

## **JUNTA DIRECTIVA 2022 – 2024**

### **Presidente**

Jorge Arturo Pinto Serrano

### **Principales**

Juan Carlos Henao Ramos

Rosa Adriana Martínez Ramírez

Víctor Hugo Vidal Piedrahita

Jorge Arturo Pinto Serrano

Rudolf Manuel Hommes Rodríguez

Tulio Enrique Sánchez Sánchez

Eugenia Ocampo Mejía

Adolfo León Pizarro Tello

Alfredo Elías Ceballos Duica

### **Suplentes**

Saturia Trujillo Tovar

Mauricio Gutiérrez Ruiz

Maria Carolina Suárez Latorre

Víctor Julio González Riascos

Mauricio Cuesta Esguerra

Pedro Manuel Valencia Pinzón

## **COMITÉ DE GERENCIA**

**Liborio Cuéllar Araujo**

Gerente General

**Claudio Roberto Mustico**

Gerente de Planeación y Operación Portuaria

**Juan Gabriel Gordillo González**

Gerente Jurídico y Asuntos Corporativos

**Jose Alfredo Valencia Caicedo**

Gerente Financiero y Administrativo

**Fernando Arturo Aulestia Marín**

Gerente Comercial y Servicio al Cliente

**Shirley Betancourt Osorno**

**Paola Andrea Ayala Pérez**

Gerencia de Talento Humano

**James Alexander Landázuri Zamora**

Auditor Interno

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**  
**INFORME DE GESTIÓN SEGUNDO SEMESTRE 2023**

Contenido

<b>1. Introducción</b> .....	4
<b>2. Gestión Financiera</b> .....	5
<b>2.1. Aspectos económicos</b> .....	5
<b>2.2. Resultados financieros</b> .....	5
<b>3. Gestión Comercial</b> .....	7
<b>3.1. Volúmenes de Carga 2023</b> .....	7
<b>3.2. Volúmenes de Carga Segundo Semestre 2023</b> .....	8
<b>3.2.1. Comportamiento Carga General</b> .....	10
<b>3.2.2. Comportamiento Granel Sólido:</b> .....	11
<b>3.3. Servicio al Cliente</b> .....	14
<b>4. Gestión de Operaciones y Planeación Portuaria</b> .....	14
<b>4.1. Operación Marítima de Contenedores</b> .....	15
<b>4.2. Operación Marítima de Buques con Carga General</b> .....	15
<b>4.3. Operación Marítima de Buques Ro-Ro</b> .....	16
<b>4.4. Operación Marítima de Buques con Cereales</b> .....	17
<b>4.5. Operación Marítima de Buques con Fertilizantes</b> .....	17
<b>4.6. Operación Marítima de Buques con Granel Líquido</b> .....	18
<b>4.7. Mantenimiento de Equipos Portuarios</b> .....	18
<b>4.7.1. Confiabilidad</b> .....	18
<b>4.7.2. Disponibilidad</b> .....	19
<b>4.7.3. Cumplimiento del plan de mantenimiento</b> .....	19
<b>4.7.4. Tiempo medio entre fallos (MTBF)</b> .....	20
<b>4.7.5. Tiempo medio para reparar (MTTR)</b> .....	20
<b>4.7.6. Gestión de Tecnología de la Información</b> .....	21
<b>5. Gestión de Seguridad</b> .....	22
<b>6. Gestión Jurídica y de Asuntos Corporativos</b> .....	23
<b>6.1. Asuntos Legales Relevantes</b> .....	23
<b>6.2. Procesos Finalizados en el Periodo</b> .....	28
<b>6.3. Procesos y Actuaciones Administrativas</b> .....	29
<b>7. Gestión de Talento Humano</b> .....	29
<b>7.2. Formación, Capacitación y Entrenamiento</b> .....	29
<b>7.3. Impacto M: Programa de Liderazgo Femenino</b> .....	30
<b>8. Gestión de Salud y Medio Ambiente</b> .....	30
<b>8.1. Estándares del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)</b> .....	30

8.2.	Diagnóstico de Condiciones de Salud.....	30
8.3.	Gestión en Seguridad Industrial - Resultado de Accidentalidad.....	30
9.	Gestión Social .....	31
10.	Unidad de Cumplimiento y Riesgo Organizacional.....	31
11.	Plan estratégico y perspectiva 2024.....	32
11.1.	Eje comercial .....	32
11.2.	Eje financiero.....	32
11.3.	Eje transformador.....	33
12.	Evolución Previsible de la Sociedad .....	33
13.	Acontecimientos importantes acaecidos después del ejercicio .....	33
14.	Declaraciones de Cumplimiento Legal.....	33

# **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**

## **INFORME DE GESTIÓN SEGUNDO SEMESTRE 2023**

### **1. Introducción**

Señores Accionistas,

Dando cumplimiento a las disposiciones estatutarias que rigen a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (en adelante la “Sociedad” o “SPRBUN”) y de conformidad con las normas legales vigentes, la Junta Directiva y la Administración presentan para aprobación de la Asamblea General de Accionistas el Informe de Gestión correspondiente al ejercicio del segundo semestre de 2023. Este informe se complementa con los Estados Financieros y sus notas, dictaminados por el Revisor Fiscal.

En el presente informe se desarrollan las gestiones adelantadas por la Junta Directiva y la Administración durante el segundo semestre 2023 en los aspectos financieros, comerciales, operaciones y planeación portuaria, seguridad, jurídicos y de asuntos corporativos, talento humano, salud y medio ambiente, social, y unidad de cumplimiento y riesgo organizacional. En el documento también se informan los planes que fueron implementados para revertir los resultados presentados durante el año 2023, dentro de los cuales destacamos los siguientes:

- Se definieron las estrategias tendientes a la maximización de los ingresos de la Sociedad (revisión de acuerdos comerciales, incremento de tarifas, entre otros) y a la consecución de nuevos negocios, teniendo como meta generar ingresos adicionales por COP\$40.000 millones de pesos para el 2024. Estas estrategias se comenzaron a ejecutar en el último trimestre de 2023 en aras de buscar obtener resultados en el primer semestre de 2024.
- El replanteamiento de la estrategia comercial, para lo cual se contrató una consultoría con la firma CK Américas en octubre de 2023, con la que se buscará el mejoramiento de la gestión comercial y la incursión en nuevos negocios.
- Se estableció una política de administración, austeridad y uso eficiente de recursos en el segundo semestre de 2023, sentando las bases para lograr una disminución del gasto de venta y administrativo de COP\$27.000 millones en el 2024.
- Se logró la negociación de un acuerdo de no ejecución de las cuotas de capital del acuerdo de reperfilamiento de la deuda de los meses de agosto de 2023 a febrero de 2024, periodo durante el cual se está revisando la opción de contar con un periodo de gracia de los pagos a capital hasta diciembre de 2024, lo que permitiría mejorar los indicadores liquidez y flujo de caja de la Sociedad.
- Se continuó con la gestión de la solicitud presentada en octubre de 2022 ante la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, en el sentido de excluir la limitación establecida en el numeral 19 de la cláusula 12 del contrato de concesión, por la cual la Sociedad no puede operar dentro del puerto, lo que impide que la Sociedad pueda incursionar en nuevas líneas de negocio que podrían generar más de COP\$15.000 millones en ingresos netos anuales.
- Se solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio la revisión de la situación de mercado en la Bahía de Buenaventura, en especial en lo concerniente a los efectos derivados de los acuerdos comerciales entre SPIA y TCBUEN con la líneas navieras que conllevan prerrogativas financieras y operativas en su red global, prerrogativas imposibles de igualar por las compañías locales.

A continuación se detallan cada una de las gestiones:

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**  
**INFORME DE GESTIÓN SEGUNDO SEMESTRE 2023**

## 2. Gestión Financiera

### 2.1. Aspectos económicos

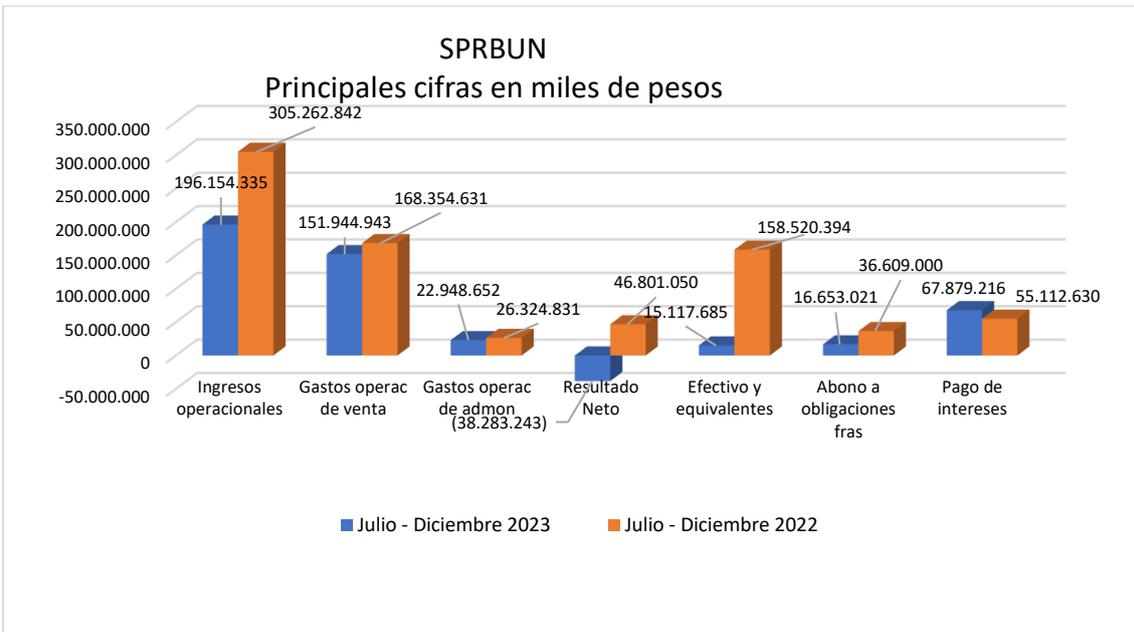
En el segundo semestre de 2023 la Compañía siguió afectada por la combinación de 3 factores que incidieron en el resultado neto y en la liquidez de la misma. En primer lugar, se sostuvo el decrecimiento de la economía a nivel global, con efectos importantes en reducción de los volúmenes de carga, que impactaron considerablemente los ingresos de la Sociedad. En segundo lugar, la variación de la tasa de cambio (TRM), originó una revaluación del peso con un efecto de 8,81% en la reducción del precio de la divisa. El efecto combinado de estos dos factores originó una disminución de los ingresos en el semestre del 44%, comparado con el presupuesto, y del 36% comparado con el segundo semestre del año 2022. Por último, las tasas de interés se mantuvieron al alza generando un incremento en los gastos financieros de \$6.920 millones (13%) frente al segundo semestre de 2022.

Ante un entorno tan difícil, se aumentaron los esfuerzos tendientes a gestionar de forma eficiente los costos y gastos de la Sociedad, obteniendo una disminución del gasto del COP\$15.112 millones versus el primer semestre 2023; de igual forma se logró la negociación de un acuerdo de no ejecución de las cuotas de capital del acuerdo de reperfilamiento de la deuda de los meses de agosto de 2023 a febrero de 2024.

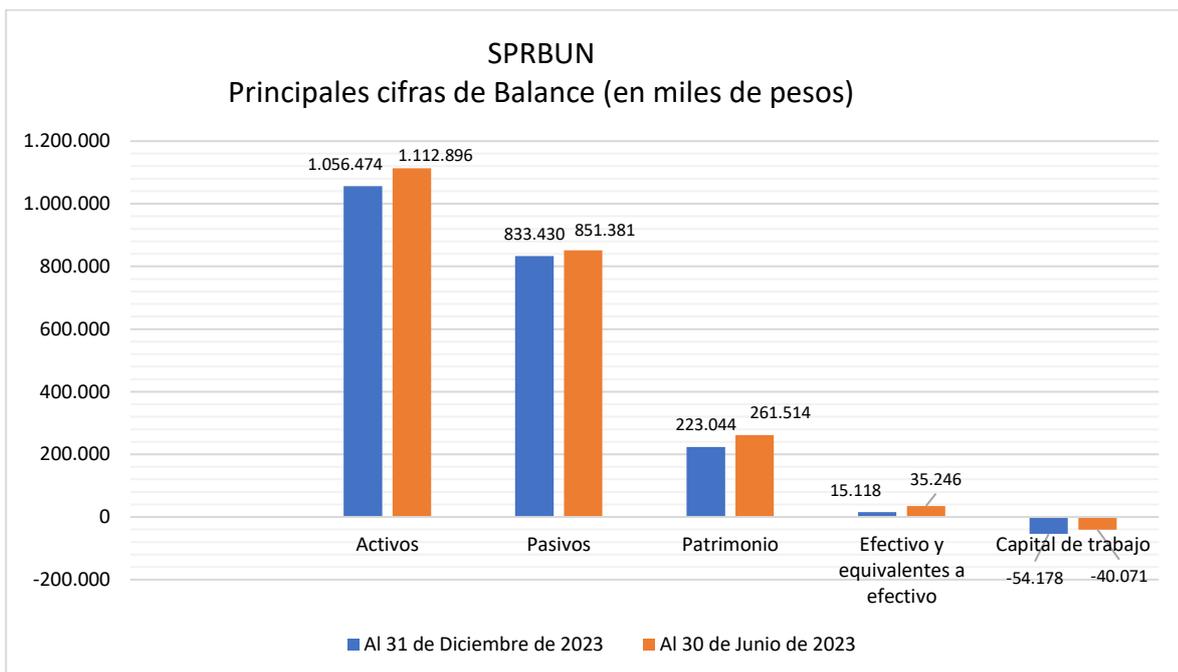
### 2.2. Resultados financieros

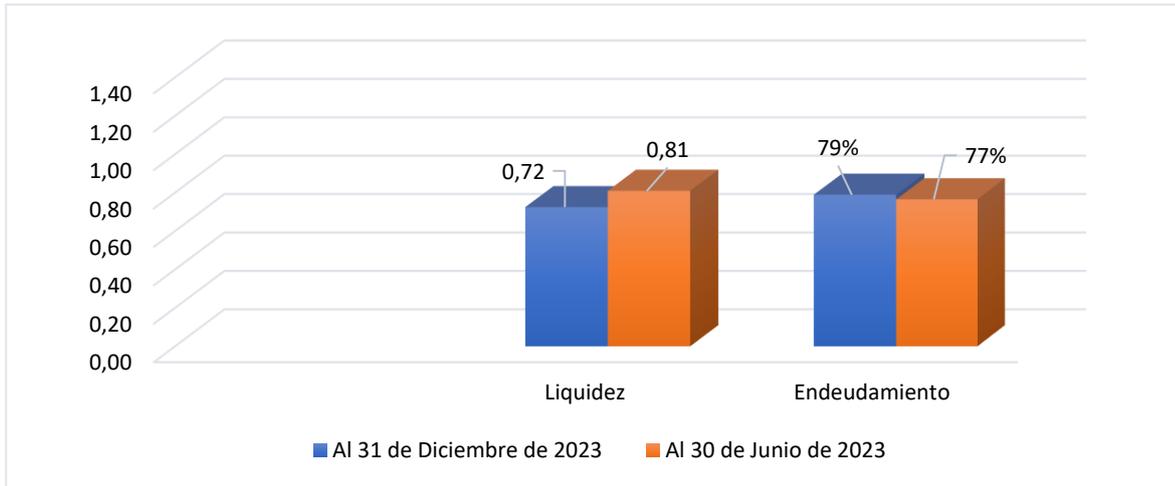
Las cifras más importantes del segundo semestre de 2023, comparativas con las del mismo periodo del año anterior son las siguientes:

