



GOBIERNO de
GUATEMALA
DR. ALEJANDRO GIAMMATTEI



Puerto Santo
Tomás de Castilla
E M P O R N A C



PLAN ESTRATÉGICO

INSTITUCIONAL 2023-2027

www.santotomasport.com.gt



Contenido

Introducción	4
Antecedentes Históricos	5
Base Legal EMPORNAC.....	6
Finalidades y Cobros	7
Política Integral de Sistemas de Gestión:.....	8
Información del Puerto Santo Tomás de Castilla	9
Dársena de maniobras Puerto Santo Tomás de Castilla	10
Conexión con otros Países:	11
Mandato Legal:.....	14
Políticas Públicas:	16
Plan Nacional de Desarrollo K´ATUN 2032 y su contribución Institucional	18
Prioridad Nacional de Desarrollo:	20
Meta Estratégica de Desarrollo:	20
Política General de Gobierno 2020-2024	20
Resultado Estratégico de Desarrollo:	21
Objetivos de Desarrollo Sostenible:	21
Matriz de Planificación Estratégica Institucional:	23
Identificación, Análisis y Priorización de la Problemática:.....	25
Análisis de la Población:.....	26
Población Universo:	26
Población Objetivo:	26
Población elegible:	26
Modelo Conceptual:.....	28
Análisis de Evidencias:.....	29
Modelo Explicativo:.....	30
Jerarquización de Causales y Caminos Causales Críticos:	32
Modelo Prescriptivo:	35
Cadena de Resultados	37
Indicadores de Resultados y Metas:	38
Modelo Lógico de la Estrategia:	39
Ideología:.....	41
Formulación de Programas Estratégicos:.....	43

Análisis Foda:.....	44
Análisis Estratégico:.....	46
Análisis de Actores:	47
Mecanismos de Seguimiento:	50
Ficha de Indicadores de Resultados:.....	50
Indicador: Ampliación de Infraestructura Portuaria.....	51
Indicador: Incremento Calado en metros de profundidad de la Infraestructura Marítima.	52
Indicador: Ampliación de Infraestructura Portuaria (Muelle)	53
Indicador: Ampliación de Infraestructura Portuaria (Patio No. 14).....	54
Indicador: Plataforma con -13 Mts. de calado en la arista del Muelle.....	55
Indicador: Mantener Operativo el 85% de la maquinaria portuaria	56
Indicador: Desembarque, Embarque y Traslado de toneladas métricas de mercaderías.	57
Indicador: Desembarque, Embarque y Traslado de Contenedores en Muelle.	58
Indicador: Ampliación de las Capacidades para atender los Servicios Portuarios.	59
Selección de Indicadores a Nivel Estratégico:	60
Construcción de la Línea Base:.....	61
Ficha de Seguimiento Plan Operativo Multianual a Nivel de Resultado:.....	61
Ficha de Seguimiento Plan Operativo Multianual a Nivel de Productos:	63
Ficha de Seguimiento Plan Operativo Anual a nivel del Producto:.....	63
Ficha de Seguimiento Plan Operativo Multianual a nivel de Subproducto:	64
Anexos.....	66
Análisis Financiero:.....	66
Proyección de los Ingresos:.....	67
Comparativo de Ingresos y Egresos:	68
Plan de Inversión para el Fortalecimiento de las Operaciones Marítimas y Portuarias de EMPORNAC Santo Tomás de Castilla:	69
Planificación del Mantenimiento a la Infraestructura Portuaria, y Proyectos de Ampliación del Puerto:.....	72
Histórico de tonelaje movilizado:.....	73
Proyección del Tonelaje a Movilizar para el año 2032 en EMPORNAC Santo Tomás de Castilla	75
Análisis de Riesgos:	76
Evaluación de Riesgos:	77
Proceso de Operaciones Marítimas y Portuarias.....	78



Introducción

Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, enfocada en la Gestión por Resultados (GpR), establece su Plan Estratégico Institucional 2023-2027 (con base a los Lineamientos Generales para la Planificación Estratégica del Plan Operativo Multianual 2023-2027 y Plan Operativo Anual 2023, proporcionados por la Secretaria de Planificación y Programación de la Presidencia -SEGEPLAN-, en el marco de la Gestión por Resultados, el Plan Nacional de Desarrollo K'atun: Nuestra Guatemala 2032 y la Política General de Gobierno -PGG- 2020-2024.

Para la planificación y programación institucional se consideraron de manera imperativa, las prioridades, metas, resultados y lineamientos contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo K'atun 2032; mismas que se encuentran alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y las Metas de Desarrollo Sostenible; así como también la Política General de Gobierno. Es un enfoque diseñado para lograr el equilibrio buscado entre los resultados de desarrollo del país y el qué hacer de cada una de sus instituciones, implicando un cambio sustancial en la modalidad de gestión: planificación, asignación presupuestaria, seguimiento y la evaluación.

El Plan Estratégico Institucional de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, expone un diagnóstico de la situación actual de la Empresa, la priorización del problema de interés, el establecimiento del modelo conceptual, la elaboración del modelo explicativo, la identificación de caminos causales críticos, el modelo prescriptivo y el modelo lógico de la estrategia a seguir. También incluye un análisis prospectivo de los macro procesos institucionales.

Antecedentes Históricos

En el Gobierno del coronel Jacobo Árbenz Guzmán, quien tuvo el deseo de darle un nuevo impulso a la economía nacional, al establecer la construcción de la Ciudad-Puerto en la bahía de Santo Tomás, en el Departamento de Izabal, declaró el proyecto de utilidad y necesidad pública. El respectivo contrato se firmó con la compañía Morrison Knudsen el día 30 de junio del año 1953.

Los trabajos de construcción fueron finalizados durante el Gobierno del ex presidente Carlos Castillo Armas, quien inauguró el 13 de septiembre de 1955 las instalaciones portuarias, como un homenaje a la patria, actividad en la que se presenció el envío del primer cargamento simbólico, el cual consistió en varios quintales de minerales de las montañas de las Verapaces, puestas a bordo del Mare-Liberum de la compañía Guatemala-Line.

El 16 de mayo de 1958 la Empresa tomó el nombre de Dirección General de Puertos hasta 1962. En el año 1963 la Dirección General de Puertos se transformó en Empresa Portuaria Nacional Matías de Gálvez, sin embargo, cuando fue inaugurada la segunda etapa de las instalaciones portuarias en 1969, durante el Gobierno del Licenciado Julio Cesar Méndez Montenegro, fue restituido su nombre original como Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, y a la fecha se considera como el principal generador de empleo en la región.



Base Legal EMPORNAC

DECRETO NÚMERO 4-93

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que es función de este Organismo, velar porque se mejore la legislación relacionada con la organización y funcionamiento de entes estatales, a efecto de que proporcionen un servicio eficiente a sus usuarios;

CONSIDERANDO:

Que por Decreto-Ley número 63, de fecha 8 de julio de 1963, se creó la Empresa Portuaria Nacional Matías de Gálvez y por Decreto-Ley número 177, de fecha 18 de febrero de 1964 y Decreto número 15-69 del Congreso de la República, se introdujeron modificaciones a la citada ley y se le sustituyó el nombre a la Empresa por el de Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y que dichos instrumentos jurídicos no le permiten a la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla desarrollar sus funciones con mayor eficiencia;

CONSIDERANDO:

Que es necesario dotar a la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, de una nueva ley que permita tener una mejor organización, alcanzar sus objetivos eficientemente y procurar ser más competitiva con otras Empresas Portuarias que funcionan fuera del Estado de Guatemala.

Finalidades y Cobros

ARTICULO 6. Fines. La Empresa tiene los siguientes fines:

- a). Administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, descarga y transferencia de mercancías y servicios conexos,
- b). Administrar y proporcionar cualquier otro servicio público afín con su actividad.

ARTICULO 7. Cobros. Los servicios a que se refiere el artículo anterior, la Empresa deberá cobrarlos de conformidad con las tarifas respectivas.



Política Integral de Sistemas de Gestión:

Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, es parte de la cadena logística de suministros como prestadora de servicios marítimos portuarios cumpliendo con las normativas y requisitos adecuados tanto legales como los de la organización, de los clientes, usuarios y partes interesadas.



**Puerto Santo
Tomás de Castilla**
EMPORNAC

POLÍTICA INTEGRAL DE SISTEMAS DE GESTIÓN

EMPORNAC como eslabón de la cadena logística y de suministros, presta servicios marítimos-portuarios, cumpliendo con normativas y con los requisitos;

- > LEGALES
- > DE LA ORGANIZACIÓN
- > DE LOS CLIENTES
- > USUARIOS Y PARTES INTERESADAS

Nos comprometemos a:

- a** Proporcionar condiciones de trabajo seguras y saludables para la prevención de incidentes y control de riesgos laborales.
- b** Prevenir la contaminación ambiental de sus actividades y servicios para la protección del medio ambiente.
- c** Brindar satisfacción a nuestros clientes y usuarios.
- d** Aplicar procesos y controles de seguridad para prevenir corrupción, soborno y minimizar amenazas e ilícitos.
- e** Implementar procesos de mejora continua en la organización.

Certificaciones Sistemas de Gestión:



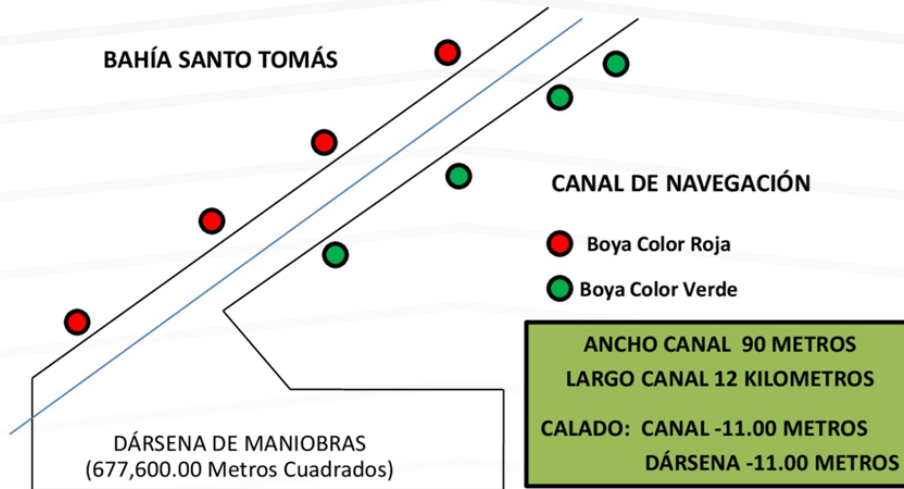
Información del Puerto Santo Tomás de Castilla:



Costa Atlántica (Mar Caribe):	15° 42' Latitud Norte 88° 37' Longitud Oeste
Carta Náutica:	2988
Localización:	Bahía de Santo Tomás de Castilla y Bahía de Amatique Departamento: Izabal, Región Nororiental de la República de Guatemala.
Característica de la Bahía:	Aguas tranquilas, sin fuertes vientos y corrientes, ni arrastre de ríos caudalosos
Rango de Marea:	Máxima 0.54M. Media 0.27 M.
Vientos:	Velocidad 5.1m/seg. (Probabilidad de 75%) Frecuencia de calma 25%
Temperatura Promedio:	26 a 35 grados °C.
Humedad Relativa Promedio:	65 % a 70 %
Muelle:	Tipo Marginal
Longitud:	914.52 metros
Capacidad de carga viva de diseño	1era.Etapa 4.5TxM ² /2da.Etapa 4.00TxM ²
Plataforma de muelle:	4 atracaderos
Longitud por atracadero:	228.63 metros.



Dársena de maniobras Puerto Santo Tomás de Castilla



PUERTO SANTO TOMÁS DE CASTILLA

Área de la Dársena:	677,640 metros cuadrados
Canal de acceso:	Ancho de 90 metros. Longitud de 10,700 metros.
Calado:	-11 metros.
Al rostro del muelle:	-9.70 metros.
Señalización marítima:	<p>13 Boyas, 04 Faros de enfilación, 01 Señal de peligro, 03 Faros señalizando aguas poco profundas, 01 Faro señalizando aproximación al puerto. Sistema Integrado de comunicación para las ayudas a la navegación, luces LED con GPS.</p> <p>Sistema de identificación automática de buques a través de Internet (Automatic Identification System - AIS-)</p>

Conexión con otros Países:



Distancias aproximadas por carretera desde Puerto Santo Tomás hacia ciudad / País ordenadas de acuerdo a las distancias.	Distancia aprox. en kilómetros
Puerto Cortés, Honduras (vía carretera Entre Ríos – Corinto)	65
Puerto Cortés, Honduras (vía carretera Frontera Internacional)	191
San Pedro Sula, Honduras	251
Ciudad de Guatemala, Guatemala	310
Puerto Quetzal, Guatemala	404
Acajutla, El Salvador	527
Frontera México	543
Tegucigalpa, Honduras	546



San Salvador, El Salvador	623
Managua, Nicaragua	1061
Corinto, Nicaragua	1221
San José, Costa Rica	1471
Puerto Caldera, Costa Rica	1582
Puerto Limón, Costa Rica	1638
Ciudad de Panamá, Panamá	2871
Puerto Balboa, Panamá	2871
Puerto Manzanillo, Panamá	2916



Puerto Santo Tomás de Castilla

E M P O R N A C



Mandato Legal

www.santotomasport.com.gt



Mandato Legal:

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA		
ANÁLISIS DE MANDATOS		
NOMBRE Y DESCRIPCIÓN DEL MANDATO Y NORMATIVA RELACIONADA CON LA INSTITUCIÓN (base legal, reglamentos, etc.)	FUNCIONES QUE DESARROLLA LA INSTITUCIÓN (principales funciones según mandato)	BENEFICIO QUE RECIBE LA POBLACIÓN (al cumplir el mandato la institución)
Constitución Política de la República.	Título I. La Persona Humana, Fines y Deberes del Estado, Capítulo Único. Artículo 1. Protección a la Persona. El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común. Artículo 2. Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarles a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona. Sección Décima, Régimen Económico y Social, Artículo 119. Obligaciones del Estado. Son obligaciones fundamentales del Estado: n) Crear las condiciones adecuadas para promover la inversión de capitales nacionales y extranjeros.	Derivado a los servicios de embarque y desembarque, realiza operaciones de importación y exportación, coayuvando a crear las condiciones de inversión, lo que refleja que las personas puedan tener fuente de trabajo digno y decente para mejorar mejorar su nivel de vida.
Ley Orgánica de EMPORNAC DECRETO 4-93	Administrar y proporcionar servicios de embarque y desembarque de pasajeros, carga, descarga y transferencia de mercancías y servicios conexos, administrar y proporcionar otro servicio público afin con su actividad.	Fuente de trabajo, desarrollo en el departamento de Izabal, beneficio para jubilados de EMPORNAC.
Ley de servicio civil Decreto número 1748 del Congreso de la República de Guatemala	Establece en su Art. 1; que esta Ley es de orden público y los derechos que consigna son garantía mínimas irrenunciables para los servidores públicos, susceptibles de ser mejoradas conforme las necesidades y posibilidades del Estado.	Norma la política salarial de acuerdo a la estructura organizacional en Empornac Santo Tomás.
Código de Trabajo Decreto 1441 del Congreso de la República de Guatemala	Art.1 El referido Código regula los derechos y obligaciones de patronos y trabajadores, con ocasión del trabajo, y crea instituciones para resolver sus conflictos.	Tener condiciones laborales dignas para todos los colaboradores de Empornac Santo Tomás.

Reglamento de la Ley Orgánica del Presupuesto Decreto 101-97 y sus modificaciones Acuerdo Gubernativo 540-2013	En sus Art. 3 y 4 establece que las Unidades de Planificación son responsables de asesorar a las máximas autoridades de los Organismos de Estado a los que pertenezcan, así como sus competencias.	Brindar opciones de desarrollo, cumpliendo con los artículos que corresponden a las actividades de Empornac
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 ratificado por Decreto Ley No. 74-82	Disposiciones Técnicas: Según el Capítulo XI-2 Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima tiene en la regla XI-2/3 la aplicación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). La parte A de dicho código es obligatoria y en la parte B figuran orientaciones sobre la mejor manera de cumplir las prescripciones obligatorias.	Contar con relaciones comerciales buque-puerto, a nivel internacional seguras. A) Elaboración del Anteproyecto de Planificación. B) Elaboración del Anteproyecto de Presupuesto.
Normativa sobre la Política Marco de Gestión Ambiental -Ley de Ambiente Acuerdo Gubernativo No. 791- 2003	Empornac pone en práctica medidas que garanticen el equilibrio ecológico, la conservación, sostenibilidad, y buen uso del ambiente y el patrimonio natural del país, para garantizar un ambiente saludable. Entre ellas sensibilización sobre el cuidado del agua, energía y áreas verdes.	Con nuestro ecosistema protegido, acceso de áreas limpias en función de la Ley, toda la comunidad portuaria puede disfrutar de los beneficios que nos brinda el ecosistema.
Ley Marco para regular la reducción de la vulnerabilidad, la adaptación obligatoria ante los efectos del Cambio Climático y la mitigación de gases de efecto invernadero, Decreto 7-2013	Esta ley tiene como fin principal, que el Estado de Guatemala a través del Gobierno Central, entidades descentralizadas, entidades autónomas, las municipalidades, sociedad civil organizada y la población en general, adopte prácticas que propicien condiciones para reducir la vulnerabilidad, mejoren las capacidades de adaptación y permitan desarrollar propuestas de mitigación de los efectos del cambio climático producido por las emisiones de gases de efecto invernadero.	Los trabajadores de Empornac cuentan con espacios o lugares que no estén afectados por la vulnerabilidad de los cambios climáticos.
Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento, Decreto 57-92 y sus modificaciones Decreto 9-2015 y al Reglamento AG 122-2016	Artículo 1: la compra, venta y contrataciones de bienes, suministros, obras y servicios que requieran los organismos del Estado, sus entidades descentralizadas, y autónomas, unidades ejecutoras, las municipalidades y las empresas públicas estatales o municipales, se sujetan a la referida Ley y su Reglamento.	Se garantiza a la población y comunidad portuaria, actividades financieras transparentes en función de la presente ley.
Reglamento de navegación para uso del canal de acceso al Puerto de Santo Tomás y Puerto Barrios acuerdo ministerial 09-2013 12 agosto 2013	Este reglamento regula la ruta de navegación entre Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla, incluyendo las áreas de Fondeo.	Todo buque que ingrese a los dos puertos, debe regirse al Reglamento para garantizar movimientos marítimos seguros, para nuestros clientes internos y externos.
Ley de áreas protegidas decreto 489 Congreso de la República mod dto 110-96 Actividades dentro de las áreas protegidas	El objetivo de las áreas protegidas es la conservación, el manejo racional y la restauración de la flora y fauna silvestre, recursos conexos y sus interacciones naturales y culturales, que tengan alta significación por su función o sus valores genéticos.	Defender y preservar el patrimonio natural nacional, así como la conservación de la flora y fauna para evitar desbordamiento de ríos que afectan a la población.
Ley que declara áreas protegidas reserva protectora de Cerro San Gil de Izabal dto 129-96 Congreso de la República	Promover los cuidados de los cuerpos de agua y fauna existentes en el lugar.	Defensa de los efectos naturales como huracanes e inundaciones, así como abastecimiento de agua entubada a la población portuaria.
Superintendencia de Administración Tributaria -SAT, resolución CAUCA 223-2008, RECAUCA 224-2008	Regulación, disposiciones referentes a las condiciones, requisitos, obligaciones y procedimientos de operación que corresponden al Depósito Aduanero Temporal - DAT-.	Se garantiza a clientes externos que la mercancía llegue a su destino bajo los lineamientos que establece la Sat, sin ningún problema,
Objetivos de Desarrollo Sostenible	Objetivo No. 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA: Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	Ampliación y mantenimiento de la infraestructura portuaria, propiciando el empleo y la inversión.



