

IMPACTO DE LA GLOBALIZACIÓN EN LAS OPERACIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA: UN ESTUDIO EXPLORATORIO DESDE EL 2019 HASTA LA ACTUALIDAD

Impact of globalization on the operations of the buenaventura regional port company:
an exploratory study from 2019 to the present

*Yuleimi Rojas Polo; rojasyuleimi@coruniamericana.edu.co; Programa de negocios internacionales,
Noveno semestre, Semillero de investigación - GENI.*

*Tutor: Deiber Puello Cabarcas; dpuello@americana.edu.co; Docente del programa de negocios internacionales,
Lider del Semillero de investigación - GENI.*

Resumen

En las actividades portuarias desarrolladas en Colombia, ha sido posible notar una variedad de cambios como producto del desarrollo de los procesos concentrados en las actividades de comercio exterior y la logística, generando así una mayor exigencia para completar los procesos de manera satisfactoria. Es así como la globalización inmersa en los procesos representa un desafío que estimula a los entes portuarios, debido a que exige desarrollar no solo procesos eficaces sino además desarrollar la infraestructura adecuada para los nuevos retos adquiridos por la gran demanda internacional. La globalización definida como un proceso que ha intensificado la interconexión y la interdependencia de las economías y sociedades a nivel mundial ha tenido un impacto de manera profunda en los puertos marítimos, como el de Buenaventura, quien se destaca como un nodo estratégico fundamental en la cadena de suministro global para el país. Este artículo examina como la globalización ha afectado las operaciones del puerto de Buenaventura, analizando los cambios en la infraestructura, la eficiencia operativa, la competitividad y la adaptación a las nuevas demandas comerciales.

PALABRAS CLAVE: Globalización, Competitividad, Comercio Internacional, Dinamismo, Estrategias.

Abstract

In the port activities carried out in Colombia, it has been possible to notice a variety of changes as a result of the development of processes concentrated in foreign trade and logistics activities, thus generating a greater requirement to complete the processes satisfactorily. This is how globalization immersed in processes represents a challenge that stimulates port entities, because it requires developing not only effective processes but also developing the appropriate infrastructure for the new challenges acquired by the great international demand. Globalization defined as a process that has intensified the interconnection and interdependence of economies and societies worldwide has had a profound impact on seaports, such as Buenaventura, which stands out as a fundamental strategic node in the chain. global supply for the country. This article examines how globalization has affected the operations of the port of Buenaventura, analyzing changes in infrastructure, operational efficiency, competitiveness and adaptation to new commercial demands.

KEYWORDS: Globalization, Competitiveness, International Trade, Dynamism, Strategies.

INTRODUCCIÓN

68

El presente artículo tiene como finalidad analizar y determinar cuáles han sido los cambios generados como respuesta al proceso de la globalización en la sociedad portuaria regional de Buenaventura. Asimismo, se busca poder establecer estrategias que se puedan adoptar para minimizar la incertidumbre que genera la evolución del mundo y sus procesos. El análisis realizado permitirá inferir en la manera correcta en que las operaciones en los puertos deben responderse, identificando así sus desafíos, problemáticas, impactos, beneficios y demás factores primordiales que son importantes considerar a lo largo del nacimiento de la globalización, los cuales actúan como un medio para incrementar el desempeño y la calidad del puerto de Buenaventura. La comprensión de la globalización en temas netamente portuarios es vital para no quedar como un sistema en el vacío, con carencia de crecimiento, y, por lo contrario, ser considerado un puerto globalizado.

Desde el año 2019 hasta la actualidad, el proceso de globalización ha tomado fuerza, destacado por movimientos como el impulso de la digitalización sobre el comercio internacional, que generan en gran medida un sinnúmero de desafíos que son importantes analizar para la facilitación de las diferentes relaciones comerciales, e incluso para la generación de lazos internacionales. En este contexto, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRB) no ha sido ajena a los cambios provocados por la globalización. Un factor importante, como lo ha sido el incremento de las operaciones en el comercio internacional ha destinado a los puertos como nodos vitales para la interconexión de mercancías entre diferentes países y regiones. Este fenómeno ha llevado a importantes cambios en la infraestructura portuaria, en las tecnologías utilizadas y en las estrategias de gestión aplicadas.

La correcta adaptación de la estructura física y la digitalización de procesos en el puerto de Buenaventura no solo busca modernizar sus operaciones, sino también mejorar la competitividad del comercio internacional colombiano.

