exterior no se ha incrementado sustancialmente se debe a la carencia de los medios de comunicación y acceso al mercado brasilero. En la actualidad la mejor muestra de que nuestro comercio puede integrarse con Brasil lo ha dado el sector textil peruano que para el 2011 dio incrementado su capacidad comercial en 12% con Brasil.
14. Las exportaciones peruanas a Brasil, en 2010, sumaron US\$ 948 millones, es decir 86.5% más que el año anterior. Del total exportado, 73% correspondió a productos tradicionales, al sumar estas ventas US\$ 692 millones, y entre estos productos destacaron cobre (US\$ 422 millones), zinc (US\$ 110 millones), derivados de petróleo (US\$ 66 millones) y plata (US\$ 64 millones).
15. En el componente socioeconómico la generación del empleo y mejor calidad de vida será el principal impacto positivo. Se crearán puestos de trabajo durante la etapa de construcción y se mejorará la calidad de vida de los pobladores se estima una elevación en el transporte de mercancías.
16. Los impactos negativos del proyecto se centrarán sobre todo en los trabajos de construcción con la apertura de la carretera de acceso y la construcción del Terminal Portuario.
17. Las dificultades u ocurrencias en la situación sin proyecto que significan costos para los usuarios y que con el proyecto de reubicación del T.P. Yurimaguas se convierten en beneficios, son los siguientes:
 - Beneficios por captación de la carga informal al TP Yurimaguas
 - Beneficios por reducción de merma de la carga informal desviada al proyecto.

- Beneficios por mayor rendimiento de los equipos en el TP de Yurimaguas.

18. Los beneficios cuantificables y no cuantificables, por su efecto multiplicador, se trasladarían a la economía regional y al país en conjunto.

19. Se proyecta que en el 2019 el tráfico de carga en ese puerto será de 532,342 toneladas, de las cuales 397,627 corresponderán a carga general suelta y el 134,715 a carga en contenedores.

20. La culminación del eje comercial interoceánico norte, que se inicia en el puerto marítimo de Paita (Piura) hasta el puerto fluvial de Yurimaguas unido a través de una carretera de cerca de 1,000 kilómetros de extensión en óptimo estado.

21. Facilitará la formalización del transporte de carga fluvial, mejorando la seguridad de la carga y su manejo a efectos de reducir las mermas, así como la reducción de los sobrecostos portuarios.

22. Se incrementará la eficiencia de los servicios y actividades portuarias mediante una mayor seguridad en la transferencia de la carga y una mayor productividad en las operaciones, motivando que las embarcaciones formales opten por efectuar sus operaciones por esta nueva instalación portuaria.

8. RECOMENDACIONES

1. Sin lugar a duda, el mayor problema de nuestro oriente peruano es la falta de conectividad, dicha conectividad trae comercio y prosperidad a todo un país, por ejemplo en la selva los ríos son las carreteras por donde cruzan personas y mercancías. Por lo que se hace indispensable desarrollar una estrategia portuaria para la selva peruana que involucre transportes y recursos humanos calificados.
2. Se hace totalmente indispensable repotenciar la infraestructura del puerto de Yurimaguas, lo cual tendrá un impacto positivo en la economía de la Región Loreto. La interconectividad nos permitirá luchar contra la pobreza y el aislamiento.
3. Sin lugar a duda el comercio internacional del Perú no ha tomado en consideración el desarrollo de la Selva peruana, sin embargo Yurimaguas y la Región Loreto podrían convertirse en la plataforma comercial que una las cuencas del océano pacífico y el océano atlántico.
4. Los puertos en el mundo tienen un impacto de carácter directo e indirecto. Estos conceptos hacen referencia a variables, tales como: mano de obra directamente contratada y mano de obra indirectamente contratada. Hay actividades propias dentro del mismo puerto, referidos a carga, pasajeros, nave y un conjunto de operaciones alrededor del puerto, todas ellas en su conjunto dinamizan las economías de una región. En lo mencionado anteriormente se sustenta la repotenciación del puerto de Yurimaguas.
5. La entrada en operación del nuevo de Yurimaguas propiciará la formalización de toda la cadena logística entorno al puerto y a la carga, por lo que se recomienda a las autoridades nacionales promuevan campañas de formalización para todos los sectores involucrados.
6. Ya que el impacto del puerto es social y económico, la recomendación gira entorno a la acción de las autoridades estatales que deben estar dispuestas a tener más

presencia en la zona con oficinas, por lo tanto se hace indispensable generar espacios de actividad para dichas entidades.

7. El costo de inversión del nuevo puerto de Yurimaguas ha sido asumido por el concesionario de la obra, la empresa H&H CONSORCIOS, lo que demuestra que las concesiones se han convertido en una herramienta eficaz y eficiente para el desarrollo, por lo que se recomienda aplicar el mismo modelo en otros puertos.
8. No hay duda que el comercio exterior peruano tiene que diversificarse, buscando nuevos destinos de exportaciones, pero en este proceso no se puede obviar a la economía más grande de América Latina, mirar hacia Brasil se hace indispensable; por lo que se recomienda que las autoridades nacionales pongan especial énfasis en dicho proceso.
9. Para nuestras exportaciones peruanas es importante mejorar los índices referidos a los productos No tradicionales por lo que Brasil puede ser un excelente comprador en dichas mercancías.
10. La calidad de vida no solo depende la infraestructura y el comercio, sino también de la responsabilidad de inversión que haga el Gobierno regional en educación y alimentación.
11. Es recomendable explicar claramente a la población y concertar con la misma sobre los resultados que se esperan con la obra, a fin de que esto no genere un conflicto social; ya que los pobladores de la selva son más sensibles con el tema medioambiental.
12. Es importante que la población y los usuarios del puerto perciban claramente la nueva eficiencia y eficacia del puerto, por lo que se recomienda mejorar constantemente la competitividad de la nueva infraestructura.
13. Los principales beneficios giran en torno al ahorro re recursos y tiempo en el traslado de la carga y pasajeros, por lo que se recomienda establecer mecanismos de comunicación que nos permita tener informado a la población de dichos beneficios.