Políticas Públicas:

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA						
ANÁLISIS DE POLÍTICAS						
No.	Nombre de la Política	Vigencia de la política	Objetivo de la política	Población que describe la política	Meta de la política	Vinculación institucional con esta Política (describir las intervenciones o acciones que realiza la institución en el cumplimiento de la política)
1	K'atun Nuestra Guatemala 2032 y la contribución institucional	2014-2032	Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos	Población Nacional	En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%.	1. MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIO DE EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE. 2. BUQUES ATENDIDOS EN TIEMPO PROMEDIO CON SERVICIO DE ATRAQUE, ZARPE Y ASISTENCIA EN NAVEGACIÓN
2	Política General de Gobierno 2020-2024	2020-2024	Cumplir con los 5 pilares estratégicos: 1. Economía, Competitividad y Prosperidad, también 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.	Población Nacional	M3-Para el año 2023 el país ocupa la posición 88 en el ranking del Doing Business	
3	Política Nacional de Competitividad	2018-2032	Crear las condiciones de competitividad necesarias para incrementar la productividad y generar crecimiento económico inclusivo, acelerado y sostenible, con una tasa promedio superior al 6% anual de crecimiento del Producto Interno Bruto, para el año 2032.	Población Nacional	NA	Somos una institución que formamos parte del proceso de importación y exportación de mercancías, generando empleos directos e indirectos, lo cual promueve el desarrollo económico en nuestro país.
4	Política Nacional para el Desarrollo Turístico Sostenible de Guatemala 2012-2022	2012-2022	Plantea el turismo sostenible como una opción real de desarrollo económico y social, demostrando su capacidad de contribuir de forma eficaz a la generación de empleo digno y ocupaciones productivas, a la protección del medio ambiente y el patrimonio cultural, así como al fortalecimiento de la identidad nacional. Se propone resguardo de la integridad física de los visitantes nacionales y extranjeros. Consolidar al turismo como eje articulador del desarrollo de la Nación en el marco de la sostenibilidad, de forma que contribuya a generar las condiciones necesarias para mejorar la competitividad del país en el ámbito internacional y favorecer el acceso de los guatemaltecos a una vida digna. Resguardar la integridad física de los visitantes nacionales y extranjeros	Visitantes Nacionales y extranjeros a nivel nacional	1.-Se tiene previsto alcanzar una tasa de crecimiento promedio anual del 6.6% en lo que corresponde al número de llegadas de turistas ² internacionales al país, para el período 2012-2016, y del 8% para el 2016-2022. 2.- En lo que corresponde al ingreso de divisas ³ por concepto de turismo, se pretende alcanzar una tasa de crecimiento promedio anual del 8.6% para el período 2012-2016 y del 9.9% para el 2016-2022.	Contar con infraestructura para la atención del turista vía marítima, además coordinar con las empresas que se dedican al servicio de atención al turista.



5	Política Nacional de Cambio Climático	Diciembre 2009, Según Acuerdo Gubernativo NO.329-2009	Que el Estado de Guatemala, a través del Gobierno Central, las municipalidades, la sociedad civil organizada y la ciudadanía en general, adopte prácticas de prevención de riesgo, reducción de la vulnerabilidad y mejora de la adaptación al cambio climático, y contribuya a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en su territorio, coadyuve a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes y fortalezca su capacidad de incidencia en las negociaciones internacionales de cambio climático. Fortalecer y desarrollar la capacidad nacional, incluyendo la transformación institucional requerida, para abordar el tema de adaptación y mitigación al Cambio Climático.	Población Nacional	N/A	A través de intervenciones directas, el departamento de Ambiente de Empornac, ejecuta actividades de reforestación de áreas y cuidado de los recursos naturales y del medio ambiente en las zonas de influencia.
6	Política Nacional para la Reducción de Riesgo a los Desastres en Guatemala	Aprobada en Acta 03-2011, Según Acuerdo 06-2011 del Consejo Nacional de CONRED	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.	Población Nacional	N/A	Dentro del recinto portuario se presta el servicio de colocación de barreras a los buques tanqueros, así mismo la extracción de sludge, con el objetivo de minimizar el impacto de algún derrame que dañe el medio ambiente.
7	Política para la Desconcentración y Descentralización de la Gestión Ambiental en Guatemala	2011	Promover el traslado de competencias en materia de gestión ambiental, de manera desconcentrada y descentralizada progresivamente a las municipalidades, con el fin de mejorar las condiciones ambientales del país, enfatizando la prevención, conservación, protección y mejoramiento del patrimonio natural del país.	Nivel Nacional	N/A	Instalación de recipientes para depositar desechos, presta servicio a través de terceros para extracción de sludge.
8	Política de Conservación, Protección y Mejoramiento del Ambiente y de los Recursos Naturales	2005	Armonizar, definir y dar las directrices a los diferentes sectores para el mejoramiento del ambiente y la calidad de vida de los habitantes del país; el mantenimiento del equilibrio ecológico; y el uso sostenible de los recursos naturales.	Nivel Nacional	N/A	Protección de la zona de amortiguamiento del Cerro San Gil que es parte de la zonas protegidas.
9	Política Nacional de Educación Ambiental	2004	Promover en la población guatemalteca la construcción de una cultura ambiental mediante la transmisión, aplicación de conocimientos, formación de valores y actitudes que conduzcan al desarrollo sostenible del país.	Nivel Nacional	N/A	Charlas de educación ambiental para el cuidado y protección de los recursos naturales, colocación de stickers de concientización del buen manejo de los recursos.
10	Política Nacional para la Gestión Ambientalmente Racional de Productos Químicos y Desechos Peligrosos En Guatemala	2013	Lograr una gestión ambientalmente racional de los productos químicos y desechos peligrosos a nivel nacional.	Nivel Nacional	N/A	Se presta el servicio a través de terceros de extracción de sludge.



Plan Nacional de Desarrollo K'ATUN 2032 y su contribución Institucional

El K'atun propone una visión común de país, un sueño compartido, con confianza en un futuro diferente y mejor. Considera la diversidad como fuente de riqueza para la construcción de relaciones de convivencia intercultural y el afinamiento de una cultura de paz. Las personas y sus particularidades, devenidas de la condición, posición y situación socio cultural, económica y política a la que pertenecen, son el centro del Plan Nacional de Desarrollo: K'atun, Nuestra Guatemala 2032 que se presenta en este documento. El Plan Nacional de Desarrollo se encuentra integrado por cinco ejes:

- a) Guatemala Urbana y Rural
- b) Bienestar para la Gente
- c) Riqueza para todas y todos
- d) Recursos naturales para hoy y para el futuro
- e) El Estado como garante de los derechos humanos y conductor del desarrollo.



Los ejes contienen una serie de metas, resultados y lineamientos estratégicos (decisión que delinea el abordaje de un problema o potencialidad de forma prioritaria) que deben de influir en el mediano y largo plazo, con el objetivo específico de modernizar las estructuras estatales esenciales.

Ejes Relacionados

Con el tema portuario, los ejes relacionados en el marco de sus estrategias de desarrollo son:

- **Riqueza para Todas y Todos:** Que tiene como prioridad 3: Infraestructura para el desarrollo, como Meta1; Asegurar un nivel de inversión en capital físico no menor al 20% del PIB, y un nivel de gasto público de capital por encima del 5% del PIB.

Resultado1.1: En el 2032 el país ha asegurado la infraestructura necesaria para garantizar el crecimiento económico inclusivo.

- **Lineamientos:**

- a) El financiamiento y los mecanismos de regulación más apropiados.
- b) 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.

Empornac como eslabón de la cadena logística y suministros, a través de los servicios marítimos-portuarios, facilita el comercio marítimo internacional a sus clientes, lo cual incide en la balanza comercial del país, logrando en el largo plazo que el comportamiento de las exportaciones contribuya al crecimiento de la actividad económica (PIB) y a la generación de empleo.

La cadena de resultados de Empornac va en función de mejorar y ampliar la infraestructura portuaria, para atender de manera eficiente y eficaz la oferta en los servicios portuarios; a través de la ampliación de los espacios de apilamiento, ampliación de un atracadero y adquisición de maquinaria adecuada.

- **Recursos Naturales hoy y para el futuro:** 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 resistencia, ante el impacto que la naturaleza presenta

EMPORNAC, como puerto certificado en el Sistema de Gestión Ambiental Iso 14001, tiene normativa interna, la cual le permite ejecutar acciones para el cuidado del medio ambiente y minimizar los impactos ambientales significativos que provienen de actividades que realizan los clientes y usuarios como parte de los procesos de la industria de los servicios portuarios.



- **Estado como garante de los derechos humanos y conductor del desarrollo:** Generar las capacidades políticas, legales, técnicas, administrativas y financieras de la institucionalidad pública para poner al estado en condiciones de conducir un proceso de desarrollo sostenible, con el enfoque de derechos en el marco de la gobernabilidad democrática.

La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, es la principal fuente de trabajo en la región, que garantiza los derechos a sus colaboradores apegada a la Constitución Política de la República, Leyes de la materia y normativa interna. Con lo empleos directos e indirectos que genera, promueve el desarrollo económico y social del país.

Prioridad Nacional de Desarrollo:

- **Empleo e inversión:**

Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, tiene como objetivo fomentar el empleo y la inversión de manera directa e indirecta, para que el ciudadano tenga un nivel de vida digna y decente, y disminuya la pobreza en nuestra Guatemala.

Meta Estratégica de Desarrollo:

- 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.

EMPORNAC enfoca sus estrategias del empleo y la inversión, para alcanzar sus metas, estableciendo los puntos estratégicos para incrementar sus ingresos a través de inversiones a nivel nacional y extranjera, para contribuir al incremento del Producto Interno Bruto.

Política General de Gobierno 2020-2024



- **Pilar: Economía, Competitividad y Prosperidad.**
- **Objetivo sectorial:** Propiciar una base de infraestructura estratégica funcional para apoyar la actividad económica y la generación de empleo. Para Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, es importante enmarcar la estrategia de generación de empleo digno y decente, ya que esto promueve una vida digna para el ciudadano, a la vez que hace crecer la economía y el desarrollo de nuestro país.
- **Acción estratégica:** Eficientar la gestión de los puertos y aeropuertos mediante el estudio que promueva la viabilidad en la concesión de la administración del Aeropuerto La Aurora, de Puerto Quetzal, Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios.
- **Meta estratégica 1:** Para el año 2023 se ha incrementado en 2.60 puntos porcentuales la tasa de crecimiento del PIB real.

Resultado Estratégico de Desarrollo:

- **Resultado Estratégico de Desarrollo –RED-:** 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).

EMPORNAC contribuye con este resultado estratégico de desarrollo por medio de la generación de empleos directos en la industria de los servicios portuarios, empleos indirectos en las diferentes industrias que operan en apoyo en la industria de los servicios portuarios; y facilita el comercio marítimo internacional por medio de las importaciones y exportaciones, que es fundamental para coadyuvar al crecimiento del PIB de nuestro país.

Objetivos de Desarrollo Sostenible:

Guatemala adoptó oficialmente los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en la reunión de Alto Nivel de las Naciones Unidas celebrada en septiembre de 2015. Esta Agenda está enfocada en las personas, la paz, el planeta, la prosperidad y una alianza para el desarrollo. Tiene como propósito 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”



Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, adopta el objetivo No. 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA: Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, así como el empleo y la inversión.

 **OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**



Matriz de Planificación Estratégica Institucional:

Resumen de resultados, metas e indicadores														SPPD-09				
Vinculación institucional								Resultado institucional				Línea base *			Magnitud del indicador (meta a alcanzar)			
Prioridad Nacional de Desarrollo	Meta Estratégica de Desarrollo	99 metas (16 + 83)	Política General de Gobierno 2020-2024				RED	Descripción de resultado	Nivel de resultado			Nombre del indicador	Año	Dato absoluto	Dato relativo %	Fórmula de cálculo	Dato absoluto	Dato relativo %
			Pilar	Objetivo Sectorial	Acción Estratégica	Meta			Final	Inter medio	Indicador							
Empleo e inversión	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.	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.	Economía, Competitividad y Prosperidad	Propiciar una base de infraestructura estratégica funcional para apoyar la actividad económica y la generación de empleo	Eficientar la gestión de los puertos y aeropuertos mediante el estudio que promueve la viabilidad en la concesión de la administración del Aeropuerto La Aurora, de Puerto Quezsal, Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios.	Para el año 2023 se ha incrementado en 2.60 puntos porcentuales la tasa de crecimiento del PIB real	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).	Para el año 2023 se ha incrementado la construcción a 254,555 mts cuadrados de patio para apilamiento de contenedores (un aumento de 11,637 mts cuadrados del patio No. 15).			X	Ampliación de Infraestructura Portuaria	2021	242918	100%	Mts. cuadrados existentes + mts. cuadrados a construir = mts. totales de patio.	254,555	57%
							Para el año 2023 se cuenta con canal de acceso y dámsena de maniobras, con una profundidad de -13 mts., con respecto a nivel medio del mar.			X	Incremento de calado en metros de profundidad de la infraestructura marítima	2021	-9.70 mts.	100%	Mts. de profundidad existentes más número de mts. a dragar-profundidad final. (-9.70 + (-3.30)) = -13.00 metros.	-13.00 mts.	100%	
							Para el año 2024, se han construido 300 mts lineales para un incremento a 1,214 mts. lineales de infraestructura en el muelle portuario. (Construcción atracadero No. 5)			X	Ampliación de infraestructura portuaria (muelle)	2021	914 mts.	100%	Longitud de muelle actual más longitud de muelle a construir.	300 mts.	100%	
							Para el año 2024, se ha incrementado la construcción de patios de contenedores a 329,555 mts. cuadrados (Construcción de 75,000 mts. cuadrados del patio No. 14).			X	Ampliación de infraestructura portuaria (patios de contenedores)	2021	254,555 mts.	100%	Mts. Cuadrados existentes + mts. Cuadrados a construir = mts totales de patio.	75,000 mts.	100%	
							Para el año 2026, se han construido 4 plataformas frontales de 15 mts. de ancho en los atracaderos No. 1, 2, 3 y 4, para alcanzar profundidad de -13 mts. a rostro de muelle, en el Puerto Santo Tomás de Castilla.			X	Plataformas con -13 metros de calado en la arista del muelle	2021	0	0	Número de plataformas construidas/ Número total de plataformas a construir.	4	100%	
							Para el año 2,027 se aumentará el desembarque y embarque de mercaderías a 10,486,435 toneladas métricas.			X	Desembarque, embarque y traslado de toneladas métricas de mercaderías en muelle.	2021	9,496,856	100%	Sumatoria del tonelaje métrico movilizado en las operaciones de embarque y desembarque.	10,486,435	100%	
							Para el año 2,027 se aumentará a 338,553 contenedores desembarcados y embarcados.				Desembarque, embarque y traslado de contenedores en muelle.	2021	306,608	100%	Sumatoria de los contenedores movilizados en las operaciones de embarque y desembarque	338,553	100%	
							Para el año 2027 se mantendrá operativa el 85% de la maquinaria (228 de 269 existentes).			X	Mantener operativo el 85% de la maquinaria portuaria	2021	127/237	54%	Maquinaria operativa/Total de maquinaria.	228/269	85%	
							Para el año 2027, se ha incrementado en un 28% promedio las capacidades para atender la oferta en los servicios portuarios, a través de la ampliación de la infraestructura portuaria y maquinaria adecuada (20% puestos de atraque, 24% profundidad, 16% patios para contenedores y 50% maquinaria adquirida).			X	Ampliación del 38% de las capacidades limitadas para atender servicios portuarios	0	0	0	Crecimiento ocupación puestos de atraque más crecimiento de profundidad más crecimiento en patios de apilamiento más crecimiento o adquisición de maquinaria, dividido cuatro/ promedio ponderado.	38%	100%	





**Puerto Santo
Tomás de Castilla**
E M P O R N A C



VINCULACIÓN Y DESARROLLO DE MODELOS GPR

Identificación, Análisis y Priorización de la Problemática:

El Grupo de Trabajo Técnico Institucional, conformado por los directores de área, realizaron un análisis y priorización de la problemática, derivado del conocimiento y la observancia en sus áreas de trabajo, determinando como problema central las

“CAPACIDADES LIMITADAS PARA ATENDER LA DEMANDA DE SERVICIOS PORTUARIOS”

"CAPACIDADES LIMITADAS PARA ATENDER LA DEMANDA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS"													
Problema o condición de desarrollo	FACTORES DIRECTOS	PARAMETROS A NIVEL CAUSA DIRECTA			FACTORES INDIRECTOS	PARAMETROS A NIVEL CAUSA INDIRECTA ULTIMA			PARAMETROS A NIVEL CAUSA INDIRECTA ULTIMA NIVEL PONDERADA CON CAUSA DIRECTA			Factor de Jerarquización	JERARQUIA
		Magnitud con que se presenta en Guatemala y a nivel internacional (1 a 5)	Evidencia de la relación causal con el Resultado Estratégico (1 a 5, o Cero)	Fuerza explicativa en relación con el Resultado Estratégico (1 a 5, o Cero)		Magnitud con que se presenta en Guatemala y a nivel internacional (1 a 5)	Evidencia de la relación causal con la causa directa (1 a 5, o cero)	Fuerza explicativa en relación con la causa directa (1 a 5, o cero)	Magnitud Ponderada	Evidencia Ponderada	Fuerza Explicativa Ponderada		
Capacidades Limitadas para Atender la Demanda de Servicios Portuarios	1. Insuficiente Infraestructura Portuaria y Marítima	4.75	7.25	5.00	1.1. Terminales Portuarias no Especializadas (para cada tipo de carga y pasajeros graneles líquidos, graneles sólidos, cruceros de turismo)	4.75	3.75	5.00	22.6	27.2	25.0	1177.5	
					1.1.1 Falta de un Plan de Desarrollo Portuario (modernización del puerto)	4.50	3.75	5.00	21.4	27.2	25.0	1115.5	
					1.2 Limitantes de los Espacios de Apilamientos	4.75	3.50	4.00	22.6	25.4	20.0	1023.8	
					1.2.1 Alta tasa de ocupación espacio físico	4.75	3.50	4.50	22.6	25.4	22.5	1080.2	
					1.2.1.1 Bajas tarifas de almacenamiento	4.00	3.25	4.00	19.0	23.6	20.0	827.7	
					1.2.2 Mercadería Confiscada y en Abandono	4.25	3.50	4.00	20.2	25.4	20.0	916.0	
					1.3 Falta de Calados adecuados a rostro de	5.00	3.75	4.50	23.8	27.2	22.5	1180.1	
	2. Baja productividad en los Servicios Portuarios de Carga y Descarga	4.25	3.25	4.25	2.1 Insuficiente Maquinaria y Equipo	4.50	3.50	4.75	21.4	25.4	23.8	1050.0	
					2.2 Maquinaria en Mal Estado	4.75	3.75	4.75	22.6	27.2	23.8	1149.3	
					2.2.1 Mantenimiento preventivo y correctivo deficiente por falta de repuestos y llantas	4.50	3.25	4.50	21.4	23.6	22.5	984.6	



Análisis de la Población:

Población Universo:

La población universo está definida por los importadores, exportadores, transportistas y agencias navieras quienes son nuestros principales clientes, y que apegados al marco jurídico de nuestra institución reciben los servicios portuarios.

Análisis de la población universo:

Empresas navieras como Seaboard Marine LTDA, Compañía de Desarrollo Bananero de Guatemala, Crowley Latin American Services, AGUNSA, Mediterranean Shipping Company, CMA CGM Guatemala, son navieras que, con base en sus centros de operación, flota de barcos y movimiento de carga a nivel mundial, se encuentran en los primeros sitios de esta recia industria portuaria, lo cual no sería posible sin las actividades que realizan los transportistas, importadores y exportadores de manera directa con las Agencias Navieras, lo que permite que el desarrollo incremente en el puerto Santo Tomás de Castilla.

Población Objetivo:

Los importadores, exportadores y 29 empresas navieras, que mantienen una relación comercial con la Empresa Portuaria.

Análisis población objetivo:

Las Agencias Navieras a través de sus importadores, exportadores y transportistas, son muy importantes para Empornac, ya que a través de ellas buscamos el incremento en el volumen de toneladas métricas de mercancías y/o unidades contenedorizadas, que se movilizan a través de nuestro puerto.

Población elegible:

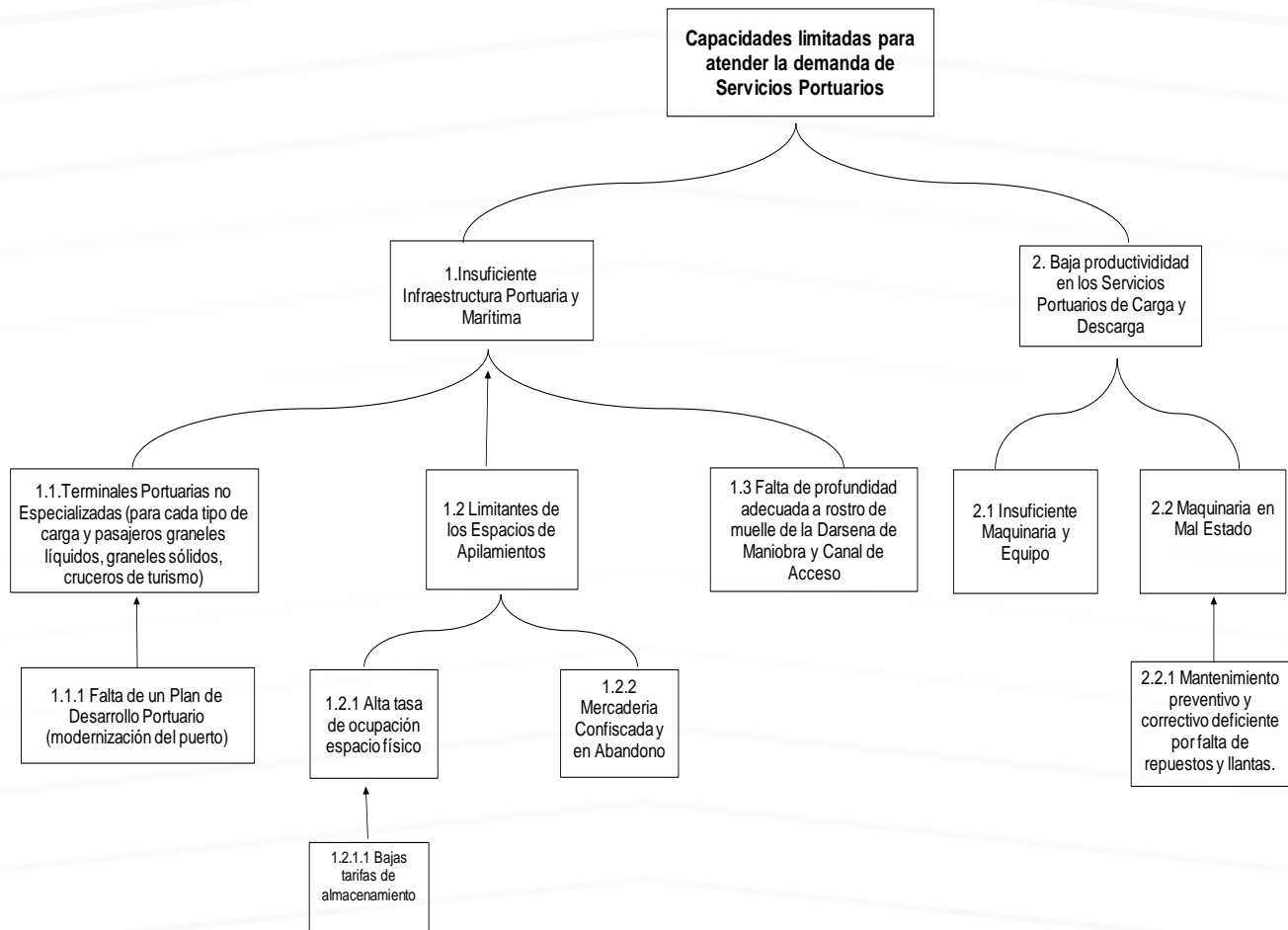
Se determinaron como la población elegible las agencias navieras registradas, quienes determinan la magnitud de la actividad portuaria, por el volumen de toneladas métricas de mercancías y/o unidades contenedorizadas que movilizan a través del puerto.

