

# APEC Y LOS GRANDES RETOS PARA LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS



**Juan Duarte,**  
Presidente  
Ejecutivo de AAPA  
Latinoamérica

**Uno de los mayores desafíos hoy está en la integración de las cadenas de suministro, mediante la conexión de los puertos con su hinterland, es decir, los grandes centros de producción y consumo.**

**D**esde México a Tierra del Fuego, Latinoamérica alberga más de 1,500 complejos portuarios en las costas y ríos distribuidos por su diversa geografía. Una cifra impresionante que representa, con distintas características, escalas y complejidades, una actividad clave para nuestros países que, a través de estas infraestructuras, logra intercambiar con el mundo los productos y bienes que se producen en estas latitudes.

No cabe duda de que la actividad portuaria, marítima y logística continental son un motor vigente de nuestras economías. Un sector que, además, en los últimos 30 años ha protagonizado un fuerte impulso público-privado de modernización y puesta al día según los desafíos que los mercados internacionales y la propia industria naviera han ido imponiendo, y que ni siquiera las grandes disrupciones sanitarias, económicas y geopolíticas de la última década han hecho retroceder.

Una decisión que ha sido especialmente empujada por las autoridades portuarias y los terminales representados por nuestra Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) y que se ha traducido en nuevos terminales y millonarias inversiones en equipamiento, tecnología e infraestructura en países como Perú, Colombia, Ecuador, Chile, Argentina y Brasil, entre otros, y que además han supuesto la presencia regional de los principales operadores mundiales, como APM, Cosco o DP World.

A este impulso, sin embargo, los puertos del continente hoy deben sumar nuevos retos y desafíos comunes. Por un lado, las llamadas reconcesiones, es decir, los esfuerzos que lideran las autoridades para seguir garantizando continuidad, competitividad y estabilidad para las inversiones privadas de largo plazo en el sector portuario, a través de nuevos contra-

tos licitatorios para la operación de puertos. Una fórmula probada y que ha permitido a la región dar saltos gigantescos en la actualización de su infraestructura.

A ello se suman los necesarios avances en digitalización y automatización de procesos que debe haber, con el fin de homologar los estándares de tecnologías entre los países la región en materia de plataformas digitales, monitoreo de carga, gestión de la cadena de suministro y reducción de tiempos de espera, dando así mayor competitividad a nuestro comercio exterior.

Sin embargo, quizás uno de los mayores desafíos hoy esté en la integración de las cadenas de suministro, mediante la conexión –a través de los modos de transporte más eficientes posibles– de los puertos con su *hinterland*, es decir, los grandes centros de producción y consumo, y desde allí a los lugares de distribución que llevan productos desde y hacia el mundo. Esa integración será clave, por ejemplo, para resolver las problemáticas naturales que impone la geografía del continente, pero también para que las realidades disímiles de cada país no obstaculicen la eficiencia logística de toda la región.

Una forma clave de avanzar en esa línea es, evidentemente, a través de la cooperación y la integración regional, entre los países, impulsando grandes proyectos como los corredores bioceánicos, pero también mediante la participación en espacios multilaterales de diálogo y acuerdo entre estados, que posibiliten seguir resolviendo conjuntamente nudos críticos. El Foro APEC, que se realizará en Lima por estos días, es un ejemplo destacado en esta materia, y donde la atención del sector portuario sin duda estará puesta para tomar nota de las nuevas oportunidades que este encuentro pueda apalancar.



# APEC Y LOS GRANDES RETOS PARA LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS



**Juan Duarte,**  
Presidente  
Ejecutivo de AAPA  
Latinoamérica

**Uno de los mayores desafíos hoy está en la integración de las cadenas de suministro, mediante la conexión de los puertos con su hinterland, es decir, los grandes centros de producción y consumo.**

**D**esde México a Tierra del Fuego, Latinoamérica alberga más de 1,500 complejos portuarios en las costas y ríos distribuidos por su diversa geografía. Una cifra impresionante que representa, con distintas características, escalas y complejidades, una actividad clave para nuestros países que, a través de estas infraestructuras, logra intercambiar con el mundo los productos y bienes que se producen en estas latitudes.

No cabe duda de que la actividad portuaria, marítima y logística continental son un motor vigente de nuestras economías. Un sector que, además, en los últimos 30 años ha protagonizado un fuerte impulso público-privado de modernización y puesta al día según los desafíos que los mercados internacionales y la propia industria naviera han ido imponiendo, y que ni siquiera las grandes disrupciones sanitarias, económicas y geopolíticas de la última década han hecho retroceder.

Una decisión que ha sido especialmente empujada por las autoridades portuarias y los terminales representados por nuestra Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) y que se ha traducido en nuevos terminales y millonarias inversiones en equipamiento, tecnología e infraestructura en países como Perú, Colombia, Ecuador, Chile, Argentina y Brasil, entre otros, y que además han supuesto la presencia regional de los principales operadores mundiales, como APM, Cosco o DP World.

A este impulso, sin embargo, los puertos del continente hoy deben sumar nuevos retos y desafíos comunes. Por un lado, las llamadas reconcesiones, es decir, los esfuerzos que lideran las autoridades para seguir garantizando continuidad, competitividad y estabilidad para las inversiones privadas de largo plazo en el sector portuario, a través de nuevos contra-

tos licitatorios para la operación de puertos. Una fórmula probada y que ha permitido a la región dar saltos gigantescos en la actualización de su infraestructura.

A ello se suman los necesarios avances en digitalización y automatización de procesos que debe haber, con el fin de homologar los estándares de tecnologías entre los países la región en materia de plataformas digitales, monitoreo de carga, gestión de la cadena de suministro y reducción de tiempos de espera, dando así mayor competitividad a nuestro comercio exterior.

Sin embargo, quizás uno de los mayores desafíos hoy esté en la integración de las cadenas de suministro, mediante la conexión –a través de los modos de transporte más eficientes posibles– de los puertos con su *hinterland*, es decir, los grandes centros de producción y consumo, y desde allí a los lugares de distribución que llevan productos desde y hacia el mundo. Esa integración será clave, por ejemplo, para resolver las problemáticas naturales que impone la geografía del continente, pero también para que las realidades disímiles de cada país no obstaculicen la eficiencia logística de toda la región.

Una forma clave de avanzar en esa línea es, evidentemente, a través de la cooperación y la integración regional, entre los países, impulsando grandes proyectos como los corredores bioceánicos, pero también mediante la participación en espacios multilaterales de diálogo y acuerdo entre estados, que posibiliten seguir resolviendo conjuntamente nudos críticos. El Foro APEC, que se realizará en Lima por estos días, es un ejemplo destacado en esta materia, y donde la atención del sector portuario sin duda estará puesta para tomar nota de las nuevas oportunidades que este encuentro pueda apalancar. 