14. Al elevarse los volúmenes de carga, se requiere mayor agilidad en el traslado, por lo que se recomienda agilizar el proyecto de hidrovías en la selva peruana.
15. Ya que se agilizará el transporte, se recomienda promocionar productos de todo el norte peruano que nos permitan llegar de manera competitiva al mercado de Brasil.
16. Se recomienda poner especial énfasis en los aspectos relacionales a la seguridad portuaria, certificando el puerto para sus operaciones.
17. Ya que se agilizará todo el proceso de traslado de mercancías y personas, se recomienda promocionar los destinos turísticos de la Región Loreto, ya que el Río nos servirá como una enorme carretera.

9. BIBLIOGRAFÍA

1. OIT. Documento de Trabajo. Programa de Actividades Sectoriales División de Industrias Marítimas. “Estudio sobre la Reestructuración Portuaria, Impacto Social, Puerto del Callao (Perú)” Elaborado por Manuel Mogollón Venegas y publicado el 18 de Octubre de 2000.
2. VILLENA Gutiérrez, Luis Felipe. “Puerto del Callao: ¿esperanza o frustración?”. En: Perú Exporta – N° 231, Lima, Noviembre 2004. p. 26 – 27.
3. VALENCIA, Ricardo. “El Puerto del Callao: Planos”. En: Revista de la Universidad Católica – Tomo 8, N° 1, Lima, Abril de 1975. p. 19 – 38.
4. HUAMAN Sialer, Marco Antonio. “Competencia de la Aduana Marítima del Callao y demás Aduanas operativas”. En: Análisis Tributario – Vol. XVI, N° 190, Lima, Noviembre 2003. p. 23 – 26.
5. PORTER Michael. “Ser Competitivo”. 2008. p. 219. Editorial Prentice Hall.
6. ZULETA JARAMILLO Luis Alberto, JARAMILLO G Lino. “Impacto económico del patrimonio del centro histórico de Bogotá, Parte 3”.
7. CANTER Larry, “Manual de evaluación de impacto ambiental. Técnicas para la elaboración de estudios de impacto”. 1998
8. ANDRADES SOSA, José Ignacio. “Distribución Física Internacional”. Editorial Pacífico. Lima. 2012.
9. Empresa nacional de puertos-ENAPU. Estadística 2009. Extraído el 14 de marzo del 2012, desde: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_ubicinflu_yurimaguas.htm

10. Blog desarrollo peruano. 13 enero del 2010-*El Nuevo Puerto de Yurimaguas, Eje de la Interoceánica del Norte*. Extraído el 14 de marzo del 2012, desde: <http://desarrolloperuano.blogspot.com/2010/01/puerto-de-yurimaguas-eje-de-la.html>
11. Ministerio de transportes y comunicaciones-MTC. 2009-*concesión terminal portuario de Yurimaguas*, Extraído el 14 de marzo del 2012, desde: http://www.interior.org.pe/bolson/2/0/121/91/301/3.%20Anexo%203_Teaser_091207_Rev0_0.pdf
12. Ministerio de transportes y comunicaciones- MTC. *Proyectos 2010*. Extraído el 10 de marzo del 2012, desde: http://www.mtc.gob.pe/portal/logypro/informes/Informes%20abril2010/AM%20Loreto%20v2_8Abril2010.pdf
13. Diario la primera. 11 de octubre del 2010- *Ganadores de buena pro de puerto de Yurimaguas*. Extraído el 13 de marzo del 2012, desde: http://www.diariolaprimeraperu.com/online/economia/ganadores-de-buena-pro-de-puerto-de-yurimaguas_71927.html
14. Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) 2010 *Terminal Portuario Puerto Maldonado*, Extraído el 14 de marzo del 2012, desde: http://www.enapu.com.pe/spn/terminal_portptmaldonado.htm
15. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) 2005. *Plan Nacional de desarrollo portuario*, Extraído el 14 de marzo del 2012, desde: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=58646&folderId=13954&name=DLFE-3352.pdfhttp://www.mtc.gob.pe/portal/logypro/plan_intermodal/Parte4/Capitulos/tablas/Cuadro_4.2_Costo_de_Inversi%C3%B2n_Proyectos_Portuarios.pdf
16. Dirección General de Capitanías y Guardacostas 2008 *La Navegación Fluvial en el Perú*, Extraído el 09 de marzo del 2012, desde: www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/11_des.../6_nav_fluv_peru.ppt
17. Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) 2010 *Terminal Portuario de Iquitos*. Extraído el 14 de marzo del 2012, desde: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_estadxpuerto.asp?prt=10