USUARIO	
01	SEABOARD MARINE LTDA
02	PORTUARIA DE AMATIQUE
03	CROWLEY LATIN AMERICA SERVICES
04	CIA. DESARROLLO BANANERO DE GUATEMALA
05	OMARSA
06	MAERSK GUATEMALA, S.A.
07	COMERCIALIZADORA PAHAME
08	GRANELSA, S.A.
09	KING OCEAN GUATEMALA, S.A.
10	AGENCIA NAVIERA IZABAL
11	NAVIERA RECINOS
12	ZACAPAEX, S.A.
13	MEDITERRANEAN SHIPPING
14	CHIQUITA GUATEMALA, S.A.
15	DANMAR, S.A. (CARIBMAR)
16	DANMAR, S.A.
17	TRANSOCEANICAS, S.A.
18	BRASMARES, S.A.
19	CONSORCIO MARITIMO CENTRAMERICANO, S.A.
20	CENTRANS INTERNACIONAL
21	RIQUE, S.A
22	ASISTENCIA Y LOGISTICA PORTUARIA, S.A. (ALOPSA)
23	NAVIOMAR GUATEMALA, S.A.
24	PRESERSA, S.A.
25	SERVICIOS NAVIEROS Y PORTUARIOS, S.A.
26	TROPIGAS DE GUATEMALA, S.A.
27	CMA CGM GUATEMALA, S.A.
28	ASISTENCIA MARITIMO & ADUANAL
29	AGENCIA MARITIMA DEL NORTE

Fuente de información: Departamento Comercial



Modelo Conceptual: Luego de haber identificado la priorización de la problemática se construyó el modelo conceptual, el cual nos permite identificar la problemática de Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, y para ello se realizó el análisis de las evidencias establecidas por del Grupo de Trabajo Técnico Institucional GTTI. Este es un diagrama estructurado que representa un conjunto de causales, y le permite a la Gestión por Resultados diseñarse a partir de instrumentos con evidencias.



Análisis de Evidencias: Es el resultado de un proceso sobre lo ocurrido, que demuestra la existencia de un hecho que puede ser observable y verificable. Según nuestros antecedentes se registran las evidencias encontradas en Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, y para ello los directores utilizaron la matriz de factores directos e indirectos y en base al conocimiento en sus áreas se establecieron las evidencias que se describen en el siguiente cuadro:

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMAS DE CASTILLA													
BUSQUEDA Y SISTEMATIZACION DE EVIDENCIAS EMPORNAC SANTO TOMAS													
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		
1	MEDICIÓN MENSUAL DE PRODUCTOS 2021					REPORTE INTERNO OPEPORT	OPERPOT 2021	X				REGISTRO DE LOS RENDIMIENTOS OPERATIVOS	
2	OFICIO 634-2021 SECCIÓN PATIO CONTENEDORES. OFICIO 1456-2021 DE LA DIRECCIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS.					OFICIO 634-2021 - OFICIO 1456-2021	JEFATURA DE LA SECCIÓN DE PATIO CONTENEDORES, DIRECCIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS 2021	X				INFORMES DEL ESTADO DE LA MAQUINARIA.	
3	ESTUDIO BATIMETRICO DEL ÁREA DE OPERACIONES MARÍTIMAS (CANAL DE ACCESO Y DÁRSENA DE MANIOBRAS).	X					EMPRESA PORTUARIA QUETZAL, EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA Y DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS MARÍTIMOS DEL MDN, AÑO 2,020.	X				INFORME DEL CALADOS DEL PUERTO NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA.	
4	OFICIO 426-2021, Clasific.: SP/DCSP/DOP., DE LA SECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS.					INFORME INTERNO CONTENIDO EN OFICIO No. 426-2021.	SUBJEFATURA DE LA SECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS, 2,021.	X				INFORME INTERNO DE LOS BUQUES QUE NO FUERON ATENDIDOS A SU ARRIBO POR INDISPONIBILIDAD DE ATRACADEROS CON CALADO SUPERIOR A 9.00 METROS.	
5	Insuficiente Infraestructura Portuaria.			X			Comisión Interamericana de Puertos -2017.	X				Modernización de la infraestructura Portuaria y Procesos operativos.	
6	Debilidad Tecnológica.			X			Comisión Interamericana de Puertos -2017.	X				Modernización de la infraestructura Portuaria y Procesos operativos automatizados.	
7	Plan de desarrollo portuario.	X					DG Ingeneering, Kunil Ingeneering y Korea Port Ingeneering Port.	X				Modernización del puerto.	
8	Limitantes de los espacios de apilamiento.			X			Estadísticas EMPORNAC.					Estadísticas EMPORNAC.	
9	Terminales portuarias no especializadas.			X			CEPAL-1996.	X				Procesos y procedimientos eficientes.	
10	Maquinaria en mal estado.			X			Reunión Portuaria del Istmo Centroamericano-2019.	X				Manejo y control adecuado de la carga y descarga.	
11	Calado Inadecuado en dársena de maniobras y canal de acceso					X	Empresa Portuaria Quetzal, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y Dirección General de Asuntos Marítimos del MDN, año 2020	X				Informe de calado en canal y dársena de maniobras del Puerto Nacional Santo Tomás de Castilla	

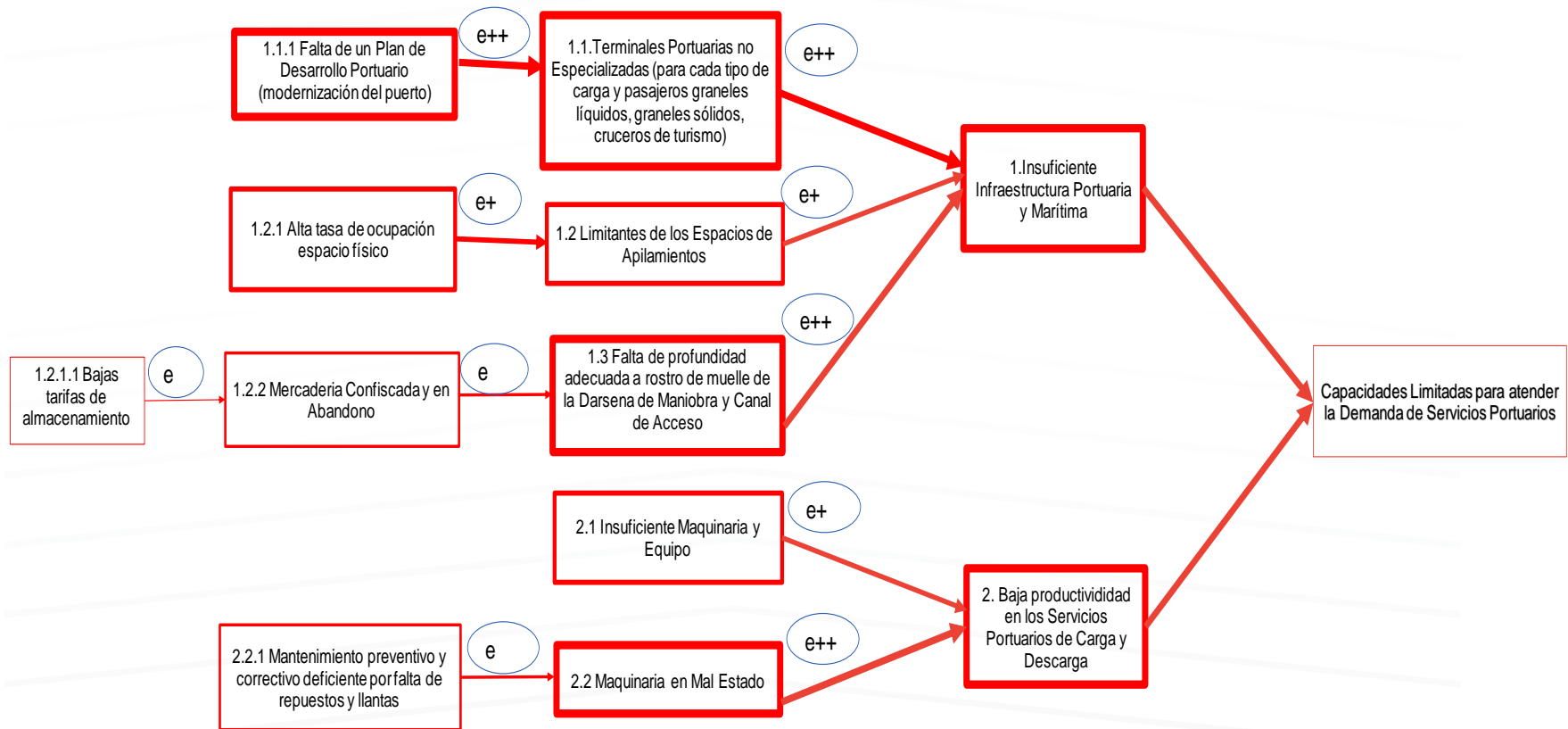
Nota: Las evidencias deben respaldar cada una de las causas identificadas y jerarquizadas, así como, corresponder a fuentes académicas, interinstitucionales, científicas, opiniones de expertos reconocidos o buenas prácticas reconocidas a nacional o internacional que hayan sido comprobadas.



Modelo Explicativo:

El modelo explicativo se deriva del proceso de la construcción o adaptación de un modelo conceptual, y consiste en una caracterización específica para nuestra empresa, esto implica la identificación de las causas del problema priorizado o condición de interés en función de las características propias de EMPORNAC. De esta manera, las soluciones propuestas deberán ser factibles económicamente y que generen cambios positivos en el producto a entregar.

El modelo explicativo busca desagregar cada uno de los elementos del modelo conceptual con el mayor detalle posible, para valorar la fuerza de las relaciones causales, por medio de la revisión sistemática de las evidencias.



- ❖ **Flecha:** representa la relación de causa-efecto, y su dirección correspondiente.
- ❖ **Grosor de la flecha:** representa la mayor o menor fuerza explicativa.
- ❖ **Color de la flecha:** las flechas rojas representan relaciones de causa efecto (más gruesa la relación causal es mayor) y las flechas azules representan la eficacia de la intervención (más gruesa más eficaz).
- ❖ **Flecha interna:** se agrega una flecha hacia arriba o hacia abajo para denotar el cambio en los factores y su vínculo con la condición de interés. Cuando la flecha apunta en ambas direcciones, denota que es una relación de asociación. Cuando la flecha es en una dirección denota una relación causa y efecto (tiene una dirección).
- ❖ **Símbolo “e”:** significa que, para una relación causal determinada, existe evidencia derivada de opinión de expertos.
- ❖ **Símbolo “e+”:** significa que, para una relación causal determinada, existe evidencia derivada de una Revisión Sistemática de Evidencias.
- ❖ **Símbolo “e++”:** significa que, para una relación causal determinada, existe evidencia derivada de una Revisión Sistemática de Evidencias ya probada.
- ❖ **Símbolo “?”:** significa que está pendiente la Revisión Sistemática de Evidencias respecto del factor causal.
- ❖ **Caja (rectángulo):** representa un factor causal.
- ❖ **Tamaño de caja:** representa la magnitud del factor causal.
- ❖ **Color de la caja:** las rojas representan las causas o los factores explicativos de la condición de interés, las azules las intervenciones.



Jerarquización de Causales y Caminos Causales Críticos:

Se estableció la jerarquía de todos los caminos causales identificados en el modelo explicativo, para determinar qué caminos son los de mayor impacto que ayuden a abordar el problema central, y que nos permita tener la guía para la toma de decisiones.

En este modelo se realizó la jerarquización en el cual se ponderó la fuerza explicativa de las relaciones causales, así como la evidencia de las causales y su magnitud.

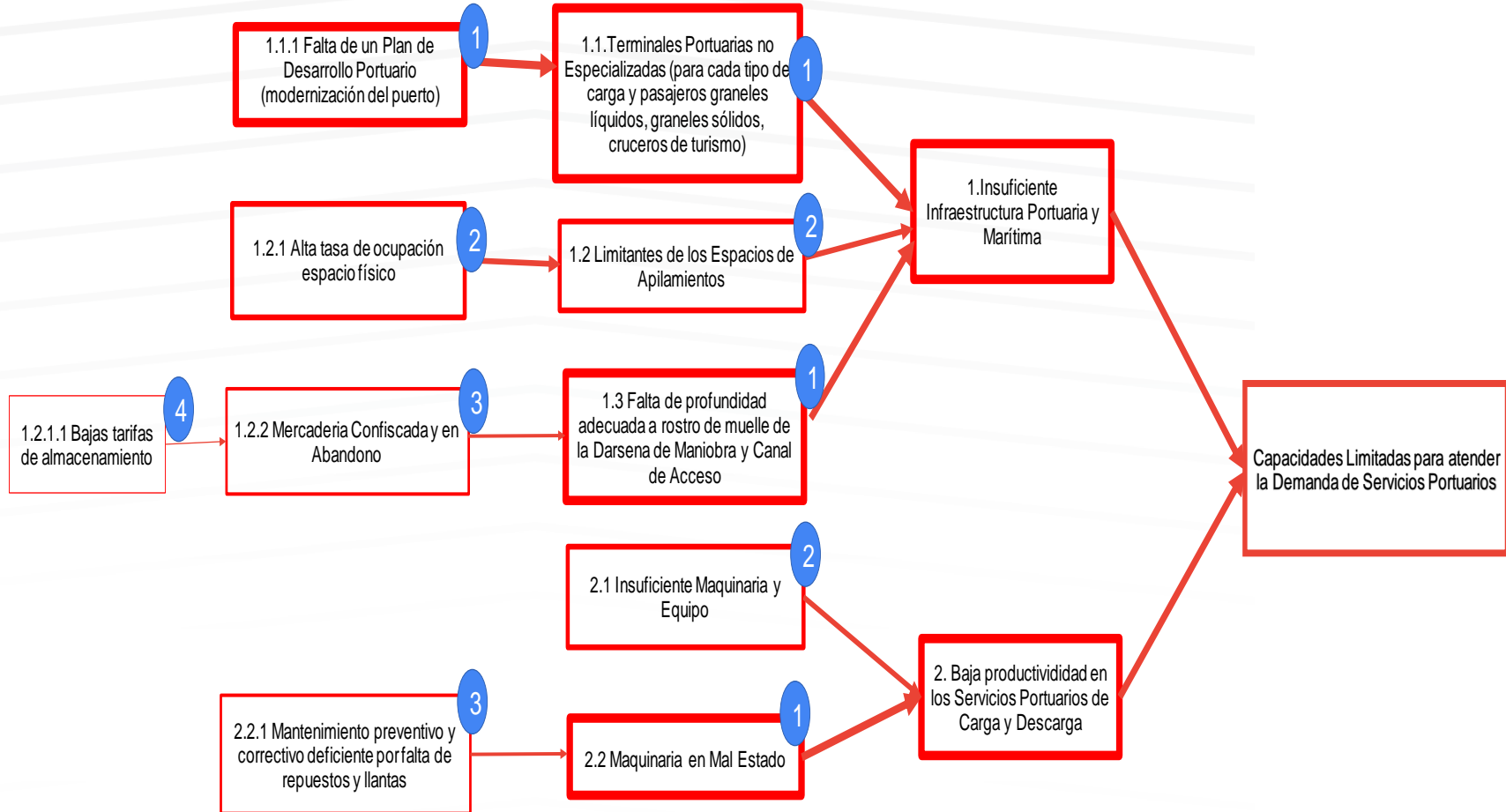
Fuerza explicativa:

Es la que mide la cantidad de cambio que una causa indirecta genera sobre una directa o una causa directa sobre el problema.

Evidencia: Evidencia de la relación causal entre una causa y la del nivel superior a la que contribuye. (por ejemplo; mis reportes internos me muestran que al resolver la “Baja productividad en los servicios portuarios de carga y descarga” estaría resolviendo la problemática “, lo que también me representa la fuerza explicativa.

Magnitud: La Magnitud, puede valorarse por: La "cantidad" de la causa presente en la empresa.

MODELO CAMINOS CAUSALES CRÍTICOS



La jerarquización de la problemática “Capacidades limitadas para atender la demanda de los servicios portuarios”, se realizó a través del ejercicio de la evidencia vigente en EMPORNAC, en el orden de factores causales de mayor a menor jerarquía, en función a la magnitud de los causales, siendo los integrantes del Grupo de Trabajo Técnico Institucional, quienes evaluaron la ponderación de las causales, encontrando de primer nivel las siguientes causas: Falta de profundidad adecuada a rostro de muelle de la dársena de maniobra y canal de acceso, Terminales Portuarias no especializadas (un atracadero para cada tipo de carga, graneles líquidos, sólidos y cruceros de turismo), Maquinaria en mal estado y Falta de un plan de desarrollo portuario.

FACTORES INDIRECTOS	Factor de Jerarquización	JERARQUIA
Falta de profundidad adecuada a rostro de muelle de la Darsena de Maniobra y Canal de Acceso	1180.1	1
Terminales Portuarias no Especializadas (para cada tipo de carga y pasajeros graneles líquidos, graneles sólidos, cruceros de turismo)	1177.5	
Maquinaria en Mal Estado	1149.3	
Falta de un Plan de Desarrollo Portuario (modernización del puerto)	1115.5	
Alta tasa de ocupación espacio físico	1080.2	2
Insuficiente Maquinaria y Equipo	1050.0	
Limitantes de los Espacios de Apilamientos	1023.8	
Mantenimiento preventivo y correctivo deficiente por falta de repuestos y llantas	984.6	3
Mercadería Confiscada y en Abandono	916.0	
Bajas tarifas de almacenamiento	827.7	4

Modelo Prescriptivo: Consiste en identificar las intervenciones más eficientes para atacar la problemática o condición de interés. Este análisis se puede realizar a través de:

- Búsqueda de evidencia que identifique el nivel de eficacia de la intervención.
- Análisis de intervenciones de la institución que ya se realizan.
- Intervenciones eficaces que se realizan en otras empresas cuya naturaleza sea parecida a la nuestra.

El análisis se realiza en función de identificar las intervenciones eficaces para reducir el problema o la condición de interés. En este caso se identifican como Intervenciones Eficaces Implementadas, las siguientes:

- Buques atendidos en tiempo promedio con servicio de atraque, zarpe y asistencia en navegación.
- Mercancía general con servicios de embarque, desembarque y traslado en muelle.
- Contenedores con servicio de embarque, desembarque y traslado en muelle.
- Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo a maquinaria, ampliación y mantenimiento a la infraestructura portuaria.
- Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo a maquinaria, ampliación y mantenimiento a la infraestructura portuaria.

