



**GOBIERNO *de*
GUATEMALA**

DR. ALEJANDRO GIAMMATTEI



ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL (PEI) 2022-2030

**APROBADO POR JUNTA DIRECTIVA
ACUERDO JD-06-18-2022 del 8 de marzo de 2022.**

Puerto Quetzal, marzo 2022



EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

OFICINAS PUERTO QUETZAL: Km. 102 AUTOPISTA ESCUINTLA-PUERTO QUETZAL
PBX: 7828-3500

00052

OFICINAS CIUDAD DE GUATEMALA: 4ª. CALLE 7-53, ZONA 9, EDIFICIO TORRE AZUL, 1er. NIVEL
TELÉFONOS: 2312-5000, 2312-5002 - APARTADO POSTAL 206-A
PÁGINA WEB: www.puerto-quetzal.com

1

EL INFRASCRITO SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA EMPRESA PORTUARIA QUETZAL, CERTIFICA: Que tuvo a la vista el Libro de Sesiones Ordinarias y Extraordinarias de la Junta Directiva de la Empresa Portuaria Quetzal, en el que consta el punto sexto (6º) del acta número dieciocho (18) de fecha ocho de marzo de dos mil veintidós, de la Sesión Ordinaria, que copiada la parte resolutive textualmente dice: **JD GUION CERO SEIS GUION DIECIOCHO GUION DOS MIL VEINTIDÓS (JD-06-18-2022).**

CONSIDERANDO: Que en la actualidad se encuentre vigente el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2025 aprobado por la Junta Directiva de la Empresa Portuaria Quetzal, el cual ya fue evaluado por SEGEPLAN; sin embargo, la Contraloría General de Cuentas -CGC-, con fecha trece de julio de dos mil veintiuno, aprobó el Sistema Nacional de Control Interno Gubernamental (SINACIG) por medio del Acuerdo número A guion cero veintiocho guion dos mil veintiuno (A-028-2021), el cual inició su vigencia el uno de enero de dos mil veintidós.

CONSIDERANDO: Que el Sistema Nacional de Control Interno Gubernamental (SINACIG) es el conjunto de objetivos, responsabilidad, componentes y normas de control interno, con el propósito de asegurar el cumplimiento de objetivos fundamentales de cada entidad; asimismo, el Control Gubernamental es el conjunto de principios, órganos, normas y procedimientos que rigen y coordinan el ejercicio de control interno y externo gubernamental. El control interno institucional es ejercido por la máxima autoridad, equipo de dirección, servidores públicos y la Unidad de Auditoría Interna, responsables del diseño, implementación, supervisión, operaciones realizadas y evaluación, en el ámbito de las funciones que les corresponden. En el marco de la implementación de las normas de control, el SINACIG establece que los objetivos institucionales de control interno son Estratégicos, Operativos, de información y de cumplimiento normativo, los cuales deben estar relacionados con las actividades de apoyo a la estrategia. En ese contexto, la Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria, presenta la actualización del Marco Estratégico Institucional y otros aspectos importantes, tales como los objetivos y política institucionales, las estrategias y la planificación de la inversión para el mediano plazo, los cuales constituyen un componente fundamental del PEI dos mil veintidós guion dos mil treinta (2022-2030). **CONSIDERANDO:** Que mediante oficio número OFICIO guion cuatrocientos diez guion PQ guion UAPP guion cero noventa y uno guion dos mil veintidós diagonal ANAM guion edme (OFICIO-410-PQ-UAPP-091-2022/ANAM/edme) de fecha cuatro de marzo de dos mil veintidós, la Jefa a.i. de la Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria, solicitó a la Gerencia General, someter a conocimiento, discusión y eventual aprobación de la Junta Directiva el expediente relacionado con la Actualización del Plan Estratégico Institucional (PEI) dos mil veintidós guion dos mil treinta (2022-2030)



JD-06-18-2022 – Plan Estratégico Institucional (PEI) 2022-2030
FAAQ/mjma





EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

OFICINAS PUERTO QUETZAL: Km. 102 AUTOPISTA ESCUINTLA-PUERTO QUETZAL
PBX: 7828-3500

00051

OFICINAS CIUDAD DE GUATEMALA: 4ª. CALLE 7-53, ZONA 9, EDIFICIO TORRE AZUL, 1er. NIVEL
TELÉFONOS: 2312-5000, 2312-5002 - APARTADO POSTAL 206-A
PÁGINA WEB: www.puerto-quetzal.com

2

CONSIDERANDO: Que obran dentro del expediente de mérito los siguientes dictámenes: **a)** Dictamen Jurídico número DICT punto doscientos cuarenta guión cuarenta guión dos mil veintidós (DICT.240-40-2022) de fecha dos de marzo de dos mil veintidós; el cual establece en su parte conducente que jurídicamente es PROCEDENTE y Recomendable que la Honorable Junta Directiva de la Empresa Portuaria Quetzal, conozca y eventualmente apruebe la actualización del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2022-2030 en cumplimiento de las disposiciones impulsadas por las instituciones rectoras de la Planificación y Presupuestación del Gobierno de la República de Guatemala; **b)** Dictamen Técnico sin número de referencia, de fecha uno de marzo de dos mil veintidós, emitido por la Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria en el cual se indica que se OTORGA DICTAMEN TÉCNICO FAVORABLE, por considerar que en la propuesta del Marco Estratégico Institucional, componente fundamental del Plan Estratégico Institucional, se tomaron de referencia los lineamientos básicos establecidos por el Sistema Nacional de Control Interno Gubernamental (SINACIG) y además, fue validado por el Grupo Gerencial de la Empresa Portuaria Quetzal; y, **c)** Dictamen Financiero número DICTAMEN quinientos guión GF guión EPQ guión cero cero cuatro guión dos mil veintidós (500-GF-EPQ-004-2022) de fecha dos marzo de dos mil veintidós, emitido por la Gerencia Financiera en el cual se indica que con base en lo indicado en el apartado de antecedentes, consideraciones y análisis, la Gerencia Financiera dictamina PROCEDENTE elevar a la Honorable Junta Directiva para su conocimiento y posterior aprobación del Plan Estratégico Institucional 2022-2030. **CONSIDERANDO:** Que el Decreto Ley No. 100-85, Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, establece que la Empresa fue creada como una entidad estatal, descentralizada y autónoma con personalidad jurídica propia y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones; y, que el artículo 9 inciso d), establece que dentro de las atribuciones de la Junta Directiva está: "*...Aprobar los planes y programas administrativos, financieros y operativos de la Empresa y revisarlos periódicamente para su mejor ejecución...*"; **CONSIDERANDO:** Que mediante oficio número OF punto doscientos diez guión PQ guión GG guión doscientos ochenta y seis guión dos mil veintidós diagonal FAAQ diagonal gavh (OF.210-PQ-GG-286-2022/FAAQ/gavh) de fecha cuatro de marzo de dos mil veintidós, el Gerente General eleva a conocimiento, discusión y eventual aprobación de Junta Directiva la ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL PEI 2022-2030. **POR TANTO:** La Junta Directiva con base en lo considerado, en ejercicio de las atribuciones que le confiere el Artículo 9 del Decreto Ley Número 100-85, Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal; y lo regulado en el Decreto Número 101-97 Ley Orgánica del Presupuesto y Acuerdo Gubernativo 540-2013, Reglamento de la Ley Orgánica del Presupuesto, Acuerdo



JD-06-18-2022 – Plan Estratégico Institucional (PEI) 2022-2030
FAAQ/mjma





EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

OFICINAS PUERTO QUETZAL: Km. 102 AUTOPISTA ESCUINTLA-PUERTO QUETZAL
PBX: 7828-3500

00050

OFICINAS CIUDAD DE GUATEMALA: 4ª. CALLE 7-53, ZONA 9, EDIFICIO TORRE AZUL, 1er. NIVEL
TELÉFONOS: 2312-5000, 2312-5002 - APARTADO POSTAL 206-A
PÁGINA WEB: www.puerto-quetzal.com

3

número A guion cero veintiocho guion dos mil veintiuno (A-028-2021) de fecha trece de julio de dos mil veintiuno, por unanimidad, **ACUERDA: I.** Aprobar la ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL (PEI) 2022-2030 de la Empresa Portuaria Quetzal; de conformidad con el ANEXO I del presente acuerdo; **II.** Se instruye a la Gerencia General, Gerencia Financiera y Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria, continuar con los trámites correspondientes para dar cumplimiento a las disposiciones que en materia de planificación y presupuestaria sean aplicables; **III.** El presente acuerdo surte efectos inmediatos; **IV.** NOTIFIQUESE. -----

Y para los usos legales que procedan conforme a derecho, extendiendo, numero, sello y firma la presente certificación, la cual consta en tres (3) hojas de papel membretado tamaño oficio de la Empresa Portuaria Quetzal impresas únicamente en el anverso. En la ciudad de Guatemala, el ocho de marzo de dos mil veintidós. -----



LIC. FRANCISCO ANTONIO ANLEU QUIJADA
SECRETARIO DE JUNTA DIRECTIVA



LIC. LUIS MANUEL RODRIGUEZ SILVA
SECRETARIO GENERAL

CONTENIDO PEI 2022-2030

PÁGINA

PRESENTACIÓN	1
INTRODUCCIÓN	2
1. DIAGNÓSTICO	4
1.1 Análisis de Mandatos y Políticas	4
1.1.1 Mandatos	4
1.1.2 Políticas	7
1.1.2.1 Políticas Gubernamentales	7
A) Plan Nacional de Desarrollo K'atun Nuestra Guatemala 2032	7
B) Política General de Gobierno 2020-2024	10
C) Lineamientos Generales de Política 2021-2025	12
D) Agenda 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS's)	13
E) Metas Estratégicas de Desarrollo (MED's)	14
F) Política Nacional para la Reducción de Riesgo a los Desastres en Guatemala	15
1.1.2.2 Políticas Institucionales	15
A) Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal	15
B) Política Institucional	16
C) Políticas Específicas	16
D) Objetivos	
• Objetivos Estratégicos	17
• Objetivo de Información	19
• Objetivo de Cumplimiento Normativo	19
E) Ejes Estratégicos	20
F) Estrategias	22
G) Análisis de Actores	24
H) Análisis de Población	24
I) Análisis de la problemática e instrumento metodológico	25
J) Análisis de Capacidades y FODA	26
2. MARCO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	26
2.1 Visión	26
2.2 Misión	26
2.3 Nuestros Valores	26
3. SEGUIMIENTO, MONITOREO Y EVALUACIÓN	27
4. PLANIFICACIÓN DE LA INVERSIÓN 2023-2030	27
BIBLIOGRAFÍA	30
SIGLAS UTILIZADAS	31
ANEXOS (Matrices de Planificación SPPD)	32

PRESENTACIÓN

El Plan Estratégico Institucional (PEI) 2022-2030 de Empresa Portuaria Quetzal, es el instrumento estratégico institucional de mediano y largo plazo, con validez mínima de cinco años. Debe considerarse su evaluación intermedia, que permita su replanteamiento y direccionalidad. Esta actualización modifica el PEI 2020-2025 y se actualiza en el marco de la metodología de Gestión por Resultados (GpR), impulsada por el Gobierno de la República, a través de las instituciones rectoras de la planificación y la presupuestación, específicamente la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (Segeplán) y el Ministerio de Finanzas Públicas (MINFIN). El presente instrumento de planificación se actualiza en observancia general y obligatoria, derivado de la vigencia de las Normas Generales y Técnicas de Control Interno Gubernamental emitidas por la Contraloría General de Cuentas.

Para su actualización, se contó con el apoyo y experiencia de los mandos medios, el Grupo de Trabajo Técnico Institucional (GTTI), conformado por los Gerentes de Área, Jefes de Unidad, Profesionales y Técnicos de Empresa Portuaria Quetzal, incorporándose sus observaciones y recomendaciones.

Este instrumento de planificación para el futuro inmediato de Puerto Quetzal, es el resultado de un esfuerzo institucional, desarrollado a través de reuniones de trabajo, recopilación de información relacionados con el comportamiento del comercio internacional y la dinámica de los servicios marítimos-portuarios, el análisis situacional interno y externo, la definición de nuestra misión, visión y los valores conforme al mandato institucional, definición de la problemática a resolver en los próximos 9 años. Asimismo, la reorientación de los objetivos y ejes estratégicos, los resultados, metas, acciones e indicadores de gestión que facilitarán el seguimiento y evaluación del desempeño para efectuar los cambios necesarios durante este período y no perder el horizonte trazado.

Es importante resaltar que los problemas centrales identificados en este Plan, es minimizar la pérdida de tiempo en la prestación de los servicios marítimos-portuarios y reducir el alto índice de buques en espera en el área de fondeo por insuficiente infraestructura portuaria, condición necesaria, para consolidar el posicionamiento de Puerto Quetzal en el litoral pacífico, como un puerto seguro y eficiente.

La socialización de este documento de planificación y el empoderamiento de sus propósitos, por parte de las autoridades administrativas y superiores, cómo también de los trabajadores portuarios, será clave para alcanzar el éxito deseado y las metas establecidas en el marco de la Gestión por Resultados (GpR).

MGTR. FRANCISCO ANTONIO ANLEU QUIJADA
GERENTE GENERAL



INTRODUCCIÓN

Los puertos generalmente se constituyen en polos de desarrollo en donde se ubican y Puerto Quetzal no es la excepción; después de 38 años, de su construcción y el inicio de sus operaciones a mediados de los años 80's, su actividad es un plus al desarrollo económico del comercio marítimo, de la economía del país y su contribución social hacia las comunidades.

Por sus muelles son movilizados diferentes tipos de carga de importación y exportación, adicionalmente contribuye en la recaudación de impuestos, al control fitosanitario de los productos de origen animal o vegetal y al control de la seguridad pública del país.

En este contexto y considerando la trascendencia del rol de Puerto Quetzal en el interfaz buque-puerto, se ha institucionalizado la elaboración de planes de corto, mediano y largo plazo, tales como el Plan Operativo Anual (POA), Plan Operativo Multianual (POM), Plan Estratégico Institucional (PEI) y el Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal.

Dentro de los planes y políticas con vinculación al PEI, se mencionan los siguientes: Plan Nacional de Desarrollo K'atun Nuestra Guatemala 2032, de los 5 ejes de este Plan, específicamente con el Eje Riqueza para Todos y Todas; Política General de Gobierno (PGG) 2020-2024 y de manera particular con los Pilares de la PGG tales como Economía, Competitividad y Prosperidad, y Relaciones con el mundo; y la Agenda 2030 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS's). En este contexto de la planificación, se alinean las Metas Estratégicas de Desarrollo (MED's), que buscan implementar el Plan Nacional de Desarrollo (PND) K'atun y los ODS's, de manera articulada y estratégica. Asimismo, contiene las matrices de apoyo del proceso de planificación para la actualización del Plan Estratégico Institucional proporcionadas por Segeplán, las cuales se encuentran en el apartado de Anexos.

La Empresa Portuaria Quetzal, tiene el compromiso institucional de facilitar las condiciones para los sectores que intervienen en los procesos de importación y exportación de mercancías del país, con el fin de enfrentar con capacidad los desafíos que conlleva la competitividad a efecto de lograr el posicionamiento en el mediano y largo plazo esperado. Por tal razón, deben implementarse acciones sustantivas mediante una planificación estratégica y una programación operativa con alcances, que contribuyan al desarrollo creciente y sostenible de la institución.

En ese sentido, Puerto Quetzal debe aprovechar el contexto donde desarrolla sus operaciones, específicamente la dinámica del comercio internacional, los cambios del transporte marítimo, los tipos de embalajes utilizados para el manejo de la carga, el comportamiento de la economía doméstica y la de los principales socios comerciales del país.

No obstante que Guatemala es la economía más grande del istmo y cuenta con el PIB más grande de la región, por consiguiente ocupa un lugar relevante en la costa del pacífico centroamericano, Puerto Quetzal, debe realizar esfuerzos extraordinarios y desarrollar acciones estratégicas de mercadeo, en infraestructura y equipo portuario, automatización de los procesos operativos,

fortalecer su presencia en el sector marítimo-portuario, para alcanzar un crecimiento sostenible y mantener la competitividad que requiere este sector.

Sin embargo, existen factores externos que en determinado momento pueden afectar las expectativas institucionales, por ejemplo, la dificultad y complejidad en el proceso aduanero para liberar las mercancías como resultado de las reformas en la legislación tributaria y los cambios administrativos que han contribuido a complicar y burocratizar los trámites aduaneros, con el consecuente aumento de los costos de operación. En opinión de los importadores, exportadores, transportistas e instituciones empresariales del país, esta situación prevalece en lo terrestre, puertos y aeropuertos de la región centroamericana.

Sin embargo, el Convenio de Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras es un logro después de 6 décadas. Según estimaciones, Guatemala y Honduras conformarán un territorio aduanero único equivalente a casi el 50% de la población centroamericana y cerca del 52% del comercio interno de la región, incrementará en un 1% el PIB de ambos países y contribuirá al desarrollo económico y social de sus miembros, atraerá Inversión Directa Privada (IDP), crecimiento que podría incrementarse con la incorporación de El Salvador, país que ha manifestado su interés en ser parte del tratado.

En este escenario, Puerto Quetzal realiza sus operaciones presentes y futuras de mediano plazo, en la prestación de servicios marítimo-portuarios, toda vez que participa en la cadena logística del comercio internacional.

1. DIAGNÓSTICO

En la actualidad, la planificación estratégica es una herramienta de gestión para toda organización; parte de un análisis de su entorno y función, su desempeño actual y de los factores que en el corto y mediano plazo pueden afectarle, define los escenarios en los que desarrollará sus actividades para alcanzar el panorama trazado para un determinado período y facilita la toma de decisiones para reorientar el rumbo, producto de su seguimiento, monitoreo y evaluación periódica de los resultados alcanzados y sus dificultades.

En ese sentido la actualización del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2022-2030 de Empresa Portuaria Quetzal, se fundamenta en su diagnóstico, en lo que establece su mandato legal (Decreto Ley No. 100-85, Ley Orgánica) y el análisis de la contribución institucional a las políticas públicas que le corresponden, entre las que se destacan: El Plan Nacional de Desarrollo K'atun 2032, la Política General de Gobierno 2020-2024, Agenda 2030 Objetivos de Desarrollo Sostenible, Metas Estratégicas de Desarrollo y el Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal.

1.1 ANÁLISIS DE MANDATOS Y POLÍTICAS

1.1.1 MANDATOS

Dentro de los mandatos analizados en la actualización del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2022-2030 están los siguientes:

1.1.1.1 Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal, Decreto Ley No. 100-85 y su Reglamento.

La Empresa Portuaria Quetzal para la actualización del Plan Estratégico Institucional enmarca su mandato en el Capítulo II, Artículo 4º. de su Ley Orgánica, donde se establecen los objetivos siguientes:

- a) Satisfacer la demanda de tráfico portuario, tanto para carga y descarga de mercaderías, como para el embarque y desembarque de personas;
- b) Proporcionar servicios marítimos-portuarios conforme a la tecnología moderna;
- c) Elaborar y ejecutar los proyectos de desarrollo portuario conforme a los lineamientos y políticas que se definan para ese sector,
- d) Establecer relaciones comerciales con otras entidades nacionales e internacionales;
- e) Adecuar el desarrollo portuario al plan maestro, el que deberá actualizarse periódicamente;
- f) Aprobar programas y proyectos, fijando las tarifas que deberán cobrarse por los servicios que preste;
- g) Prevenir y controlar la contaminación y degradación ecológica en su área; y
- h) Prestar cualquier otro servicio público compatible con sus actividades.

1.1.1.2 Ley Orgánica del Presupuesto (LOP), sus modificaciones y su Reglamento.

El artículo 8 de la Ley Orgánica del Presupuesto (LOP), se refiere a la vinculación del Plan-presupuesto, donde establece que los presupuestos públicos son la expresión anual de los planes del Estado, elaborados en el marco de la estrategia de desarrollo económico y social, en aquellos aspectos que exigen por parte del sector público, captar y asignar los recursos conducentes para su normal funcionamiento y para el cumplimiento de los programas y proyectos de inversión, a fin de alcanzar las metas y objetivos sectoriales, regionales e institucionales.

Para cumplir con lo establecido en el Artículo 8 de la Ley y en el artículo 16 del Reglamento de la Ley Orgánica del Presupuesto, Segeplán en coordinación con el Ministerio de Finanzas Públicas, proveerán oportunamente los elementos metodológicos que permitan la efectiva articulación de las políticas, los planes y el presupuesto.

El artículo 38 del Reglamento de la LOP, se relaciona con la evaluación presupuestaria y gestión por resultados. Las instituciones públicas centrarán sus acciones estratégicas hacia el logro de resultados, a partir de dichos resultados se determinarán los productos que deben ser provistos y las necesidades de financiamiento. Es de uso obligatorio la Guía Conceptual de la Planificación y Presupuesto por Resultados para el Sector Público de Guatemala.

1.1.1.3 Normas para la Formulación del Presupuesto General de Ingresos y Egresos de Estado de las Entidades Descentralizadas y Autónomas.

El Ministerio de Finanzas Públicas y Segeplán, emiten las normas presupuestarias para la formulación presupuestaria. La norma relacionada para la formulación del Plan Estratégico Institucional está comprendida en la Norma del Marco Macroeconómico de Mediano Plazo, establece que este Plan deberá enmarcarse en el Plan Nacional de Desarrollo y su política; en la Política General de Gobierno y los Lineamientos Generales de Política.

En la Norma de la Planificación Estratégica y Operativa por Resultados, se establece que las instituciones deben formular y/o revisar su PEI considerando la visión sectorial y territorial, deberá contener acciones estratégicas, en coherencia con el Plan, Política y Lineamientos mencionados y en observancia a la normativa de planificación e inversión pública establecidas por Segeplán.

1.1.1.4 Lineamientos para elaborar Plan Estratégico Institucional, Plan Operativo Multianual y Plan Operativo Anual de Segeplán y el Instructivo Presidencial sobre Directrices para la formulación Plan-Presupuesto en el marco de la Gestión por Resultados.

El marco legal y propósito de los lineamientos generales de política consisten en brindar las orientaciones para el proceso de planificación estratégica y operativa de las instituciones del sector público para los ejercicios fiscales anuales y la planificación y presupuesto multianuales.

El artículo 20 de la Ley Orgánica del Presupuesto, establece que el Organismo Ejecutivo, a través de sus dependencias especializadas, practicará una evaluación anual del cumplimiento de los planes y políticas nacionales del país, en función de los resultados de esta evaluación, dictará las políticas presupuestarias y los lineamientos generales. Y el artículo 23 del Reglamento de la LOP, indica que, derivado de la evaluación de la política general de gobierno, Segeplán y el Ministerio de Finanzas Públicas propondrán las políticas presupuestarias y los lineamientos generales para la formulación del proyecto de presupuesto general de ingresos y egresos del Estado para el ejercicio fiscal que corresponda.

1.1.1.5 Ley Marco para Regular la Reducción de Vulnerabilidad, la Adaptación Obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero, Decreto Número 7-2013 del Congreso de la República de Guatemala.

La Empresa Portuaria Quetzal (EPQ) debe prestar atención en el cumplimiento de esta Ley en los aspectos siguientes:

En el IV Considerando, se establece que Guatemala es particularmente vulnerable a los efectos adversos del cambio climático, de los cuales tendrá que soportar una carga anormal y desproporcionada, con lo que se prevé el aumento de la magnitud y la periodicidad de fenómenos naturales, específicamente las Alteraciones y bloqueos en la cadena alimenticia en los sistemas terrestres y marino-costeros.

El Capítulo I, contiene las Disposiciones Generales, que se refiere al objeto de esta Ley (artículo 1); el fin principal (artículo 2) y el ámbito de aplicación (artículo 4).

En el Capítulo III, Desarrollo de Capacidades Nacionales, específicamente en el Artículo 10 hace referencia a la planificación y programación de la inversión pública que deben realizar las entidades públicas de inversión (EPI's).

En el Capítulo IV de la Adaptación a los Impactos del Cambio Climático, la literal e) del Artículo 15 se refiere a los Planes Estratégicos Institucionales de Reducción de Vulnerabilidad Adaptación y Mitigación al Cambio Climático y conforme al Plan de Acción Nacional de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático, las instituciones públicas correspondientes, deberán contar con planes estratégicos institucionales, que deberán revisarse y actualizarse periódicamente.

El MARN, la Segeplán y el MINFIN, podrán apoyar la elaboración de estos planes. Con prioridad se desarrollarán planes estratégicos y operativos, según la temática específica: Infraestructura. El CIV, las instituciones públicas correspondientes y las Municipalidades, deberán adoptar estándares de diseño y construcción de obra física que tomen en cuenta la variabilidad y el cambio climático de acuerdo con las características de las diferentes regiones del país.

En este contexto, Puerto Quetzal contribuye en el cumplimiento del objeto y fin de esta Ley, al ejecutar proyectos de infraestructura conforme a esta Ley y las que exigen las normas de la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED). Por medio de la Gerencia de Seguridad Integral se da seguimiento a las acciones de impacto del cambio climático; siendo un aspecto importante la elaboración de la Evaluación y Diagnóstico de la Gestión Ambiental Portuaria en la Finca propiedad de EPQ para el año 2023.

Asimismo, dentro de las buenas prácticas de prevención de riesgo, reducción de la vulnerabilidad y mejora de la adaptación al cambio climático, se tiene considerado continuar con la ejecución del Programa de Construcción de Arrecifes Artificiales para la conservación de la vida marina; complementariamente la Empresa sensibiliza al recurso humano en la conservación del medio ambiente por medio de la participación de los técnicos, profesionales y consultores de los entes rectores en el tema ambiental.

Adicionalmente, la Empresa Portuaria Quetzal exige a todas las empresas que operan dentro de la finca portuaria que presenten estudios de impacto ambiental para realizar sus actividades en el marco regulatorio de la legislación nacional.

1.1.1.6 Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte.

Puerto Quetzal no se ubica dentro de los 51 municipios priorizados por dicho Plan; sin embargo, por su infraestructura económica y por mandato institucional, se considera vincularlo en el Eje Estratégico de este Plan denominado: Dinamizar el Sector Productivo. La eficiencia y eficacia de los servicios marítimo-portuarios que se proporcionan al comercio internacional, con lo que se contribuye positivamente a la dinámica del flujo de mercancías, que al final beneficia al consumidor final con precios competitivos, hacer atractivo la exportación de los productos nacionales y atraer inversión externa en forma directa.

Los 51 municipios priorizados por el Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte se ubican dentro de los departamentos siguientes: Totonicapán (3 municipios), San Marcos (7), Quiché (10), Alta Verapaz (11), Zacapa (6) y Huehuetenango (14).

1.1.2 POLÍTICAS

Las fuentes relacionadas a las orientaciones estratégicas de política del Plan Estratégico Institucional, se derivan de documentos e información que sirven de referencia para la gestión pública institucional. En esta temática, destacan las políticas gubernamentales e institucionales siguientes:

1.1.2.1 POLÍTICAS GUBERNAMENTALES

A) PLAN NACIONAL DE DESARROLLO (PND) K'ATUN NUESTRA GUATEMALA 2032

El objetivo del Plan Nacional de Desarrollo (PND) es establecer las directrices estratégicas para las instituciones del Estado, públicas, privadas y de la cooperación internacional para orientar sus acciones, de manera que se pueda organizar, coordinar y articular la acción pública en función de los intereses y prioridades del desarrollo nacional de largo plazo; y a la sociedad organizada para su participación activa en el control y seguimiento de las acciones de desarrollo nacional implementadas por el Estado.

La meta del PND para el año 2032 con la que se vincula Puerto Quetzal, se refiere a que el país ha asegurado la infraestructura necesaria para garantizar el crecimiento económico inclusivo. En este contexto, la EPQ tiene programado en su PEI la ejecución de los proyectos: Ampliación del Muelle Comercial hasta 400 metros hacia el norte y el Mejoramiento de la Infraestructura Portuaria Rompeolas Este y Oeste. Previamente, se elaboraron y recibieron los estudios de factibilidad de los proyectos antes citados y se tiene programado para los años 2023 y 2024, iniciar con los procesos de licitación para su ejecución por etapas.

Para el año 2023, se tiene programado la actualización del Estudio del Plan Maestro de Desarrollo, de Puerto Quetzal que visualiza la proyección de expansión y desarrollo de Puerto Quetzal, con la ejecución de obras de infraestructura resiliente.

