Análisis de mandatos legales

SPPD-01

Nombre de la Institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

No.	1 Nombre de la norma, número y año	2 Atribuciones que le asigna la norma	3 Población a atender
1	Constitución Política de la República de Guatemala. Aprobado por la Asamblea Nacional Constituyente, el 31 de mayo de 1985.	En todo lo relacionado con los compromisos, obligaciones, garantías y responsabilidades en las áreas administrativas, legales, económicas, financieras, laborales, ambientales, etc. que todas las instituciones de los organismos de Estado tienen que cumplir con lo establecido en la Carga Magna. Las relaciones del Estado y sus entidades descentralizadas o autónomas con sus trabajadores se rigen por la Ley de Servicio Civil, con excepción de aquellas que se rijan por leyes o disposiciones propias de dichas entidades. Asimismo, entre otros temas, lo relacionado con el régimen financiero, específicamente con el presupuesto de ingresos y egresos del Estado que se formula anualmente.	La población objetivo está constituido por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios al buque y a la carga que brinda la Empresa Portuaria Quetzal de manera eficiente y segura. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras. Los usuarios son los prestadores de servicios marítimo-portuario, tales como: Remolcaje, practicaje, lancha piloto y grúas.
2	Convenios en materia de trabajo con la Organización Internacional de Trabajo (OIT), ratificados por Guatemala.	La Organización Internacional de Trabajo (OIT) es la entidad encargada de promover el empleo y proteger a las personas. Esta entidad ha emitido tratados que regulan varios temas del trabajo. En ese sentido, Guatemala ha ratificado 74 convenios de la OIT en materia laboral, 8 que se consideran como fundamentales, 4 que son prioritarios y 62 que son técnicos. Guatemala, como muchos de los países a nivel mundial, regulan al trabajo como un derecho social, regulado en la Constitución Política de la República, Código de Trabajo y los tratados internacionales ratificados por Guatemala.	
3	Código Internacional para la Protección de Buques y Instalaciones Portuarias (PBIP) de la Organización Marítima Internacional (OMI).	El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo. Desde la entrada en vigor del capítulo XI -2 del Convenio SOLAS, el 1/7/2004, el Código PBIP ha constituido la base de un amplio régimen de protección obligatoria para el transporte marítimo internacional. Puerto Quetzal como parte del Sistema Portuario Nacional, está certificado en el Código PBIP.	
4	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.	El Convenio SOLAS está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. Por consiguiente, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. El objetivo del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 14 capítulos. El país es signatario de este Convenio y por consiguiente los puertos del Sistema Portuario Nacional de Guatemala, deben velar por su cumplimiento en lo que les corresponda.	
5	Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.	Este Convenio internacional para la prevencion de la contaminacion por los buques fue aprobado por la Organización Marítima Internacional, en su Conferencia Internacional sobre Contaminación Marina de 1973, y se modificó por el Protocolo 1978, aprobado en la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, convocada por la OMI en febrero de 1978. El Protocolo de 1978: Convenio MARPOL 73/78 regula las descargas de los buques en el mar y consta, inicialmente, de 5 anexos: Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos; Anexo II: Por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; Anexo III: Por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos; Anexo IV: Por las aguas sucias de los buques; Anexo V: Por las basuras de los buques. El Protocolo de 1997 al Convenio MARPOL introdujo el: Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. **Este convenio internacional ratificado por Guatemala, vincula a Puerto Quetzal y a los puertos del mundo, a tomar las medidas que corresponden en los servicios a los buques.**	
6	Resolución 5-80 (ROMRIECA-XXIII), Ministros de la Integración Económica Centroamericana, el 15/07/1980 crea la Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo (COCATRAM) como una Secretaría Especializada del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).	La COCATRAM es un organismo que forma parte del SICA, de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica, con la finalidad de fortalecer, facilitar e impulsar el comercio exterior de la región. En ese contexto se da la interacción de los programas, políticas e información de los puertos de Centroamérica y la COCATRAM.	

No.	Nombre de la norma, número y año	Atribuciones que le asigna la norma	Población a atender
7	Agenda 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Cumbre para el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. Septiembre 2015.	Alinear y vincular los resultados estratégicos institucionales y sus productos con aspectos específicos contenidos en la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS's), el Plan Nacional de Desarrollo, las prioridades de desarrollo, las MED's, los RED's, los Pilares y Política General de Gobierno a nivel sectorial e institucional.	La población objetivo está constituido por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios al buque y a la carga que brinda la Empresa Portuaria Quetzal de manera eficiente y segura. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras. Los usuarios son los prestadores de servicios marítimo-portuario, tales como: Remolcaje, practicaje, lancha piloto y grúas.
8	Plan Nacional de Desarrollo Nuestra Guatemala K'atun 2032. Segeplán.		
9	Metas y Resultados Estratégicas de Desarrollo. Segeplán.		
10	Lineamientos Generales de Política 2021-2025. Segeplán.		
11	Política General de Gobierno 2020-2024. Segeplán.		
12	Ley Orgánica del Presupuesto y sus Reformas (Decreto No. 101-97, oct. 1997) y su Reglamento (Acuerdo Gubernativo No. 540-2013. Dic. 2013).	De conformidad a la Ley Orgánica del Presupuesto y los sistemas informáticos, el MINFIN da los lineamientos para la elaboración de los presupuestos del sector público; dicta las normas técnicas para la formación, programación de la ejecución, modificaciones y evaluación de los presupuestos de los Organismos del Estado, entidades descentralizadas y autónomas. Y utilizar mediante técnicas de programación y estadística, las herramientas de control de gestión de los resultados vinculados al cumplimiento de los objetivos y metas del sector público, tales como el SIGES y el SICOIN. En lo referente a la inversión pública, deberá coordinar con la respectiva unidad especializada. Evaluar la ejecución de los presupuestos, aplicando las normas y criterios establecidos por esta ley, su reglamentación y las normas técnicas respectivas.	
13	Sistema Informático de Gestión (SIGES) del Ministerio de Finanzas Públicas.		
14	Sistema de Contabilidad Integrada (SICOIN) del Ministerio de Finanzas Públicas.		
15	Normas para la Formulación Presupuestaria anual y multianual, emitidas por Segeplán y la Dirección Técnica del Presupuesto del Ministerio de Finanzas Públicas.	Cumplir con las directrices de observancia general para las entidades del sector público en la formulación de sus anteproyectos de presupuesto, aplicando la metodología de Gestión por Resultados y la estructura programática coherente con las políticas y planes establecidos en la legislación.	
16	Normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) de la Segeplán.	Implementar las normas generales y específicas de inversión en la formulación, evaluación y registro de los proyectos de inversión en cada ejercicio fiscal.	
17	Manual de Clasificaciones Presupuestarias para el Sector Público de Guatemala. 6a. Edición, 2018.	Disponer de información oportuna y confiable para la toma de decisiones, en las etapas de formulación, programación, ejecución, control, evaluación y liquidación de la gestión pública, principalmente del presupuesto.	
18	Ley de Contrataciones del Estado y sus Reformas (Decreto No. 57-92) y su Reglamento (Acuerdo Gubernativo No. 1056-92).	Utilizar esta Ley que tiene por objeto normar las compras, ventas, contrataciones, arrendamientos o cualquier otra modalidad de adquisición pública.	
19	Ley de Servicio Civil (Decreto No. 1748, del 23 de mayo de 1968) y su Reglamento (Acuerdo Gubernativo No. 122-2016.	El propósito general de esta ley es regular las relaciones entre la Administración Pública y sus servidores con el fin de garantizar su eficiencia, asegurar a los mismos justicia y estímulo en su trabajo, y establecer las normas para la aplicación de un sistema de administración de personal.	
20	Código de Trabajo (Decreto No. 1441, de marzo de 1994).	El presente Código regula los derechos y obligaciones de patronos y trabajadores, con ocasión del trabajo, y crea instituciones para resolver sus conflictos. Patrono es toda persona individual o jurídica que utiliza los servicios de uno o más trabajadores, en virtud de un contrato o relación de trabajo.	
21	Ley Orgánica de la Contraloría General de Cuentas y sus Reformas (Decreto 31-2002, mayo 2002) y su Reglamento (Acdo. Gub. No. 96-2019. Aprobado el 14/06/2019).	Apoyar la participación ciudadana para el fortalecimiento de la transparencia, probidad y credibilidad de la gestión pública y del proceso de rendición de cuentas, como medios de lucha contra la corrupción, el peculado, el tráfico de influencias, la malversación de fondos y el desvío de recursos. Promover el intercambio de información, a través de los informes y recomendaciones de auditoría, para la actualización, modernización y mantenimiento de los sistemas, en especial del integrado de administración financiera, así como de los procedimientos operativos y de control.	
22	Normas Generales y Técnicas de Control Interno Gubernamental (Acuerdo A-039-2023 de la Contraloría General de Cuentas, de fecha 26 de mayo de 2023.		
23	Ley de Acceso a la Información Pública (Decreto No. 57-2008).	Garantizar la transparencia y rendición de cuentas de la administración pública y de los sujetos obligados, asímismo el derecho de toda persona a tener acceso libre a los actos de la administración e información pública.	
24	Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente (Decreto 68-86, aprobado el 28/11/1986).	Para todo proyecto, obra, industria o cualquier otra actividad que por sus características pueda producir deterioro a los recursos naturales renovables o no, al ambiente, o introducir modificaciones nocivas o notorias al paisaje y a los recursos culturales del patrimonio nacional, será necesario previamente a su desarrollo un estudio de evaluación del impacto ambiental, realizado por técnicos en la materia y aprobado por la Comisión del Medio Ambiente.	

No.	Nombre de la norma, número y año	Atribuciones que le asigna la norma	Población a atender
25	Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental (Acuerdo Gubernativo 137-2016 del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales -MARN-).	El presente Reglamento contiene los lineamientos, estructura y procedimientos necesarios para apoyar el desarrollo sostenible del país en el tema ambiental, estableciendo reglas para el uso de instrumentos y guías que faciliten la evaluación, control y seguimiento ambiental de los proyectos, obras, industrias o actividades, que se desarrollan y los que se pretenden desarrollar en el país. Lo anterior facilitará la determinación de las características y los posibles impactos ambientales, para orientar su desarrollo en armonía con la protección del ambiente y los recursos naturales. Puerto Quetzal, conforme a las normas de inversión de Segeplán y del MARN, cumple con estos requerimientos en la elaboración de los perfiles de proyectos de inversión.	La población objetivo está constituido por los clientes y usuarios, que solicitan los servicios portuarios al buque y a la carga que brinda la Empresa Portuaria Quetzal de manera eficiente y segura. Los clientes son los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario. Dentro de los clientes principales destacan: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras. Los usuarios son los prestadores de servicios marítimo-portuario, tales como: Remolcaje, practicaje, lancha piloto y grúas.
26	Listado Taxativo de Proyectos, obras, industrias o actividades (Acuerdo Ministerial Número 199-2016 del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales -MARN-.	Las entidades públicas de inversion (EPI's), deben cumplir dentro de la formulación de sus proyectos con este Listado Taxativo, como parte del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental, que requiere la utilización complementaria de un instrumento que permita a la autoridad ambiental, y por sus características, enumerar y categorizar los proyectos y obras como de Alto, Moderado y Bajo Impacto Ambiental Potencial. Asimismo, identifica que la Evaluación Ambiental de proyectos, debe de realizarse tomando como base lo establecido en la clasificación contenida en el Listado Taxativo.	
27	Decreto Ley No. 100-85, Ley Orgánica de Empresa Portuaria Quetzal y su Reglamento Acuerdo Gubernativo N. 7-2010.	Satisfacer la demanda de tráfico portuario, tanto para carga y descarga de mercaderías, como para el embarque y desembarque de personas. Proporcionar los servicios marítimo-portuarios conforme a la tecnología moderna. La EPQ, se regirá por esta ley, sus reglamentos, acuerdos de Junta Directiva y por los tratados y convenios internacionales en materia marítima de los que sea parte Guatemala.	
28	Reglamento General de Trabajo de Empresa Portuaria Quetzal (Acuerdo Gubernativo No. 949-89. Dic. 1989).	Regular los derechos y obligaciones de la EPQ y sus trabajadores con ocasión del trabajo y resolver sus conflictos, consigna garantías mínimas irrenunciables susceptibles de ser mejoradas conforme las necesidades y posibilidades de la Empresa. De consiguiente son nulos de pleno derecho todos los actos y disposiciones que impliquen renuncia, disminución o tergiversación de los derechos que la Constitución Política de la República de Guatemala establece.	
29	Pacto Colectivo de Condiciones de Trabajo suscrito entre Empresa Portuaria Quetzal y el Sindicato de Trabajadores de EPQ, vigente 2020.	Regular, armonizar y desarrollar las relaciones y los intereses mutuos de las partes, con el objeto de obtener mayor eficiencia en el trabajo, estabilidad laboral y bienestar de los trabajadores. Las partes reconocen que sus relaciones deben regularse sobre los principios de armonía y respeto mutuo, que permitan obtener beneficios y la solución de los problemas laborales. Dentro de los acuerdos consensuados entre las partes, se considera lo establecido en la Ley de Salarios de la Administración Pública.	
30	Ley de Salarios de la Administración Pública (Decreto 11-73. Marzo 1973).		
31	Normativo Operacional de Puerto Quetzal (Acuerdo de Intervención No. I-017-2014 de fecha 26/02/2014 y vigente desde el 1/4/2014).	Prestar los servicios portuarios de acuerdo al Normativo Operacional de los Servicios Prestados en Puerto Quetzal y la aplicación de la disposición legal que contiene las tarifas por los servicios, conforme al Pliego Tarifario y su Reglamento.	
32	Pliego Tarifario de Servicios Portuarios de Puerto Quetzal (Acuerdo de Intervención No. I-042-2014 del 26/8/2014, vigente desde del 16/10/2014).		
33	Reglamento del Pliego Tarifario de Servicios Portuarios de Puerto Quetzal (Acuerdo de Intervención No. I-053-2014 vigente desde el 5/11/2014).		
34	Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal.	Son instrumentos de planificación de mediano y largo alcance, en los que se definen las acciones primordiales para los proyectos de desarrollo y ordenamiento de la empresa, se consignan en términos generales los lineamientos, los objetivos y los criterios de crecimiento de Puerto Quetzal, sirven a la autoridad superior para la toma de decisiones.	
35	Plan Estratégico Institucional 2024-2032.		