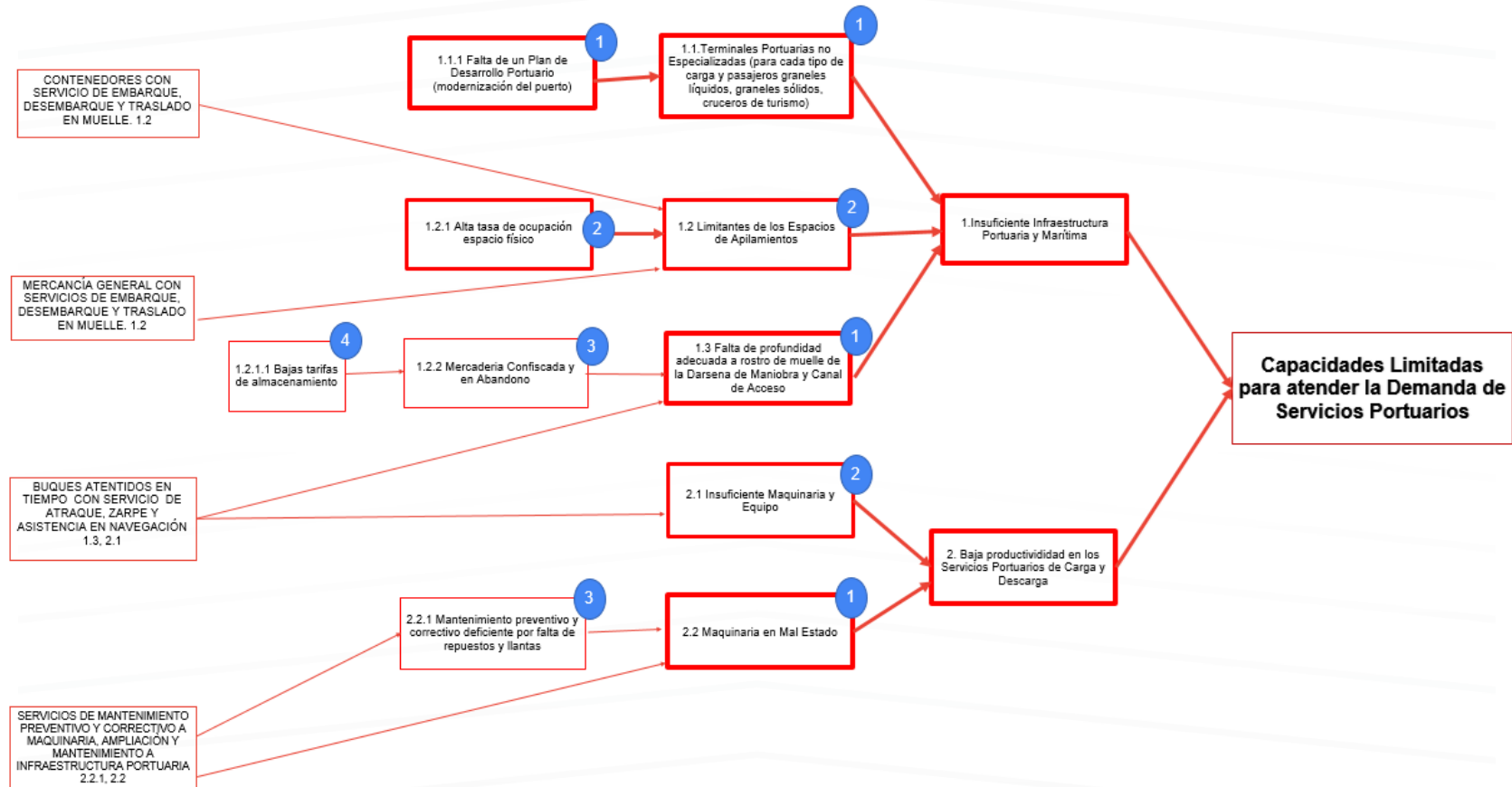
Intervenciones no Eficaces Implementadas: Que son de apoyo administrativo para la toma de decisiones gerenciales.

- ✓ Servicios administrativos de la Dirección y Coordinación
- ✓ Servicios de información financiera
- ✓ Servicios de control del recurso humano

Intervenciones nuevas: Se realizó el análisis para determinar si existen intervenciones nuevas, sin embargo; no se identificó ninguna que pudiera directamente ayudar a la solución de la problemática identificada.



MODELO PRESCRIPTIVO: En las cajas de color rojo y flecha roja con línea continua, se identifican las causales de primer nivel, que son claves para ayudar a solucionar el problema de las “Capacidades limitadas para atender la demanda de los Servicios Portuarios”



Cadena de Resultados: La cadena de resultados se realizó a partir de cada uno de los factores causales identificados en el modelo explicativo, y existe una jerarquía que responde a la temporalidad del alcance de los mismos. Se identificaron los resultados: **Inmediatos, Intermedios y Resultado Final.**

Para una mejor comprensión, se define como:

Rostro de muelle: es el lado frontal de la plataforma del muelle, en la cual se atracan las embarcaciones.

Nivel medio del mar: es el nivel del mar entre el nivel de marea alta y el nivel de marea baja.

Dársena de maniobra: es el área de mar ubicada enfrente de los atracaderos del muelle, con suficiente anchura y calado (profundidad) para que las embarcaciones puedan realizar las maniobras de atraque y zarpe del muelle.

CADENA DE RESULTADOS DE EMPORNAC SANTO TOMÁS		
2023 AL 2027		
INMEDIATOS	INTERMEDIOS	FINALES
Para el año 2023 se ha incrementado la construcción a 254,555 mts cuadrados de patio para apilamiento de contenedores (un aumento de 11,637 mts cuadrados del patio No. 15).	Para el año 2024, se han construido 300 mts lineales para un incremento a 1,214 mts. lineales de infraestructura en el muelle portuario. (Construcción atracadero No. 5)	Para el año 2,027 se aumentará el desembarque y embarque de mercaderías a 10,486,435 toneladas métricas.
Para el año 2023 se cuenta con canal de acceso y dársena de maniobras, con una profundidad de -13 mts., con respecto a nivel medio del mar.	Para el año 2024, se ha incrementado la construcción de patios de contenedores a 329,555 mts. cuadrados (Construcción de 75,000 mts. cuadrados del patio No. 14).	Para el año 2,027 se aumentará a 338,553 contenedores desembarcados y embarcados.
	Para el año 2026, se han construido 4 plataformas frontales de 15 mts. de ancho en los atracaderos No. 1, 2, 3 y 4, para alcanzar profundidad de -13 mts. a rostro de muelle, en el Puerto Santo Tomás de Castilla.	Para el año 2027 se mantendrá operativa el 85% de la maquinaria (228 de 269 existentes).
		Para el año 2027, se ha incrementado en un 28% promedio las capacidades para atender la oferta en los servicios portuarios, a través de la ampliación de la infraestructura portuaria y maquinaria adecuada (20% puestos de atraque, 24% profundidad, 16% patios para apilamiento de contenedores y 50% maquinaria adquirida).

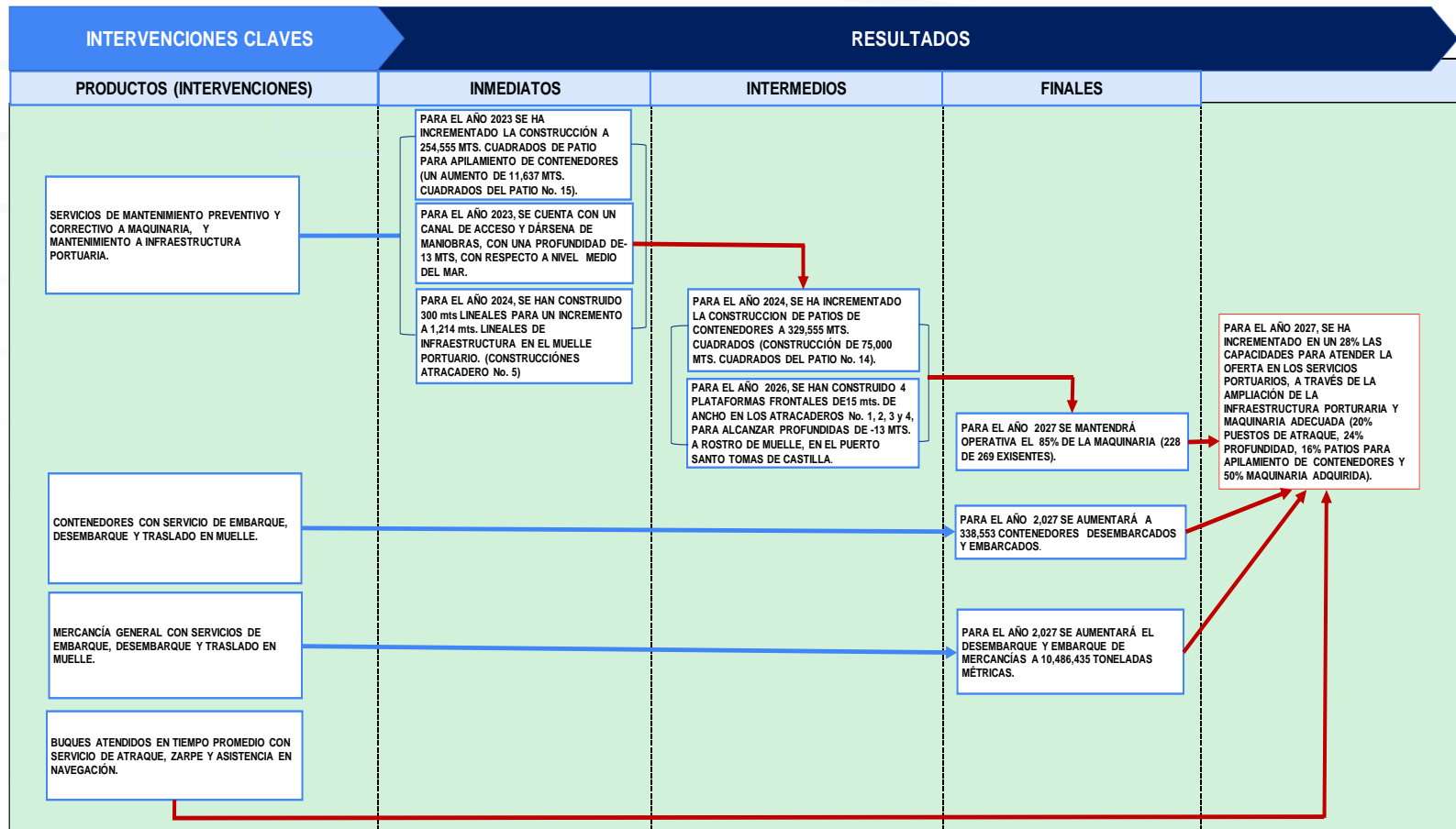


Indicadores de Resultados y Metas:

Indicador: Es una característica específica, observable y medible que puede ser usada para mostrar los cambios y progresos que está haciendo una intervención (producto) hacia el logro de un resultado específico. El cambio medido por el indicador debe representar el progreso que la intervención espera hacer. Al construir un indicador se debe hacer relación entre el Qué, y el Quienes, teniendo como base datos estadísticos, en este caso de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla

No.	INDICADORES DE RESULTADOS	NIVEL DE RESULTADO	METAS
1	AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	INMEDIATO	CONSTRUCCIÓN 11,637 mts. CUADRADOS
2	INCREMENTO DE CALADO EN METROS DE PROFUNDIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA	INMEDIATO	PROFUNDIDAD DE -13 Mts.CON RESPECTO A NIVEL MEDIO DEL MAR
3	AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA (MUELLE)	INTERMEDIO	CONSTRUCCIÓN DE 300 mts. LINEALES
4	AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA (PATIOS DE CONTENEDORES)	INTERMEDIO	CONSTRUCCIÓN DE 75,000 mts. CUADRADOS.
5	PLATAFORMAS CON -13 METROS DE CALADO EN LA ARISTA DEL MUELLE	INTERMEDIO	CONSTRUCCIÓN DE 4 PLATAFORMAS FRONTALES
6	MANTENER OPERATIVO EL 85% DE LA MAQUINARIA PORTUARIA	FINAL	OPERATIVIDAD DEL 85% DE LA MAQUINARIA EXISTENTE.
7	DESEMBARQUE, EMBARQUE Y TRASLADO DE TONELADAS MÉTRICAS DE MERCADERÍAS EN MUELLE..	FINAL	INCREMENTO EN TONELADAS MÉTRICAS MOVILIZADAS A 10.486,435.
8	DESEMBARQUE, EMBARQUE Y TRASLADO DE CONTENEDORES EN MUELLE.	FINAL	INCREMENTO DE CONTENEDORES MOVILIZADOS A 338,553.
9	AMPLIACIÓN DEL 38% DE LAS CAPACIDADES PARA ATENDER LOS SERVICIOS PORTUARIOS	FINAL	INCREMENTO DEL 28% DE LAS CAPACIDADES PARA ATENDER LOS SERVICIOS PORTUARIOS.

Modelo Lógico de la Estrategia: Posterior al análisis de los caminos causales críticos que se describen en el modelo con el mismo nombre, se definieron los Resultados: Inmediatos, Intermedios y Finales, como se refleja en la gráfica, y con las intervenciones claves se espera alcanzar los objetivos deseados o cambios positivos para nuestra población objetivo (navieras, importadores y exportadores).





**Puerto Santo
Tomás de Castilla**
E M P O R N A C



MARCO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

Ideología:

Misión: Somos un puerto facilitador del comercio marítimo internacional que administra y proporciona con profesionalismo el servicio de embarque y desembarque de carga, descarga y transferencia de mercancías.

Visión: Para el año 2027, ser un puerto líder y competitivo en la región centroamericana y del caribe, con atención especializada y ampliada, facilitando el comercio marítimo internacional y promoviendo el desarrollo económico de nuestro país.

Valores: El análisis de los Valores de Empornac, se basa a la Ley del Organismo Ejecutivo artículo 4, y se pueden mencionar: la eficiencia y eficacia que van contenidas en el valor de Profesionalismo, la probidad en el valor de Honestidad. Se exceptúa la subsidiariedad, derivado a la naturaleza de las actividades en la Empresa.

Profesionalismo

Desempeñamos nuestro trabajo con compromiso, responsabilidad, eficiencia y eficacia, para satisfacer la demanda de nuestros clientes y usuarios.

Competitividad

Nuestra ventaja competitiva permite la rentabilidad institucional, lo cual promueve el desarrollo económico.

Trabajo en Equipo

Somos un equipo especializado y capacitado que trabaja para el logro de los objetivos institucionales.

Ética

Nuestra conducta se rige por normas y valores que son parte de nuestra filosofía empresarial.

Honestidad

Realizamos nuestras actividades con rectitud y honradez, observando nuestras normas, actuando con la verdad y respetando nuestros compromisos.



OBJETIVO ESTRATÉGICO GENERAL

Fortalecer los controles internos relacionados con las operaciones financieras y operativas de la empresa, implementando procedimientos que contribuyan a identificar los factores críticos para minimizar riesgos organizacionales, un manejo eficiente y eficaz de los recursos, transparencia en la ejecución de las actividades, que permitan la mejora continua para garantizar su sostenibilidad.

OBJETIVO ESTRATÉGICO ESPECÍFICO

Como eslabón de la cadena logística del comercio marítimo internacional, se aumentará en promedio un 28% de la capacidad instalada para atender la demanda de los servicios portuarios en el Puerto Santo Tomás de Castilla (20% puestos de atraque, 24% profundidad, 16% patios para contenedores y 50% maquinaria adquirida).

Formulación de Programas Estratégicos: En la Gestión por Resultados, el **PRODUCTO** también es conocido como **INTERVENCIÓN**, que consiste en un conjunto estandarizado de bienes y servicios que incidirá en el camino causal crítico, y contribuirá al logro de los resultados estratégicos al ser entregados a la población.

Subproducto: Es la combinación de los insumos que durante el proceso productivo son transformados en los bienes o servicios que se entregarán a la población.

En Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, contamos con las siguientes Intervenciones o Productos:

PRODUCTOS	SUBPRODUCTOS	RESPONSABLES
MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIO DE EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN MUELLE.	DIRECCIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS
	MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIO DE TRASLADO EN MUELLE.	
CONTENEDORES CON SERVICIO DE EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	CONTENEDORES CON SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN MUELLE.	
	CONTENEDORES CON SERVICIO DE TRASLADO EN MUELLE.	
BUQUES ATENDIDOS EN TIEMPO PROMEDIO CON SERVICIO DE ATRAQUE, ZARPE Y ASISTENCIA EN NAVEGACIÓN	BUQUES ATENDIDOS EN TIEMPO PROMEDIO CON SERVICIO DE ATRAQUE Y ZARPE	DIRECCIÓN DE OPERACIONES MARÍTIMAS
	EMBARCACIONES Y EQUIPO CON SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PARA BRINDAR ASISTENCIA EN NAVEGACIÓN AL MUELLE.	
SERVICIOS DE PROTECCIÓN PORTUARIA	SERVICIOS DE PROTECCIÓN PORTUARIA	DIRECCIÓN DE PROTECCIÓN A INSTALACIONES PORTUARIAS
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A MAQUINARIA, AMPLIACIÓN Y MANTENIMIENTO A INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A LA MAQUINARIA Y EQUIPO	DIRECCIÓN TÉCNICA
	AMPLIACION Y MANTENIMIENTO A LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	
SERVICIOS ADMINISTRATIVOS	SERVICIOS FINANCIEROS	DIRECCIÓN GENERAL Y EJECUTIVA/FINANCIERA/ RECURSOS HUMANOS
	RECURSOS HUMANOS	



Análisis Foda:

Este análisis proporciona información de factores internos y externos para identificar las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de EMPORNAC.

Las fortalezas y oportunidades: son el conjunto de elementos positivos que se convierten en oportunidades para lograr un mejor desempeño.

Las debilidades y amenazas: son el conjunto de elementos negativos internos y externos que una vez identificadas se pueden puntualizar estrategias para eliminarse.

El Grupo de Trabajo Técnico Institucional –GTTI-, realizó un análisis exhaustivo con el objeto de determinar la situación de la EMPORNAC, lo cual dio como resultado que se estableciera un listado de los factores internos (fortalezas y debilidades), que son el resultado de decisiones organizativas que están bajo el control de la EMPORNAC. Seguidamente, se procedió a hacer un análisis de los factores externos que constituyen amenazas u oportunidades con el objetivo de determinar las estrategias para eliminar o minimizar las amenazas, así mismo, establecer el grado de control que tiene la empresa para aprovechar las oportunidades o sobre los problemas (debilidades detectadas).

El análisis FODA de EMPORNAC, permitió al GTTI, elaborar un mapa sobre los principales problemas que enfrenta la empresa, así mismo definir las intervenciones eficaces que son necesarias para la solución de esta problemática, con lo cual se facilita la toma de decisiones de la Autoridad Superior, para el logro de los objetivos propuestos a corto, mediano y largo plazo.

FORTALEZAS	
	Descripción
<p>Son los factores internos que una empresa está desarrollando de forma eficaz, que la hacen fuerte y le permiten diferenciarse de los competidores; por lo que les crea una ventaja frente a sus competidores.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comunicación eficiente entre usuarios e instituciones autónomas y públicas, que facilitan el desarrollo de los procesos administrativos. 2. Espacios físicos disponibles dentro del polígono portuario para desarrollo de proyectos. 3. Se cuenta con Ingresos propios. 4. Capacitación del recurso humano de la empresa. 5. Certificación en ISO 14001:2015, 9001:2015, Sistema de Gestión BASC. 6. Buenas prácticas de protección portuaria. 7. Información batimétrica actualizada. 8. Ubicación geográfica.

OPORTUNIDADES	
	Descripción
<p>Es el momento oportuno para llevar a cabo una idea empresarial y obtener el objetivo deseado.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Formación y capacitación al recurso humano a través de coordinación interinstitucional. 2. Condiciones de trabajo favorables para el trabajador. 3. Se cuenta con equipo de batimetría. 4. Crecimiento en el volumen de la carga refrigerada. 5. Proyecto Gobierno central, construcción de 4 carriles para el ingreso al Puerto Santo Tomás de Castilla. 6. Proyecto de ampliación de la infraestructura portuaria.

DEBILIDADES	
	Descripción
<p>Son todos los factores internos que hacen que la empresa se encuentre en una posición desfavorable frente a sus competidores.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Demandas judiciales de los trabajadores y particulares. 2. Falta de terminales especializadas para graneles líquidos y buques cruceros. 3. Infraestructura de la Plataforma del muelle en mal estado. 4. Remolcadores con capacidad inadecuada (tiro de bita 40 toneladas). 5. Limitada maquinaria y equipo para brindar los servicios portuarios. 6. Costos elevados internos administrativos y operativos de nuestra empresa. 7. Insuficiente calado a rostro de muelle.

AMENAZAS	
	Descripción
<p>Como un elemento del entorno externo de la empresa que puede resultar negativo para su desarrollo y crecimiento.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Invasión de áreas para expansión dentro del polígono portuario. 2. Fenómenos naturales. 3. Metodología deficiente de los agentes rectores en la socialización de cambios en los procesos de la administración financiera. 4. Incremento en el costo de los insumos. 5. Pandemia Covid-19 y otras. 6. Ingreso vía terrestre a la Aldea Santo Tomás de Castilla (solo existe una entrada).



Análisis Estratégico:

Luego de concluir el análisis FODA, el Grupo de Trabajo Técnico Institucional – GTTI-, procedió a determinar las estrategias FO, FA, DO y DA, las cuales son conexiones entre las fortalezas y las oportunidades (FO), las fortalezas y las amenazas (FA), las debilidades con las oportunidades (DO), y las debilidades con las amenazas (DA).

Estas estrategias que son el resultado de dicho análisis, permitirán modificar la realidad actual establecida en el análisis FODA, y contribuirá al logro de los objetivos estratégicos; en tal virtud, corresponde a la Autoridad Superior de esta Empresa la toma de decisiones para la ejecución de las mismas.