Cifras en miles de pesos	Julio - diciembre 2023	Julio - diciembre 2022	Variación Neta	Variación %
Ingresos operacionales	196.154.335	305.262.842	-109.108.507	-36%
Gastos operacionales de venta	151.944.943	168.354.631	-16.409.688	-10%
Gastos operacionales de administración	22.948.652	26.324.831	-3.376.179	-13%
Resultado Neto	(38.283.243)	46.801.050	-85.084.293	-182%
Efectivo y equivalentes	15.117.685	158.520.394	-143.402.709	-90%
Abono a obligaciones financieras	16.653.021	36.609.000	-19.955.979	-55%
Pago de intereses	67.879.216	55.112.630	12.766.586	23%
Pago de contraprestación	44.579.126	0	44.579.126	100%

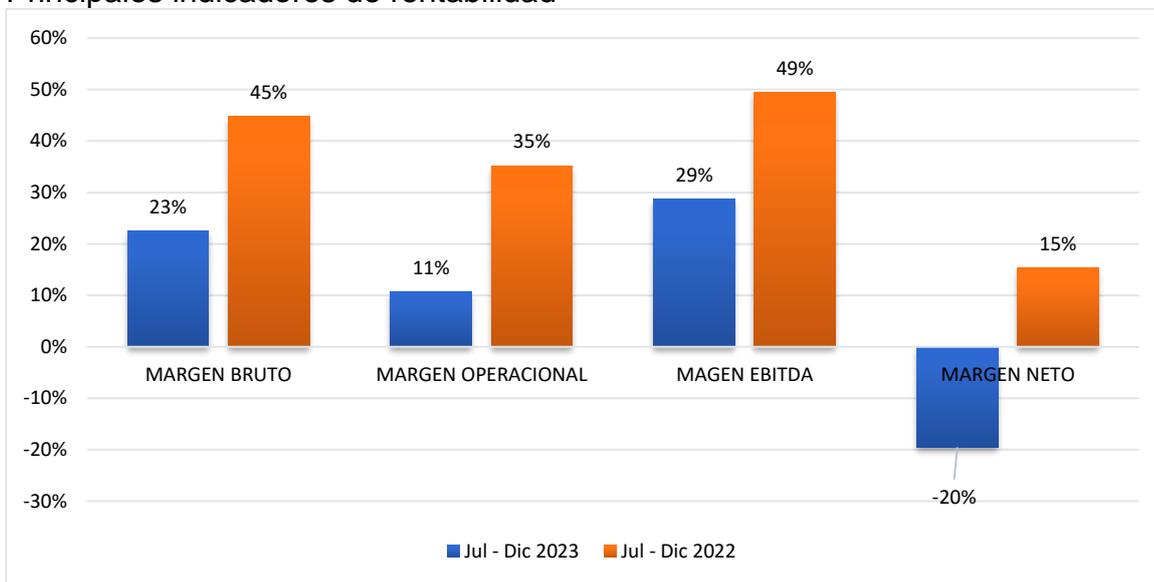


Cifras en miles de pesos	Al 31 de diciembre de 2023	Al 30 de junio de 2023	Variación	
			Diferencia	%
Activos	1.056.474.023	1.112.895.694	-56.421.671	-5%
Pasivos	833.429.895	851.381.320	-17.951.425	-2%
Patrimonio	223.044.128	261.514.374	-38.470.246	-15%
Efectivo y equivalentes a efectivo	15.117.685	35.246.271	-20.128.586	-57%
Capital de trabajo	-54.177.510	-40.070.586	-14.106.924	35%
Liquidez	0,72	0,81	-0,08	-10%
Endeudamiento	79%	77%	2%	3%





### Principales indicadores de rentabilidad

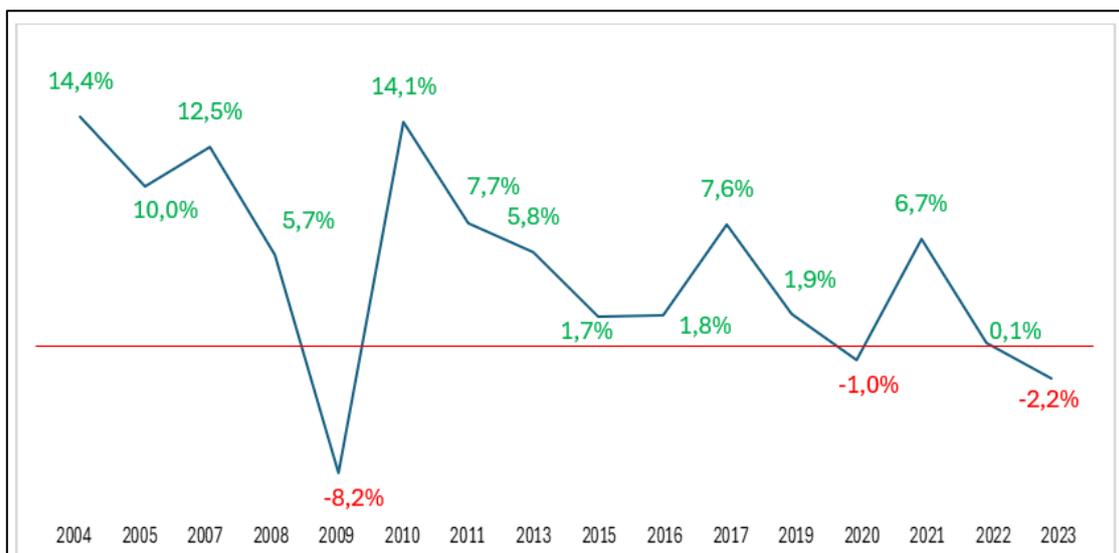


El detalle de las cifras se presenta en los estados financieros y sus notas.

## 3. Gestión Comercial

### 3.1. Volúmenes de Carga 2023

En el año 2023 se presentaron una serie de sucesos macroeconómicos que impactaron significativamente el comercio internacional de mercancías, originados principalmente por la permanente alza de la inflación, las debilidades financieras, las tensiones geopolíticas, los conflictos internacionales, la normalización en los hábitos de consumo y el exceso de inventario generado por el efecto post pandemia, lo cual se tradujo en una disminución del 2,2% del volumen de tráfico marítimo a nivel mundial, como se observa en la siguiente gráfica:



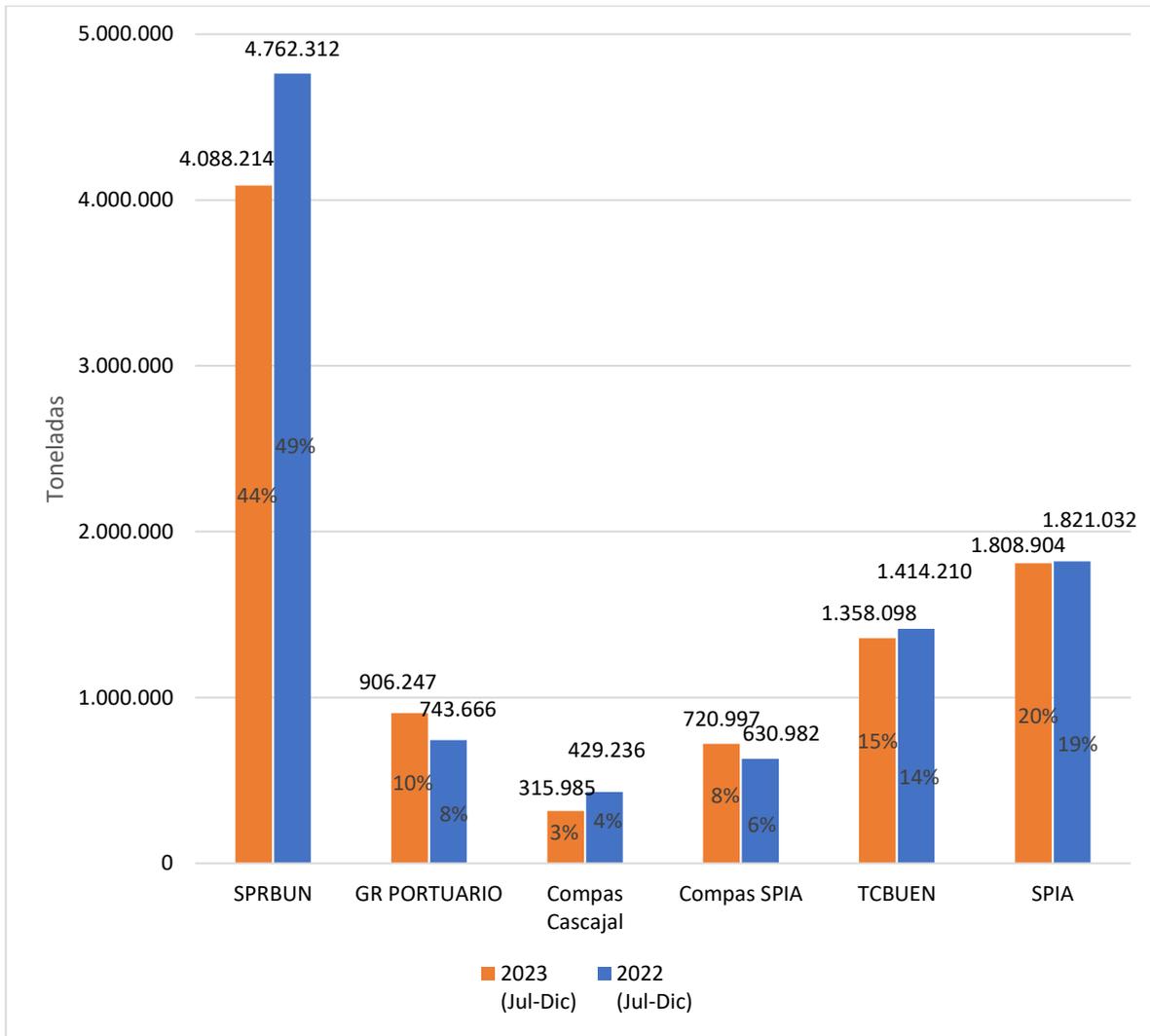
Al igual que el comportamiento negativo en el mercado global de carga durante el año 2023, Colombia también tuvo una disminución superior al 2%, lo cual impactó directamente a los terminales ubicados en Buenaventura, en los cuales se moviliza el 34% de la carga doméstica del país.

El comportamiento de las toneladas totales movilizadas durante el año 2023 a través de la Bahía de Buenaventura presentó una reducción del 3% respecto al año 2022.

Puntualmente, el mercado de contenedores, fuente principal de los ingresos de la Sociedad, no fue ajeno a esta situación, siendo uno de los más impactados debido a la disminución de carga durante el año 2023, con una contracción del 9% en la Bahía de Buenaventura y del 25% en la Sociedad. El impacto en la carga de contenedores de la Sociedad fue mayor al de la Bahía de Buenaventura, debido a que en el 2023 se agudizaron los efectos derivados de los contratos efectuados entre las terminales de contenedores y las líneas navieras, los cuales a todas luces, son acuerdos de exclusividad promovidos por los socios internacionales de SPIA y TCBUEN. Estos puertos de la Bahía forman parte de los terminales marítimos más grandes del mundo, puertos que apalancan sus negociaciones ofreciendo prerrogativas financieras y operativas en su red global, prerrogativas imposibles de igualar por las compañías locales y bajo las cuales no es posible competir en condiciones naturales del mercado. Esto ha generado una disminución directa en la carga del terminal administrado por la Sociedad y una congestión en las demás terminales que ha desmejorado la calidad de los servicios prestados a los clientes y usuarios en la Bahía de Buenaventura. En ese sentido, la Administración ha puesto de presente esta situación ante el Gobierno Nacional, con el objetivo de que se tomen medidas tendientes a restablecer la libre y leal competencia en el nodo portuario de Buenaventura.

### 3.2. Volúmenes de Carga Segundo Semestre 2023

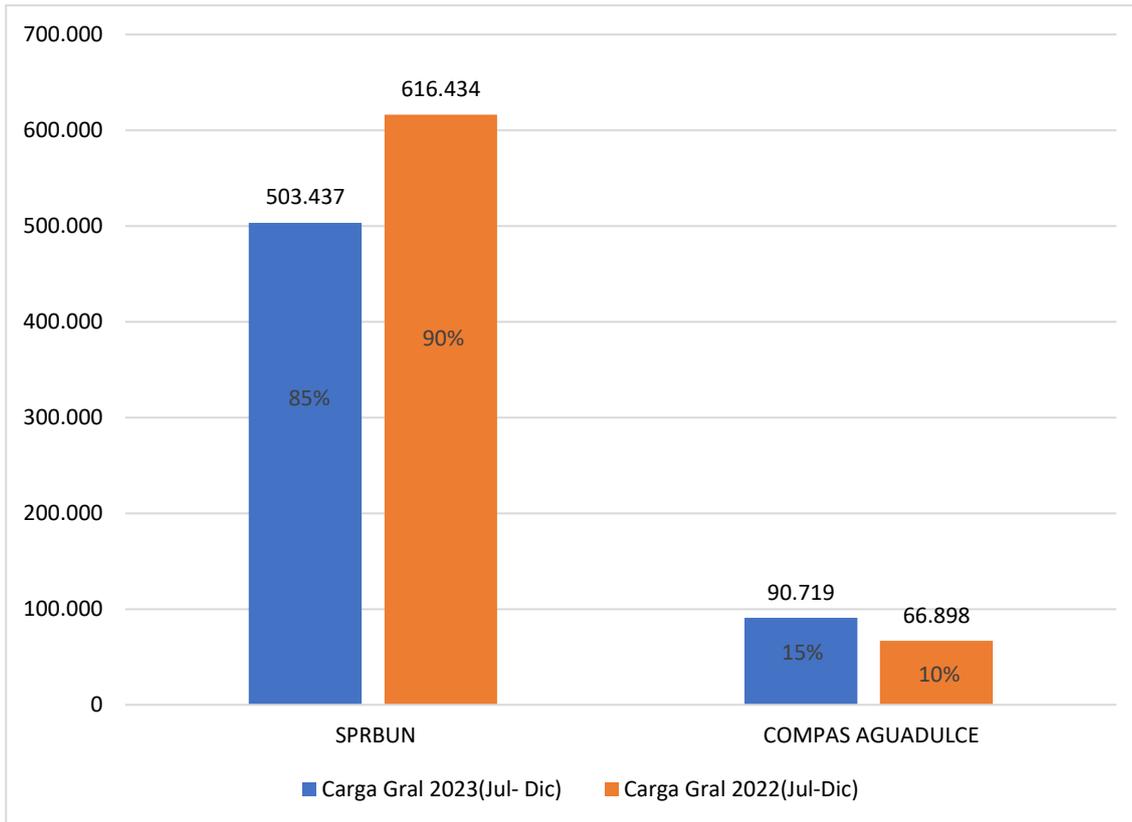
En el siguiente gráfico se presenta el histórico de toneladas y las participaciones en la Bahía de Buenaventura:



Durante el segundo semestre la Bahía tuvo una disminución del 6% en volumen de toneladas, comparando con el segundo semestre del 2022. Al cierre del semestre la participación de la SPRBUN disminuyó en cinco puntos porcentuales en la Bahía y en 14% en el total de toneladas movilizadas en el segundo semestre del 2023 en comparación con el mismo periodo del 2022.

