



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO O SERVICIO A DESARROLLAR

Guatemala, Guatemala a 30 de octubre del 2023.

Lic. Francisco Anleu Quijada.
Gerente General
Empresa Portuaria Quetzal, Guatemala
Gobierno de Guatemala
Presente

Por medio de la presente, me dirijo a usted con el propósito de solicitar su autorización, para el uso y aprovechamiento del Espacio Portuario, marítimo y terrestre de la empresa Portuaria Quetzal, de acuerdo con el artículo 4. Requisitos para la solicitud de usufruto o arrendamiento de áreas y otras instalaciones. Por lo anterior manifiesto lo siguiente:

1. ANTECEDENTE.

Yo, Josué Alexander Barrios Galindo, guatemalteco, soltero, con cuarenta y seis años, de profesión ingeniero, me identifico con documento personal de Identificación – CUI – dos mil trescientos cuarenta y dos espacios once mil seiscientos uno espacio cero ciento uno (2342 11601 0101), actuando como Representante Legal de la entidad **TRANSSHIPPING WORLD COMPANY, SOCIEDAD ANONIMA**. con Número de identificación Tributaria 91075866, lo cual acredito con el Acta de nombramiento inscrita con el Registro 677031, Folio 939, Libro 808 de Auxiliares de Comercio del Registro Mercantil de Guatemala; con domicilio fiscal y lugar para recibir notificaciones en 11 Calle, 0-48, Oficina 1003 Zona 10, Edificio Diamond, Guatemala, Guatemala , comparezco ante usted, con el objeto de presentar la descripción del proyecto o servicio a desarrollar, exponer el impacto de su solicitud en términos de los servicios portuarios que prestará, así como su contribución a la eficiencia operativa, o de carga adicional que se movilizara a través de puerto quetzal, o los beneficios que se derivaran de la misma, presentando las proyecciones debidamente fundamentadas, para lo cual.

Que mi representada es empresa guatemalteca de capital privado, dedicada entre las actividades de su objeto comercial a brindar servicios de almacenamiento, transporte internacional y demás actividades relacionadas con el comercio exterior, por lo que derivado de ello, ha suscrito un contrato administrativo con el Instituto de Previsión Militar, con el objeto del arrendamiento del bien inmueble identificada como finca Santa Rosa, Ubicado en el Municipio de San José, Departamento de Escuintla, en la finca urbana, ubicada en el kilómetro 104, carretera a Iztapa departamento de Escuintla, Municipio de

San José, propiedad del Instituto de previsión militar, Finca 8,044 folio 44 del libro 257E de Escuintla.

Que uno de los objetivos de mi representada, producto de la relación contractual descrita en el numeral anterior, es llevar a cabo el desarrollo de un proyecto de construcción de un parque industrial con denominación de ZDEEP, así como una terminal de almacenamiento y distribución de combustible, pretende estar interconectada por medio de una monoboya que servirá como punto de conexión y carga para los buques tanques para la importación de combustibles, a través de tuberías de transporte, lo cual se estima que representará una derrama económica para el Municipio de San José, Escuintla y zonas aledañas, ya que, se asegura nuevas fuentes de empleos y crecimiento económico para la población de esa región.

Conforme a lo expuesto, es de suma importancia, solicitar su autorización, para el uso y aprovechamiento del Espacio Portuario, marítimo y terrestre de la empresa Portuaria Quetzal, ya que, se requiere proyectar un camino de acceso secundario que será prioritario para el descongestionamiento de tráfico sobre la carretera CA9 con dirección a Iztapa - San Marino, impacto provocado por el aumento de operaciones entre la terminal de almacenamiento de hidrocarburos TADH y Puerto Quetzal, por lo cual se necesita el derecho de vía, para la construcción de infraestructura de un tramo de acceso de una nueva avenida como se describe a continuación.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO O SERVICIO A DESARROLLAR.

PROYECTO "PROYECCIÓN CAMINO DE ACCESO, TRONCAL CA9 CON ENTRADA HOTEL MAR Y SOL 0+088 m.