Orientaciones:

El Análisis de mandatos legales tiene como propósito establecer el "para qué" fue creada la institución, sus atribuciones y quienes son los destinatarios, que equivalen a la población a atender con la entrega de productos que presta la institución.

Columna (1): Describa los mandatos relacionados con la institución, inicie con los de mayor nivel como la Constitución Política de la República, tratados y convenios internacionales ratificados por el Estado de Guatemala, leyes emitidas por el Congreso de la República que pueden ser leyes constitucionales y leyes ordinarias y llegue a las disposiciones emitidas por el organismo ejecutivo o disposiciones reglamentarias (por ejemplo el reglamento interno de la institución), analice uno a uno estos cuerpos legales.

Columna (2): Identifique las funciones y/o áreas de acción institucional que le corresponden en cumplimiento a la norma.

Columna (3): Indique la población a la que sirve la institución de acuerdo al mandato legal.

Análisis de políticas públicas

SPPD-02

Nombre de la Institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Instrucciones:

Identificar las políticas directamente relacionadas.

No.	Nombre de la política pública y fecha de vigencia	Población afectada	Modalidades de inclusión Institucional	Área responsable de incorporar en el que hacer institucional	Área responsable de verificar la incorporación
1	19. Política Nacional para el desarrollo turístico sostenible de Guatemala 2012-2022.	Clientes y usuarios de Puerto Quetzal.	► Plan de Inversión Anual. ► Plan Operativo Anual. ► Plan Estratégico Institucional 2024-2032. ► Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal.	Unidad de Comercialización y Mercadeo y Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.	Gerencia General.
2	29. Política Nacional de Competitividad 2018-2032.	Clientes y usuarios de Puerto Quetzal.		Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.	Gerencia General.
3	30. Política de Preinversión.	Clientes y usuarios de Puerto Quetzal.		Unidad de Asesoría y Planificación Portuaria.	Gerencia General.

Orientaciones:	**El correlativo de las políticas, se obtuvo del Anexo 3 de la Guía para elaboración de planes estratégicos institucionales, Segeplán.**
Complete las primeras tres columnas con los datos contenidos en la política, en la cuarta columna indique cómo la institución incluirá la política en su quehacer institucional. Puede ser en los productos, instalaciones, reglas de convivencia, etc.	

Alineación y vinculación a Plan K'atun 2032, Agenda 2030, Prioridades Nacionales de Desarrollo -PND-, Resultados Estratégicos de Desarrollo RED

SPPD-03

Instrucciones:

Instrucciones:
La herramienta contiene filtros, para orientar la coherencia de la alineación y vinculación de forma horizontal de tal forma que facilita la información con relación al desempeño institucional.
De darse el caso de no tener vinculación a un RED, proponer el mecanismo correspondiente para que un resultado institucional -RI-, suba de categoría y se formule como Resultado Estratégico de Desarrollo, ejemplo: GIRH, Cambio climático, Justicia, Seguridad exterior, Inteligencia, entre otros.
Para mayor información de la Agenda 2030, se sugiere consultar el documento Objetivos de Desarrollo Sostenible. Metas priorizadas. Guatemala.
Las instituciones deberán analizar detalladamente la PGG vigente y definir en que meta intervienen como responsables o corresponsables.

ALINEACIÓN Y VINCULACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL SECTORIAL E INSTITUCIONAL

Eje K'atun	ODS	Prioridad Nacional de Desarrollo -PND	Meta Estratégica de Desarrollo -MED-	99 metas (16 + 83)	Indicador PND	Seguimiento indicador	Resultado Estratégico de Desarrollo RED	Coordinador RED	Corresponsable RED	Políticas Públicas Asociadas
Riqueza para todas y todos	9. Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	Empleo e inversión	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020 b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020; b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025; y c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	8.1.1 Tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita.	Banguat, Minfin, Mineco	No Presupuestable **RED 22 -** Para el 2024, se ha incrementado en 3.5 puntos porcentuales, la tasa de crecimiento del PIB (De 3.1% en 2018 a 3.5% en 2024).	BANGUAT, MINECO, SAT	BANGUAT, MINECO, SAT	Política Nacional de Empleo Digno 2017-2032.
Riqueza para todas y todos	14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.	Empleo e inversión	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020; b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025; y c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	Meta E3P1M1: En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020 b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	8.1.1 Tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita.	Banguat, Minfin, Mineco	**RED 10 -** Para el 2024, se ha mantenido en 3.5 de calificación del índice de competitividad turística (de 3.5 en la edición 2017 del foro económico mundial).	INGUAT	INGUAT	Política Nacional de Empleo Digno 2017-2032.
Riqueza para todas y todos		Empleo e inversión	Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	Índice de competitividad turística. 9.1.2 Volumen de transporte de pasajeros y carga, por medio de transporte.	INGUAT, MICIVI				Política Nacional para el Desarrollo Turístico Sostenible de Guatemala 2012-2022

VINCULACIÓN INSTITUCIONAL A K´ATÚN 2032, AGENDA 2030, PRIORIDADES NACIONALES DE DESARROLLO -PND-, MED y PGG **SPPD-04**

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Instrucciones:

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

No.	Eje K´atun	ODS	PND	MED	99 metas (16 + 83)
	RIQUEZA PARA TODAS Y TODOS.	**ODS 9: CONSTRUIR INFRAESTRUCTURA RESILIENTE, PROMOVER LA INDUSTRIALIZACIÓN INCLUSIVA Y SOSTENIBLE Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN.** Meta 9.1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, lo que incluye las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos.	PND 5: 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.
	META: En 2032 el país ha asegurado la infraestructura necesaria para garantizar el crecimiento económico inclusivo.	Indicador 9.1.2. Volumen de transporte de pasajeros y carga, por medio de transporte		MED 8 - Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.
				MED 12. Crear instituciones eficaces, responsables y transparentes a todos los niveles.	
		ODS 14: CONSERVAR Y UTILIZAR EN FORMA SOSTENIBLE LOS OCÉANOS, LOS MARES Y LOS RECURSOS MARINOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.			
		Meta 14.2 Para 2020, gestionar y proteger de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros con miras a evitar efectos nocivos importantes, incluso mediante el fortalecimiento de su resiliencia, y adoptar medidas para su restablecimiento a objeto de mantener océanos sanos y productivos.			
		Meta 14.b Facilitar el acceso de los pescadores artesanales en pequeña escala a los recursos marinos y los mercados.			

Importante

Esta herramienta debe ser acompañada de un análisis detallado de la contribución de la institución a cada uno de estos planes de mediano y largo plazo.

VINCULACIÓN INSTITUCIONAL A K´ATÚN 2032, AGENDA 2030, PRIORIDADES NACIONALES DE DESARROLLO -PND-, MED y PGG

SPPD-04

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Instrucciones:

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

Indicador PND	R E D	P G G 2 0 2 4 - 2 0 2 8		Modalidades de inclusión Institucional	Área responsable de incorporar en el que hacer	Área responsable de verificar la incorporación
		Ejes Estratégicos	Meta PGG			
8.1.1 Tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita.	No Presupuestable RED 22 - Para el 2024, se ha incrementado en 3.5 puntos porcentuales, la tasa de crecimiento del PIB (De 3.1% en 2018 a 3.5% en 2024).	EJE 1: Hacia una Función Pública Legítima y Eficaz.	Fortalecer la institucionalidad para promover la transparencia, rendición de cuentas y propiciar las condiciones para una mayor participación ciudadana en la veeduría de la gestión gubernamental.	En el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024-2032, se tiene programado la ejecución de los proyectos: Ampliación del muelle comercial hasta 400 metros hacia el norte y Mejoramiento de infraestructura portuaria de los Rompeolas Este y Oeste, que constituyen los megaproyectos de infraestructura para el desarrollo y expansión de Puerto Quetzal. Asimismo, la ejecución de otros proyectos programados en el Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Quetzal 2023-2043 y del PEI.	Gerencias de Áreas y Unidades de Empresa Portuaria Quetzal.	Gerencia General y Junta Directiva de Empresa Portuaria Quetzal.
	RED 10 - Para el 2024, se ha mantenido en 3.5 de calificación del índice de competitividad turística (de 3.5 en la edición 2017 del foro económico mundial).		Fortalecer los mecanismos que permitan hacer más eficientes los procesos de planificación y presupuesto más eficientes.	El volumen de transporte de pasajeros, en Puerto Quetzal, se registra con la temporada de cruceros. Para la temporada de cruceros 2023-2024, se espera atender 14 buques de pasajeros (cruceros). En el caso de la carga movilizada, para el año 2024, se estima el movimiento de 14,762,167 toneladas métricas.		
Índice de competitividad turística. 9.1.2 Volumen de transporte de pasajeros y carga, por medio de transporte.		EJE 5: La Infraestructura Económica para el buen vivir.	Identificar las necesidades de infraestructura, construcción, ampliación y mejoramiento de los puertos del país.			
			Promoción del turismo como una de las actividades relevantes y condicionantes para dinamizar las economías locales.	Al finalizar la vigencia de la Agenda 2030, se han ejecutado proyectos de infraestructura resiliente, entre otros: Mejoramiento del Sistema eléctrico de alta y media tensión, avances en la Ampliación del Muelle Comercial, Mejoramiento Rompeolas Este y Oeste, Mantenimiento del Muelle Duque de Alba (muelle para cruceros), Ampliación de los edificios de las Gerencias de Operaciones y Seguridad Integral, entre otros proyectos.		
		EJE 8: Cuidado de la Naturaleza.	Formular e implementar políticas y planes de acción contra el cambio climático y reducción de riesgos de desastres.			

Vinculación con los enfoques de la planificación

SPPD-05

Nombre de la institución: Empresa Portuaria Quetzal.

Instrucciones:

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

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

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

Orientaciones:

El formato de la tabla contiene en la primera columna el detalle de los enfoques para que la institución se circunscriba a incluir en la columna de la derecha la forma o modalidad en la que se incorporará cada enfoque en el quehacer institucional, así como los responsables de incorporar y verificar la inclusión de los enfoques en el que hacer institucional. Consultar la sección 3.1.4 y el anexo 6 de la Guía PEI.
El enfoque de Gestión por Resultados se aplica al desarrollar los modelos GpR.

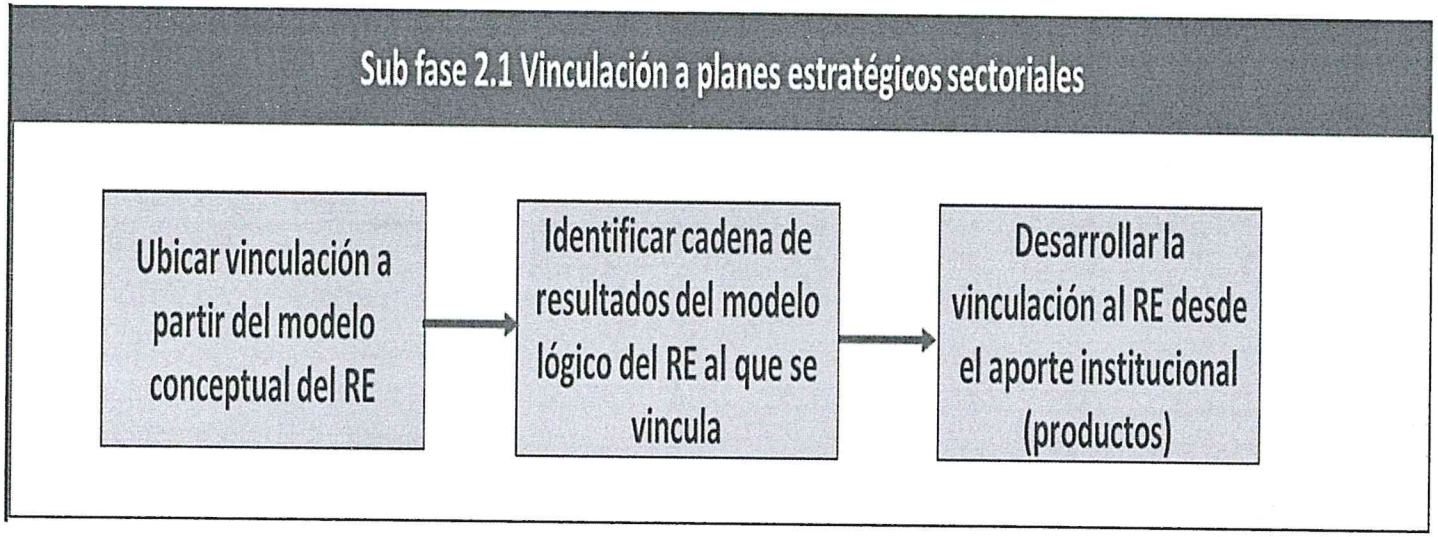
Vinculación a planes estratégicos sectoriales -PES-

SPPD-06

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Instrucciones :

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



Importante:

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

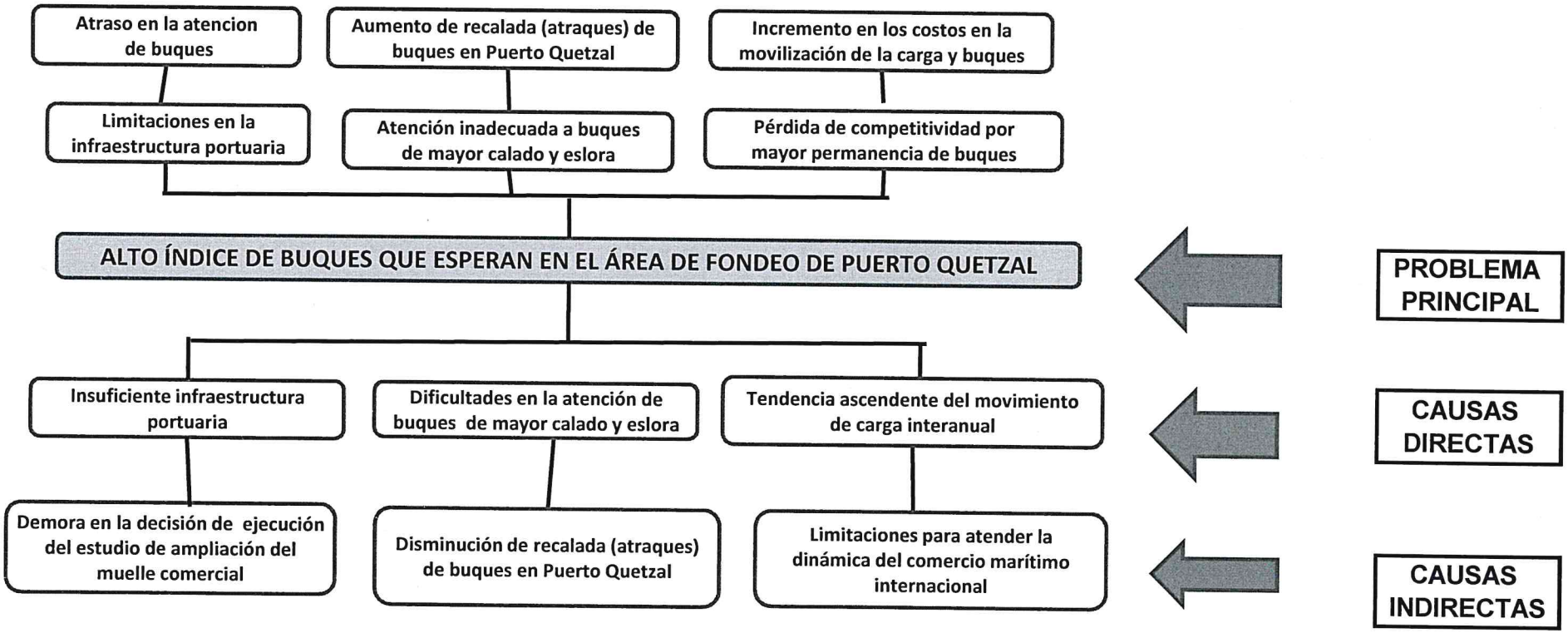
Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 1: MODELO CONCEPTUAL (Problema 1)



