



Es tiempo de modernizar los puertos para competir en la región

▶ 3-4-5

Bitcoin: el activo financiero atractivo para inversión y empresas

▶ En los últimos meses, el costo del bitcoin ha mostrado volatilidad al alza. Lo anterior es producto del respaldo que en la actualidad tiene de países como Estados Unidos. ▶ 6



Terminal de cruceros: oportunidad de inversión para potenciar los puertos

▶ Tendría capacidad para atender dos cruceros de manera simultánea y estaría instalada en el caribe guatemalteco. Esta mega obra está en búsqueda de inversionistas. ▶ 7



Petróleo



Ayer: US\$66.6

Hoy: **us\$66.62**

Dólar

Q POR US\$ 1 DOLAR



Ayer: US\$7.70193

Hoy: **us\$7.70245**

Bitcoin



Ayer: US\$82,861

Hoy: **us\$83,174**

Café KCU2



Ayer: US\$385.58

Hoy: **us\$393.35**

Azúcar SBN2



Ayer: US\$18.99

Hoy: **us\$18.63**

Remesas



EN MILLONES DE \$

ENE: 1,817.60

FEB: **1,821.40**

Guatemala: el momento de modernizar sus puertos es ahora

La crisis portuaria en Guatemala no es un fenómeno nuevo. Es el resultado de problemas operativos acumulados. La falta de inversión, la burocracia y la ausencia de una visión a largo plazo, han limitado la capacidad del país para aprovechar su ubicación geográfica. Sin embargo, esta crisis es también una oportunidad para transformar los puertos guatemaltecos en motores de desarrollo económico y darle vida al sueño de consolidar al país como un centro logístico clave en la región.

El principal reto es garantizar la operatividad de los puertos con medidas emergentes sin perder de vista acciones estratégicas de mediano y largo plazo, puesto que la modernización de la infraestructura portuaria no puede esperar más. La creciente demanda del comercio internacional exige puertos eficientes y competitivos. Actualmente, se estiman pérdidas anuales de más US\$400 millones, con entre 25 y 30 buques en fondeo cada día.

Un aspecto a tomar en cuenta es que Guatemala tiene ventajas estratégicas envidiables: acceso a los océanos Atlántico y Pacífico; es el puente comercial que une a toda la región centroamericana y constituye la puerta de entrada a Estados Unidos. Sin embargo, estas ventajas se desaprovechan si no se adoptan políticas claras de modernización y expansión. La inversión en dragados en los litorales Atlántico y Pacífico es urgente para permitir el ingreso de buques de gran calado. Además, el equipo portuario debe operar al 100%, sin interrupciones.

La infraestructura debe evolucionar. Es imperativo convertir las instalaciones actuales en plataformas multifuncionales que maximicen el uso del espacio y optimicen los flujos de carga. También es clave mejorar la infraestructura vial de acceso a los puertos e incrementar la capacidad de transporte terrestre, garantizando una cadena logística eficiente.

A mediano plazo, se requiere una transformación del modelo de operación. Se deben explorar modelos de concesión de obra pública dentro del esquema de alianzas público-privadas, una estrategia que ha funcionado en Guatemala en el pasado y que permitiría atraer inversiones privadas.

Aunque el Gobierno ha comenzado a tomar acciones, como la ampliación de la Empresa Portuaria Quetzal, con el apoyo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, estas iniciativas deben complementarse con una estrategia integral que garantice certeza jurídica y reglas claras.

Este es un llamado a la acción para empresarios, inversionistas y autoridades. La modernización portuaria no es solo un asunto gubernamental; requiere un compromiso conjunto del sector público y privado. Por ello, es el momento de transformar esta crisis en una oportunidad, generando empleo, atrayendo inversión y posicionando a Guatemala como un referente logístico en la región.

Las oportunidades están sobre la mesa y es hora de tomar acción.

La infraestructura debe evolucionar. Es imperativo convertir las instalaciones actuales en plataformas multifuncionales que maximicen el uso del espacio y optimicen los flujos de carga.

¿POR QUÉ NO SE HA LOGRADO SOLUCIONAR LA CRISIS DE LOS PUERTOS?