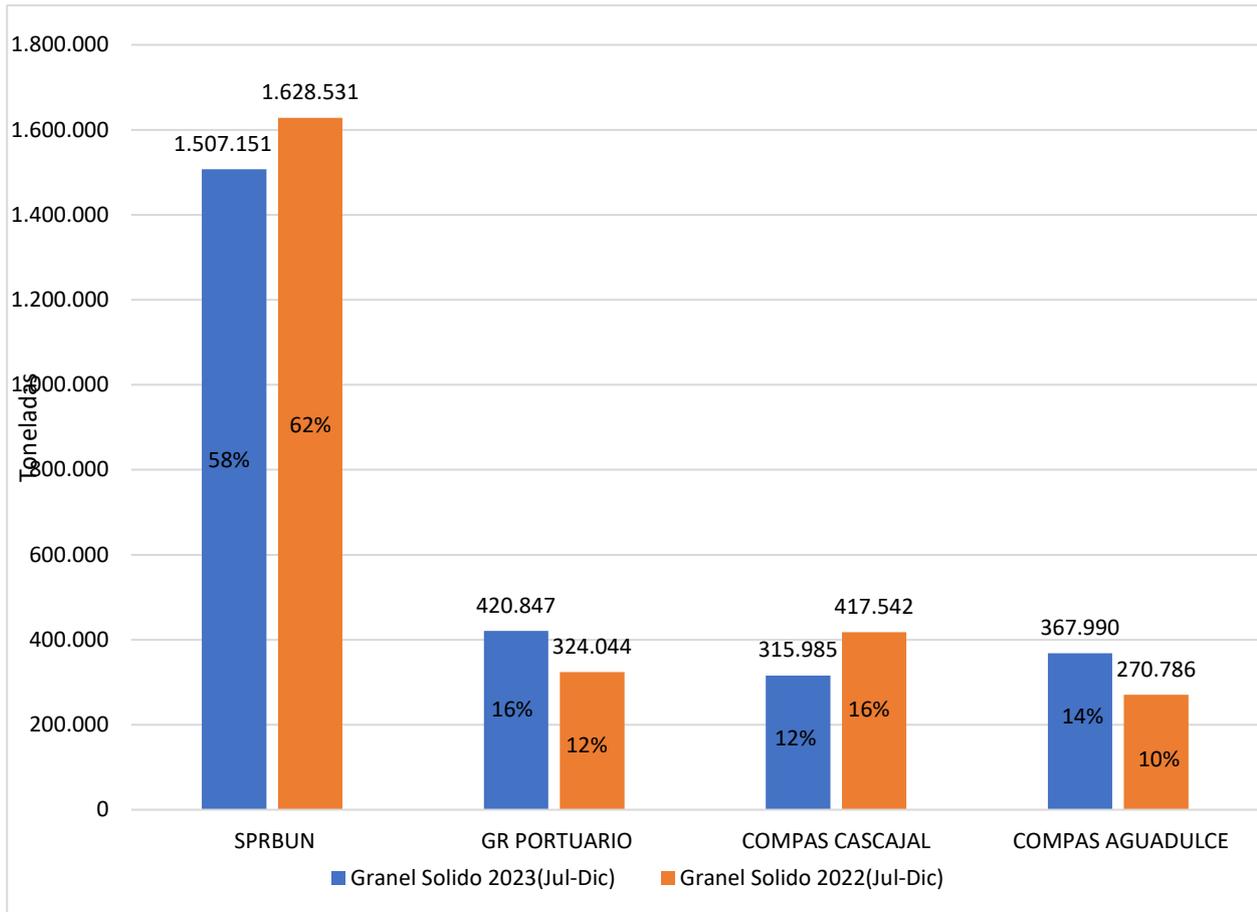
En las siguientes gráficas se presenta el comportamiento según los diferentes tipos de carga:

### 3.2.1. Comportamiento Carga General



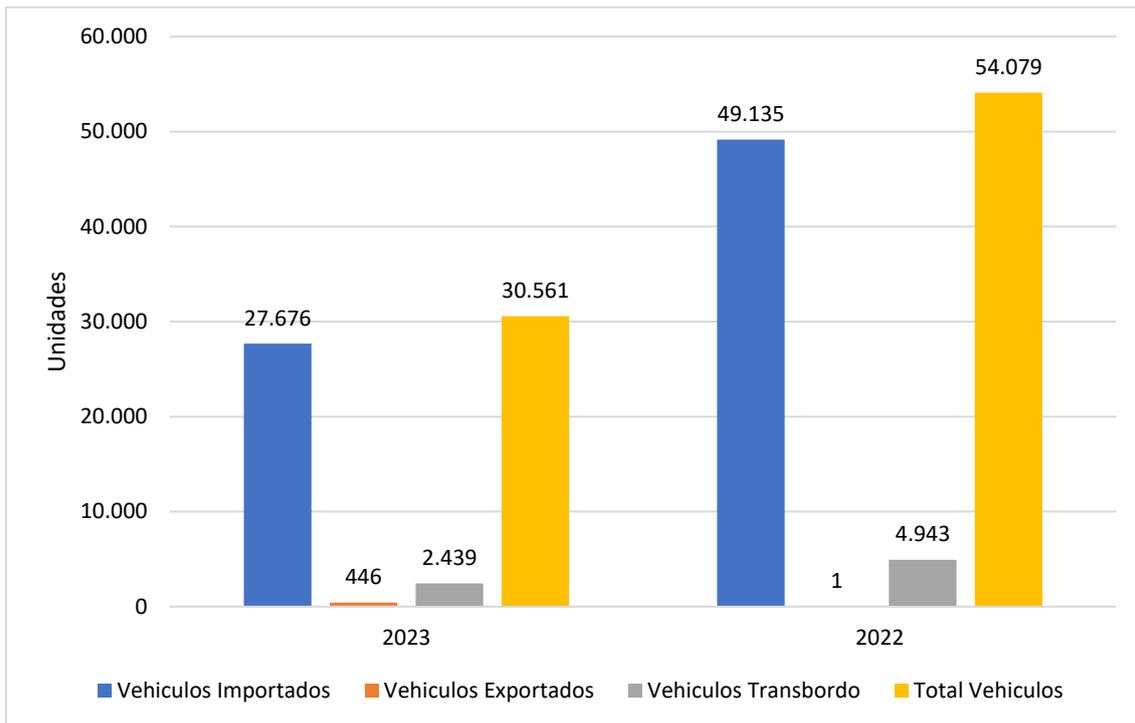
En cuanto a Carga General Fraccionada (Aceros, Big Bags, Proyectos) la SPRBUN continua con la participación más alta en la Bahía con un 85%, a pesar de la caída de este tipo de carga en un 22% durante el segundo semestre del 2023 frente al mismo periodo del 2022.

### 3.2.2. Comportamiento Granel Sólido:



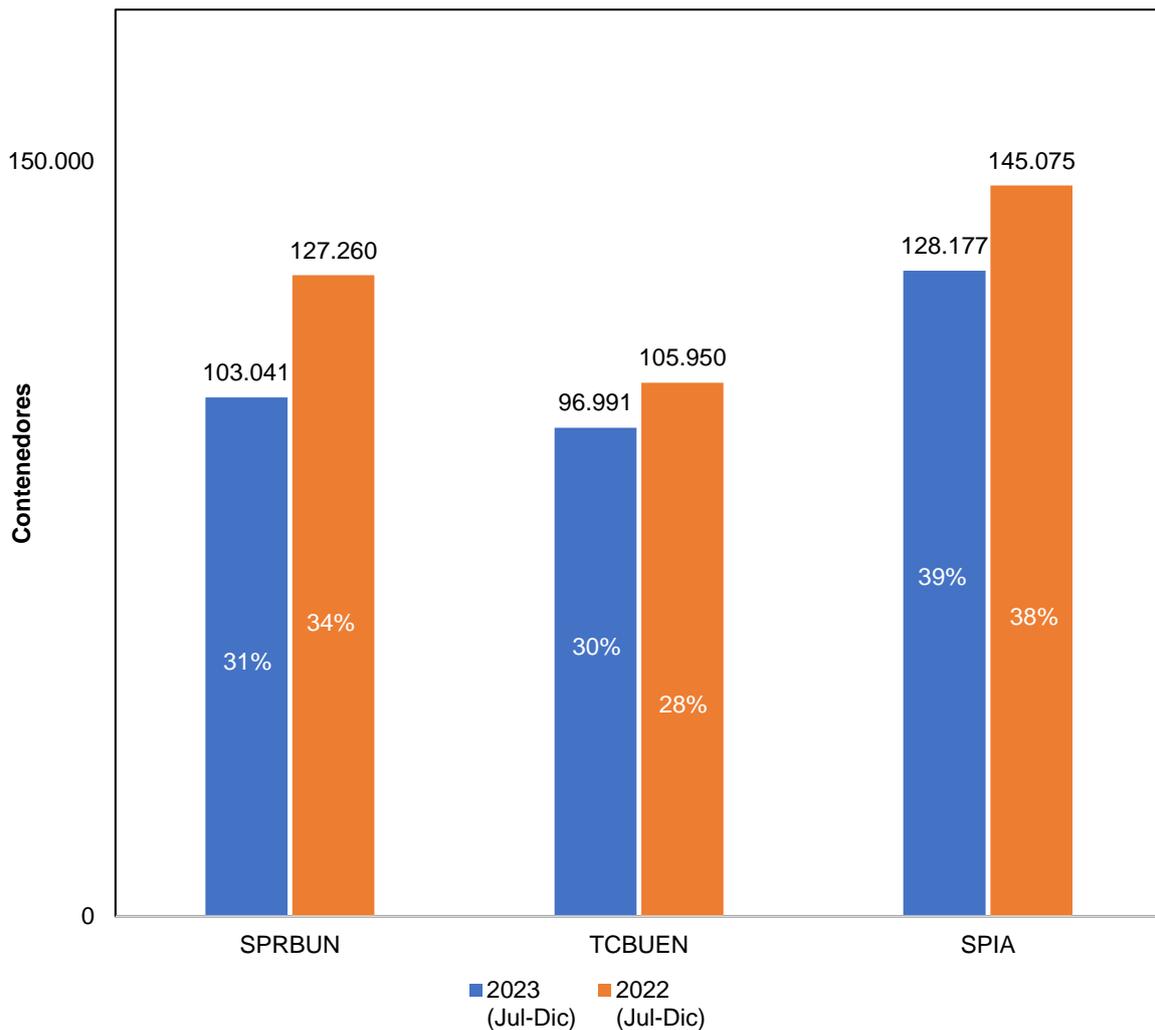
Durante el segundo semestre mencionado en este informe, la Bahía tuvo una disminución del 1% en volumen de granel, comparado con el segundo semestre del 2022. Al cierre del 2023 la participación de la SPRBUN disminuyó en cuatro puntos porcentuales en la Bahía y en un 7% en el total de toneladas movilizadas en el segundo semestre del 2023 contra el mismo periodo del 2022

### 3.2.3. Comportamiento Vehículos:



Las altas tasas de interés y los cambios en las decisiones de consumo a nivel mundial y en Colombia, afectaron la importación de vehículos con una baja de 23.518 vehículos en el segundo semestre del 2023, frente al segundo semestre del 2022, lo cual significó una caída del 44% en volumen.

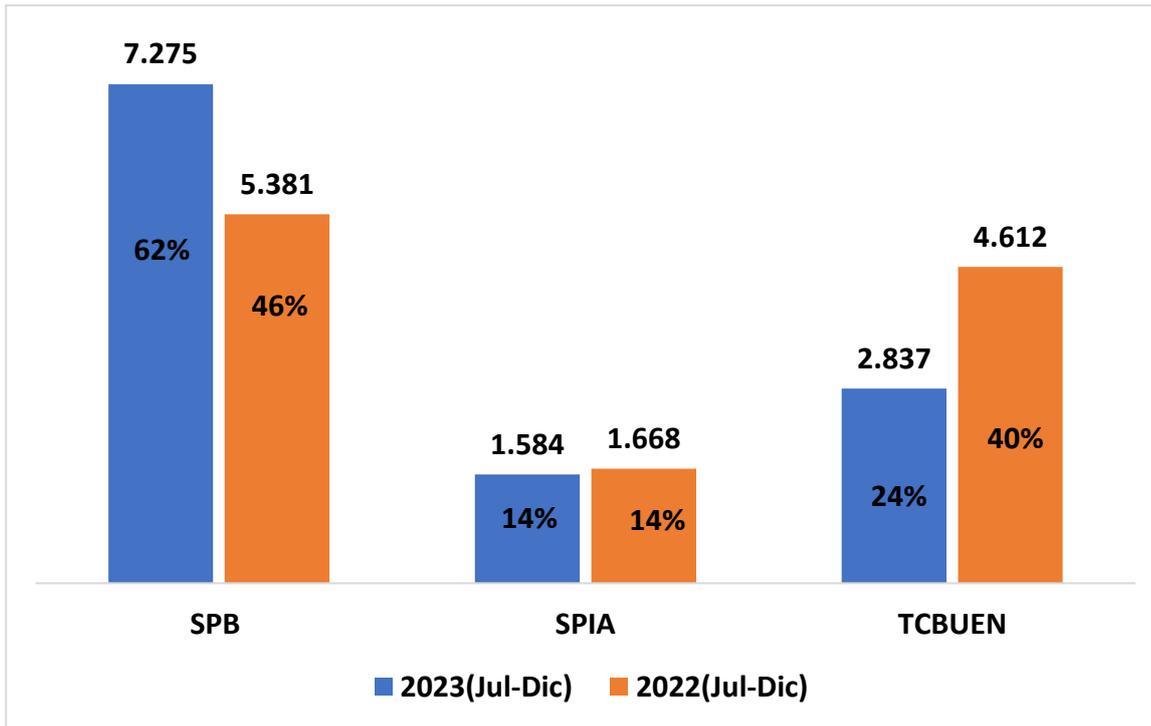
### 3.2.4. Comportamiento Contenedores:



Durante el segundo semestre la Bahía tuvo a disminución del 12% en volumen de contenedores, comparado con el segundo semestre del 2022. Al cierre del semestre la participación de la SPRBUN disminuyó en tres puntos porcentuales en la Bahía y en un 19% frente al total de contenedores movilizados en el segundo semestre del 2023 versus el mismo periodo del 2022.

