



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

TERMINAL PORTUARIO DE CORÍO: Visión, alcance y próximos pasos para su desarrollo

Abel Alvarado Huertas
Presidente de Directorio
Autoridad Portuaria Nacional

12 Octubre, 2026



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

ROL DE APN EN LA GOBERNANZA PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL



■ QUIÉNES SOMOS

- Un organismo público técnico especializado, encargado del Sistema Portuario Nacional (**Ley N° 27943**)

■ QUÉ HACEMOS

- Promover la modernización y desarrollar el Sistema Portuario Nacional.
- Elaborar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).
- Elaborar planes maestros de titularidad y uso público.
- Coordinar con actores públicos y privados de la comunidad portuaria.

■ OBJETIVO

- Fortalecer la competitividad de los puertos nacionales para acompañar al crecimiento del comercio exterior.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

.... QUE AVANZAMOS

- En consolidar un sistema portuario más eficiente que otros sistemas de transportes: + competitividad
+ productividad
 - En mantener una visión con futuro (PNPD: Hub regional de la COAS)
 - En mantener políticas portuaria de largo plazo
 - Crecimiento sostenido del comercio exterior: En exportaciones: de USD +9,000 MM (2003) a USD +90,000 MM (2025)
(11% Crecimiento promedio anual)
- **Inversiones ejecutadas: +USD 5,000 millones**
 - **Compromisos de inversión (30 años): + 10,000 millones**
 - **Eje logístico portuario Callao – Chancay**
 - **Conectividad directa con ASIA**
 - **Promoción de Inversión privada en el SPN**
 - **Competitividad internacional del SPN**
 - **Integración de los puertos al sistema de transporte nacional**
 - **Movimiento de carga 2025: + 4.1 millones de TEUS; +132 millones de TM.**
 - **Crecimiento promedio anual: En TM 4.5% y TEUs 7%.**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

....QUÉ APRENDIMOS



1.
La
infraestructura
no es suficiente



2.
Los retos son
territoriales
(ejes y corredores
logísticos son parte
de la red)



3.
Necesidad de
una gobernanza
colaborativa y
participativa



4.
Un sistema portuario
con un objetivo común⁴
(mantener y consolidar
como un Hub regional
logístico del Pacífico
Sur)



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

LA EVOLUCIÓN DEL DESARROLLO PORTUARIO

- ... Han pasado de ser simples puntos de carga a complejos ecosistemas digitales, sostenibles y conectados.

		QUINTA GENERACIÓN PORTUARIA (5GP)
Concepto	➔	Ecosistema portuario hiperconectado, sostenible y resiliente
Rol logístico	➔	Nodo inmaterial de conocimiento, datos globales y transición energética
Tecnología	➔	Inteligencia artificial, IoT, Gemelos Digitales y automatización total
Seguridad y ambiental	➔	Ciberseguridad, Descarbonización, transición a energías verdes y economía circular integrada
Relación con el entorno	➔	Integración simbiótica total con la comunidad y la ciudad



La eficiencia logística, competitividad y conectividad internacional definirán el desarrollo del país

➔ Gestión de la red de la cadena de suministro (eje logístico internacional)