Derivado de los lineamientos de Segeplán, se analiza la incidencia de Puerto Quetzal en los 5 ejes del Plan Nacional de Desarrollo (PND) K'atun Nuestra Guatemala 2032 en el orden siguiente:

a) Guatemala Urbana y Rural

“Las prioridades estratégicas de este eje están asociadas con el desarrollo rural integral, el desarrollo territorial resiliente y sostenible; y el desarrollo territorial local. Las políticas asociadas con el ordenamiento territorial deben apuntar al establecimiento de estrategias y planes territoriales que permitan construir integridad social, económica y espacial de lo urbano y lo rural”, según lo describe el Plan Nacional de Desarrollo.

Puerto Quetzal no se identifica en este eje directamente, pero mediante su actividad específica y su infraestructura vial, contribuye al desarrollo urbano y rural de la región, generando empleos directos e indirectos y autosostenibilidad de familias al entorno de la finca portuaria. Por mandato establecido en su Ley Orgánica, Empresa Portuaria Quetzal entrega anualmente utilidades al Gobierno Central y a las Municipalidades del Departamento de Escuintla, recursos financieros que deberían invertirse en proyectos de desarrollo para sus comunidades urbanas y rurales.

b) Bienestar para la Gente

“Bienestar para la gente comprende los aspectos vinculados con el desarrollo social de manera integral. Involucra, en sus prioridades, la universalidad de la protección social y la equidad, para generar así resultados de desarrollo que garanticen la sostenibilidad de los medios de vida de la población.”

Puerto Quetzal no tiene incidencia directa en esta temática, sin embargo, desarrolla programas específicos de bienestar laboral relacionados con servicios de salud mediante sus clínicas médicas, seguro médico y atención del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (IGSS), posee un Régimen de Pensiones y Jubilaciones, ayuda escolar para trabajadores, entre otros beneficios laborales.

c) Riqueza para todas y todos:

“En este eje, las políticas se proponen asegurar el desarrollo productivo con base en el acceso a activos, la información, el mercado, el uso de tecnologías y capacitación calificada, así como el fomento de diseños de producción innovadores y la emisión de sólidas políticas de regulación que favorezcan las inversiones.”

Permitirá “Establecer las condiciones que dinamicen las actividades económicas productivas actuales y potenciales para generar acceso a fuentes de empleo y autoempleo digno e ingresos que permitan la cobertura de las necesidades de la persona y la familia. Además, generar mecanismos de competitividad que reduzcan la pobreza y la desigualdad, aumenten la capacidad de resiliencia e incorporen a más grupos de población a la dinámica económica y a los frutos del desarrollo.”

En este eje, Puerto Quetzal tiene vinculación directa en la prioridad: Infraestructura para el Desarrollo y Meta 9.1 que textualmente dice “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, lo que incluye las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos” y específicamente en el lineamiento e) Proveer un sistema de puertos terrestres, marítimos y aeropuertos, con el fin de conectar al país con el exterior, pero también con las distintas dinámicas económicas internas”. Asimismo, el Resultado 1.1 establece que, en el año 2032, el país ha asegurado la infraestructura necesaria para garantizar el crecimiento económico inclusivo.

En el Plan Estratégico Institucional (PEI) se establece que Puerto Quetzal tiene la necesidad de ampliar y mejorar su infraestructura portuaria y optimizar los tiempos en la prestación de los servicios marítimos portuarios. Con el desarrollo de Puerto Quetzal, se contribuye en alcanzar las prioridades planteadas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), entre las que se mencionan las siguientes:

- Aceleración del crecimiento económico con transformación productiva.
- Estabilidad macroeconómica en un marco amplio de desarrollo.
- Infraestructura para el desarrollo
- Generación de empleo decente y de calidad.
- Política fiscal como motor impulsor de la estabilidad y el crecimiento económico inclusivo.
- Papel más activo del Estado en la consecución del crecimiento y la inclusión social.

d) Recursos Naturales hoy y para el futuro

“En este eje, el Plan Nacional propone cambios estructurales paradigmáticos, considerando que la sostenibilidad ambiental constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo nacional y exige actuaciones sociales, económicas y políticas inmediatas y sostenidas frente a los actuales niveles de degradación.”

“Proteger y potenciar los recursos naturales en equilibrio con el desarrollo social, cultural, económico y territorial, para que permitan satisfacer las demandas actuales y futuras de la población en condiciones de sostenibilidad y resiliencia, ante el impacto de los fenómenos que la naturaleza presente.”

Puerto Quetzal es un patrimonio nacional estratégico, en la cadena logística del comercio marítimo internacional, por lo que en este eje del PND, se plantea el riesgo de destrucción y/o daño a su infraestructura portuaria, derivado del riesgo que representan los fenómenos naturales muy constantes en la costa del pacífico, debe implementarse las medidas de mitigación ambiental correspondientes y considerar la contaminación ambiental en su entorno natural, producto de las operaciones portuarias que generan daños al ecosistema.

En ese sentido uno de los objetivos importantes de Puerto Quetzal es mantener y ampliar la preservación del ambiente marino portuario y la seguridad industrial de las personas y de las comunidades aledañas, mediante las siguientes acciones:

- Mantener y fortalecer la Certificación ISO 14001:2015 relacionada con el Sistema de Gestión Ambiental y la Certificación ISO 18001:2007 relacionada con el Sistema de Seguridad y Salud Ocupacional.
- Implementar sistema de manejo de desechos sólidos y limpieza de zonas portuarias en coordinación con la Municipalidad de San José.
- Promover la prestación de servicios de barredoras para limpiar circuito vial con transportistas de graneles sólidos.
- Coordinar el proyecto de arrecifes artificiales en conjunto con el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación (MAGA-DIPESCA) y Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales (MARN).

- Coordinar y supervisar la limpieza de muelles con estibadoras y prestadores de servicio.
- Recuperar el ornato y limpieza de las zonas portuarias, especialmente la zona aledaña al recinto portuario.
- Regular y supervisar la prestación de servicios para la prevención y atención de derrames en el mar.

e) El Estado como garante de los derechos humanos y conductor del desarrollo

“En este eje se sitúa, como prioridad de política, el fortalecimiento de las capacidades estatales para la identificación de los problemas nacionales que deben ser abordados como asuntos públicos, sus niveles de priorización y programación. Así también, lo relativo a procesos de seguimiento y evaluación en los que confluyan los acuerdos alcanzados con la ciudadanía, con un marco institucional articulado, sólido, ágil, moderno, incluyente, con liderazgo reconocido y que cuenta con la confianza ciudadana para conducir el desarrollo nacional.”

En este eje Puerto Quetzal no tiene una relación directa y su contribución al estado de derecho, respetuoso de los Derechos Humanos y conductor del desarrollo. Los puertos se caracterizan por ser polos de desarrollo, de allí el concepto Puerto-Ciudad, en el caso de Puerto Quetzal es aplicable, razón por la cual la planificación institucional debe considerar este aspecto y la planificación del gobierno nacional y local lo incorporan como uno de los ejes trascendentales de desarrollo socioeconómico de sus habitantes.

B) POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO (PGG) 2020-2024

La Política General de Gobierno (PGG), es un instrumento guía del quehacer de la institucionalidad pública para el logro del desarrollo en Guatemala, sujeta de análisis de medición, por lo que se concreta en 50 metas estratégicas contenidas en los 5 pilares que la conforma.

Los 5 Pilares Estratégicos de la Política General de Gobierno (PGG) 2020-2024 son los siguientes:

- 1) **Economía, Competitividad y Prosperidad**; busca lograr el objetivo de un mayor crecimiento económico y el aumento significativo de las fuentes de empleo sostenible; contiene 9 metas.
- 2) **Desarrollo Social**; alcanzar el objetivo de atender de manera directa y efectiva a los más pobres, impulsando compensadores sociales efectivos y focalizados; este pilar estratégico tiene 25 metas.
- 3) **Gobernabilidad y Seguridad en Desarrollo**; persigue mejorar la gobernabilidad del país para una convivencia en paz y armoniosa, que permita condiciones adecuadas de inversión; tiene 6 metas.
- 4) **Estado Responsable, Transparente y Efectivo**; pretende administrar de manera efectiva y transparente las instituciones del Estado para ponerlas al servicio de los ciudadanos; este pilar contiene 6 metas.
- 5) **Relaciones con el Mundo**, con la finalidad de asegurar el aprovechamiento de las relaciones internacionales, para que además de las buenas relaciones diplomáticas mejore el orden del comercio internacional, turismo, inversión y el trato a nuestros migrantes, incluye 4 metas.

En adición a estos cinco pilares, la PGG incluye de manera transversal el aspecto ambiental, que está configurado para la solución a la problemática de la gestión sostenible del ambiente, recursos naturales, ordenamiento territorial y cambio climático.

La finalidad de la Política General de Gobierno 2020-2024 es contar con un Estado más eficiente y eficaz para cumplir su responsabilidad de buscar el desarrollo, el progreso, la paz y la equidad para toda la población y de esa manera contribuir progresivamente a las transformaciones necesarias para alcanzar la visión de futuro que se desea para Guatemala.

La Empresa Portuaria Quetzal se identifica con 2 de los 5 Pilares de la Política General de Gobierno (PGG) 2020-2024, específicamente con los Pilares de **Economía, Competitividad y Prosperidad; y Relaciones con el Mundo.**

Los puertos generalmente se constituyen en polos de desarrollo en donde se ubican y Puerto Quetzal no es la excepción; su actividad es un plus al desarrollo económico del comercio marítimo, de la economía del país y su contribución en su área de influencia interna.

La Empresa Portuaria Quetzal, tiene el compromiso institucional de facilitar las condiciones para los sectores que intervienen en los procesos de importación y exportación de mercancías del país, ser el enlace con el comercio exterior.

En ese sentido, Puerto Quetzal debe aprovechar su ubicación geográfica, donde desarrolla sus operaciones, específicamente la dinámica del comercio internacional, los cambios del transporte marítimo, los tipos de embalajes utilizados para el manejo de la carga, el comportamiento de la economía doméstica y la de los principales socios comerciales del país. Y en este contexto, Puerto Quetzal de alguna manera contribuye con los pilares estratégicos de la Política General de Gobierno. Estos pilares abordan aspectos importantes, entre otros los siguientes:

El Pilar de Economía, Competitividad y Prosperidad, refleja la relación e importancia del crecimiento económico para la creación de empleo, acompañado de medidas que diversifiquen la inversión y de otros sectores productivos del país, una distribución más equitativa de los frutos del crecimiento y una producción ambientalmente sostenible.

La aceleración de la tasa de crecimiento económico debe fundamentarse en el potencial productivo del país, en este sentido, se reconocen **3 motores fundamentales de desarrollo:**

- 1) las exportaciones;
- 2) micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES); y
- 3) el turismo sostenible; teniendo como base y transversalidad la sostenibilidad ambiental, la estabilidad macroeconómica, una infraestructura estratégica adecuada.

El primer motor de desarrollo es el sector exportador. Actualmente los productos tradicionales de exportación constituyen alrededor de un 25% del total de las exportaciones (azúcar, banano, café, cardamomo y petróleo) lo que ha implicado que se amplíe la oferta exportable hacia otros productos, tales como textiles, vestuario, caucho, frutas, verduras, servicios y otros.

Las MIPYMES constituyen una de las principales fuentes de empleo del país, operando en todos los sectores de la economía: comercio, servicios, la industria manufacturera y actividades agrícolas. Pese a su importancia, este sector representa una serie de inconvenientes y limitantes para su desarrollo, sobresaliendo el alto costo para ingresar a la formalidad, limitadas oportunidades de crecimiento, dificultades para contratar personal con las habilidades adecuadas, utilización de equipamiento y tecnología obsoleta o disfuncional y con escasa oportunidad para acceder a las últimas tecnologías.

El tercer motor de crecimiento se relaciona con el turismo. Guatemala cuenta con un enorme potencial en materia turística, posee atractivos culturales, diversidad de ecosistemas, etc. Este sector ha mejorado, pero no lo suficiente para ser un pilar vital para el desarrollo económico del país. Otros factores que afectan el turismo son la inestabilidad política que genera desconfianza y expectativas negativas, pues aumenta los riesgos.

La vinculación institucional con esta Política consiste en apoyar las acciones que adopte el Ejecutivo para el sector turístico, reconociendo que el turismo es una de las actividades económicas que genera empleos dignos directos e indirectos y divisas para el país, que en conjunto contribuyen al desarrollo económico.

La PGG 2020-2024, tiene como meta para el año 2023, mejorar la calificación del índice de competitividad turística en 0.6%.

C) LINEAMIENTOS GENERALES DE POLÍTICA (LGP) 2021-2025

Los Lineamientos Generales de Política, constituyen el instrumento clave en la cadena del proceso plan-presupuesto que permitirá planificar y evaluar las intervenciones de las instituciones públicas, consejos de desarrollo, entidades descentralizadas y autónomas en función de su eficiencia y focalización en los ámbitos considerados primordiales para el alcance del desarrollo sostenible del país. Estos lineamientos se dividen en tres apartados sustantivos, los cuales son:

El primero, hace referencia a cómo estos lineamientos generales de política responden al marco estratégico de planificación definido en las Prioridades Nacionales y MED's, mediante las cuales se implementará de manera armonizada el PND K'atun: Nuestra Guatemala 2032 y la Agenda 2030 (ODS's) priorizada por el país, así como a su armonización con la PGG 2020-2024, en la que se definen los lineamientos y acciones públicas estratégicas articuladas que deben seguir las instituciones del sector público durante el período de administración gubernamental 2020-2024.

El segundo apartado, incluye las disposiciones generales que todas las instituciones públicas centralizadas, descentralizadas, autónomas y semiautónomas deben considerar al momento de implementar los presentes lineamientos generales de política en su planificación estratégica y operativa para los ejercicios fiscales anual y multianual respectivos, los cuales permitirán a la institucionalidad pública enfocar sus intervenciones y recursos al alcance de los resultados planteados en la Política General de Gobierno (PGG) 2020-2024.

Estas disposiciones generales también comprenden la inclusión de lineamientos definidos a partir de los marcos legales vigentes que deben ser incorporados como parte de la planificación y programación institucional, dada su consideración como compromisos asumidos por parte del Estado de Guatemala, además de la revisión de políticas públicas vigentes en las cuales diferentes entidades tienen participación y la implementación de intervenciones dirigidas a una población determinada en la política correspondiente.

El tercer apartado contiene lineamientos específicos de política para la planificación estratégica y operativa de las instituciones públicas para el ejercicio fiscal anual y multianual correspondientes. Estas orientaciones están organizadas de acuerdo a los 5 pilares de la PGG 2020-2024.

D) AGENDA 2030 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS's)

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS's) constituyen la segunda etapa de la estrategia de desarrollo planteada por las Naciones Unidas en la Cumbre del Milenio del año 2000, en donde se acordaron los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

Los ODS's, fueron adoptados oficialmente por 193 países en la cumbre realizada en septiembre de 2015 en la sede de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en Nueva York, EE. UU; con vigencia hasta el año 2030. La Agenda 2030 ODS's la constituyen 17 objetivos y 169 metas, que abordan temas estratégicos del desarrollo de carácter universal, se monitorean a partir de un set de 241 indicadores que buscan resolver los problemas multidimensionales de la pobreza.

El objetivo de la Agenda 2030 ODS's es combatir la pobreza, la desigualdad y el cambio climático durante los próximos 15 años, haciendo énfasis en las necesidades de la población más vulnerable de tal manera que "nadie se quede atrás".

De los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS's), Puerto Quetzal se identifica con el ODS 9 y 14, de la forma que sigue:

1. El ODS 9 titulado "Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación", tiene vinculación con la meta siguiente:
 - **Meta 9.1.** Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, lo que incluye las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos. Asimismo, se vincula con el Indicador 9.1.2. Volumen de transporte de pasajeros y carga, por medio de transporte.
2. El ODS 14 denominado "Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible", se relaciona con las metas siguientes:
 - **Meta 14.2** Para el año 2020, gestionar y proteger de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros con miras a evitar efectos nocivos importantes, incluso mediante el fortalecimiento de su resiliencia, y adoptar medidas para su restablecimiento a objeto de mantener océanos sanos y productivos.
 - **Meta 14.b** Facilitar el acceso de los pescadores artesanales en pequeña escala a los recursos marinos y los mercados.

En estas 2 metas del ODS 14, Puerto Quetzal contribuyó en la construcción y colocación de 500 arrecifes artificiales en la costa del Pacífico (Iztapa y San José) para promover la creación de nuevos hábitats para el desarrollo de la vida marina en general e incrementar de esta manera la productividad pesquera de las zonas y el desarrollo de la pesca artesanal.

E) METAS ESTRATÉGICAS DE DESARROLLO (MED)

La Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (Segeplán) presenta 10 Prioridades Nacionales de Desarrollo, en las que se incluyen 16 Metas Estratégicas de Desarrollo (MED's). El objetivo de las MED's es implementar el Plan Nacional de Desarrollo K'atun y los ODS's, de manera articulada y estratégica.

Las MED's se constituyen en el marco estratégico al cual debe estar alineada la planificación estratégica y operativa institucional y territorial. Las 16 MED's se han agrupado en 10 prioridades de desarrollo, las cuales guardan congruencia con el desarrollo sostenible. A continuación, se presentan las prioridades nacionales de desarrollo:

- Prioridad 1. Reducción de la pobreza y protección social.
- Prioridad 2. Acceso a servicios de salud.
- Prioridad 3. Disponibilidad y acceso al agua y gestión de los recursos naturales.
- Prioridad 4. Empleo e inversión.**
- Prioridad 5. Seguridad alimentaria y nutricional.
- Prioridad 6. Valor económico de los recursos naturales.
- Prioridad 7. Fortalecimiento institucional, seguridad y justicia.**
- Prioridad 8. Educación.
- Prioridad 9. Reforma fiscal integral.
- Prioridad 10. Ordenamiento territorial.

La Empresa Portuaria Quetzal se vincula con la Prioridad Nacional de Desarrollo 4 relacionada con el empleo y la inversión. También tiene vinculación con la PND 7 que comprende el fortalecimiento institucional.

Dentro de la Prioridad 4 se incluye la MED 6, la cual se refiere que para el año 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4% bajo los rangos siguientes: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020, b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025, y c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032. Se refiere al incremento de la producción de bienes y servicios en un período respecto a uno anterior.

En este contexto, la Empresa Portuaria Quetzal tiene definido sus resultados estratégicos de mediano plazo; para el año 2030 se ha incrementado en 9.42% los buques atendidos (líner y chárter) en los puestos de atraque y zarpe (1.24% incremento interanual a partir del año 2022). Y para ese mismo año (2030), se ha incrementado en 15.44% los servicios de carga y descarga (mercancías generales, a granel y contenedorizada), se estima que el incremento interanual en los servicios marítimos portuarios sea de 1.93% a partir del año 2022. Con estas acciones, EPQ contribuye en alguna medida al crecimiento de la economía del país.

En la Prioridad 4, también se incluye la MED 8, la cual consiste que para el año 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales. Con esta meta se pretende que el desarrollo del turismo se base en la formulación de políticas orientadas a la promoción de la cultura y productos que promuevan el empleo local y la protección del medio ambiente.

En tal sentido, Puerto Quetzal, contribuye al desarrollo del sector turismo con mantenimientos, rehabilitaciones y/o mejoramientos en el muelle tipo Duque de Alba, donde atracan los buques de pasajeros (cruceiros). Para la atención de los turistas que visitan Puerto Quetzal, se coordina interinstitucionalmente con el Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT), Instituto Guatemalteco de Migración y Policía Nacional Civil.

F) POLÍTICA NACIONAL PARA LA REDUCCIÓN DE RIESGO A LOS DESASTRES EN GUATEMALA

En lo que respecta a la Política Nacional para la Reducción de Riesgo a los Desastres en Guatemala, Empresa Portuaria Quetzal ha implementado las Normas Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) de Segeplán en la formulación de sus Proyectos de Inversión y atendiendo la coherencia con lo establecido en el "Análisis de Gestión del Riesgo en Proyectos de Inversión Pública (AGRIP)", en virtud que las normas de reducción de desastres (NRD-1 y NRD-3) son complemento para el análisis de fragilidad y la norma NRD-2 es complemento para el análisis de la resiliencia con base en la función del proyecto, según la metodología de análisis de riesgo elaborada por Segeplán.

También se cumple con las normas técnicas de construcción de la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED) en la formulación de proyectos de infraestructura, con la finalidad de cumplir con el objetivo general de esta política que consiste en "Aumentar la resiliencia y reducir la vulnerabilidad de las poblaciones y los pueblos (culturas), procesos productivos y territorios en riesgo de desastres como fundamento del mejoramiento de la calidad de vida y desarrollo seguro de Guatemala."

1.1.2.2 POLÍTICAS INSTITUCIONALES

A) PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DE PUERTO QUETZAL

En el Plan Maestro de Desarrollo Portuario, elaborado en el año 2004, se establecen los lineamientos para la identificación y justificación de los usos, destinos y modos de operación de las diferentes zonas del puerto. Dentro de las ventajas y desventajas operacionales, limitantes para expansión y necesidades futuras de Puerto Quetzal están las siguientes:

Ventajas operacionales:

- a) Diseño de muelle que permite flexibilidad para manejar diferentes tipos de buques y realizar operaciones simultáneas.
- b) Muelle comercial sin instalaciones especializadas en cada atracadero permitiendo el uso operacional para diferentes tipos de carga.

Desventajas operacionales:

- a) Calado que no permite uso de embarcaciones Panamax con máxima capacidad de carga.
- b) Incentivos de la descarga directa crean tráfico pesado en el muelle, entorpeciendo la circulación en esa área.

Limitantes para la expansión:

- a) Frente de mar limitado, pues carece de área este-oeste a lo largo de la costa para la expansión del puerto,
- b) Reducción del fondo del canal de acceso cerca del inicio de éste,
- c) Bloqueo del flujo de sedimentos derivado de la construcción de obra de mar,
- d) Usufructos y Arrendamientos de áreas perimetrales a las dársenas sin considerar el plan maestro.

Las necesidades futuras:

- a) Mayor eficiencia en las operaciones,
- b) Proyección de tipo de carga y tonelaje y
- c) Proyección de características del buque del futuro, es decir mayor calado y mayor longitud.

Posibles áreas de expansión a considerar:

- a) Mar adentro con amarres de boyas (boya multipropósito),
- b) Al oeste de la base naval, expropiando terrenos privados en la vecindad,
- c) Al norte de la dársena, dragando una dársena secundaria,
- d) Lado Este de la propiedad, sacrificando áreas actuales de almacenaje.

B) POLÍTICA INSTITUCIONAL

Se orienta a incrementar la eficiencia en la relación buque-puerto-usuario e infraestructura portuaria, calidad en el manejo del gasto, optimización de los recursos, institucionalizar los sistemas de gestión y fortalecer las capacidades técnicas y profesionales del recurso humano.

El objetivo de la Política Institucional es ejecutar acciones sustentadas en una planificación, programación y presupuesto, para alcanzar los objetivos estratégicos, operativos, información, cumplimiento normativo y los resultados a corto y mediano plazo, en el marco de la Gestión por Resultados y de los lineamientos de los ejes o pilares de la Política General de Gobierno.

C) POLÍTICAS ESPECÍFICAS

POLÍTICAS ESPECÍFICAS	ACCIONES A EJECUTAR	RESPONSABLES
1) Desarrollo Portuario	• Impulsar estudios y proyectos estratégicos.	Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria e Informática.
	• Implementar la tecnología en los procesos.	Gerencia de Operaciones y las Unidades de Informática y Asesoría y Planificación Portuaria.
2) Competitividad	• Incrementar la infraestructura portuaria.	Unidad de Ases. y Planific. Portuaria, Unidad Ejec. de Proyectos, Gerencias de Operaciones y Administrativa.
	• Operar buques y carga con estándares internacionales de productividad.	Gerencias de Operaciones.
3) Seguridad Integral	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar la administración por procesos en la gestión administrativa y operativa. • Formar y capacitar Auditores Internos. • Mantener personal capacitado. • Realizar auditorías internas y externas. • Desarrollar e implementar la gestión de riesgos de protección, seguridad, gestión ambiental y cumplimiento de objetivos. 	Gerencias: Seguridad Integral, GRRHH, Operaciones, Mantenimiento, Financiera y Administrativa. Unidades: Secretaría General, Comercialización y Mercadeo, Asesoría Jurídica, Asesoría y

	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con la gestión ambiental derivada del Diagnóstico Ambiental vigente. • Obtener las licencias ambientales de EPQ, de las terminales especializadas y de los prestadores de servicios. • Formar supervisores ambientalistas. • Mejorar la coordinación de los procesos institucionales con entidades privadas y de gobierno que tengan relación con Puerto Quetzal. 	Planificación Portuaria, Informática y Auditoría Interna.
4) Clientes y Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar facilidades para garantizar la satisfacción del cliente. 	Unidad de Comercialización y Mercadeo y Ger. Administrativa.
5) Desarrollo del Capital Humano	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar las condiciones adecuadas a todo el personal para el mejor desempeño de sus funciones. 	Gerencias: Recursos Humanos, Administrativa y Seguridad Integral (Sistema de Gestión)
	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la capacitación para mejorar los estándares de productividad y seguridad. 	Gerencia de Recursos Humanos
6) Inversiones Físicas y Financieras	<ul style="list-style-type: none"> • Propiciar las condiciones requeridas de equipo e instalaciones modernas, eficientes y accesibles para incentivar la inversión nacional e internacional. 	Gerencias: Operaciones y Mantenimiento. Y las Unidades: Asesoría y Planificación Portuaria y Comercialización y Mercadeo.
	<ul style="list-style-type: none"> • Promover las inversiones de acuerdo con alianzas estratégicas. 	Gerencia Financiera, Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria y Unidad Ejecutora de Proyectos.

D) OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:	ACCIONES	RESPONSABLES
1) Reducir en 40% la Tasa de Ocupación del Muelle Comercial al año 2030.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definir e implementar rendimientos operacionales competitivos (Revisión y actualización del Normativo Operacional y Reglamento de Incentivos y Penalizaciones). 2. Ejecutar las obras diseñadas (por fases) del Estudio de Ampliación del Muelle Comercial. 	GO, UCM, UAJ, UAPP, GF. UEP y UAPP
2) Reducir en 22% los tiempos de operación de carga y descarga de mercancías al año 2030.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar la disponibilidad y operatividad de maquinaria y equipo portuario. 2. Disponer de maquinaria y equipo portuario de carga y descarga, con tecnología de punta. 3. Velar por la disponibilidad del personal que participa en la operación de carga y descarga, para garantizar la prestación efectiva de los servicios en tiempo ordinario y extraordinario. 4. Exigir a los prestadores de servicios que su personal contratado esté certificado por competencias laborales. 	GM y GO. GO GO, GSI, GRRHH GO, GSI y UAJ

EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

<p>3) Incrementar en 20% la infraestructura portuaria para el atraque de buques al año 2030.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reubicar las edificaciones en donde se planifica la Ampliación del Muelle Comercial, de conformidad con el estudio elaborado. 2. Licitare los eventos relacionados con la ampliación de la infraestructura portuaria y obras de mar conforme al cronograma del Estudio de Ampliación del Muelle Comercial y Plan Maestro de Desarrollo Portuario. 	<p>UAPP y UEP UEP y GA</p>
<p>4) Incrementar en 20% la disponibilidad de maquinaria y equipo portuario para el manejo de mercancías y atención de buques al 2030.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar la operatividad de la maquinaria y equipo disponible de la EPQ. 2. Evaluar la conveniencia de contratar el mantenimiento de la maquinaria y equipo o adquirir nuevo. 	<p>GM y GO UAJ y GM</p>
<p>5) Cumplir con la normativa nacional e internacional vigente en materia de protección y seguridad portuaria.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Velar por la seguridad y trazabilidad de la carga con eficiencia y eficacia, para ser percibida como un valor agregado por el cliente. 2. Adquirir y mantener recursos materiales de protección, seguridad y salud en el trabajo y ambiental. 3. Capacitar al personal en la evolución y desarrollo de la normativa aplicable en protección y seguridad portuaria. 4. Ejecutar patrullajes terrestres, marítimos y aéreos en las áreas de alcance de la legislación aplicable. 5. Desarrollar cultura de mejora continua en los procesos administrativos y operativos de la empresa. 6. Determinar y cumplir los actuales y nuevos preceptos y requisitos legales, aplicables y de beneficio para la empresa. 	<p>GSI, GO, GRRHH y UI. GSI, GA, GM, GRRHH, GF y UI. GSI GSI y GO. Gerencia y Unidades. Gerencias y Unidades.</p>
<p>6. Obtener la Certificación en Gestión de la Seguridad de la Información (ISO 27001).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar diagnóstico situacional interno sobre los requerimientos de la norma. 2. Planificar, diseñar e implementar el Sistema ISO 27001. 3. Contratar al consultor para dar acompañamiento en la certificación. 	<p>UI, GSI y GRRHH</p>
<p>7. Reducir anualmente un 2% la ejecución de egresos del presupuesto de funcionamiento, para alcanzar al 2030 una disminución del 18%.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir la carga de las nóminas en el renglón presupuestario 029 y del Subgrupo 18. 2. Eficientizar la ejecución de los renglones críticos del presupuesto de funcionamiento. 3. Determinar la relación costo-beneficio del plan anual de compras. 	<p>GG (GA) Gerencias y Unidades Gerencias y Unidades</p>

<p>8. Certificar por competencias laborales al 100% del personal de Empresa Portuaria Quetzal al finalizar el año 2030.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Actualizar los perfiles de puestos y manuales de funciones con orientación hacia las competencias laborales. 2. Elaborar y desarrollar un Plan multianual de formación por competencias laborales del personal de EPQ. 3. Contratar empresa consultora para dar acompañamiento al proceso. 	<p>GRRHH</p>
<p>9. Urbanizar las áreas de desarrollo de la finca portuaria para el año 2030.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar un relleno controlado de las áreas destinadas para actividades logísticas. 2. Facilitar los servicios básicos de urbanización, tales como calles y avenidas, de agua potable, energía eléctrica, drenajes, etc. 	<p>UEP y UAPP UAPP y UEP</p>
<p>10. Establecer tarifas competitivas por prestación de servicios portuarios y arrendamiento de áreas, locales e instalaciones para el año 2024.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar un estudio técnico para determinar los costos por servicios portuarios y arrendamiento de áreas, locales e instalaciones. 2. Realizar benchmarking competitivo en los puertos de la región para establecer la situación de Puerto Quetzal. 	<p>GF UCM y UAPP</p>

OBJETIVO DE INFORMACIÓN	ACCIONES	RESPONSABLES
<p>Elaborar y presentar los informes de gestión y rendición de cuentas de conformidad con la normativa emitida por los entes rectores, reguladores, fiscalizadores, de planificación y presupuesto.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cumplir con los plazos establecidos para la entrega de la información de conformidad a la legislación nacional. 2. Registrar y publicar oportunamente la información, en los plazos regulados por los entes rectores. 	<p>Gerencias de Área y Jefaturas de Unidad de EPQ.</p>

OBJETIVO DE CUMPLIMIENTO NORMATIVO	ACCIONES	RESPONSABLES
<p>Establecer controles adecuados para asegurar el cumplimiento de leyes, regulaciones, normativas y compromisos aplicables a Empresa Portuaria Quetzal.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Velar porque el personal de EPQ, cumpla con las normas de control gubernamental establecidas. 2. Velar por el cumplimiento del control interno, los registros contables, financieros, sistemas, procedimientos, métodos, procesos y actividades legales, administrativas y operacionales. 	<p>Gerencias de Área y Jefaturas de Unidad de EPQ.</p>

E) EJES ESTRATÉGICOS: Los ejes estratégicos contenidos en el Plan Estratégico Institucional (PEI) para el período 2022-2030 son los siguientes:

- 1. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA:** Es el conjunto de la superficie terrestre y marítima, obras de mar, muelles, ayudas a la navegación, dragados, terminales especializadas, maquinaria y equipo portuario, sistemas de información y comunicaciones, instalaciones de servicios generales, carreteras y vías férreas, que posibilitan la transferencia de carga desde los buques hacia medios de transporte terrestres y posterior distribución al interior del país.

A continuación, se describen las acciones y los responsables para ejecutar este eje estratégico.

ACCIONES A EJECUTAR	RESPONSABLES
1. Facilitar los procesos de fiscalización y control dirigidos al buque y a la carga, por medio de la elaboración de procedimientos eficaces y la ejecución de controles operacionales que garanticen los estándares de calidad del servicio. 2. Capacitar al recurso humano.	Gerencia de Seguridad Integral, Operaciones, Recursos Humanos y la Unidad de Informática.
3. Minimizar las demoras.	Gerencia de Operaciones, Mantenimiento, Informática y Mercadeo.
4. Promover que a la carga se le de valor agregado durante el proceso de gestión portuaria.	Gerencias: Operaciones y Seguridad Integral. Y la Unidad de Informática.
5. Crear las condiciones para el desarrollo y funcionamiento de zonas de almacenamiento, zona libre, zona industrial y zona de actividad logística.	Gerencia General, Gerencia de Operaciones, Unidad de Ases. y Planif. Portuaria, Comercialización y Mercadeo y Unidad Ejecutora de Proyectos.

- 2. RECURSOS HUMANOS:** Es el activo más valioso de Empresa Portuaria Quetzal, para asegurar la productividad del Puerto, el cual debe estar sujeto a constantes y progresivos procesos educativos y de capacitación, para contribuir al crecimiento del ser (actitudes), el saber (conocimiento) y el hacer (habilidades). La Gerencia de Recursos Humanos es responsable de la ejecución de estas acciones:

ACCIONES A EJECUTAR	RESPONSABLE
1. Certificar por competencias laborales al personal operativo y técnico.	Gerencia de Recursos Humanos
2. Desarrollar programas de especialización en materia portuaria para el personal administrativo y profesional.	
3. Instruir para que el personal de Empresa Portuaria Quetzal, reciba la formación básica conformada por los cursos siguientes: Básico Operativo Portuario (BOP), Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), Mercancías Peligrosas (MERPEL), Introducción a la Seguridad Industrial, Preservación del Ambiente y los Sistemas de Gestión. Considerar en sensibilizar al personal sobre los riesgos laborales en que incurren al desarrollar sus actividades en los puestos de trabajo (Acdo. Gub. 229-2014 SSO y sus reformas). Es responsabilidad de las empresas identificar y dar a conocer a sus empleados sus riesgos laborales para no caer en responsabilidad penal.	
4. Desarrollar los talleres de Fortalecimiento Institucional para todo el personal que labora para Empresa Portuaria Quetzal.	

3. **SERVICIOS MARÍTIMOS PORTUARIOS:** Consiste en un conjunto de medios, recursos, procedimientos y actividades destinadas a garantizar las operaciones portuarias y las necesidades de los buques y la carga en el Depósito Aduanero Temporal.

ACCIONES A EJECUTAR	RESPONSABLES
1. Garantizar que las operaciones portuarias se presten en condiciones seguras con eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, no exclusividad y no discriminación y se realicen auditorías internas y externas.	Gerencias: Operaciones y Seguridad Integral.
2. Cumplir con los normativos operacionales.	
3. Cumplir con el principio de disponibilidad en los servicios marítimos, prestarlos de manera continua y permanente.	
4. Cumplir con el principio de suficiencia en los servicios marítimos, es decir la cantidad adecuada de recursos para atender la demanda de buques y carga.	Gerencia de Operaciones
5. Incorporar tecnología para lograr índices razonables de eficiencia conforme a la cadena logística portuaria.	Gerencias: Operaciones y Seguridad Integral.
6. Adquirir servicios tercerizados de rayos X para revisión no intrusiva y otros requerimientos.	Unidades: Informática y Comercialización y Mercadeo.

4. **SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA:** Éste consiste en la integración de medios, recursos, procedimientos y actividades destinadas a garantizar la seguridad y protección portuaria.

ACCIONES A EJECUTAR	RESPONSABLE
1. Garantizar la protección del Depósito Aduanero Temporal (DAT), instalaciones portuarias, buques, personas, vehículos, maquinaria y equipo, efectos personales, mercancías y ambiente, en estricto cumplimiento del Código PBIP.	
2. Utilizar tecnología e implementar medidas activas, realizando patrullajes marítimos, terrestres y aéreos preventivos, en coordinación con el Comando Naval del Pacífico.	
3. Realizar operativos combinados con la Policía Nacional Civil local.	
4. Coordinar las acciones de las fuerzas de seguridad con presencia en el Puerto.	
5. Realizar análisis de riesgos en la interfaz buque-puerto, en los patios y bodegas, instalaciones generales y en los flujos de la carga.	
6. Implementar y ejecutar el procedimiento con la matriz de evaluación de riesgos aplicable a cada área.	
7. Prevenir el terrorismo, el sabotaje, vandalismo, hurtos, polizonaje, pillaje y otras acciones delictivas, velando por la integridad de la carga mientras permanece en el Depósito Aduanero Temporal.	Gerencia de Seguridad Integral

5. **EFFECTIVIDAD ADMINISTRATIVA:** Este eje consiste en el cumplimiento de la misión, visión, valores y los objetivos de Empresa Portuaria Quetzal, para optimizar el manejo de los recursos.

ACCIONES A EJECUTAR	RESPONSABLES
1. Optimizar los recursos y medios de apoyo administrativo para el cumplimiento de la misión, visión y objetivos de la Empresa.	Todos en Empresa Portuaria Quetzal.
2. Cumplir con la normativa gubernamental sobre el uso adecuado de los recursos humanos, financieros, bienes muebles e inmuebles.	Gerencias: Recursos Humanos, Administrativa y Financiera
3. Utilizar tecnología para la agilización de los procesos administrativos en la prestación de servicios marítimos-portuarios y desarrollo de las actividades administrativas.	Unidad de Informática y las Gerencias: Operaciones, Administrativa y Financiera.
4. Implementar un adecuado sistema de costos que permita orientar políticas de austeridad y reducción de costos.	Gerencia Financiera

F) **ESTRATEGIAS:** Las estrategias para los próximos años están vinculadas con los objetivos estratégicos, servirán para la toma de decisiones y ejecución de las acciones para la consecución de los resultados institucionales.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	ESTRATEGIAS A DESARROLLAR	ACCIONES
1. Reducir en 40% la Tasa de Ocupación del Muelle Comercial al año 2030.	Efectividad en las operaciones portuarias.	<ol style="list-style-type: none"> Definir e implementar rendimientos operacionales competitivos (Revisión y actualización del Normativo Operacional y Reglamento de Incentivos y Penalizaciones). Ejecutar las obras diseñadas (por fases) del Estudio de Ampliación del Muelle Comercial.
2. Reducir en 22% los tiempos de operación de carga y descarga de mercancías al año 2030.		<ol style="list-style-type: none"> Garantizar la disponibilidad y operatividad de maquinaria y equipo portuario. Disponer de maquinaria y equipo portuario de carga y descarga, con tecnología de punta. Velar por la disponibilidad del personal que participa en la operación de carga y descarga, para garantizar la prestación efectiva de los servicios en tiempo ordinario y extraordinario. Exigir a los prestadores de servicios que su personal contratado esté certificado por competencias laborales.
3. Incrementar en 20% la infraestructura portuaria para el atraque de buques al año 2030.	Actualización y ejecución del Plan Maestro de Desarrollo Portuario.	<ol style="list-style-type: none"> Reubicar las edificaciones en donde se planifica la Ampliación del Muelle Comercial, de conformidad con el estudio elaborado. Licitación de los eventos relacionados con la ampliación de la infraestructura portuaria y obras de mar, conforme al cronograma propuesto en el Estudio de Ampliación del Muelle Comercial y Plan Maestro de Desarrollo Portuario.

<p>4. Incrementar en 20% la disponibilidad de maquinaria y equipo portuario para el manejo de mercancías y atención de buques al 2030.</p>	<p>Elaborar y ejecutar un Plan de Mantenimiento Preventivo de la maquinaria y equipo operacional.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar la operatividad de la maquinaria y equipo disponible de la EPQ. 2. Evaluar la conveniencia de contratar el mantenimiento de la maquinaria y equipo o adquirir nuevo.
<p>5. Cumplir con la normativa nacional e internacional vigente en materia de protección y seguridad portuaria.</p>	<p>Cumplir con las normas y procedimientos de los sistemas de gestión.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Velar por la seguridad y trazabilidad de la carga con eficiencia y eficacia, para ser percibida como un valor agregado por el cliente. 2. Adquirir y mantener recursos materiales de protección, seguridad y salud en el trabajo y ambiental. 3. Capacitar al personal en la evolución y desarrollo de la normativa aplicable en protección y seguridad portuaria. 4. Ejecutar patrullajes terrestres, marítimos y aéreos en las áreas de alcance de la legislación aplicable. 5. Desarrollar cultura de mejora continua en los procesos administrativos y operativos de la empresa. 6. Determinar y cumplir los actuales y nuevos preceptos y requisitos legales, aplicables y de beneficio para la empresa.
<p>6. Obtener la Certificación en Gestión de la Seguridad de la Información (ISO 27001).</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar diagnóstico situacional interno sobre los requerimientos de la norma. 2. Planificar, diseñar e implementar el Sistema ISO 27001. 3. Contratar al consultor para dar acompañamiento en la certificación.
<p>7. Reducir anualmente un 2% la ejecución de egresos del presupuesto de funcionamiento, para alcanzar al 2030 una disminución del 18%.</p>	<p>Análisis anual de la relación costo-beneficio del presupuesto de funcionamiento.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir la carga de las nóminas en el renglón presupuestario 029 y del Subgrupo 18. 2. Eficientizar la ejecución de los renglones críticos del presupuesto de funcionamiento. 3. Determinar la relación costo-beneficio del plan anual de compras.
<p>8. Certificar por competencias laborales al 100% del personal de Empresa Portuaria Quetzal al finalizar el año 2030.</p>	<p>Revisión y actualización del Manual de Funciones.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Actualizar los perfiles de puestos y manuales de funciones con orientación hacia las competencias laborales. 2. Elaborar y desarrollar un Plan multianual de formación por competencias laborales del personal de EPQ. 3. Contratar empresa consultora para dar acompañamiento al proceso.
<p>9. Urbanizar las áreas de desarrollo de la finca portuaria para el año 2030.</p>	<p>Urbanización de las zonas 3 y 6 de la Finca Portuaria.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar un relleno controlado de las áreas destinadas para actividades logísticas. 2. Facilitar los servicios básicos de urbanización, tales como calles y avenidas, de agua potable, energía eléctrica, drenajes, etc.
<p>10. Establecer tarifas competitivas por prestación de servicios portuarios y arrendamiento de áreas, locales e instalaciones para el año 2024.</p>	<p>Desarrollo e implementación de un sistema de costos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar un estudio técnico para determinar los costos por servicios portuarios y arrendamiento de áreas, locales e instalaciones. 2. Realizar benchmarking competitivo en los puertos de la región para establecer la situación de Puerto Quetzal.

G) ANÁLISIS DE ACTORES

En la matriz de planificación SPPD-16, se analiza la participación de los actores según su tipo o rol en el tema marítimo-portuario, se identifican los Actores No Estatales y los Estatales, según su nivel de influencia y disponibilidad, en cada rubro se asigna una ponderación, conforme a la matriz de Segeplán.

Dentro de los **actores no Estatales** se mencionan los siguientes: Agencias navieras, estibadoras, transportistas, importadores y exportadores, empresas privadas que prestan servicios portuarios con equipo, transporte y maquinaria pesada (grúas, remolcadores, lanchas, etc.), Bancos, Aseguradoras y afianzadoras, empresas que certifican y auditan servicios de logística en las mercaderías de importación-exportación, Organización Internacional Regional de Sanidad Alimentaria/ Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación (OIRSA/MAGA).

También se identifican **actores Estatales**, como las instituciones públicas con las que se realizan coordinaciones interinstitucionales para cumplir con sus funciones establecidas en su ley orgánica, tales como el Ministerio de Gobernación por medio de la Dirección General de Migración y Policía Nacional Civil (Subdirección General de Análisis e Información Antinarcótica), Ministerio de la Defensa Nacional (Comando Naval del Pacífico, Capitanía de Puerto y Policía Naval Extraordinaria), Instituto Guatemalteco de Turismo, Superintendencia de Administración Tributaria, Comisión Portuaria Nacional.

Dentro del tema de rendición de cuentas e informes de gestión, se identifican los Actores Estatales siguientes: Contraloría General de Cuentas, Segeplán, Congreso de la República, Ministerio de Finanzas Públicas por medio de la Dirección Técnica del Presupuesto y Dirección de Contabilidad del Estado, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y Ministerio de Ambiente y Recursos naturales.

Asimismo, se identifican otros Aliados Estatales por gestiones interinstitucionales establecidas en la legislación nacional, como el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, Oficina Nacional de Servicio Civil, Ministerio Público, Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres, Instituto Técnico de Capacitación y Productividad, y el Ministerio de Trabajo y Previsión Social.

También se identifican los actores denominados **Opositores**, siendo los siguientes:

1. Afecta sus intereses particulares (Alto interés): En esta clasificación se encuentran los Sindicatos de EPQ y los Sindicatos de otras dependencias del Estado.
2. Afecta sus intereses colectivos (Bajo interés): En este tipo de actores se identifican la Gremial de pilotos del transporte pesado y la Gremial de gestores aduanales.

H) ANÁLISIS DE POBLACIÓN

En la matriz de planificación SPPD-09, se presenta el análisis de población y su relación con las causas de los problemas centrales. La población está constituida por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios destinados al buque y a la carga que brinda Empresa Portuaria Quetzal. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en el sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras.

I) ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA E INSTRUMENTO METODOLÓGICO

En la elaboración del Plan Estratégico Institucional (PEI), se utilizó la metodología deductiva, se realizaron 5 talleres de trabajo con la participación de los Gerentes de Área, Jefes de Unidad y el Grupo de Trabajo Técnico Institucional (GTTI) que lo integran profesionales y técnicos de las Gerencias y Unidades de EPQ. Se contó con la asistencia técnica de Segeplán y la coordinación de la Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.

En los talleres se identificaron inicialmente 13 problemas que tienen incidencia en las operaciones de Puerto Quetzal, siendo los siguientes:

- 1) Bajo rendimiento en la prestación de servicios portuarios,
- 2) Limitantes para asignar atracaderos en muelle comercial a buques que están en fondeo,
- 3) Escaso inventario de maquinaria y equipo marítimo y terrestre de mayor capacidad para la prestación de servicios portuarios,
- 4) Calado insuficiente en el canal de acceso y dársena de maniobras para la atención de buques,
- 5) Incremento de cuentas incobrables,
- 6) Pérdida de tiempo en los servicios marítimos-portuarios,
- 7) Alto índice de buques que esperan en el área de fondeo en Puerto Quetzal, derivado de la insuficiencia de infraestructura portuaria,
- 8) Demasiado tiempo en fondeo de buques para ser atendidos,
- 9) Toma de decisiones de los jefes de turno,
- 10) Limitada supervisión de la prestación de servicios que ofrecen particulares a la EPQ,
- 11) Bajo nivel de supervisión y control de seguridad industrial en las instalaciones portuarias,
- 12) Falta de concientización del recurso humano en la prestación del servicio al cliente, y
- 13) Inadecuada infraestructura marítima portuaria que permita acceso al mercado regional y suprarregional.

Del análisis y discusión en los talleres de grupo, de la problemática detectada anteriormente, el GTTI y los profesionales de asistencia técnica de Segeplán, se establecieron 5 problemas centrales, siendo los siguientes:

1. Pérdida de tiempo en la prestación de los servicios marítimos-portuarios.
2. Incremento de cuentas incobrables.
3. Alto índice de buques que esperan en el área de fondeo en Puerto Quetzal.
4. Limitada supervisión de la prestación de servicios que ofrecen particulares a Puerto Quetzal.
5. Bajo nivel de supervisión y control de seguridad industrial en las instalaciones portuarias.

De estos problemas centrales se determinó que hay 2 problemas medulares o sustanciales que afectan a Puerto Quetzal y es prioridad definir la ruta a seguir para encontrar las soluciones adecuadas. Se analizan las causas de los problemas sustanciales de la forma siguiente:

- 1) **Pérdida de tiempo en la prestación de los servicios marítimos-portuarios.** Sus causas son:
 - Deficiencias en la coordinación en el atraque de buques.
 - Deficiencias en la logística de transporte.
 - Deficiencias en el sistema informático de operaciones.

- 2) Alto índice de buques que esperan en el área de fondeo de Puerto Quetzal. Sus causas son:
- Insuficiente infraestructura portuaria.
 - Dificultades en la atención de buques de mayor calado y eslora.
 - Tendencia ascendente del movimiento de carga interanual.

J) ANÁLISIS DE CAPACIDADES Y FODA

El análisis FODA proporciona información para la definición de estrategias, dado que éstas se fundamentan en las fortalezas y toma ventaja de las oportunidades, al mismo tiempo supera y minimiza los efectos de las debilidades y amenazas (problemas).

En Anexos, se adjunta la matriz SPPD-15 Análisis FODA-Iniciativas Estratégicas que describe o identifica las 10 fortalezas, 27 debilidades, 13 oportunidades y 9 amenazas. En esta matriz se analiza la combinación de las variables FO, DO, FA y DA para definir las iniciativas estratégicas.

2. MARCO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

2.1 VISIÓN: Constituirnos en el año 2030, en un centro logístico competitivo y sostenible a nivel regional, que integrado con la comunidad portuaria, facilite el comercio marítimo bajo estándares internacionales de calidad.

2.2 MISIÓN:

Somos un puerto que facilita el comercio exterior en el pacífico de Guatemala, satisfacemos la demanda de tráfico portuario, brindando servicios especializados, eficientes y seguros a buques y carga, con personal calificado, infraestructura y tecnología moderna, en apoyo a la competitividad y desarrollo económico del país.

2.3 NUESTROS VALORES:

SERVICIO: Compromiso del personal para realizar de manera proactiva y voluntaria, acciones que conlleven a la prestación de servicios efectivos, que promuevan la satisfacción y lealtad de los clientes y usuarios del Puerto.

TRANSPARENCIA: Desarrollo de la gestión portuaria de forma íntegra, con voluntad y actitud de los niveles ejecutivo, técnico y operativo de actuar con la verdad, honestidad, probidad y autenticidad en cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades, para fomentar la cultura de rendición de cuentas.

COMUNICACIÓN: Interrelación efectiva en los diferentes niveles que conforman la estructura organizacional de la Empresa, en beneficio de clientes y usuarios.

INNOVACIÓN: Desarrollo e implementación de buenas prácticas de gestión empresarial, orientadas a la mejora continua en la prestación de los servicios.

3. SEGUIMIENTO, MONITOREO Y EVALUACIÓN

La planificación, entendida como el proceso a través del cual se determinan las acciones orientadas al logro de productos, subproductos, objetivos y resultados estratégicos, requiere de una estrategia a través de la cual se mida el grado de avance y de cumplimiento de lo formulado.

El **Seguimiento**, es el conjunto de actividades orientadas a determinar sobre la marcha, la efectividad de las acciones en el alcance de los resultados, productos, subproductos y acciones.

El **Monitoreo** permite establecer de manera concreta y objetiva el desempeño institucional por lo cual es fundamental el establecimiento de un sistema de indicadores a nivel institucional; los que junto con las metas definidas en los respectivos instrumentos de planificación sirvan de base para la toma de decisiones.

La **Evaluación** consiste en verificar si con las intervenciones realizadas se alcanzó el resultado previsto y si efectivamente esas intervenciones permitieron lograr el cambio esperado. La evaluación se realiza al finalizar la ejecución de la intervención, la cual se realiza en forma cuatrimestral y anual.

El Seguimiento, Monitoreo y Evaluación del PEI, POM Y POA, tienen como base la definición de resultados y productos, los cuales junto con sus respectivos indicadores permitirá medir periódicamente el cumplimiento de las metas establecidas.

4. PLANIFICACIÓN DE LA INVERSIÓN 2022-2030

En los cuadros siguientes, se presenta la planificación de los proyectos de inversión, estudios y acciones contenidos en la actualización del Plan Estratégico Institucional 2022-2030, clasificados por ejes estratégicos. Los cuales constituyen la orientación general de los planes y acciones necesarias a ejecutar y que deben incluirse en los Planes Operativos Anuales -POA's-, donde se establecen los resultados, productos, subproductos, acciones, indicadores de gestión, presupuesto y metas de cumplimiento para los próximos 9 años.

Con el cumplimiento de esta planificación, se pretende contrarrestar las debilidades y amenazas, y maximizar las fortalezas y oportunidades identificadas en el diagnóstico institucional, para contribuir al logro de la visión y misión de Empresa Portuaria Quetzal.

PROYECTOS, ESTUDIOS Y ACCIONES PROGRAMADOS POR
EJES ESTRATÉGICOS EN EL PEI 2022-2030

1) INFRAESTRUCTURA PORTUARIA:

No.	PROYECTO/ACCIÓN	PROGRAMADO
1	Ampliación Infraestructura Portuaria Edificio Centro de Operaciones, Puerto Quetzal.	2022-2024
2	Mejoramiento Infraestructura Portuaria del Sistema Eléctrico de Alta y Media Tensión, Puerto Quetzal.	2022-2023
3	Construcción Infraestructura Portuaria Techos Garitas de Control, Puerto Quetzal.	2022-2023
4	Mejoramiento Infraestructura Portuaria Rompeolas Este y Oeste de Puerto Quetzal.	2022-2026
5	Ampliación Muelle Comercial, Puerto Quetzal.	2022-2030
6	Construcción Infraestructura Portuaria Muro Perimetral, Puerto Quetzal.	2022-2023
7	Mejoramiento Infraestructura Portuaria Puerta Fiscal Número Dos Puerto Quetzal.	2022-2023
8	Construcción Calle Conexión Paso Desnivel con Áreas de Desarrollo, Sector Suroeste, Puerto Quetzal.	2023-2024
9	Construcción Edificio Auxiliar II, Gerencia de Operaciones, Puerto Quetzal.	2023-2024
10	Construcción Plataformas Áreas de Desarrollo y Urbanización en Zonas 3 y 6, Finca Portuaria.	2023-2026
11	Construcción y Equipamiento Edificio Guardería Hijos de Empleados.	2025-2030
12	Dotación lote con Servicios y Urbanización de la Finca para Empleados Portuarios.	2025-2030

2) RECURSOS HUMANOS:

No.	PROYECTO/ACCIÓN	PROGRAMADO
1	Certificación por Competencias Laborales del Personal Operativo, Administrativo y de Seguridad.	2022-2030
2	Desarrollo e Implementación del Plan de la Carrera del Personal de Empresa Portuaria Quetzal.	2023-2025

3) SERVICIOS MARÍTIMOS PORTUARIOS:

No.	PROYECTO/ACCIÓN	PROGRAMADO
1	Potabilización del Sistema de Agua.	2023-2024
2	Implementación del Pre-puerto y Administración del Patio de Contenedores.	2022-2023

4) EFECTIVIDAD ADMINISTRATIVA:

No.	PROYECTO/ACCIÓN	PROGRAMADO
1	Actualizar e implementar el Plan de Mercadeo.	2022-2024
2	Control y Gestión del Tráfico Marítimo (VTS).	2022
3	Ampliación de Red Informática de EPQ.	2022
4	Sistema de Estadística Portuaria.	2022
5	Reestructuración del Cuarto de Servidores.	2022
6	Implementación Centro de Seguridad y Duplicación para la Ciudad de Guatemala.	2023
7	Actualización a nuevas versiones de Sistemas Informáticos.	2023
8	Seguridad Informática (implementación de equipo y software).	2023
9	Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (ISO 27001).	2023
10	Independizar los Circuitos Eléctricos de los Equipos de Cómputo con UPS generales.	2023

RESUMEN PROYECTOS POR EJES ESTRATÉGICOS 2022-2030	TOTAL PROYECTOS
1) INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	12
2) RECURSOS HUMANOS	02
3) SERVICIOS MARÍTIMOS PORTUARIOS	02
4) EFECTIVIDAD ADMINISTRATIVA	10
TOTAL DE PROYECTOS	26

BIBLIOGRAFÍA

- ◆ Agenda 2030 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS's). Segeplán.
- ◆ Decreto Ley 100-85, Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal y su Reglamento.
- ◆ Decreto No. 7-2013 del Congreso de la República Ley Marco para Regular la Reducción de Vulnerabilidad, la Adaptación Obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero.
- ◆ Instructivo Presidencial: Directrices para la formulación Plan-Presupuesto en el marco de la Gestión por Resultados, Gobierno Central.
- ◆ Instrumento para la elaboración del Plan Estratégico Institucional (PEI), Plan Operativo Multianual (POM) y Plan Operativo Anual (POA), Segeplán.
- ◆ Ley Orgánica del Presupuesto, sus modificaciones y su Reglamento.
- ◆ Lineamientos Generales de Política 2021-2025.
- ◆ Metas Estratégicas de Desarrollo, Segeplán.
- ◆ Normas para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado. Ministerio de Finanzas Públicas.
- ◆ Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal.
- ◆ Plan Nacional de Desarrollo K'atun Nuestra Guatemala 2032.
- ◆ Plan de la Alianza para Prosperidad del Triángulo Norte.
- ◆ Política Nacional para la Reducción de Riesgo a los Desastres en Guatemala.
- ◆ Política General de Gobierno 2020-2024.