18. Plan Nacional de desarrollo portuario, 2010.Extraído el 14 de marzo del 2012,desde:
http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=58646&folderId=13954&name=DLFE-3352.pdf
19. Word reference:, Web Oficial, Extraído el 14 de marzo del 2012,, desde:
<http://www.wordreference.com/definicion/Buque%20propulsado%20por%20medio%20de%20motores.>
20. Ministerio de Transportes y comunicaciones- MTC Dirección General del transporte Acuático, Estudio del transporte fluvial y vías navegables del Perú, Extraído el 14 de marzo del 2012
21. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MINCETUR), Plan Estratégico del Exportador (PENX): Guía del Transporte Marítimo; Extraído el 14 de marzo del 2012,, desde:
<http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/penix/estudios.htm>
22. Proinversión, Terminal Portuario de Pucallpa; Extraído el 14 de marzo del 2012,, desde:
http://www.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/arc/PUCALLPA/PPT%20PUCALLPA_esp_12%2010%202010.pdf
23. Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN): Boletín AFIN N° 068, Extraído el 14 de marzo del 2012, desde:
http://www.afin.org.pe/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=564&Itemid=110
24. Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Informe Final de la Navegación Fluvial en el Rio Ucayali, Extraído el 14 de marzo del 2012, desde:
http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/acuatico/s_nosotros/Navegabilidad-Ucayali/VOLUMEN%206%20-%20Propuestas%20y%20Plan%20de%20Inversiones/Propuestas%20y%20Plan%20de%20Inversiones%20-%20Informe%20Final.pdf

10. ANEXOS

10.1. ANEXO 1. Operacionalización de Indicadores

- **PBI Regional;** es una medida agregada que expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios finales de una región durante un período de tiempo (normalmente, un año).
- **Producción de Industrias en la región;** incluye al nivel de producción de las principales industrias de la región.
- **Incremento del movimiento comercial;** Pretende analizar la evolución de nivel comercial de la zona.
- **Población Económicamente Activa;** Porcentaje de población con acceso a trabajo formal.
- **Puestos de Empleo Directo:** Porcentaje de población que va a participar directamente en la construcción y/o gestión del nuevo puerto.
- **Puestos de Empleos Indirectos;** Porcentaje de Población que va a recibir un ingreso económico, por actividades indirectas realizadas en el puerto.
- **Mypes;** pequeñas y Micro empresas consideradas así por las cantidad de ventas y recursos humanos que poseen.
- **Inversiones;** en un futuro próximo como producto del desarrollo del Eje de Integración de IIRSA Norte con la zona noreste del Brasil.
- **Perspectivas de desarrollo a nivel regional**
- **Movimiento de naves, carga y pasajeros en el Terminal Portuario de Yurimaguas;** incremento del movimiento de carga, naves y pasajeros.

- **Equipamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas;** Incremento del número de grúas, tractores, elevadores, vagones.
- **Áreas de almacenamiento del Terminal Portuario de Yurimaguas;** incremento del tamaño del área de Almacenamiento.
- **Productividad del Terminal Portuario de Yurimaguas**
- **Capacidad máxima del Terminal Portuario de Yurimaguas**
- **Carga;** Incremento de medición de la carga transportada a través del Puerto de Yurimaguas.
- **Días no trabajados;** Paralización del puerto por problemas ambientales, principalmente las palizadas.

10.2. ANEXO 2: Yurimaguas

Transporte Fluvial

APN – Oficina Desconcentrada Yurimaguas

Dirección.: Jr. Libertad 1301 Cercado – Yurimaguas

La Oficina Desconcentrada de la Autoridad Portuaria Nacional fue instalada en el mes de setiembre del 2007 para el control de arribos y zarpes de naves mayores de 30 TN de arqueado bruto. Su función principal es verificar el cumplimiento de la entrega de documentación para el arribo y zarpe de naves donde se declara puertos de origen y destino, carga que lleva la nave, cantidad de pasajeros, tripulación, etc.

La entrega de la documentación se realiza en la misma nave al momento de la salida/llegada en el embarcadero, previa comunicación con la agencia naviera. De esta manera se lleva el control de arribos y zarpes tanto en el muelle de ENAPU como en los embarcaderos informales.

Se recogió estadística de movimiento de naves, carga y pasajeros a partir de octubre del 2007, y muestras de declaraciones de arribo y zarpe.

Agencia Naviera Yurimaguas EIRL

Dirección.: Jr. Zamora 507/509 Jorge Chávez cuadra 6 – Yurimaguas

La Agencia Naviera Yurimaguas tiene como función principal el trámite de los permisos de arribo y zarpe ante la autoridad competente, APN y Capitanía de Puertos. De acuerdo a Ley, solamente las agencias navieras son las autorizadas para la recepción y despacho de las naves a través de las autoridades mencionadas.

En el mismo local funciona la empresa Transportes y Servicios Selva EIRL dedicada a la estiba y desestiba de la carga.

El permiso de zarpe/arribo se hace a través de los Manifiestos de Carga, donde se detalla la cantidad y características de los productos transportados, eso unitario, cantidad, peso total, etc. Sin embargo existen agencias de transporte que evaden ese control y no llevan este documento.

En los últimos años el movimiento fluvial ha crecido mucho, hace cuatro o cinco años llegaban a Yurimaguas entre 6 a 10 naves semanales, actualmente pueden llegar hasta tres naves diarias.