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

EL PROYECTO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CORÍO

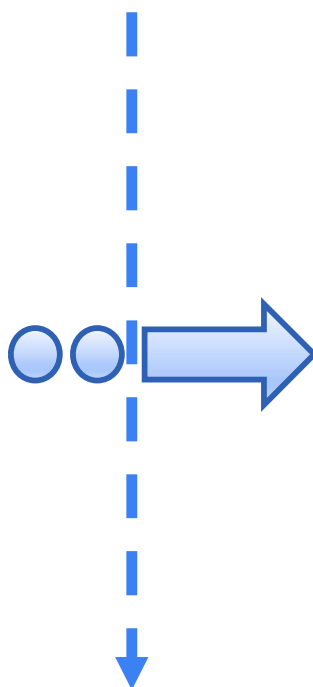
HOY

Proyecto Greenfield



Fuente: PNDP

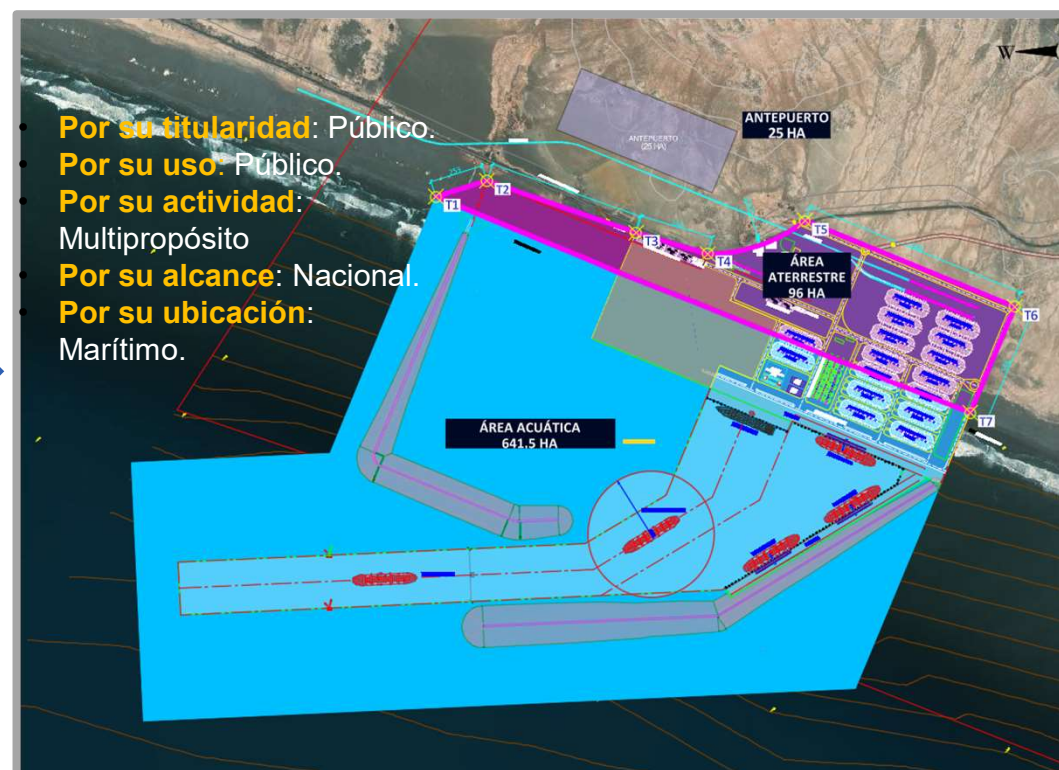
??



TAREAS

EL MAÑANA

Propuesta desarrollo a mediano y largo plazo



Fuente: Plan Maestro del TP Corío



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

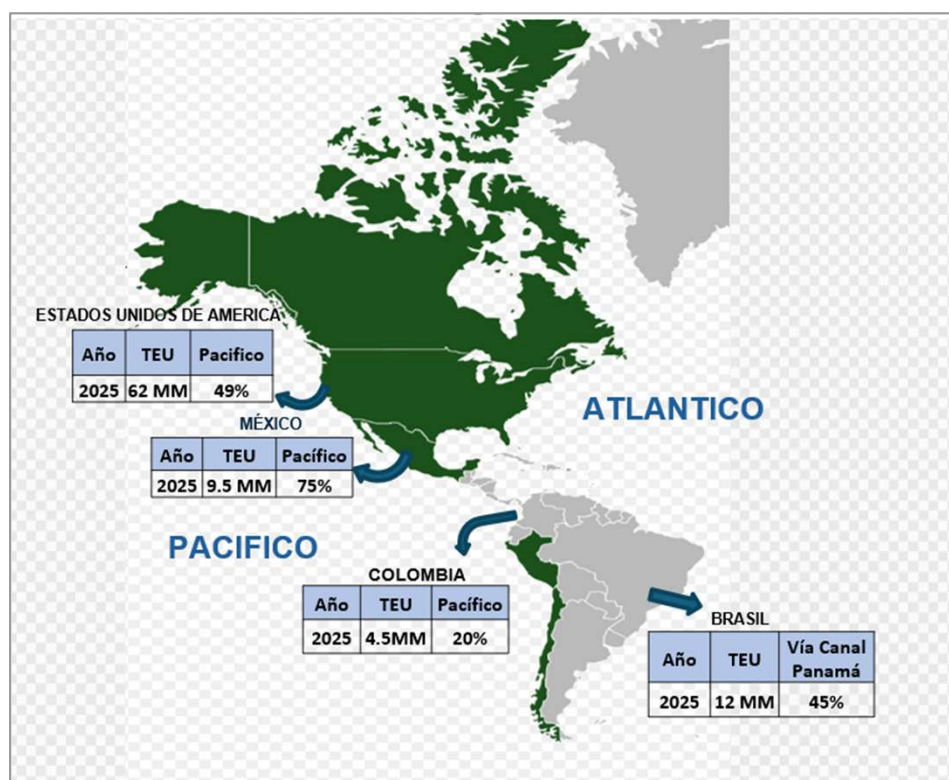
VISIÓN ESTRATEGICA

1. Representa una oportunidad para consolidar al Perú como la gran plataforma logística portuaria del pacifico sudamericano.
2. Permitirá dinamizar, como una ciudad puerto, el comercio exterior y descentralizar el desarrollo económico.
3. Ubicación privilegiada en la zona sur del Perú, con profundidades marítimas superior a 20 m, que le permitiría lograr una ruta marítima directa hacia el Asia.
4. Cuenta con áreas terrestre +30,000 hectáreas reservadas para el desarrollo integral del corredor logístico multimodal del sur que incluye la planificación de una ciudad puerto.
5. Es una propuesta de infraestructura portuaria para atender fundamentalmente la carga solida a granel del Noroeste y Centro de Brasil aprovechando la sinergia logística de la Carretera Interoceánica Sur con las vías de integración del Brasil.