Carmen María Torrebiarte
Presidenta de CACIF.

Creo que el modelo de los puertos está mal concebido. Cuando uno se da cuenta cómo funcionan los puertos a nivel mundial, se observa que en su mayoría son operados por empresas privadas o por entes inteligentes. Por el contrario, en países como Guatemala todo es gubernamental, la actividad se vuelve burocrática y no se planifica.

No se consideran las necesidades a futuro; en su lugar, se acomodan y, aparentemente, se priorizan los intereses personales. EPQ es un claro ejemplo de un puerto altamente rentable, pero que, a lo largo de los años, no ha recibido la inversión que realmente requiere.



Hugo Maúl
Presidente del Centro de Investigaciones Económicas Nacionales.

La crisis se origina en graves problemas operativos históricos, que han dificultado la operación eficiente de los puertos, a pesar de que el marco normativo permite operar en un ambiente más competitivo y transparente. Los arreglos contractuales existentes dificultan darle vuelta a la tortilla rápidamente a esta situación. Y en ciertas operaciones no es tan fácil cambiar de un operador a otro.



Víctor Umaña
Director del Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible (CLACDS) del INCAE Business School.

Centroamérica está ubicada en una posición estratégica. Guatemala lo está, está cerca de Estados Unidos, su principal mercado, tiene océanos, acceso a los dos océanos, entonces lo que se recomienda es que haya una política explícita de modernización y ampliación de los puertos para hacerlos más eficientes. Los gobiernos no tienen la capacidad de hacer eso por sí solos y por eso que es muy importante pensar en mecanismos de concesión de obra pública, que han sido exitosos en Guatemala en el pasado, me parece que por ahí es que se debe enfocar este tema.

Wall Street

DOW JONES

-478.84 (-1.14%)

41,432.87
Dow Jones

Nasdaq

-53.99 (-0.28%)

19,376.96
NASDAQ

S&P

-42.47 (0.76%)

5,572.08
S&P


MÁS INDICADORES

Guatemala ante el reto portuario debe modernizarse para competir en la región

Por: **Byron Dardón** - Soy502

► Durante el 2024, los puertos de ambos litorales en toda Centroamérica recibieron más de 16 mil embarcaciones.

Con el natural crecimiento del comercio internacional y las tendencias de relocalización de empresas que anteriormente operaban en China y otras regiones del mundo, los puertos nacionales siguen siendo fundamentales como puntos de entrada y salida de diversas mercancías.