El impacto en la carga de contenedores de la Sociedad fue mayor al de la Bahía de Buenaventura, debido a que, como lo dijimos anteriormente, en el 2023 se agudizaron los efectos derivados de los acuerdos de exclusividad promovidos por los socios internacionales de SPIA y TCBUEN.

### 3.2.5. Comportamiento Café:



Al cierre del semestre la participación de la Compañía creció en dieciséis puntos porcentuales en la Bahía y en un 35% frente al total de café movilizado en el segundo semestre del 2023 comparado con el mismo periodo del 2022.

### 3.3. Servicio al Cliente

La SPRBUN continuó con el firme propósito de mejorar su servicio al cliente, lo cual se evidencia en el comportamiento de los resultados de los casos PQR's recibidos y atendidos durante el semestre, casos que disminuyeron en un 49% versus el mismo periodo del 2022.

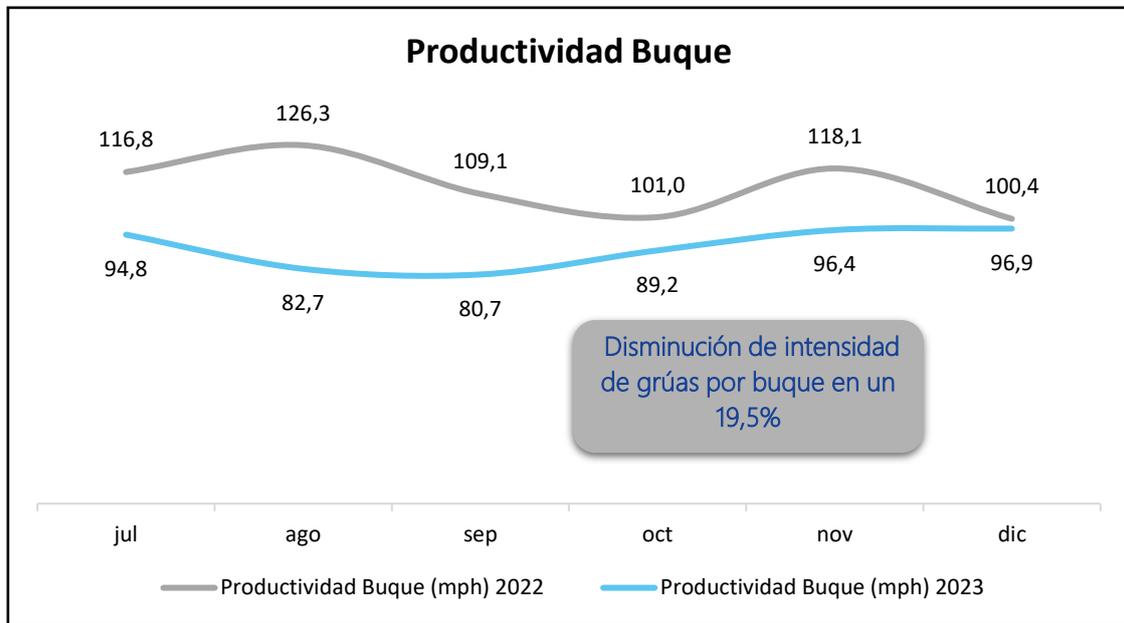
La Sociedad siguió con su estrategia de acercamiento con clientes y la comunidad del Comercio Exterior Colombiano, desarrollando las reuniones de los Comités de Usuarios (Comité de Agentes de Aduana y Agentes de Carga Internacional, Comité de Agentes y Líneas Navieras, Comité de Operadores Portuarios y Comité de Empresas de Transporte).

### 4. Gestión de Operaciones y Planeación Portuaria

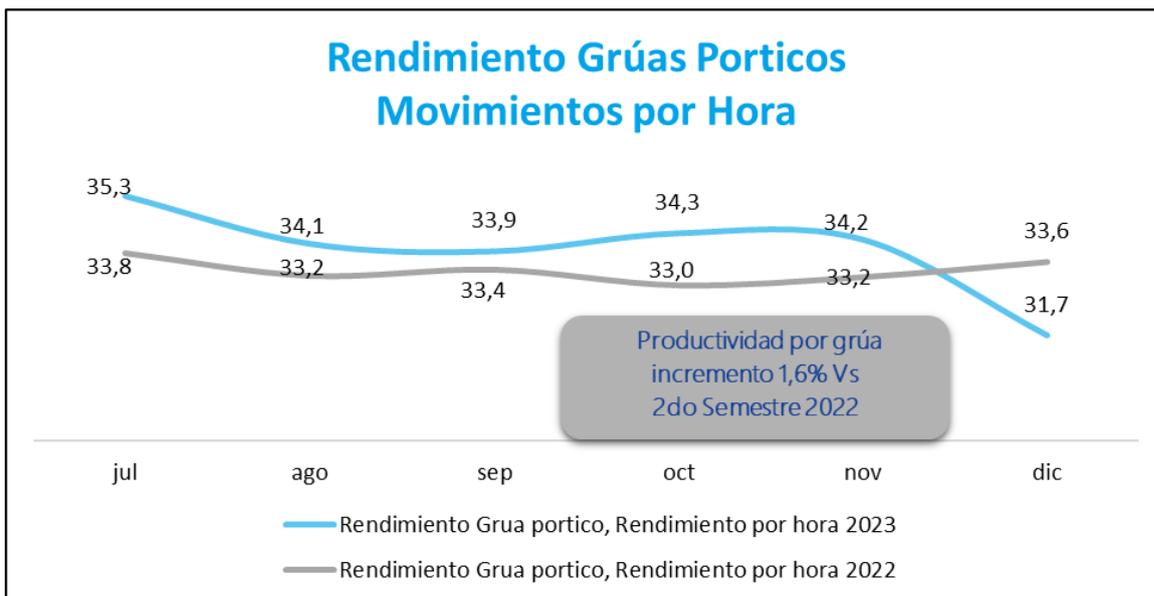
Es de resaltar la tendencia positiva en la mejora de los resultados operacionales, lo cual se evidencia en los principales indicadores de rendimiento. La productividad buque/grúas, tiempo de permanencia de camiones en el terminal marítimo, disponibilidad y confiabilidad de equipos y de los sistemas tecnológicos, muestran niveles de excelencia a nivel mundial.

#### 4.1. Operación Marítima de Contenedores

En el segundo semestre del 2023 la productividad promedio de las motonaves de contenedores disminuyó un 19,1% en comparación al mismo periodo del año 2022, pasando de 111,9 a 90,1 movimientos por hora, como consecuencia de una disminución en la intensidad de grúas ofrecidas por las líneas marítimas, la cual disminuyó en un 24,5%, pasando de un promedio de 2,9 a 2,2 grúas por motonave.



En el segundo semestre del 2023 la productividad promedio de las grúas pórtico New Panamax, aumentó un 1,6% pasando de 33,3 a 33,9 movimientos por hora, lo que se constituye en el principal indicador de rendimiento ante las líneas navieras. La cantidad de motonaves portacontenedores operadas en el segundo semestre de 2023 frente al segundo semestre de 2022, aumentó en un 39%, pasando de 123 a 171 motonaves.

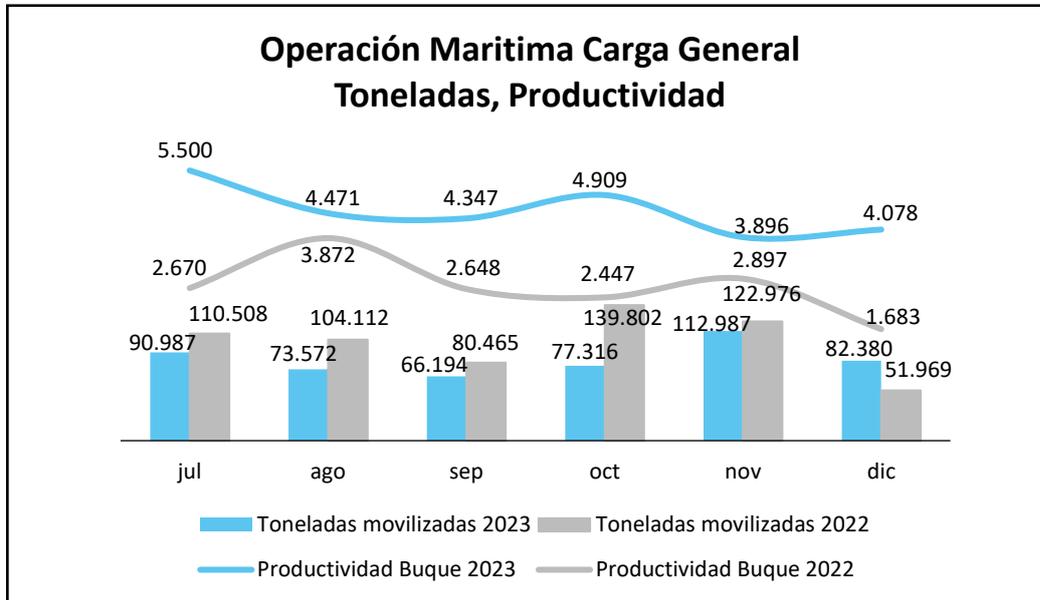


#### 4.2. Operación Marítima de Buques con Carga General

En el segundo semestre del 2023 se atendieron 35 buques de carga general en comparación con 46 del mismo periodo del año anterior, registrando una disminución del

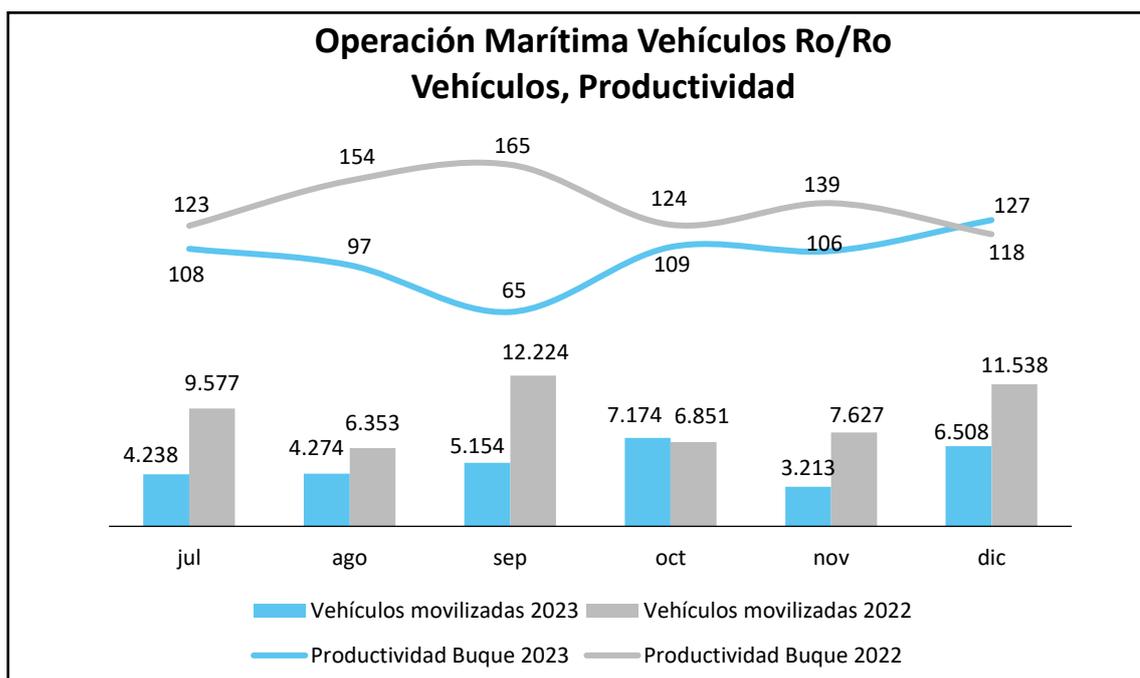
23,9%. En cuanto al volumen de carga general movilizada para el segundo semestre del año 2023 fue de 503.437 toneladas y en el segundo semestre del año 2022 fue de 609.832 toneladas.

La productividad bruta de las motonaves de carga general a su vez registró un aumento del 68%, pasando de un promedio de 2.703 toneladas/día en el segundo semestre del año 2022 a 4.533 toneladas/día en el segundo semestre del año 2023.



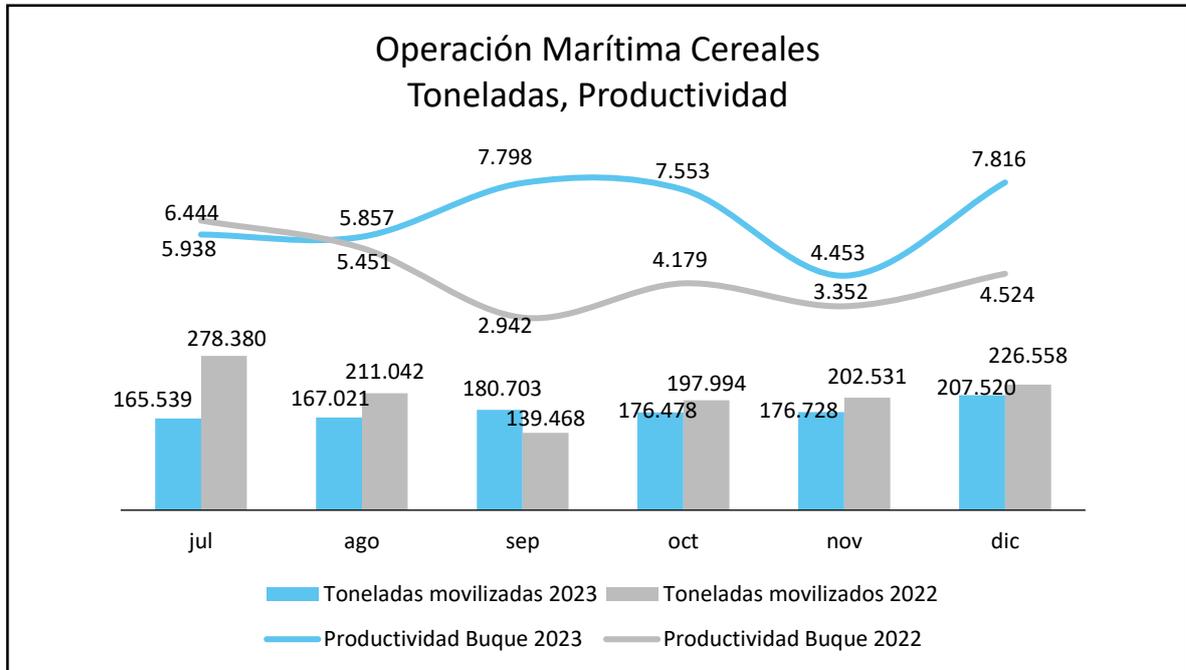
### 4.3. Operación Marítima de Buques Ro-Ro

En el segundo semestre de 2023 la productividad promedio de motonaves RO/RO disminuyó en un 25,6% respecto al mismo periodo del año 2022 pasando de 137,1 a 102 movimientos de vehículos por hora. No obstante, el rendimiento general supera en un 13,3% la meta de productividad de la compañía de 90 vehículos por hora. La cantidad de vehículos movilizados para el año 2023 fue de 30.561 y para el mismo periodo de 2022 fue de 54.170.