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

FACTORES ESTRATÉGICOS

COMERCIO INTERNACIONAL CON FUERTE CRECIMIENTO EN LOS PUERTOS DE AMÉRICA PACIFICO



- Incremento de las economías de los países de Asia – Pacífico.
- China e India crecen por encima del 5%.
- Sistemas portuarios latinoamericanos incrementan mayor participación con ASIA.
- Brasil es la 10° Economía del mundo, principal socio comercial China.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

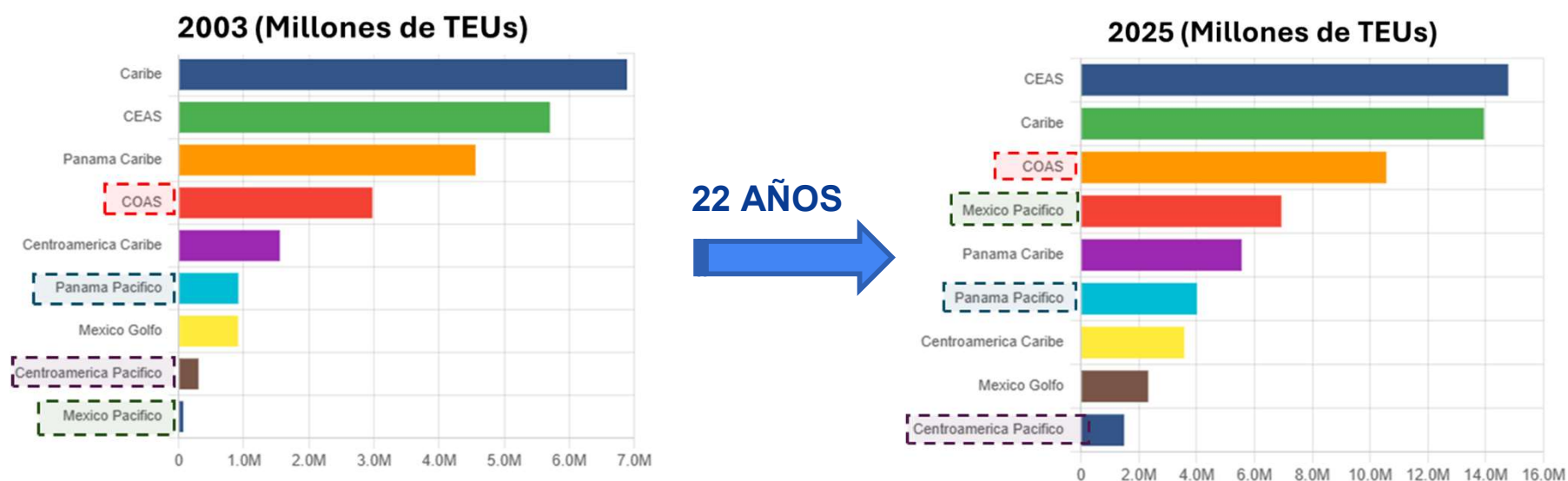
Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

FACTORES ESTRATÉGICOS

CRECIMIENTO SOSTENIDO DE LOS SISTEMAS PORTUARIOS LATINOAMERICANOS



REGIONES PORTUARIAS	Año 2003	Año 2025	Crecimiento promedio anual
PACIFICO LATINOAMERICA (Millones de TEUs)	4.25	21.2	8%
ATLANTICO LATINOAMERICA (Millones de TEUs)	19.1	40.2	3%
TOTAL (Millones de TEUs)	23.35	61.4	
Participación % Pacífico Latinoamérica	18%	35%	
Participación % Atlántico Latinoamérica	82%	65%	



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

FACTORES ESTRATÉGICOS

BRASIL PROPONE RUTAS DE SALIDA HACIA EL PACIFICO



- Los principales destinos de las exportaciones de Soya desde Brasil: **China (\$34,5MM) 79%**, España (\$1,59MM), Tailandia (\$1,39MM), Turquía (\$712M), y Pakistán (\$597M).
- 45% del movimiento de contenedores utiliza el canal de Panamá.
- Modalidades de transporte interno en Brasil en el movimiento de soya es: Transporte fluvial: 5%; Ferrocarril: 28% y Carretera: 67%.
- El sistema portuario de Brasil alta congestión + 80%