SIGLAS UTILIZADAS

BANGUAT Banco de Guatemala.

BASC	Business Alliance for Secure Commerce (Alianza Empresarial para el Comercio Seguro).
BOP	Básico Operativo Portuario.
CONRED	Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres.
DAT	Depósito Aduanero Temporal.
EPQ	Empresa Portuaria Quetzal.
FODA	Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.
GpR	Gestión por Resultados.
GTTI	Grupo de Trabajo Técnico Institucional.
ISO	International Standards Organization, (Organización Internacional de Normalización) (Normas ISO).
JD	Junta Directiva
Mipymes	Micro, pequeña y mediana Empresas.
MED	Metas Estratégicas de Desarrollo.
MERPEL	Mercancías Peligrosas.
ODS's	Objetivos de Desarrollo Sostenible.
OEA	Operador Económico Autorizado.
OHSAS	Occupational Health and Safety Advisory Services, (Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional).
PEI	Plan Estratégico Institucional.
PND	Plan Nacional de Desarrollo K'atun Nuestra Guatemala 2032.
POA	Plan Operativo Anual.
POM	Plan Operativo Multianual.
PNC/SGDAIA	Policía Nacional Civil/Subdirección General de Análisis e Información Antinarcótica.
PIB	Producto Interno Bruto.
PBIP	Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.
SEGEPLÁN	Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia.
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública.

ANEXOS

	Índice de caja de herramientas de apoyo para PEI	Haga click en el vínculo para ir a la herramienta
	Análisis de mandatos legales	SPPD-01
	Análisis de políticas públicas	SPPD-02
	Referencia-Alineación - Vinculación Estratégica Sectorial e Institucional	SPPD-03
	Vinculación institucional a K'atun 2032, Agenda 2030, PND, MED y PGG	SPPD-04
	Vinculación con los enfoques de la planificación	SPPD-05
	GpR -Vinculación a planes estratégicos sectoriales -PES-	SPPD-06
	Modelaje completo GpR	SPPD-07
	Priorización de Problemática	SPPD-08
	Análisis de población	SPPD-09
	Análisis de evidencias de las Causas del Problema Priorizado	SPPD-10
	Análisis de las Intervenciones para resolver las causas del Problema Prior	SPPD-11
	Matriz PEI	SPPD-12
	Ficha de indicador de resultado	SPPD-13
	Visión, misión y valores	SPPD-14
	Análisis de capacidades y -FODA-	SPPD-15
	Análisis de Actores	SPPD-16

Análisis de mandatos legales

SPPD-01

Nombre de la Institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

1

2

3

No. Nombre de la norma, número y año

Atribuciones que le asigna la norma

Población a atender

1 Constitución Política de la República de Guatemala. Aprobado por la Asamblea Nacional Constituyente, el 31 de mayo de 1985.

En todo lo relacionado con los compromisos, obligaciones, garantías y responsabilidades en las áreas administrativas, legales, económicas, financieras, laborales, ambientales, etc. que todas las instituciones de los organismos de Estado tienen que cumplir con lo establecido en la Carga Magna. Las relaciones del Estado y sus entidades descentralizadas o autónomas con sus trabajadores se rigen por la Ley de Servicio Civil, con excepción de aquellas que se rijan por leyes o disposiciones propias de dichas entidades. Asimismo, entre otros temas, lo relacionado con el régimen financiero, específicamente con el presupuesto de ingresos y egresos del Estado que se formula anualmente.

2 Convenios en materia de trabajo con la Organización Internacional de Trabajo (OIT), ratificados por Guatemala.

La Organización Internacional de Trabajo (OIT) es la entidad encargada de promover el empleo y proteger a las personas. Esta entidad ha emitido tratados que regulan varios temas del trabajo. En ese sentido, Guatemala ha ratificado 74 convenios de la OIT en materia laboral, 8 que se consideran como fundamentales, 4 que son prioritarios y 62 que son técnicos. Guatemala, como muchos de los países a nivel mundial, regulan al trabajo como un derecho social, regulado en la Constitución Política de la República, Código de Trabajo y los tratados internacionales ratificados por Guatemala.

3 Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo. Desde la entrada en vigor del capítulo XI -2 del Convenio SOLAS, el 1/7/2004, el Código PBIP ha constituido la base de un amplio régimen de protección obligatoria para el transporte marítimo internacional. Puerto Quetzal como parte del Sistema Portuario Nacional, está certificado en el Código PBIP.

4 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.

El Convenio SOLAS está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. Por consiguiente, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. El objetivo del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 14 capítulos. El país es signatario de este Convenio y por consiguiente los puertos del Sistema Portuario Nacional de Guatemala, deben velar por su cumplimiento en lo que les corresponda.

5 Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.

Este Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques fue aprobado por la Organización Marítima Internacional, en su Conferencia Internacional sobre Contaminación Marina de 1973, y se modificó por el Protocolo 1978, aprobado en la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, convocada por la OMI en febrero de 1978. El Protocolo de 1978: Convenio MARPOL 73/78 regula las descargas de los buques en el mar y consta, inicialmente, de 5 anexos: Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos; Anexo II: Por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; Anexo III: Por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos; Anexo IV: Por las aguas sucias de los buques; Anexo V: Por las basuras de los buques. El Protocolo de 1997 al Convenio MARPOL introdujo el: Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Este convenio internacional ratificado por Guatemala, vincula a Puerto Quetzal y a los puertos del mundo, a tomar las medidas que corresponden en los servicios a los buques.

6 Resolución 5-80 (ROMIECA-XXIII), Ministros de la Integración Económica Centroamericana, el 15/07/1980 crea la Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo (COCATRAM) como una Secretaría Especializada del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).

La COCATRAM es un organismo que forma parte del SICA, de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio exterior de la región. En ese contexto se da la interacción de los programas, políticas e información de los puertos de Centroamérica y la COCATRAM.

La población objetivo está constituido por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios al buque y a la carga que brinda la Empresa Portuaria Quetzal de manera eficiente y segura. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras. Los usuarios son los prestadores de servicios marítimo-portuario, tales como: Remolcaje, practicaje, lancha piloto y grúas.

No.	Nombre de la norma, número y año	Atribuciones que le asigna la norma	Población a atender
7	Agenda 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Cumbre para el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. Septiembre 2015.	Alinear y vincular los resultados estratégicos institucionales y sus productos con aspectos específicos contenidos en la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS's), el Plan Nacional de Desarrollo, las prioridades de desarrollo, las MED's, los RED's, los Pilares y Política General de Gobierno a nivel sectorial e institucional.	
8	Plan Nacional de Desarrollo Nuestra Guatemala K'atun 2023. Segeplán.		
9	Metas y Resultados Estratégicas de Desarrollo. Segeplán.		
10	Lineamientos Generales de Política 2021-2025. Segeplán.		
11	Política General de Gobierno 2020-2024. Segeplán.		
12	Ley Orgánica del Presupuesto y sus Reformas (Decreto No. 101-97, oct. 1997) y su Reglamento (Acuerdo Gubernativo No. 540-2013. Dic. 2013).	De conformidad a la Ley Orgánica del Presupuesto y los sistemas Informáticos, el MINIFIN da los lineamientos para la elaboración de los presupuestos del sector público; dicta las normas técnicas para la formación, programación de la ejecución, modificaciones y evaluación de los presupuestos de los Organismos del Estado, entidades descentralizadas y autónomas. Y utilizar mediante técnicas de programación y estadística, las herramientas de control de gestión de los resultados vinculados al cumplimiento de los objetivos y metas del sector público, tales como el SIGES y el SICOIN. En lo referente a la inversión pública, deberá coordinar con la respectiva unidad especializada. Evaluar la ejecución de los presupuestos, aplicando las normas y criterios establecidos por esta ley, su reglamentación y las normas técnicas respectivas.	
13	Sistema Informático de Gestión (SIGES) del Ministerio de Finanzas Públicas.		
14	Sistema de Contabilidad Integrada (SICOIN) del Ministerio de Finanzas Públicas.		
15	Normas para la Formulación Presupuestaria anual y multianual, emitidas por Segeplán y la Dirección Técnica del Presupuesto del Ministerio de Finanzas Públicas.	Cumplir con las directrices de observancia general para las entidades del sector público en la formulación de sus anteproyectos de presupuesto, aplicando la metodología de Gestión por Resultados y la estructura programática coherente con las políticas y planes establecidos en la legislación.	
16	Normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) de la Segeplán.	Implementar las normas generales y específicas de inversión en la formulación, evaluación y registro de los proyectos de inversión en cada ejercicio fiscal.	La población objetivo está constituido por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios al buque y a la carga que brinda la Empresa Portuaria Quezai de manera eficiente y segura. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras. Los usuarios son los prestadores de servicios marítimo-portuario, tales como: Remolcaje, practicaje, lancha piloto y grúas.
17	Manual de Clasificaciones Presupuestarias para el Sector Público de Guatemala. 6a. Edición, 2018.	Disponer de información oportuna y confiable para la toma de decisiones, en las etapas de formulación, programación, ejecución, control, evaluación y liquidación de la gestión pública, principalmente del presupuesto.	
18	Ley de Contrataciones del Estado y sus Reformas (Decreto No. 57-92) y su Reglamento (Acuerdo Gubernativo No. 1056-92).	Utilizar esta Ley que tiene por objeto normar las compras, ventas, contrataciones, arrendamientos o cualquier otra modalidad de adquisición pública.	
19	Ley de Servicio Civil (Decreto No. 1748, del 23 de mayo de 1968) y su Reglamento (Acuerdo Gubernativo No. 122-2016).	El propósito general de esta ley es regular las relaciones entre la Administración Pública y sus servidores con el fin de garantizar su eficiencia, asegurar a los mismos justicia y estímulo en su trabajo, y establecer las normas para la aplicación de un sistema de administración de personal.	
20	Código de Trabajo (Decreto No. 1441, de marzo de 1994).	El presente Código regula los derechos y obligaciones de patronos y trabajadores, con ocasión del trabajo, y crea instituciones para resolver sus conflictos. Patrono es toda persona individual o jurídica que utiliza los servicios de uno o más trabajadores, en virtud de un contrato o relación de trabajo.	
21	Ley Orgánica de la Contraloría General de Cuentas y sus Reformas (Decreto 31-2002, mayo 2002) y su Reglamento (Acdo. Gub. No. 96-2019. Aprobado el 14/06/2019).	Apoyar la participación ciudadana para el fortalecimiento de la transparencia, probidad y credibilidad de la gestión pública y del proceso de rendición de cuentas, como medios de lucha contra la corrupción, el peculado, el tráfico de influencias, la malversación de fondos y el desvío de recursos. Promover el intercambio de información, a través de los informes y recomendaciones de auditoría, para la actualización, modernización y mantenimiento de los sistemas, en especial del Integrado de administración financiera, así como de los procedimientos operativos y de control.	
22	Sistema Nacional de Control Interno Gubernamental (Acuerdo A-028-2021 de la Contraloría General de Cuentas, de fecha 13 de julio de 2021).		
23	Ley de Acceso a la Información Pública (Decreto No. 57-2008).	Garantizar la transparencia y rendición de cuentas de la administración pública y de los sujetos obligados, asimismo el derecho de toda persona a tener acceso libre a los actos de la administración e información pública.	
24	Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente (Decreto 68-86, aprobado el 28/11/1986).	Para todo proyecto, obra, industria o cualquier otra actividad que por sus características pueda producir deterioro a los recursos naturales renovables o no, al ambiente, o introducir modificaciones nocivas o notorias al paisaje y a los recursos culturales del patrimonio nacional, será necesario previamente a su desarrollo un estudio de evaluación del impacto ambiental, realizado por técnicos en la materia y aprobado por la Comisión del Medio Ambiente.	

Nombre de la norma, número y año **Atribuciones que le asigna la norma** **Población a atender**

No.	Nombre de la norma, número y año	Atribuciones que le asigna la norma	Población a atender
25	Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental (Acuerdo Gubernativo 137-2016 del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales -MARN-).	El presente Reglamento contiene los lineamientos, estructura y procedimientos necesarios para apoyar el desarrollo sostenible del país en el tema ambiental, estableciendo reglas para el uso de instrumentos y guías que faciliten la evaluación, control y seguimiento ambiental de los proyectos, obras, industrias o actividades, que se desarrollan y los que se pretenden desarrollar en el país. Lo anterior facilitará la determinación de las características y los posibles impactos ambientales, para orientar su desarrollo en armonía con la protección del ambiente y los recursos naturales. Puerto Quetzal, conforme a las normas de inversión de Segeplán y del MARN, cumple con estos requerimientos en la elaboración de los perfiles de proyectos de inversión.	La población objetivo está constituido por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios al buque y a la carga que brinda la Empresa Portuaria Quetzal de manera eficiente y segura. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras. Los usuarios son los prestadores de servicios marítimo-portuario, tales como: Remolcaje, practicaje, lancha piloto y grúas.
26	Listado Taxativo de Proyectos, obras, industrias o actividades (Acuerdo Ministerial Número 199-2016 del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales -MARN-).	Las entidades públicas de inversión (EPI's), deben cumplir dentro de la formulación de sus proyectos con este Listado Taxativo, como parte del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental, que requiere la utilización complementaria de un instrumento que permita a la autoridad ambiental, y por sus características, enumerar y categorizar los proyectos y obras como de Alto, Moderado y Bajo Impacto Ambiental Potencial. Asimismo, identifica que la Evaluación Ambiental de proyectos, debe de realizarse tomando como base lo establecido en la clasificación contenida en el Listado Taxativo.	
27	Decreto Ley No. 100-85, Ley Orgánica de Empresa Portuaria Quetzal y su Reglamento Acuerdo Gubernativo N. 7-2010.	Satisface la demanda de tráfico portuario, tanto para carga y descarga de mercaderías, como para el embarque y desembarque de personas. Proporcionar los servicios marítimo-portuarios conforme a la tecnología moderna. La EPQ, se registró por esta ley, sus reglamentos, acuerdos de Junta Directiva y por los tratados y convenios internacionales en materia marítima de los que sea parte Guatemala.	
28	Reglamento General de Trabajo de Empresa Portuaria Quetzal (Acuerdo Gubernativo No. 949-89. Dic. 1989).	Regular los derechos y obligaciones de la EPQ y sus trabajadores con ocasión del trabajo y resolver sus conflictos, consigna garantías mínimas irrenunciables susceptibles de ser mejoradas conforme las necesidades y posibilidades de la Empresa. De consiguiente son nulos de pleno derecho todos los actos y disposiciones que impliquen renuncia, disminución o tergiversación de los derechos que la Constitución Política de la República de Guatemala establece.	
29	Pacto Colectivo de Condiciones de Trabajo suscrito entre Empresa Portuaria Quetzal y el Sindicato de Trabajadores de EPQ, vigente 2020.	Regular, armonizar y desarrollar las relaciones y los intereses mutuos de las partes, con el objeto de obtener mayor eficiencia en el trabajo, estabilidad laboral y bienestar de los trabajadores. Las partes reconocen que sus relaciones deben regularse sobre los principios de armonía y respeto mutuo, que permitan obtener beneficios y la solución de los problemas laborales. Dentro de los acuerdos consensuados entre las partes, se considera lo establecido en la Ley de Salarios de la Administración Pública.	
30	Ley de Salarios de la Administración Pública (Decreto 11-73, Marzo 1973).		
31	Normativo Operacional de Puerto Quetzal (Acuerdo de Intervención No. I-017-2014 de fecha 26/02/2014 y vigente desde el 1/4/2014).	Prestar los servicios portuarios de acuerdo al Normativo Operacional de los Servicios Prestados en Puerto Quetzal y la aplicación de la disposición legal que contiene las tarifas por los servicios, conforme al Pliego Tarifario y su Reglamento.	
32	Pliego Tarifario de Servicios Portuarios de Puerto Quetzal (Acuerdo de Intervención No. I-042-2014 del 26/8/2014, vigente desde del 16/10/2014).		
33	Reglamento del Pliego Tarifario de Servicios Portuarios de Puerto Quetzal (Acuerdo de Intervención No. I-053-2014 vigente desde el 5/11/2014).		
34	Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal.	Son instrumentos de planificación de mediano y largo alcance, en los que se definen las acciones primordiales para los proyectos de desarrollo, y ordenamiento de la empresa, se consignan en términos generales los lineamientos, los objetivos y los criterios de crecimiento de Puerto Quetzal, sirven a la autoridad superior para la toma de decisiones.	
35	Plan Estratégico Institucional 2022-2030.		

Orientaciones:
 El Análisis de mandatos legales tiene como propósito establecer el "para qué" fue creada la institución, sus atribuciones y quienes son los destinatarios, que equivalen a la población a atender con la entrega de productos que presta la institución.
 Columna (1): Describa los mandatos relacionados con la institución, inicie con los de mayor nivel como la Constitución Política de la República, tratados y convenios internacionales ratificados por el Estado de Guatemala, leyes emitidas por el Congreso de la República que pueden ser leyes constitucionales y leyes ordinarias y llegue a las disposiciones emitidas por el organismo ejecutivo o disposiciones reglamentarias (por ejemplo el reglamento interno de la institución), analice uno a uno estos cuerpos legales.
 Columna (2): Identifique las funciones y/o áreas de acción institucional que le corresponden en cumplimiento a la norma.
 Columna (3): Indique la población a la que sirve la institución de acuerdo al mandato legal.

00031

Análisis de políticas públicas

SPPD-02

Nombre de la Institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Identificar las políticas directamente relacionadas.

No.	Nombre de la política pública y fecha de vigencia	Población afectada	Meta	Política*	Modalidades de inclusión	Responsable de incorporar en el que hacer institucional	Responsable de verificar la incorporación
1	19. Política Nacional para el desarrollo turístico sostenible de Guatemala 2012-2022.	Clientes y usuarios de Puerto Quetzal.	Contribuir con la meta estratégica de desarrollo relacionada con poner en práctica políticas encaminadas a promover el turismo sostenible que cree fuentes de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	<ul style="list-style-type: none"> Brindar facilidades para garantizar la satisfacción del cliente. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de Inversión Anual. Plan Operativo Anual. Plan Estratégico Institucional 2022-2030. Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal. 	Jefe Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.	Gerente General.
2	29. Política Nacional de Competitividad 2018-2032.	Clientes y usuarios de Puerto Quetzal.	Contribuir con la meta estratégica de desarrollo relacionada de tener un país asegurado con infraestructura necesaria para garantizar el crecimiento económico inclusivo y competitivo.	<ul style="list-style-type: none"> Incrementar la infraestructura portuaria. Operar buques y carga con estándares internacionales de productividad. 		Jefe Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.	Gerente General.
3	30. Política de Preinversión.	Clientes y usuarios de Puerto Quetzal.	Ejecución de proyectos resilientes y de calidad en la infraestructura portuaria conforme al Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal.	<ul style="list-style-type: none"> Propiciar las condiciones requeridas de equipo e instalaciones modernas, eficientes y accesibles para incentivar la inversión nacional e internacional. Promover las inversiones de acuerdo con alianzas estratégicas. 		Jefe Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.	Gerente General.

Orientaciones:

El correlativo de las políticas, se obtuvo del Anexo 3 de la Guía para elaboración de planes estratégicos institucionales, Segoplán.

Complete las primeras tres columnas con los datos contenidos en la política, en la cuarta columna indique cómo la institución incluirá la política en su quehacer institucional. Puede ser en los productos, instalaciones, reglas de convivencia, etc.

* Consultar el numeral 3.1.2 Paso 2. Análisis de políticas públicas, de la Guía PEI; en relación a la aplicación de la columna "Política"

Instrucciones:

Herramienta contiene filtros, para orientar la coherencia de la alineación y vinculación de forma horizontal de tal forma que facilite la información con relación al desempeño institucional. De darse el caso de no tener vinculación a un RED, proponer el mecanismo correspondiente para que un resultado institucional -RI-, suba de categoría y se formule como Resultado Estratégico de Desarrollo, ejemplo: CIRH, Cambio climático, Justicia, Seguridad exterior, Inteligencia, CIDR, entre otros.
 Para mayor información de la Agenda 2030, se sugiere consultar el documento Objetivos de Desarrollo Sostenible. Metas priorizadas. Guatemala.
 Si la institución no se vincula a una meta de la PGG-2020-2024, revisar los apartados: Objetivo Sectoriales y Acciones Estratégicas.

ALINEACIÓN Y VINCULACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL SECTORIAL E INSTITUCIONAL

Eje K'atun	ODS	Prioridad Nacional de Desarrollo -PND	Meta Estratégica de Desarrollo -MED-	99 metas (16 + 83)	Indicador PND	Resultado Estratégico de Desarrollo RED	Coordinador RED	Corresponsable RED
Riqueza para todas y todos	9. Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	Empleo e inversión	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020 b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020; b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025; y c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	8.1.1 Tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita.	Para el 2028, se ha incrementado en 7.44% los buques atendidos en los puestos de atraque y zarpe (Año 2022: 1,457 buques).		
Riqueza para todas y todos	14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.	Empleo e inversión	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020; b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025; y c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020 b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	8.1.1 Tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita.	Para el 2028 se ha incrementado en 11.58% los servicios de carga y descarga (Año 2022: 13,733,056 Toneladas Métricas).		

ALINEACIÓN Y VINCULACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL SECTORIAL E INSTITUCIONAL								
Eje K'atun	ODS	Prioridad Nacional de Desarrollo -PND	Meta Estratégica de Desarrollo -MED-	99 metas (16 + 83)	Indicador PND	Resultado Estratégico de Desarrollo RED	Coordinador RED	Corresponsable RED
Riqueza para todas y todos		Empleo e inversión	Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	Índice de competitividad turística. 9.1.2 Volumen de transporte de pasajeros y carga, por medio de transporte.	El volumen de transporte de pasajeros, en Puerto Quetzal, se registra con la temporada de cruceros. Para el 2022-2023, se espera atender 14 buques de pasajeros (cruceros). Para el año 2024, se estima que el total de la carga movilizadas sea de 14,412,547 toneladas métricas.		

POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO PGG 2020 - 2024														
Políticas públicas asociadas	Sector	Pilar	Meta PGG 2020-2024	Coordinador META PGG	Corresponsable META PGG	Clasificación Meta PGG según enfoque Cpr	Indicador	Línea de base	2024	2025	2026	2027	2028	Fuente de la proyección
Política Nacional de Empleo Digno 2017-2032.	Económico	Economía, Competitividad y Prosperidad	<p>OBJETIVO SECTORIAL PGG: Generar las condiciones adecuadas y buen clima de negocios para propiciar el aumento de la inversión y la mejora en los niveles de competitividad.</p> <p>ACCIÓN PGG: Fortalecer el mejoramiento de la productividad y competitividad e impulsar proyectos de inversión con el apoyo de Gobierno.</p>			<p>PRODUCTO 1: Servicios Marítimos Portuarios a 1,494 buques (Meta para el año 2024).</p>	= total buques atendidos / total buques programados X 100	Línea de Base Año 2022: 1,457 buques.	1,494	1,513	1,532	1,551	1,571	Elaboración propia de la Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria de EPQ, con datos históricos de buques proporcionados por la Gerencia de Operaciones.
Política Nacional de Empleo Digno 2017-2032.	Económico	Economía, Competitividad y Prosperidad	<p>OBJETIVO SECTORIAL PGG: Propiciar el incremento de las exportaciones por medio del impulso de un modelo exportador.</p> <p>ACCIÓN PGG: Facilitar el funcionamiento de la infraestructura relacionada con puertos, aeropuertos y zonas fronterizas con el objeto de fomentar el comercio exterior.</p>			<p>PRODUCTO 2: Servicios Manejo de Mercancías de 14,412,547 toneladas (Meta para el año 2024).</p>	= total toneladas métricas movilizadas/ total toneladas métricas programadas X 100	Línea de Base Año 2022: 13,733,056 Toneladas Métricas.	14,412,547	14,787,387	15,187,455	15,614,225	16,069,262	Elaboración propia de la Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria de EPQ, con datos históricos de la carga movilizada proporcionados por la Gerencia de Operaciones.

POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO PGG 2020 - 2024

POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO PGG 2020 - 2024														
Políticas públicas asociadas	Sector	Pilar	Meta PGG 2020-2024	Coordinador META PGG	Corresponsable META PGG	Clasificación Meta PGG según enfoque GPR	Indicador	Linea de base	2024	2025	2026	2027	2028	Fuente de la proyección
Política Nacional para el Desarrollo Turístico Sostenible de Guatemala 2012-2022	Económico	Relaciones con el Mundo	OBJETIVO SECTORIAL PGG: Promover el turismo en el exterior. ACCIÓN PGG: Inversión en infraestructura para el turismo.											

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Instrucciones:

La institución deberá con base a la matriz 03 Alineación-Vinculación, realizar el análisis de vinculación estratégica, organizar y nombrar responsables de las modalidades de inclusión que se integrarán en el que hacer institucional para asegurar su cumplimiento.

No.	Eje Katun	ODS	PND	MED	99 metas (16 + 83)
	RIQUEZA PARA TODAS Y TODOS.	<p>ODS 9: CONSTRUIR INFRAESTRUCTURA RESILIENTE, PROMOVER LA INDUSTRIALIZACIÓN INCLUSIVA Y SOSTENIBLE Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN. Meta 9.1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, lo que incluye las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos.</p>		<p>MED 6 - En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020, b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025, c) no menor del 5.4 en los siguientes años, hasta llegar a 2032.</p>	<p>Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020 b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.</p>
	META: En 2032 el país ha asegurado la infraestructura necesaria para garantizar el crecimiento económico inclusivo.	<p>Indicador 9.1.2. Volumen de transporte de pasajeros y carga, por medio de transporte</p>	<p>PND 5: EMPLEO E INVERSIÓN.</p>	<p>MED 8 - Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.</p>	<p>Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.</p>
		<p>ODS 14: CONSERVAR Y UTILIZAR EN FORMA SOSTENIBLE LOS OCEANOS, LOS MARES Y LOS RECURSOS MARINOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.</p>		<p>MED 12. Crear instituciones eficaces, responsables y transparentes a todos los niveles.</p>	
		<p>Meta 14.2 Para 2030, gestionar y proteger de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros con miras a evitar efectos nocivos importantes, incluso mediante el fortalecimiento de su resiliencia, y adoptar medidas para su restablecimiento a objeto de mantener océanos sanos y productivos.</p>			
		<p>Meta 14.b Facilitar el acceso de los pescadores artesanales en pequeña escala a los recursos marinos y los mercados.</p>			
	Orientaciones				

Para realizar este análisis la institución revisará la herramienta de referencia 03. Análisis de vinculaciones. Es importante organizar y nombrar responsables de las modalidades de inclusión que se integrarán en el que hacer institucional para asegurar su cumplimiento.

VINCULACIÓN INSTITUCIONAL A KATÚN 2032, AGENDA 2030, PRIORIDADES NACIONALES DE DESARROLLO -P ND-, MED Y PGG

SPPD-04

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

La institución deberá con base a la matriz 03 Alineación-Vinculación, realizar el análisis de vinculación estratégica, organizar y nombrar responsables de las modalidades de inclusión que se integrarán en el que hacer institucional para asegurar su cumplimiento.