La implementación de sistemas de gestión logística y plataformas de comercio electrónico, son solo algunas de las iniciativas que se pueden aplicar para facilitar el flujo de mercancías y minimizar las demoras en la cadena de suministro. Al transformar el puerto de Buenaventura en un referente de innovación mediante la reestructuración física, interna y operativa, se logra no solo captar nuevas inversiones y aumentar su potencial, sino también fortalecer la imagen de Colombia en el contexto del comercio internacional.

Un puerto moderno y eficiente puede considerarse uno de los motores de desarrollo económico más importantes, que impulse a otras industrias a adaptarse globalmente y a la generación de empleo a la comunidad, contribuyendo así al bienestar general del país.

Para ello, la transformación en la sociedad portuaria regional de Buenaventura, debe darse en 4 aspectos importantes: Infraestructura Portuaria, Innovación tecnológica, Relación puerto-Ciudad, y Productividad Portuaria-mano de obra calificada.

Cada una de estas ramas, define lo que la SPRB necesita para ser considerado un puerto globalizado, por un lado, la infraestructura portuaria representa al menos el 60 % del desarrollo y competitividad del puerto. Esto incluye la modernización de muelles, la ampliación de los accesos terrestres, así como la optimización de las instalaciones para la carga y descarga de mercancías. La calidad de la infraestructura determina no solo la capacidad de operación del puerto, sino también su eficiencia y atractivo para las cadenas internacionales latentes en el mundo.

Por otro lado, la innovación tecnológica es esencial para mantenerse a la vanguardia en un entorno global cada vez más dinámico. La implementación de sistemas avanzados de gestión portuaria, como el uso de tecnologías digitales para el seguimiento de contenedores, monitoreo en tiempo real y la automatización de procesos, puede incrementar la capacidad operativa y la reducción costos.

De esta forma, luego de examinar estos aspectos, la relación puerto-ciudad también juega un papel crucial en la transformación de la SPRB. Un puerto que sea percibido como un activo para la comunidad local puede facilitar el desarrollo económico, y atraer inversión para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, para ello es fundamental promover el crecimiento lineal, asegurando que la expansión portuaria esté al nivel de los intereses y necesidades de la población.

A raíz de lo anteriormente planteado, la correcta adaptación a la globalización es, por lo tanto, una prioridad que no debe subestimarse.

MARCO TEÓRICO

En primer lugar, Barbosa-Domínguez (2022) en su artículo “El puerto de Buenaventura en la reconfiguración de la cadena global de valor postpandémica” busca analizar los momentos en los cuales se pueden concretar oportunidades para el puerto de Buenaventura en la reconfiguración de cadenas de suministros globales en relación con los tiempos postpandémica. Como parte de la reconfiguración de este proceso, se consideran cambios en la infraestructura y logística del puerto de Buenaventura para adaptarse a las nuevas demandas del comercio internacional. Esto puede implicar la modernización de las instalaciones portuarias, mejoras en la eficiencia operativa, implementación de tecnologías avanzadas, y optimización de los procesos de transporte y distribución de mercancías.

Por otro lado, Martner-Peyrelongue (2020) en su trabajo de investigación:

“Globalización, conectividad interespacial y articulación territorial de los puertos mexicanos” analiza la conectividad territorial, multimodal y logística de los principales puertos de contenedores de México, un proceso desplegado en un contexto de creciente competencia y reestructuración de las redes globales y continentales de transporte, que está permitiendo la emergencia de un espacio de flujos. (P.234)

Destaca que, en este contexto, la eficiencia y la competitividad de los puertos mexicanos no solo dependen de la infraestructura física, sino también de su capacidad para integrarse en redes logísticas globales. La investigación señala que la conectividad interespacial se ha vuelto un factor clave para potenciar el desarrollo económico de las regiones portuarias, ya que una mejor conectividad permite reducir costos, mejorar tiempos de entrega y facilitar el acceso a mercados internacionales.

Borda y Saldaña (2017) en su ensayo de grado titulado “El puerto de Buenaventura” expresan que:

Cuenta con la infraestructura adecuada para brindar un mejor servicio y atraer hacia él múltiples negocios y embarcaciones, cuenta con el puerto de trasbordo de la costa pacífica agudulce administrado por la sociedad portuaria de buenaventura, el cual tiene capacidad para albergar 550.000 contenedo-

res permitiendo realizar el despacho de mercancía hacia Europa y Asia, es un puerto multipropósito con inversión asiática que permitirá comerciar por su capacidad de almacenamiento alrededor de 54.000 toneladas de gránulos y 110.000 toneladas de minerales. (p.19)

Aún con todo esto, la sociedad portuaria regional de Buenaventura no es lo suficientemente competitiva a nivel latinoamericano.