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

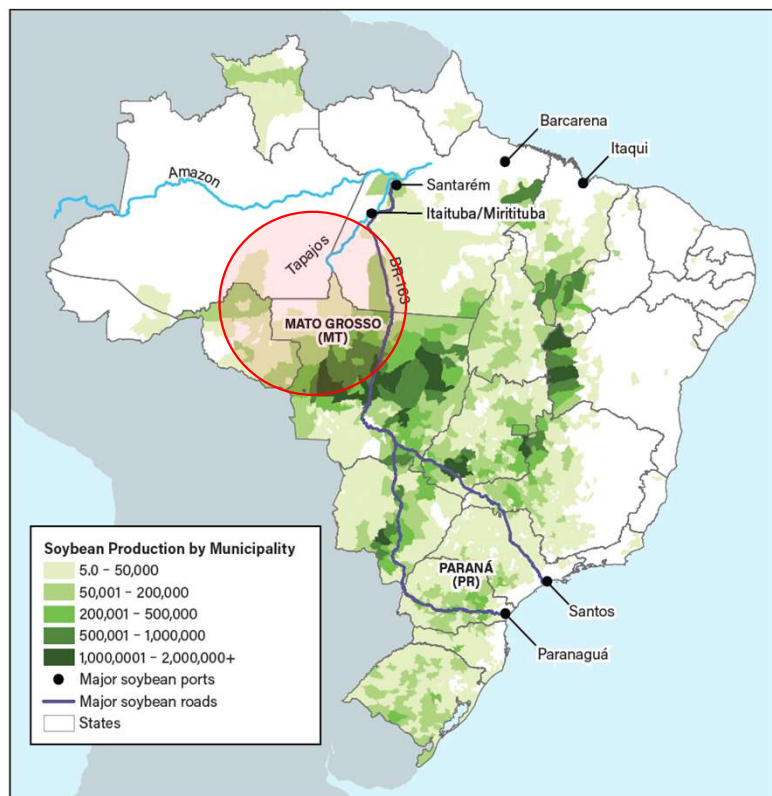
Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

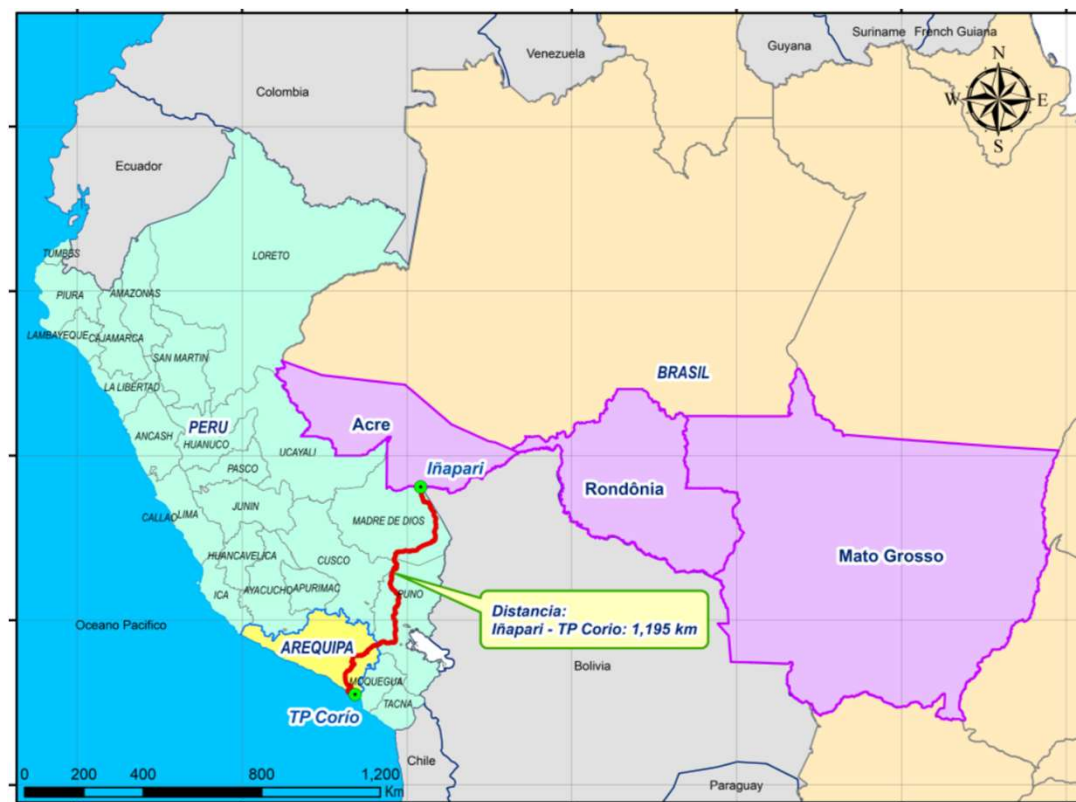
ROUTAS DE LAS TRANSACCIONES BRASIL – ASIA - BRASIL

Los principales puertos, carreteras y
zonas de Brasil de Soya



ROUTA ACTUAL

Distancias comparativas



46 días de transporte vía Cabo de Buena Esperanza
45 días de transporte vía Canal de Panamá

COMERCIO EXTERIOR DE LA ZONA CENTRO OESTE DEL BRASIL

MATTO GROSSO (en toneladas)

	2021	2022	2023	2024	
Importaciones	8,489,420	9,041,834	7,106,249	7,640,186	11%
Exportaciones	44,910,464	56,193,123	62,791,002	59,169,133	89%
TOTAL	53,399,884	65,234,957	69,897,251	66,809,319	

RONDONIA (en toneladas)

	2021	2022	2023	2024	
Importaciones	431,179	502,642	924,334	1,226,745	25%
Exportaciones	1,942,227	2,502,614	3,302,488	3,590,569	75%
	2,373,406	3,005,256	4,226,822	4,817,314	

ACRE (en toneladas)

	2021	2022	2023	2024	
Importaciones	2,925	2,224	2,301	4,334	10%
Exportaciones	46,169	45,160	36,021	41,262	90%
	49,094	47,384	38,322	45,596	



Fuente: Receita Federal do Brasil

Se consideró una captación del 10% del promedio histórico de la carga a granel sólida (soya y maíz) en el año base (2.42 MM T.M.), con un crecimiento sostenido del 2.3% anual en los años siguientes. Año 30: 4.3 MM T.M.