Indicador PND	RED	PGG	Modalidades de inclusión	Responsable de incorporar	Responsable de verificar
8.1.1 Tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita.	No Presupuestable RED 22 - Para el 2024, se ha incrementado en 3.5 puntos porcentuales, la tasa de crecimiento del PIB (De 3.1% en 2018 a 3.5% en 2024).	M1 - Para el año 2023 se ha incrementado en 2.60 puntos porcentuales la tasa de crecimiento del PIB real.	En el Plan Estratégico Institucional 2022-2030, se tiene programado la ejecución de los proyectos: Ampliación del muelle comercial hasta 400 metros hacia el norte y Mejoramiento de infraestructura portuaria de los Rompedas Este y Oeste, que constituyen los megaproyectos de infraestructura para el desarrollo y expansión de Puerto Quetzal. Asimismo, la ejecución de otros proyectos derivados de la actualización del Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal y del PEI.		
Indice de competitividad turística. 9.1.2 Volumen de transporte de pasajeros y carga, por medio de transporte.	RED 10 - Para el 2024, se ha mantenido en 3.5 de calificación del índice de competitividad turística (de 3.5 en la edición 2017 del foro económico mundial).	M2 - Para el año 2023 el país ocupa la posición 85 en el ranking del Índice de competitividad global. M50 - Para el año 2023 se ha mejorado la calificación el índice de competitividad turística en 0.6 puntos porcentuales.	El volumen de transporte de pasajeros, en Puerto Quetzal, se registra con la temporada de cruceros. Para la temporada de cruceros 2022-2023, se espera atender 14 buques de pasajeros (cruceros). En el caso de la carga movilizada, para el año 2024, se estima el movimiento de 14,412,547 toneladas métricas. Al finalizar la vigencia de la Agenda 2030, se han ejecutado proyectos de infraestructura resiliente, entre otros: Mejoramiento del Sistema eléctrico de alta y media tensión, avances en la Ampliación del Muelle Comercial, Mejoramiento Rompedas Este y Oeste, Mantenimiento del Muelle Duque de Alba (muelle para cruceros), Ampliación de los edificios de las Gerencias de Operaciones y Seguridad Integral, entre otros proyectos.	Gerentes de Áreas y Jefes de Unidad de Empresa Portuaria Quetzal.	Gerente General y Junta Directiva de Empresa Portuaria Quetzal.
			Continuar con los servicios de transporte y deposición de arrecifes artificiales en la costa del Pacífico, específicamente en los municipios de Iztapa y San José, del Depto. de Escuintla, para promover la creación de nuevos hábitats para el desarrollo de la vida marina en general, con lo que se pretende incrementar la productividad pesquera de la región, especialmente la pesca artesanal.		

Para realizar este análisis la institución revisará la herramienta de referencia 03- Análisis de vinculaciones. Es importante organizar y nombrar responsables de las modalidades de inclusión que se integrarán en el que hacer institucional para asegurar su cumplimiento.

Vinculación con los enfoques de la planificación

SPPD-05

Nombre de la institución: Empresa Portuaria Quetzal.

Instrucciones:

La institución deberá identificar en la tabla que incluye el detalle de los enfoques, los elementos que aplican y definir las vías en las que los incorporará en el que hacer institucional.

No.	Enfoques	Modalidades de inclusión	Responsable de incorporarlo	Responsable de verificar
	Equidad			
1	Derecho al trabajo.	Cumplimiento de la legislación laboral (Código de Trabajo, Ley Orgánica del IGSS, Reglamento General de Trabajo de EPQ y Pacto Colectivo de Condiciones de Trabajo de Empresa Portuaria Quetzal (EPQ).	Gerente de Recursos Humanos	Gerente General
2	Derecho a un nivel de vida adecuado y a la mejora continua de las condiciones de la existencia (alimento, vivienda, vestuario, transporte).	Pacto Colectivo de Condiciones de Trabajo vigente, Reglamentos de vivienda, transporte, comedor.	Jefe Departamento Administrativo	Gerente Administrativo
3	Derecho a condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias.	Legislación laboral.	Jefe Departamento de Personal	Gerente de Recursos Humanos
4	Derecho a la seguridad social (asistencia debido a enfermedad, discapacidad, maternidad, accidentes laborales, cesantía o vejez).	Ley Orgánica del IGSS, Reglamento General de Trabajo y Pacto Colectivo de Condiciones de Trabajo de EPQ.	Jefe Departamento de Personal	Gerente de Recursos Humanos
5	Libertad sindical y derecho a la huelga.	Legislación laboral.	Gerente de Recursos Humanos	Gerente General
6	Protección a la familia y los menores.	Legislación laboral.	Gerente de Recursos Humanos	Gerente General
7	Derecho a la salud integral (bienestar físico, mental, social, ambiental).	Ley Orgánica del IGSS, Reglamento General de Trabajo y Pacto Colectivo de Condiciones de Trabajo de EPQ.	Jefe Departamento de Personal	Gerente de Recursos Humanos
	Cambio climático			
1	Reducción de consumo de recursos (energía, agua y materiales e insumos).	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerente de Seguridad Integral	Gerente General
2	Minimización de residuos contaminantes generados (plásticos, aceites).	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerente de Seguridad Integral	Gerente General
3	Recuperación de subproductos y reutilización.	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerente de Seguridad Integral	Gerente General
4	Prácticas y comportamientos de contratistas, constructoras y proveedores.	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerente de Seguridad Integral	Gerente General
5	Cumplimiento de la Ley Marco para Regular la Reducción de Vulnerabilidad, la Adaptación Obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero, Decreto No. 7-2013 del Congreso de la República de Guatemala. En los aspectos siguientes: En el IV Considerando, se establece que Guatemala es particularmente vulnerable a los efectos adversos del cambio climático, de los cuales tendrá que soportar una carga anormal y desproporcionada, con lo que se prevé el aumento de la magnitud y la periodicidad de fenómenos naturales, específicamente las Alteraciones y bloqueos en la cadena alimenticia en los sistemas terrestres y marino-costeros. En el Capítulo III, Desarrollo de Capacidades Nacionales, específicamente en el Artículo 10 hace referencia a la planificación y programación de la inversión pública que deben realizar las entidades públicas de inversión.	En este contexto, Puerto Quetzal contribuye al cumplimiento del objeto y fin de esta Ley, al ejecutar proyectos de infraestructura conforme a esta Ley y las que exigen las normas de CONRED. La Gerencia de Seguridad Integral da seguimiento a las acciones de impacto del cambio climático; siendo un aspecto importante la elaboración de la Evaluación y Diagnóstico de la Gestión Ambiental Portuaria en la Finca propiedad de EPQ.	Gerentes de Área y Jefes de Unidad.	Gerente General y Junta Directiva.

00026

No.	Enfoques	Modalidades de inclusión	Responsable de incorporar	Responsable de verificar
	Gestión Integral del riesgo (ambiental, laboral u otro)			
1	Análisis de amenazas y vulnerabilidades.	Cumplimiento del Plan de Protección e Instalaciones Portuarias (PPIP).	Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP).	Gerente de Seguridad Integral.
2	Plan de Prevención, mitigación, respuesta y rehabilitación.	Cumplimiento del Plan de Protección e Instalaciones Portuarias (PPIP).	Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP).	Gerente de Seguridad Integral.
3	Organización para la gestión de riesgos.	Aplicación de la normativa contenida en las Normas Generales y Técnicas de Control Interno Gubernamental, relacionada la inclusión de la evaluación del riesgo y su mitigación.	Gerente General, Gerentes de Área y Jefes de Unidad.	Junta Directiva de Empresa Portuaria Queztal.
4	Dentro de la Política Nacional para la Reducción de Riesgo a los Desastres en Guatemala, la EPQ ha implementado las Normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) de Segeplán en la formulación de sus Proyectos de Inversión y atendiendo la coherencia con lo establecido en el "Análisis de Gestión del Riesgo en Proyectos de Inversión Pública (AGRIP)", en virtud que las normas de reducción de desastres (NRD-1 y NRD-3) de CONRED son complemento para el análisis de fragilidad y la norma NRD-2 es complemento para el análisis de la resiliencia con base en la función del proyecto, según la metodología de análisis de riesgo elaborada por Segeplán. Para la formulación de proyectos de infraestructura y con la finalidad de cumplir con el objetivo general de esta política que consiste en "Aumentar la resiliencia y reducir la vulnerabilidad de las poblaciones y los pueblos, procesos productivos y territorios en riesgo de desastres como fundamento del mejoramiento de la calidad de vida y desarrollo seguro de Guatemala.", se da cumplimiento a las normas de CONRED.	Incorporación de los proyectos de inversión en el Módulo del Sistema de Información de la Inversión Pública (SIINIP) de Segeplán dentro del Plan de Inversión anual y multiannual de EPQ en cada ejercicio fiscal.	Jefe Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria y Jefe de la Unidad Ejecutora de Proyectos.	Gerencia General y Junta Directiva.

Orientaciones:

El formato de la tabla contiene en la primera columna el detalle de los enfoques para que la institución se circunscriba a incluir en la columna de la derecha la forma o modalidad en la que se incorporará cada enfoque en el quehacer institucional, así como los responsables de incorporar y verificar la inclusión de los enfoques en el que hacer institucional.
La aplicación del enfoque de Gestión por Resultados, se aplica según uso de las herramientas: 05 Modelos GPR, 06 Población, 07 A Jerarquía y 8 Matriz PEI.

Vinculación a planes estratégicos sectoriales -PES-

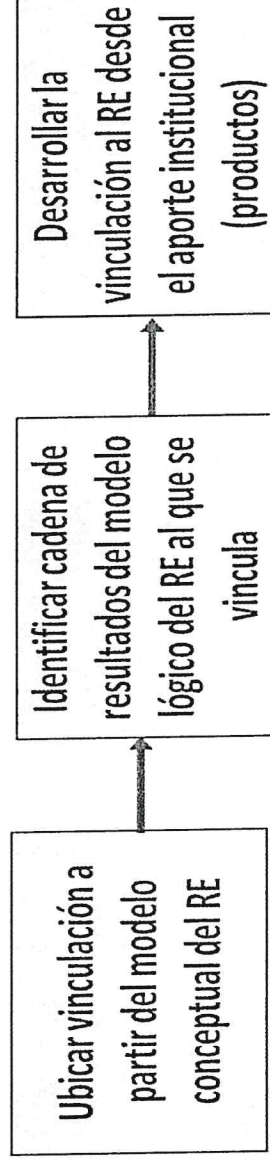
SPPD-06

Nombre de la institución:

Instrucciones:

Los problemas más relevantes de los sectores y sus causas han sido analizados en los PES, y sus resultados y cadenas de valor han sido desarrollados, por eso es importante iniciar por determinar en el modelo conceptual, los factores causales que le competen a la institución, según fue definido en dicho plan y achurarlos.

Sub fase 2.1 Vinculación a planes estratégicos sectoriales



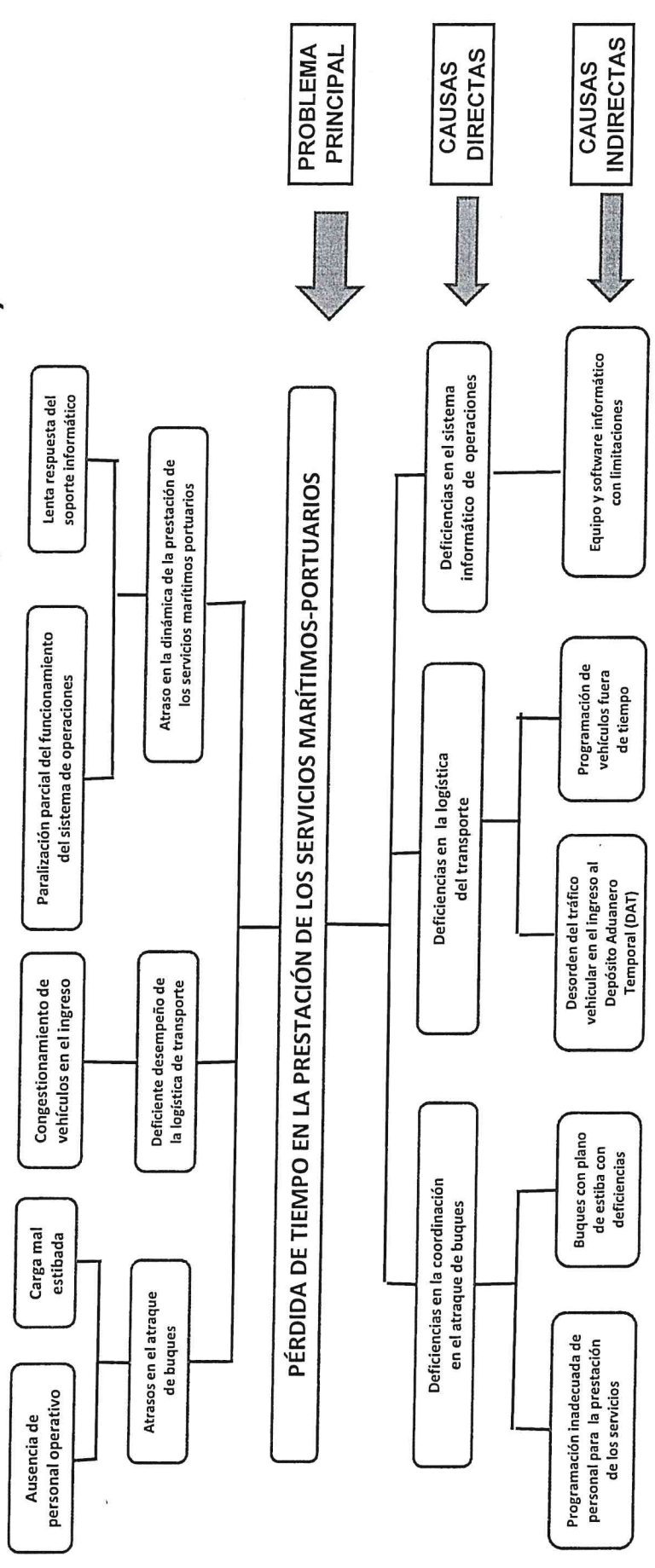
Importantes:

Aplica únicamente a instituciones que ya han trabajado en mesas de Documentos de Resultado Estratégicos, de Desarrollo- Documentos RED- donde se ha aplicado la Guía PES

00025

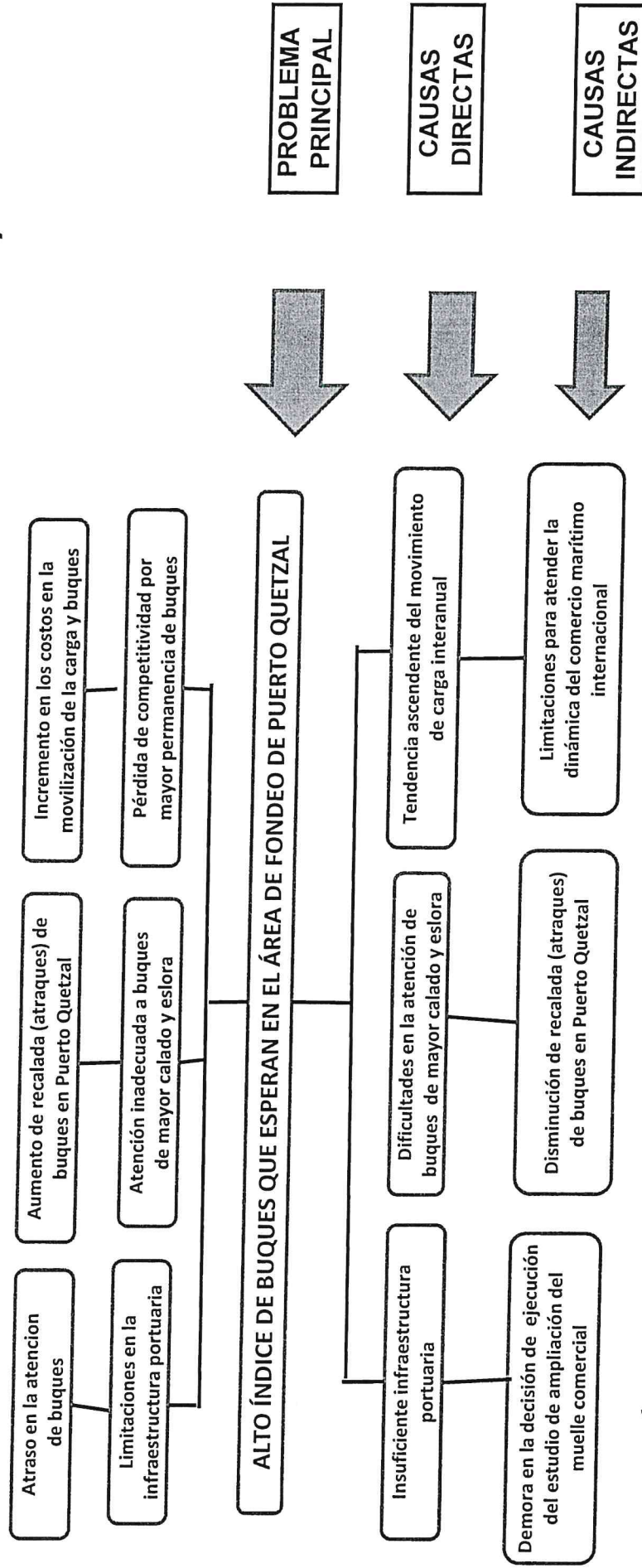
Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 1: MODELO CONCEPTUAL (Problema 1)



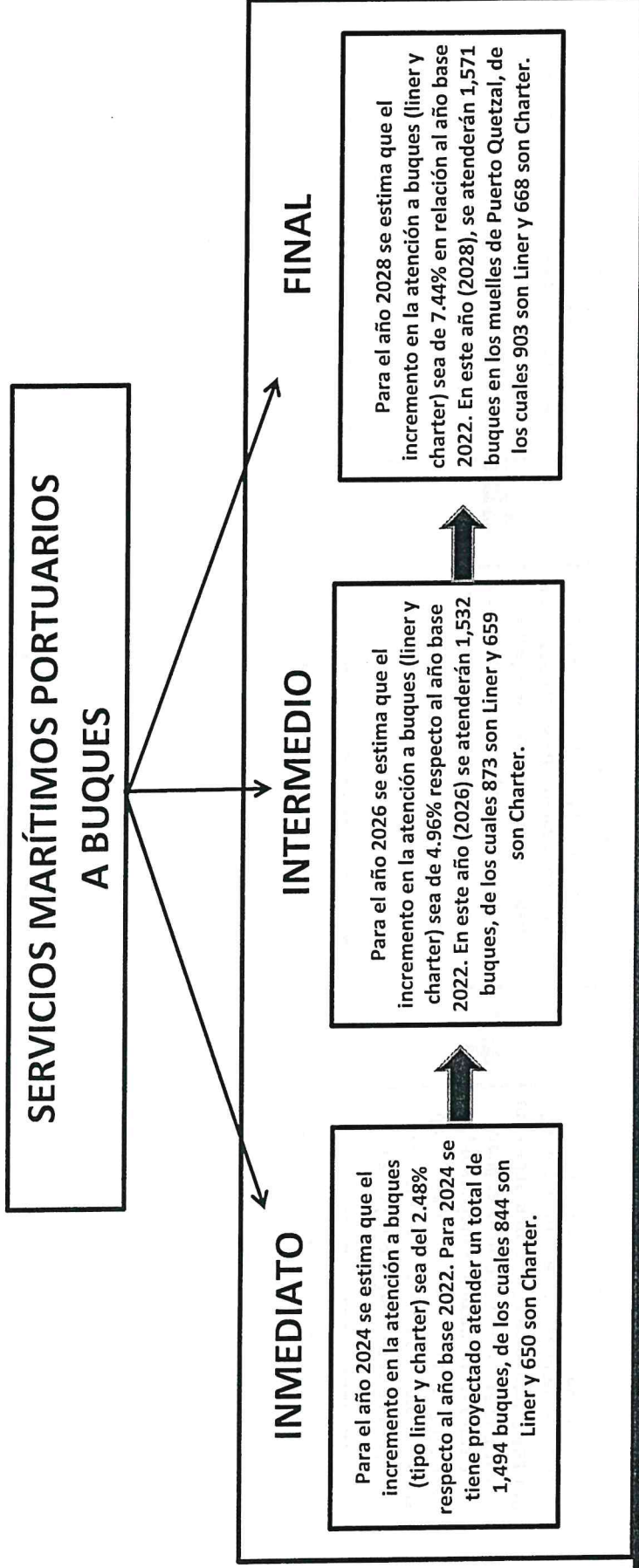
Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 1: MODELO CONCEPTUAL (Problema 2)



Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 2: CADENA DE RESULTADOS

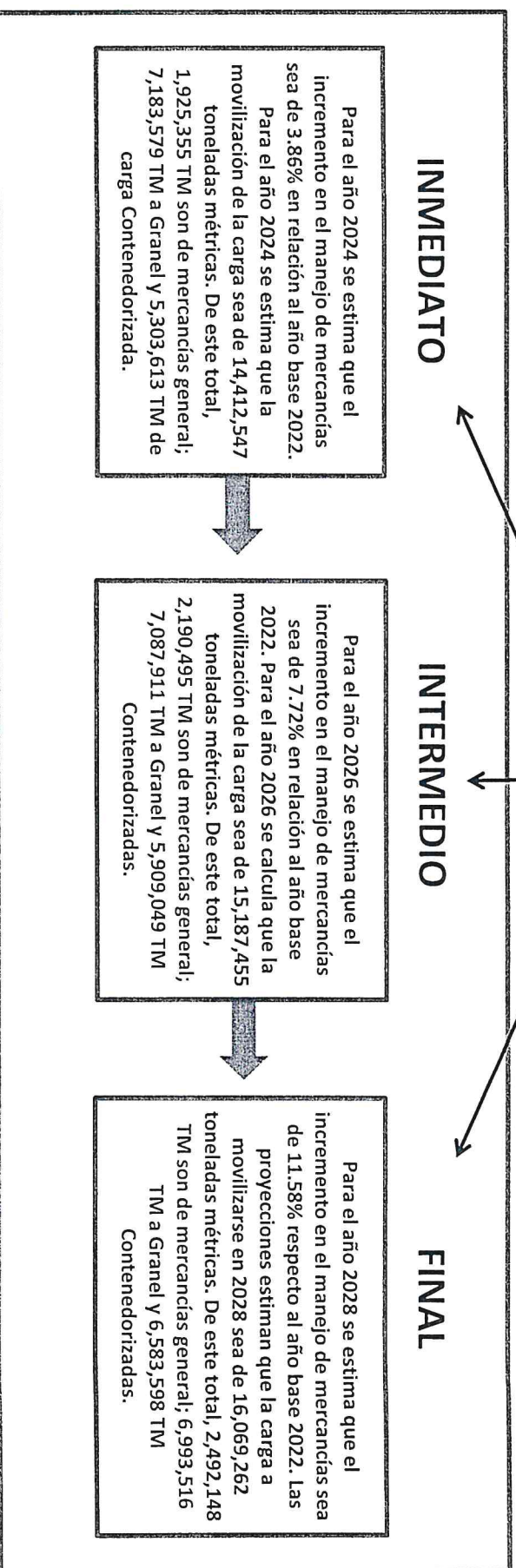


CONCEPTOS DE BUQUES LINER Y CHARTER (breve descripción):

Los buques se explotan según las condiciones que establezcan sus armadores, ofreciendo básicamente dos formas:

- 1. LINER o Transporte marítimo de línea regular.** El transporte marítimo de línea regular, conocido en inglés como Liner, se encarga de proporcionar un servicio donde las rutas sean regulares y frecuentes, con disponibilidad de espacio. En dichas rutas, las salidas y entradas de los buques a puertos donde se fijan de antemano el itinerario y las tarifas que se apliquen, se les conoce como Liners Terms. Es adecuada para el tráfico de carga general y contenerizada, ya que las mercancías que se transportan son de mayor valor que en las de régimen de fletamentos como, por ejemplo, productos industriales y bienes de consumo. Sus principales ventajas son: Ofrecer escalas frecuentes, Mantener tarifas estables y Garantizar la duración del servicio a largo plazo.
 - 2. CHARTER ó Transporte marítimo en régimen de fletamentos:** Este tipo de transporte que también es conocido como Tramp (vagabundo), se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcial, para efectuar uno o varios viajes, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. En el mercado de fletes la relación entre el fletador (cargador que posee la mercancía) y armador fletante (navieros que disponen de buques) se establece en un documento llamado póliza de fletamento (Charter Party), dentro incluirá el conocimiento de embarque.
- La modalidad Tramp es usada para el transporte de grandes volúmenes de mercancías a granel, sea líquida o sólida y gran número de unidades de automóviles o incluso plantas de fabricación completas. En la contratación de los servicios pueden realizarse tres modalidades: el fletamento por viaje (Tramp Charter), el fletamento por tiempo (Time Charter) y el fletamento a casco desnudo (Bareboat Charter).

SERVICIOS DE MANEJO DE MERCANCÍAS



Nota: Ver página 2729 "Guía Conceptual Gestión por Resultados"

CONCEPTOS DE TIPOS DE CARGA: GENERAL, A GRANDEL Y CONTENEDORIZADA.

La naturaleza de la carga depende de un tratamiento particular y por ende un sistema distinto de transporte. Según su naturaleza la carga puede ser: general, a granel y contenedorizada.

- 1. CARGA GENERAL:** Como su nombre lo indica, es todo tipo de carga que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes, una de las principales características de esta carga es que se pueden contar el número de bultos y por lo tanto se manipulan como unidades, podemos considerar como carga general, por ejemplo: cilindros, cajas, etc. que se transportan y almacenan juntas. Este tipo de carga puede transportarse fraccionada y unitarizada.
- 2. CARGA A GRANDEL:** Esta carga es aquella que se transporta en abundancia y sin embalaje; se estiba directamente en la bodega de los buques en grandes compartimientos. Este tipo de carga puede ser: Sólida, Líquida y Seca.
- 3. CARGA CONTENEDORIZADA:** La carga contenedorizada es cualquier tipo de carga, producto o mercancía a granel que se encuentre depositado o consolidado en un contenedor de transporte.

Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 3: VINCULACIÓN AL RED DESDE EL APOORTE INSTITUCIONAL

PRODUCTOS	RESULTADOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO		
	INMEDIATOS (1 año)	INTERMEDIOS (3 años)	FINALES (5 años)
1. Servicios Marítimos Portuarios a buques.	Para el año 2024 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea del 2.48% respecto al año base 2022. En 2024 se atenderá un total de 1,494 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2026 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 4.96% respecto al año base 2022. En este año se atenderán 1,532 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2028 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 7.48% en relación al año base 2022. En este año se atenderán 1,571 buques en los muelles de Puerto Quetzal.
2. Servicios de Manejo de Mercancías.	Para el año 2024 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 3.86% en relación al año base 2022. Para el año 2024 la proyección de la carga movilizada sea de 14,412,547 toneladas métricas.	Para el año 2026 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 7.72% en relación al año base 2022. Para el año 2026 se calcula que la movilización de la carga sea de 15,187,455 toneladas métricas.	Para el año 2028 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 11.58% respecto al año base 2022. Los datos de las proyecciones para la carga movilizada en 2028 sea de 16,069,262 toneladas métricas.

Teoría de cambio: Si se impulsan prioritariamente dos productos se puede impactar en la principal cadena de resultados (producción), vinculados con la atención de buques y servicios a la carga. Si los dos productos alcanzan el cumplimiento de ejecución y aplicando los incrementos interanuales del 1.24% en los servicios marítimos portuarios a buques y 1.93% en los servicios de manejo de mercancías, puede inferirse que los resultados inmediatos para el año 2024, los intermedios para 2026 y los finales para 2028 pueden obtenerse derivado de las tendencias de crecimiento. Los incrementos interanuales están en relación al año base 2022.

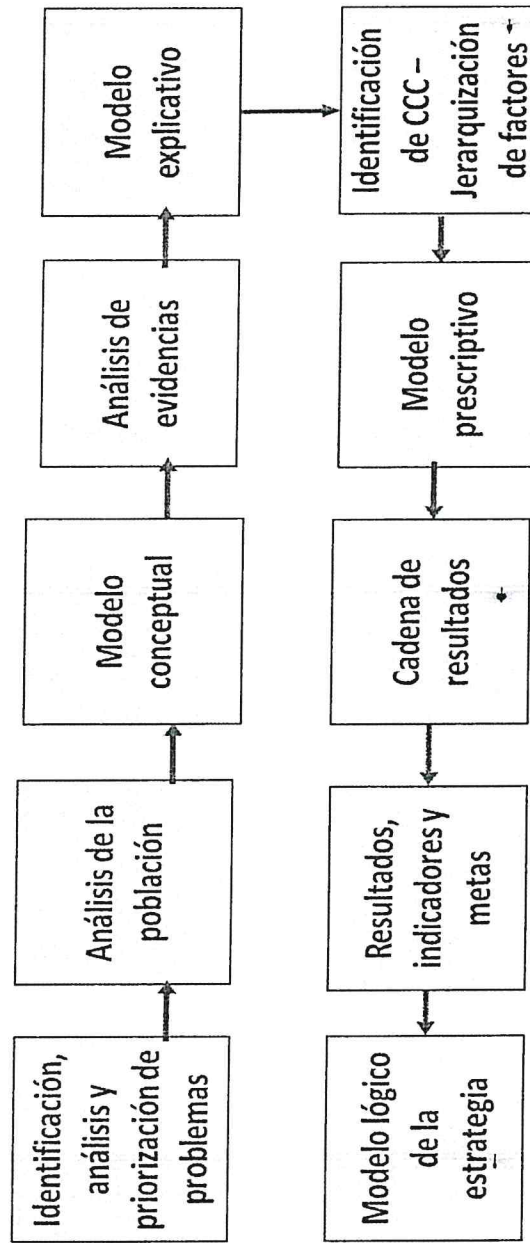
Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Instrucciones:

Sí la institución todavía no se ha vinculado a un Documento RED o bien ha identificado otras problemáticas aun no desarrolladas Sectorialmente y que por mandato la institución debe resolver dicha problemática. La misma debe aplicar el modelaje GpR con base en su mandato legal.