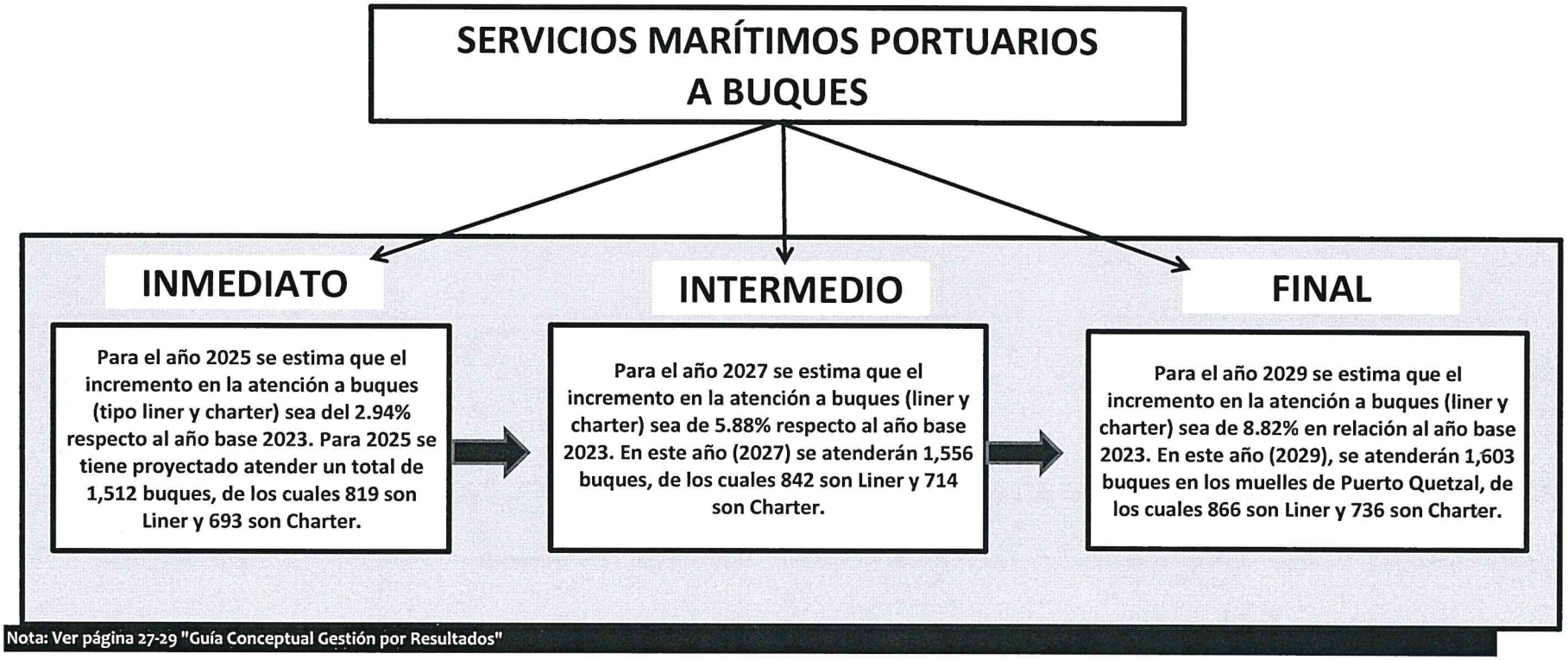
Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 1: MODELO CONCEPTUAL (Problema 2)



Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 2: IDENTIFICAR CADENA DE RESULTADOS DEL MODELO LÓGICO DEL RE



Nota: Ver página 27-29 "Guía Conceptual Gestión por Resultados"

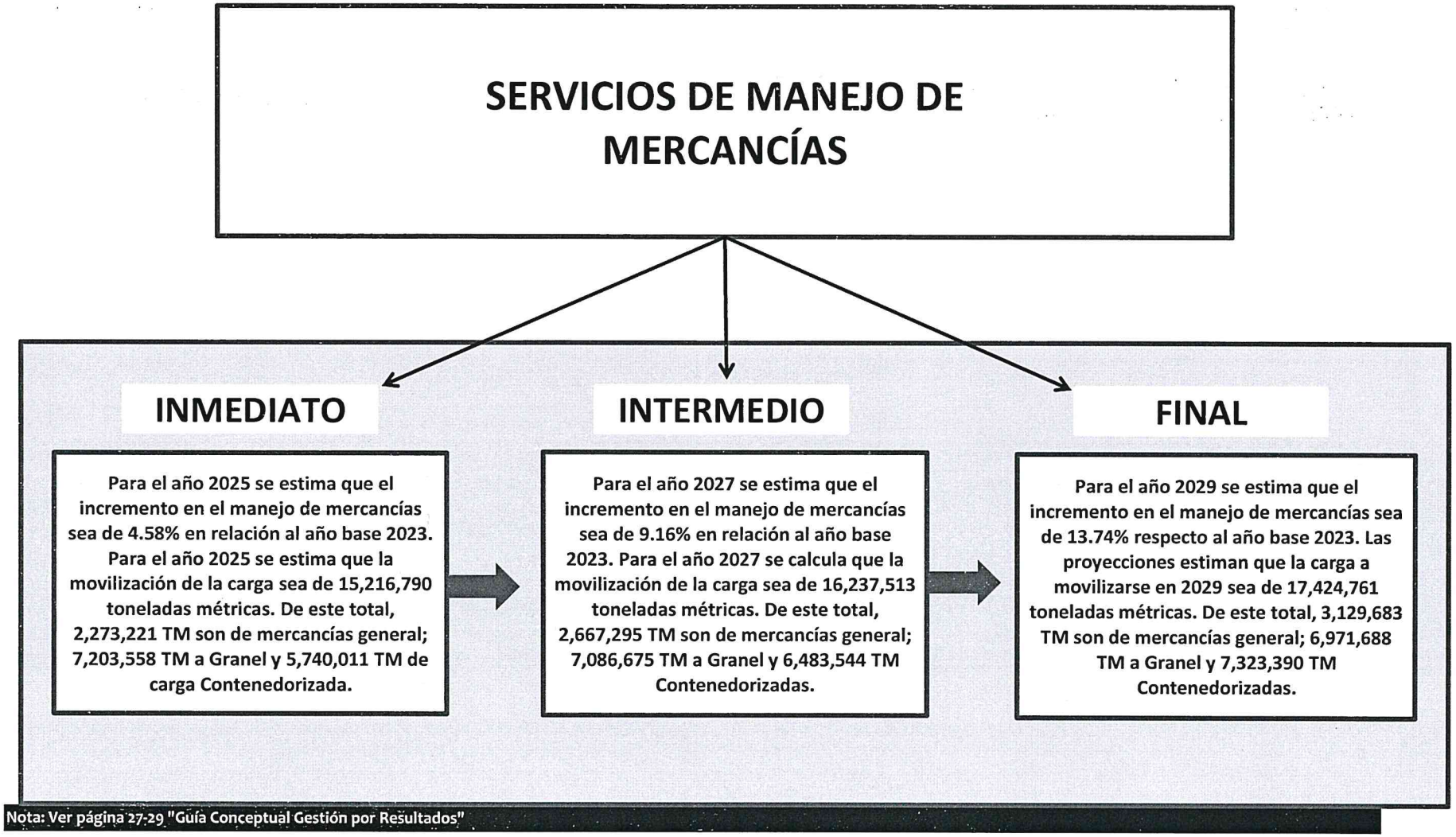
CONCEPTOS DE BUQUES LINER Y CHARTER (breve descripción):

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

1. LINER o Transporte marítimo de línea regular. El transporte marítimo de línea regular, conocido en inglés como Liner, se encarga de proporcionar un servicio donde las rutas sean regulares y frecuentes, con disponibilidad de espacio. En dichas rutas, las salidas y entradas de los buques a puertos donde se fijan de antemano el itinerario y las tarifas que se apliquen, se les conoce como Liners Terms. Es adecuada para el tráfico de carga general y contenerizada, ya que las mercancías que se transportan son de mayor valor que en las de régimen de fletamentos como, por ejemplo, productos industriales y bienes de consumo. Sus principales ventajas son: Ofrecer escalas frecuentes, Mantener tarifas estables y Garantizar la duración del servicio a largo plazo.

2. CHARTER ó Transporte marítimo en régimen de fletamentos: Este tipo de transporte que también es conocido como Tramp (vagabundo), se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcial, para efectuar uno o varios viajes, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. En el mercado de fletes la relación entre el fletador (cargador que posee la mercancía) y armador fletante (navieros que disponen de buques) se establece en un documento llamado póliza de fletamento (Charter Party), dentro incluirá el conocimiento de embarque.

La modalidad Tramp es usada para el transporte de grandes volúmenes de mercancías a granel, sea líquida o sólida y gran número de unidades de automóviles o incluso plantas de fabricación completas. En la contratación de los servicios pueden realizarse tres modalidades: el fletamento por viaje (Tramp Charter), el fletamento por tiempo (Time Charter) y el fletamento a casco desnudo (Bareboat Charter).



Nota: Ver página 27-29 "Guía Conceptual Gestión por Resultados"

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

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

1. CARGA GENERAL: Como su nombre lo indica, es todo tipo de carga que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes, una de las principales características de esta carga es que se pueden contar el número de bultos y por lo tanto se manipulan como unidades, podemos considerar como carga general, por ejemplo: cilindros, cajas, etc. que se trasportan y almacenan juntas. Este tipo de carga puede transporte fraccionada y unitarizada.

2. CARGA A GRANEL: Esta carga es aquella que se transporta en abundancia y sin embalaje; se estiba directamente en la bodega de los buques en grandes compartimientos. Este tipo de carga puede ser: Sólida, Líquida y Seca.

3. CARGA CONTENEDORIZADA: La carga contenerizada es cualquier tipo de carga, producto o mercancía a granel que se encuentre depositado o consolidado en un contenedor de transporte.

Sub Fase 2.1 VINCULACIÓN A PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

PASO 3: DESARROLLAR LA VINCULACIÓN AL RE DESDE EL APORTE INSTITUCIONAL (Productos)

PRODUCTOS	RESULTADOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO		
	INMEDIATOS (1 año)	INTERMEDIOS (3 años)	FINALES (5 años)
1. Servicios Marítimos Portuarios a buques.	Para el año 2025 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea del 2.94% respecto al año base 2023. En 2025 se atenderá un total de 1,512 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2027 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 5.88% respecto al año base 2023. En este año se atenderán 1,556 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2029 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 8.82% en relación al año base 2023. En este año se atenderán 1,603 buques en los muelles de Puerto Quetzal.
2. Servicios de Manejo de Mercancías.	Para el año 2025 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 4.58% en relación al año base 2023. Para el año 2025 la proyección de la carga movilizada sea de 15,216,790 toneladas métricas.	Para el año 2027 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 9.16% en relación al año base 2023. Para el año 2027 se calcula que la movilización de la carga sea de 16,237,513 toneladas métricas.	Para el año 2029 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 13.74% respecto al año base 2023. Los datos de las proyecciones para la carga movilizada en 2029 sea de 17,424,761 toneladas métricas.

Teoría de cambio: Si se impulsan prioritariamente dos productos se puede impactar en la principal cadena de resultados (producción), vinculados con la atención de buques y servicios a la carga. Si los dos productos alcanzan el cumplimiento de ejecución y aplicando los incrementos interanuales del 1.47% en los servicios marítimos portuarios a buques y 2.29% en los servicios de manejo de mercancías, puede inferirse que los resultados inmediatos para el año 2025, los intermedios para 2027 y los finales para 2029 pueden obtenerse derivado de las tendencias de crecimiento. Los incrementos interanuales están en relación al año base 2023.