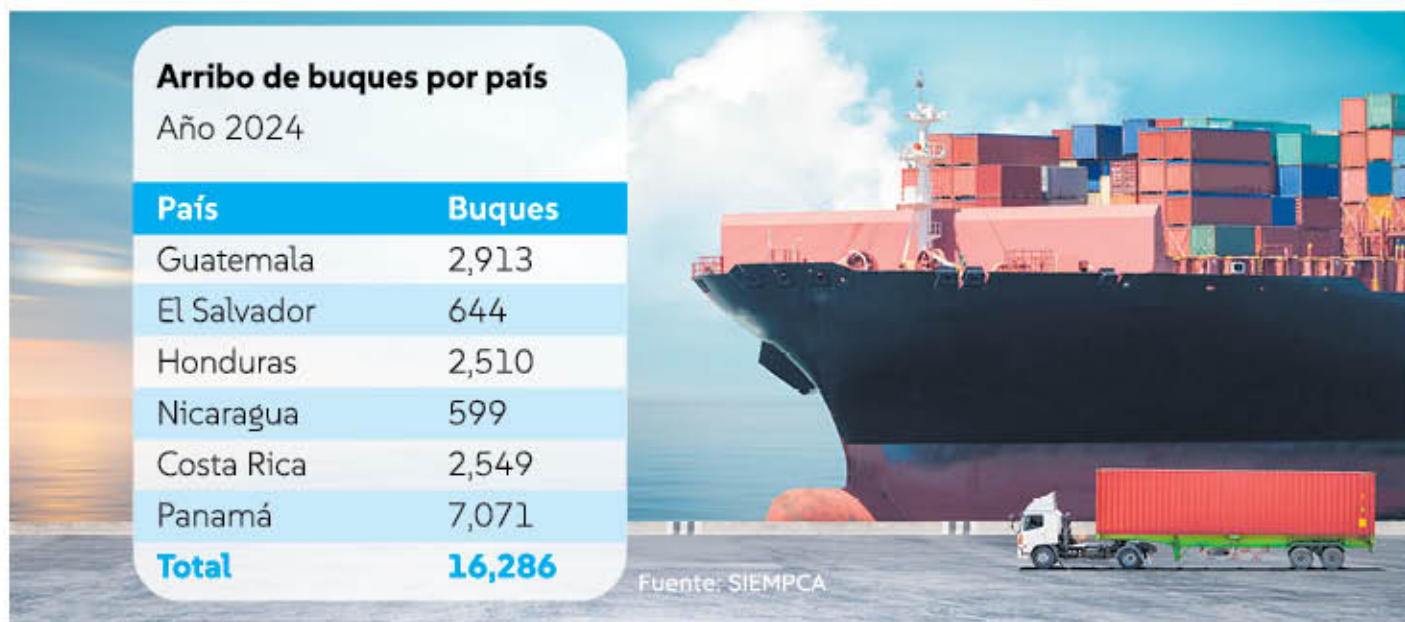
Sin embargo, es importante tomar en cuenta que, para economías pequeñas como la guatemalteca, que dependen del comercio exterior, tanto los puertos como las carreteras que facilitan el tránsito de carga deben ser una prioridad para cualquier gobierno y para el sector privado.

Un aspecto relevante a considerar es que Guatemala no está sola en este contexto internacional y debe acelerar sus esfuerzos para modernizar su infraestructura portuaria, ya que otros países de Centroamérica e incluso México compiten por captar la carga internacional.

De acuerdo con Víctor Umaña, director del Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible (CLACDS) del INCAE Business School, los puertos ubicados en el litoral Pacífico tienen una relevancia especial porque constituyen la puerta de acceso a Asia, la región de mayor crecimiento en el mundo. No obstante, los puertos del Atlántico también desempeñan un papel clave, pues desde allí salen las exportaciones con destino a Estados Unidos y Europa.

Umaña enfatiza que, en última instancia, lo que más le interesa a Guatemala es que sus mercancías sean exportadas de la manera más eficiente posible. Si en algún momento esto implica utilizar puertos en El Salvador u Honduras, los exportadores optarán por la opción que ofrezca mejor precio, mayor eficiencia y menores tiempos de operación.

“Por eso es necesario adoptar una visión estratégica y reconocer que los puertos guatemaltecos, si quieren mantenerse competitivos, deben estar



Movimiento de carga por país

En millones de toneladas métricas. Año 2024



a la altura de los de otros países de la región, incluso de los puertos mexicanos cercanos”, afirmó el académico.

Movimiento de carga y buques

Según información del Sistema de Información Estadística Marítimo Por-

tuaria de Centroamérica (SIEMPCA), en los países del Istmo centroamericano se contabilizan 44 puertos, de los cuales 17 están en Panamá, 7 en Costa Rica, 7 en El Salvador, 5 en Nicaragua, 4 en Honduras y 4 en Guatemala. Además, en el estado de Chiapas, México, se mencionan los puertos de Salina Cruz, Huatulco y Puerto Chiapas.

En conjunto, sin tomar en cuenta los puertos mexicanos, el Istmo registró un movimiento de carga de 194.21 millones de toneladas métricas en 2024, entre embarques y desembarques.

Según estas cifras, Panamá concentró el 57.68% del total, seguido por Guatemala con el 16%, Costa Rica con el 10.66%, Honduras con el 8.74%, El Salvador con el 3.8% y Nicaragua con el 3.08%.

En cuanto al movimiento de buques, los datos de SIEMPCA indican que, en 2024, los puertos centroamericanos de ambos litorales recibieron un total de 16,286 embarcaciones. Panamá registró la mayor cantidad, con 7,071 arribos, seguido por Guatemala con 2,913, Costa Rica con 2,549, Honduras con 2,510, El Salvador con 644 y Nicaragua con 599.