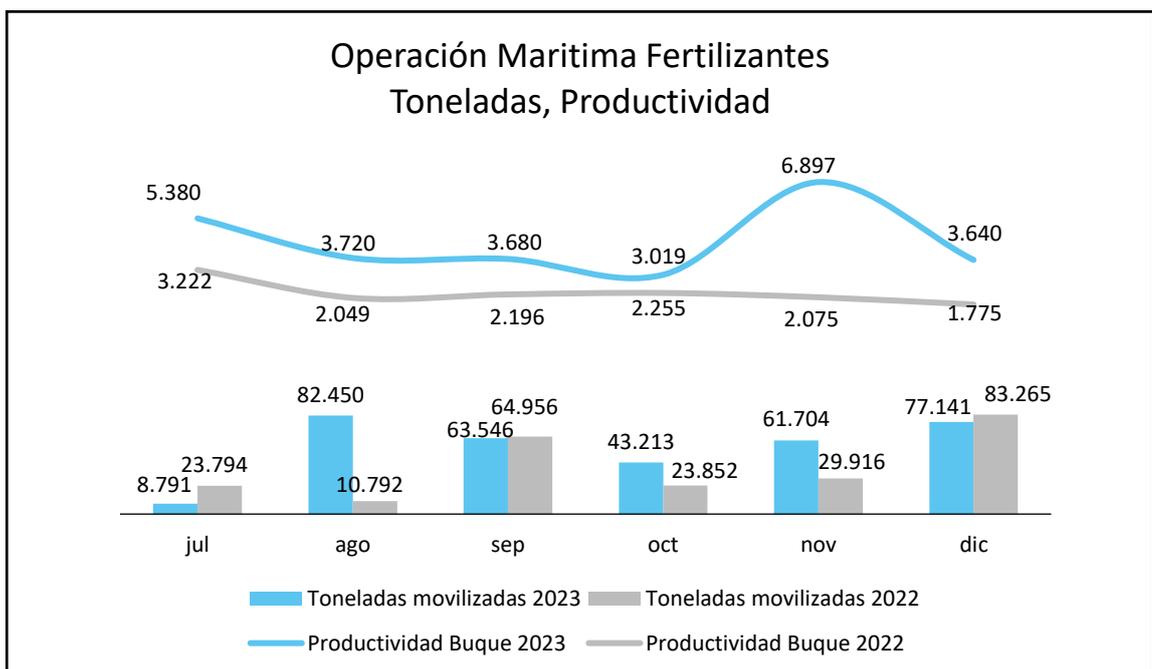
#### 4.4. Operación Marítima de Buques con Cereales

En el segundo semestre del 2023, la productividad buque en toneladas/día, registra una variación positiva del 46,6%, pasando de movilizar 4.482 toneladas/día en el segundo semestre de 2022 a 6.569 en el mismo periodo de 2023. Adicional, la productividad promedio supera en un 31,4% la meta de 5.000 toneladas/día establecidas en los indicadores de gestión de la Sociedad para el año 2023. En cuanto a las toneladas movilizadas en el segundo semestre del año 2023, los números indican 1.073.988 toneladas frente a 1.255.974 toneladas registradas en el segundo semestre del año 2022.



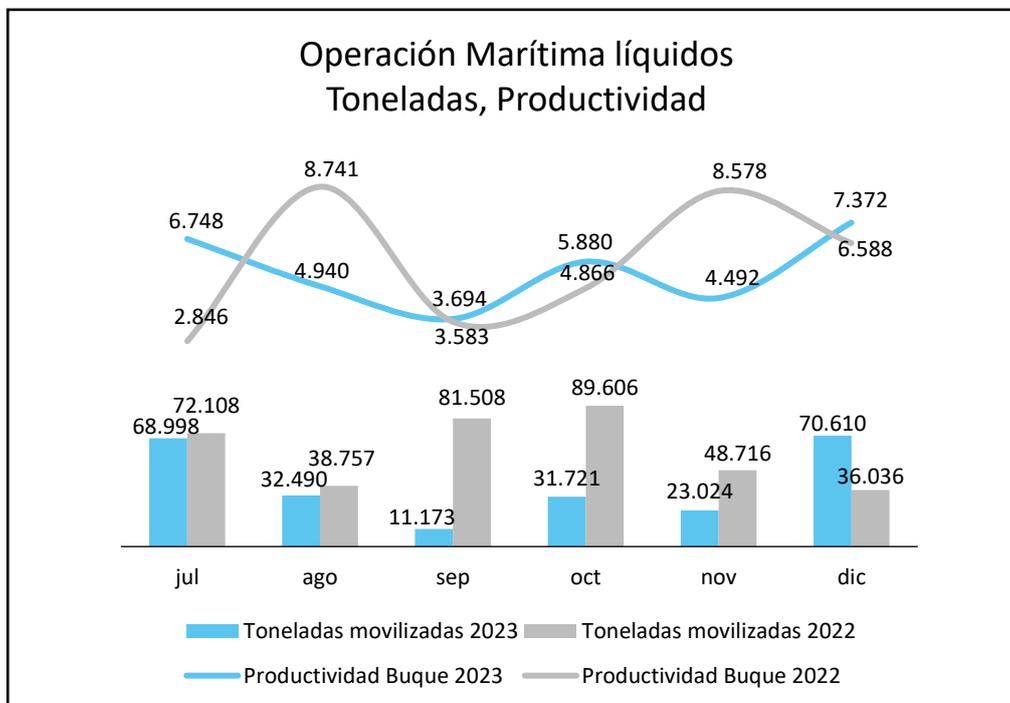
#### 4.5. Operación Marítima de Buques con Fertilizantes

En el segundo semestre de 2023 se registró un aumento del 43%, cantidad de carga movilizada frente al mismo periodo del año 2022, pasando de 236.575 a 336.846. La productividad en toneladas/día para el segundo semestre del año 2023 aumentó en un 94% frente al 2022 pasando de movilizar 2.262 toneladas/día a 4.389 toneladas/día.



#### 4.6. Operación Marítima de Buques con Granel Líquido

En cuanto al granel líquido se registró una disminución en la productividad del 6%, pasando de 5.867 toneladas/día en el segundo semestre de 2022 a 5.521 toneladas/día segundo semestre 2023. Con relación a las toneladas de granel líquido movilizadas, se registró una variación negativa del 35%, pasando de operar 366.731 toneladas en el segundo semestre de 2022 a 238.016 toneladas en el mismo periodo de 2023.

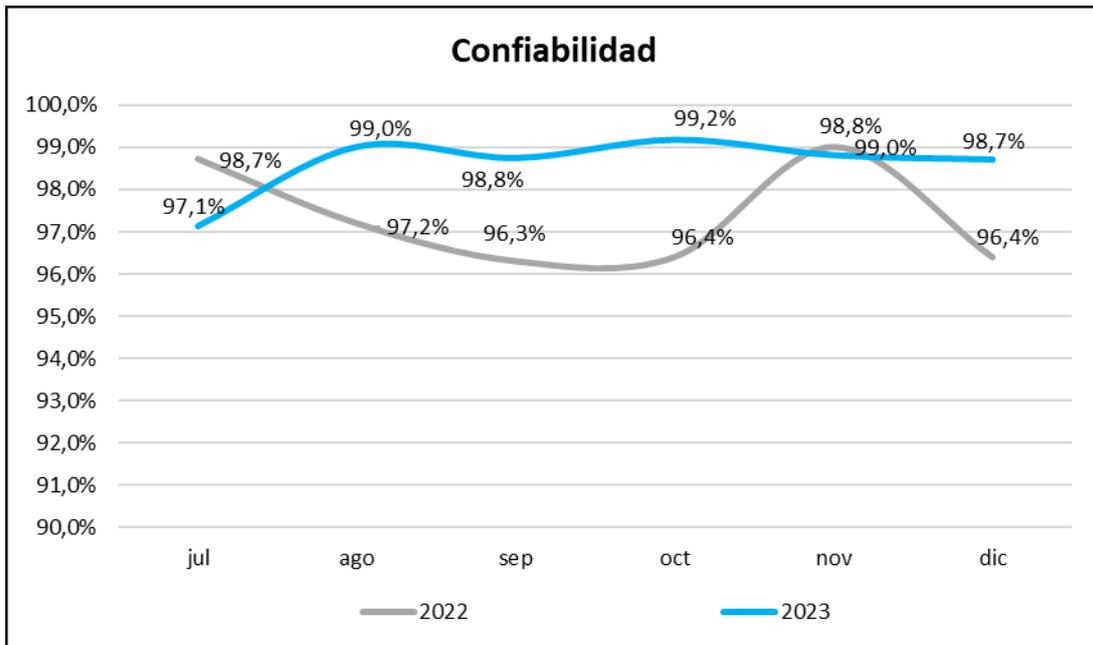


#### 4.7. Mantenimiento de Equipos Portuarios

De manera general, los indicadores de mantenimiento que se determinan son confiabilidad, mantenibilidad y disponibilidad.

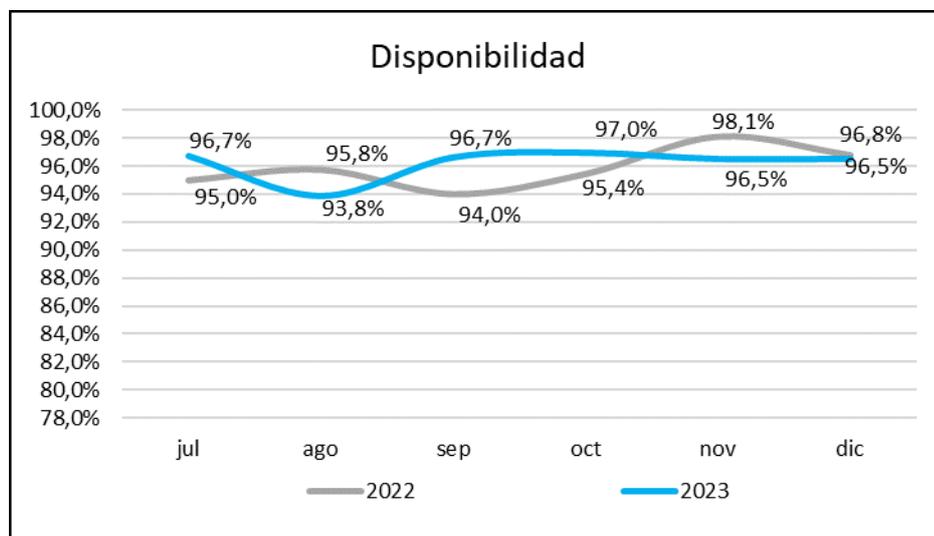
##### 4.7.1. Confiabilidad

Muestra una tendencia positiva con relación al mismo periodo del año 2022, con un promedio de confiabilidad general de los equipos del 98,6% en comparación al 97,3% registrado en el segundo semestre del 2022.



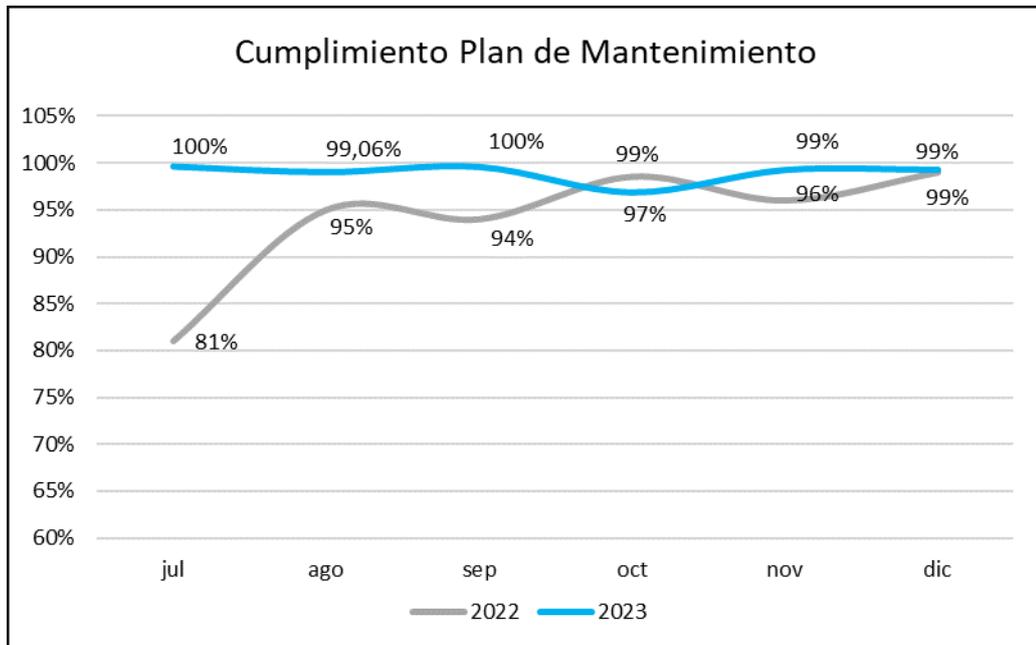
#### 4.7.2. Disponibilidad

Se evidencia un equilibrio general en la disponibilidad de los equipos, registrando un promedio del 96,2%, dando continuidad al plan de recuperación y normalización de las funciones de los equipos a partir del cronograma anual de ejecución de actividades de mantenimiento.



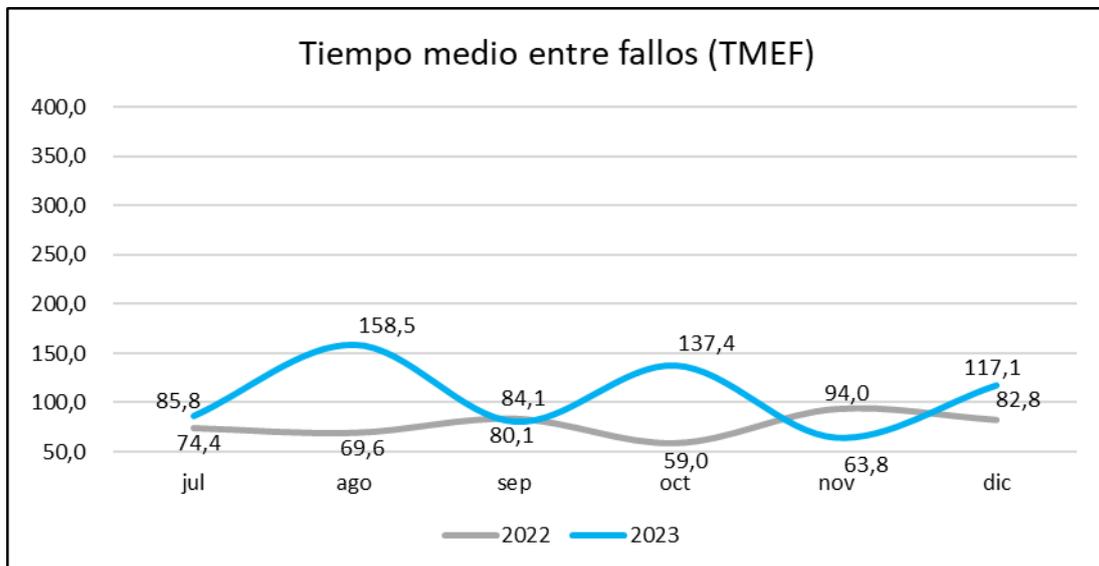
#### 4.7.3. Cumplimiento del plan de mantenimiento

El cumplimiento del plan de mantenimiento para el segundo semestre de 2023 resalta el cumplimiento del 100% en los meses de julio y septiembre, arrojando un indicador promedio del 98,97%, el cual registra una variación positiva en comparación al 93,42% registrado para el mismo periodo del año 2022.