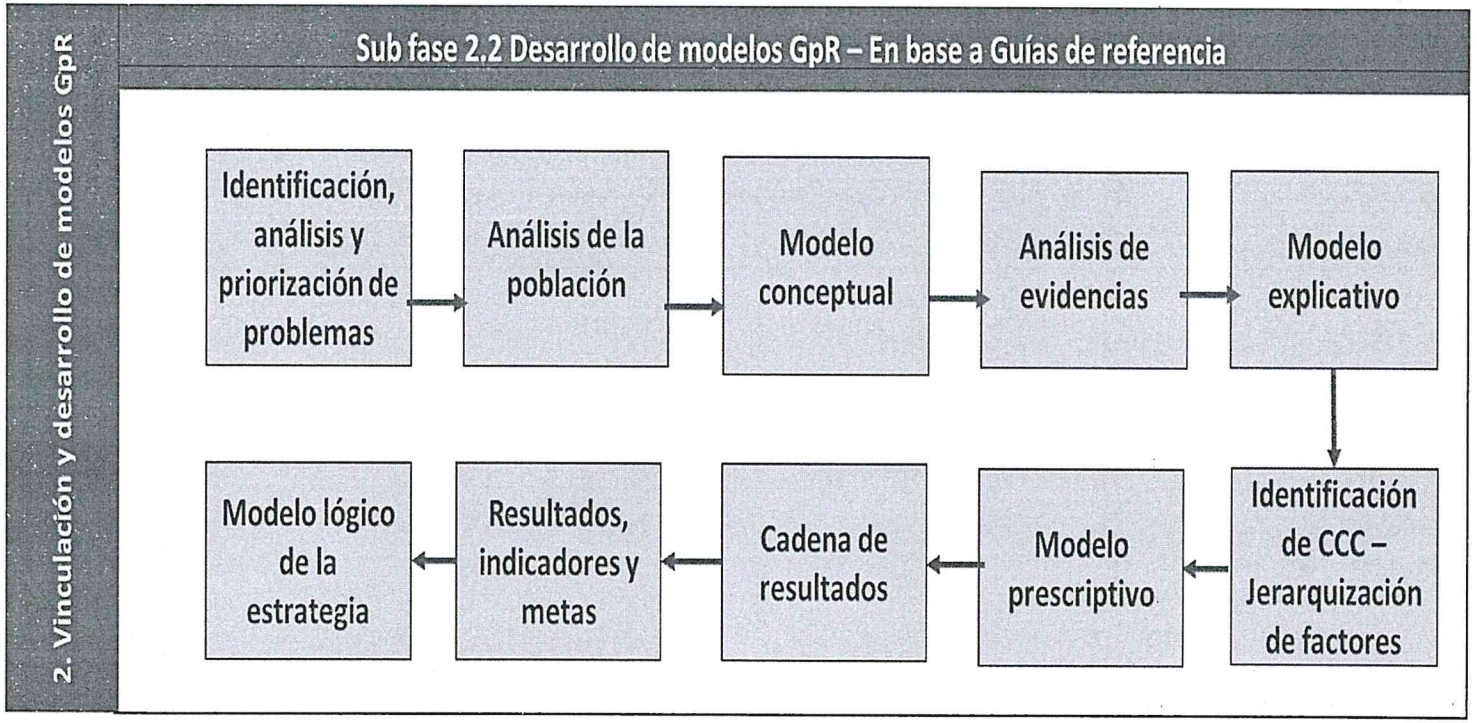
Vinculación a Planes Estratégicos Sectoriales -PES-

SPPD-07

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL.

Instrucciones :

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



Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 1: IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS

Institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

CRITERIOS PARA LA PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS

NOTA: VER CRITERIOS DE PONDERACIÓN AL PIE DE PÁGINA

No.	Problemas identificados	Relevancia					Apoyo				Capacidad				CALIFICACIÓN	Problemas priorizados	Posición
		El problema se vincula con su mandato institucional.	El problema se contempla dentro de las prioridades nacionales. Plan Nacional de Desarrollo, ODS u otro instrumento estratégico equivalente de largo plazo o compromisos nacionales e internacionales suscritos por el Estado, en materia de derechos humanos.	La magnitud e incidencia del problema es tal, que requiere la intervención urgente e inmediata de la institución.	La solución del problema contribuye significativa-mente a la transformación de la situación que afecta a la población atendida por la institución.	TOTAL RELEVANCIA	La atención del problema tendrá el apoyo de las autoridades y personal de la institución.	La atención del problema contará con el apoyo de otros actores involucrados.	Se cuenta con evidencia académica, registros estadísticos.	TOTAL APOYO	La institución cuenta con los recursos financieros para atender la solución del problema.	La institución cuenta con personal calificado, sistemas y herramientas para atender la solución del problema.	La institución tiene capacidad para articular el esfuerzo de otros actores involucrados en la solución de la problemática.	TOTAL CAPACIDAD			
1	PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.	10.0	7.5	10.0	10.0	9.4	10.0	5.0	7.5	7.5	10.0	7.5	5.0	7.50	8.63	Alta Prioridad	1
2	ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUETZAL.	10.0	7.5	10.0	7.5	8.8	10.0	5.0	7.5	7.5	10.0	7.5	5.0	7.50	8.25	Alta Prioridad	2

RESUMEN

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

Características de la importancia del problema	Ponderación de Acuerdo a la Característica				
	1.0	2.5	5.0	7.5	10.0
Relevancia	Irrelevante	Poco relevante	Medianamente relevante	Relevante	Muy relevante
Apoyo	Inexistente	Parcial	Existente	Importante	Significativo
Capacidad	Deficiente	Regular	Bueno	Muy Bueno	Excelente

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

SUB FASE 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

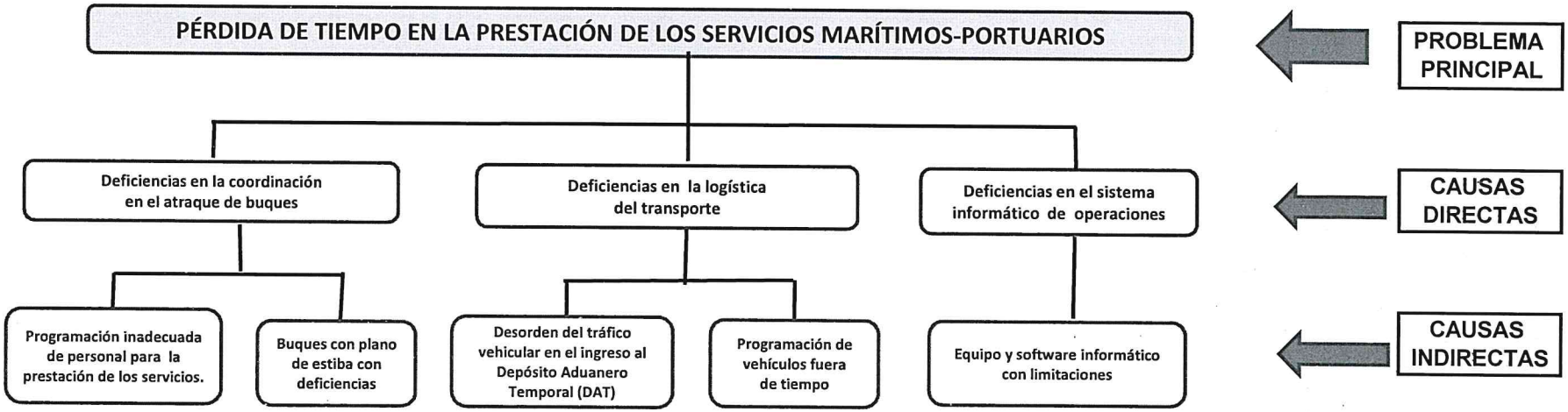
PASO 2: ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN

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

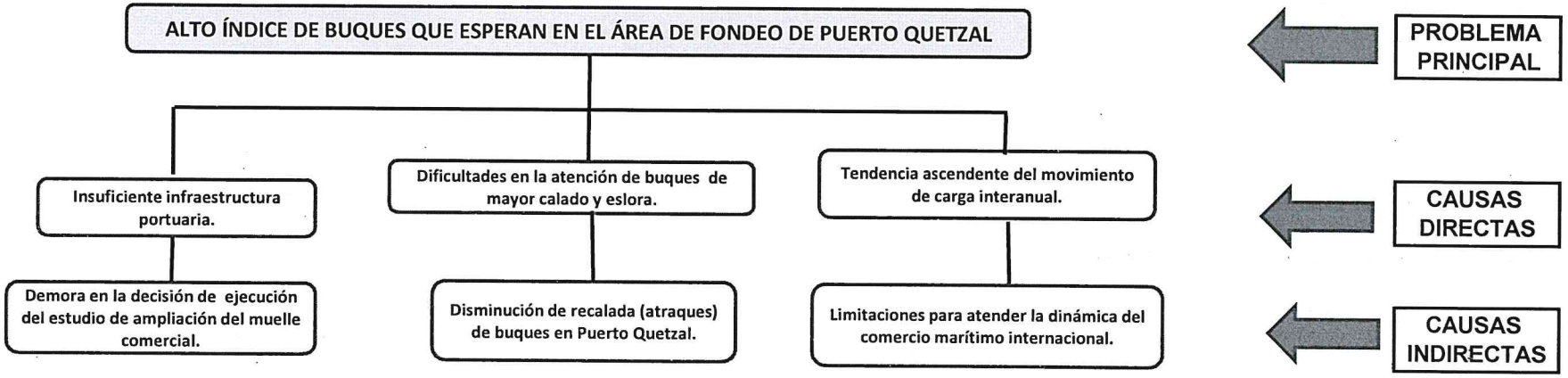
OBSERVACIÓN: En relación a la definición de la población general, es difícil identificarla y cuantificarla, derivado de la vinculación de las causas de los 2 problemas centrales que EPQ define en su PEI. Es decir, cómo relacionar la problemática y su solución de estos problemas con el resto de la población.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

Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 3: MODELO CONCEPTUAL (Problema 1)



PASO 3: MODELO CONCEPTUAL (Problema 2)



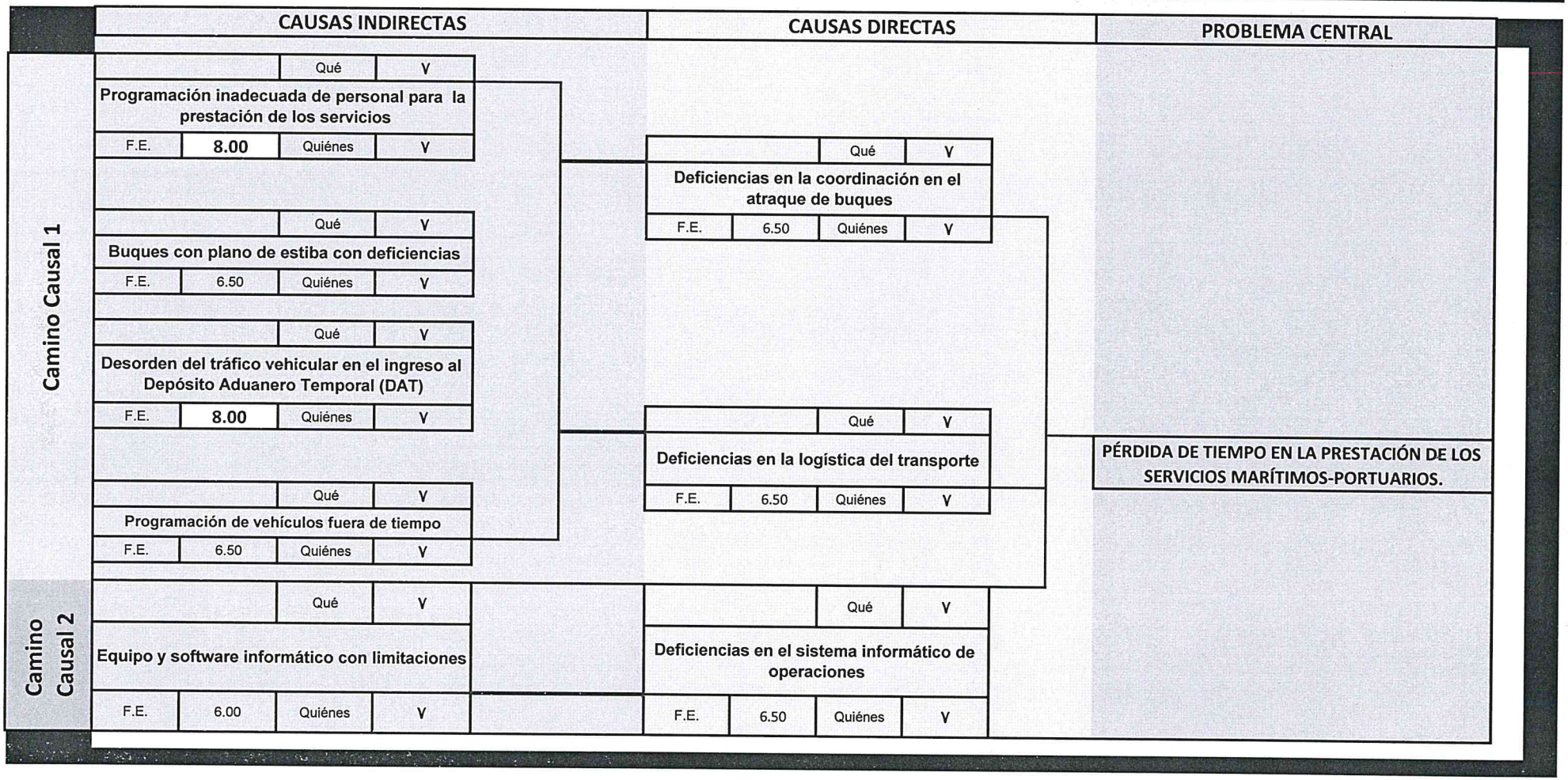
PASO 4: ANÁLISIS DE EVIDENCIAS

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

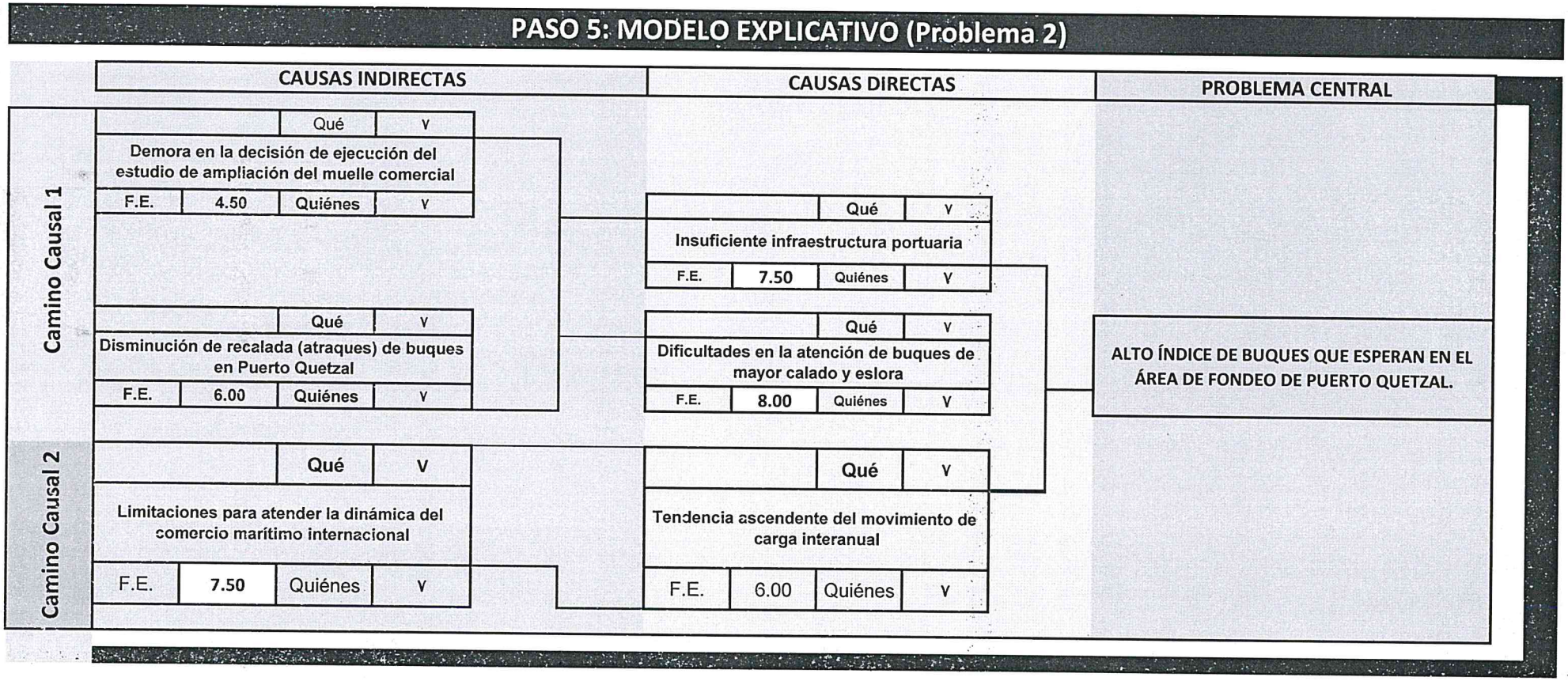
NOTA: Las evidencias deben corresponder a fuentes académicas reconocidas nacional o internacionalmente, fuentes científicas, expertos reconocidos y buenas prácticas que hayan sido comprobadas.