	Puerto de Manaus	Puerto de Santarem	Puerto de Santos	Otros Puertos	Total
Acre	61%	5%	11%	23%	100%
Rondonia	67%	20%	5%	8%	100%
Matto Grosso	6%	9%	49%	35%	100%



PERÚ

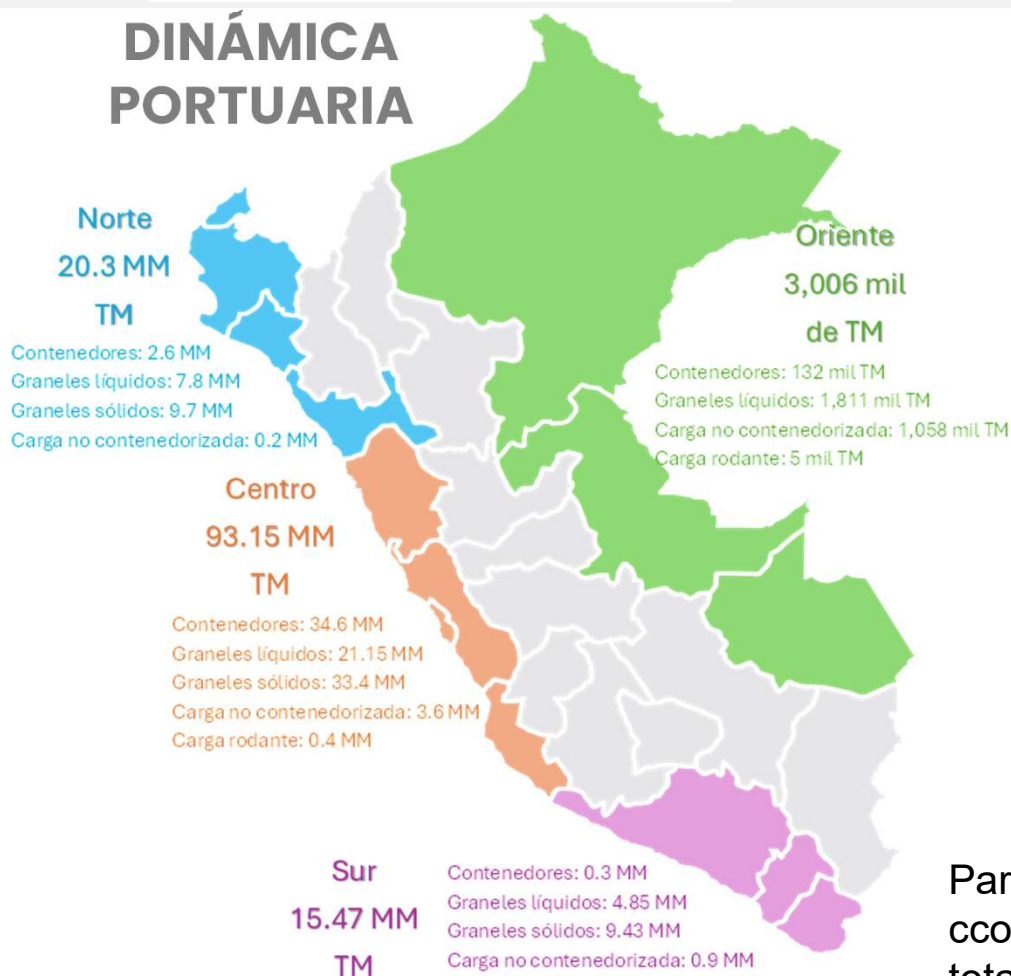
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

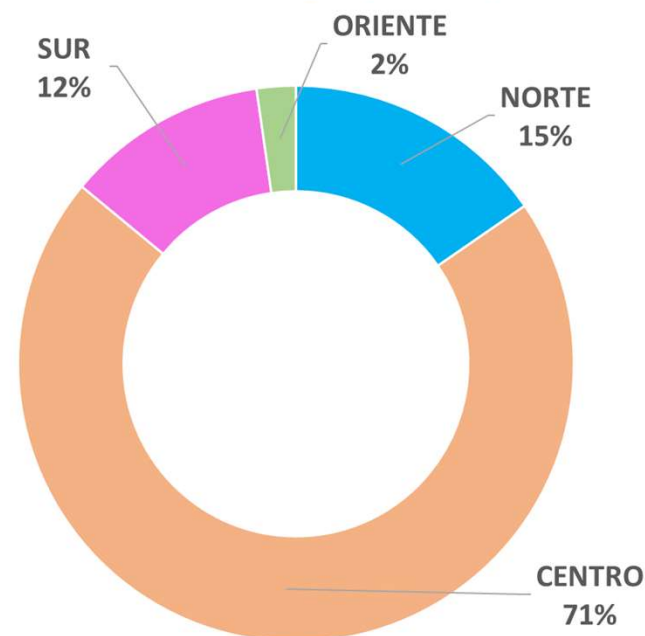


Perú Responde

DINÁMICA PORTUARIA



Movimiento de carga (T.M.) SPN 2025



Fuente: Estadísticas APN 2025

Para la **carga general (fraccionada y contenedores)**. Se consideró que el TP Corío captaría el 10% del tráfico total de la carga general (1.2 MM T.M.) en el año base de 120 M T.M. --- Año 30: 932 M T.M.