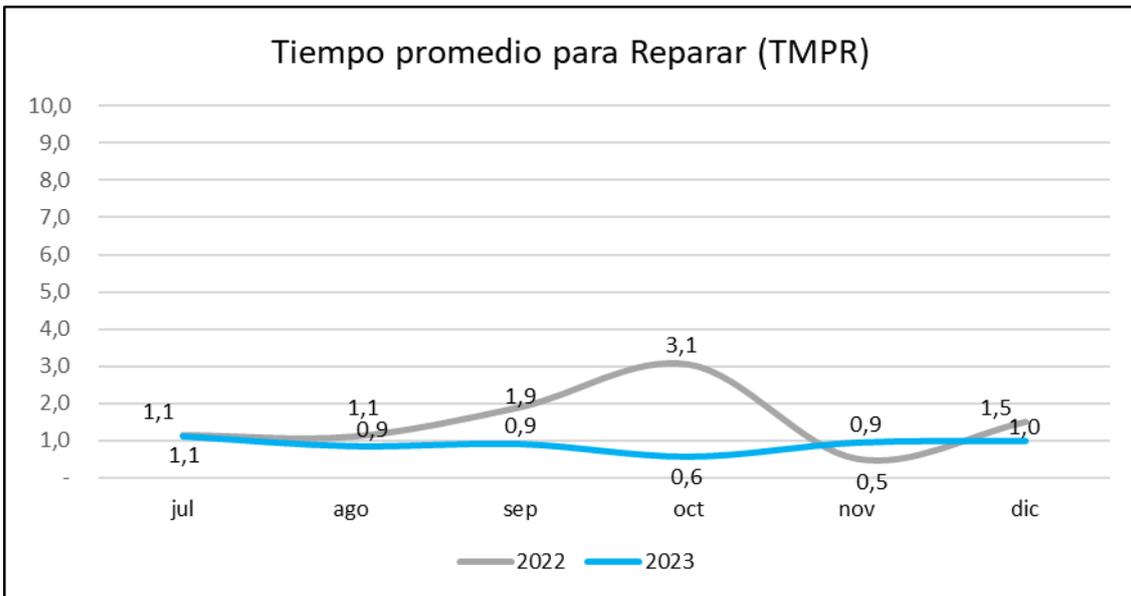
#### 4.7.4. Tiempo medio entre fallos (MTBF)

El análisis de tiempos medios entre fallos de los equipos portuarios para el segundo semestre de 2023, evidencia un comportamiento positivo en los tiempos de reincidencia de fallas de los equipos, en comparación a los registrados en el mismo periodo del año 2022, situación que se encuentra alineada con los indicadores de confiabilidad de los equipos portuarios.



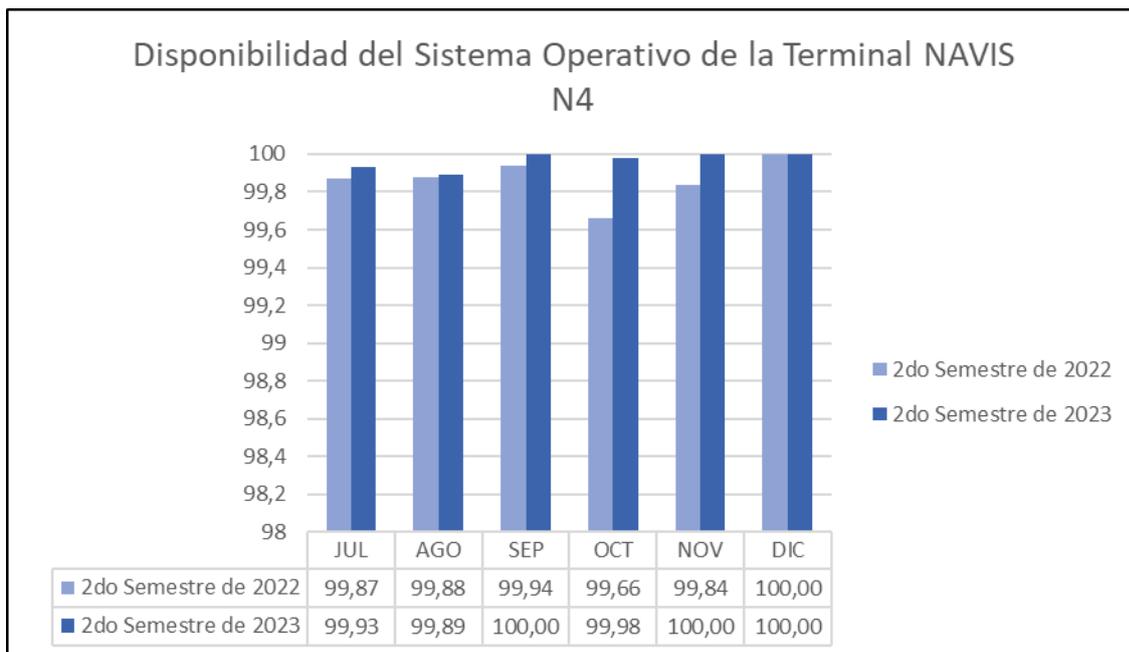
#### 4.7.5. Tiempo medio para reparar (MTTR)

Comparativamente, el tiempo medio para reparar correspondiente al segundo semestre de 2023 evidencia una estabilidad general en los tiempos de respuestas a fallas de los equipos portuarios del terminal.

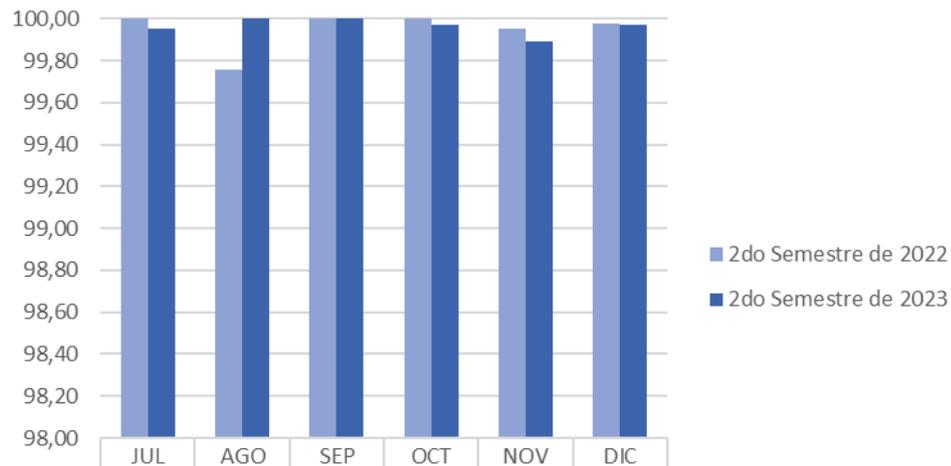


#### 4.7.6. Gestión de Tecnología de la Información

Durante el segundo semestre del 2023, la Sociedad continuó con la estrategia de transformación digital a través de soluciones tecnológicas innovadoras, garantizando la confiabilidad, continuidad del negocio y mejora de la satisfacción de sus usuarios y clientes dentro de esquemas de autogestión y sistematización de procesos.

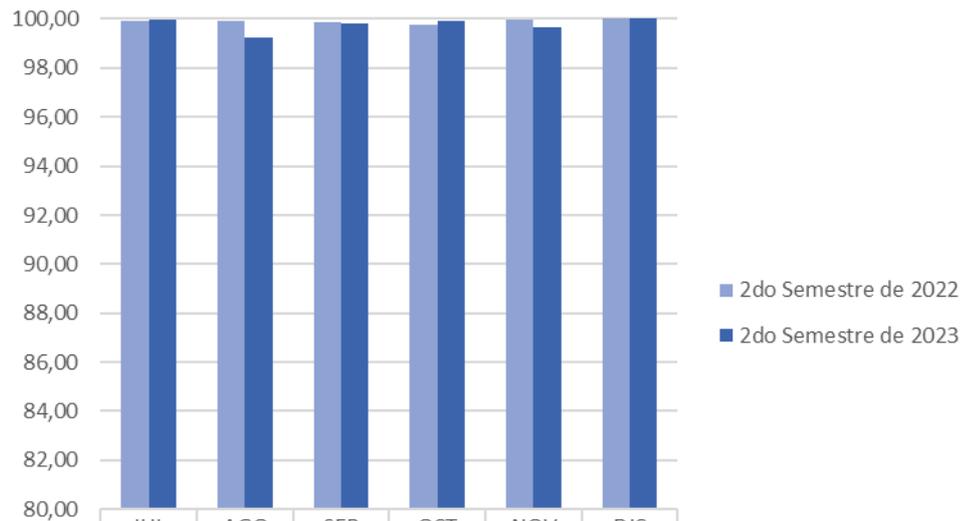


### Disponibilidad de Sistemas no CORE de la terminal



2do Semestre de 2022	100,00	99,76	100,00	100,00	99,95	99,98
2do Semestre de 2023	99,95	100,00	100,00	99,97	99,89	99,97

### Disponibilidad de la Infraestructura de la terminal



2do Semestre de 2022	99,91	99,90	99,87	99,77	99,96	100,00
2do Semestre de 2023	99,96	99,22	99,81	99,93	99,66	100,00

## 5. Gestión de Seguridad

Los buenos resultados en materia de seguridad se mantuvieron durante el segundo semestre del año 2023, igualmente se presentaron grandes retos que ratificaron que la SPRBUN tiene una de las instalaciones portuarias más seguras, no solo del Pacífico sino a nivel global, pues esta afirmación es soportada por la confianza depositada por líneas navieras y autoridades del orden nacional e internacional.

En cumplimiento a los ordenamientos jurídicos establecidos para el funcionamiento de los terminales marítimos en Colombia, la autoridad marítima DIMAR, el pasado 5 de diciembre de 2023, expidió la Declaración de Cumplimiento No. 010082, mediante la cual certifica a la Sociedad por un lapso de 5 años y por primera vez se concede permiso para el atraque de buques de pasajeros (cruceros), gracias al excelente sistema de seguridad, evaluación

de protección y plan de protección evidenciado en la auditoría de recertificación realizada los días 29 y 30 de noviembre de 2023.

## **6. Gestión Jurídica y de Asuntos Corporativos**

La Gestión Jurídica se efectúa desde la administración del riesgo legal que lidera la Gerencia Jurídica y de Asuntos Corporativos. En dicha gestión, se brinda asesoría integral a las diferentes áreas de la Compañía y se participa activamente en los procesos y proyectos internos. A su vez, se define la estrategia de defensa en los procesos judiciales y en las actuaciones administrativas en la que hace parte la Sociedad.

### **6.1. Asuntos Legales Relevantes**

Al 31 de diciembre de 2023, se tenían como relevantes los siguientes asuntos legales:

- Impuesto Predial Unificado: Procesos de cobro iniciados por la Alcaldía Distrital de Buenaventura a través de la Oficina de Ejecuciones Fiscales el 7 de junio de 2023, en los que libraron mandamientos de pago respecto el impuesto predial de las vigencias 2020, 2021 y 2022 de los inmuebles de propiedad del INVIAS que fueron entregados en concesión en el año 1994 a la Sociedad, y en los que se decretaron medidas cautelares (embargo de cuentas bancarias). El 6 de octubre de 2023 la Oficina de Ejecuciones Fiscales resolvió los recursos de reposición interpuestos por la Sociedad en contra de las resoluciones que negaron las excepciones presentadas dentro de los procesos de cobro coactivo, en los que se había ordenado la práctica de las medidas cautelares, declarando probada la excepción de *“interposición de demanda de restablecimiento del derecho ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo”*, en consecuencia, ordenó el levantamiento de las medidas cautelares y suspendió los procesos de cobro coactivo. Los medios de control de nulidad y restablecimiento del derecho en los que la Sociedad cuestionó la legalidad de las resoluciones factura del impuesto predial, se encuentran en curso ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

El 13 de octubre de 2023 el Banco Agrario de Colombia efectuó la devolución a la Sociedad de los dineros que habían sido trasladados en virtud del embargo a dicha entidad financiera.

Es importante señalar que, aunque se logró dar solución al tema de las medidas cautelares (embargo) ordenadas en los procesos de cobro coactivo del impuesto predial de las vigencias 2020, 2021 y 2022, es apremiante contar con una definición de fondo por parte del Gobierno Nacional frente al tema.

A su vez, en el tercer trimestre de 2023, la Dirección de Administración y Gestión Financiera del Distrito de Buenaventura allegó a la Sociedad los recibos de cobro del impuesto predial de los bienes concesionados liquidando la vigencia 2023 y las vigencias anteriores (2018, 2019, 2020, 2021 y 2022), recibos que fueron devueltos y respecto los cuales se presentaron los recursos de reconsideración correspondientes, teniendo como principal argumento para la vigencia 2023 que los bienes objeto del cobro del impuesto predial eran bienes fiscales de propiedad de INVIAS, por lo que el obligado al pago de dicho tributo es INVIAS; y que, para las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022, la legalidad del cobro estaba pendiente de definición en los diferentes medios de control (demandas) que cursa en la jurisdicción de lo contencioso administrativo instaurados por INVIAS (vigencias 2018 y 2019) y por la Sociedad (vigencias 2020, 2021 y 2022). Dichos recursos de reconsideración se

encuentran pendientes de resolver por parte de la Dirección de Administración y Gestión Financiera del Distrito de Buenaventura.