PASO 5: MODELO EXPLICATIVO

MODELO EXPLICATIVO (problema 1)

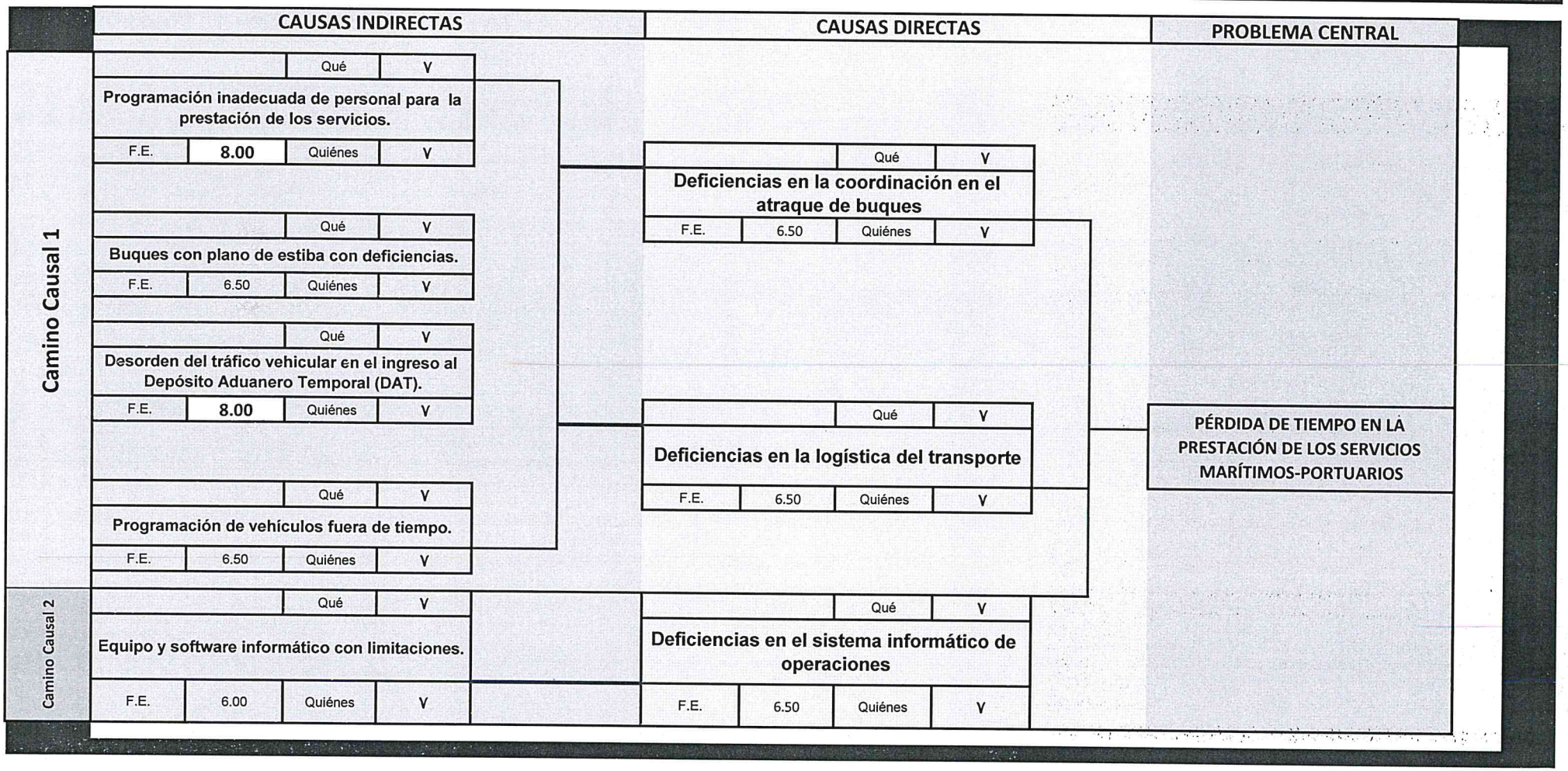


PASO 5: MODELO EXPLICATIVO (Problema 2)

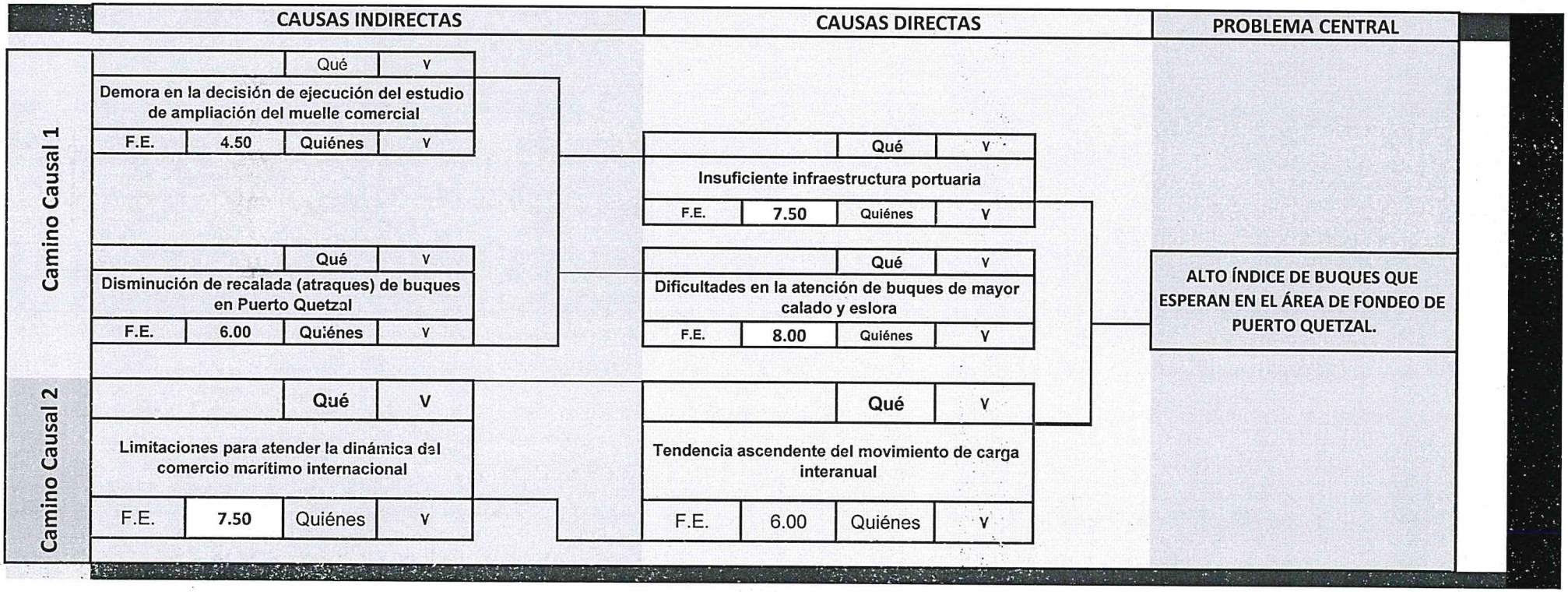


PASO 6: IDENTIFICACIÓN DE CCC

IDENTIFICACIÓN DEL CAMINO CAUSAL CRÍTICO (problema 1)



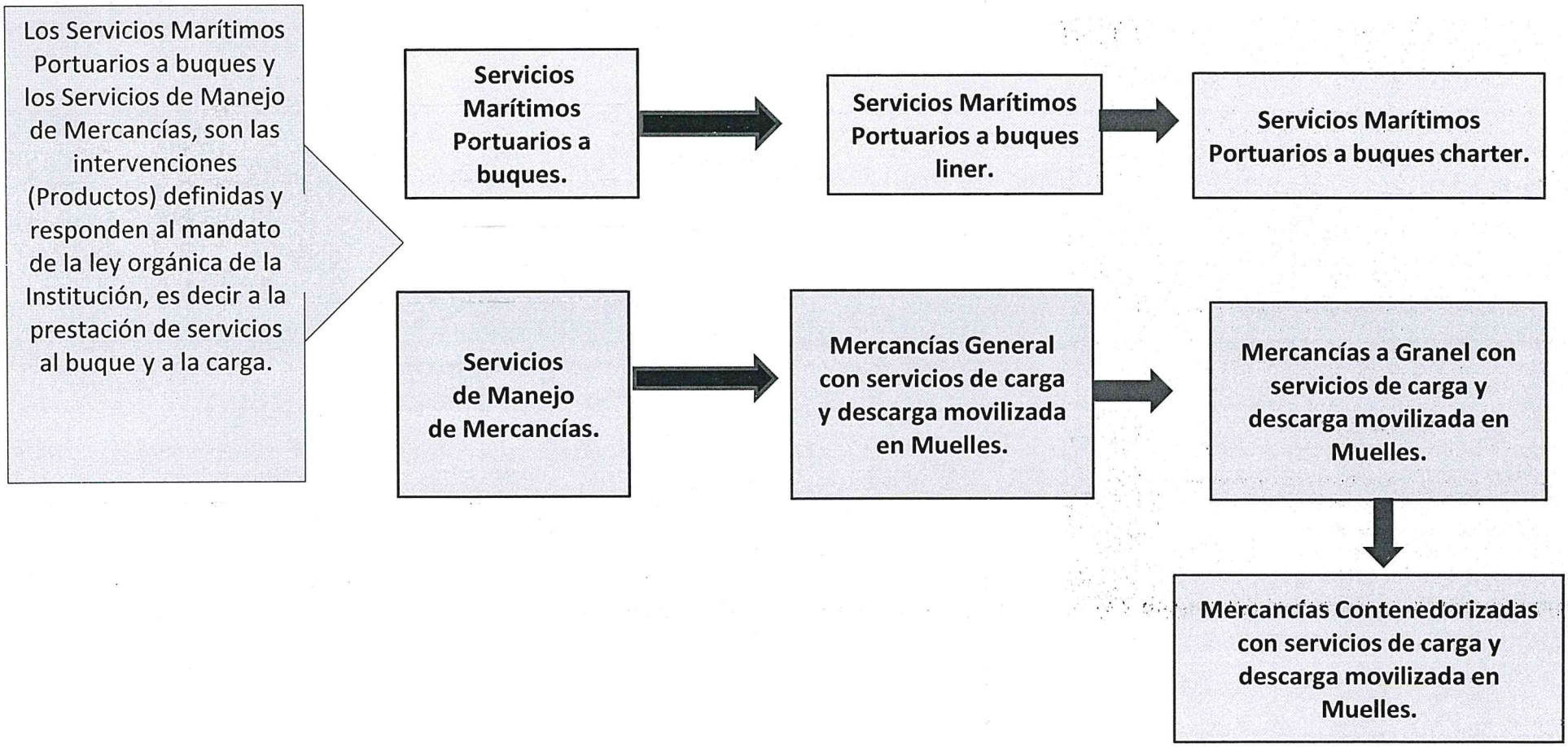
IDENTIFICACIÓN DEL CAMINO CAUSAL CRÍTICO (Problema 2)