2. Vinculación y desarrollo de modelos GpR

Sub fase 2.2. Desarrollo de modelos GpR – En base a Guías de referencia



Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 1: IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS

CRITERIOS PARA LA PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS

Institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL		CRITERIOS PARA LA PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS										CAUFICACIÓN		Problemas priorizados		
NOTA: VER CRITERIOS DE PONDERACIÓN AL PIE DE PÁGINA		Relevancia					Apoyo					Capacidad			TOTAL CAPACIDAD	
No.	Problemas identificados	El problema se vincula con su mandato institucional.	El problema se contempla dentro de los planes, programas de desarrollo, o de estrategias nacionales e internacionales suscritos por el Estado, en materia de derechos humanos.	La magnitud e incidencia del problema es tal, que requiere la intervención urgente e inmediata de la institución.	La solución del problema contribuye significativamente a la transformación de la situación que afecta a la población atendida por la institución.	RELEVANCIA TOTAL	La atención del problema tendrá el apoyo de las autoridades y personal de la institución.	La atención del problema contará con el apoyo de otros actores involucrados.	Se cuenta con evidencia académica, registros estadísticos.	TOTAL APOYO	La institución cuenta con los recursos financieros para atender la solución del problema.	La institución tiene capacidad para articular el esfuerzo de otros actores involucrados en la solución de la problemática.	TOTAL CAPACIDAD	Problemas priorizados	Posición	
1	PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.	10.0	7.5	10.0	10.0	9.4	10.0	5.0	7.5	10.0	7.5	7.50	Alta Prioridad	1		
2	ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUETZAL.	10.0	7.5	10.0	7.5	8.8	10.0	5.0	7.5	10.0	7.5	7.50	Alta Prioridad	2		

RESUMEN

No.	Problema priorizado por orden de importancia	Calificación
1	PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.	8.63
2	ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUETZAL.	8.25

SIMBOLOGÍA DE PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS	
Alta Prioridad	Problemas con Resultados mayores a 6.50
Mediana Prioridad	Problemas con resultados mayores a 4.00 y menores o iguales a 6.50
Baja Prioridad	Problemas con Resultados menores o iguales a 4.00

SUB FASE 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GPR

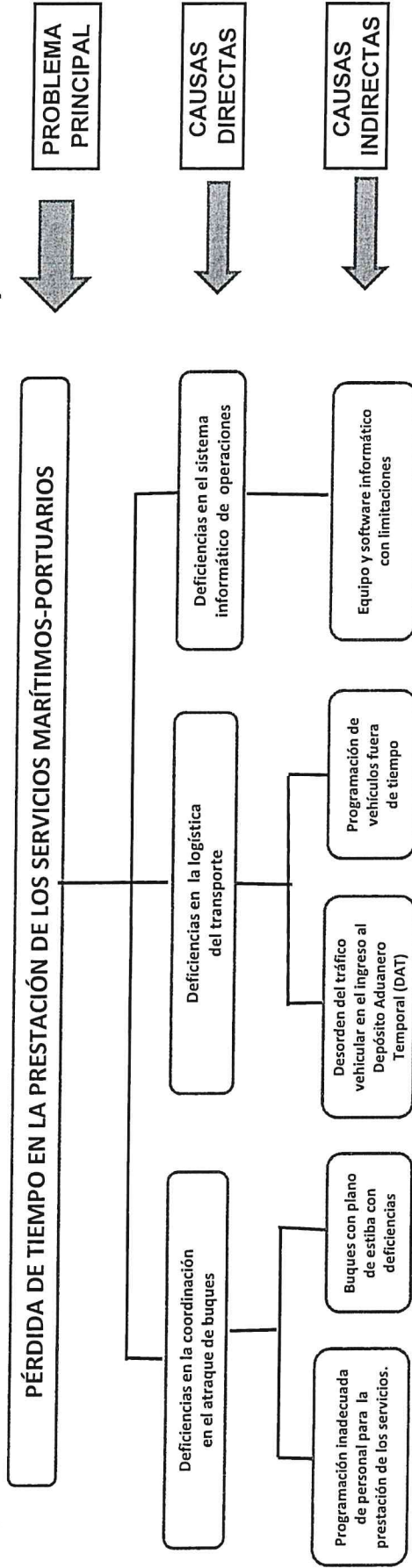
PASO 2: ANÁLISIS DE POBLACIÓN

PROBLEMAS CENTRALES	* CAUSAS	** Población general	** Población objetivo	** Población elegible	*** Sexo		RANGO DE EDAD	Ubicación de la población elegible		Territorialización		Pueblo al que Pertenece la Población	Comunidad Lingüística
					H	M		Urbana	Rural	Departamento	Municipio		
1) Pérdida de tiempo en la prestación de los servicios marítimos-portuarios.	1.1 Deficiencias en la coordinación en el atraque de buques.	La población objetivo y elegible es aquella constituida por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios al buque y a la carga que brinda la Empresa Portuaria Quetzal de manera eficiente y segura. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras.								Escuintla	San José	N/A	N/D
	1.2 Deficiencias en la logística de transporte.									Escuintla	San José	N/A	N/D
	1.3 Deficiencias en el sistema informático de operaciones.										Escuintla	San José	N/A
2) Alto índice de buques que esperan en el área de fondeo de Puerto Quetzal.	2.1 Insuficiente infraestructura portuaria.									Escuintla	San José	N/A	N/D
	2.2 Dificultades en la atención de buques de mayor calado y eslora.									Escuintla	San José	N/A	N/D
	2.3 Tendencia ascendente del movimiento de carga interanual.									Escuintla	San José	N/A	N/D

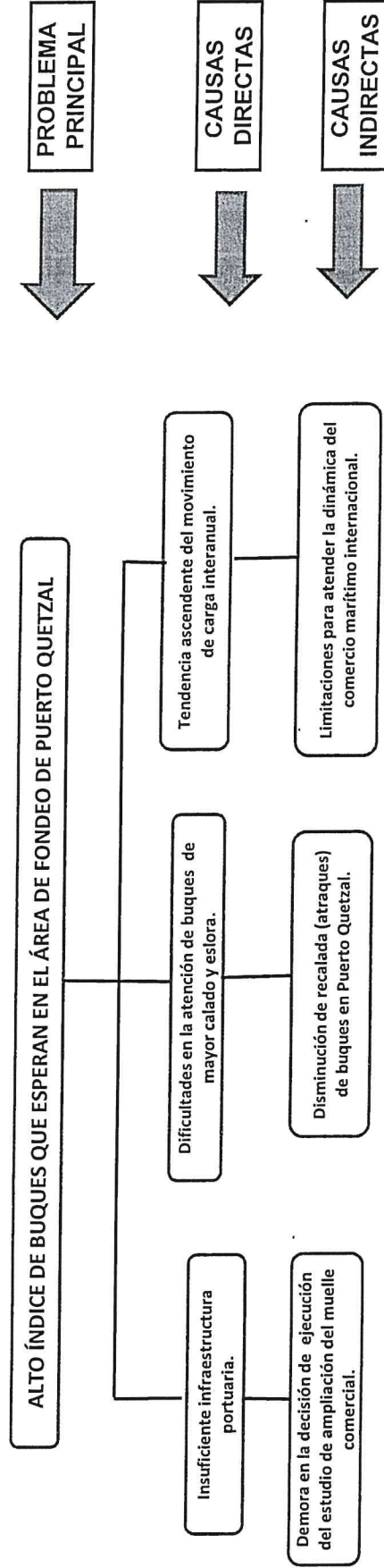
OBSERVACIÓN: En relación a la definición de la población general y objetivo, es difícil identificarla y cuantificarla, derivado de la vinculación de las causas de los 2 problemas centrales que EPQ define en su PEI. Es decir, cómo relacionar la problemática y su solución de estos problemas con el resto de la población. Por esta circunstancia, consideramos que la POBLACIÓN ELEGIBLE, es la que hemos definido en la columna respectiva de este cuadro o matriz.

Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 3: MODELO CONCEPTUAL (Problema 1)



PASO 3: MODELO CONCEPTUAL (Problema 2)



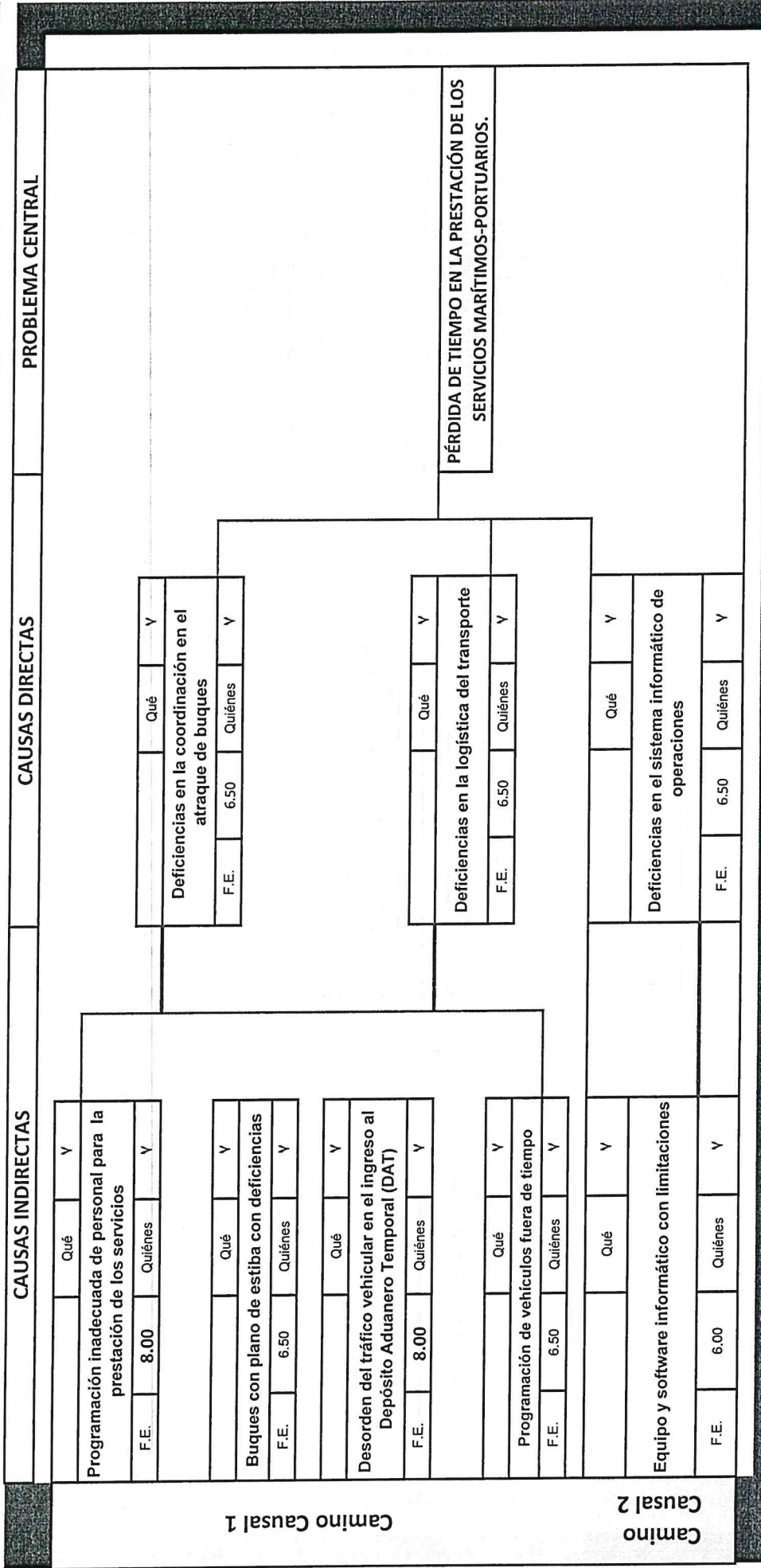
PASO 4: ANÁLISIS DE EVIDENCIAS

No.	Nombre del Documento	Tipo de documento				Autor y Año de Publicación	Ubicación Geográfica				Aporte del documento a los factores causales	
		Opinión de expertos	Revista especializada en la temática	Documentos o estudios académicos	Libros		Otros. Especifique	Municipal	Departamental	Nacional		Internacional
												No se presentan evidencias que den respaldo y refleje la importancia de cada factor causal, porque no hay fuentes académicas (universidades) ni científicas y otras reconocidas nacionales e internacionales que den respuestas objetivas a las prioridades de Puerto Quetzal. Para recabar evidencias, no es recomendable consultar otras fuentes, como modelo y documentos de otras instituciones que brindan servicios marítimos-portuarios, porque cada Puerto opera en condiciones distintas (mandatos legales, puertos privados, Estatales, concesionados, sistema tarifario, etc.). Cómo EPQ tenemos nuestras propias fuentes de información estadística, cuantitativa y cualitativa para la elaboración de planes para entregarse en las entidades rectoras de planificación, presupuesto y fiscalizadoras.

NOTA: Las evidencias deben corresponder a fuentes académicas reconocidas nacional o internacionalmente, fuentes científicas, expertos reconocidos y buenas prácticas que hayan sido comprobadas.

PASO 5: MODELO EXPLICATIVO

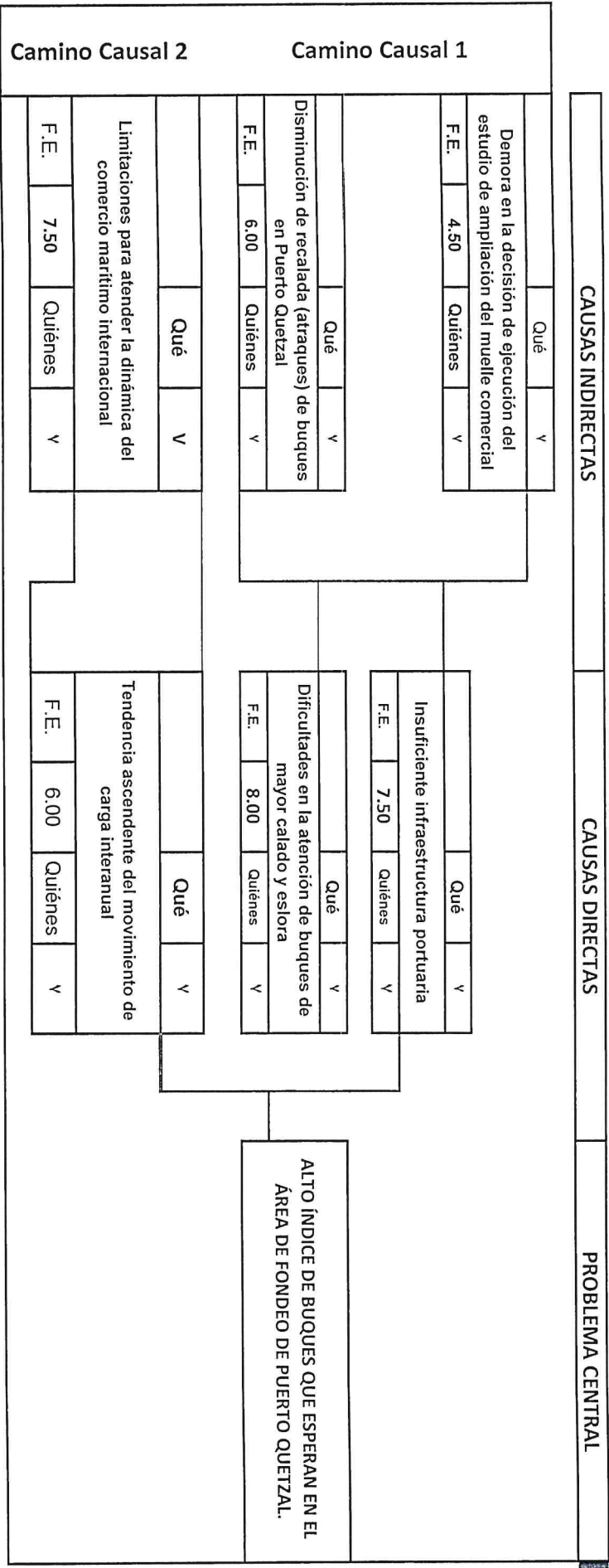
MODELO EXPLICATIVO (problema 1)



Camino Causal 1

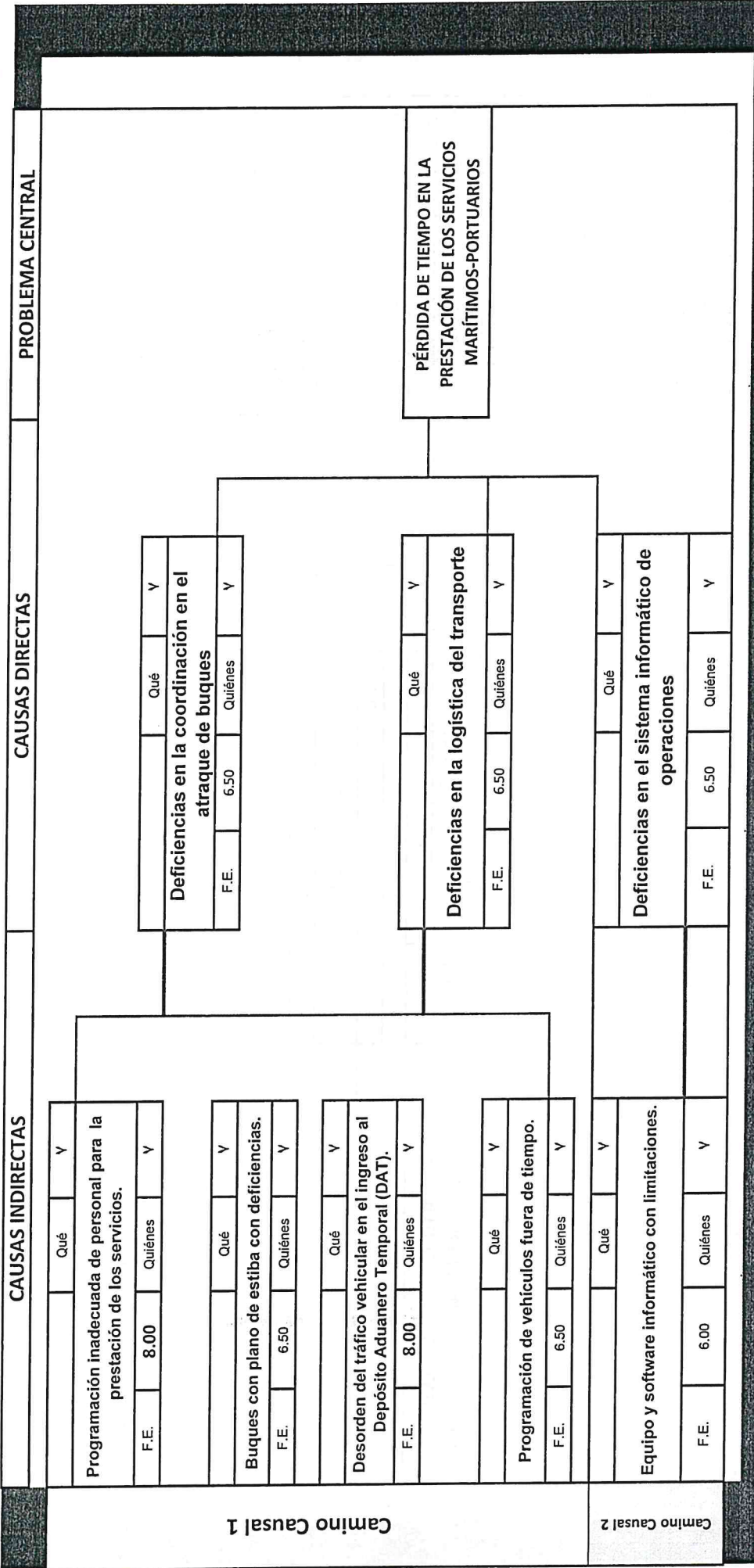
Camino Causal 2

PASO 5: MODELO EXPLICATIVO (Problema 2)

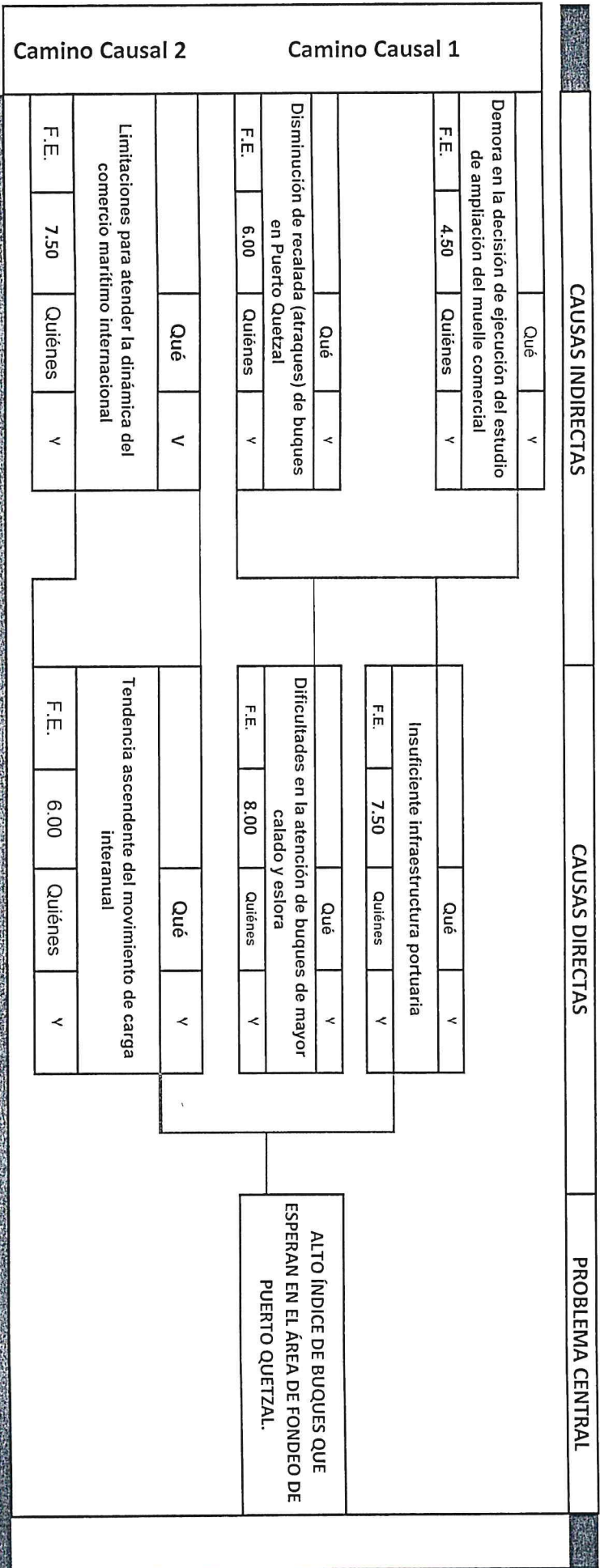


PASO 6: IDENTIFICACIÓN DE CCC

IDENTIFICACIÓN DEL CAMINO CAUSAL CRÍTICO (problema 1)



IDENTIFICACION DEL CAMINO CAUSAL CRITICO (Problema 2)

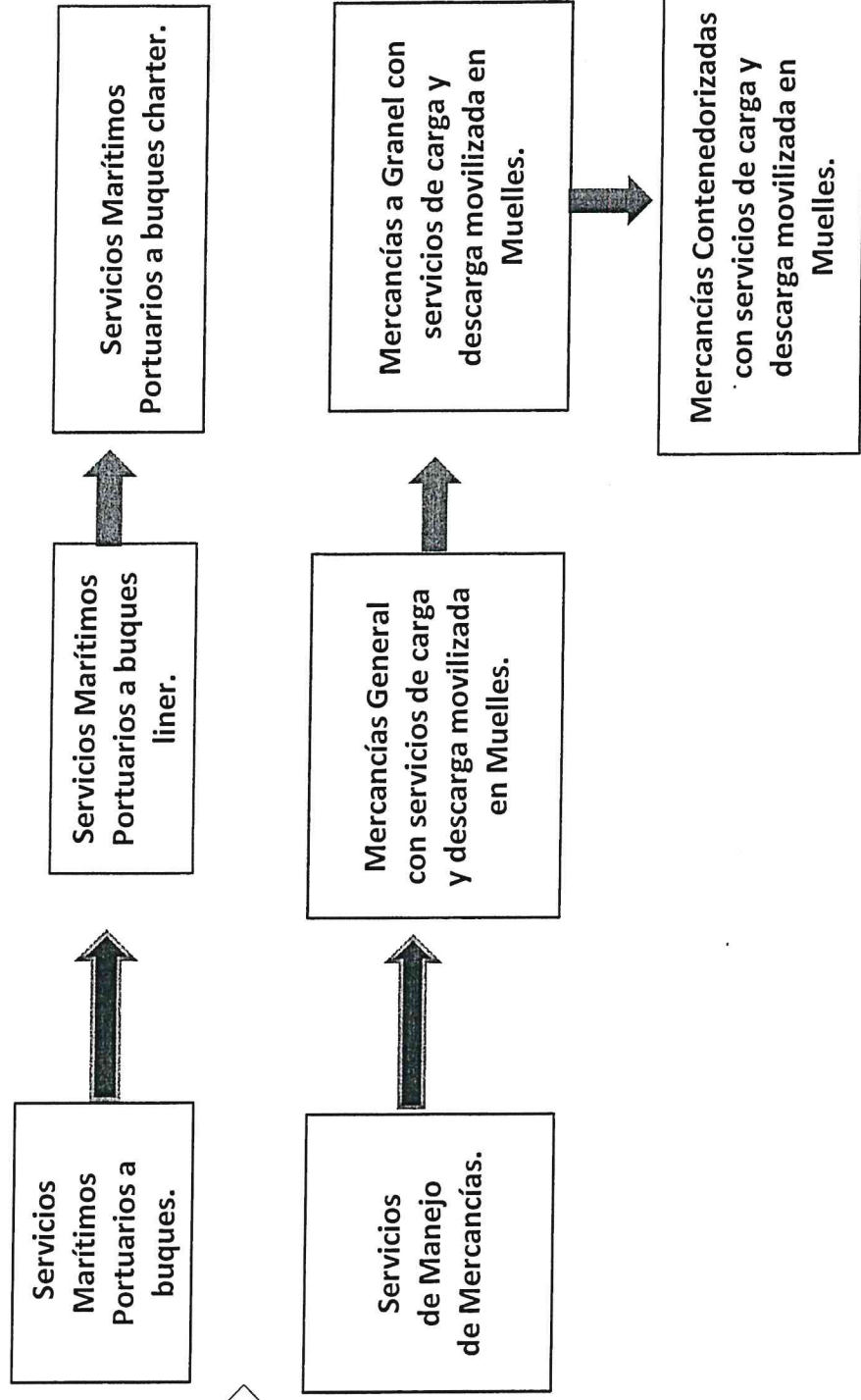


PASO 7: MODELO PRESCRIPTIVO

Consiste en identificar las intervenciones más eficientes para atacar la problemática o condiciones de interés, por medio de los caminos causales críticos. La intervención es el conjunto de bienes y servicios que permitan ampliar la capacidad de prestación de servicios de las instituciones.