En esta única etapa se contempla la construcción de una avenida, así como sus carriles de aceleración y desaceleración, que tiene como principio el acceso, desde la rotonda localizada al Este de la entrada principal de la zona aduanera de Puerto Quetzal, localizada en la autopista CA-9 sobre la carretera que va de Iztapa y a Guatemala, e intercepta a la calle interna que sirve como entrada al Hotel Mar y Sol, así como el Club, Aire Mar y Tierra.

Se Solicita el ancho o derecho de paso para la construcción de una avenida de 23.00 m. de ancho x 88.00 m. de largo, así como banquetas peatonales de 2.00 m. de ancho en ambos lados y un camellón central, con apertura en sus radios de curvatura de 12.00 m, en cada uno de los extremos, con carriles de aceleración de 100 m y de transición de 50.00 m. de largo en la entrada y salida de la autopista CA-9 y ampliación de los radios de curvatura en la entrada al Hotel Mar y Sol desde la CA-9 que pasa por enfrente de la Portuaria.

1. área Solicitada para la construcción de camino de acceso Entronque CA9 - Entrada Hotel Mar y Sol 0+0.88 m				
	Longitud	Ancho	área	
1. área de Banqueta 1	233.24	2	466.48	m2
2. área de Banqueta 2	523.67	2	1,047.33	m2
3. área Calle Acceso	88	23	2,024.00	m2
4. Carriles de aceleración y desaceleración			1,659.87	m2
5. Carriles de aceleración y desaceleración			1,659.87	m2
			6,857.55	m2

Área total Para Solicitar para su arrendamiento = **6,857.55 m²**

3. EXPONER EL IMPACTO DE SU SOLICITUD EN TÉRMINOS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE PRESTARÁ, ASÍ COMO SU CONTRIBUCIÓN A LA EFICIENCIA OPERATIVA, O DE CARGA ADICIONAL QUE SE MOVILIZARA A TRAVÉS DE PUERTO QUETZAL, O LOS BENEFICIOS QUE SE DERIVARAN DE LA MISMA, PRESENTANDO LAS PROYECCIONES DEBIDAMENTE FUNDAMENTADAS

Además de la derrama económica que esto implicaría para la Unidad Portuaria de Puerto Quetzal al obtener el de usufruto o arrendamiento de las áreas antes descritas, también se vería beneficiado en temas de crecimiento de las importaciones y exportaciones, así como el pago de aranceles de importación y la generación de pagos de impuesto tributarios. ya que coadyuvara a la eficientiza, operación y logística de las actividades del puerto y sus áreas aledañas operado por terceros, descongestionando las vías principales de acceso para algunos



usuarios a las instalaciones del puerto, reduciendo el flujo que actualmente se tiene derivado de la carga vehicular, teniendo varios impactos potenciales, tanto positivos como negativos. Así como los siguientes:

Capítulo 1: Impacto en los servicios portuarios

Actualmente, Puerto Quetzal maneja alrededor de 15 millones de toneladas de carga de granel líquido anualmente. Suponiendo mover el 25% de esta carga (3 millones, setecientos cincuenta mil de toneladas) a través del sistema de monoboyas, liberaría una cantidad significativa de capacidad de almacenamiento y atraque en las instalaciones portuarias. Con base en los promedios de la industria, eso podría permitirnos atraer y atender aproximadamente 200 barcos adicionales al año, dependiendo del tamaño y tipo de carga de los barcos.

Esto significaría incrementar los servicios a otros barcos y tipos de carga, lo que a su vez puede atraer nuevos clientes y aumentar los ingresos. Por ejemplo, expandir servicios para el manejo de carga contenerizada o granel sólido, que han experimentado un crecimiento en los últimos años, siendo de vital importancia para el puerto y para mi representada, buscar una solución o alternativa donde las actividades de ambos puedan coexistir sin afectar a las comunidades aledañas y a terceros que utilizan la carretera CA9 como vía de transporte principal para sus actividades diarias.

En cuanto a la seguridad de las operaciones de Puerto Quetzal. Al descongestionar la vía principal de acceso, se reducirían los tiempos de importación y exportación de productos, así como la probabilidad de accidentes entre transporte de carga y vehículos particulares, mejorando las condiciones de seguridad para los trabajadores portuarios, transportistas y las comunidades aledañas.