Estos datos evidencian la importancia estratégica de los puertos en la región y la necesidad de que Guatemala invierta en su modernización para no quedar rezagada frente a sus competidores.

Oportunidades para modernizar los puertos de Guatemala y fortalecer su competitividad



Por: **Byron Dardón Garzaro** - Soy502

► El panorama de los puertos a nivel mundial en 2025 sigue siendo incierto, pues la sobrecarga en las instalaciones portuarias, la escasez de mano de obra especializada y los problemas en la cadena de suministros continúan siendo desafíos persistentes. Guatemala no es la excepción.

Ante la crisis que en los últimos años ha dificultado la operación eficiente de los puertos, el reto es mantener su funcionamiento con medidas emergentes, sin perder de vista las acciones de mediano y largo plazo.

En medio de esta crisis que lleva varios años y en donde lo más urgente es el dragado de las puertos, la ampliación de los muelles, la mejora de la red vial que llega a las instalaciones portuarias y la adquisición de más equipos de operación, entre otros aspectos, la llegada del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos abre una puerta para una mejora sustancial. Pero la solución se verá en mediano plazo cuando sea una realidad el diseño y la construcción de cuatro nuevos atracaderos que estarán listos en 2027.

Al respecto, diversos actores económicos coinciden en que la falta de inversión, la burocracia y la ausencia de una visión a largo plazo son algunos de los principales detonantes de la crisis. Sin embargo, también mantienen una actitud optimista. Aunque no existen soluciones de cortísimo plazo, aún es posible alcanzar el objetivo de que Guatemala figure en el mapa internacional como un país con puertos eficientes.

▼
2,892

buques transitaron durante 2024 en el Sistema Portuario Nacional.

▼
28

millones de toneladas métricas, el movimiento de carga de los puertos guatemaltecos entre enero y noviembre de 2024.

▼
55%

de la carga es manejada por Puerto Santo Tomás de Castilla.

▼
45%

del granel sólido es manejado por Puerto Quetzal.

Infraestructura y operatividad, claves para la modernización

Además de la urgencia de llevar a cabo los dragados en los litorales Atlántico (Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios) y Pacífico (Puerto Quetzal), medida considerada prioritaria para permitir el desembarco de buques de gran calado, Claudia del Águila, Gerente de Competitividad de la Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT), considera que el equipo de los puertos debe operar al 100%. Esto significa que las grúas y todo el equipo relacionado con el embarque y desembarque deben funcionar sin interrupciones.

Por supuesto, Del Águila subraya que se debe

garantizar la continuidad operativa de entidades especializadas y establecer una agresiva política de atracción de inversiones. Todo esto debe darse en el marco de asegurar certeza jurídica y contar con mecanismos de revisión de la competitividad portuaria, alineados con la visión de país del Estado de Guatemala.

Para Carmen María Torreblarte, presidenta del Comité Coordinador de Asociaciones Agrícolas, Comerciales, Industriales y Financieras (CACIF), es fundamental transformar la infraestructura portuaria. Considera que se debe convertir la actual infraestructura destinada al turismo, al carbón, al azúcar, a los granos y a los contenedores en plataformas multifuncionales que

SOLUCIONES

Multifuncionalidad y servicios logísticos

La actual infraestructura de plataformas para productos determinados debe tener un uso multifuncional para contribuir a la flexibilidad en la atención a diversas cargas. Además, se debe contratar a una empresa especializa-

da que busque inversionistas de manera que los puertos ofrezcan múltiples servicios logísticos, lo que irá amarrado a la infraestructura vial de acceso a los puertos. Los servicios podrían incluir hasta la construcción de astilleros para nuevos

CACIF

Uso eficiente de la tecnología

Utilizar con mayor eficiencia la tecnología de rayos X agilizaría el movimiento de la carga, reduciría las inspecciones físicas y agilizaría en gran manera el despacho de las mercancías. Lo anterior, sumado a las inspecciones conjuntas de autoridades competentes y la coordinación eficiente en el descargue de los buques, reducirá colas y evitará que la carga se desvíe a otros puertos.