- Solicitud formal de excluir el mencionado numeral 19 de la cláusula 12 del contrato de concesión: En el contrato de concesión portuaria de la Sociedad, se tuvo que incluir una disposición en el numeral 19 de la cláusula 12 según la cual la Sociedad “(...) *no operará el puerto a menos de que ellos sea estrictamente necesario por razones técnicas o porque no exista otra alternativa*”. Esta disposición fue incluida al momento de celebrar el contrato de concesión por expreso mandato del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 del 28 de mayo de 1992 que regulaba el contenido mínimo que debían tener los contratos de concesión. No obstante, luego de la celebración del contrato de concesión, mediante sentencia del 24 de julio de 1997 el Consejo de Estado declaró la nulidad del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 ya citado, norma que ordenaba la obligación de incluir la mencionada restricción frente al ejercicio de las sociedades portuarias como operadores portuarios. El Consejo de Estado consideró que dicha norma violaba la Ley 1 de 1991 en cuanto imponía una restricción a las sociedades portuarias que el legislador no había contemplado, al limitar el objeto social de las sociedades portuarias en contra de las propias actividades portuarias. Aun cuando el fundamento legal del numeral 19 de la cláusula 12 del contrato de concesión desapareció del ordenamiento jurídico, existen terceros ajenos al contrato de concesión que han adelantado acciones para evitar que la Sociedad opere. Con el objetivo de restablecer el derecho que tiene la Sociedad para ejercer como operador portuario, el 18 de octubre de 2022 se presentó a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la solicitud formal de excluir el mencionado numeral 19 de la cláusula 12 del contrato de concesión, solicitud a la que se han opuesto los mismos terceros ajenos al contrato, lo cual no ha permitido que se culmine el trámite de modificación del contrato de concesión y que impide que la Sociedad pueda incursionar en nuevas líneas de negocio que podrían generar más de COP\$15.000 millones en ingresos netos anuales.
- Mediante Resolución No.8863 del 30 de agosto de 2021, la Superintendencia de Transporte ordenó la apertura de investigación y formuló pliego de cargos contra la Sociedad por el presunto incumplimiento de la obligación de poner en operatividad y funcionamiento los dispositivos de trazas desde junio de 2020 hasta abril de 2021. La Sociedad contestó los descargos el 20 de septiembre de 2021. El 27 y 28 de septiembre se practicaron pruebas y mediante Resolución No. 9435 del 28 de octubre de 2022 se acepta el desistimiento de la práctica de la prueba de la declaración de un testigo. El 12 de diciembre de 2023, la Sociedad presentó alegatos de conclusión. La actuación administrativa se encuentra pendiente de decisión por parte de la Superintendencia de Transporte.
- Medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho presentado por la Sociedad en contra de la Contraloría Distrital de Buenaventura – Distrito de Buenaventura, en el que se solicitó la nulidad de las Resoluciones No.125, 023, 066, 107, 130 y 141 de 2021, por medio de las cuales se fijaron unas cuotas de fiscalización en contra de la Sociedad por \$3.999.678\*. Se está a la espera que el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca se pronuncie respecto de la reforma de la demanda y de la solicitud de medidas cautelares.
- Mediante Resolución No.44516 del 11 de julio de 2022, la Delegatura para la Protección de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio, abrió contra la Sociedad y cuatro personas naturales (Exdirectivos y funcionarios de la

Sociedad), una investigación administrativa por prácticas restrictivas de la competencia, formulando pliego de cargos por presunta obstrucción a la actividad de los operadores portuarios. La Sociedad se encuentra actualmente adelantando su defensa.

- Mediante Resolución No.2661 del 8 de agosto de 2022, la Dirección de Investigaciones de Puertos de la Superintendencia de Transporte, abrió contra la Sociedad una investigación administrativa, y formuló pliego de cargos por presuntamente incumplir con las obligaciones previstas en los Artículos 1.5.4. y 2.1.2. de la Resolución No.3015 de 2020, en concordancia con lo previsto en los Artículos 6 y 7 de la Resolución No.850 de 2017, los Artículos 1 y 3.2 de la Ley 1 de 1991, el Artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y el Artículo 3 de la Ley 80 de 1993. La Sociedad se encuentra adelantando su defensa.
- Proceso iniciado por OPP Graneles S.A. en contra de Zona de Expansión Logística S.A.S. – ZELSA y de la Sociedad ante la Superintendencia de Sociedades, en el que se solicitó que se levante el velo corporativo de ZELSA y se ordene a la Sociedad que deje de utilizar a dicha empresa para prestar el servicio de operación portuaria. La Superintendencia Delegada de Procedimientos Mercantiles resolvió tener por contestada la demanda de Zona de Expansión Logística S.A. y de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., fijó fecha para audiencia y decretó pruebas.
- Medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho presentando por la Sociedad en contra del Ministerio del Trabajo, en el que se solicitó la nulidad de las Resoluciones Nos.0000039, 000174 y 002044 del 2012, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Cali. El 14 de julio de 2014, el Despacho Judicial profirió sentencia de primera instancia en la que negó las pretensiones de la Sociedad. Ante la sentencia proferida la Sociedad presentó recurso de apelación ante el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, el cual, el 31 de enero de 2019, confirmó la sentencia de primera instancia, condenando en costas y en agencias en derecho a la Sociedad, las cuales están pendientes por liquidar por parte del Juzgado de origen.
- Proceso por infracción de derechos de propiedad industrial iniciado por el señor Guillermo Bobenrieth contra la Sociedad: El 18 de julio de 2022, la Delegatura de Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio profirió sentencia de primera instancia, en la que encontró probada la infracción de patente por uso de porta tapas en las grúas pórtico adquiridas por la Sociedad al proveedor ZPMC, en consecuencia, el Juez ordenó a la Sociedad el cese inmediato del uso del artefacto patentado y el retiro del porta tapas de las grúas. Sin embargo, el Juez negó todas las pretensiones relacionadas con los perjuicios, solo condenando a la Sociedad al pago de las costas procesales de primera instancia por valor de \$131.774\*. Ambas partes interpusieron recurso de apelación, el 07 de octubre de 2022 se radicó ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá la sustentación formal de la apelación interpuesta en contra de la sentencia de primera instancia, recurso que se encuentra en trámite. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$131.774\*.
- Proceso iniciado por OPP Graneles S.A. en contra de la Sociedad ante la Delegatura de Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio: La parte demandante alegó la comisión de presuntos actos de competencia desleal por parte de la Sociedad. En el proceso se profirió sentencia de primera instancia el 15 de enero

de 2021 a favor de la Sociedad, fallo que fue apelado por la demandante el 20 de enero de 2021. El 5 de octubre de 2023 la Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá profirió sentencia de segunda instancia por la cual revocó la sentencia de primera instancia, resolviendo los siguientes: (i) *“PRIMERO. DECLARAR probadas las excepciones propuestas por la demandada, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, denominadas: “Falta de legitimación en la causa para pretender perjuicios por las horas destinadas por los accionistas a la negociación de la compra – venta de OPP”; y “La SPRBUN no ha infringido los Artículos 7, 8 y 17 de la Ley 256 de 1996”. Declarar no configuradas las demás, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de esta sentencia.”*; (ii) *“SEGUNDO. DECLARAR que la demandada, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. -SPRBUN-, incurrió en el acto de competencia desleal que describe el Artículo 18 de la Ley 256 de 1996 como violación de normas, en perjuicio de la Sociedad OPP Graneles S.A., atendiendo los razonamientos expuestos en la parte motiva de este fallo.”*; (iii) *“TERCERO. Como consecuencia de lo anterior y para remover los efectos producidos por la citada conducta, como se pide, se torna como definitiva la medida cautelar que le prohibió a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. -SPRBUN- prestar los servicios (sic) de operador portuario de Graneles Sólidos, hasta tanto se modifique la cláusula del contrato de concesión que se lo imposibilita.”*; (iv) *“CUARTO. NO SE ACCEDE a condena en perjuicio alguno, por las razones expuestas en esta providencia.”*; y (v) *“QUINTO. CONDENAR en costas de ambas instancias a la sociedad demandada; las de la primera, tásense por el funcionario de instancia, y liquidense como lo dispone el Artículo 366 del C.G.P. En esta sede, el porcentaje que corresponde a la demandante es la suma de \$2.900.000, atendiendo lo previsto por el Artículo 5º, numeral 1º, del Acuerdo PSAA16-10554 del 5 de agosto de 2016, del Consejo Superior de la Judicatura, conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.”*

Contra la sentencia de segunda instancia, la Sociedad presentó el recurso extraordinario de casación, el cual se encuentra en trámite. Si bien en la sentencia de segunda instancia se declaró que la SPRBUN habría realizado actos de competencia desleal, no hubo condena alguna.

- Proceso ejecutivo laboral iniciado por el señor Wilber Riascos Mina en contra de COOPAC, SERPORTUARIOS y la Sociedad, que cursa ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura. En el proceso se libró mandamiento de pago ejecutivo. El Despacho Judicial continuó la ejecución, liquidando el crédito y condenando en costas a las sociedades ejecutadas. El 14 de diciembre de 2021, se ordenó la entrega de depósito judicial a favor del ejecutante y quedó a órdenes del Juzgado un título hasta tanto se verifique el pago de los aportes a la seguridad social. A la fecha se está a la espera que COLPENSIONES responda el requerimiento efectuado por el Despacho. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$108.336\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por el señor William Florez y otros en contra de Acción S.A.S., Servicios Logísticos de Colombia y la Sociedad, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Buenaventura; el Despacho Judicial profirió sentencia de primera instancia en la que declaró la existencia de una relación de trabajo en la modalidad de término indefinido entre el demandante y Acción S.A.S., siendo solidariamente responsable Servicios Logísticos de Colombia y la Sociedad. Ante la sentencia proferida, la Sociedad interpuso recurso de apelación el

cual se encuentra en trámite ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$6.667\*.

- Proceso ordinario laboral iniciado por el señor José Urbano Espinoza en contra de la Sociedad y Serloporpac S.A.S., que cursa en primera instancia en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$27.048\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por el señor Luis Alberto Quiñones Perlaza en contra de la Sociedad, que cursa en primera instancia en el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$646.483\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por el señor Kery Anderson Bustamante en contra de la Sociedad, que cursa en primera instancia en el Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Buenaventura. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$35.500\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por los señores Leonard Fabian Rentería, Nilson Jair Alomia, Rubén Dario Quiñones, Sebastian Angarita, Willintong Medina y Roberto Sinisterra, en contra de la Sociedad, ZELSA y J&S Portuarios, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Buenaventura; el Despacho Judicial profirió sentencia de primera instancia en la que declaró la existencia de una relación de trabajo entre los demandantes y J&S Portuarios y ZELSA, siendo solidariamente responsable la Sociedad. Ante la sentencia proferida, la Sociedad interpuso recurso de apelación el cual se encuentra en trámite ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$34.308\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por el señor Manuel Fernando Van Kan en contra de la Sociedad, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Buenaventura; el despacho judicial profirió sentencia de primera instancia en la que declaró no probadas las excepciones propuestas por la Sociedad, declarando ineficaz el despido y en consecuencia ordenó el reintegro del demandante. Ante la sentencia proferida, la Sociedad interpuso recurso de apelación que se encuentra en trámite ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$479.304\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por la señora Luz Marina Rentería en contra de GOP Ltda. y la Sociedad, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura; el despacho judicial profirió sentencia de primera instancia en la que se condenó a GOP Ltda. al pago de cesantías, primas y aportes de seguridad social desde el 01 de octubre de 2012 al mes de agosto de 2015. Ante la sentencia proferida, la Sociedad interpuso recurso de apelación que se encuentra en trámite ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$5.078\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por el señor Miguel Ángel Guizamano en contra de GOP LTDA. y la Sociedad, que cursó en primera instancia en el Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Buenaventura; el Despacho Judicial profirió sentencia de primera instancia en la que declaró probada la excepción de prescripción por los

conceptos anteriores al 1 de enero de 2013 y parcialmente la excepción de compensación, como también la existencia de la relación laboral entre el demandante y la Sociedad desde el 1 agosto de 1999 al 31 de diciembre del 2015, fungiendo como intermediarios Coexpuertos y GOP LTDA., condenando al pago de las acreencias laborales y costas procesales. Ante la sentencia proferida, la Sociedad interpuso recurso de apelación que se encuentra en trámite ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$12.299\*.

- Proceso ordinario laboral iniciado por la señora Maria Flaminia Perlaza Ramos en contra de Acción Plus S.A.S., Cooperativa de Trabajo Asociado y Especializado de Extrabajadores, Coexpuertos y la Sociedad, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura; el Despacho Judicial profirió sentencia de primera instancia en la que declaró la existencia de un contrato de trabajo a término indefinido entre la demandante y la Sociedad, condenando a pagar la reliquidación de la indemnización por despido sin justa causa por el cambio de los extremos de la relación laboral, aplicando la compensación solicitada por la Sociedad. La sentencia de primera instancia fue recurrida por ambas partes, encontrándose el recurso en trámite ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$25.800\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por la señora Blanca Lucía Fuentes en representación de Gabriel Clavijo y Sebastian Clavijo (hijos del señor Yilber Clavijo – Q.E.P.D.) en contra de la Sociedad, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Primero Laboral del Circuito de Buenaventura; el Despacho Judicial profirió sentencia de primera instancia en la que declaró la existencia de un contrato de trabajo a término indefinido entre el señor Wilber Clavijo y la Sociedad, prosperando la excepción de prescripción frente a los conceptos de prestaciones sociales, absolviendo a la Sociedad al pago de esas acreencias y condenando a la Sociedad a que, mediante cálculo actuarial, ajustara el valor de los aportes pensionales incluyendo el concepto de IVA que asumía el señor Yilber Clavijo. La sentencia de primera instancia fue recurrida por ambas partes, encontrándose el recurso en trámite ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga. La probabilidad de pérdida del litigio se estableció como probable, provisionando \$35.600\*.
- Proceso ordinario laboral iniciado por el señor José Reinaldo Martínez Barahona en contra de la Sociedad, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Segundo Laboral del Circuito de Buenaventura. En el proceso se profirió sentencia de primera instancia, de segunda instancia y de casación en contra de la Sociedad. Conforme al fallo del recurso extraordinario de casación del 19 de febrero de 2020, la Sociedad debe pagar al demandante \$136.217\*, valor que fue provisionado.

(\*Cifras en miles de pesos)

## **6.2. Procesos Finalizados en el Periodo**

- Mediante Resolución No.9888 del 22 de septiembre de 2021, la Superintendencia de Transporte ordenó la apertura de investigación administrativa y formuló pliego de cargos en contra de la Sociedad, por el presunto registro extemporáneo de operador portuario. La Sociedad contestó los descargos el 13 de octubre de 2021 y presentó los alegatos de conclusión el día 4 de noviembre de 2022. La actuación finalizó a

través de Resolución No.10250 del 14 de noviembre de 2023, por la cual la Superintendencia de Transporte ordenó archivar la investigación toda vez que se encontró probada la vulneración al debido proceso.

- Proceso iniciado por Ana Bolena Calero y otros en contra de Axa Colpatria, HDI Seguros y la Sociedad, en el que se pretendía la declaración de la responsabilidad civil extracontractual de la Sociedad, que cursó en primera instancia ante el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Buenaventura; el Despacho Judicial profirió sentencia de primera instancia en la que declaró la responsabilidad civil extracontractual de la Sociedad, condenando al pago de \$59.782\*. Ante la sentencia proferida, la Sociedad presentó recurso de apelación ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga, el cual aceptó los argumentos del recurso presentado, absolviendo a la Sociedad mediante sentencia de segunda instancia del 21 de septiembre de 2023.

### 6.3. Procesos y Actuaciones Administrativas

Al cierre del segundo semestre de 2023, la Sociedad tenía los siguientes procesos jurisdiccionales y actuaciones administrativas vigentes:

Asunto	Cantidad
Procesos ante la Jurisdicción Laboral	59
Procesos ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo	52
Procesos ante la Jurisdicción Civil	10
Procesos Arbitrales	1
Actuaciones Administrativas ante la Superintendencia de Transporte	4
Actuaciones Administrativas ante la Superintendencia de Industria y Comercio	1
Otras Actuaciones Administrativas	6
<b>Total</b>	<b>133</b>

## 7. Gestión de Talento Humano

La Sociedad continuó centrando sus esfuerzos en gestionar la capacidad de transformación en un contexto de cambios constantes, en donde el mundo experimentó una desaceleración generalizada en el movimiento de contenedores, y otros factores adversos que afectaron no solo nuestro sector, sino la economía colombiana.