Los clientes de la Agencia son:

10.2.1. PETROPERÚ

10.2.2. Madera Rolliza

10.2.3. Carga general

Los costos de embarque que maneja la Agencia, para las operaciones en ENAPU son ingreso al terminal, pesaje, uso de puerto, pago a estibadores. En un puerto informal, el único pago que se realiza es el pago a estibadores.

En cambio la Agencia tiene derecho a cobrar comisión por tonelada embarcada. En este punto, el tema de la informalidad cobra peso en el sentido de que en los puertos informales no suele declararse la totalidad de la carga, por lo que la Agencia se ve perjudicada.

Agencia Fluvial Dos Mil EIRL

Dirección.: Mariscal Castilla 965 - Yurimaguas

La Agencia Dos Mil se dedica a la recepción y despacho de naves, además de la estiba y desestiba de la carga. Tiene entre sus clientes principales a:

10.2.4. Naviera Oriente, Cerveza San Juan en la ruta Yurimaguas – Pucallpa.

10.2.5. Transportes Celis Morey, de las naves fluviales Raudos hacia Iquitos.

Los productos principales que transporta son la cerveza hacia Pucallpa, productos agrícolas (maíz, arroz, verduras que vienen de San Martín o de la Costa) hacia Iquitos, desde Iquitos se envía madera en tablonos y triplay, en algunos casos las embarcaciones pueden llegar sin carga.

Las dificultades que encuentra con respecto al Muelle de ENAPU, son su incapacidad para atender más de una embarcación a la vez, la demanda actual es superior a la oferta del muelle, con arribos diarios de dos o tres naves, que tienen que desviarse a los embarcaderos informales por indisponibilidad del muelle.

Para el movimiento de carga general, el muelle resulta incómodo para las maniobras de los camiones, no pueden entrar a la plataforma del muelle por lo angosto del puente. Estas dificultades hacen que las operaciones de carga/descarga sean más lentas que en los embarcaderos informales, en el Terminal les toma tres horas descargar un camión, en el informal lo hace en una hora, ya que se descarga directamente sobre la nave.

Transportes Eduardo (Yurimaguas)

Dirección.: Calle Elena Pardo 114 - Yurimaguas

Transportes Eduardo es una empresa que se dedica al transporte fluvial entre Yurimaguas e Iquitos. La carga que moviliza es carga general como arroz, maíz, harina, papas, tomates, paquetes, adoquines, cemento, fierro, maquinaria, vehículos y en menor medida contenedores, entre otros.

La flota está compuesta por 07 motonaves de 400TM, una motochata de 1200TM, y se están construyendo otras seis motonaves de 1200TM.

En promedio se cobra 70soles/TM, para carga general y sacos. Para cajas o paquetes se cobra 90soles/TM. También se suele cobrar por volumen en el caso de vehículos, maquinaria, con tarifas variables.

Con respecto al puerto, manifiestan su disconformidad por su tamaño reducido, con poca seguridad en cuanto a equipamiento, capacidad para albergar más naves, operatividad durante todo el año, en aguas bajas y altas. Incluso cuando llega la carga de cerveza la embarcación ocupa todo el muelle y no permite la atención de otras naves hasta que termine la carga/descarga de la cerveza.

Aunque siempre ha existido un movimiento comercial considerable entre Tarapoto y Yurimaguas para el traslado de productos hacia Iquitos, a raíz de la construcción de la Interoceánica Norte el comercio se ha hecho más fluido y se ha incrementado notablemente. Lo que en años anteriores se recorría en dos o tres días, hoy se hace en tres o cuatro horas.

Para responder a este incremento del transporte fluvial la empresa está incrementado su flota con seis motonaves de 1200 TM. La misma empresa se está encargando de la construcción de estas naves, la provisión de materiales y equipos, y estima tenerlas terminadas en un plazo de tres años. Entre otros planes, están evaluando la posibilidad de construir su embarcadero propio.

Por servicios de agenciamiento la empresa cobra entre 1 y 2 soles por tonelada, que es una tarifa acordada con el cliente.

El movimiento de contenedores es reducido y esporádico. Lo usual es el envío de maquinaria especializada en contenedores hacia Iquitos para las empresas que se dedican a las exploraciones petroleras, sin embargo de regreso los contenedores regresan vacíos. En algunos casos esos mismos contenedores se cargan en la misma nave y parten hacia Iquitos.

10.3. ANEXO 3: Iquitos

Transporte Fluvial

APN Oficina desconcentrada Iquitos

Dirección.: Calle Misti 737 – Iquitos

La presencia de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en Iquitos inicia en enero del 007 como REDENAVES, dedicada exclusivamente a la recepción y despacho de naves del puerto de Iquitos. Luego se convierte en la Oficina Desconcentrada de la APN en julio de ese mismo año, asumiendo todas las funciones como autoridad portuaria: licencias, permisos, áreas fluviales, recepción y despacho de naves.

La oficina lleva el control arribo y zarpe de las naves a partir de 500 TM de arqueobruuto, en coordinación con las agencias navieras quienes anuncian el arribo o zarpe de su nave. Estando en la nave se revisa la documentación exigida por reglamento: declaración general, manifiesto de carga, manifiesto de carga peligrosa, cantidad de pasajeros, entre otros. En el caso de naves que llegan del extranjero, la revisión de la documentación se hace con presencia de representante de Migraciones, Aduanas, Capitanía de Puertos, Sanidad y APN. En el caso de cabotaje la verificación de los documentos se hace con Capitanía de Puertos y la APN.