METODOLOGÍA

Teniendo en cuenta que la presente investigación es un estudio de carácter exploratorio sobre el impacto de la globalización en las operaciones del puerto de Buenaventura, es acertado decir que la metodología de investigación más adecuada a implementar es la mixta. Esto se debe a las metodologías que la componen se centran en comprender fenómenos complejos y en explorar percepciones, opiniones y experiencias, lo cual sería relevante para analizar los desafíos logísticos y estrategias implementadas en el puerto en relación con la globalización. Para ello el uso de métodos como:

la revisión bibliográfica, la comparación temporal, la recopilación de datos, así como identificar patrones y relaciones que pueden ser difíciles de captar con un solo enfoque, son cruciales para comprender de manera puntual la globalización.

RESULTADOS, DISCUSIÓN Y/O CONCLUSIONES

En primer lugar, es necesario destacar que la globalización ha tenido un impacto significativo en las operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, lo cual ha traído consigo numerosas oportunidades de mejora, las cuales requiere de adaptaciones en lo que respecta a la infraestructura, tecnología y procesos operativos.

Asimismo, la modernización de las instalaciones y la adopción de tecnologías a nivel de la vanguardia, son aspectos clave para mejorar la eficiencia y competitividad de SPRB en un mercado y entorno tan globalizados.

Además, por otro lado, la integración de los mercados internacionales ha impulsado cambios en la logística y relaciones comerciales, destacando la importancia de comprender y responder adecuadamente a los desafíos de la globalización.

Dentro de este proceso de revisión y comparación de las edades temporales, es necesario resaltar que la capacidad y el volumen de operaciones aumenta de forma exorbitante y que a su vez estas exigen modificaciones relacionadas a su infraestructura que por ende requieren la implementación de sistemas más avanzados para poder cumplir con todas las exigencias alineadas al mercado.

Para este primer apartado asociado al incremento de volumen de las operaciones de comercio internacional, la Dirección general marítima (DIMAR, 2019), resalta la siguiente información crucial para comprender en términos numéricos como el aumento exponencial de las operaciones requiere su amplia atención:

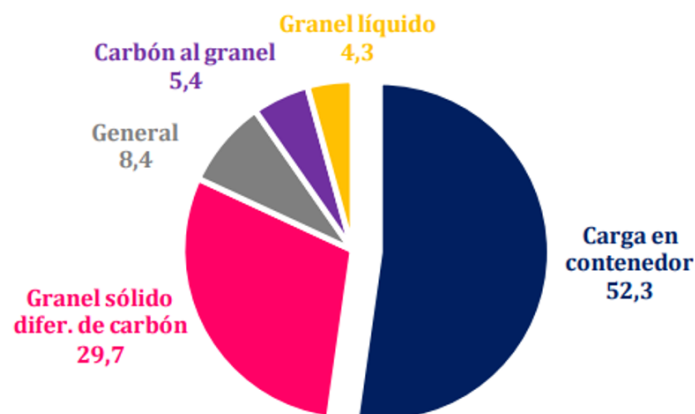
Figura 1.
Puertos con mayor registro de operaciones de transporte marítimo internacional

Puerto	Participación Porcentual	Promedio Mensual Buques
Cartagena	38,03%	289
Santa Marta	18,14%	138
Buenaventura	14,19%	108
Barranquilla	13,16%	100
Turbo	5,80%	44
Puerto Bolívar	4,52%	34
Coveñas	3,61%	28
San Andrés	1,40%	11
Tumaco	0,62%	5
Riohacha	0,39%	3
Providencia	0,12%	3

Nota: DIMAR 2019

Para el año 2019, en Colombia hubo un índice elevado de las operaciones de transporte marítimo internacional; se realizaron alrededor de 9.133 operaciones, excluyendo los buques cruceros. En términos porcentuales, el 99,79% correspondía a estas operaciones, el resto se dividió de la siguiente manera: el 0,07 % fueron de transporte marítimo de pasajeros, el 0,14 % de transporte mixto. En un promedio generado de manera mensual, en los diferentes puertos fueron manejadas alrededor de 763 operaciones internacionales.