CCG

Operación 24/7

Además de activar los dragados, los equipos portuarios físicos y humanos deben operar a toda su capacidad sin interrupciones, en un marco de certeza

jurídica y empleando mecanismos de revisión de la competitividad.

AGEXPORT

Legislación para atraer inversión

Diseñar y aprobar leyes como la Ley del Sistema Nacional Marítimo Portuario permitirá atraer inversión estratégica para fortalecer la competitividad de los puertos nacionales.

FUNDESA

Alianza estratégica

Una alianza estratégica con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, permitirá construir cuatro muelles en 800 metros de largo en EPQ para atender a buques de gran calado.

El Estado de Guatemala financiará la construcción que se espera que esté lista en 2027. El plan de trabajo acordado incluye estudios de factibilidad adicionales, planificación del diseño, y capacitación por expertos estadounidenses para la fuerza laboral de infraestructura de Guatemala.

Gobierno de Guatemala

efectiva e inmediata las inspecciones conjuntas del personal de SAT, Gobernación y Maga, que agilice en un mismo proceso las liberaciones de contenedores.

Por aparte, en opinión de la CCG, se debe hacer un uso eficiente de la tecnología por medio de los de rayos X, para perfilar de mejor manera la carga y reducir las inspecciones físicas para que también agilicen el despacho de las mercancías. Finalmente, es imprescindible coordinar eficientemente y de mejor manera el atraque de buques, para reducir las colas en fondeo y evitar que líneas navieras cancelen los servicios al país o que la carga se desvíe a otros puertos de la región, debido al congestionamiento de las terminales portuarias.

Pérdidas por falta de inversión

Desde la visión de la Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA), Juan Carlos Zapata, Director Ejecutivo de la entidad, recordó que los puertos han recibido muy poca inversión en los últimos 20 años, lo que ha limitado la capacidad del país para crecer. Este rezago está generando pérdidas anuales de alrededor de US\$400 millones por retrasos y buques en fondeo, con entre 25 y 30 embarcaciones esperando diariamente.

Esta falta de inversión ha llevado al Gobierno a buscar soluciones. Uno de los proyectos más ambiciosos es la ampliación de EPQ, que se está realizando con el apoyo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

"Este tipo de proyectos, así como el trabajo que está haciendo la Comisión Portuaria Nacional para desarrollar una Ley del Sistema Nacional Marítimo Portuario, que permita al país atraer inversiones privadas en terminales portuarias, son urgentes en este momento", afirmó Zapata.

El desarrollo de los puertos guatemaltecos requiere inversiones estratégicas y decisiones coordinadas entre el sector público y privado. Solo con una visión integral y de largo plazo, Guatemala podrá fortalecer su competitividad y consolidarse como un referente en la región.

hagan más flexible y eficiente el funcionamiento de los puertos, en lugar de estar limitados a un uso específico.

Otra acción clave es habilitar y mejorar la infraestructura vial de acceso a los puertos, además de incrementar el número de camiones y personal para agilizar los procesos de carga y descarga. A esto se deben sumar esfuerzos para mejorar la conectividad vial, pues es necesario incrementar la eficiencia de la infraestructura que presta servicios logísticos, tales como el almacenamiento de contenedores y los depósitos aduaneros.

Reformas estructurales y visión a futuro

A mediano plazo, según Torrebiarte, el modelo de operación debe cambiar. Por ejemplo, la Terminal Privada de Contenedores (APN), que ha demostrado ser eficiente en Puerto Quetzal, ha visto frenado su crecimiento por cuestiones legales pendientes. Si esta terminal pudiera expandirse e invertir en su desarrollo, se reduciría la presión sobre EPQ en el manejo de contenedores, permitiendo que sus espacios se destinen a otros tipos de carga.

Dentro de una visión de vanguardia, se debería contratar los servicios de una empresa especializada en este tipo de inversiones portuarias y establecer múltiples servicios logísticos asociados al mantenimiento de los buques fondeados en espera de descarga, incluso considerando la construcción de astilleros.