Durante el segundo semestre de 2023, la gestión hacia los equipos de trabajo se enfocó en gestionar un ambiente laboral adecuado, y en habilitar estrategias para fortalecer las competencias, habilidades y actitudes de un talento humano que contribuyó a mantener la productividad y a continuar siendo el soporte de un buen ritmo de desempeño organizacional.

El equipo de colaboradores a diciembre 31 de 2023 estaba conformado por 674 trabajadores directos, 36 aprendices y 15 temporales.

### 7.2. Formación, Capacitación y Entrenamiento

Mediante diversas estrategias y metodologías, en medio de un segundo semestre dinámico, se generaron planes, programas y actividades para desarrollar conocimientos, habilidades blandas y duras, que promueven el desarrollo integral y aseguran el know how necesario para la correcta gestión de los procesos de la Sociedad.

De esta forma, 607 colaboradores (87%) adquirieron conocimientos relacionados con la naturaleza de su cargo y con los objetivos estratégicos de la Compañía, que equivalen a

9207 horas de capacitación, las cuales estuvieron enfocadas en las siguientes líneas de aprendizaje, alineadas a las necesidades del negocio, tales como: Plan Estratégico, Liderazgo, Sistemas de Gestión, OEA, Habilidades Blandas, Habilidades Técnicas, Seguridad Física y SST.

Durante el segundo semestre del año 2023, se desplegaron cuatro programas de desarrollo de habilidades técnicas claves, que habilitan el contar con colaboradores polivalentes:



### 7.3. Impacto M: Programa de Liderazgo Femenino

En el marco de una alianza entre la ANDI y la Confederación de Industrias Danesas, se desarrolló el Programa Impacto M, como oportunidad para cerrar las brechas de género en las organizaciones, a través de espacios en donde las mujeres de 50 empresas de diferentes sectores vivieron un proceso de crecimiento y fortalecimiento de habilidades.

La SPRBUN hizo parte de este programa enfocado en trabajar en el desarrollo de habilidades de liderazgo en mujeres y en el cierre de brechas de género, dejando un legado de talento en torno al liderazgo femenino para ésta y nuevas generaciones.

## 8. Gestión de Salud y Medio Ambiente

### 8.1. Estándares del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)

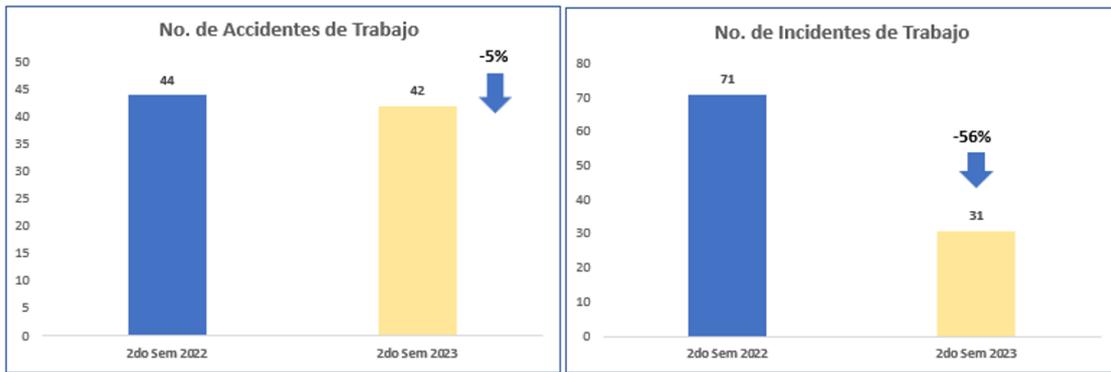
En línea con las exigencias normativas del Ministerio de Trabajo, sobre la implementación de los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, la SPRBUN ha venido dando cumplimiento a los requerimientos de la Resolución No. 0312 de 2019, habiendo alcanzado en el segundo semestre de 2023 un porcentaje de cumplimiento del 99% de los estándares del SG-SST conforme a los resultados de la última autoevaluación del sistema realizada en diciembre del 2023.

### 8.2. Diagnóstico de Condiciones de Salud

Se ha asegurado la ejecución de actividades de los Sistemas de Vigilancia Epidemiológica para la prevención y detección temprana de enfermedades, cuya cobertura a los colaboradores ha sido definida de acuerdo con la exposición al factor de riesgo.

### 8.3. Gestión en Seguridad Industrial - Resultado de Accidentalidad

Comparando el comportamiento de la accidentalidad del segundo semestre del 2022 con respecto al mismo periodo del 2023, se observa disminución del 5% en los accidentes de trabajo y de un 56% en los incidentes, como se evidencia en las siguientes gráficas:



## 9. Gestión Social

En el segundo semestre de 2023, la Sociedad donó a la Fundación Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura “Fabio Grisales Bejarano” \$2.500 millones, con los cuales la Fundación continuó con los programas y proyectos, tendientes a la inclusión, innovación y calidad educativa; trabajando como agente activo en la promoción del aprendizaje y el desarrollo humano sostenible. En total, 1105 niños, niñas y jóvenes de Buenaventura hicieron parte de los programas de manera permanente durante el año 2023, los cuales se adelantaron a través del Colegio Bahía Buenaventura.

## 10. Unidad de Cumplimiento y Riesgo Organizacional

La SPRBUN es una empresa comprometida con la lucha contra el delito y sus diferentes manifestaciones. Por eso ha implementado y mantiene un Sistema de Administración de los Riesgos de Lavado de Activos, la Financiación del Terrorismo y la Financiación de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva (SARLAFT/PADM) y coopera directamente con las autoridades para prevenir estas tipologías delincuenciales y la corrupción en sus operaciones.

Hemos adoptado las buenas prácticas internacionales ISO:31000 y COSO ERM como modelos reconocidos de gestión y administración de riesgos, para diseñar y gestionar nuestro sistema de control, buscando asegurar razonablemente la eficiencia y eficacia de nuestras operaciones, la confiabilidad de la información que generamos y el cumplimiento normativo en todas nuestras actuaciones.

En el segundo semestre de 2023 se cumplió con la obligación de rendir informe de gestión mensual a la Junta Directiva, en atención a lo dispuesto en la Circular Externa No. 170 de 2002 de la DIAN, como también la presentación de los reportes obligatorios ante la Unidad de Investigación de Análisis Financiero (UIAF) de las operaciones sospechosas (ROS), de la ausencia de operaciones sospechosas (AROS) y la ausencia de transacciones en efectivo (ATE). Los reportes presentados durante el semestre a la UIAF fueron los siguientes:

Periodo	Reportes		
	ROS	AROS	ATE
Julio	3	0	1
Agosto	1	0	1
Septiembre	0	1	1
Octubre	0	1	1
Noviembre	1	0	1
Diciembre	0	1	1
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. se encuentra en un nivel moderado de exposición al riesgo LAFT/PADM; en virtud de la eficacia de los controles implementados en la Compañía y el trabajo coordinado con las autoridades y entes de control.

## 11. Plan estratégico y perspectiva 2024

La Administración de la Sociedad ha establecido un plan estratégico que comprende una serie de acciones con las cuales buscar revertir los resultados obtenidos durante el 2023, dicho plan se ha denominado el “*Plan de los 6 puntos*” que se desarrolla en los siguientes tres ejes fundamentales:

Eje	Puntos
Eje comercial	Punto 1: Maximizar resultados
	Punto 2: Nuevos negocios
Eje financiero	Punto 3: Gestión del Gasto
	Punto 4: Gestión del Gasto Financiero
Eje transformador	Punto 5: Estrategia externa
	Punto 6: Estrategia interna

A continuación, se desarrolla cada uno de los ejes:

### 11.1. Eje comercial

El eje comercial está compuesto por dos iniciativas, una de ellas enfocada en maximizar los resultados a través de las actividades portuarias convencionales y la materialización de nuevos acuerdos con líneas navieras de servicios regulares de contenedores.

La otra iniciativa radica en el desarrollo de nuevos negocios de servicios logísticos a la carga general y de contenedores relacionados con la consolidación, desconsolidación, almacenamiento y distribución.

Frente a estas dos iniciativas, la Sociedad adelantó las siguientes acciones durante el segundo semestre del 2023:

- Se contrató a la firma internacional CK Américas para efectuar un análisis de la operación tendiente a establecer las opciones estratégicas de crecimiento.
- Partiendo del resultado de la consultoría con CK Américas, se tomaron las siguientes medidas: (i) El incremento de las tarifas, lo cual fue implementado partiendo de los gastos de operación de la Sociedad y con lo que se busca obtener un incremento en los ingresos para el 2024 versus los ingresos del 2023 (USD\$7 millones); (ii) Revisión de acuerdos y beneficios comerciales; (iii) Se estableció una gestión comercial agresiva para la consecución de nuevos acuerdos comerciales de servicios regulares; y (iv) la exploración de nuevos servicios logísticos a la carga general y de contenedores relacionados con la consolidación, desconsolidación, almacenamiento y distribución prestados por la filial ZELSA.

### 11.2. Eje financiero

El eje financiero se enfoca en una política de administración, austeridad y uso eficiente de recursos, por la cual se estableció como meta de disminución del gasto de venta y administrativo para el 2024 de COP\$27.000 millones (-14% *versus* el 2023), política que se comenzó a ejecutar desde el segundo semestre 2023, la cual conllevó al redimensionamiento de algunas posiciones de personal -gran parte de estas de nivel gerencial-, como también la renegociación de contratos y acuerdos comerciales con los proveedores de bienes y servicios.

De igual forma, durante el segundo semestre de 2023, la Sociedad logró acordar con los acreedores financieros un acuerdo de no ejecución del acuerdo de reperfilamiento de la deuda, por el cuál se postergó los pagos de las cuotas a capital de los meses de agosto de 2023 a febrero de 2024 y contar con una excepción del cumplimiento de los indicadores financieros establecidos en el acuerdo de reperfilamiento, lo cual permitió mejora en la liquidez y el flujo de caja de la Sociedad. Durante la vigencia del acuerdo de no ejecución, la Sociedad se encuentra negociando con los acreedores financieros una modificación del acuerdo de reperfilamiento de la deuda, con la que se busca pactar un periodo de gracia hasta diciembre de 2024 y modificar el esquema de amortización anual, solicitud que se encuentra en estudio por parte de las Entidades Financieras, y, de ser aprobada, conllevaría a revertir la alerta del indicador del cierre con razón corriente (indicador de liquidez).

### **11.3. Eje transformador**

El eje transformador está relacionado con la gestión de estrategias encaminadas al mejoramiento de nuestros servicios portuarios, buscando una mayor participación en el tráfico internacional de mercancías. Dentro de este eje, se cuenta con una iniciativa denominada “*estrategia externa*” que se construyó y se viene ejecutando con el acompañamiento de la firma CK Américas, estrategia que tiene tres alcances: (i) Diagnóstico del entorno nacional e internacional en relación con la operación de la Sociedad en cada uno de los tipos de carga; (ii) Definición de acciones tendientes a la generación de nuevos ingresos; y (iii) Gestión comercial para la obtención de nuevos contratos comerciales.

Otra iniciativa que hace parte del eje transformador se denomina “*estrategia interna*”, que consiste en efectuar un acercamiento con el Gobierno Nacional en aras de lograr una revisión de las particularidades y necesidades de la Bahía de Buenaventura (competencia, dragado de profundización del canal de acceso y capacidad instalada), las condiciones del contrato de concesión de la Sociedad y el impuesto predial unificado. En esta iniciativa es de especial importancia el dragado del canal de acceso a la Bahía de Buenaventura a 16 metros de profundidad, toda vez que de no contar con dicha profundidad en los próximos años, Buenaventura perderá competitividad y participación en el mercado naviero. Por lo anterior, la plataforma portuaria de Buenaventura, dentro de la cual hace parte la Sociedad, debe volcarse a que el Gobierno Nacional adelante el dragado de profundización del canal de acceso, lo cual repercutirá positivamente en los volúmenes de carga de la Bahía y por ende en los volúmenes de carga de la Sociedad.

## **12. Evolución Previsible de la Sociedad**

La evolución previsible de la Sociedad es coherente con el entorno económico y las condiciones de mercado expuestas en el presente informe, ante lo cual la Administración y la Junta Directiva han adoptado las acciones que permitan avanzar en el desarrollo y eficiencia de la operación en pro de mejorar los resultados de la Sociedad.

## **13. Acontecimientos importantes acaecidos después del ejercicio**

La Sociedad no ha tenido información cierta y definitiva de hechos importantes ocurridos entre el 31 de diciembre de 2023 y la fecha de preparación de este informe que puedan comprometer su evolución o patrimonio.

## **14. Declaraciones de Cumplimiento Legal**

En cumplimiento con el Artículo 1 de la Ley 603 de 2000, la SPRBUN puede garantizar ante los Accionistas y ante las Autoridades que los productos protegidos por el Derecho de Propiedad Intelectual son utilizados en forma legal de acuerdo con las normas respectivas, con las debidas licencias de uso de cada caso.

La Sociedad, en cumplimiento de la Ley en cada uno de los ordenamientos, ha venido cumpliendo cabalmente las disposiciones, entre ellas lo que hace referencia a la Ley 603 de 2000 y la Ley 222 de 1995. Así mismo, declara que las operaciones de la organización se ciñeron al orden legal dependiendo de la naturaleza y el derecho que tuteló cada gestión.

En cumplimiento con la Ley 603 de 2000 que adicionó el Artículo 45 de la Ley 222 de 1995, informa que la SPRBUN cumple con las disposiciones de dicha Ley, que por lo tanto el software que utiliza en las diferentes computadoras de la Compañía tanto en propiedad como en alquiler está debidamente amparado por las licencias de uso.

Para dar cumplimiento a lo preceptuado por el Artículo 29 de la Ley 222 de 1995, informamos que la empresa Zona de Expansión Logística S.A.S. - Zelsa S.A.S. es subordinada a la Sociedad. En las Notas a los Estados Financieros se relacionan las operaciones con mayor importancia con la Compañía vinculada. Todas ellas se celebraron en términos comerciales normales y en interés de ambas partes. Además, todas las decisiones que se tomaron o dejaron de tomar fueron en interés de la matriz y de la subordinada.

A su vez se informa que, durante el semestre objeto del informe, la Sociedad no efectuó operaciones con los accionistas diferentes a las propias del giro ordinario de sus negocios.

En cumplimiento del Decreto 780 de 2016 y las demás normas relacionadas, nos permitimos informar que la empresa ha cumplido durante el periodo, sus obligaciones de autoliquidación y pago de los Aportes al Sistema de Seguridad Social Integral, cumpliendo con todos los aportes de Salud, Pensión, ARL y Aportes Parafiscales exigidos por la Ley colombiana. Además, los datos incorporados en las declaraciones de autoliquidación son correctos y se han determinado correctamente las bases de cotización.

Se deja constancia que la Sociedad no entorpeció la libre circulación de las facturas.

“El presente informe fue aprobado por la  
Junta Directiva de la  
Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.  
en la reunión del 21 de febrero de 2024”