Figura 2.
Participación del tipo de carga movilizada por el puerto de Buenaventura (%)



Nota: Cámara de comercio Cali (2023)

Para ello, el puerto de Buenaventura fue considerado en el tercer puerto con un porcentaje del 14.19% del total de participación de las operaciones realizadas en el año 2019. A raíz de ese estimado, se esperaba que, a los 3 años, en el 2022 el puerto pudiera movilizar el triple de lo considerado. Por otro lado, según la cámara de comercio de Cali para el año (2023):

En la zona portuaria de Buenaventura se movilizaron 19,7 millones de toneladas en 2022: 4,3 millones correspondieron a exportaciones, 14,2 millones a carga importada y 1,2 millones a cabotaje y transbordo. El puerto del pacífico colombiano registró una variación del 9,7% del tráfico portuario frente a 2021 y 3,9% frente al periodo prepandemia. (p.3)

A raíz de los grandes cambios que traía consigo el aumento exponencial de las operaciones y que la SPRB comenzaba a ser pilar en al menos el 50% de las operaciones realizadas en Colombia, fue necesario considerar el desarrollo de un plan de acción para ejecución al 2025. A través del Gobierno y diferentes entidades asociadas a las operaciones de comercio internacional, como Andi, Centracar Valle, Fedetranscol, Cámara de Comercio, AGT, ACC Valle, CCT, Fedetranscarga, Tc Buen, Sociedad Portuaria, Compas y Ciamsa, se contemplaron las siguientes ampliaciones:

Las diferentes asociaciones portuarias solicitaron al gobierno dragar el mar y continuar con el cronograma establecido, que establece que en 2021 se otorgaría una nueva concesión, para que en 2025 se entregue una capacidad de 16 metros para empezar a recibir buques de mayor tamaño, todo esto sin necesidad de empezar a cobrar peajes en el puerto de Buenaventura (Gómez García, 2019). Asimismo, se esperaban las siguientes modificaciones para las diferentes terminales entre 2019 y 2026:

- **TERMINAL COMPAS CASCAJAL:**

Construir un nuevo proyecto de ampliación de la losa de dos silos de granos y ejecutar obras civiles. Este proyecto incluye un Plan de Gestión Social del Puerto (PGSP), que contempla la participación comunitaria, la capacitación del personal y el involucramiento de la mano de obra local. Resaltando la relevancia de aplicar la relación puerto-ciudad, que no solo dinamiza las actividades portuarias, sino que también pone el foco en la comunidad como activo de sus procesos.

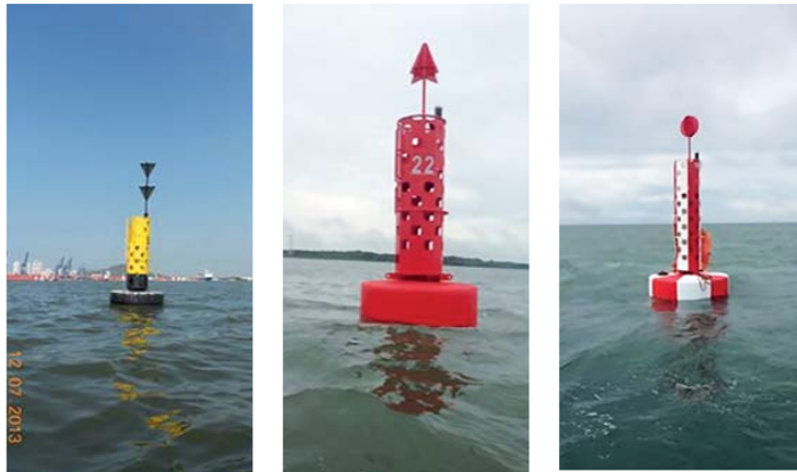
- **SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA (TCBUEN S.A.):**

Según Méxicoport (2016), se prevé “la ampliación de 72.000 metros cuadrados de plataforma aérea, un área de mantenimiento y la construcción de dos patios” (párr. 10).

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRB) está a las puertas de una importante transformación, con la planificación de una ampliación de 72.000 metros cuadrados de plataforma aérea, la creación de un área de mantenimiento y la construcción de dos nuevos patios. Estos proyectos no solo prometen optimizar las operaciones portuarias, sino que también marcan un hito en la implementación de cambios tecnológicos en la SPRB. A medida que la industria portuaria enfrenta crecientes demandas de eficiencia y sostenibilidad, la integración de tecnologías avanzadas se vuelve esencial para mejorar la logística, la seguridad y la sostenibilidad ambiental.

Figura 3.

Boyas a base de material elastomerica



Nota: Puerto de Buenaventura estrena Señalización Marítima con tecnología de punta (2018)

Dentro de estas tecnologías señaladas de manera general, destacamos la señalización marítima avanzada y el uso de drones, que se destacan como herramientas clave para modernizar la operación portuaria. La señalización marítima no solo garantiza una navegación segura, sino que también facilita la gestión del tráfico marítimo en un entorno cada vez más congestionado.