El control que ejerce la APN es sobre la documentación que debe entregar cada nave, ellos no ejecutan un control minucioso de la carga que sale o llega al embarcadero en cumplimiento de normas internacionales para facilitar la recepción/despacho de naves en el menor tiempo posible.

Agencia Naviera Pirámide

Dirección.: Av. La Marina 601 – Iquitos

La Agencia Naviera Pirámide tiene entre sus clientes Transportes Eduardos, en ruta Iquitos – Yurimaguas, Kike en la zona de Rocafuerte y caceríos, Henrys en ruta Iquitos – Pucallpa.

En la ruta Iquitos – Manaus dan servicio de agenciamiento a un remolcador de chatas para el transporte de madera y triplay hacia Manaus, en el retorno trae maquinaria industrial. El tiempo de viaje neto es de 4 días de bajada desde Tabatinga a Manaus, sin embargo la embarcación hace paradas por controles obligatorios por lo que el viaje de ida se alarga a 7 días. El viaje de retorno toma 8 días de navegación, sin considerar las paradas.

La declaración de arribo/zarpe se realiza en la nave ante la APN y Capitanía, en estas declaraciones se adjunta el manifiesto de carga donde se detalla la cantidad de productos que lleva la nave, relación de pasajeros, tripulación, etc. En la práctica, las naves suelen llevar más carga de lo que manifiestan, ya sea porque se recoge en el camino o se carga un poco más en el embarcadero después de haber entregado la documentación a las autoridades.

Transportes Eduardo SRL (Iquitos)

Dirección.: Puerto Masusa – Iquitos

La empresa Transportes Eduardo hace viajes diarios a Yurimaguas, con sus naves Eduardos y Gilmer, en viajes que duran 3 días en surcada.

Las naves suelen llevar carga y pasajeros, las tarifas para carga general es 80 soles/TM, el costo de los pasajes es de 50 soles el más económico (primero piso de la nave) y 120 soles en el segundo piso. En sus naves pueden llevar a 200 pasajeros por viaje.

En el sentido Iquitos hacia Yurimaguas, la carga principal es la madera con destino final Chiclayo, y pasajeros. Parte de la carga se va dejando en el camino hacia Yurimaguas. En el otro sentido, la carga que se lleva a Iquitos es comestible, maíz, arroz y azúcar, que en su mayoría vienen desde Tarapoto y la costa.

Con respecto al muelle de Yurimaguas, las naves deben ver la disponibilidad del puerto al momento de su llegada. En las ocasiones que el puerto está ocupado atendiendo a alguna otra carga, la nave se desvía a los embarcaderos informales.

Transporte Linares

Dirección.: Puerto Masusa – Iquitos

Transportes Linares ofrece el servicio de transporte fluvial regular en la ruta Iquitos – Sarameriza, por el río Marañón, en la nave Luisito de 220TM de capacidad.

Las cargas que se transportan hacia Sarameriza son abarrotes, zapatos, ropa, víveres, azúcar, arroz, combustibles, entre otros. Desde Sarameriza, la carga que llega son productos agrícolas, perecibles y ganado. En menor medida lleva pasajeros pero con destinos intermedios entre Iquitos y Sarameriza.

Los tiempos de viaje son de 3 días en bajada y 5 en surcada, más 2 días en maniobras de carga y descarga de productos. En promedio, en tiempo de ida y retorno entre Iquitos y Sarameriza es de 10 días.

Los costos para la carga son de 100 soles/TM para carga general y entre 8 a 10 soles para pequeños bultos, cajas y encargos. El costo para pasajeros es de 80 soles, aunque puede cobrar menos dependiendo del destino del pasajero.

Flores de Colome, Flor de María

Dirección.: Puerto Henry – Iquitos

La empresa se dedica al transporte fluvial en la ruta Iquitos – Pucallpa, cuenta con embarcaderos particulares propios en ambas localidades para el arribo y zarpe de sus naves, los Henry, de 700 a 1000TM de capacidad. Estos embarcaderos también dan servicio a otras navieras.

El principal producto que trasladan a Pucallpa es la madera, con salidas cada 3 días. En su retorno, las naves traen abarrotes, papa, calamina, fierro en varillas y

planchas, aceite para consumo, azúcar, jabón y combustibles. El trayecto dura 3 días en bajada, y 4 días en surcada.

Instituciones y Organismos de Comercio

Gobierno Regional de Loreto

Dirección.: Abelardo Quiñonez Km 1.5 – Iquitos

Actualmente el Gobierno Regional sigue una política productiva de estimulación del campo para evitar la migración del campo a la ciudad y para poder desarrollar las áreas geográficas en función de los productos que puedan cultivar.

Para ello se está ejecutando una zonificación económica ecológica del territorio en función de las cualidades que ofrece cada área, identificando presencia de comunidades nativas, y consecuencias sobre las estrategias de desarrollo agropecuario o agroforestal.

Entre los productos que promueve el Gobierno Regional son el sachá inchi, madera, cacao, arroz, camucamu, yute, piscicultura. Por ejemplo se tiene el Programa de Apoyo a la Comercialización, en que el Gobierno Regional apoya con el transporte de mercadería a los productores ubicados en las riberas de los ríos amazónicos, y organizan ferias semanales para la venta al público. En estas ferias se suele comercializar 300TM de productos.

Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto

Dirección.: Calle Huallaga 311 3er piso Apartado 155 – Iquitos

Los destinos de exportaciones por productos son:

Camucamu → Japón

Sachá inchi → Estados Unidos

Peces ornamentales → Francia, Alemania

Floricultura → Varios países de América Latina, Italia, Alemania

Madera → México

Las principales empresas:

Acuicultura: Stingray

Camucamu: Amazon CamuCamu

Sacha Inchi: Negocios Agroindustriales de Loreto

Con respecto al comercio con Brasil se está planeando instalar una oficina en Cabalococha, cerca de la frontera con Brasil y Colombia para apoyar a los empresarios de la zona y tener la posibilidad de apoyar en las gestiones que como Cámara de Comercio suele realizar ante el Gobierno. La falta de convenios y de procedimientos claros para la exportación/importación de productos, tanto con Colombia como con Brasil, genera dificultades como el decomiso de ciertos productos. Se está elaborando un Plan de fortalecimiento de relaciones comerciales cuyo primer paso es la identificación de productos intercambiables.

También se están llevando a cabo reuniones con autoridades brasileras para la identificación de dificultades, mejoramiento del control sobre la carga, mejoramiento de las condiciones de seguridad en las naves, capacitación de tripulaciones.

PROMPERÚ

Dirección.: Yavarí 363 – Ofic.45 – Iquitos

Los principales productos exportables de la región Loreto son:

10.3.1. Madera, en su mayor parte en forma de tablones y triplay, se exporta a México vía fluvial.

10.3.2. Peces ornamentales, con mercados principalmente en Alemania y Hong Kong, enviado por vía aérea hacia Lima, luego al exterior.

10.3.3. CamuCamu, se envía en avión a Lima, en donde se hacen los trámites para la exportación. Luego es enviado hacia el Japón. Allá el material es procesados y en distintos productos como cremas y comestibles.

Productos con potencial de exportación:

10.3.4. Artesanía, actualmente el volumen de exportación es muy pequeño, se están buscando las formas para fomentar el comercio de estos productos.

10.3.5. Heliconia, plantas tropicales de la zona utilizadas como arreglos florales, pueden durar en promedio 15 días, si son tratadas con cuidado pueden alargar su vida hasta 30 días.

10.3.6. Sacha Inchi, no ha sido desarrollado como en otros departamentos, por lo que se está avanzando con las coordinaciones con agricultores e industriales.

Algunas dificultades que encuentran los empresarios, tanto en Loreto como en San Martín, para la exportación son los trámites de certificación de sanidad, certificación de origen y otros, que no son emitidos en su respectivo departamento, o encuentran algunas exigencias que no pueden cumplir ante los organismos competentes. En esos casos los trámites se realizan en Lima y la exportación queda registrada en ese departamento, y ya no desde su lugar de origen Loreto o San Martín.

DIRCETUR

Dirección.: Jr. Condamine 173 – Iquitos

Se recogió estadística de exportaciones de Loreto

Dirección de Información Agraria – MINAG Loreto

Dirección.: Calle Ricardo Palma 113 – 2ºPiso – Iquitos

Se recogió estadística de producción agrícola de Loreto y el distrito de Yurimaguas.

Empresas Productoras

Forestal Industrial Yavarí S.A.

Dirección.: Jr. Arica 34 – Iquitos

La empresa Forestal Industrial Yavarí se dedica a la exportación de madera aserrada en dos formas: secada artificialmente, y la otra con tratamiento al vacío y secado artificial. Además exporta molduras y puertas de madera.

La especie que se extrae es la cumala, con el tratamiento especial con apertura de poros al vacío y absorción de preservantes, además de la humedad controlada permite a esta madera alcanzar una durabilidad de 30 años o más, similar al de una madera noble, pero a un precio mucho menor.

Los mercados de exportación son México como madera aserrada, a Estados Unidos se envía molduras y puertas. En menor grado se exporta hacia el Japón, donde se envía tablonos dimensionados y cepillados: Estas exportaciones alcanzan las 1500TM por viaje. Al año acumula ventas por 4 a US\$ 5 millones.

Para las exportaciones hacia México (Tampico) y Estados Unidos (Houston y Miami) existe sólo una naviera que hace el transporte a esos países, vía Iquitos – Rio Amazonas – Puertos del Atlántico, y llega a cada 60 ó 70 días a Iquitos. En ese periodo los pedidos se acumulan y la naviera no puede transportar toda la mercadería. La empresa, para cumplir con sus pedidos, se ve forzada a usar la ruta Iquitos – Pucallpa – Callao. Cabe mencionar que el cargamento de la madera se realiza en Islandia y no en Iquitos, cuando el barco ya está en su viaje hacia México y Estados Unidos.

El flete para la ruta por el Brasil y luego el Atlántico es de 253 US\$/millar de pie², por transportar contenedores de 40', el costo es de 3570 US\$/contenedor. Por la ruta de Pucallpa – Callao los costos se incrementan debido al trasbordo en Iquitos, el traslado en camión hacia el Callao y los costos portuarios.