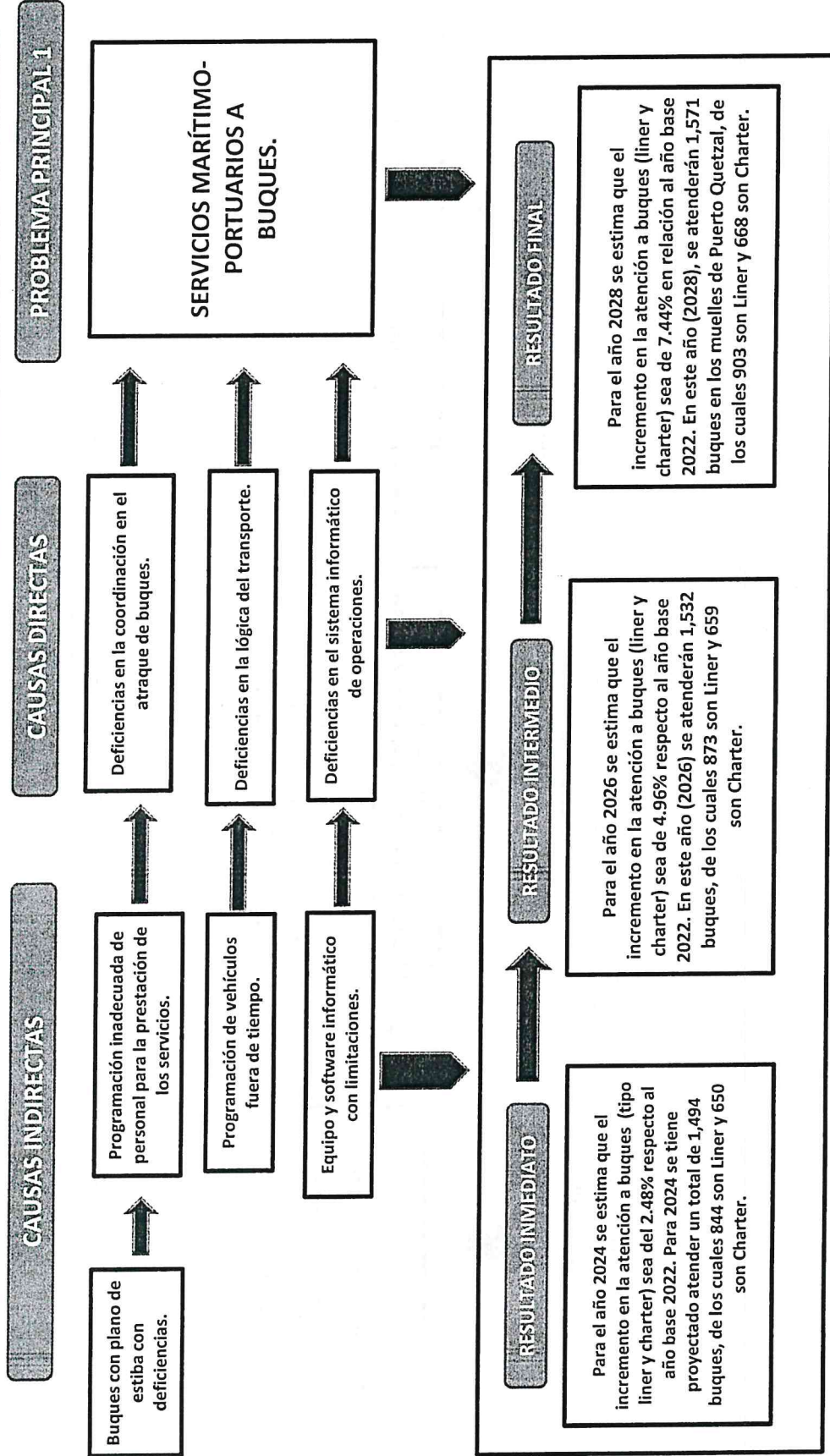
Es preciso identificar claramente el Qué y el Quiénes de cada intervención, es necesario realizar un inventario de las intervenciones importantes y que no se han implementado. Del total de intervenciones identificadas se requiere el desarrollo de la revisión sistemática de evidencias para priorizar dichas intervenciones en función de su nivel de eficacia.

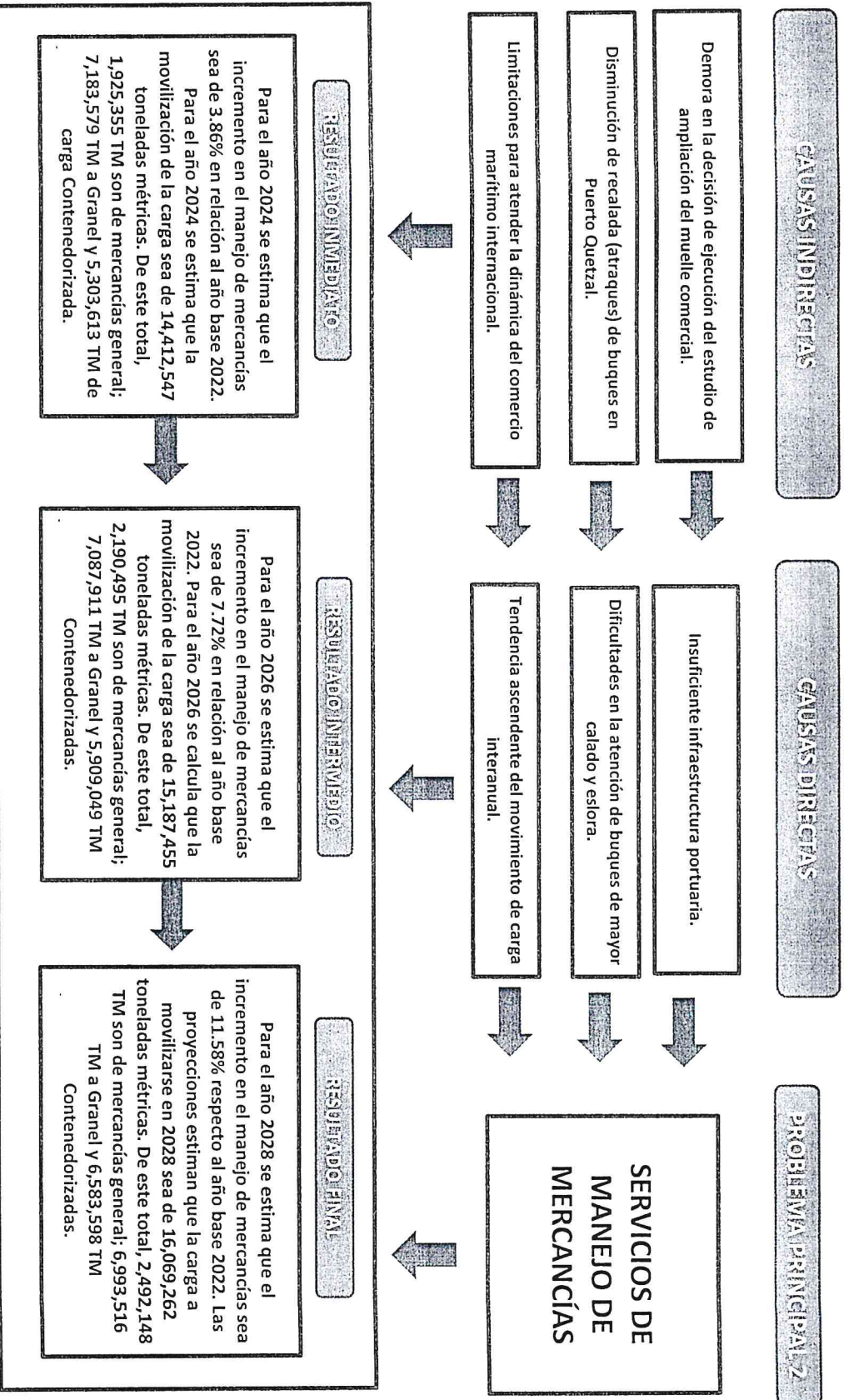
Los Servicios Marítimos Portuarios a buques y los Servicios de Manejo de Mercancías, son las intervenciones (Productos) definidas y responden al mandato de la ley orgánica de la Institución, es decir a la prestación de servicios al buque y a la carga.



Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 8: CADENA DE RESULTADOS





**SUB FASE 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR
PASO 9: Resultados, indicadores y metas**

Prioridad Nacional de Desarrollo	Vinculación Institucional						Nombre del indicador	Línea base *		Fórmula de cálculo	Magnitud del indicador (meta a alcanzar)		
	Meta Estratégica de Desarrollo (MED)	99 metas (16 + 83)	Pilar	Política General de Gobierno 2020-2024		RED		Año	Dato absoluto		Dato relativo %	Dato absoluto	Dato relativo %
				Objetivo Sectorial	Acción Estratégica								
Empleo e Inversión	<p>Meta E3PMI: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%:</p> <p>a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020.</p> <p>b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025.</p> <p>c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.</p>	<p>Meta E3PMI: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%:</p> <p>a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020.</p> <p>b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025.</p> <p>c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.</p>	ECONOMÍA, COMPETITIVIDAD Y PROSPERIDAD.	<p>Generar las condiciones adecuadas y buen clima de negocios para propiciar el aumento de la inversión y la mejora en los niveles de competitividad.</p> <p>Propiciar el incremento de las exportaciones por medio del impulso de un modelo exportador.</p>	<p>Fortalecer el mejoramiento de la productividad y competitividad e impulsar proyectos de inversión con el apoyo de Gobierno.</p> <p>Facilitar el funcionamiento de la infraestructura relacionada con puertos, aeropuertos y zonas fronterizas con el objeto de fomentar el comercio exterior.</p> <p>Mantener en buenas condiciones la red vial que comunica a los puertos, zonas fronterizas y centros turísticos. Se propiciará la concesión del servicio público y de carga de los ferrocarriles que conecten los puertos y zonas fronterizas.</p>	<p>Para el año 2023 se ha incrementado en 2.60% la tasa de crecimiento del PIB real.</p> <p>Para el año 2023 el país ocupa la posición 85 en el ranking del índice de competitividad global.</p>	<p>RED 22: Para el 2024, se ha incrementado en 3.5%, la tasa de crecimiento del PIB (De 3.1% en 2018 a 3.5% en 2024).</p>	2022	1.24	100	7.44	100	
	<p>Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.</p>	<p>Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.</p>	RELACIONES CON EL MUNDO.	Promover el turismo en el exterior.	<p>Inversión en infraestructura para el turismo.</p>	<p>RED 10: Para el 2024, se ha mantenido en 3.5 de calificación del índice de competitividad turística (de 3.5 en la edición 2017 del foro económico mundial).</p>	<p>Para el 2023 se ha mejorado la calificación del índice de competitividad turística en 0.6%.</p>	<p>Para el 2028 se ha incrementado en 11.58% los servicios de carga (Año 2022: 13,733,056 Toneladas Métricas).</p>	2022	1.93	100	11.58	100

* Línea base: Dato de comparación con el que cuenta la institución, puede ser como mínimo uno o dos años antes de la formulación. Debe presentarse en datos absolutos.

Nota:

Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 10: MODELO LÓGICO DE LA ESTRATEGIA

PRODUCTOS	RESULTADOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO		
	INMEDIATOS (1 año)	INTERMEDIOS (3 años)	FINALES (5 años)
1. Servicios Marítimos Portuarios a buques.	Para el año 2024 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea del 2.48% respecto al año base 2022. En 2024 se atenderá un total de 1,494 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2026 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 4.96% respecto al año base 2022. En este año se atenderán 1,532 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2028 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 7.48% en relación al año base 2022. En este año se atenderán 1,571 buques en los muelles de Puerto Quetzal.
2. Servicios de Manejo de Mercancías.	Para el año 2024 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 3.86% en relación al año base 2022. Para el año 2024 la proyección de la carga movilizada sea de 14,412,547 toneladas métricas.	Para el año 2026 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 7.72% en relación al año base 2022. Para el año 2026 se calcula que la movilización de la carga sea de 15,187,455 toneladas métricas.	Para el año 2028 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 11.58% respecto al año base 2022. Los datos de las proyecciones para la carga movilizada en 2028 sea de 16,069,262 toneladas métricas.

Teoría de cambio: Si se impulsan prioritariamente dos productos se puede impactar en la principal cadena de resultados (producción), vinculados con la atención de buques y servicios a la carga. Si los dos productos alcanzan el cumplimiento de ejecución y aplicando los incrementos interanuales del 1.24% en los servicios marítimos portuarios a buques y 1.93% en los servicios de manejo de mercancías, puede inferirse que los resultados inmediatos para el año 2024, los intermedios para 2026 y los finales para 2028 pueden obtenerse derivado de las tendencias de crecimiento. Los incrementos interanuales están en relación al año base 2022.

IDENTIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

SPPD-08

Institución:

Instrucciones: Enliste los problemas que por mandato debe atender, considerando los elementos. ¿Qué?, ¿Quiénes?, y la Magnitud del problema (Datos estadísticos de los últimos 5 a 10 años, tanto de fuentes nacionales, como de fuentes internacionales, para hacer comparaciones, y con base en ello definir el tamaño del problema). Con base en el tamaño del problema priorice el de mayor impacto en la población a la que por mandato debe atender. Consultar el Paso 1. Selección de los principales problemas de desarrollo, de la Guía Conceptual y Metodológica para la elaboración de Planes Estratégicos Institucionales.

No.	¿Qué? (Situación que limita las capacidades, los derechos y el bienestar de una población)	¿Quiénes? (Población afectada por el problema y sus factores causales)	Magnitud (Tamaño del problema, datos estadísticos nacionales y comparaciones con datos internacionales de los últimos 5 a 10 años)	Problema**	Prioridad (Enlistar de uno en adelante los problemas con base en el tamaño del problema)
1	La identificación de deficiencias en la coordinación en el atraque de buques, en la logística del transporte y en el sistema informático de operaciones.	Los servicios marítimo-portuarios que presta Puerto Quetzal, está dirigida hacia sus clientes y usuarios, quienes constituyen la población que puede salir afectada por los problemas centrales. Entre los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario se encuentran: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras.	La tendencia en la atención de buques liner y charter en los muelles de Puerto Quetzal es hacia el crecimiento. Se tienen estimaciones de un incremento interanual de 1,24%.	Problema 1: PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.	Es de alta prioridad por su relevancia, apoyo y capacidad para atender la situación identificada.
2	La infraestructura portuaria ha llegado a su límite, existen dificultades en la atención de buques de mayor calado y eslora.		La tendencia del movimiento de carga interanual es hacia el crecimiento, en los muelles de Puerto Quetzal para atender mercancías general, a granel y contenedorizada. El incremento interanual en el movimiento de la carga es de 1,93%.	Problema 2: ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUETZAL.	

***Un problema no es la falta o la ausencia de una solución, hay que reconocer que no es en general, deseable enunciar los problemas como la falta de una solución, ya que de esa manera se está describiendo lo que quiere hacerse y no, en realidad, el problema que existe" - Página 75, Guía Conceptual de Planificación y Presupuesto por Resultados- MINFIN-SEGEPLAN, 2013.

Realice la justificación analítica de la selección del problema priorizado:

00009

ANÁLISIS DE POBLACIÓN

SPPD-09

Instrucciones:

Delimitar a la población que es afectada por los problemas, identificando tanto sus características internas como externas, para establecer con precisión en que población (la elegible) se enfocará la atención por medio de la entrega de productos. El análisis de población se realiza en función al número de problemas priorizados, ejemplo: si priorizó dos problemas, debe de realizar dos ejercicios de análisis de población, donde identificará los productos (bienes o servicios) a entregar al ciudadano o a su entorno inmediato.

Para consultar ejemplos de población por sus características internas y externas, ir al Paso 2 Formulación de resultados estratégicos y sus indicadores a partir de los problemas de desarrollo, página 30 de la Guía PES.

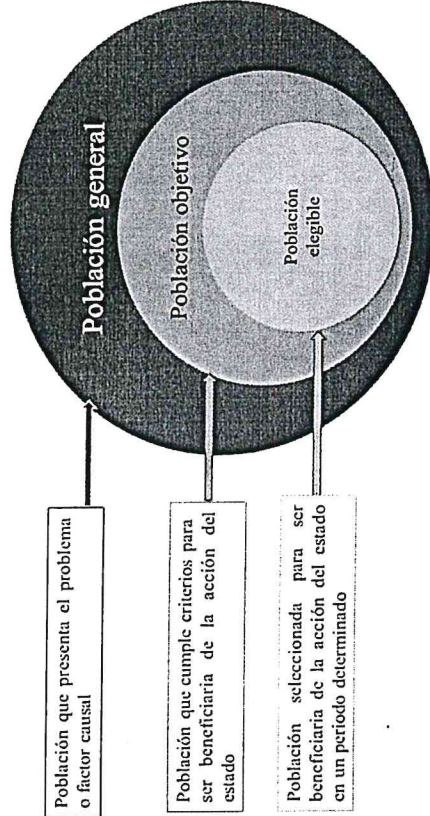
Descripción de la población objetivo que por mandato debe atender la institución:

Problema central	*Causa	**Población general	**Población objetivo	**Población elegible	***Sexo		Rango de edad	Ubicación geográfica de la población elegible		Territorialización		Pueblo al que pertenece la población	Comunidad Lingüística
					Hombres	Mujeres		Urbana	Rural	Departamento	Municipio		
1) Pérdida de tiempo en la prestación de los servicios marítimos-portuarios.	1.1 Deficiencias en la coordinación en el atraque de buques.	La población objetivo y elegible es aquella constituida por los clientes y usuarios, a quienes se les brinda servicios marítimo-portuarios de manera eficiente y segura en Puerto Quetzal. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras.								Escuintla	San José	N/A	N/D
	1.2 Deficiencias en la logística de transporte.									Escuintla	San José	N/A	N/D
	1.3 Deficiencias en el sistema informático de operaciones.									Escuintla	San José	N/A	N/D
2) Alto índice de buques que esperan en el área de fondeo de Puerto Quetzal.	2.1 Insuficiente infraestructura portuaria.									Escuintla	San José	N/A	N/D
	2.2 Dificultades en la atención de buques de mayor calado y eslora.									Escuintla	San José	N/A	N/D
	2.3 Tendencia ascendente del movimiento de carga interanual.									Escuintla	San José	N/A	N/D

* Según Modelo Conceptual

** Con base en el numeral 3.2.2.2. Análisis de Población, de la Guía para elaboración de PEI.

*** Aplica cuando el problema bajo análisis afecta a personas



OBSERVACIÓN: En relación a la definición de la población general y objetivo, es difícil identificarla y cuantificarla, derivado de la vinculación de las causas de los 2 problemas centrales que EPQ define en su PEI. Es decir, cómo relacionar la problemática y su solución de estos problemas con el resto de la población. Por esta circunstancia, consideramos que la POBLACIÓN ELEGIBLE, es la que hemos definido en la columna respectiva de este cuadro o matriz.

ANÁLISIS DE EVIDENCIA- CON BASE EN LA MAGNITUD, LA EVIDENCIA Y LA FUERZA EXPLICATIVA

SPPD-10

Instrucciones:

Para cada problema principal priorizado debe llenar una matriz de evidencias. Seguir el orden de causas directas y sus causas últimas (de la red de causalidad, es la última causa indirecta identificada), una por una. Para mayores detalles consultar el Paso 5 a partir de la página 41 de la Guía PES.

Problema Principal:		PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.		
Causa Directa/Última	Análisis sobre Magnitud (Copiar el párrafo del documento que explica la magnitud del problema, use normas APA para referirse al documento)	Análisis sobre Fuerza Explicativa (Copiar el párrafo del documento que explica la relación de causa y efecto entre el problema y la causa directa y la causa última analizada, use normas APA para referirse a la porción del documento)	Clasificación de la evidencia consultada	
Causa Directa 1: Deficiencias en la coordinación en el ataque de buques.				
Causa última 1.1 Programación inadecuada de personal para la prestación de los servicios.	3.66667	3.77778	3.44444	3.44444
Causa Última 1.2 Buques con plano de estiba con deficiencias.	3.77778	3.88889	3.55556	3.55556
Causa Directa 2: Deficiencias en la logística del transporte.	3.55556	3.33333	2.66667	2.66667
Causa Última 2.1 Desorden del tráfico vehicular en el ingreso al Depósito Aduanero Temporal (DAT).	4.11111	3.88889	3.55556	3.55556
Causa Última 2.2 Programación de vehículos fuera de tiempo.	3.88889	3.77778	3.22222	3.22222
Causa Directa 3: Deficiencias en el sistema informático de operaciones.				
Causa Última 3.1 Equipo y software informático con limitaciones.	3.66667	4.33333	3.77778	3.77778
	3.88889	3.55556	3.00000	3.00000

MAGNITUD

Magnitud es la cantidad de causa presente en el contexto en que se va a planificar, que se mide en función de la frecuencia (número de veces que se presenta la causa) o la cantidad de causa presente. Es necesario establecerla, en primer lugar, porque si algunas tienen una magnitud muy pequeña (en el país, en los territorios o en algún grupo de población) se puede descartar.

Consultar la página 41 Guía PES- Recuadro 3 de la página 41

FUERZA EXPLICATIVA

La fuerza explicativa (también llamada fuerza causal o severidad) mide la cantidad de cambio que una causa indirecta genera sobre una directa o una causa directa sobre el problema, a través de la proporción de casos que tienen un problema (causa) y presentan el efecto, como en el siguiente ejemplo de letalidad (proporción de las personas que tienen determinada enfermedad y mueren a causa de la misma).

Consultar la página 44 Guía PES- Tabla 2 de la página 45.

CLASIFICACIÓN DE LA EVIDENCIA

La evidencia de las relaciones causales entre un problema de desarrollo y sus causas o entre causas de distintos niveles es la demostración por métodos científicos de esta relación es cierta. La toma de decisiones basada en evidencias es un pilar esencial de la GpR que se aplicará en la elaboración de las redes de causalidad, en la selección y priorización de los productos y en la aplicación de los hallazgos que se derivan del seguimiento y la evaluación. De ser posible, tiene como base revisiones sistemáticas. Sin embargo, no siempre se dispone de revisiones sistemáticas, por esta razón a continuación se presenta una clasificación para valorar la calidad de la evidencia que aportan los distintos tipos de estudios u otras iniciativas.

Consultar la página 42 Guía PES- La clasificación está en el Recuadro 4, de las páginas 43 y 44.

00007

ANÁLISIS DE EVIDENCIA CON BASE EN LA MAGNITUD, LA EVIDENCIA Y LA FUERZA EXPLICATIVA

SPPD-10

Instrucciones:

Para cada problema principal priorizado debe llenar una matriz de evidencias. Seguir el orden de causas directas y sus causas últimas (de la red de causalidad, es la última causa indirecta identificada), una por una. Para mayores detalles consultar el Paso 5 a partir de la página 41 de la Guía PES.

Problema Principal:	ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUEZAL.			
Causa Directa/Última	Análisis sobre Magnitud <small>(Copiar el parágrafo del documento que explica la magnitud del problema, use normas APA para referir el documento)</small>	Análisis sobre Fuerza Explicativa <small>(Copiar el parágrafo del documento que explica la relación de causa y efecto entre el problema, la causa directa y la causa última analizable, use normas APA para referir a la porción del documento)</small>	Clasificación de la evidencia consultada	
Causa Directa 1: Insuficiente infraestructura portuaria.	3.66667	3.77778	3.44444	
Causa última 1.1 Demora en la decisión de ejecución de las obras diseñadas en el estudio de Ampliación del Muelle Comercial.	3.77778	3.88889	3.55556	
Causa Directa 2: Dificultades en la atención de buques de mayor calado y esloro.	4.11111	3.88889	3.55556	
Causa Última 2.1 Disminución de recalada (atraques) de buques en Puerto Quezal.	3.88889	3.77778	3.22222	
Causa Directa 3: Tendencia ascendente del movimientos de carga interanual.	3.66667	4.33333	3.77778	
Causa Última 3.1 Limitaciones para atender la dinámica del comercio marítimo internacional.	3.88889	3.55556	3.00000	

MAGNITUD	FUERZA EXPLICATIVA	CLASIFICACIÓN DE LA EVIDENCIA
<p>Magnitud es la cantidad de causa presente en el contexto en que se va a planificar, que se mide en función de la frecuencia (numero de veces que se presenta la causa) o la cantidad de causa presente. Es necesario establecerla, en primer lugar, porque si algunas tienen una magnitud muy pequeña (en el país, en los territorios o en algún grupo de población) se puede descartar.</p>	<p>La fuerza explicativa (también llamada fuerza causal o severidad) mide la cantidad de cambio que una causa indirecta genera sobre una directa o una causa directa sobre el problema, a través de la proporción de casos que tienen un problema (causa) y presentan el efecto, como en el siguiente ejemplo de letalidad (proporción de las personas que tienen determinada enfermedad y mueren a causa de la misma).</p>	<p>La evidencia de las relaciones causales entre un problema de desarrollo y sus causas o entre causas de distintos niveles es la demostración por métodos científicos de esta relación es derra. La toma de decisiones basada en evidencias es un pilar esencial de la GPB que se aplicará en la elaboración de las redes de causalidad, en la selección y priorización de los productos y en la aplicación de los hallazgos que se derivan del seguimiento y la evaluación. De ser posible, tiene como base revisiones sistemáticas. Sin embargo, no siempre se dispone de revisiones sistemáticas, por esta razón a continuación se presenta una clasificación para valorar la calidad de la evidencia que aportan los distintos tipos de estudios u otras iniciativas.</p>
Consultar la página 41 Guía PES- Recuadro 3 de la página 41	Consultar la página 44 Guía PES- Tabla xde la página 45.	Consultar la página 43 Guía PES- La clasificación está en el Recuadro 4, de las páginas 43 y 44.

ANÁLISIS DE EVIDENCIA- CON BASE A MAGNITUD, EVIDENCIA Y FUERZA EXPLICATIVA

SPPD-11

Instrucciones:

Para cada intervención se debe hacer una relación directa a las causas del problema, esto por la jerarquización obtenida previamente, para darle mayor énfasis a las causas que provocan más el problema, debe describir la eficacia para influir sobre la causa, debe consignar la información sobre el documento que ampara esa eficacia de acuerdo a normas APA, y clasificar el tipo de evidencia consultada al igual que se hizo en el análisis de evidencia de las causas.

Problema Principal:

PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.

Nombre de la intervención

Causa para la cual es eficaz - según jerarquización de causa de más a menos

Descripción de la eficacia de la intervención para influir sobre la causa (Copiar el párrafo del documento que explica la relación de influencia de la intervención y la causa analizada, use normas APA para referirse al documento)

Clasificación de la evidencia consultada*

Intervención 1: Deficiencias en la coordinación en el atraque de buques.	Causa última 1.1 Programación inadecuada de personal para la prestación de los servicios.	3.444444
	Causa Última 1.2 Buques con plano de estiba con deficiencias.	3.555556
		2.666667
Intervención 2: Deficiencias en la logística del transporte.	Causa Última 2.1 Desorden del tráfico vehicular en el ingreso al Depósito Aduanero Temporal (DAT).	3.555556
	Causa Última 2.2 Programación de vehículos fuera de tiempo.	3.222222
		3.555556
Intervención 3: Deficiencias en el sistema informático de operaciones.	Causa Última 3.1 Equipo y software informático con limitaciones.	3.777778
		3.000000

* Usar la misma clasificación que la de la evidencia de los factores causales, de la herramienta SPPD-10

Problema Principal:

ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUETZAL..