Oportunidades para todos

La Cámara de Comercio de Guatemala, afirmó que la iniciativa de EPQ de abrir las puertas a nuevas empresas proveedoras es positiva, pero también se debe brindar la misma oportunidad a otros operadores de maquinaria bajo la modalidad de servicios con el fin de que haya competencia, mejor servicio y agilidad en el manejo de los contenedores.

Asimismo, se indicó que es relevante tener un mejor ordenamiento dentro de los patios de las terminales, por tipo de carga, que facilite y agilice la operatividad y el despacho, optimizando las áreas que están sin usar. Además, se deben mejorar los sistemas informáticos de citas debido a que fallas que presentan retrasa la salida de la carga de las terminales portuarias. No menos importante es poner en marcha

Bitcoin:

el activo financiero atractivo para inversión y empresas

Por: Alexis Batres - Soy502

En los últimos meses, el costo del bitcoin ha mostrado volatilidad al alza. Lo anterior es producto del respaldo que en la actualidad tiene de países como Estados Unidos.

El bitcoin, la criptomoneda más popular del mercado, ha logrado cotizar por encima de los US\$109 mil dólares por unidad en su punto más alto, pero ¿cómo llegó a este punto y qué la convierte en un activo financiero atractivo para inversionistas?

Desde su surgimiento en 2008, el año más importante para el considerado "oro digital", fue el 2024, cuando la Comisión de Valores y Bolsa de Estados Unidos aprobó los fondos cotizados (ETF, por sus siglas en inglés) de bitcoin; una petición que venía realizándose desde 2013.

Finalmente, en noviembre pasado, se aprobó el ingreso de participantes importantes como BlackRock, Fidelity y Grayscale, que son las principales promotoras de los ETF. Esto permitió que el precio del bitcoin pasara de US\$61 mil en enero 2024, a superar los US\$100 mil durante 12 meses siguientes.

Para Carlos Tánchez, asesor financiero guatemalteco y experto en bitcoin, esto fue un parteaguas, ya que así es como las grandes empresas compran la criptomoneda y le dan respaldo.

"Ellos (empresas como BlackRock) gestionan grandes cantidades de dinero, que si consideraran un Producto Interno Bruto, manejarían una economía semejante a la del tercer país más grande del mundo", explicó Tánchez.

Un activo financiero

Para Tánchez no existen dudas de que el bitcoin ya



es un activo financiero, es decir, un instrumento que representa una propiedad sobre un valor económico y cumple, además, con algunos elementos económicos importantes.

El bitcoin es descentralizado

Tánchez explica que el bitcoin no tiene un CEO, o un gerente, no hay quien le controle. "Es el oro digital, porque deciden los que son dueños del oro, no hay nadie que estipule qué se hará", destacó.

Propiedad privada única

Solo existen 21 millones de bitcoins. En la actualidad hay más de 20 millones en circulación y el restante se generará por 450 bitcoins diarios y cuando esto vaya disminuyendo y acercándose al límite, el precio volverá a subir.

Transfronterizo de "punto a punto"

Según Tánchez, es digital, transfronterizo y rápido. Es decir, que se le puede dar una asesoría a una persona en Dinamarca y los honorarios pueden pagarse en bitcoin, sin intermediarios. "Es como si pagaras con oro. Puedo hacer un pago por un servicio en Guatemala, México, o cualquier país".

Es 100% rastreado

Lejos del mito que señala que el bitcoin se utiliza para operaciones fraudulentas, lavado de dinero y otros, Tánchez asegura que esta criptomoneda es 100% rastreado. "Yo no sé qué mandó a quién, pero sí el movimiento del dinero. No sería la forma más inteligente de hacer algo ilícito, porque los recursos que

Valor del Bitcoin 2023 - 2025

2023	
Diciembre:	42,580.5
2024	
Enero:	61,169.3
Febrero:	71,332.0
Marzo:	60,666.6
Abril:	67,530.1
Mayo:	62,754.3
Junio:	64,626.0
Julio:	58,978.6
Agosto:	63,339.2
Septiembre:	70,281.8
Octubre:	96,405.7
Noviembre:	93,557.2
Diciembre:	102,424.2
2025	
Enero:	84,381.2
Febrero:	88,414.3

llegan a una dirección, puedan llegar a alcanzar a una persona", comenta Tánchez.