<p>ESTRATEGIAS DE ANÁLISIS FO (FORTALEZAS/OPORTUNIDADES)</p>	<p>ESTRATEGIAS DE ANÁLISIS DO (DEBILIDADES/OPORTUNIDADES) FACTORES CRÍTICOS QUE LA INSTITUCIÓN DEBE SUPERAR O ENFRENTAR</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollo de proyectos de infraestructura portuaria en espacios físicos disponibles. 2. Adquisición de equipo de batimetría moderno. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Asesoramiento legal administrativo previo a la toma de decisiones de la Autoridad Administrativa superior para evitar demandas judiciales. 2. Promover proyectos de inversión para construcción de terminales especializadas para graneles líquidos y buques cruceros. 3. Proyecto de modernización de la flota de embarcaciones de Empornac (remolcadores y lanchas). 4. Brindar servicios de batimetría para generar ingresos para la Empornac. 5. Determinar la cantidad y especificaciones de la maquinaria y equipo necesarios e incluirlos dentro de la planificación anual de compras. 6. Análisis de costo de las Operaciones Portuarias para toma de decisiones gerenciales. 7. Gestión de las altas autoridades de EMPORNAC ante el Ministerio de Comunicaciones para la ejecución del proyecto de 4 carriles a la Aldea Santo Tomás de Castilla.
<p>ESTRATEGIAS DE ANÁLISIS FA (FORTALEZAS/AMENAZAS)</p>	<p>ESTRATEGIAS DE ANÁLISIS DA (DEBILIDADES/AMENAZAS) FACTORES CRÍTICOS QUE LA INSTITUCIÓN DEBE SUPERAR O ENFRENTAR</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Incrementar los ingresos para adquisición de insumos necesarios para la operación del puerto. 2. Utilización de espacios físicos disponibles para la expansión del muelle y que coadyuve a la competitividad de la empresa en la región. 3. Medidas adicionales para respuesta y mitigación de los efectos ante los fenómenos naturales y antropológicos. 4. Sensibilización de las medidas de bioseguridad y dotación de insumos para el recurso humano. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contratación de servicios de seguridad que resguarde las áreas de expansión portuaria. 2. Activación de los planes de respuesta, comunicación y divulgación a clientes internos y externos. 3. Establecer el plan de continuidad de negocios (procesos y procedimientos para continuar las operaciones portuarias durante y después de cualquier pandemia, evento de desastre natural o provocado). 4. Actualización de las tarifas de los servicios portuarios.

Análisis de Actores:

Institución: EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA								
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			
1	COMANDO NAVAL	2	1	0	1	Agentes de protección	Servicios de protección a las Instalaciones portuarias.	Puerto Santo Tomás de Castilla
2	CONTRALORÍA GRAL. DE CTAS.	0	0	1	1	Audidores gubernamentales	Fiscalizadores de los procesos de ingresos y egresos.	Nacional
3	SAT	-1	-1	1	1	Técnicos	Administración del sistema aduanero.	Nacional
4	SEGEPLAN	2	1	1	1	Asesores	Asesoramiento a la Institución en la vinculación de políticas públicas.	Nacional
5	GREMALES	1	1	0	1	Gestores	Realización de trámites aduanales.	Nacional
6	SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS E INFORMACIÓN ANTINARCÓTICA (SGAIA)-PNC	1	1	1	1	Agentes antinarcóticos	Control y vigilancia antinarcótica.	Nacional
7	MINFIN (MINISTERIO DE FINANZAS PÚBLICAS)	2	1	1	1	Técnicos	Fija las normas, lineamientos y procedimientos para el registro contable, ejecución presupuestaria y contrataciones y adquisiciones.	Nacional
8	AUTORIDAD MARITIMA	2	1	1	1	Técnicos	Administración marítima para el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de seguridad, protección marítima y prevención de la contaminación.	Nacional
9	MINISTERIO DE GOBERNACIÓN	2	1	1	1	Agentes	Coordinación en el tratamiento de los precursores químicos.	Nacional
10	PDH	0	0	0	1	Técnicos	Defensa de los derechos humanos.	Nacional
11	MAGA (OIRSA)	1	1	1	1	Técnicos	Control fitosanitario.	Nacional
12	NAVIERAS	1	1	1	1	Agentes naveros	Agenciamiento de buques.	Internacional
13	CPN	2	1	1	1	Técnicos	Asesoría, capacitación y auditoría para el desarrollo portuario.	Nacional
14	IGSS	1	1	0	1	Médicos	Servicios médicos a trabajadores.	Nacional
15	MINISTERIO DE AMBIENTE	1	1	1	1	Técnicos	Preservación y conservación del medio ambiente.	Nacional
16	INSPECTORIA DE TRABAJO	0	0	1	-1	Técnicos	Servir de ente conciliador entre el patrono y el trabajador.	Nacional
17	MIN. DE SALUD	1	1	1	1	Médicos	Garantizar el cumplimiento de normas sanitarias y protocolos de salud.	Nacional
18	MINISTERIO PÚBLICO	0	1	1	1	Técnicos	Encargado de la persecución penal.	Nacional
19	COMANDANCIA Y CAPITANÍA DE PUERTO	1	1	1	1	Rectores	Representante del ejecutivo en materia marítima en los puertos.	Nacional
20	PGN	0	0	1	1	Asesores	Ejerce la asesoría y consultoría en representación de los intereses del estado.	Nacional
21	VICEMINISTERIO DE COMUNICACIONES	1	1	1	1	Intermediario	Vínculo con el estado.	Nacional

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

Este análisis incluye la identificación del tipo de apoyo que se deriva de las diversas instituciones, organismos, ministerios que desarrollan sus actividades vinculadas con las actividades de EMPORNAC, para fortalecer y/o mejorar los servicios a nuestros clientes.



Dentro de los actores mencionados, contamos con Instituciones gubernamentales y no gubernamentales, cuyas actividades son las de asesorar al personal de Empornac para el mejor desarrollo de las actividades, entre ellas se encuentran la Secretaría General de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN), Ministerio de Finanzas Públicas (MINFIN) y Comisión Portuaria Nacional (CPN).

Cabe mencionar que la participación del Ministerio de Ambiente es muy importante, debido a que es el responsable de emitir las licencias de impacto ambiental de cada proyecto de infraestructura que gestiona la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, lo que permite la ampliación de infraestructura para brindar servicios portuarios competitivos.

Las agencias navieras en coordinación con la Dirección de Operaciones Portuarias, planifican la logística del atraque de barcos y sus diferentes servicios conexos, con el objetivo de cumplir en el tiempo previsto en cada una de las operaciones requeridas. Esto le permite a la Empresa cumplir de manera eficiente y eficaz con las metas proyectadas, así mismo el incremento en el tonelaje de mercancías movilizadas.

Comandancia y Capitanía de Puerto, ejerce el control del cumplimiento de legislación nacional e internacional en los espacios marítimos, fomentando acciones encaminadas a garantizar la seguridad de la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar y prevenir la contaminación marina desde los buques; asimismo, cumple las funciones de Estado de Abanderamiento (es la potestad del Estado de registrar buques de navegación internacional bajo su bandera, lo que significa competencia legislativa y disciplinaria exclusiva sobre ese barco) y Estado Rector de Puerto (cumpliendo actividades destinadas a asegurar el cumplimiento por parte de los buques extranjeros que visitan las aguas y los puertos ubicados dentro de su territorio), según lo enmarcado en el Acuerdo Gubernativo 130-2016 Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República y demás legislación nacional e internacional vigente. Estas acciones aunadas a los procesos y controles de seguridad del Sistema Base de EMPORNAC previenen actos de corrupción, soborno y minimizan amenazas e ilícitos, garantizando a clientes y usuarios la seguridad de buques que recalán en el Puerto.



**Puerto Santo
Tomás de Castilla**
E M P O R N A C



SEGUIMIENTO A NIVEL ESTRATÉGICO

www.santotomasport.com.gt



Mecanismos de Seguimiento:

Estrategia de Seguimiento: En el proceso de avance de metas, el objetivo fundamental es mejorar la toma de decisiones gerenciales, ya que ayuda a reducir la incertidumbre. Este diseño es un proceso de programación anual de medición a lo planificado, y facilita el control y seguimiento.

También permite la medición mensual de indicadores tanto a nivel de resultado como de los productos de la institución.

Asimismo, se realiza seguimiento de manera cuatrimestral, brindando informe a la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia –SEGEPLAN-, del Plan Operativo Anual –POA- a nivel de productos y sub-productos, utilizando para ello la matriz emitida por la institución en mención.

Ficha de Indicadores de Resultados:

FICHA DEL INDICADOR (SEGUIMIENTO)					
NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN					
NOMBRE DEL INDICADOR					
CATEGORÍA DEL INDICADOR					
DE RESULTADO INSTITUCIONAL					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR					
INTERPRETACIÓN					
FÓRMULA DE CÁLCULO					
ÁMBITO GEOGRÁFICO					
NACIONAL		REGIONAL		DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN					
MENSUAL		CUATRIMESTRAL		SEMESTRAL	ANUAL
TENDENCIA DEL INDICADOR					
2023		2024		2025	2026
AÑOS					
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS		100%		100%	100%
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %		100%		100%	100%
Línea Base					
Año		META EN DATOS ABSOLUTOS		META EN DATOS RELATIVOS %	
2016					
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA COMO SE VA A LOGRAR LA META					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN					
PROCEDENCIA DE LOS DATOS					
UNIDAD RESPONSABLE					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN					
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.
NOTAS TÉCNICAS:					

Indicador: Ampliación de Infraestructura Portuaria

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA DIRECCIÓN TÉCNICA						
RESULTADO	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO LA CONSTRUCCIÓN EN 254,555 MTS. CUADRADOS DE PATIO PARA APILAMIENTO DE CONTENEDORES (UN AUMENTO DE 11,637 MTS. CUADRADOS PATIO 15).					
NOMBRE DEL INDICADOR	AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA (PATIOS PARA APILAMIENTO DE CONTENEDORES PATIO 15)					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	INMEDIATO					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	AUMENTAR LA CANTIDAD DE ESPACIOS PARA APILAMIENTO DE CONTENEDORES EN LOS PATIOS.					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	INCREMENTO EN LA CANTIDAD DE METROS CUADRADOS DE PATIOS DE CONTENEDORES.					
PERTINENCIA	AUMENTAR LA CANTIDAD DE METROS CUADRADOS EN PATIOS DE APILAMIENTO, PARA INCREMENTAR LA CAPACIDAD DE LOS PATIOS.					
INTERPRETACIÓN	ESTE INDICADOR NOS PERMITE MEDIR CUANTITATIVAMENTE EL INCREMENTO EN METROS CUADRADOS DE PAVIMENTO CONSTRUIDO PARA PATIO DE CONTENEDORES					
FÓRMULA DE CÁLCULO	METROS CUADRADOS EXISTENTES + METROS CUADRADOS A CONSTRUIR = METROS TOTALES DE PATIO.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		x		
TENDENCIA DEL INDICADOR	2022	2023	2024	2025	2026	2027
AÑOS						
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	242,918	254,555	-----	-----	-----	-----
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	43.80%	45.90%	-----	-----	-----	-----
Línea Base	242,918					
Año	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	242,918	43.80%				
2018	242,918	43.80%				
2019	242,918	43.80%				
2020	242,918	43.80%				
2021	242,918	43.80%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	LA DEMANDA DEL SERVICIO REQUIERE INCREMENTAR LA CAPACIDAD DE APILAMIENTO DE CONTENEDORES.					
COMO SE VA A LOGRAR LA META	A TRAVÉS DE LA ASIGNACIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	POR MEDIO DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.					
UNIDAD RESPONSABLE	DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA CIVIL.					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	MEDICIÓN DIRECTA					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS		INDICADORES		
Construcción de pavimento de concreto en patio 15.	Metros cuadrados de construcción de patio.	1. Estudio del diseño final. 2. Evento de Licitación pública 3. Ejecución de la obra. 4. supervisión del proyecto.		Cantidad de metros cuadrados de pavimento construidos.		
NOTAS TÉCNICAS:						



Indicador: Incremento Calado en metros de profundidad de la Infraestructura Marítima.

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CAS TILLA DIRECCIÓN TÉCNICA						
RESULTADO	PARA EL AÑO 2023 SE CUENTA CON CANAL DE ACCESO Y DÁRSENAS DE MANIOBRAS, CON UNA PROFUNDIDAD DE 13 MTS. (9.70 + 3.3 MTS), CON RESPECTO A NIVEL MEDIO DEL MAR.					
NOMBRE DEL INDICADOR	INCREMENTO DE CALADO EN METROS DE PROFUNDIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	INMEDIATO					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	ATENCIÓN A EMBARCACIONES DE MAYOR CALADO EN EL PUERTO SANTO TOMÁS DE CASTILLA					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	AUMENTO DE PROFUNDIDAD EN LA ARISTA DE MUELLE DE -9.70 MTS. A -13 MTS CON RESPECTO AL NIVEL MEDIO DEL MAR.					
PERTINENCIA	NECESARIO EL AUMENTO DE CALADO PARA ATENDER LA DEMANDA DE ATENCIÓN A BUQUES DE MAYOR TAMAÑO, Y MEJORAR EL SERVICIO QUE SE PRESTA A LOS USUARIOS DEL PUERTO.					
INTERPRETACIÓN	ESTE INDICADOR NOS PERMITE MEDIR EN METROS, EL INCREMENTO EN LA PROFUNDIDAD DE CANAL Y DÁRSENA DE MANIOBRAS, CON RESPECTO AL NIVEL MEDIO DEL MAR.					
FÓRMULA DE CÁLCULO	METROS DE PROFUNDIDAD EXISTENTES MAS NUMERO DE METROS A DRAGAR= A PROFUNDIDAD FINAL. (-9.70 + (-3.30)) = -13.00 M.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		x		
TENDENCIA DEL INDICADOR	2022	2023	2024	2025	2026	2027
AÑOS						
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	-9.70	-13.00	-----	-----	-----	-----
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	69.29%	92.86%	-----	-----	-----	-----
Línea Base	-9.7					
Año	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	-9.7	69.29%				
2018	-9.7	69.29%				
2019	-9.7	69.29%				
2020	-9.7	69.29%				
2021	-9.7	69.29%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	LA DEMANDA DEL SERVICIO REQUIERE LA ATENCIÓN DE BUQUES DE MAYOR CALADO.					
COMO SE VA A LOGRAR LA META	AUMENTADO LA PROFUNDIDAD DEL CANAL DE ACCESO, DARSENA DE MANIOBRAS Y ROSTRO Y MUELLE					
	MEDIOS DE VERIFICACIÓN					
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	ESTUDIO BATIMÉTRICO EXISTENTE.					
UNIDAD RESPONSABLE	SUBDIRECCIÓN DE OPERACIONES MARÍTIMAS.					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	POR MEDIO DE SONDEOS BATIMÉTRICOS.					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS			INDICADORES	
Ampliación de la infraestructura marítima.	Profundidad de calado de la infraestructura marítima.	1. Estudio del diseño final. 2. Evento de Licitación pública 3. Ejecución de la obra. 4. supervisión del proyecto.			Metros cubicos de material dragado.	
NOTAS TÉCNICAS:						

Indicador: Ampliación de Infraestructura Portuaria (Muelle)

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA DIRECCIÓN TÉCNICA						
RESULTADO	PARA EL AÑO 2024, SE HA CONSTRUIDO 300 MTS. LINEALES PARA UN INCREMENTADO A 1214 MTS. LINEALES DE INFRAESTRUCTURA EN EL MUELLE PORTUARIO. (CONSTRUCCIÓN A TRACADERO No. 5).					
NOMBRE DEL INDICADOR	AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA (MUELLE)					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	INTERMEDIO					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	CONSTRUCCIÓN DE 300 METROS LINEALES DE MUELLE.					
PERTINENCIA	AUMENTAR LA CANTIDAD DE PUESTOS DE ATRAQUE EN EL PUERTO SANTO TOMÁS DE CASTILLA, CON CAPACIDAD PARA GRÚA PÓRTICO, PARA MEJORAR EL SERVICIO A LOS USUARIOS.					
INTERPRETACIÓN	ESTE INDICADOR NOS PERMITE MEDIR EL CRECIMIENTO DE PUESTOS DE ATRAQUE EN METROS LINEALES.					
FÓRMULA DE CÁLCULO	LONGITUD DE MUELLE ACTUAL MAS LONGITUD DE MUELLE A CONSTRUIR.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		X		
TENDENCIA DEL INDICADOR						
AÑOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	914.29	914.29	1,214.29	—	—	—
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	60.38%	60.38%	80.19%	—	—	—
Línea Base	914.29					
Año	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	914.29	60.38%				
2018	914.29	60.38%				
2019	914.29	60.38%				
2020	914.29	60.38%				
2021	914.29	60.38%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	CRECIMIENTO EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS, A TRAVÉS DE LA AMPLIACIÓN DEL ATRACADERO 5					
COMO SE VA A LOGRAR LA META	A TRAVÉS DE LA ASIGNACIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	POR MEDIO DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.					
UNIDAD RESPONSABLE	DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA CIVIL.					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	MEDICIÓN DIRECTA					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS		INDICADORES		
Ampliación de la infraestructura portuaria en los puestos de atraque.	Metros lineales de construcción.	1. Estudio del diseño final. 2. Evento de Licitación pública 3. Ejecución de la obra. 4. supervisión del proyecto.		Metros lineales construidos.		
NOTAS TÉCNICAS:						



Indicador: Ampliación de Infraestructura Portuaria (Patio No. 14).

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA						
RESULTADO	PARA EL 2024, SE HA INCREMENTADO LA CONSTRUCCIÓN EN 329, 555 MTS CUADRADOS DE PATIO PARA APILAMIENTO DE CONTENEDORES (UN AUMENTO DE 75, 000 MTS CUADRADOS DEL PATIO NO. 14).					
NOMBRE DEL INDICADOR	CONSTRUCCION PAVIMENTACION PATIO DE APLILAMIENTO DE CONTENEDORES No. 14.					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	INTERMEDIO					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	AUMENTAR LA CANTIDAD DE ESPACIOS PARA APILAMIENTO DE CONTENEDORES EN LOS PATIOS.					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DEL GOBIERNO 2020-2024.					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	INCREMENTO EN LA CANTIDAD DE METROS CUADRADOS DE PATIOS DE CONTENEDORES.					
PERTINENCIA	INCREMENTO EN LA CANTIDAD DE METROS CUADRADOS DE PATIOS DE APILAMIENTOS, PARA INCREMENTAR LA CAPACIDAD DE APILAMIENTO CONTENEDORES.					
INTERPETACION	ESTE INDICADOR NOS PERMITE MEDIR CUANTITATIVAMENTE EL INCREMENTO EN METROS CUADRADOS DE PAVIMENTO CONSTRUIDO PARA PATIO DE CONTENEDORES					
FÓRMULA DE CÁLCULO	METROS CUDRADOS EXISTENTES+ METROS CUADRADOS A CONSTRUIR=METROS TOTALES DE PATIO.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		x		
TENDENCIA DEL INDICADOR						
AÑOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	242,918.000	254,555	329,555	_____	_____	_____
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	43.80%	45.90%	59.43%	_____	_____	_____
Línea Base						
Año	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	242,918	43.80%				
2018	242,918	43.80%				
2019	242,918	43.80%				
2020	242,918	43.80%				
2021	242,918	43.80%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	LA DEMANDA DEL SERVICIO REQUIERE INCRMENTAR LA CAPACIDAD DE APILAMIENTO DE CONTENEDORES.					
COMO SE VA A LOGRAR LA META	A TRAVÉS DE LA ASIGNACIÓN DE RECURSOS FINANIEROS PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	POR MEDIO DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.					
UNIDAD RESPONSABLE	DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA CIVIL.					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	MEDICIÓN DIRECTA.					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS			INDICADORES	
CONSTRUCCION DE PAVIMENTO PATIO No. 14.	Metros cuadrados de construcción de patio.	1. Estudio del diseño final. 2. Evento de Licitación pública de la obra. 4. Supervisión del proyecto.			Cantidad de metros cuadrados de pavimento construidos.	
NOTAS TÉCNICAS:						

Indicador: Plataforma con -13 Mts. de calado en la arista del Muelle.