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

PROPUESTA DE DESARROLLO POR ETAPAS – ETAPA 1

Componente	Etapa 1 (Años 1-5)
Obras de abrigo	Rompeolas sur (2.5 km)
Canal y maniobras	Profundidad natural entre 18-20 m.
Amarraderos	Muelle carga general a -14 m Muelle graneles a -15 m buques de 200 mil DWT.
Almacenamiento de granos	10 silos de 20,400 t c/u
Equipamiento para granos	1 shiploader capacidad nominal 3000 t/h. 0.65 km faja transportadora
Almacenamiento carga general	1 almacén cerrado de 0.21 ha y patio abierto de 0.35 ha
Equipamiento carga general	1 grúa MHC (100 t máximo) 9 TT y plataformas 4 montacargas (10 -15 t) 3 Reach Stackers (45 t)
Obras complementarias	04 balanzas (100 t) , otros.
Capacidad	9.3 M TM/AÑO

Etapa 1 (condiciones habilitantes implementadas)

INVERSIÓN ESTIMADA:
USD 652 MM





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

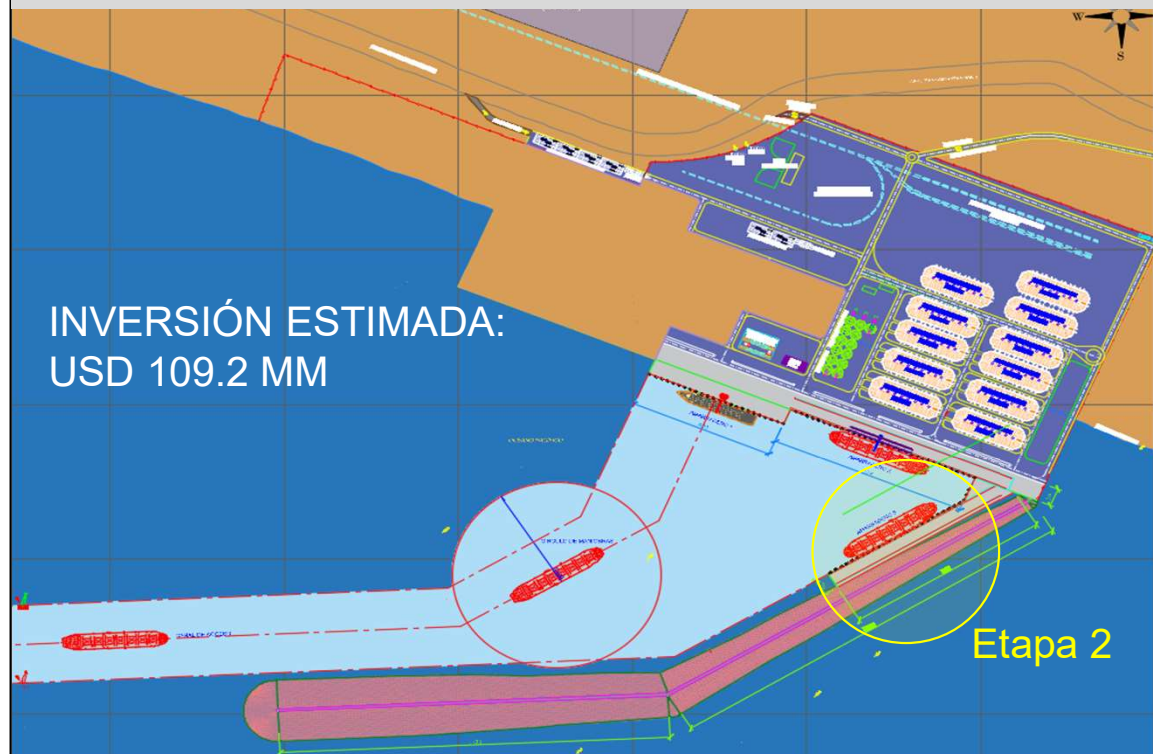


Perú Responde

PROPUESTA DE DESARROLLO POR ETAPAS – ETAPA 2

Componente	Etapa 2 (Años 6-15)
Amarraderos	Muelle 3 para buques graneleros a -16 m.
Almacenamiento de granos	3 silos adicionales y 11 almacenes horizontales (galpones) de 60,000 t c/u.
Equipamiento para granos	1 shiploader adicional, 16 cargadores frontales, 2.9 Km de faja de distribución y faja colectora (recuperación) a galpones
Almacenamiento o carga general	Área adicional 0.65 ha: patio abierto de 0.65 ha.
Equipamiento carga general	2 Reach Stakers adicionales
Capacidad	17 MMTM/AÑO