Por otro lado, los drones están revolucionando la supervisión y el monitoreo de las instalaciones, permitiendo una inspección más rápida y eficiente de infraestructuras y procesos logísticos.

Según la DIMAR (2018) señala que:

Fortalece las ayudas a la navegación en el canal de Buenaventura que cuenta con Señalización Marítima (42 boyas) que demarcan un canal seguro y confiable para la entrada y salida de las embarcaciones y la conservación de la vida humana en el mar, beneficiando económica y competitivamente a Colombia por el Océano Pacífico al ser un puerto cercano que conecta con el Canal de Panamá. Este nuevo sistema de señalización garantiza a tiempo la información necesaria para apoyar la toma de decisiones, mediante el monitoreo del Tráfico Marítimo que proporciona el Sistema de Identificación Automática AIS (servicio de información de carácter reservado) y que de igual forma servirá para el análisis de los organismos de inteligencia, apoyando a la Armada Nacional en lo concerniente a seguridad y defensa.

Según DIMAR (2018), el sistema de transmisión implementado en la señalización marítima cuenta con “comunicación AIS y monitoreo de las Ayudas a la Navegación convirtiéndolo en un sistema satelital, dado que ésta tiene cubrimiento en todas las fronteras marítimas colombianas, brindando mayor cobertura y no requiere de estaciones repetidoras a lo largo del rango”. Es así como la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se enfrenta a un entorno dinámico y competitivo impulsado por la globalización.

Para capitalizar las oportunidades que este fenómeno presenta, es esencial que no solo se modernice su infraestructura y adopte tecnologías de último modelo, sino que también implemente procesos operativos más eficientes. La adaptación a los cambios en la logística y las relaciones comerciales es imperativa

para garantizar su relevancia en el mercado internacional. La comprensión de los desafíos que conlleva la globalización, como la fluctuación de la demanda, la competencia global y las normativas internacionales, también será crucial para desarrollar estrategias proactivas que fortalezcan su posición en el comercio mundial. En última instancia, una visión integral que contemple tanto la modernización interna y operativa permitirá a la SPRB no solo sobrevivir, sino prosperar en este nuevo contexto global.

REFERENCIAS

- Barbosa-Domínguez, J. G. (2022). El puerto de Buenaventura en la reconfiguración de la cadena global de valor pospandémica. *Sociedad y Economía*, (47), e10611456. <https://doi.org/10.25100/sye.v0i47.11456>
- Borda Espejo, D., y Saldaña González, J. (2017). *La competitividad e infraestructura del puerto marítimo de Buenaventura en Colombia, dentro del desarrollo económico de los países miembros de la Alianza del Pacífico* [Tesis de pregrado, Universidad Cooperativa de Colombia]. <https://hdl.handle.net/20.500.12494/36304>
- Boyano Fram, T. O., & Machado Licon, J. (2020). Almacenamiento de talla mundial: Aspecto clave de la competitividad para las ciudades. *Ad-Gnosis*, 9(9), 135-152. <https://doi.org/10.21803/adgnosis.9.9444>
- Cámara de comercio de Cali. (2023). Enfoque competitivo. <https://www.ccc.org.co/inc/uploads/2023/06/Enfoque-Buenaventura-VF.pdf>
- DIMAR. (2018). Puerto de Buenaventura estrena Señalización Marítima con tecnología de punta. <https://www.dimar.mil.co/puerto-de-buenaventura-estrena-senalizacion-maritima-con-tecnologia-de-punta>
- Gómez García, A. J. (2019). *ESTUDIO DE CASO: INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN BUENAVENTURA, COLOMBIA* [Tesis de pregrado, Politécnico Gran Colombiano] Repositorio institucional. <https://alejandria.poligran.edu.co/handle/10823/2995>
- Martner-Peyrelongue, C. (2020). Globalización, conectividad interespacial y articulación territorial de los puertos mexicanos. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 46(139), 233-257. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612020000300233>
- DIMAR. (2019). *Boletín técnico y estadístico 2019*. https://cecoldodigital.dimar.mil.co/2599/2/co_dimar_2020_2665_539X_dimar_en_datos_2019.pdf
- Rodríguez, R. , Landazury Villalba, L. F., Lugo Arias, E. R. , Sandoval Reyes, R. , & Jiménez Celín, Y. P. (2020). Descripción de la situación actual del sistema logístico en la región caribe colombiana. *Ad-Gnosis*, 9(9), 83-95. <https://doi.org/10.21803/adgnosis.9.9439>