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA DIRECCIÓN TÉCNICA						
RESULTADO	PARA EL AÑO 2026 SE HAN CONSTRUIDO 4 PLATAFORMAS FRONTALES DE 15 METROS LINEALES DE ANCHO EN LOS ATRACADEROS No. 1, 2, 3 Y 4, PARA ALCANZAR EN LA ARISTA DEL MUELLE UNA PROFUNDIDAD DE -13 MTS. RESPECTO EL NIVEL MEDIO DEL MAR					
NOMBRE DEL INDICADOR	PLATAFORMAS CON -13 METROS DE CALADO EN LA ARISTA DEL MUELLE					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	INTERMEDIO					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	ATENCIÓN A EMBARCACIONES DE MAYOR CALADO EN EL PUERTO SANTO TOMÁS DE CASTILLA.					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMAS FRONTALES EN ATRACADEROS 1, 2, 3 Y 4 DE 15 METROS DE ANCHO.					
PERTINENCIA	CONSTRUCCIÓN DE 4 PLATAFORMAS DE 15 MTS DE ANCHO PARA ALCANZAR -13 MTS DE PROFUNDIDAD PAR ATENDER BUQUES DE MAYOR CALADO.					
INTERPRETACIÓN	LAS PLATAFORMAS CONSTRUIDAS COMO ÁREA GANADA AL MAR, DURANTE LOS PRÓXIMOS 5 AÑOS (2023, 2024, 2025, 2026 Y 2027), PERMITIRÁ DRAGAR EN LA NUEVA ARISTA DE MUELLE A -13.00 METROS CON RELACIÓN AL NIVEL MEDIO DEL MAR.					
FÓRMULA DE CÁLCULO	NÚMERO DE PLATAFORMAS CONSTRUIDAS/ NÚMERO TOTAL DE PLATAFORMAS A CONSTRUIR.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		x		
TENDENCIA DEL INDICADOR	2022	2023	2024	2025	2026	2027
AÑOS						
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	0	0	1	1	2	_____
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	0%	0%	25%	50%	100%	_____
<i>Línea Base</i>	0					
Año	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	0	0.00%				
2018	0	0.00%				
2019	0	0.00%				
2020	0	0.00%				
2021	0	0.00%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	LA DEMANDA DEL SERVICIO REQUIERE LA ATENCIÓN DE BUQUES DE MAYOR CALADO.					
COMO SE VA A LOGRAR LA META	POR MEDIO DE CONSTRUCCIÓN ANUAL DE CADA UNA DE LAS PLATAFORMAS FRONTALES DEL MUELLE.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	POR MEDIO DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.					
UNIDAD RESPONSABLE	DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA CIVIL.					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	MEDICIÓN DIRECTA					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS		INDICADORES		
Construcción de plataformas frontales de los atracaderos.	Número (cantidad) de plataformas construídas.	1. Estudio del diseño final. 2. Evento de Licitación pública 3. Ejecución de la obra. 4. supervisión del proyecto.		Cantidad de plataformas construídas.		
NOTAS TÉCNICAS:						



Indicador: Mantener Operativo el 85% de la maquinaria portuaria

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA DIRECCIÓN TÉCNICA						
RESULTADO	PARA EL AÑO 2027 MANTENER OPERATIVA EL 85% DE LA MAQUINARIA (228 DE 269 EXISTENTES)					
NOMBRE DEL INDICADOR	MANTENER OPERATIVO EL 85% DE LA MAQUINARIA PORTUARIA					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	FINAL					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	MANTENER LA OPERATIVIDAD DE LA MAQUINARIA PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	TENER OPERATIVA EL 85% DE LA MAQUINARIA PORTUARIA					
PERTINENCIA	MANTENER EL 85% DE LA MAQUINARIA OPERATIVA PARA QUE LAS OPERACIONES PORTUARIAS SE DESARROLLEN CON NORMALIDAD					
INTERPRETACIÓN	ESTE INDICADOR NOS PERMITE MEDIR SI ESTAMOS EN UN NIVEL ACEPTABLE, EN CUANTO A LA CANTIDAD DE MAQUINARIA OPERATIVA.					
FÓRMULA DE CÁLCULO	MAQUINARIA OPERATIVA/TOTAL DE MAQUINARIA					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		x		
TENDENCIA DEL INDICADOR						
AÑOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	115/154	170/201	118/221	205/241	221/260	228/269
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	75%	85%	85%	85%	85%	85%
Línea Base	230					
Año	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	145/265	54.72%				
2018	165/275	60.00%				
2019	150/260	57.69%				
2020	160/260	61.54%				
2021	127/237	54%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA COMO SE VA A LOGRAR LA META	CONTAR CON MAQUINARIA OPERATIVA EN CANTIDAD ADECUADA PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS. POR MEDIO DEL MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	HISTORIAL DE MAQUINARIA					
UNIDAD RESPONSABLE	DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA MECÁNICA.					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	POR MEDIO DE LOS ARCHIVOS DE LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO REALIZADOS A CADA MAQUINA E HISTORIAL DE LA MAQUINARIA					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES		SUBPRODUCTOS		INDICADORES	
Mantener el 85% de la maquinaria operativa.	Porcentaje de maquinaria operativa.		1. Mantenimiento preventivo. 2. Mantenimiento Correctivo.		Porcentaje de maquinaria operativa.	
NOTAS TÉCNICAS:						

Indicador: Desembarque, Embarque y Traslado de toneladas métricas de mercaderías.

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA DIRECCIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS						
RESULTADO	PARA EL AÑO 2,027 SE AUMENTARÁ EL DESEMBARQUE Y EMBARQUE DE MERCADERÍA A 10.486,435 TONELADAS MÉTRICAS.					
NOMBRE DEL INDICADOR	DESEMBARQUE, EMBARQUE Y TRASLADO DE TONELADAS METRICAS DE MERCADERÍAS EN MUELLE					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	RESULTADO FINAL					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	PROPICIAR UNA BASE DE INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA FUNCIONAL PARA APOYAR LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	TONELADAS MÉTRICAS DE MERCADERÍAS CON SERVICIO DE DESEMBARQUE, EMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.					
PERTINENCIA	ES EL INDICADOR DE LA CANTIDAD DE TONELADAS METRICAS DE MERCADERÍAS MOVILIZADAS, CUYOS RESULTADOS SE VAN COMPARANDO CON PERÍODOS ANUALES ANTERIORES PARA DETERMINAR EL CRECIMIENTO EN TONELADAS MÉTRICAS MOVILIZADAS EN UN PUERTO.					
INTERPRETACIÓN	LA MOVILIZACIÓN DE TONELAJE MÉTRICO DE MERCADERÍAS, NOS PERMITE DETERMINAR EL CRECIMIENTO DE MOVIMIENTO DE LA CARGA MOVILIZADA EN UN PUERTO CON EL OBJETIVO DE DETERMINAR EL CRECIMIENTO EN TONELAJE Y PORCENTAJE DE UN PERÍODO ANUAL CON OTRO CUYO OBJETIVO PERMITE DETERMINAR LA CANTIDAD DE EQUIPO Y MAQUINARIA REQUERIDO PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.					
FÓRMULA DE CÁLCULO	SUMATORIA DEL TONELAJE MÉTRICO MOVILIZADO EN LAS OPERACIONES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		X		
TENDENCIA DEL INDICADOR AÑOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	9,591,926	9,687,845	9,881,602	10,079,234	10,280,818	10,486,435
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	100%	1%	3%	5%	7%	9%
LÍNEA BASE						
AÑO	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	8,883,350	100%				
2018	8,017,943	100%				
2019	7,571,392	100%				
2020	7,466,449	100%				
2021	9,496,856	100%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	CRECIMIENTO DEL MANEJO DE LA CARGA EN LOS PROXIMOS AÑOS.					
COMO SE VA A LOGRAR LA META	A TRAVÉS DE LA PRESTACIÓN EFICIENTE DE LOS SERVICIOS DE CARGA Y DESCARGA DE MERCADERÍAS.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	REPORTE FINAL DE OPERACIÓN POR BUQUE					
UNIDAD RESPONSABLE	SECCIÓN DE CENTRALIZACIÓN DE INFORMACIÓN PORTUARIA					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DURANTE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE MERCADERÍAS.					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS		INDICADORES		
MERCADERÍA GENERAL CON SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	TONELAJE CARGADO Y DESCARGADO EN MUELLE.	1. MERCADERÍA CON TRASLADO EN MUELLE.		TONELAJE DE MERCADERÍA CON TRASLADO, EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN MUELLE.		
NOTAS TÉCNICAS:						



Indicador: Desembarque, Embarque y Traslado de Contenedores en Muelle.

EMPRESA POR TUARIA NACIONAL SAN TO TOMÁS DE CASTILLA DIRECCIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS						
RESULTADO	PARA EL AÑO 2,027 SE AUMENTARÁ A 338,553 CONTENEDORES DESEMBARCADOS Y EMBARCADOS.					
NOMBRE DEL INDICADOR	DESEMBARQUE, EMBARQUE Y TRASLADO DE CONTENEDORES EN MUELLE.					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	RESULTADO FINAL					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	PROPICIAR UNA BASE DE INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA FUNCIONAL PARA APOYAR LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENT DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	CONTENEDORES CON SERVICIO DE DESEMBARQUE, EMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.					
PERTINENCIA	ES EL INDICADOR DE LA CANTIDAD DE CONTENEDORES MOVILIZADAS, CUYOS RESULTADOS SE VAN COMPARANDO CON PERÍODOS ANUALES ANTERIORES PARA DETERMINAR EL CRECIMIENTO DE CONTENEDORES MOVILIZADAS EN UN PUERTO.					
INTERPRETACIÓN	LA MOVILIZACIÓN DE CONTENEDORES, NOS PERMITE DE TERMINAR EL CRECIMIENTO DE MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CON EL OBJETIVO DE DETERMINAR EL CRECIMIENTO DE CONTENEDORES DE UN PERÍODO ANUAL CON OTRO CUYO OBJETVO PERMITE DETERMINAR LA CANTIDAD DE EQUIPO Y MAQUINARIA REQUERIDO PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.					
FÓRMULA DE CÁLCULO	SUMATORIA DE LOS CONTENEDORES MOVILIZADOS EN LAS OPERACIONES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
				X		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		X		
TENDENCIA DEL INDICADOR AÑOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	309,674	312,771	319,026	325,407	331,915	338,553
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	100%	1%	3%	5%	7%	9%
LÍNEA BASE						
AÑO	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	307,942	100%				
2018	299,103	100%				
2019	300,096	100%				
2020	313,296	100%				
2021	306,608	100%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	CRECIMIENTO DEL MANEJO DE CONTENEDORES EN LOS PROXIMOS AÑOS.					
COMO SE VA A LOGRAR LA META	A TRAVÉS DE LA PRESTACIÓN EFICIENTE DE LOS SERVICIOS DE CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS	REPORTE FINAL DE OPERACIÓN POR BUQUE					
UNIDAD RESPONSABLE	SECCIÓN DE CENTRALIZACIÓN DE INFORMACIÓN PORTUARIA					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DURANTE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES.					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS		INDICADORES		
CONTENEDORES CON SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	METROS LINEALES DE CONSTRUCCION.	1. CONTENEDORES CON TRASLADO EN MUELLE.		CANTIDAD DE CONTENEDORES CON TRASLADO, EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN MUELLE.		
NOTAS TÉCNICAS:						

Indicador: Ampliación de las Capacidades para atender los Servicios Portuarios.

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMÁS DE CASTILLA						
RESULTADO	Para el año 2027, se ha incrementado en un 28% promedio las capacidades para atender la oferta en los servicios portuarios, a través de la ampliación de la infraestructura portuaria y maquinaria adecuada (20% puestos de atraque, 24% profundidad, 16% patios para contenedores y 50% maquinaria adquirida).					
NOMBRE DEL INDICADOR	AMPLIACIÓN DE LAS CAPACIDADES PARA ATENDER LOS SERVICIOS PORTUARIOS					
CATEGORÍA DEL INDICADOR	RESULTADO FINAL					
OBJETIVO ASOCIADO AL INDICADOR	INCREMENTAR LOS SERVICIOS PORTUARIOS, PARA APOYAR LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO EN EL PAÍS.					
META DE LA POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO ASOCIADA	PARA EL AÑO 2023 SE HA INCREMENTADO EN 2.60 PUNTOS PORCENTUALES LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL.					
POLÍTICA PÚBLICA ASOCIADA	POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024					
DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	AMPLIACIÓN DEL 28% DE LAS CAPACIDADES PARA ATENDER LOS SERVICIOS PORTUARIOS					
PERTINENCIA	ESTE INDICADOR MIDE EL PORCENTAJE DE CRECIMIENTO EN LAS CAPACIDADES LIMITADAS EXISTENTES					
INTERPRETACIÓN	A TRAVÉS DE ESTE INDICADOR, SE DETERMINARÁ EL CRECIMIENTO EN LA OCUPACIÓN DE PUESTOS DE ATRAQUE, LA PROFUNDIDAD DEL MUELLE, EL CRECIMIENTO EN LOS PATIOS DE APILAMIENTO Y LA MAQUINARIA ADQUIRIDA, PARA MEJORAR LA OFERTA EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS.					
FÓRMULA DE CÁLCULO	SUMATORIA DEL PORCENTAJE DE CRECIMIENTO PUESTOS DE ATRAQUE + CRECIMIENTO DE PROFUNDIDAD + CRECIMIENTO EN PATIOS DE APILAMIENTO + CRECIMIENTO O ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA/4= PORCENTAJE PONDERADO CRECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES PORTUARIAS.					
ÁMBITO GEOGRÁFICO	NACIONAL	REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO**		
FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN	MENSUAL	CUATRIMESTRAL	SEMESTRAL	ANUAL		
		X		X		
TENDENCIA DEL INDICADOR	2022	2023	2024	2025	2026	2027
AÑOS						
VALOR DEL INDICADOR EN DATOS ABSOLUTOS	56%	68%	79%	81%	83%	84%
VALOR DEL INDICADOR DATOS RELATIVOS %	Calado= 69%, Patios= 44%, Maquinaria= 50% y Muelle 60% 223%/4= 56%	Calado, Patio 15 y Maquinaria (12%)	Muelle, Maquinaria y Patio 14 (11%)	Maquinaria (2%)	Maquinaria (2%)	Maquinaria (1%)
LINEA BASE						
AÑO	META EN DATOS ABSOLUTOS	META EN DATOS RELATIVOS %				
2017	223%/4	56.00%				
2018	223%/4	56.00%				
2019	223%/4	56.00%				
2020	223%/4	56.00%				
2021	223%/4	56.00%				
EXPLICACIÓN DE LA TENDENCIA	Para el año 2023 se espera crecimiento del 12% relacionado al Calado de -3.70 Mts. de profundidad, Construcción de 11,637 mts. en el Patio 15 y adquisición de 47 unidades de maquinaria, para el año 2024, un crecimiento del 11% por la ampliación del muelle 300 mts. lineales, adquisición de maquinaria y la construcción de Patio 14, para el año 2025 se espera crecimiento del 2% por la adquisición de maquinaria, año 2026 2% por adquisición de maquina y 2027 1% por la adquisición de maquinaria, lo que hace un total de 28% del crecimiento en las capacidades para atender los servicios portuarios en EMPORNAC Santo Tomás.					
CÓMO SE VA A LOGRAR LA META	AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA.					
MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
PROCEDENCIA DE LOS DATOS						
UNIDAD RESPONSABLE	DIRECCIÓN TÉCNICA Y OPERACIONES PORTUARIAS					
METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN	MEDICIÓN CUATRIMESTRAL A AMBAS DIRECCIONES.					
PLAN OPERATIVO MULTIANUAL						
PRODUCCIÓN ASOCIADA AL CUMPLIMIENTO DE LA META						
PRODUCTOS	INDICADORES	SUBPRODUCTOS		INDICADORES		
MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIO DE EMBARQUE, DESBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	TONELADAS MÉTRICAS MOVILIZADAS	MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIO DE EMBARQUE Y DESBARQUE EN MUELLE				
		MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIO DE TRASLADO EN MUELLE.				
CONTENEDORES CON SERVICIO DE EMBARQUE, DESBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	NÚMERO DE CONTENEDORES MOVILIZADOS	CONTENEDORES CON SERVICIO DE EMBARQUE Y DESBARQUE EN MUELLE				
		CONTENEDORES CON SERVICIO DE TRASLADO EN MUELLE.				
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A MAQUINARIA, AMPLIACIÓN Y MANTENIMIENTO A INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A MAQUINARIA, AMPLIACIÓN Y MANTENIMIENTO A INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A LA MAQUINARIA Y EQUIPO				
		AMPLIACIÓN Y MANTENIMIENTO A LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA				
NOTAS TÉCNICAS:						



Selección de Indicadores a Nivel Estratégico:

No.	PRODUCTOS	INDICADOR DE PRODUCTOS
1	BUQUES ATENDIDOS EN TIEMPO PROMEDIO CON SERVICIO DE ATRAQUE, ZARPE Y ASISTENCIA EN NAVEGACIÓN	NÚMERO DE BUQUES ATENDIDOS
2	MERCANCÍA GENERAL CON SERVICIOS DE EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	CANTIDAD DE TONELAJE MOVILIZADO
3	CONTENEDORES CON SERVICIO DE EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRASLADO EN MUELLE.	CANTIDAD DE CONTENEDORES MOVILIZADOS
4	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A MAQUINARIA, Y AMPLIACIÓN Y MANTENIMIENTO A INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	NÚMERO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A MAQUINARIA
		NÚMERO DE METROS CONSTRUÍDOS EN AMPLIACIÓN Y MANTENIMIENTO A INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
5	SERVICIOS DE PROTECCIÓN	SERVICIOS REALIZADOS
6	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS	NÚMERO DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS REALIZADOS

Ficha de Seguimiento Plan Operativo Multianual a Nivel de Productos:

SEGUIMIENTO A NIVEL MULTIANUAL DE LOS PRODUCTOS																				
PRODUCTOS	UNIDAD DE MEDIDA	INDICADOR DE PRODUCTO Y FORMULA	INDICADORES DE PRODUCTO																	
			LINEA DE BASE			2023			2024			2025			2026			2027		
			META		META		META		META		META		META		META		META			
			AÑO	Datos Absolutos	Datos Relativos	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!		
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!		
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!		
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!		
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!		
						Nota: información a completar al término de cada año			Nota: información a completar al término de cada año			Nota: información a completar al término de cada año			Nota: información a completar al término de cada año					

Ficha de Seguimiento Plan Operativo Anual a nivel del Producto:

FICHA DE SEGUIMIENTO ANUAL																	SPPD-18
NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN:																	
SEGUIMIENTO A NIVEL ANUAL DEL PRODUCTO																	
PRODUCTO	UNIDAD DE MEDIDA	INDICADOR DE PRODUCTO Y FORMULA	INDICADORES DE PRODUCTO														
			LINEA DE BASE			Cuatrimestre 1 2023			Cuatrimestre 2 2023			Cuatrimestre 3 2023			TOTAL 2023		
			META		META		META		META		META		META		META		
			AÑO	Datos Absolutos	Datos Relativos	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			0	#DIV/0!	0
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			0	#DIV/0!	0
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			0	#DIV/0!	0
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			0	#DIV/0!	0
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			0	#DIV/0!	0
						#DIV/0!			#DIV/0!			#DIV/0!			0	#DIV/0!	0
						Nota: información a completar al término de cada cuatrimestre			Nota: información a completar al término de cada cuatrimestre			Nota: información a completar al término de cada cuatrimestre			Nota: información a completar al término del año		



Ficha de Seguimiento Plan Operativo Multianual a nivel de Subproducto:

SEGUIMIENTO A NIVEL ANUAL DE LOS SUBPRODUCTOS																			
SUBPRODUCTO	UNIDAD DE MEDIDA	INDICADOR DE SUBPRODUCTO Y FORMULA	AÑO	INDICADORES DE SUBPRODUCTO													TOTAL 2023		
				LINEA DE BASE		Cuatrimestre 1 2023			Cuatrimestre 2 2023			Cuatrimestre 3 2023			META				
				META		META			META			META			META				
				Datos Absolutos	Datos Relativos	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada	Datos Absolutos	Datos Relativos	Ejecución Estimada		
							#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		0	#DIV/0!	0		
							#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		0	#DIV/0!	0		
							#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		0	#DIV/0!	0		
							#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		0	#DIV/0!	0		
							#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		0	#DIV/0!	0		
							#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		0	#DIV/0!	0		
							#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!		0	#DIV/0!	0		
								Información a completar al término de cada cuatrimestre			Nota: información a completar al término de cada cuatrimestre			Nota: información a completar al término de cada cuatrimestre			Nota: información a completar al término del año.		