Los tiempos de viaje son:

10.3.7. En la ruta Islandia hacia Brasil:

Tampico 14 días

Houston 20 días

Miami 23 días

10.3.8. Por la ruta Islandia – Pucallpa – Callao:

Islandia – Callao por río y carretera 20 días

Callao – Tampico 10 días

Callao – Miami 11 días

Callao – Houston 17 días

Como planes a futuro, la empresa está buscando cambiar sus ventas de madera en tablas por madera con valor agregado, sea en forma de molduras, marcos o puertas. También está invirtiendo en un programa piloto para la producción de tarugos estriados de madera para consumo local. Inicialmente ha invertido 25mil dólares en maquinaria, de desarrollarse favorablemente en el lapso de un año, la inversión completa llegaría a 150mil dólares.

10.4. ANEXO 4: Encuesta a empresas productoras

ENCUESTA A EMPRESAS PRODUCTORAS

**IMPACTO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE
YURIMAGUAS EN LA LOCALIDAD DE NUEVA REFORMA**

N° _____

EMPRESA: _____

REPRESENTANTE: _____

Lea con detenimiento y responda las siguientes preguntas:

1. INDIQUE EL SECTOR PRODUCTIVO EN EL QUE SE DESENVUELVE:

Indique el producto/servicio:

- a) Cemento
- b) Cervezas, gaseosas y botellas vacías
- c) Arroz, maíz y alimentos diversos
- d) Productos industriales
- e) Madera
- f) Otros _____

2. NIVEL DE PRODUCCIÓN ANUAL:

3. ¿EXPORTA?:

- a) SI, Indicar el porcentaje del total exportado _____
- b) NO

4. ¿CUÁNTAS PERSONAS EMPLEA ACTUALMENTE?:

- a) 0 - 5
- b) 5 – 10
- c) 10 - 20
- d) Más de 20

5. SEÑALE EL PORCENTAJE DE TRABAJADORES EN PLANILLA:

- a) < 50%
- b) > 50%

6. ¿CUÁL ES SU RELACIÓN CON EL PUERTO?:

- a) Directa
- b) Indirecta

7. ¿UTILIZA EMBARCADEROS INFORMALES PARA EL TRANSPORTE DE SU CARGA?:

- a) SI, Indique cuál/cuáles: _____
- b) NO

¿POR QUÉ?

8. LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL ACTUAL PUERTO SON:

- a) Ubicación
- b) Tamaño
- c) Faltan servicios
- d) Huelgas
- e) Medio Ambiente (palizada)
- f) Otros _____

9. ¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS? ¿POR QUÉ?:

- a) Muy bueno _____
- b) Bueno _____
- c) Regular _____
- d) Malo _____

10. ¿EN QUE VA A FAVORECER A LOS USUARIOS LA NUEVA UBICACIÓN DEL PUERTO DE YURIMAGUAS EN LA LOCALIDAD DE NUEVA REFORMA?:

11. ¿CUÁL ES EL NIVEL DE CAMBIOS QUE SU EMPRESA TIENE PLANEADO HACER PARA QUE SU NIVEL DE PRODUCCIÓN Y VENTAS NO SE VEA ALTERADO CON LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS?, DETALLE UNOS EJEMPLOS:

- a) Muchos _____
- b) Algunos _____
- c) Muy pocos _____
- d) Ninguno _____
- e) Aún no lo he pensado _____

12. ¿VA A TENER MAS, REGULAR O MENOS OPERACIONES EN EL PUERTO?

- a) Más
- b) Regular
- c) Menos

13. ¿VA A REQUERIR MAS O MENOS TRABAJADORES?

- a) MAS _____
- b) MENOS _____

14. ¿CONSIDERA USTED QUE VA A GANAR MAS O MENOS DINERO POR QUE?

- a) MAS _____
- b) MENOS _____

GRACIAS

FICHA DE ENTREVISTA

IMPACTO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS EN LA LOCALIDAD DE NUEVA REFORMA

N° _____

ENTIDAD: _____

ENTREVISTADO: _____

LUGAR: _____

FECHA: _____ HORA: _____

Temas tratados:

Conclusiones Principales:

Responsable: José Ignacio Andrades Sosa

GUÍA DE TEMAS A TRATAR EN ENTREVISTAS SEGÚN ENTIDAD:

1. AGENCIAS FLUVIALES

- Clientes
- Destinos y tiempos
- Precio internacional
- Contenedores
- Personal
- Planes a futuro

2. ORGANISMOS GUBERNAMENTALES

- Mercados de exportación
- Volúmenes de negocios
- Investigación y calidad

PROCESAMIENTO DE LAS ENCUESTAS

Se realizaron 14 encuestas entre personas naturales y personas jurídicas tales como el Ministro de Transporte y Comunicaciones Dr. Enrique Cornejo, el presidente de ENAPU Dr. Mario Arbulú, al Administrador de ENAPU del puerto de Yurimaguas Juan Carlos Aponte, la Gerente de la Concesionaria de Yurimaguas Carmen Benites y a los representantes de las siguientes empresas e instituciones: Representante de la APN en Yurimaguas, de la Agencia Naviera Yurimaguas, Agencia Fluvial Dos Mil EIRL, Transporte Eduardo, Agencia Naviera Pirámide, Gobierno Regional de Loreto, entre otros,

1.- En el caso de las empresas el 100% afirmaron ser micro y pequeñas empresas.

2.- Señalaron que los productos más trasladados a través del Río son alimentos (maíz, arroz), La Madera y el cemento.

3.- El 100% afirmo que no exportaba.