ETAPA 2 (Se gatilla cuando la demanda de granos supera los 5 MMTM/año o cuando la tasa de ocupación anual del primer amarradero sea del 55%)

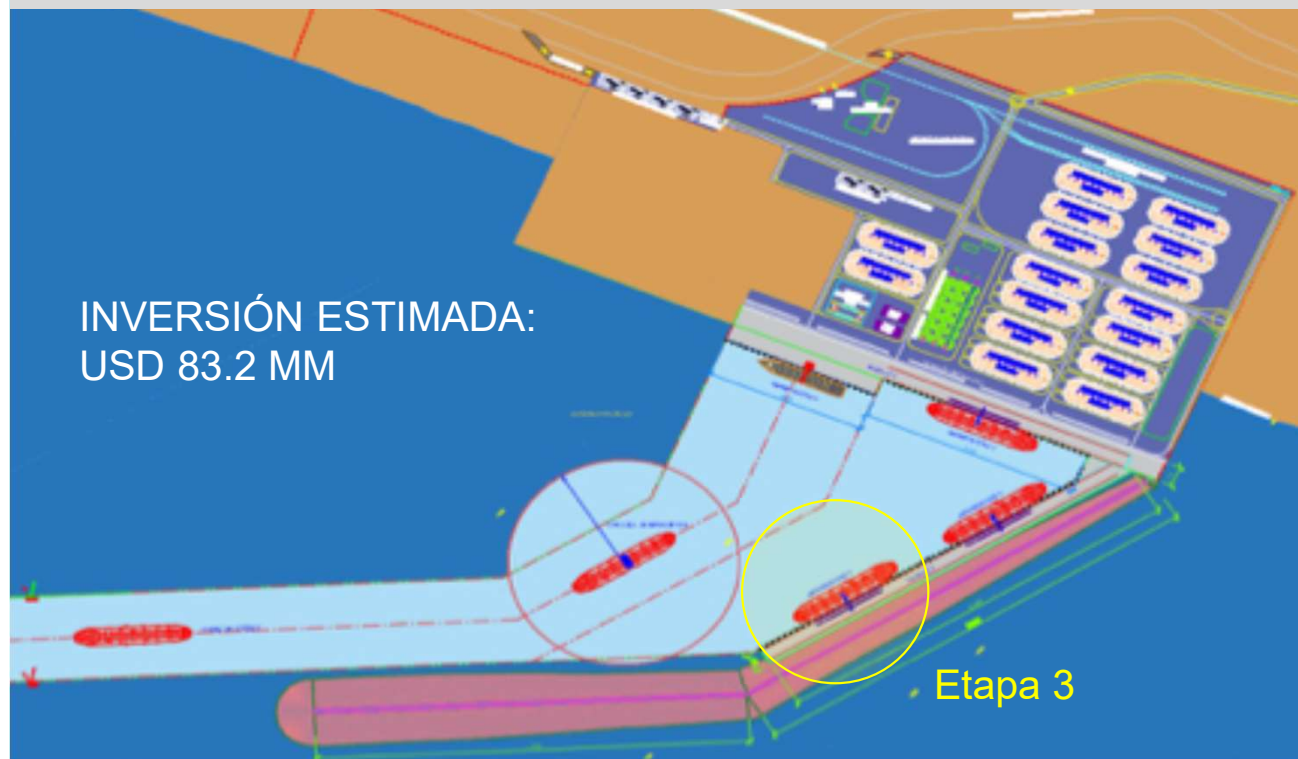


**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional**Perú Responde**

PROPUESTA DE DESARROLLO POR ETAPAS – ETAPA 3

Componente	Etapa 3 (Años 16 – 30)
Canal y maniobras	Se mantiene condiciones de Etapa 2
Amarraderos	Muelle 4 para buques graneleros a -16 m
Almacenamiento de granos	5 silos y 5 galpones adicionales
Equipamiento para granos	1 shiploader adicional, 1.2 Km de faja a nuevo galpones
Almacenamiento carga general	Área adicional de 0.79 ha
Equipamiento carga general	1 montacargas adicional y una grúa de patio (30 t)
Capacidad	26 MMTM/AÑO

ETAPA 3 (Se gatilla cuando se alcance 14 MMTM/año (escenario optimista) o una tasa de ocupación anual cercana al 70% de los amarraderos de granos)