Puerto Santo Tomás de Castilla

EMPORNAL



ANEXOS

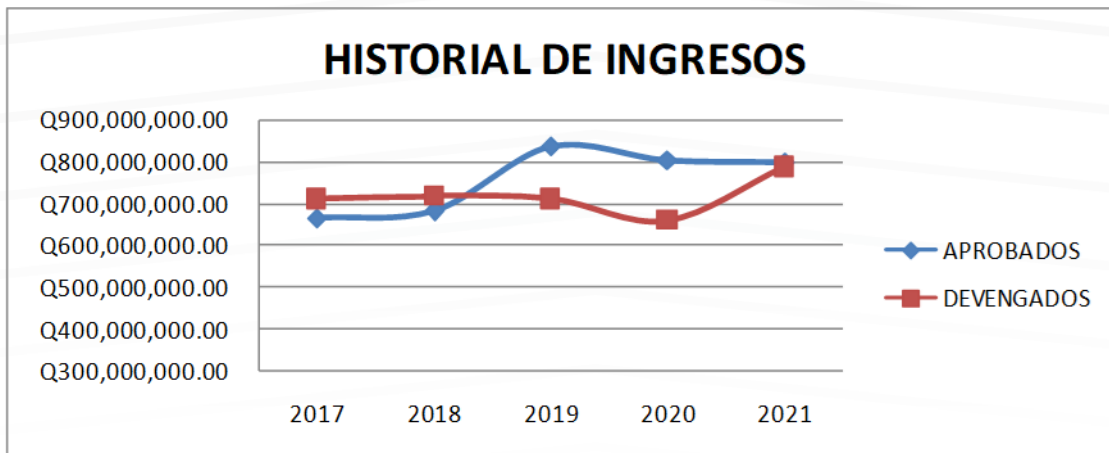
www.santotomasport.com.gt



Anexos

Análisis Financiero:

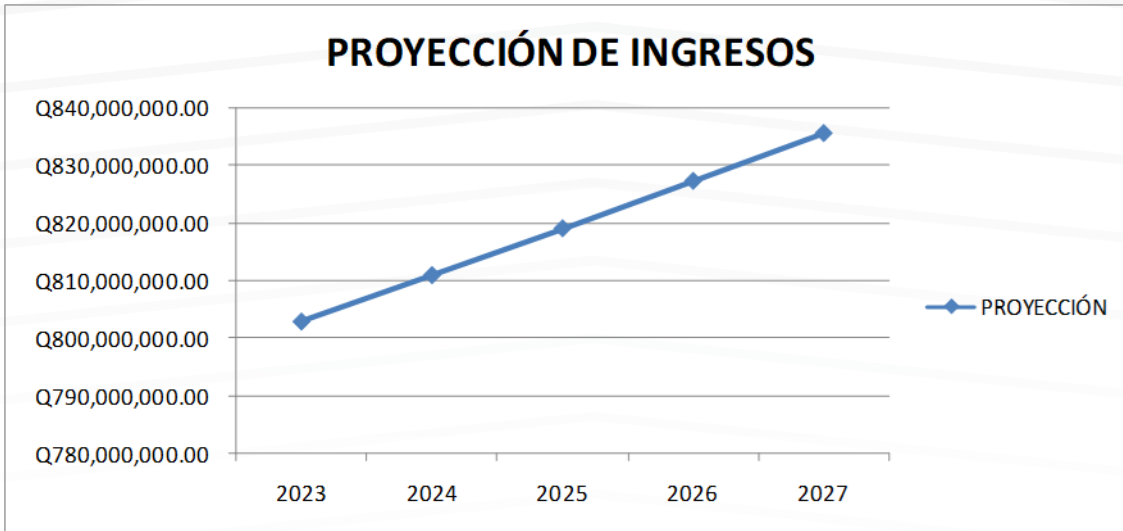
Historial de los Ingresos:



Interpretación:

Como se puede observar la línea de tendencia en los ingresos aprobados demuestra que entre los años 2017 al 2021 se esperaba un incremento de 1.03% en 2018 y 1.23% en 2019, derivado de la Pandemia Covid-19, dichas proyecciones fueron modificadas a 0.96% para el año 2020 y 0.99% para el año 2021, dando un parámetro anual de 1.05%. En relación a la línea de tendencia de los ingresos devengados demuestran variaciones entre los años 2017 al 2021 que van desde 1.01% para el 2018, bajando a 0.99% para el 2019 y 0.93% para el 2020 e incrementándose a 1.19% para el año 2021, dando un parámetro anual de 1.03%. En relación a lo devengado, se demuestra que sobrepasa lo aprobado, en 2017 con 1.07% y en 2018 con 1.05%; a raíz de la pandemia, para los siguientes años 2019 el decremento fue a 0.85%, en 2020 a 0.82% y en 2021 con una recuperación se obtuvo un 0.99%; dando un parámetro anual de 0.96%.

Proyección de los Ingresos:

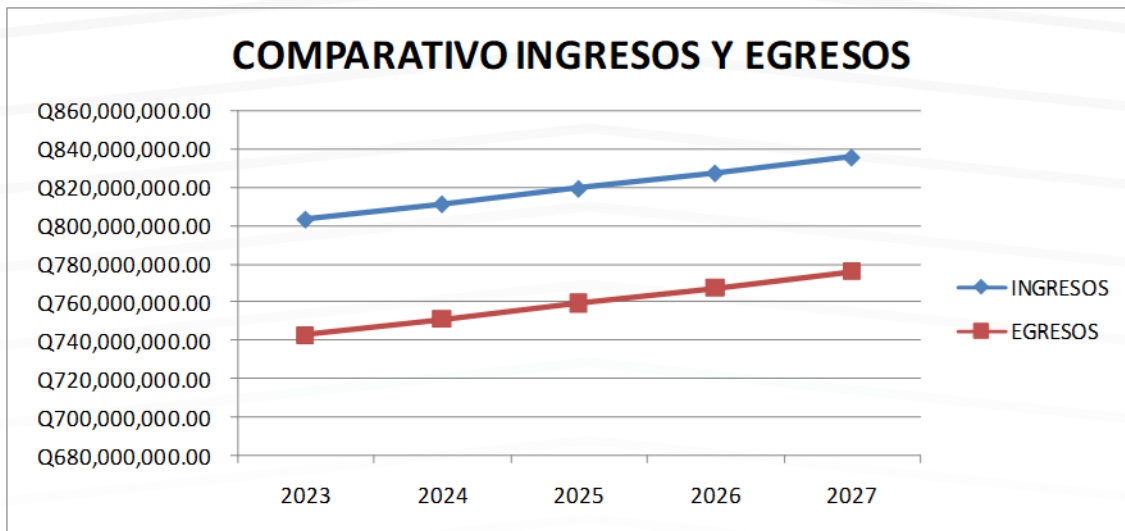


Interpretación

Como puede observarse, la línea de tendencia en los ingresos programados a aprobar, demuestran que en el período 2023 al 2027 hay incremento proyectado de 1.01% anual.



Comparativo de Ingresos y Egresos:



Fuente de información: Dirección Financiera

Interpretación:

Como se puede observar en la gráfica anterior, para el periodo 2023-2027, los ingresos proyectados a devengar por la prestación de los diversos servicios portuarios, supera al monto de egresos proyectados a ejecutar, por lo que se refleja una rentabilidad apropiada, originando esto que la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla se mantenga en un nivel operativo estable.

Situación Financiera de la Empresa:

Conforme el Balance General de la EMPORNAC, al 31 de diciembre del 2021, el Activo Corriente suma 1,053 millones de quetzales, de los cuales 931 millones están colocados en inversiones de corto plazo. El Activo No Corriente, suma 396 millones de quetzales, para un total del Activo de 1,449 millones de quetzales. El Pasivo Corriente de la empresa suma 60 millones, el Pasivo No Corriente es de 476 millones, y el Patrimonio Neto alcanza 913 millones, cantidades que al sumarlas igualan al Activo total de 1,449 millones de quetzales.

Plan de Inversión para el Fortalecimiento de las Operaciones Marítimas y Portuarias de EMPORNAC Santo Tomás de Castilla:

Considerando la problemática “Capacidades limitadas para atender la demanda de Servicios Portuarios” se promueve la formulación de programas para el fortalecimiento de las operaciones marítimo-portuario, de acuerdo a los planteamientos de las Direcciones: Marítimas, Portuarias y Dirección Técnica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, relacionado a:

- a) Embarcaciones
- b) Ampliación y mantenimiento de la infraestructura portuaria
- c) Adquisición y mantenimiento de maquinaria y equipo.

Situación Actual Del Equipo Flotante, De Arrastre, De Levante E Izaje Propiedad De Empornac:

Como podemos observar en el siguiente cuadro, se refleja la cantidad de maquinaria y equipo existente, con un nivel de vida útil por debajo del 50% en especial las embarcaciones, ya que actualmente se encuentran operando 3 remolcadores con 31 TM (toneladas métricas) debiendo tener como mínimo 40 TM de fuerza para atender a los buques que recalán en el Puerto Santo Tomás de Castilla, así como las lanchas piloto deben estar en total capacidad para atender los servicios de pilotaje.

EQUIPO DE ARRASTRE, DE LEVANTE E IZAJE	CANTIDAD
Cabezales	41
Plataformas	41
Tracto Remolques	3
Montacargas	40
Portacontenedores Straddle Carrier	4
Cargadores Frontales para vacíos	2
Portacontenedores Reach Stacker	23
TOTAL	154

Fuente de información: Dirección de Operaciones Portuarias

EQUIPO FLOTANTE	
DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Remolcadores	3
Embarcaciones para comisiones o traslado de personal	1
Lanchas piloto	3
Lanchas de cabos	1
Lanchas de seguridad portuaria	2
TOTAL	10

Fuente de información: Dirección de Operaciones Marítimas



Para poder contar con un Puerto eficiente y moderno, se expone la necesidad de adquirir:

- a) Embarcaciones tipo remolcador o bien analizar que si la Empresa adquiere dos remolcadores a un precio de Q. 80 millones cada uno, estará invirtiendo un total de Q. 160 millones, los cuales de acuerdo a la recuperación de los ingresos por servicios prestados y tomando en consideración en los registros del ejercicio fiscal 2021, el retorno de la inversión sería en 20 años aproximadamente, ya que se debe prever el mantenimiento preventivo y correctivo de las 2 embarcaciones (remolcadores).
- b) Contar con 3 lanchas piloto, fabricadas, destinadas y equipadas para el servicio de pilotaje.
- c) El servicio de carenaje debe realizarse como mínimo cada cinco años, para determinar si es necesario el servicio de mantenimiento y/o reparación de las embarcaciones. Estas acciones o decisiones quedan bajo el criterio de la Honorable Junta Directiva, tal como lo indica nuestro mandato según Decreto 4-93 Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.

Marco Legal: De acuerdo a lo que estipula el Art. 19, son atribuciones y deberes de la Honorable Junta Directiva de la Empresa las siguientes:

- d). Definir la política administrativa, financiera y operativa de La Empresa.
- e). Aprobar los planes y programas administrativos, financieros y operativos anuales de La Empresa, revisándolos periódicamente para su mejor ejecución.
- g). Aprobar los planes para desarrollar las instalaciones, principales y complementarias de La Empresa, conforme las necesidades del servicio lo requieran y previos estudios que aseguren su viabilidad, así como aquellos que sean para mejorar o incrementar el equipo para las operaciones de la misma.
- i). Aprobar el Plan Maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones.
- j). Aprobar el Plan Maestro Urbano del Distrito Portuario.
- l). Acordar las transferencias presupuestarias necesarias, dentro del presupuesto de ingresos y egresos total aprobado, para el mejor funcionamiento de La Empresa de acuerdo con sus fines, por lo cual deberá obtener opinión favorable del Ministerio de Finanzas Públicas.
- m). Someter a consideración del Organismo Legislativo, a través del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, la contratación de préstamos internos y externos.

En la proyección para adquisición de maquinaria y equipo: Se prevé la compra de maquinaria y equipo durante el período 2023-2027, con un costo aproximado de Q. 563,320,000.00, lo cual permitirá mayor eficiencia en los servicios portuarios

PROYECCIÓN COMPRA DE MAQUINARIA (EQUIPO FLOTANTE) 2023-2027									
MAQUINARIA	2023	PRECIO ESTIMADO	2024	PRECIO ESTIMADO	2025	2026	2027	PRECIO ESTIMADO	TOTAL
REMOLCADOR	1	Q 80,000,000.00	1	Q 85,000,000.00	0	0	1	Q 87,000,000.00	3
LANCHA PILOTO	1	Q 15,000,000.00	0	Q -	0	0	1	Q 17,000,000.00	2
LANCHA HIDROGRÁFICA	1	Q 6,500,000.00	0	Q -	0	0	0	Q -	1
TOTAL:	3	Q 101,500,000.00	1	Q 85,000,000.00	0	0	2	Q 104,000,000.00	6

Fuente de información: Dirección de Operaciones Marítimas

PROYECCIÓN ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA PERÍODO 2023 - 2027						
MAQUINARIA	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Reach Staker	0	0	0	0	1	1
Cargador Frontal	0	0	1	0	0	1
Carretilla Portico	6	2	1	1	0	10
Montacargas	6	10	5	2	2	25
Cabezal	10	5	5	2	2	24
Plataformas	5	5	5	2	2	19
chasis	20	0	0	0	0	20
TOTAL	47	22	17	7	7	100

Fuente de Información: Dirección de Operaciones Portuaria

PROYECCIÓN COSTO DE MAQUINARIA PERÍODO 2023 - 2027						
MAQUINARIA	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Reach Staker	Q -	Q -	Q -	Q -	Q10,000,000.00	Q 10,000,000.00
Cargador Frontal	Q -	Q -	Q 6,500,000.00	Q -	Q -	Q 6,500,000.00
Carretilla Portico	Q 90,000,000.00	Q 30,000,000.00	Q15,000,000.00	Q 15,000,000.00	Q -	Q 150,000,000.00
Montacargas	Q 4,650,000.00	Q 9,000,000.00	Q 4,500,000.00	Q 1,800,000.00	Q 1,800,000.00	Q 21,750,000.00
Cabezal	Q 25,000,000.00	Q 12,500,000.00	Q12,500,000.00	Q 5,000,000.00	Q 5,000,000.00	Q 60,000,000.00
Plataformas	Q 3,150,000.00	Q 3,150,000.00	Q 3,150,000.00	Q 1,260,000.00	Q 1,260,000.00	Q 11,970,000.00
chasis	Q 12,600,000.00	Q -	Q -	Q -	Q -	Q 12,600,000.00
TOTAL	Q135,400,000.00	Q 54,650,000.00	Q41,650,000.00	Q 23,060,000.00	Q18,060,000.00	Q 272,820,000.00

Fuente de Información: Dirección de Operaciones Portuaria



Planificación del Mantenimiento a la Infraestructura Portuaria, y Proyectos de Ampliación del Puerto:

PROYECTOS DE INVERSIÓN DEL PUERTO (EN MILLONES DE QUETZALES) PERÍODO 2023-2027

No.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALES
1	CONSTRUCCIÓN PAVIMENTACIÓN PATIO DE APILAMIENTO DE CONTENEDORES No. 15	30.0					30.0
2	CONSTRUCCIÓN PAVIMENTACIÓN PATIO DE APILAMIENTO DE CONTENEDORES No. 14		296.0				296.0
3	CONSTRUCCIÓN PAVIMENTACIÓN DEL SEXTO CARRIL EGRESO DEPÓSITO ADUANERO TEMPORAL	12.0					12.0
4	CONSTRUCCIÓN PLATAFORMA DE MUELLE ATRACADERO No. 5		465.75				465.8
5	CONSTRUCCIÓN LÍNEA DE DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA DE ALTA TENSIÓN (69KV) EMPORNAC	25.1	25.1				50.2
6	CONSTRUCCIÓN PLATAFORMAS FRONTALES EN ATRACADEROS (1, 2, 3 Y 4)		200.0	200.0	400.0		800.0
7	INCREMENTO DE CALADO EN CANAL DE NAVEGACIÓN Y DÁRSENA DE MANIOBRAS A -13.00 mts.	186.0					186.0
	TOTALES	253.1	986.9	200.0	400.0	0.0	1840.0

Fuente de información: Dirección Técnica

MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA(EN MILLONES DE QUETZALES)

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALES
MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN CORRECTIVA DE ATRACADEROS No. 3 y 4	280.0					280.0
TOTALES	280.0					280.0

Fuente de información: Dirección Técnica

Histórico de tonelaje movilizado:

En los siguientes cuadros, se observa que Guatemala durante el año 2017 movilizó un total de 27,323.66 toneladas métricas que representaron el 18.00% del total movilizado en la región centroamericana. En el año 2018, Guatemala movilizó un total de 26,960.28 toneladas métricas que representaron el 17.98% del tonelaje movilizado en la región, marcando decremento con el año anterior. Para el año 2019 movilizó 27,984.96 que corresponde al 17.57% del total movilizado en la región. En el año 2020, Guatemala movilizó la cantidad de 27,226.62, que corresponde al 16.44% del total movilizado en la región, y en el año 2021 el movimiento de carga fue de 31,320.25 toneladas métricas que corresponde al 17.10%.

Movimiento de carga por país, (miles de tm), Año 2017														
País	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total (tm)	Total (%)
	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total		
Guatemala	3,764.49	3,222.04	6,986.53	4,378.27	3,199.53	7,577.80	3,910.42	2,522.38	6,432.80	3,783.36	2,543.16	6,326.52	27,323.66	18.00%
El Salvador	1,122.30	429.42	1,551.72	1,507.01	317.89	1,824.90	1,222.18	245.55	1,467.74	1,288.99	148.44	1,437.43	6,281.79	4.14%
Honduras	2,162.99	1,530.59	3,693.59	2,347.96	1,391.62	3,739.58	2,141.58	1,209.63	3,351.21	2,167.60	1,141.65	3,309.25	14,093.62	9.29%
Nicaragua	773.64	379.51	1,153.15	888.27	402.88	1,291.15	982.86	269.75	1,252.61	907.93	222.97	1,130.90	4,827.81	3.18%
Costa Rica	2,422.25	1,859.63	4,281.88	2,420.28	2,092.38	4,512.66	2,238.41	1,822.44	4,060.85	2,414.83	1,872.15	4,286.98	17,142.37	11.29%
Panamá	10,945.85	8,216.69	19,162.54	12,019.27	8,148.17	20,167.45	12,799.53	9,347.32	22,146.85	11,612.28	9,016.11	20,628.40	82,105.23	54.10%
TOTAL	21,191.53	15,637.88	36,829.41	23,561.08	15,552.47	39,113.55	23,294.98	15,417.07	38,712.05	22,175.01	14,944.47	37,119.47	151,774.49	100%

Movimiento de carga por país, (miles de tm), Año 2018														
País	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total (tm)	Total (%)
	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total		
Guatemala	3,648.71	2,953.70	6,602.41	4,507.48	2,674.18	7,181.67	4,447.63	2,372.67	6,820.30	4,111.20	2,244.70	6,355.90	26,960.28	17.98%
El Salvador	1,230.76	454.01	1,684.77	1,425.73	267.41	1,693.13	1,424.33	166.72	1,591.06	1,281.44	122.67	1,404.11	6,373.07	4.25%
Honduras	2,111.13	1,554.41	3,665.55	2,404.63	1,283.71	3,688.33	2,210.13	1,081.92	3,292.05	2,424.11	1,057.03	3,481.14	14,127.06	9.42%
Nicaragua	849.76	438.16	1,287.92	844.51	392.7	1,237.21	753.76	251.03	1,004.79	758.82	295.91	1,054.72	4,584.64	3.06%
Costa Rica	2,169.15	2,048.40	4,217.55	2,688.41	2,248.27	4,936.68	2,329.19	2,224.32	4,553.51	2,442.34	1,798.05	4,240.39	17,948.14	11.97%
Panamá	11,162.03	8,314.46	19,476.48	11,143.73	8,670.46	19,814.19	10,943.60	8,129.82	19,073.42	11,684.91	9,927.80	21,612.71	79,976.80	53.33%
TOTAL	21,171.54	15,763.14	36,934.68	23,014.48	15,536.73	38,551.21	22,108.65	14,226.48	36,335.13	22,702.82	15,446.15	38,148.97	149,969.99	100%

Movimiento de carga por país, (miles de tm), Año 2019														
País	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total (tm)	Total (%)
	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total		
Guatemala	4,396.88	2,542.29	6,939.17	4,593.08	2,455.92	7,049.00	4,516.64	2,418.96	6,935.60	4,653.11	2,408.08	7,061.19	27,984.96	17.57%
El Salvador	1,377.97	371.7	1,749.68	1,458.77	254.81	1,713.59	1,343.86	223.85	1,567.70	1,453.51	197.18	1,650.68	6,681.65	4.19%
Honduras	2,205.51	1,280.53	3,486.04	2,382.92	1,357.98	3,740.90	2,166.10	1,190.69	3,356.79	2,552.56	1,189.37	3,741.92	14,325.64	8.99%
Nicaragua	684.39	387.94	1,072.33	945.77	378.83	1,324.60	773.63	370.17	1,143.80	906.9	316.02	1,222.92	4,763.65	2.99%
Costa Rica	2,408.64	2,104.99	4,513.63	2,422.39	2,243.24	4,665.63	2,375.02	1,968.45	4,343.47	2,339.74	1,806.13	4,145.87	17,668.60	11.09%
Panamá	10,926.17	8,785.81	19,711.98	12,326.46	8,990.32	21,316.78	13,555.83	10,722.73	24,278.57	12,575.74	10,009.31	22,585.04	87,892.37	55.17%
TOTAL	21,999.56	15,473.25	37,472.81	24,129.40	15,681.10	39,810.50	24,731.08	16,894.85	41,625.92	24,481.55	15,926.08	40,407.63	159,316.86	100%

Movimiento de carga por país, (miles de tm), Año 2020

País	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total (tm)	Total (%)
	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total		
Guatemala	4,424.42	2,849.21	7,273.63	4,137.75	2,489.18	6,626.93	4,057.48	2,451.07	6,508.56	4,373.72	2,443.79	6,817.51	27,226.62	16.44%
El Salvador	1,286.89	428.5	1,715.38	1,343.64	253.33	1,596.97	1,189.18	206.99	1,396.17	1,296.13	118.28	1,414.41	6,122.93	3.70%
Honduras	2,397.29	1,393.91	3,791.21	2,053.66	1,202.33	3,255.99	1,972.46	1,250.99	3,223.44	2,205.42	988.39	3,193.82	13,464.45	8.13%
Nicaragua	728	425.76	1,153.76	845.51	478.31	1,323.81	759.59	245.16	1,004.74	849.62	218.69	1,068.31	4,550.62	2.75%
Costa Rica	2,291.53	2,177.87	4,469.40	2,140.06	2,130.22	4,270.27	2,142.69	2,003.72	4,146.41	2,207.55	2,052.97	4,260.52	17,146.61	10.36%
Panamá	14,562.14	10,788.72	25,350.87	13,280.53	9,354.17	22,634.70	13,124.91	10,280.43	23,405.34	13,758.29	11,923.67	25,681.96	97,072.86	58.62%
TOTAL	25,690.26	18,063.97	43,754.23	23,801.15	15,907.52	39,708.67	23,246.31	16,438.35	39,684.66	24,690.73	17,745.79	42,436.52	165,584.09	100%

Movimiento de carga por país, (miles de tm), Año 2021

País	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total (tm)	Total (%)
	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total		
Guatemala	4,342.82	2,870.35	7,213.17	5,381.26	2,879.99	8,261.24	5,287.83	2,959.08	8,246.91	4,836.10	2,762.83	7,598.93	31,320.25	17.10%
El Salvador	1,432.66	406.49	1,839.15	1,681.71	234.09	1,915.80	1,041.80	266.38	1,308.18	1,454.51	195.32	1,649.83	6,712.97	3.67%
Honduras	2,413.04	1,230.85	3,643.89	2,599.88	1,342.63	3,942.51	2,607.56	1,129.14	3,736.69	2,780.03	1,093.18	3,873.20	15,196.30	8.30%
Nicaragua	822.2	475.71	1,297.91	1,053.37	332.63	1,386.01	891.76	256.54	1,148.30	992.23	309.45	1,301.68	5,133.89	2.80%
Costa Rica	2,369.08	2,299.65	4,668.73	2,544.70	2,483.04	5,027.75	2,386.18	2,167.50	4,553.68	2,551.48	2,108.19	4,659.66	18,909.82	10.33%
Panamá	14,417.46	11,963.68	26,381.15	14,452.93	11,877.43	26,330.36	13,797.68	11,540.78	25,338.46	15,160.08	12,631.68	27,791.77	105,841.73	57.80%
TOTAL	25,797.27	19,246.73	45,044.01	27,713.85	19,149.82	46,863.67	26,012.81	18,319.41	44,332.22	27,774.43	19,100.65	46,875.08	183,114.97	100%

Fuente: Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

Proyección del Tonelaje a Movilizar para el año 2032 en EMPORNAC Santo Tomás de Castilla.