PASO 7: MODELO PRESCRIPTIVO

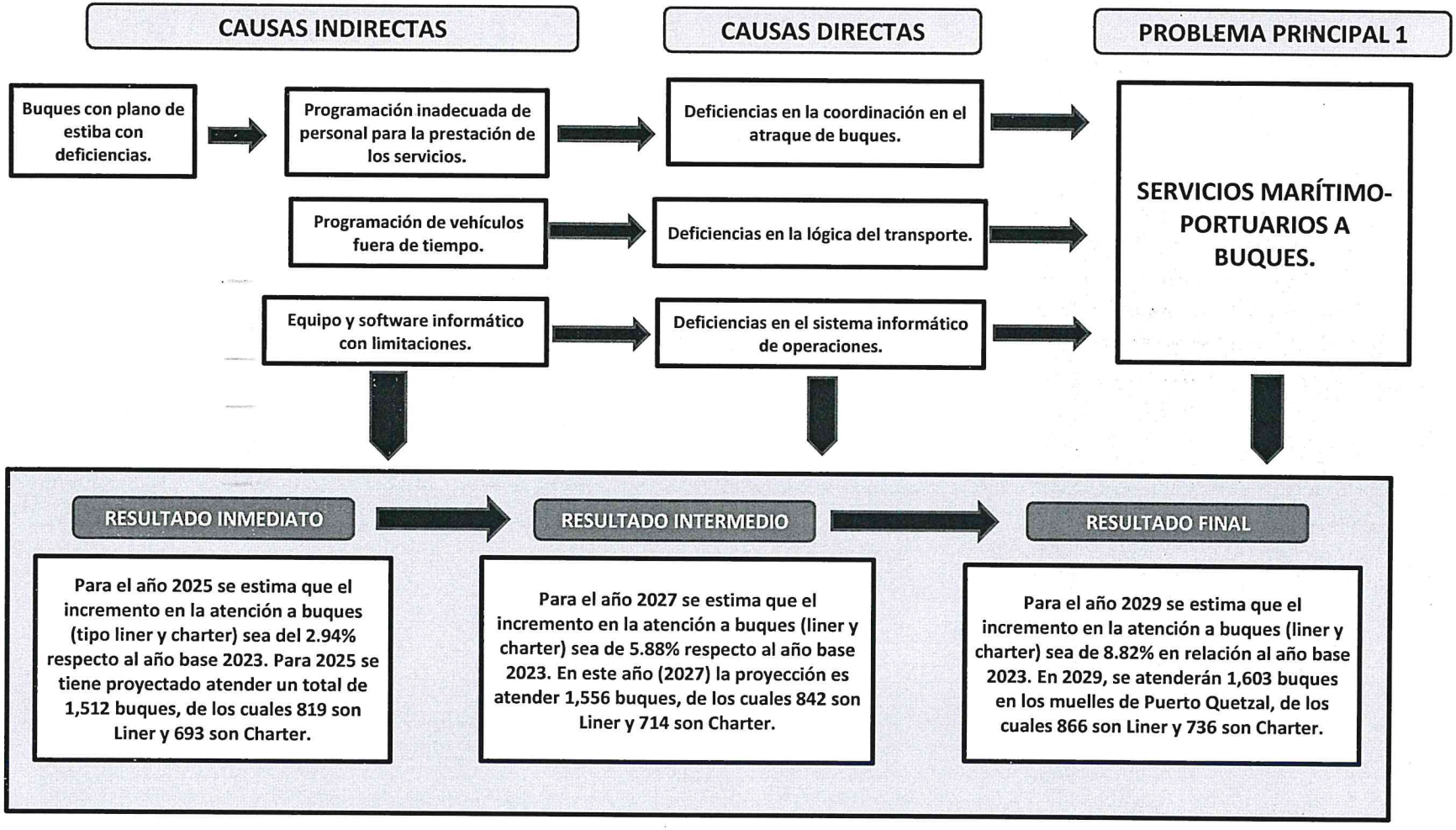
Consiste en identificar las intervenciones más eficientes para atacar la problemática o condiciones de interés, por medio de los caminos causales críticos. **La intervención es el conjunto de bienes y servicios que permitan ampliar la capacidad de prestación de servicios de las instituciones.**

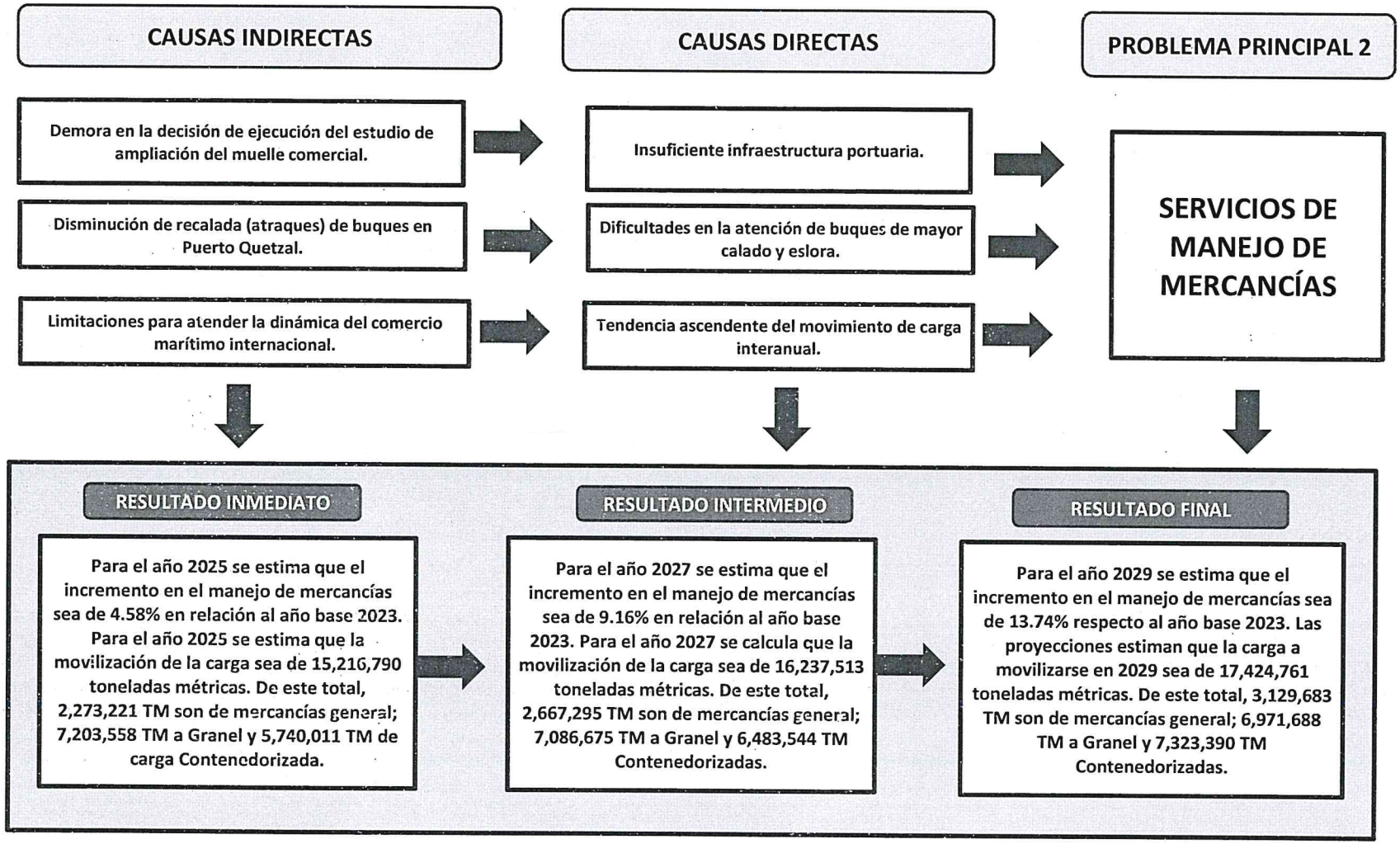
Es preciso identificar claramene el Que y el Quienes de cada intervención, es necesario realizar un inventario de las intervenciones importantes y que no se han implementado. Del total de intervenciones identificadas se requiere el desarrollo de la revisión sistemática de evidencias para priorizar dichas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



Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 8: CADENA DE RESULTADOS




CAUSAS INDIRECTAS
CAUSAS DIRECTAS
PROBLEMA PRINCIPAL 2
Demora en la decisión de ejecución del estudio de ampliación del muelle comercial.
Disminución de recalada (atraques) de buques en Puerto Quetzal.
Limitaciones para atender la dinámica del comercio marítimo internacional.
Insuficiente infraestructura portuaria.
Dificultades en la atención de buques de mayor calado y eslora.
Tendencia ascendente del movimiento de carga interanual.
SERVICIOS DE MANEJO DE MERCANCÍAS
RESULTADO INMEDIATO
Para el año 2025 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 4.58% en relación al año base 2023. Para el año 2025 se estima que la movilización de la carga sea de 15,216,790 toneladas métricas. De este total, 2,273,221 TM son de mercancías general; 7,203,558 TM a Granel y 5,740,011 TM de carga Contenedorizada.
RESULTADO INTERMEDIO
Para el año 2027 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 9.16% en relación al año base 2023. Para el año 2027 se calcula que la movilización de la carga sea de 16,237,513 toneladas métricas. De este total, 2,667,295 TM son de mercancías general; 7,086,675 TM a Granel y 6,483,544 TM Contenedorizadas.
RESULTADO FINAL
Para el año 2029 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 13.74% respecto al año base 2023. Las proyecciones estiman que la carga a movilizarse en 2029 sea de 17,424,761 toneladas métricas. De este total, 3,129,683 TM son de mercancías general; 6,971,688 TM a Granel y 7,323,390 TM Contenedorizadas.

SUB FASE 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 9: Resultados, indicadores y metas

Vinculación Institucional						Resultado institucional				Nombre del indicador	Línea base *			Fórmula de cálculo	Magnitud del indicador (meta a alcanzar)	
			Política General de Gobierno				Nivel de resultado									
Prioridad Nacional de Desarrollo	Meta Estratégica de Desarrollo	99 metas (16 + 83)	Eje Estratégico	Meta	RED	Descripción de resultado	Final	Inter-medio	Inme-diato		Año	Dato absoluto	Dato relativo %		Dato absoluto	Dato relativo %
EMPLEO E INVERSIÓN	**Meta E3P1M1:** En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020. b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	**Meta E3P1M1:** En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020. b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	**EJE 1:** Hacia una Función Pública Legítima y Eficaz.	►Fortalecer la institucionalidad para promover la transparencia, rendición de cuentas y propiciar las condiciones para una mayor participación ciudadana en la veeduría de la gestión gubernamental. ►Fortalecer los mecanismos que permitan hacer más eficientes los procesos de planificación y presupuesto más eficientes.	**RED 22:** Para el 2024, se ha incrementado en 3.5 %, la tasa de crecimiento del PIB (De 3.1% en 2018 a 3.5% en 2024).	Para el 2029, se ha incrementado en 8.82% los buques atendidos en los puestos de atraque y zarpe (Año 2023: 1,468 buques).	xx			Porcentaje de incremento en buques atendidos.	2023	1.47	100	= % de incremento obtenido en buques atendidos / % de incremento estimado en buques atendidos X 100	8.82	100
			EJE 5: La Infraestructura Económica para el buen vivir.	►Identificar las necesidades de infraestructura, construcción, ampliación y mejoramiento de los puertos del país. ►Promoción del turismo como una de las actividades relevantes y condicionantes para dinamizar las economías locales.		Para el 2029 se ha incrementado en 13.74% los servicios de carga y descarga (Año 2023: 14,341,484 Toneladas Métricas).	xx			Porcentaje de incremento en servicios a la carga.	2023	2.29	100	= % de incremento obtenido en servicios a la carga / % de incremento estimado en servicios a la carga X 100	13.74	100
	Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	**Meta 08.9:** Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	**EJE 8:** Cuidado de la Naturaleza.	Formular e implementar políticas y planes de acción contra el cambio climático y reducción de riesgos de desastres.	**RED 10:** Para el 2024, se ha mantenido en 3.5 de calificación del índice de competitividad turística (de 3.5 en la edición 2017 del foro económico mundial).											

Nota:

***Línea base:**
Dato de comparación con el que cuenta la institución, puede ser como mínimo uno o dos años antes de la formulación.
Debe presentarse en datos absolutos.
Tomar en consideración el numeral 3.2.2.9 Paso 9. Resultados, indicadores y metas , de la Guía PEI, para el llenado de la información.

Sub Fase 2.2 DESARROLLO DE MODELOS GpR

PASO 10: MODELO LÓGICO DE LA ESTRATEGIA

PRODUCTOS	RESULTADOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO		
	INMEDIATOS (1 año)	INTERMEDIOS (3 años)	FINALES (5 años)
1. Servicios Marítimos Portuarios a buques.	Para el año 2025 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea del 2.94% respecto al año base 2023. En 2025 se atenderá un total de 1,512 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2027 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 5.88% respecto al año base 2023. En este año se atenderán 1,556 buques en los muelles de Puerto Quetzal.	Para el año 2029 se estima que el incremento en la atención a buques (liner y charter) sea de 8.82% en relación al año base 2023. En este año se atenderán 1,603 buques en los muelles de Puerto Quetzal.
2. Servicios de Manejo de Mercancías.	Para el año 2025 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 4.58% en relación al año base 2023. Para el año 2025 la proyección de la carga movilizada sea de 15,216,790 toneladas métricas.	Para el año 2027 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 9.16% en relación al año base 2023. Para el año 2027 se calcula que la movilización de la carga sea de 16,237,513 toneladas métricas.	Para el año 2029 se estima que el incremento en el manejo de mercancías sea de 13.74% respecto al año base 2023. Los datos de las proyecciones para la carga movilizada en 2029 sea de 17,424,761 toneladas métricas.

Teoría de cambio: Si se impulsan prioritariamente dos productos se puede impactar en la principal cadena de resultados (producción), vinculados con la atención de buques y servicios a la carga. Si los dos productos alcanzan el cumplimiento de ejecución y aplicando los incrementos interanuales del 1.47% en los servicios marítimos portuarios a buques y 2.29% en los servicios de manejo de mercancías, puede inferirse que los resultados inmediatos para el año 2025, los intermedios para 2027 y los finales para 2029 pueden obtenerse derivado de las tendencias de crecimiento. Los incrementos interanuales están en relación al año base 2023.

IDENTIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

SPPD-08

Institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

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

No.	¿Qué? (Situación que limita las capacidades, los derechos y el bienestar de una población)	¿Quiénes? (Población afectada por el problema y sus factores causales)	Magnitud (Tamaño del problema, datos estadisticos nacionales y comparaciones con datos internacionales de los últimos 5 a 10 años)	Problema**	Prioridad (Enlistar de uno en adelante los problemas con base en el tamaño del problema)
1	La identificación de deficiencias en la coordinación en el atraque de buques, en la logística del transporte y en el sistema informático de operaciones.	Los servicios marítimo-portuarios que presta Puerto Quetzal, está dirigida hacia sus clientes y usuarios, quienes constituyen la población que puede salir afectada por los problemas centrales. Entre los actores directos que desempeñan roles importantes en las relaciones dentro del sector marítimo-portuario se encuentran: agencias navieras, importadores, exportadores, usuarios de patios fiscales, empresas de transportistas y estibadoras.	La tendencia en la atención de buques liner y charter en los muelles de Puerto Quetzal es hacia el crecimiento. Se tienen estimaciones de un incremento interanual de 1.47%.	**Problema 1:** PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.	Es de alta prioridad por su relevancia, apoyo y capacidad para atender la situación identificada.
2	La infraestructura portuaria ha llegado a su límite, existen dificultades en la atención de buques de mayor calado y eslora.		La tendencia del movimiento de carga interanual es hacia el crecimiento, en los muelles de Puerto Quetzal para atender mercancías general, a granel y contenedorizada. El incremento interanual en el movimiento de la carga es de 2.29%.	**Problema 2:** ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUETZAL.	