Nombre de la intervención

Causa para la cual es eficaz - según jerarquización de causa de más a menos

Descripción de la eficacia de la intervención para influir sobre la causa (Copiar el párrafo del documento que explica la relación de influencia de la intervención y la causa analizada, use normas APA para referirse al documento)

Clasificación de la evidencia consultada*

Intervención 1: Insuficiente infraestructura portuaria.	Causa última 1.1 Demora en la decisión de ejecución de las obras diseñadas en el estudio de Ampliación del Muelle Comercial.	3.444444
		3.555556
Intervención 2: Dificultades en la atención de buques de mayor calado y estora.	Causa Última 2.1 Disminución de recalada (atraques) de buques en Puerto Quetzal.	3.555556
		3.222222
Intervención 3: Tendencia ascendente del movimientos de carga interanual.	Causa Última 3.1 Limitaciones para atender la dinámica del comercio marítimo internacional.	3.777778
		3.000000

* Usar la misma clasificación que la de la evidencia de los factores causales, de la herramienta SPPD-10

00000

Resumen de resultados, metas e indicadores

SPPD-12

Vinculación Institucional															
Prioridad Nacional de Desarrollo	Meta Estratégica de Desarrollo	99 metas (16 + 83)	Política General de Gobierno 2020-2024		RED	Nombre del indicador	Línea base *		Fórmula de cálculo	Magnitud del indicador (meta a alcanzar)					
			Pilar	Objetivo Sectorial			Acción Estratégica	Meta		Año	Dato absoluto	Dato relativo %			
Empleo e Inversión	<p>Meta E3 PRMI: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020. b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.</p>	<p>Meta E3 PMi: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020. b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.</p>	<p>ECONOMÍA, COMPETITIVIDAD Y PROSPERIDAD.</p>	<p>Generar las condiciones adecuadas y buen clima de negocios para propiciar el aumento de la inversión y la mejora en los niveles de competitividad.</p>	<p>Fortalecer el mejoramiento de la productividad e impulsar proyectos de inversión con el apoyo de Gobierno.</p>	<p>Para el año 2023 se ha incrementado en 2.60 % la tasa de crecimiento del PIB real.</p>	<p>RED 22: Para el 2024, se ha incrementado en 3.5 %, la tasa de crecimiento del PIB (De 3.1% en 2018 a 3.5% en 2024).</p>	<p>xx</p>	<p>Porcentaje de incremento en buques atendidos.</p>	<p>2022</p>	<p>1.24</p>	<p>100</p>	<p>= % de incremento obtenido en buques atendidos / % de incremento estimado en buques atendidos X 100</p>	<p>7.44</p>	<p>100</p>
				<p>Propiciar el incremento de las exportaciones por medio del impulso de un modelo exportador.</p>	<p>Facilitar el funcionamiento de la infraestructura relacionada con puertos, aeropuertos y zonas fronterizas con el objeto de fomentar el comercio exterior.</p>	<p>Para el año 2023 el país ocupa la posición 85 en el ranking del índice de competitividad global.</p>				<p>Para el 2028 se ha incrementado en 11.58% los servicios de carga y descarga (Año 2022: 13,733,956 Toneladas Métricas).</p>	<p>2022</p>	<p>1.93</p>		<p>100</p>	<p>= % de incremento obtenido en servicios a la carga / % de incremento estimado en servicios a la carga X 100</p>
	<p>Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.</p>	<p>Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.</p>	<p>RELACIONES CON EL MUNDO.</p>	<p>Promover el turismo en el exterior.</p>	<p>Inversión en infraestructura para el turismo.</p>	<p>Para el año 2023 se ha mejorado la calificación del Índice de competitividad turística en 0.6%.</p>	<p>RED 10: Para el 2024, se ha mantenido en 3.5 de calificación del Índice de competitividad turística (de 3.5 en la edición 2017 del foro económico mundial).</p>	<p>xx</p>	<p>Porcentaje de incremento en servicios a la carga.</p>	<p>2022</p>	<p>1.93</p>	<p>100</p>	<p>= % de incremento obtenido en servicios a la carga / % de incremento estimado en servicios a la carga X 100</p>	<p>11.58</p>	<p>100</p>

00005

*** Línea base:**
Dato de comparación con el que cuenta la institución, puede ser como mínimo uno o dos años antes de la formulación. Debe presentarse en datos absolutos.

Nota:

Ficha del indicador (seguimiento)

SPPD-13

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL	
Nombre del Indicador	Porcentaje de incremento en buques atendidos.
Categoría del Indicador	DE RESULTADO INSTITUCIONAL.
Meta de la Política General de Gobierno asociada	Mi: Para el año 2023 se ha incrementado en 2.60 % la tasa de crecimiento del PIB real.
Política Pública Asociada	Política Económica 2016-2021.

Descripción del Indicador	
Determinar los porcentajes de incremento interanual en los buques atendidos en Puerto Quetzal.	
Interpretación	Derivado de la tendencia de crecimiento moderado del arribo de buques, para el año 2028 se estima que el crecimiento de buques será de 7.44% a partir del año base 2022. El desempeño será positivo si el indicador iguala o supera la meta programada.
Fórmula de cálculo	= % de incremento obtenido en buques atendidos / % de incremento estimado en buques atendidos X 100

Ámbito geográfico	Nacional	Regional	Departamento	Municipio **
	Frecuencia de la medición	Mensual	Cuatrimestral	Semestral

Tendencia del Indicador Años	2024	2025	2026	2027	2028
Valor del indicador (en datos absolutos y relativos)	2.48 100%	3.72 100%	4.96 100%	6.20 100%	7.44 100%

Línea Base	Meta en datos absolutos
Año	2022
	1.24

Medios de Verificación	
Procedencia de los datos	Planificación de Operaciones Portuarias
Unidad Responsable	Gerencia de Operaciones/Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria
Metodología de Recopilación	Sistema de información de estadísticas portuarias.

Plan Operativo Multianual

Producción asociada al cumplimiento de la meta		
Productos	Indicadores	Subproductos
Listar los productos (bienes o servicios generados por la institución que contribuyen de manera directa o indirecta al cumplimiento de la meta.	Listar los indicadores que corresponden a los productos identificados.	Listar los subproductos (bienes o servicios generados por la institución que contribuyen de manera directa o indirecta al cumplimiento de la meta.
PRODUCTO 1: Servicios Marítimos Portuarios a buques.	= total buques atendidos / total buques programados X 100	Subproducto 1: Servicios Marítimos Portuarios a buques liner. = total buques liner atendidos / total buques liner programados X 100 Subproducto 2: Servicios Marítimos Portuarios a buques charter. = total buques charter atendidos / total buques charter programados X 100

Notas técnicas:

00004

Ficha del indicador (seguimiento)

SPPD-13

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUEZDAL

Nombre del Indicador: **Porcentaje de incremento en servicios a la carga.**

Categoría del Indicador: **DE RESULTADO INSTITUCIONAL.**

Meta de la Política General de Gobierno asociada: **MI: Para el año 2023 se ha incrementado en 2.60 % la tasa de crecimiento del PIB real.**

Política Pública Asociada: **Política Económica 2016-2021.**

Descripción del Indicador: **Determinar los porcentajes de incremento interanual en los servicios a la carga.**

Interpretación: **Derivado de la tendencia de crecimiento del movimiento de la carga de toneladas métricas, para el año 2028 se estima obtener un crecimiento acumulado en la carga n:58% a partir del año Base 2022. El desempeño será positivo si el indicador iguala o supera la meta programada.**

Fórmula de cálculo: **= % de incremento obtenido en servicios a la carga / % de incremento estimado en servicios a la carga X 100**

Ámbito geográfico	Nacional	Regional	Departamento	Municipio **
Frecuencia de la medición	Mensual	Cuatrimestral	Semestral	Annual XX

Tendencia del Indicador	2024	2025	2026	2027	2028
Años	3.86	5.79	7.72	9.65	11.58
Valor del indicador (en datos absolutos y relativos)	100%	100%	100%	100%	100%

Línea Base	Año	Meta en datos absolutos
	2022	1.93

Medios de Verificación

Procedencia de los datos: **Planificación de Operaciones Portuarias**

Unidad Responsable: **Gerencia de Operaciones/Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria**

Metodología de Recopilación: **Sistema de información de estadísticas portuarias.**

Plan Operativo Multianual

Producción asociada al cumplimiento de la meta

Productos	Indicadores	Subproductos	Indicadores
Listar los productos (bienes o servicios generados por la institución que contribuyen de manera directa o indirecta al cumplimiento de la meta.	Listar los indicadores que corresponden a los productos identificados.	Listar los subproductos (bienes o servicios generados por la institución que contribuyen de manera directa o indirecta al cumplimiento de la meta.	Listar los indicadores que corresponden a los subproductos identificados.
PRODUCTO 2: Servicios Manejo de Mercancías.	= total toneladas métricas movilizadas/ total toneladas métricas programadas X 100	Subproducto 1: Mercancías General con servicios de carga y descarga movilizadas en Muelles.	= total toneladas métricas de mercancía general movilizadas/ total toneladas métricas de mercancía general programadas X 100
		Subproducto 2: Mercancías a Granel con servicios de carga y descarga movilizadas en Muelles..	= total toneladas métricas de mercancía a granel movilizadas/ total toneladas métricas de mercancía a granel programadas X 100
		Subproducto 3: Mercancías Contenedorizadas con servicios de carga y descarga movilizadas en Muelles..	= total toneladas métricas de mercancía contenedorizada movilizadas/ total toneladas métricas de mercancía contenedorizada programadas X 100

Notas técnicas:

Visión, Misión y Valores

SPPD-14

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

Visión	Preguntas que ayudan a definir la Visión	Ejemplo de respuesta	Formulación de la visión
La visión sustantiva expresa la imagen objetivo que la institución espera lograr, a través de su contribución trascendente, en las condiciones de la población que constituye su clientela última y a cuyas necesidades orienta su atención.	<p>¿Cuáles son las condiciones de la población a atender en función del mandato institucional?</p> <p>¿Cómo visualiza la institución la condición futura de esa población?</p>	<p>"La calidad de educación en Guatemala es baja ya que el País no está considerado dentro de los 10 países latinoamericanos con mejor educación y a nivel mundial ocupa el lugar 105"</p> <p>"Guatemala ha mejorado sustancialmente la calidad de la educación y se encuentra entre los 10 países latinoamericanos con mejor educación en 2030"</p>	Constituirnos en el año 2030, en un centro logístico competitivo y sostenible a nivel regional, que integrado con la comunidad portuaria, facilite el comercio marítimo bajo estándares internacionales de calidad.

Misión	Preguntas que ayudan a definir la Misión	Forma de responder	Formulación de la misión
La misión expresa la razón de ser de la institución, su propósito fundamental en términos de las necesidades que satisface y a quienes se dirige su acción. La base para su definición se encuentra en el Análisis de mandatos legales.	<p>i) ¿Para qué existe la institución, cuál es su mandato según la ley de creación?</p> <p>ii) ¿Su competencia es rectora, ejecutora, coordinadora, supervisora?</p> <p>iii) ¿Cuáles son sus grandes ámbitos de acción? (Resumir y ordenar atribuciones en grandes categorías)</p> <p>i) ¿Qué población debe atender?</p> <p>ii) ¿Qué principios nos rigen?</p>	<p>Somos la institución creada para... o que tiene como fin ...</p> <p>... ejercemos rectoría en... y entregamos bienes y servicios ...</p> <p>... de prevención, recuperación y rehabilitación ...</p> <p>... a la población ...</p> <p>Nuestros principios son: Solidaridad, subsidiariedad, transparencia, probidad, eficacia, eficiencia, descentralización y participación ciudadana</p>	Somos un puerto que facilita el comercio exterior en el pacífico de Guatemala, satisfacemos la demanda de tráfico portuario, brindando servicios especializados, eficientes y seguros a buques y carga, con personal calificado, infraestructura y tecnología moderna, en apoyo a la competitividad y desarrollo económico del país.

No.	Valores (principios)	Describir brevemente como aplican los valores enunciados	Describir como los valores institucionales se aplican también hacia la población objetivo o elegible
1	SERVICIO	Compromiso del personal para realizar de manera proactiva y voluntaria, acciones que conlleven a la prestación de servicios efectivos, que promuevan la satisfacción y lealtad de los clientes y usuarios del Puerto.	Nuestra población objetivo está constituido por los clientes y usuarios, tales como navieras, exportadores, importadores, transportistas, estibadoras, quienes complementan el rol de facilitadores del sector marítimo-portuario en Puerto Quetzal. En este contexto, la aplicación de los valores institucionales es brindar facilidades para garantizar la satisfacción y eficientar los procesos de atención a clientes y proveedores.
2	TRANSPARENCIA	Desarrollo de la gestión portuaria de forma íntegra, con voluntad y actitud de los niveles ejecutivo, técnico y operativo de actuar con la verdad, honestidad, probidad y autenticidad en cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades, para fomentar la cultura de rendición de cuentas.	
3	COMUNICACIÓN	Interrelación efectiva en los diferentes niveles que conforman la estructura organizacional de la Empresa, en beneficio de clientes y usuarios.	
4	INNOVACIÓN	Desarrollo e implementación de buenas prácticas de gestión empresarial, orientadas a la mejora continua en la prestación de los servicios.	

Debe incluir los principios éticos que darán coherencia a la cultura organizacional y facilitarán la resolución de conflictos. Para la administración pública, los principios se encuentran en la Ley del Organismo Ejecutivo. Art. 4. Principios que rigen la función administrativa: Solidaridad, subsidiariedad, transparencia, probidad, eficacia, eficiencia, descentralización y participación ciudadana. Estos deben ser retomados en las misiones de las instituciones.

Análisis de capacidades y FODA-

SPPD-15

El análisis de capacidades es importante para determinar la cantidad de productos que la institución puede entregar con la capacidad instalada que tiene y a través de ello establecer en que porcentaje se está cubriendo a la población elegible y cuáles son las brechas existentes para programar su cobertura.

Análisis FODA		DEBILIDADES	
FORTALEZAS			
F1	Personal calificado y competente en actividades especializadas.	D1	Deficiente continuidad y seguimiento de la política institucional.
F2	Certificaciones vigentes de los Sistemas de Gestión (BASC, OHSAS 18001, ISO 14001, ISO 28000), Norma 1001 NFPA y el Código Internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).	D2	Alto Índice de fondeo de buques para ser atendidos por falta de espacio para atraque.
F3	Disponibilidad de terminales especializadas.	D3	Plan de Mercadeo sin implementarse por estar mal formulado.
F4	Inversión privada en la prestación de servicios marítimos-portuarios, a través del régimen de gestión indirecta.	D4	Se carece de un Sistema de Información Gerencial.
F5	Buenas condiciones oceanográficas y meteorológicas permiten mínima interrupción en las operaciones portuarias.	D5	Aplicación discrecional de normativos y reglamentos.
F6	Disponibilidad de áreas para el desarrollo dentro de la finca.	D6	Infraestructura portuaria insuficiente.
F7	Readecuación de áreas para prestación de servicios.	D7	Carencia de equipo contra derrames.
F8	Alianzas interinstitucionales para la educación superior en administración portuaria, con universidades nacionales y extranjeras.	D8	Deficiente mantenimiento de la infraestructura portuaria, maquinaria y equipo.
F9	Fácil acceso por vía terrestre hacia Puerto Quetzal.	D9	Vulnerabilidad en los sistemas informáticos.
F10	Disponibilidad de recursos financieros propios.	D10	No se cuenta con un sistema de costos.
		D11	Registros y controles de inventarios desactualizados.
		D12	No se optimiza el uso de los recursos físicos.
		D13	Crecimiento desordenado de la infraestructura portuaria.
		D14	Contratos por concesiones o arrendamientos sin revisión de cumplimiento de obligaciones contractuales.
		D15	Injerencia sindical en los procesos de toma de decisiones.
		D16	Insuficiente capacidad de inspección no intrusiva que permita administrar una línea logística de fiscalización y control integral.
		D17	Falta de un sistema de tratamiento adecuado para las aguas servidas.
		D18	Lento despacho de la carga en garitas de salida.
		D19	Desorden administrativo en la ubicación del recurso humano.
		D20	Deficiente supervisión de las operaciones portuarias.
		D21	Limitada participación de la Gerencia de Seguridad Integral en las operaciones portuarias y actividades de riesgo.
		D22	Mala calidad del agua en la finca portuaria.
		D23	Capacitación y formación no se basa en un diagnóstico de necesidades.
		D24	Impuntualidad del personal en el relevo de turno.
		D25	Deficiente supervisión del mantenimiento a tuberías de graneles líquidos en el Depósito Aduanero Temporal (DAT).
		D26	Demora en renovación y/o suscripción de nuevos contratos y escrituras públicas.
		D27	Falta de actitud y compromiso del personal en la atención a nuestros clientes.

ESPACIO VACIO

OPORTUNIDADES		ESTRATEGIAS FO		ESTRATEGIAS DO	
O1	Posición geográfica privilegiada en relación a principales centros industriales y comerciales, nacionales e internacionales.	FO1	Aprovechamiento del personal calificado y competente en actividades especializadas, dentro del contexto del comercio internacional, permitirá constituirse en puerto de transbordo y centro logístico.	DO1	Los cambios de autoridades en las instituciones, no deberían interrumpir el desarrollo del Plan de Desarrollo Nacional Katun Nuestra Guatemala 2032, el Plan Maestro de Desarrollo y el Plan Estratégico Institucional.
O2	Constituirse en puerto de transbordo y centro logístico.	FO2	Al tener terminales especializadas dentro de la zona de abrigo, debe aprovecharse la posición geográfica que se tiene como país, en relación a los principales centros industriales y comerciales, nacionales e internacionales.	DO2	El cambio de actitud y compromiso del personal en la atención de nuestros clientes, promoverá el interés de socios estratégicos para la prestación de servicios.
O3	Interés de socios estratégicos para la prestación de servicios.	FO3	Las Certificaciones vigentes de los Sistemas de Gestión (BASC, OHSAS 18001, ISO 14001, ISO 28000), Norma 1001 NFPA y el Código Internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), contribuirán en la implementación de la Gestión de Seguridad de la Información (ISO 27001).	DO3	El alto índice de fondeo de buques para ser atendidos, por falta de espacio para atraque, se resolverá con la expansión de la infraestructura portuaria y readecuación de áreas y de servicios.
O4	Certificación en Gestión de la Seguridad de la Información (ISO 27001).	FO4	La disponibilidad de áreas para el desarrollo dentro de la finca, complementado con el fácil acceso por vía terrestre hacia Puerto Quetzal, es un incentivo para los centros de producción y consumo cercanos al entorno portuario.	DO4	Con el mejoramiento y expansión de la infraestructura portuaria en Puerto Quetzal, el país puede aprovechar la ubicación geográfica que tiene en relación a los principales centros industriales, comerciales y mercados internacionales.
O5	Cumplimiento de la Gestión por Competencias para constituirse en Operador Económico Autorizado -OEA-.	FO5	La disponibilidad de áreas para el desarrollo dentro de la finca, debe constituirse en un atractivo para los inversionistas derivado del incremento del tráfico marítimo por ampliación del Canal de Panamá.	DO5	El crecimiento desordenado de la infraestructura portuaria, puede minimizarse mediante la readecuación de áreas y servicios, el cumplimiento del Plan Maestro de Desarrollo y la Zonificación de Puerto Quetzal.
O6	Centros de producción y consumo cercanos al entorno portuario.	FO6	Aprovechar la formación y capacitación de instituciones externas para continuar fortaleciendo las competencias laborales del personal.	DO6	El deficiente mantenimiento de la infraestructura portuaria, maquinaria y equipo, puede mejorarse mediante la certificación del equipo, maquinaria y aperos.
O7	Suscripción de Tratados de Libre Comercio.	FO7	La inversión privada en la prestación de servicios marítimos-portuarios, a través del régimen de gestión indirecta, debe seguir siendo un estímulo para los socios estratégicos que muestran interés por prestar servicios, aprovechando que los centros de producción y consumo están cercanos al entorno portuario.		
O8	Ley de Alianza Público-Privada para inversión.				
O9	Incremento del tráfico marítimo derivado de la ampliación del Canal de Panamá.				
O10	Certificación del equipo, maquinaria y aperos.				
O11	Formación y capacitación del personal por instituciones externas.				
O12	La estabilidad macroeconómica del país.				
O13	Plan Nacional de Desarrollo Katun Nuestra Guatemala 2032 y desarrollo del Plan Maestro de Puerto Quetzal.				
AMENAZAS		ESTRATEGIAS FA		ESTRATEGIAS DA	
A1	Los índices de inseguridad nacional e internacional, las actividades ilícitas del narcotráfico, el terrorismo y crimen organizado internacional.	FA1	Mantener la vigencia de los Sistemas de Gestión y del Código Internacional PBIP, reducirá los incidentes delictivos derivados de la inseguridad nacional y transnacional; así como de la vulnerabilidad en la vigilancia marítima y portuaria.	DA1	El cambio de actitud y compromiso del personal en la atención de nuestros clientes, contribuirá a reducir los niveles de burocracia interinstitucional.
A2	Fenómenos naturales.	FA2	Por su ubicación geográfica, es necesario dar mantenimiento permanente a las obras de mar para minimizar los daños causados por fenómenos naturales a las que están expuestas.	DA2	Mejorar la capacidad de inspección no intrusiva, permitirá administrar una línea logística de fiscalización y control integral, y contribuirá a una mejor coordinación interinstitucional en el proceso de revisión de la carga (SAT, OIRSA, entre otras).
A3	Disminución de carga por escenario económico-político mundial.	FA3	Las terminales especializadas ubicadas en la zona de abrigo deben modernizarse, para mantener la competitividad ante la construcción o mejoras en los puertos de la región.	DA3	La reducción del índice de fondeo permitirá obtener mejores rendimientos operacionales.
A4	Vulnerabilidad de la inversión financiera de la empresa.	FA4	La optimización de los recursos financieros mediante el cumplimiento de los planes, contribuye a reducir la injerencia política y sindical.	DA4	Contar con un Plan Maestro de desarrollo actualizado, facilitará la toma de decisiones de las autoridades responsables, quienes están sujetos a cambios constantes por injerencia política.
A5	Proyección conservadora del crecimiento económico de los países socios comerciales de Guatemala.	FA5	La inversión privada en la prestación de servicios marítimos-portuarios, a través del régimen de gestión indirecta, puede afectarse por la atención de los servicios prestados por la SAT e injerencia política en la gestión administrativa de Puerto Quetzal.		
A6	Atención de los servicios prestados por la SAT.				
A7	Injerencia política en la gestión administrativa de EPQ.				
A8	Burocracia interinstitucional en el proceso de inversión pública.				
A9	Construcción o mejoras en los puertos de la región.				

ANÁLISIS DE ACTORES

INSTITUCIÓN: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

No.	Actor nombre y descripción	(1)		(2)	(3)	(4)	Recursos	Acciones Principales y como puede influir en la gestión institucional del problema	Ubicación geográfica y área de influencia
		Rol	Importancia						
ACTORES NO ESTATALES									
1	Servicios de Remolcadores, grúas, lanchas.	2	1	-1	-1	-1	Equipo, transporte y maquinaria pesada	Servicios en las operaciones marítimas y portuarias de la carga y descarga.	Puerto Quetzal, Escuintla
2	Societé Généráte de Surveillance, S. A. de Guatemala (SGS).	1	0	-1	-1	-1	Auditoría y certificación	Certifica y audita los servicios de las mercancías de importación y exportación.	Puerto Quetzal, Escuintla
3	Agencias Navieras	2	1	1	1	1	Logística marítima y portuaria	Desarrollar la planificación y logística de todo tipo de mercancías del comercio.	Puerto Quetzal, Escuintla
4	Estibadoras	2	1	1	1	1	Servicios de estiba	Contribuyen dentro del proceso de la carga y descarga de mercancías.	Puerto Quetzal, Escuintla
5	Transportistas	2	1	1	1	1	Servicios de Transp. pesado	Trasladar vía terrestre las mercancías de importación-exportación de Puerto Quetzal.	Puerto Quetzal, Escuintla
6	Importadores y Exportadores	1	1	1	1	1	Comercio exterior	Caden logística del comercio.	Puerto Quetzal, Escuintla
7	Universidades	1	0	-1	-1	-1	Educación superior	Servicios de educación superior de los trabajadores de la comunidad portuaria.	Puerto Quetzal, Escuintla
8	Aseguradoras y Afianzadoras	1	1	0	0	1	Seguros y fianzas	Servicios de aseguramiento de la carga, equipo, maquinaria en general, etc.	Puerto Quetzal, Escuintla
9	Bancos del Sistema	1	1	0	0	1	Servicios bancarios	Sistema bancario nacional.	Puerto Quetzal.
10	Usuarios de Patios Fiscales	2	1	0	0	1	Clientes y usuarios	Desarrollar operaciones portuarias.	Puerto Quetzal.
11	Organización Internacional Regional de Sanidad Alimentaria (OIRSA)/MAGA	1	0	-1	-1	-1	Técnicos	Servicios de fumigación y cuarentena.	Regional.
12	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)	1	1	0	0	-1	Apoyo técnico.	Acciones de coordinación intrarregional del transporte marítimo en Centroamérica.	Regional
ACTORES ESTATALES:									
1	Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (Segeplán)	1	1	1	1	1	Ente rector de planificación y programación.	Brindar la asesoría en planificación.	Nacional.
2	Superintendencia de Administración Tributaria (SAT)	1	1	-1	-1	-1	Servicios aduaneros.	Brindar servicios aduaneros y fiscales.	Nacional.
3	Dirección General de Migración	2	1	1	1	1	Apoyo interinstitucional.	Servicios migratorios.	Nacional.
4	Ministerio de Gobernación (PNC/SGDAIA)	1	1	1	1	1	Convenio interinstitucional.	Servicios de control, seguridad en Puerto.	Nacional.
5	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV)	1	1	1	1	1	Gestión interinstitucional.	Ente sectorial de transporte.	Nacional.
6	Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales (MARN)	1	1	1	1	1	Gestión interinstitucional.	Servicios de gestión ambiental y estudios de impacto ambiental.	Nacional.
7	Ministerio de Salud Pública/Centro de Salud	1	1	0	0	1	Gestión interinstitucional.	Servicios de salud.	Nacional.
8	Ministerio de Trabajo y Previsión Social	1	1	0	0	-1	Gestión interinstitucional.	Servicios ministeriales específicos.	Nacional.

No.	Actor nombre y descripción	(1)	(2)	(3)	(4)	Recursos	Acciones Principales y como puede influir en la gestión institucional del problema	Ubicación geográfica y área de influencia
		Rol	Importancia	Poder	Interés			
9	Ministerio de la Defensa Nacional (Base Naval, Capitanía de Puerto, Policía Naval Extraordinaria)	1	1	1	1	Convenio interinstitucional.	Servicios de seguridad naval.	Puerto Quetzal.
10	Dirección Técnica del Presupuesto (DTP) del MINFIN	1	1	1	1	Ente rector en presupuesto público.	Gestión presupuestaria.	Nacional.
11	Dirección de Contabilidad del Estado del MINFIN	1	1	1	1	Gestión interinstitucional.	Gestión ministerial específica.	Nacional.
12	Comisión Portuaria Nacional (CPN)	1	1	1	-1	Apoyo técnico.	Capacitación y fortalecimiento del recurso humano.	Nacional.
13	Instituto Técnico de Capacitación y Productividad (INTECAP)	1	1	0	1	Servicios de capacitación.	Servicios de capacitación técnica y profesional.	Nacional.
14	Contraloría General de Cuentas (CGC)	1	1	1	1	Servicios fiscalización gubernamental.	Servicios de fiscalización.	Nacional.
15	Congreso de la República	1	1	1	1	Mandato legal.	Gestión de fiscalización por presupuesto e inversión.	Nacional.
16	Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED)	1	1	-1	-1	Gestión interinstitucional.	Servicios de gestión y evaluación de riesgos.	Nacional.
17	Oficina Nacional de Servicio Civil (ONSEC)	1	0	-1	-1	Gestión interinstitucional.	Asesoría técnica en puestos y salarios.	Nacional
18	Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (IGSS)	1	1	0	-1	Gestión interinstitucional.	Aportaciones patronales y laborales.	Nacional
19	Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT)	2	1	0	1	Apoyo interinstitucional.	Actividades de coordinación al turismo en la Terminal de Cruceros en Puerto Quetzal.	Nacional
20	Ministerio Público	1	1	1	1	Mandato legal.	Apoyo al ente investigador.	Nacional
21	Municipalidades del Departamento de Escuintla	0	0	-1	-1	Mandato legal.	Entrega de utilidades por mandato legal.	Departamental
22	Régimen de Pensiones y Jubilaciones de EPQ	2	1	1	1	Mandato legal.	Entrega de utilidades por mandato legal.	Puerto Quetzal.
23	Sindicatos de trabajadores de EPQ	-1	0	1	1	Aspectos laborales.	Relaciones laborales autoridad-sindical.	Puerto Quetzal.
24	Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla	1	1	0	-1	Apoyo técnico.	Intercambio de mejoras continuas.	Izabal

(1) Rol que desempeñan:		(2) Importancia de las relaciones predominantes		(3) Jerarquización del poder		(4) Interés que posea el actor	
Facilitador	2	A favor	1	Alto	1	Alto interés	1
Aliado	1	Indeciso / indiferente	0	Medio	0	Bajo Interés	-1
Oponente	-1	En contra	-1	Bajo	-1		
Neutro	0						

Los actores son aquellos agentes con los cuales se establece alguna relación, sea ésta de coordinación, alianza o apoyo a la gestión institucional en uno o más cursos de acción relacionados con la problemática priorizada, también pueden asumir una actitud de indiferencia o ser contrarios a la intervención que se pretende desarrollar. Pueden ser personas, grupos de personas, organizaciones o instituciones.