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

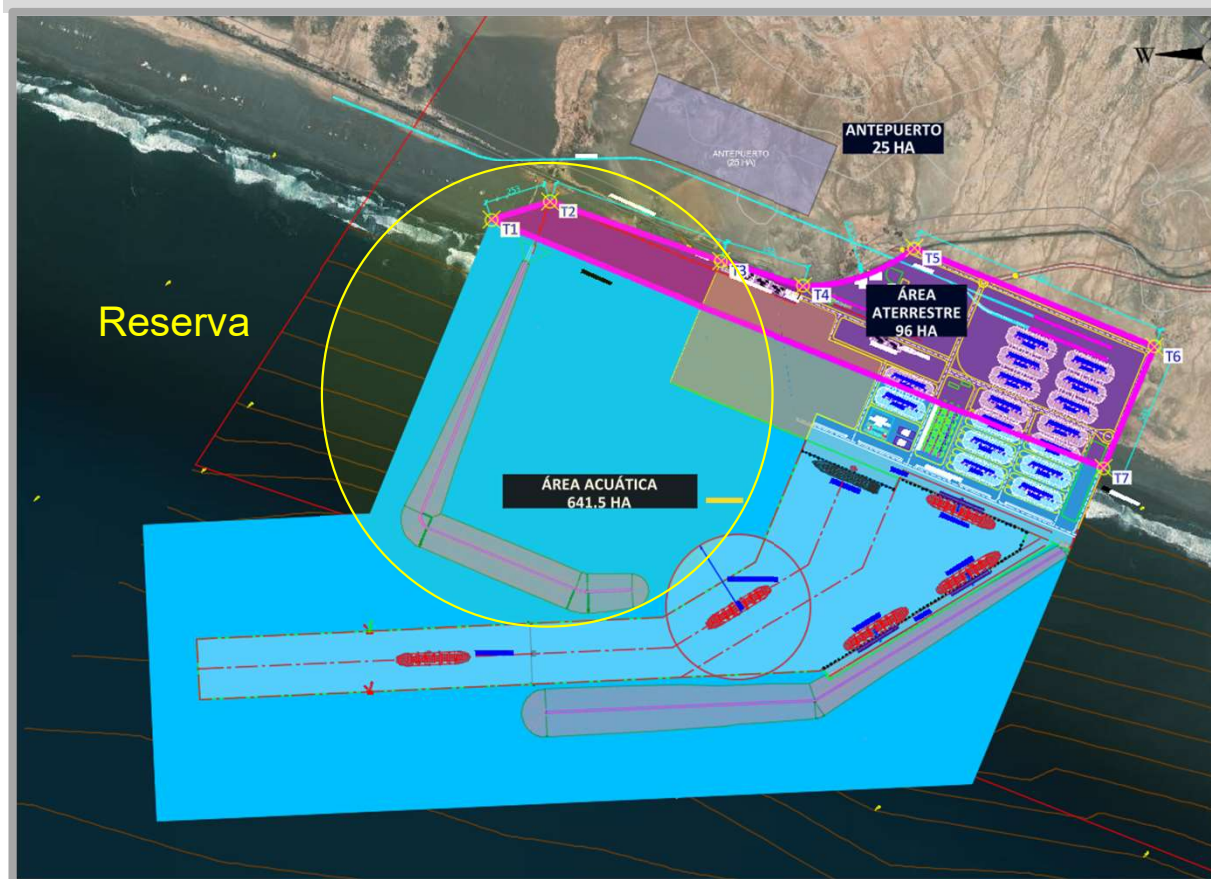
PROPUESTA DE DESARROLLO POR ETAPAS – RESERVA

Futuro Desarrollo

Futuro desarrollo de un terminal de contenedores en la zona norte del terminal, asociado a la consolidación del abrigo (rompeolas norte) y al potencial crecimiento de las actividades económicas en el hinterland.

- Hasta 2 frentes de atraque (5 amarraderos): 1,200 y 800 m
- Área de respaldo 67.0 ha
- Capacidad estimada: 46 millones de TM/año

Area de Desarrollo Portuario Futuro





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

PASOS DE ACTIVACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

01 Conectividad Terrestre e Internacional (Hinterland)

Corredor Vial Macro Sur - Brasil

Ampliación y mejoramiento de los ejes viales del Corredor Interoceánico Sur para transporte de carga pesada, incluyendo condiciones operativas y geométricas compatibles con configuraciones vehiculares de alto tonelaje.

Infraestructura de Frontera e Interoperabilidad

Implementación del Centro de Control Integrado (CCI) fronterizo con control Perú-Brasil, orientado a facilitar y agilizar el despacho anticipado de mercancías y homologación de horarios y procesos operativos

02 Plataformas e Infraestructura de Soporte

Truck Centers y Zonas de Actividad Logística (ZAL)

Habilitación de áreas técnicas para estacionamiento, ruptura de carga, pesaje dinámico automatizado y servicios especializados al transporte de carga pesada.

03 Conectividad Marítima

Posicionamiento de Líneas Navieras

Proyección de escalas regulares por parte de líneas navieras y operadores marítimos internacionales, en función de la consolidación esperada de carga y competitividad logística del corredor.

04 Redes de Servicios Básicos Industriales

Suministro Eléctrico e Hídrico Industrial

Disponibilidad operativa del suministro eléctrico en media y alta tensión, así como del sistema de abastecimiento y tratamiento de agua industrial requerido para el terminal.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional



Perú Responde

GRACIAS

Abel Alvarado Huertas
Presidente de Directorio
Autoridad Portuaria Nacional

12 Octubre, 2026