Realice la justificación analítica de la selección del problema priorizado:

El problema X fue priorizado porque....

ANÁLISIS DE POBLACIÓN

SPPD-09

Instrucciones:

Delimitar a la población que es afectada por el/ los problema (s) priorizado (s), identificando tanto sus características internas como externas, para establecer con precisión en que población (la elegible) se enfocará la atención por medio de la entrega de productos.

El análisis de población se realiza en función al número de problemas priorizados, ejemplo: si priorizó dos problemas, debe de realizar dos ejercicios de análisis de población, donde identificará los productos (bienes o servicios) a entregar al ciudadano o a su entorno inmediato. Consultar la sección, 3.2.2.2 Paso 2. Análisis de población de la Guía PEI.

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

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

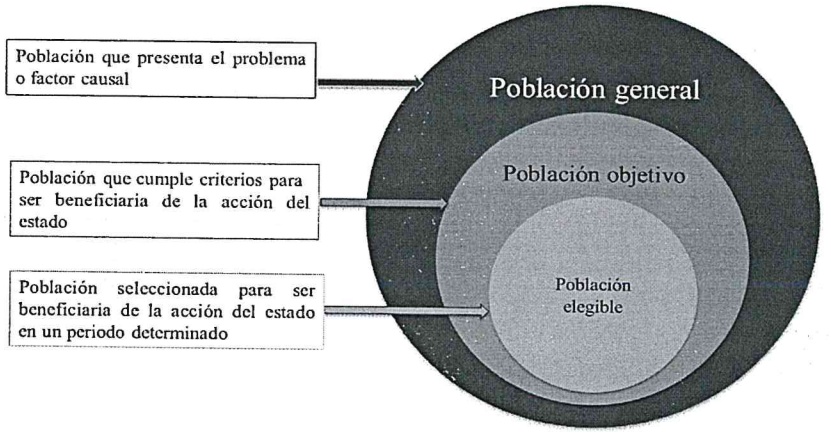
Problema central	*Causa	**Población general	**Población objetivo	**Población elegible	***Sexo		Rango de edad	Ubicación geográfica de la población elegible		Territorialización		Pueblo al que pertenece la población	Comunidad Lingüística
					Hombres	Mujeres		Urbana	Rural	Departamento	Municipio		
1) Pérdida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

* Según Modelo Conceptual

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

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

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



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

SPPD-10

Instrucciones:

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

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

MAGNITUD	**FUERZA EXPLICATIVA**	**CLASIFICACIÓN DE LA EVIDENCIA**
Magnitud es la cantidad de causa presente en el contexto en que se va a planificar, que se mide en función de la frecuencia (número de veces que se presenta la causa) o la cantidad de causa presente. Es necesario establecerla, en primer lugar, porque si algunas tienen una magnitud muy pequeña (en el país, en los territorios o en algún grupo de población) se puede descartar.	La fuerza explicativa (también llamada fuerza causal o severidad) mide la cantidad de cambio que una causa indirecta genera sobre una directa o una causa directa sobre el problema, a través de la proporción de casos que tienen un problema (causa) y presentan el efecto, como en el siguiente ejemplo de letalidad (proporción de las personas que tienen determinada enfermedad y mueren a causa de la misma).	La evidencia de las relaciones causales entre un problema de desarrollo y sus causas o entre causas de distintos niveles es la demostración por métodos científicos de esta relación es cierta. La toma de decisiones basada en evidencias es un pilar esencial de la GpR que se aplicará en la elaboración de las redes de causalidad, en la selección y priorización de los productos y en la aplicación de los hallazgos que se deriven del seguimiento y la evaluación. De ser posible, tiene como base revisiones sistemáticas. Sin embargo, no siempre se dispone de revisiones sistemáticas, por esta razón a continuación se presenta una clasificación para valorar la calidad de la evidencia que aportan los distintos tipos de estudios u otras iniciativas.
Consultar Guía PES- Recuadro 3	Consultar Guía PES- Tabla 2	Consultar la Guía PES- La clasificación está en el Recuadro 4.

ANÁLISIS DE EVIDENCIA- CON BASE EN LA MAGNITUD, LA EVIDENCIA Y LA FUERZA EXPLICATIVA — SPPD-10

Instrucciones:

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

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

MAGNITUD	FUERZA EXPLICATIVA	CLASIFICACIÓN DE LA EVIDENCIA
Magnitud es la cantidad de causa presente en el contexto en que se va a planificar, que se mide en función de la frecuencia (número de veces que se presenta la causa) o la cantidad de causa presente. Es necesario establecerla, en primer lugar, porque si algunas tienen una magnitud muy pequeña (en el país, en los territorios o en algún grupo de población) se puede descartar.	La fuerza explicativa (también llamada fuerza causal o severidad) mide la cantidad de cambio que una causa indirecta genera sobre una directa o una causa directa sobre el problema, a través de la proporción de casos que tienen un problema (causa) y presentan el efecto, como en el siguiente ejemplo de letalidad (proporción de las personas que tienen determinada enfermedad y mueren a causa de la misma).	La evidencia de las relaciones causales entre un problema de desarrollo y sus causas o entre causas de distintos niveles es la demostración por métodos científicos de esta relación es cierta. La toma de decisiones basada en evidencias es un pilar esencial de la GpR que se aplicará en la elaboración de las redes de causalidad, en la selección y priorización de los productos y en la aplicación de los hallazgos que se deriven del seguimiento y la evaluación. De ser posible, tiene como base revisiones sistemáticas. Sin embargo, no siempre se dispone de revisiones sistemáticas, por esta razón a continuación se presenta una clasificación para valorar la calidad de la evidencia que aportan los distintos tipos de estudios u otras iniciativas.
Consultar Guía PES- Recuadro 3	Consultar Guía PES- Tabla 2	Consultar la Guía PES- La clasificación está en el Recuadro 4.

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

SPPD-11

Instrucciones:

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

Problema Principal:	PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS-PORTUARIOS.		
Nombre de la intervención	**Causa para la cual es eficaz -según jerarquización de causa de más a menos**	**Descripción de la eficacia de la intervención para influir sobre la causa (Copiar el parrafo del documento que explica la relación de influencia de la intervención y la causa analizada, use normas APA para referirse al documento)**	**Clasificación de la evidencia consultada***
Intervención 1: Deficiencias en la coordinación en el atraque de buques.			**3.44444**
	Causa última 1.1 Programación inadecuada de personal para la prestación de los servicios.		3.55556
	Causa Última 1.2 Buques con plano de estiba con deficiencias.		2.66667
Intervención 2: Deficiencias en la logística del transporte.			**3.55556**
	Causa Última 2.1 Desorden del tráfico vehicular en elingreso al Depósito Aduanero Temporal (DAT).		3.22222
	Causa Última 2.2 Programación de vehículos fuera de tiempo.		3.55556
Intervención 3: Deficiencias en el sistema informático de operaciones.	Causa Última 3.1 Equipo y software informático con limitaciones.		**3.77778**
			3.00000

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

Problema Principal:	ALTO ÍNDICE DE BUQUES QUE ESPERAN EN EL ÁREA DE FONDEO DE PUERTO QUETZAL..		
Nombre de la intervención	**Causa para la cual es eficaz - según jerarquización de causa de más a menos**	**Descripción de la eficacia de la intervención para influir sobre la causa (Copiar el parrafo del documento que explica la relación de influencia de la intervención y la causa analizada, use normas APA para referirse al documento)**	**Clasificación de la evidencia consultada***
Intervención 1: Insuficiente infraestructura portuaria.			**3.44444**
	Causa última 1.1 Demora en la decisión de ejecución de las obras diseñadas en el estudio de Ampliación del Muelle Comercial.		3.55556
Intervención 2: Dificultades en la atención de buques de mayor calado y eslora.			**3.55556**
	Causa Última 2.1 Disminución de recalada (atraques) de buques en Puerto Quetzal.		3.22222
Intervención 3: Tendencia ascendente del movimientos de carga interanual.			**3.77778**
	Causa Última 3.1 Limitaciones para atender la dinámica del comercio marítimo internacional.		3.00000

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

Resumen de resultados, metas e indicadores

SPPD-12

Vinculación Institucional						Resultado institucional									Magnitud del indicador (meta a alcanzar)	
			Política General de Gobierno				Nivel de resultado				Línea base *					
Prioridad Nacional de Desarrollo	Meta Estratégica de Desarrollo	99 metas (16 + 83)	Eje Estratégico	Meta	RED	Descripción de resultado	Final	Inter-medio	Inme-diato	Nombre del indicador	Año	Dato absoluto	Dato relativo %	Fórmula de cálculo	Dato absoluto	Dato relativo %
EMPLEO E INVERSIÓN	**Meta E3P1M1:** En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020. b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	**Meta E3P1M1:** En 2032, el crecimiento del PIB real ha sido paulatino y sostenido, hasta alcanzar una tasa no menor del 5.4%: a) Rango entre 3.4 y 4.4% en el quinquenio 2015-2020. b) Rango entre 4.4 y 5.4% en el quinquenio 2021-2025. c) No menor del 5.4% en los siguientes años, hasta llegar a 2032.	**EJE 1:** Hacia una Función Pública Legítima y Eficaz.	►Fortalecer la institucionalidad para promover la transparencia, rendición de cuentas y propiciar las condiciones para una mayor participación ciudadana en la veeduría de la gestión gubernamental. ►Fortalecer los mecanismos que permitan hacer más eficientes los procesos de planificación y presupuesto más eficientes.	**RED 22:** Para el 2024, se ha incrementa-do en 3.5 %, la tasa de crecimiento del PIB (De 3.1% en 2018 a 3.5% en 2024).	Para el 2029, se ha incre-mentado en 8.82% los buques atendidos en los puestos de atraque y zarpe (Año 2023: 1,468 buques).	xx			Porcentaje de incremento en buques atendidos.	2023	1.47	100	= % de incremento obtenido en buques atendidos / % de incremento estimado en buques atendidos X 100	8.82	100
			EJE 5: La Infraestructura Económica para el buen vivir.	►Identificar las necesi-dades de infraestruc-tura, construcción, ampliación y mejoramiento de los puertos del país. ►Promoción del turismo como una de las actividades relevantes y condicionantes para dinamizar las economías locales.		Para el 2029 se ha incremen-tado en 13.74% los servicios de carga y descarga (Año 2023: 14,341,484 Toneladas Métricas).	xx			Porcentaje de incremento en servicios a la carga.	2023	2.29	100	= % de incremento obtenido en servicios a la carga / % de incremento estimado en servicios a la carga X 100	13.74	100
	Meta 08.9: Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	**Meta 08.9:** Para 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	**EJE 8:** Cuidado de la Naturaleza.	Formular e implementar políticas y planes de acción contra el cambio climático y reducción de riesgos de desastres.	**RED 10:** Para el 2024, se ha mantenido en 3.5 de calificación del índice de competitividad turística (de 3.5 en la edición 2017 del foro económico mundial).											

Nota:

*Línea base:
Dato de comparación con el que cuenta la institución, puede ser como mínimo uno o dos años antes de la formulación.
Debe presentarse en datos absolutos.
Tomar en consideración el numeral 3.2.2.9 Paso 9. Resultados, indicadores y metas , de la Guía PEI, para el llenado de la información.

Ficha del indicador (seguimiento)

SPPD-13

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

Nombre del Indicador	**Porcentaje de incremento en buques atendidos.**
Categoría del Indicador	**DE RESULTADO INSTITUCIONAL.**
Meta de la Política General de Gobierno asociada	
Política Pública Asociada	Política Económica 2016-2021.
Descripción del Indicador	Determinar los porcentajes de incremento interanual en los buques atendidos en Puerto Quetzal.
Interpretación	Derivado de la tendencia de crecimiento moderado del arribo de buques, para el año 2029 se estima que el crecimiento de buques será de 8.82% a partir del año base 2023. El desempeño será positivo si el indicador iguala o supera la meta programada.
Fórmula de cálculo	= % de incremento obtenido en buques atendidos / % de incremento estimado en buques atendidos X 100

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

Tendencia del Indicador / **Años**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Valor del indicador (en datos absolutos y relativos)	**2.94** 100%	**4.41** 100%	**5.88** 100%	**7.35** 100%	**8.82** 100%

Línea Base	
Año	**Meta en datos absolutos**
2023	1.47

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

Producción asociada al cumplimiento de la meta

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

Notas técnicas:

Ficha del indicador (seguimiento)

SPPD-13

Nombre de la institución: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

Nombre del Indicador	**Porcentaje de incremento en servicios a la carga.**
Categoría del Indicador	**DE RESULTADO INSTITUCIONAL.**
Meta de la Política General de Gobierno asociada	
Política Pública Asociada	Política Económica 2016-2021.
Descripción del Indicador	Determinar los porcentajes de incremento interanual en los servicios a la carga.
Interpretación	Derivado de la tendencia de crecimiento del movimiento de la carga de toneladas métricas, para el año 2029 se estima obtener un crecimiento acumulado en la carga 13.74% a partir del año base 2023. El desempeño será positivo si el indicador iguala o supera la meta programada.
Fórmula de cálculo	= % de incremento obtenido en servicios a la carga / % de incremento estimado en servicios a la carga X 100

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

Tendencia del Indicador / **Años**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Valor del indicador (en datos absolutos y relativos)	**4.58** 100%	**6.87** 100%	**9.16** 100%	**11.45** 100%	**13.74** 100%

Línea Base	
Año	**Meta en datos absolutos**
2023	2.29

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

Producción asociada al cumplimiento de la meta

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

Notas técnicas:

Visión, Misión y Valores

SPPD-14

Nombre de la institución: **EMPRESA PORTUARIA QUETZAL**

Visión	Preguntas que ayudan a definir la Visión	Ejemplo de respuesta	Formulación de la visión
La visión sustantiva expresa la imagen objetivo que la institución espera lograr, a través de su contribución trascendente, en las condiciones de la población que constituye su clientela última y a cuyas necesidades orienta su atención.	¿Cuáles son las condiciones de la población a atender en función del mandato institucional?	"La calidad de educación en Guatemala es baja ya que el País no está considerado dentro de los 10 países latinoamericanos con mejor educación y a nivel mundial ocupa el lugar 105"	Puerto Quetzal será la plataforma logística líder para el comercio exterior de Guatemala y modelo regional de eficiencia operativa, seguridad y sustentabilidad, que impulsa la competitividad y el crecimiento de la economía, las exportaciones, la inversión y el desarrollo del país y de Centroamérica.
	¿Cómo visualiza la institución la condición futura de esa población?	"Guatemala ha mejorado sustancialmente la calidad de la educación y se encuentra entre los 10 países latinoamericanos con mejor educación en 2030"	

Misión	Preguntas que ayudan a definir la Misión	Forma de responder	Formulación de la misión
La misión expresa la razón de ser de la institución, su propósito fundamental en términos de las necesidades que satisface y a quiénes se dirige su acción. La base para su definición se encuentra en el Análisis de mandatos legales.	i) ¿Para qué existe la institución, cuál es su mandato según la ley de creación?	Somos la institución creada para... o que tiene como fin ...	Ofrecemos infraestructura y servicios para el desarrollo de negocios portuarios, logísticos e industriales y del comercio de Guatemala con el resto del mundo, y nos interconectamos al sistema de transporte del país para el movimiento confiable y eficiente de carga y el desarrollo del turismo por mar.
	ii) ¿Su competencia es rectora, ejecutora, coordinadora, supervisora?	... ejercemos rectoría en... y entregamos bienes y servicios ...	
	iii) ¿Cuáles son sus grandes ámbitos de acción? (Resumir y ordenar atribuciones en grandes categorías)	.... de prevención, recuperación y rehabilitación ...	
	i) ¿Qué población debe atender?	..... a la población ...,	
	ii) ¿Qué principios nos rigen?	Nuestros principios son: Solidaridad, subsidiariedad, transparencia, probidad, eficacia, eficiencia, descentralización y participación ciudadana.	