Volumen de carga del Puerto Santo Tomás de Castilla

Para los años 2022 al 2032, se estima una proyección del 1.04 % de incremento en toneladas métricas anuales, tomando en cuenta la pandemia del Covid-19 y los desastres naturales, que han afectado a nuestro país, en especial en el municipio de Puerto Barrios.

Para lo cual, se detalla el movimiento proyectado:

AÑO	TONELAJE MERCADERÍA	TONELAJE MERCADERÍA GENERAL	CONTENEDORES	CONTENEDORES TRANSFERIDOS
2021	9,496,956	422,290	306,608	277,571
2022	9,591,926	426,513	309,674	280,347
2023	9,687,845	430,778	312,771	283,150
2024	9,881,602	439,394	319,026	288,813
2025	10,079,234	448,181	325,407	294,589
2026	10,280,818	457,145	331,915	300,481
2027	10,486,435	466,288	338,553	306,491
2028	10,591,299	470,951	341,939	309,556
2029	10,697,212	475,660	345,358	312,651
2030	10,804,184	480,417	348,812	315,778
2031	10,912,226	485,221	355,788	322,093
2032	11,021,348	490,073	362,904	328,535

Fuente de información: Dirección de Operaciones Portuarias



Análisis de Riesgos: De conformidad con los Acuerdos número A-028-2021 de Contraloría General de Cuentas con fecha de publicación 19 de julio del 2021, para la implementación del Sistema Nacional de Control Interno Gubernamental (SINACIG), en las instituciones del Estado, Acuerdo de Junta Directiva número 01-A/04-2022 de fecha 24 de enero del 2022.

ANÁLISIS DE RIESGOS			
RIESGOS	EVENTO IDENTIFICADO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	MITIGACIÓN
ESTRATÉGICOS	Aplicaciones de tecnologías de información implementadas en la entidad	Actualizar los Manuales para Programadores y Usuarios de los Sistemas de Información	Actualización de Manuales de Programadores y Usuarios.
	Aumento de Precios en los insumos	Limitación en la adquisición de equipos e insumos	1. Reducir la compra de insumos de acuerdo a la priorización de necesidades. 2. Gestionar las ampliaciones presupuestarias adecuadas y necesarias.
	Inadecuada Distribución Analítica del Presupuesto aprobado	Limitación y dificultad para la normal ejecución presupuestaria.	1. Adecuar el presupuesto aprobado 2. Solicitar transferencias presupuestarias.
	Formulación del Presupuesto de Egresos	Que no se alcance las metas y objetivos.	1. Aplicar los instrumentos administrativos de control: a. Políticas de Formulación y de Ejecución para cada ejercicio fiscal, b. Manuales de Normas y procedimientos administrativos.
OPERATIVOS	Seguridad/Acesos de Tecnología de Información	Ataque cibernético	Cumplir el Plan de Ataque Cibernético, incluido dentro del plan de protección de instalaciones portuarias.
	Seguridad Física de inmuebles	Actos de robo, hurto o destrucción del patrimonio	Cumplir con el Plan de Protección a instalaciones portuarias, Sistema de Gestión BASC.
	Movilización de Contenedores	Daños a la estructura del contenedor y mercaderías	Cumplir con el Manual de Procedimientos Operativos en la actividad portuaria
	Lineas de Transferencia; Patios; Bodegas; Explanada de Muelle y abastecimientos de Combustibles; Extracción mezclas oleosas y extracción de desechos sólidos	Siniestros con Mercancías Peligrosas	1. Cumplir con el Manual de Normas y Procedimientos Administrativos. 2. Capacitaciones periódicas relacionadas con Mercancías Peligrosas. 3. Equipo y material especializado para mitigar derrames. 4. Divulgación de la tabla de segregación y socialización sobre el manejo de Mercancías Peligrosas; 5. Supervisión Interfaz Buque-Puerto
	Uso del Equipo de Protección Personal usuarios internos y externos	Incidentes laborales, daños a la seguridad y salud.	1. Cumplir con el Reglamento Interior de Trabajo 2. Pacto Colectivo. 3. Cumplimiento del Plan de Protección Instalaciones Portuarias 4. Concientización sobre el uso de Equipo de Protección Personal a usuarios internos y externos. 5. Sistema de Gestión 45001:2018
	Diagnóstico de necesidades de Capacitación (DNC)	Elaborar la programación anual y mensual de los diferentes eventos de capacitación	1. Enviar oportunamente oficio circular para las diferentes Direcciones, con explicaciones para el correcto llenado del formulario F/DRHYSA.020015 de acuerdo al Manual de Normas y Procedimientos.
DE INFORMACIÓN	Informe Estadístico	Recibir información incompleta, tardía o incompleta por parte del departamento responsable.	1. Cumplir con el Manual de Organización y Funciones. 2. Realizar visitas de campo, que permita verificar la información de la carga.
FINANCIEROS	Conciliaciones Bancarias	Saldos desconciliados	Conciliar los saldos de caja y estados de cuenta de los bancos de forma mensual.
	Elaboración CUR Contables	Error en beneficiarios o aplicación de cuentas contables	El aprobador de CUR contables, debe verificar que el NIT y las cuentas sean las correctas, previo a su aprobación.
NORMATIVOS	Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil Contra Daños a Terceros para todo tipo de transporte.	Demandas y/o denuncias judiciales	Aplicar el Plan de Protección de Instalaciones Portuarias y Manual de Procedimientos de Seguros.
	Cumplimiento de la Ley de acceso a la información pública, Decreto No. 57-2008 (artículo 9 numeral 2, artículo 23 y 67).	Que se entregue información catalogada como sensible, o confidencial, o reservada por la Ley de Acceso a la información Pública, por las Unidades, Secciones, Departamentos o Direcciones, ajenas a la Unidad de Acceso a la información Pública.	Cumplimiento del Manual de Normas y Procedimientos, así como del Código de Ética y revisar periódicamente la información reservada.
AMBIENTALES	Cambios climáticos	Desastres naturales y/o provocados dentro del polígono portuario.	Activar planes de contingencia.
	Pandemias Covid-19 y otras	Enfermedades causadas al personal, producto de las pandemias.	Factores externos no controlables.
DE INFRAESTRUCTURA	Mantenimiento preventivo y correctivo a la infraestructura	Daños parciales o totales a la infraestructura	Plan permanente de mantenimiento a la infraestructura.

Evaluación de Riesgos:

La autoridad superior, define claramente los objetivos institucionales de manera coherente y ordenada de acuerdo a su mandato legal asegurando su alineación con los instrumentos de planificación definidos por las direcciones que la constituyen. La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, realizó la matriz de riesgos, en los cuales se consideraron las condiciones internas y externas identificando participativamente a nivel de área con todos los colaboradores.

Análisis:

En este proceso la información se clasifica e interpreta con criterios de probabilidad (Muy baja, baja, media, alta y muy alta). Que determina el grado de ejecución de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, para actuar y reducir la vulnerabilidad.

Actividades de control:

En este proceso se hace con las herramientas administrativas que permiten el control continuo de los procedimientos administrativos de cada una de las acciones de las áreas las cuales están conformadas por la Institución y que ayuden a incentivar la productividad tales como:

- Manuales de Normas y Procedimientos y Administrativos
- Oficios, memos, providencias y circulares de requerimientos
- Informes.

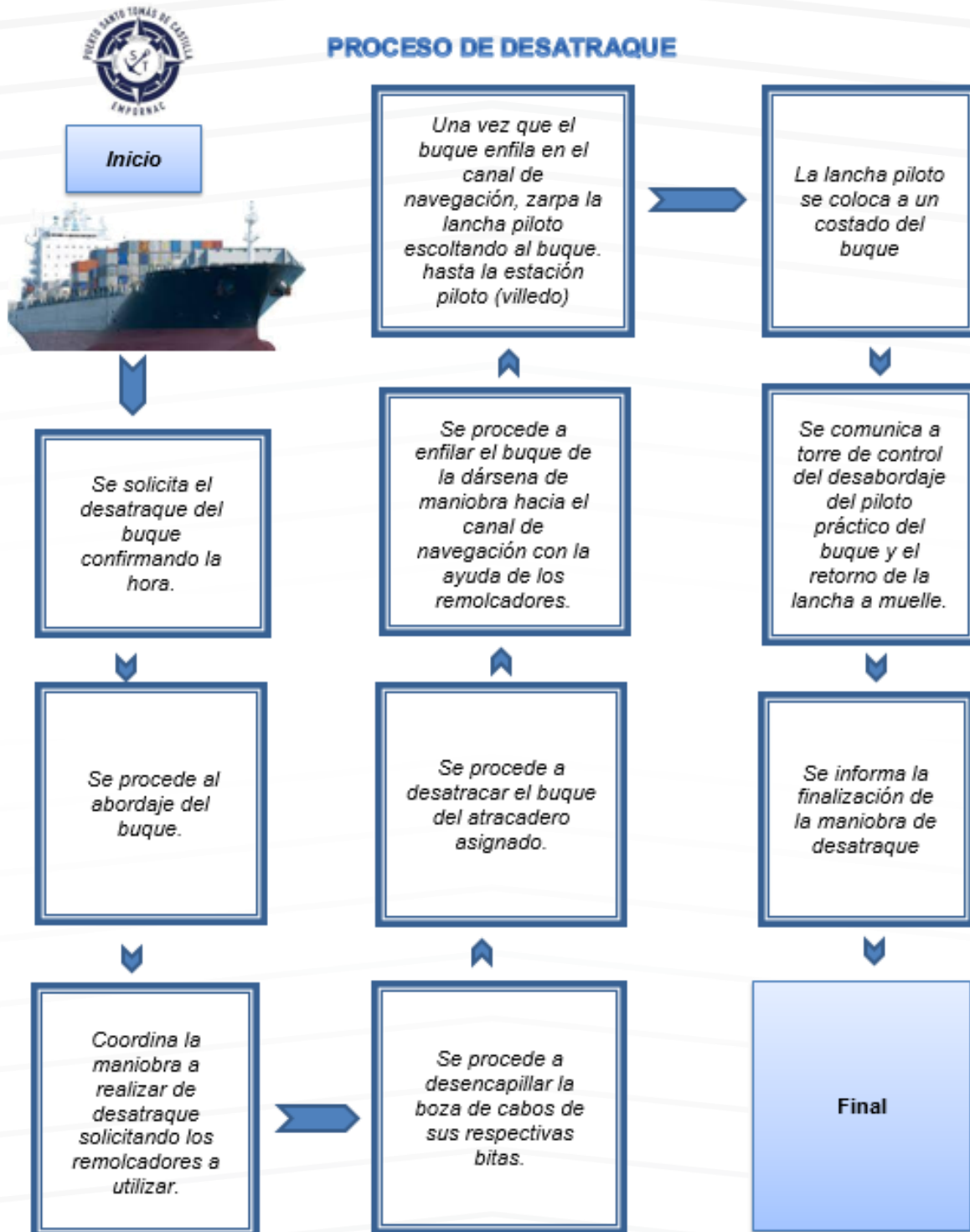
Actividades De Supervisión:

En este proceso la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, a través de la implementación Sistema de Control Gubernamental (SINACIG), deberá de supervisar las acciones y actividades de control de cumplimiento a cada una de las normativas legales y administrativas de la Institución, a través de sus directivos quienes identificarán los riesgos y deficiencias en las distintas áreas de trabajo.



Proceso de Operaciones Marítimas y Portuarias







PROCESO DE IMPORTACIÓN

VÍA INDIRECTA



Cabezal se traslada al buque.



Descarga del buque.



Traslado a escáner de importación



Escaneo.



Traslado a patio de apilamiento.

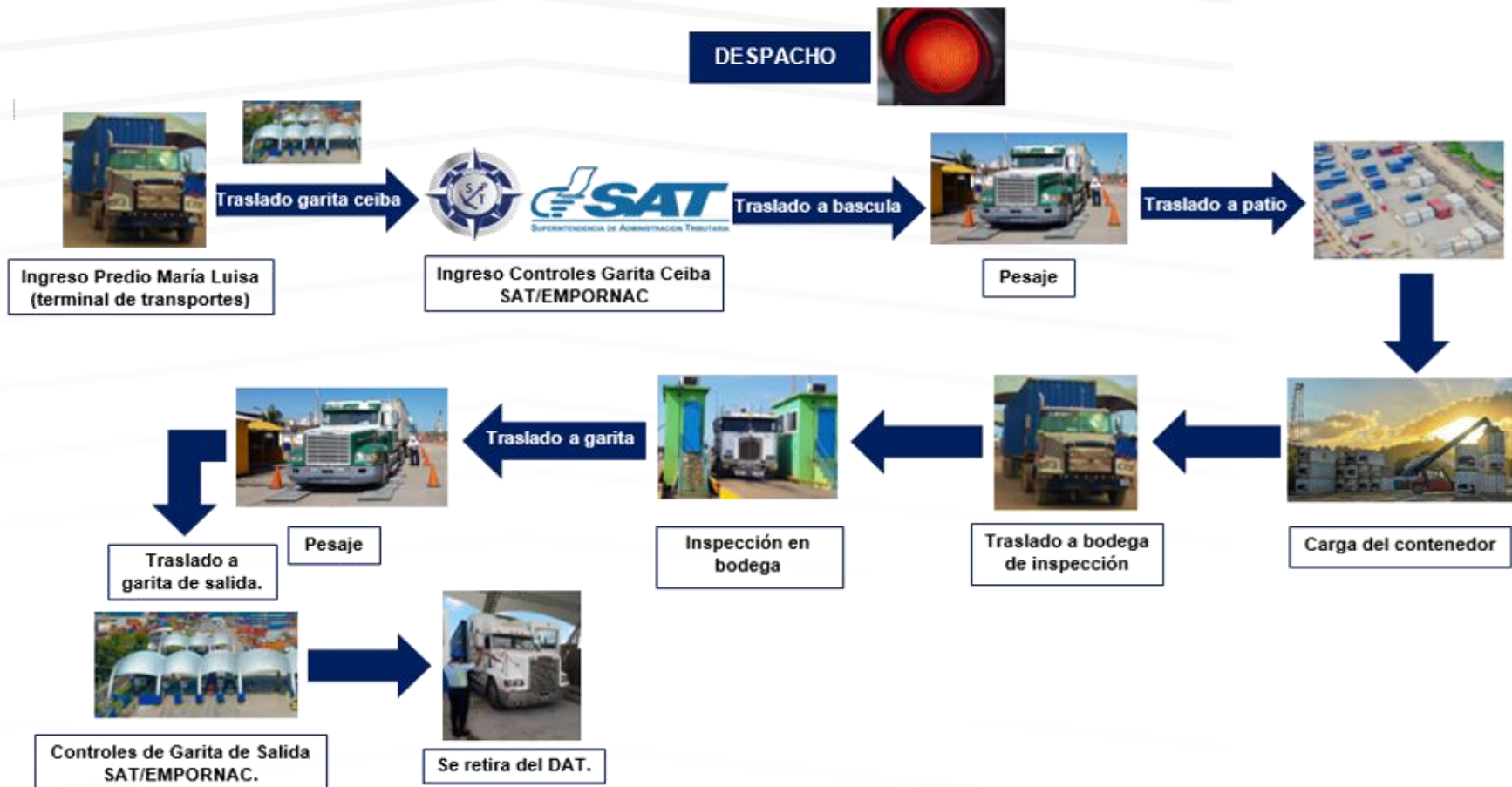


Apilamiento del contenedor.



PROCESO DE DESPACHO



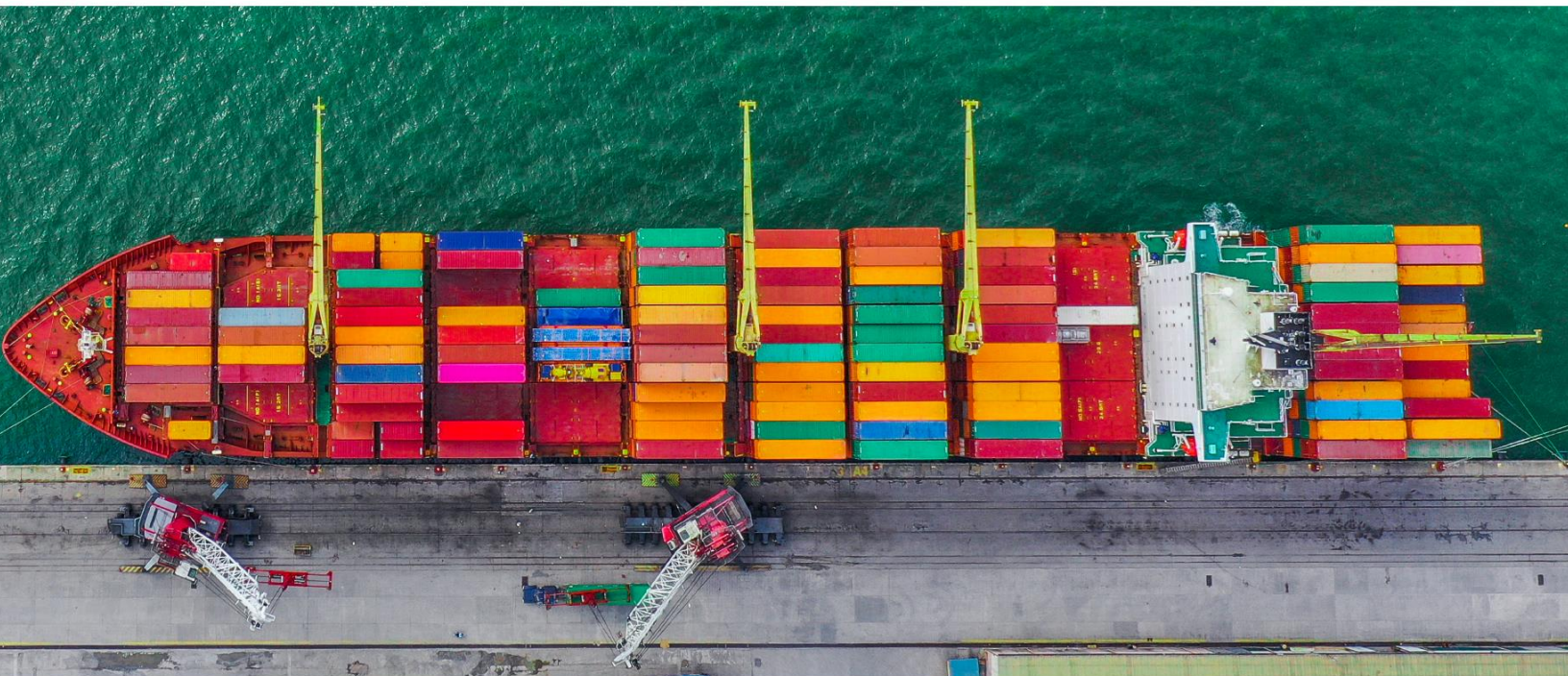


PROCESO DE EXPORTACIÓN





PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2023-2027



www.santotomasport.com.gt