4.- El 100% afirmo que mantenía en contrato entre 0 y 5 personas anualmente y que de estos solo dos en promedio estaban en planillas.

5.- El 100% de los entrevistados dijo que su relación con el puerto era directa.

6.- El 100% afirmo que varias veces al año utilizaba los embarcaderos informales-

- 7.- El 100% de los encuestados dijo que el principal problema en orden de prioridad del puerto de Yurimaguas Enapu era el Tamaño y que había quedado pequeño para sus operaciones-
- 8.- El 100% dijo estar de acuerdo con al construcción del nuevo Puerto de Yurimaguas en el área de la Nueva Reforma.
- 9.- El 100% afirmo que se veria favorecida la población en general con la nueva construcción,
- 10.- Con respecto a los cambios de su empresa para adaptarse al nuevo Puerto expresaron que eran mínimos.
- 11.- El 100% afirmo que tendría más operaciones.
- 12.- E l 100% dijo que necesitaría más personal.
- 13.- El 100% afirmo que ganaría más dinero.

10.5. ANEXO 5: Adjudicación del Terminal Portuario de Yurimaguas

CONSORCIO PERUANO-ECUATORIANO SE ADJUDICÓ PUERTO DE YURIMAGUAS

Diario Gestión 27.04.2011 o El proyecto demandará inversión de 43.7 millones de dólares y será cofinanciado por el Estado.

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Pro Inversión) otorgó al Consorcio Portuario Yurimaguas la buena pro para la concesión de los trabajos de diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del nuevo puerto de Yurimaguas – Nueva Reforma, que se ubicará en la región Loreto.

Si bien hubo otros tres postores precalificados: Consorcio Nuevo TP Yurimaguas, Consorcio Unimar Yurimaguas, Cosmos Agencia Marítima; solo el Consorcio Portuario Yurimaguas, formado por las empresas Construcción y Administración del Perú e Hidalgo & Hidalgo de Ecuador, presentó los sobres N° 2 (propuesta técnica) y N° 3 (propuesta económica).

El proyecto, que requiere una inversión de 43.7 millones de dólares incluido Impuesto General a las Ventas (IGV), consiste en la construcción de un nuevo terminal portuario en la localidad de Nueva Reforma, a unos 20 kilómetros aguas abajo del puerto actual, obras que estarán a cargo del concesionario.

Pro Inversión precisó que este proyecto será cofinanciado entre el concedente y el adjudicatario, y el factor de competencia fue la menor oferta de compromisos de pago por obra (PPO), monto destinado a cubrir inversiones solicitadas, y pagos anuales por mantenimiento y operación (PAMO).

El Consorcio Portuario Yurimaguas propuso un PPO de seis millones 739 mil 217 dólares y las bases estipulaban un valor máximo de seis millones 807 mil 290 dólares, mientras que el PAMO propuesto fue de dos millones 712 mil 145 dólares, siendo el valor máximo de dos millones 739 mil 540 dólares.

El Terminal Portuario de Yurimaguas estará ubicado sobre el margen izquierdo del río Huallaga en la localidad de Yurimaguas y será el punto de intercambio modal de productos entre las ciudades de Chiclayo (Lambayeque), Piura e Iquitos (Loreto).

Asimismo, contempla la construcción de una nueva carretera de aproximadamente 9.405 kilómetros que enlazaría con la carretera Tarapoto – Yurimaguas, y la construcción de un puente de estructura metálica ubicado sobre el río Paranapura, obras a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

10.6 Anexo 6 PRODUCTOS CON POTENCIAL EXPORTADOR A BRASIL A TRAVÉS DE LA IRSA NORTE

- Escrito por Redacción
- Correo: prensa@agronegocios.pe
- Miércoles, 20 Noviembre 2013 19:14

Entre 3 y 14 días demora el envío de carga por carretera de Perú a Brasil, frente a los 26 días de entrega por vía marítima.

La alcachofa, aceitunas verdes y negras, espárragos frescos o refrigerados, orégano, quinua, entre otros productos que exportamos tienen potencial para ingresar por los estados de Acre, Mato Grosso y Rondonia al mercado brasileño a través de la carretera Interoceánica (eje multimodal del sur), señaló **Carol Flores Bernal, representante del Departamento de Facilitación de Exportaciones de PROMPERÚ.**

“A estas ciudades ya se están enviando por carretera productos agrarios como ajos, cebollas y fideos. Sin embargo, el tema no es muy difundido, por ello estamos enfocados en la labor de acercar la información a través de charlas, ferias, entre otras actividades”, indicó.

Asimismo, manifestó que existe potencial para enviar papa, cebolla, frijol, palta, piña y zanahoria al estado de Manaus. Esto se daría mediante el eje multimodal Amazonas norte, que actualmente une el puerto de Paita hasta Yurimaguas a través de 960 Km. de carretera y aún falta completar el tramo de Yurimaguas a Brasil, interconexión que nos permitirá el ingreso a Manaus.

A su vez, Flores precisó que a la fecha son 15 las empresas peruanas que cuentan con los permisos para ingresar por vía terrestre con carga al mercado de Brasil.

“El 88% de nuestras exportaciones al mercado brasileño son por vía marítima y solo el 1,4% por vía terrestre. En el primer caso, el envío demora entre 20 y 26 días; mientras que en el segundo, la entrega se da en un lapso de 3 a 14 días, reduciéndose costos y optimizando el tiempo”, detalló la funcionaria.