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

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

Análisis de capacidades y FODA- SPPD-15

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

Análisis FODA

ESPACIO VACIO

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

				D27	Falta de actitud y compromiso del personal en la atención a nuestros clientes.
OPORTUNIDADES		**ESTRATEGIAS FO**		**ESTRATEGIAS DO**	
O1	Posición geográfica privilegiada en relación a principales centros industriales y comerciales, nacionales e internacionales.	FO1	Aprovechamiento del personal calificado y competente en actividades especializadas, dentro del contexto del comercio internacional, permitirá constituirse en puerto de transbordo y centro logístico.	DO1	Los cambios de autoridades en las instituciones, no deberían interrumpir el desarrollo del Plan de Desarrollo Nacional K'atun Nuestra Guatemala 2032, el Plan Maestro de Desarrollo y el Plan Estratégico Institucional.
O2	Constituirse en puerto de transbordo y centro logístico.	FO2	Al tener terminales especializadas dentro de la zona de abrigo, debe aprovecharse la posición geográfica que se tiene como país, en relación a los principales centros industriales y comerciales, nacionales e internacionales.	DO2	El cambio de actitud y compromiso del personal en la atención de nuestros clientes, promoverá el interés de socios estratégicos para la prestación de servicios.
O3	Interés de socios estratégicos para la prestación de servicios.	FO3	Las Certificaciones vigentes de los Sistemas de Gestión (BASC, OHSAS 18001, ISO 14001, ISO 28000), Norma 1001 NFPA y el Código Internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), contribuirán en la implementación de la Gestión de Seguridad de la Información (ISO 27001).	DO3	El alto índice de fondeo de buques para ser atendidos, por falta de espacio para atraque, se resolverá con la expansión de la infraestructura portuaria y readecuación de áreas y de servicios.
O4	Certificación en Gestión de la Seguridad de la Información (ISO 27001).	FO4	La disponibilidad de áreas para el desarrollo dentro de la finca, complementado con el fácil acceso por vía terrestre hacia Puerto Quetzal, es un incentivo para los centros de producción y consumo cercanos al entorno portuario.	DO4	Con el mejoramiento y expansión de la infraestructura portuaria en Puerto Quetzal, el país puede aprovechar la ubicación geográfica que tiene en relación a los principales centros industriales, comerciales y mercados internacionales.
O5	Cumplimiento de la Gestión por Competencias para constituirse en Operador Económico Autorizado -OEA-.	FO5	La disponibilidad de áreas para el desarrollo dentro de la finca, debe constituirse en un atractivo para los inversionistas derivado del incremento del tráfico marítimo por ampliación del Canal de Panamá.	DO5	El crecimiento desordenado de la infraestructura portuaria, puede minimizarse mediante la readecuación de áreas y servicios, el cumplimiento del Plan Maestro de Desarrollo y la Zonificación de Puerto Quetzal.
O6	Centros de producción y consumo cercanos al entorno portuario.	FO6	Aprovechar la formación y capacitación de instituciones externas para continuar fortaleciendo las competencias laborales del personal.	DO6	El deficiente mantenimiento de la infraestructura portuaria, maquinaria y equipo, puede mejorarse mediante la certificación del equipo, maquinaria y aperos.
O7	Suscripción de Tratados de Libre Comercio.	FO7	La inversión privada en la prestación de servicios marítimos-portuarios, a través del régimen de gestión indirecta, debe seguir siendo un estímulo para los socios estratégicos que muestran interés por prestar servicios, aprovechando que los centros de producción y consumo están cercanos al entorno portuario.		
O8	Ley de Alianza Público-Privada para inversión.				
O9	Incremento del tráfico marítimo derivado de la ampliación del Canal de Panamá.				
O10	Certificación del equipo, maquinaria y aperos.				
O11	Formación y capacitación del personal por instituciones externas.				
O12	La estabilidad macroeconómica del país.				
O13	Plan Nacional de Desarrollo K'atun Nuestra Guatemala 2032 y desarrollo del Plan Maestro de Puerto Quetzal.				
AMENAZAS		**ESTRATEGIAS FA**		**ESTRATEGIAS DA**	
A1	Los índices de inseguridad nacional e internacional, las actividades ilícitas del narcotráfico, el terrorismo y crimen organizado internacional.	FA1	Mantener la vigencia de los Sistemas de Gestión y del Código Internacional PBIP, reducirá los incidentes delictivos derivados de la inseguridad nacional y transnacional; así como de la vulnerabilidad en la vigilancia marítima y portuaria.	DA1	El cambio de actitud y compromiso del personal en la atención de nuestros clientes, contribuirá a reducir los niveles de burocracia interinstitucional.
A2	Fenómenos naturales.	FA2	Por su ubicación geográfica, es necesario dar mantenimiento permanente a las obras de mar para minimizar los daños causados por fenómenos naturales a las que están expuestas.	DA2	Mejorar la capacidad de inspección no intrusiva, permitirá administrar una línea logística de fiscalización y control integral, y contribuirá a una mejor coordinación interinstitucional en el proceso de revisión de la carga (SAT, OIRSA, entre otras).
A3	Disminución de carga por escenario económico-político mundial.	FA3	Las terminales especializadas ubicadas en la zona de abrigo deben modernizarse, para mantener la competitividad ante la construcción o mejoras en los puertos de la región.	DA3	La reducción del índice de fondeo permitirá obtener mejores rendimientos operacionales.
A4	Vulnerabilidad de la inversión financiera de la empresa.	FA4	La optimización de los recursos financieros mediante el cumplimiento de los planes, contribuye a reducir la injerencia política y sindical.	DA4	Contar con un Plan Maestro de desarrollo actualizado, facilitará la toma de decisiones de las autoridades responsables, quienes están sujetos a cambios constantes por injerencia política.
A5	Proyección conservadora del crecimiento económico de los países socios comerciales de Guatemala.	FA5	La inversión privada en la prestación de servicios marítimos-portuarios, a través del régimen de gestión indirecta, puede afectarse por la burocracia en los servicios prestados por la SAT e injerencia política en la gestión administrativa de Puerto Quetzal.	DA5	La ejecución de obras y la modernización de la infraestructura portuaria en los próximos años, forman parte del desarrollo del Puerto y permitirá contrarrestar la amenaza identificada como es la construcción o mejoras en los puertos de la región y las debilidades propias tales como el alto índice de fondeo de buques por falta de espacio para atraque y infraestructura actual insuficiente.
A9	Construcción o mejoras en los puertos de la región.				

ANÁLISIS DE ACTORES

SPPD-16

INSTITUCIÓN: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

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

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

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

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

*** Para mayor información sobre el Análisis de Actores , revisar el numeral 3.3.5 Paso 5. Análisis de actores de la Guía para elaboración de planes estratégicos institucionales.**

RUTA DE TRABAJO

ANEXO SPPD-01

No.	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD A DESARROLLAR	DÍAS	HORAS	%	Mes 1																					Mes n																	RESPONSABLE	RECURSOS NECESARIOS
					Semana 1					Semana 2					Semana 3					Semana 4					Semana 1					Semana 2					Semana 3					Semana 4						
					Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie		
1	La definición de la acciones para los productos y subproductos, está en función de los servicios al buque y a la carga. Siendo los principales los siguientes:		3.00	15.79%		1	2																																				
2	2.1 Servicios (acciones) al buque: uso de Puerto, ayudas a la navegación, movimiento por retiro a fondeo, movimiento interno, remolcaje, practicaje, amarre y desamarre, estadía, fondeo, licencia anual por abastecimiento, lancha, suministro de agua, trasiego de combustibles, etc.		10	52.63%						2	2	2	2	2																														
3			0	0.00%																																									
4	2.2 Servicios (acciones) a la carga: carga y descarga de manejo, servicios a contenedores en las vías (indirecta, directa e intermedia), desembarque o reembarque, tránsito de contenedores, movimiento a bordo, manejo de carga general que entra y sale vía terrestre, llenar o vaciar contenedores, estiba, almacenaje por día, báscula, etc.		6	31.58%											2	2	2																												
5			0	0.00%																																									
6	2.3 Otros servicios: buceo, alquiler de equipo, movilización de almejas o spreader arrendado por movimiento, alquiler de equipo pesado.		0	0.00%																																								
7	La descripción de estos servicios se encuentra en la Tarifa por Servicios Portuarios. Por lo que cuantificar por día, por semana y por mes las actividades se complica, para identificar al recurso humano, equipo y maquinaria portuaria utilizada tanto por la Empresa Portuaria Quetzal y por los prestadores de servicios tercerizados (empresas privadas) en las operaciones marítimas-portuarias a los buques y a la carga. Por esta razón, no se cumplió con llenar este cuadro.		0	0.00%																																								
8			0	0.00%																																									
9			0	0.00%																																									
10	NOTA: Los servicios marítimo-portuarios, contenidos en Tarifa por Servicios Portuarios de Puerto Quetzal y su Reglamento, están aprobados por medio del Acuerdo Gubernativo No. 563-2003 del 29 de septiembre de 2003.		0	0.00%																																								
	TOTAL	0	19.00	100.00%																																								
	TOTAL PARCIAL HORAS				3					10					6					0					0					0					0					0				
	TOTAL PARCIAL (%)				15.79%					52.63%					31.58%					0.00%					0.00%					0.00%					0.00%					0.00%				
	TOTAL ACUMULADO HORAS				3					13					19					19					19					19					19					19				
	TOTAL ACUMULADO (%)				15.79%					68.42%					100.00%					100.00%					100.00%					100.00%					100.00%					100.00%				

CLASIFICADORES TEMÁTICOS		ANEXO 2	
NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN: EMPRESA PORTUARIA QUETZAL			
NOMBRE DEL CLASIFICADOR TEMÁTICO	**PRODUCTO/SUBPRODUCTO ASOCIADO AL CLASIFICADOR TEMÁTICO**	**Metas al 2025**	
		Física	**Financiera**
01. Pueblos Indígenas	Empresa Portuaria Quetzal (EPQ) **no contempla estructuras presupuestarias comprendidas dentro de los 10 clasificadores temáticos para el Ejercicio Fiscal 2025,** debido a que EPQ brinda servicios marítimo-portuarios al buque y a la carga, tal como lo establece su Ley Orgánica (Decreto Ley No. 100-85 y su Reglamento).		
02. Seguridad y Justicia			
03. Educación			
04. Reducción de la Desnutrición			
05. Recursos Hídricos y Saneamiento			
06. Niñez			
07. Juventud			
08. Género			
09. Reducción de Riesgo			
10. Orientación a la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático			

***Nota: según corresponda de acuerdo a la Ley Orgánica del Presupuesto (Artículo 17 Quater , ejecución presupuestaria por clasificador temático)**

Aplicación de enfoques en la planificación

ANEXO 3

Nombre de la institución: Empresa Portuaria Quetzal.

No.	Enfoque	Modalidades de inclusión Institucional	Área responsable de incorporar en el que hacer institucional	Área responsable de verificar la incorporación
	Cambio climático			
1	Reducción de consumo de recursos (energía, agua y materiales e insumos).	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerencia de Seguridad Integral	Gerencia General
2	Minimización de residuos contaminantes generados (plásticos, aceites).	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerencia de Seguridad Integral	Gerencia General
3	Recuperación de subproductos y reutilización.	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerencia de Seguridad Integral	Gerencia General
4	Prácticas y comportamientos de contratistas, constructoras y proveedores.	Política de Seguridad Integral de Puerto Quetzal.	Gerencia de Seguridad Integral	Gerencia General
5	Cumplimiento de la Ley Marco para Regular la Reducción de Vulnerabili-dad, la Adaptación Obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero, Decreto No. 7-2013 del Congreso de la República de Guatemala. en los aspectos siguientes: En el IV Considerando, se establece que Guatemala es particularmente vulnerable a los efectos adversos del cambio climático, de los cuales tendrá que soportar una carga anormal y desproporcionada, con lo que se prevé el aumento de la magnitud y la periodicidad de fenómenos naturales, específicamente las Alteraciones y bloqueos en la cadena alimenticia en los sistemas terrestres y marino-costeros. En el Capítulo III, Desarrollo de Capacidades Nacionales, específicamente en el Artículo 10 hace referencia a la planificación y programación de la inversión pública que deben realizar las entidades públicas de inversión.	En este contexto, Puerto Quetzal contribuye al cumplimiento del objeto y fin de esta Ley, al ejecutar proyectos de infraestructura conforme a esta Ley y las que exigen las normas de CONRED. La Gerencia de Seguridad Integral da seguimiento a las acciones de impacto del cambio climático; siendo un aspecto importante la elaboración de la Evaluación y Diagnóstico de la Gestión Ambiental Portuaria en la Finca propiedad de EPQ.	Gerencias de Área y Unidades	Gerencia General y Junta Directiva.