Los incidentes de seguridad en el puerto relacionados movilidad. Se Pueden reducir en un 85% con la ayuda de la construcción de una vía alterna que permita descongestionar el tráfico existente de camiones de carga pesados que transitan sobre esta vía de comunicación, eso significaría menos incidente de seguridad al año.

Capítulo 2: Contribución a la eficiencia operativa

El Descongestionamiento de la arteria principal por la carga y flujo de transportes también contribuiría a la eficiencia operativa. Actualmente, los buques de carga líquida pasan un promedio de 48 horas en el puerto, incluyendo el tiempo de atraque, carga/descarga y desatraque. Si logramos reducir el tiempo de espera en base a la eficiencia en movilidad el



25%, se reducirá este tiempo en un promedio de 12 horas por barco, lo que llevaría a una reducción del 25% en el tiempo de estancia de los buques de carga.

Desde una perspectiva de seguridad, la eficiencia operativa puede verse mejorada mediante la reducción de incidentes de seguridad y de procedimientos de emergencia. Al Eficientizar la movilidad lejos de las áreas más concurridas del puerto, se puede reducir la probabilidad de incidentes graves que pueden causar interrupciones en las operaciones. De acuerdo con las estimaciones, cada incidente importante puede causar una interrupción de hasta 4 horas. Si podemos prevenir estos incidentes al año, se traduciría en horas operativas recuperadas.

Capítulo 3: Movilización de carga adicional

La liberación de capacidad de las instalaciones portuarias permitiría a Puerto Quetzal manejar volúmenes de carga adicionales. Si la eficiencia mejorada permitirá manejar un 15% adicional de carga a granel sólido, eso representaría millones de toneladas de carga adicional cada año.

El manejo seguro de cargas adicionales a través de Puerto Quetzal es una prioridad. La capacidad liberada por la reducción del flujo para manejar la carga a granel líquido permitiría manejar cargas adicionales de otros tipos de bienes. Esto significaría garantizar la seguridad de estas nuevas operaciones, lo que requeriría inversión en equipo de seguridad adicional y formación del personal, en compromiso con la seguridad y la eficiencia.

Capítulo 4: Beneficios derivados

La implementación de vías alternas traería beneficios indirectos. Por ejemplo, una reducción en el tiempo de espera en el puerto de un día en promedio, con base a 200 barcos adicionales al año, significaría 200 días de tiempo de espera ahorrados cada año. Si asumimos que el costo promedio por día de un barco esperando en el puerto es de \$20,000, esto equivaldría a ahorros potenciales de \$4 millones al año para los clientes actuales.

Además de los beneficios directos mencionados, también existe una serie de beneficios indirectos desde una perspectiva de seguridad. Al reducir la congestión en el puerto, también reduciríamos los riesgos asociados a la aglomeración, como los accidentes y el tráfico. Menos incidentes significan menos tiempo y recursos dedicados a la respuesta a emergencias y a la recuperación, y menos interrupciones de las operaciones portuarias.

Capítulo 5. Proyecciones futuras

A largo plazo, podría incrementar un crecimiento anual del 8% en el volumen de carga a granel líquida, como ha sucedido en los últimos cinco años, eso significaría que se manejarían alrededor de 17.5 millones de toneladas de carga líquida para 2025. Si se mantiene la proporción de carga líquida manejada eficientizando la movilidad en un 25%, implicaría mover alrededor de 4.37 millones de toneladas de carga en 2025. Esto liberaría aún más capacidad en las instalaciones portuarias y permitiría manejar un volumen de carga adicional significativo.

Mirando hacia el futuro, la construcción de un camino de acceso alternativo podría tener un impacto significativo y duradero en la seguridad de Puerto Quetzal. Si seguimos viendo un crecimiento del 8% en la carga líquida como lo hemos hecho en los últimos cinco años, la presión sobre las instalaciones portuarias solo aumentará. Sin embargo, si mantenemos la proporción de carga a granel líquida manejada a través de las monoboyas en el 25%, eso podría significar una reducción en los incidentes de seguridad.