El bitcoin es divisible y es líquido

La criptomoneda más popular es divisible y Tánchez ejemplifica con la moneda del quetzal, que esta tiene dos decimales y el bitcoin tiene ocho. Con esto, se pueden hacer envíos de 100 billones de quetzales o mandar transacciones por menos de un centavo.

"Pensemos que se use para enviar remesas. Sería rápido, barato, directo y sin intermediarios", comenta el experto.

"Con el bitcoin puedo generar efectivo en cualquier momento. No tengo que esperar días, horas. Lo cual, a su vez, posee algo increíble, porque permite tener la posibilidad de obtener retornos financieros", añade Tánchez.

Siguiendo el ejemplo de Tánchez, si alguna persona posee bitcoins en su billetera electrónica, bastará para vender la cantidad necesaria y se pide que este se traslade hacia un banco del sistema y finaliza la transacción.

Inversión y empresas

Para las empresas, Tánchez sugiere que debe usarse como una forma de pago, para no atenerse a los tiempos de retención del pago realizado por algún evento en especial. "Los empresarios guatemaltecos reciben los recursos, luego de haber ofrecido el servicio", detalla.

¿Habrá recesión económica en Estados Unidos durante este 2025?

Durante una entrevista en la cadena Fox News, el presidente Donald Trump declinó anticipar si habrá o no una recesión en Estados Unidos durante este 2025.

"Detesto predecir cosas como esas", respondió Trump a la pregunta sobre una posible recesión económica estadounidense.

"Hay un período de transición, porque lo que estamos haciendo es muy grande. Estamos trayendo la riqueza de vuelta a Estados Unidos", afirmó. «Toma un poquito de tiempo», añadió el mandatario republicano.

El secretario de Comercio de Trump, Howard Lutnick, fue más contundente cuando le preguntaron el domingo sobre esta posibilidad de una contracción económica.

«Absolutamente no», le respondió al programa de la televisora NBC «Meet the Press» cuando le consultaron si los estadounidenses debían esperar una recesión.

Incertidumbre global

El incremento de aranceles y amenazas de Trump contra los vecinos Canadá y México, además de Chi-

na y otros países, sumió a los mercados financieros estadounidenses en una tormenta y llenó de incertidumbre a los consumidores.

Wall Street tuvo su peor semana bursátil, desde la elección presidencial de noviembre de 2024.

Los indicadores de confianza de los consumidores estadounidenses en la economía del país caen, mientras los compradores, ya desalentados luego de años de inflación, se preguntan si los aranceles aumentarán los precios de lo que compran.

*Con información de AFP.

Terminal de cruceros: oportunidad de inversión para potenciar los puertos

Por: Alexis Batres - Soy502

➤ Tendría capacidad para atender dos cruceros de manera simultánea y estaría instalada en el Caribe guatemalteco. Esta mega obra está en búsqueda de inversionistas.

La industria de los cruceros a nivel mundial movilizó a más de 31 millones de pasajeros en el mundo durante el 2023 y el 38% navegó por el Caribe. Lo anterior consolida a esta área como uno de los principales destinos de cruceristas y Guatemala busca aprovechar su posición para atracar buques de mayor tamaño con un megaproyecto.

Se trata de la Terminal de Cruceros del Puerto de Santo Tomás de Castilla, que debe construirse desde cero y cuyo objetivo principal es atender a dos cruceros de forma simultánea.

Según la Agencia Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura Económica (Anadie), que promueve este proyecto junto con el Instituto Guatemalteco de Turismo (Inguat), esta obra requerirá un dragado específico, servicios básicos, área comercial y de oficinas.

Inicialmente, este proyecto requerirá de una inversión de US\$50 millones (alrededor de Q385 millones). Se busca que, por medio de una alianza público-privada, se logre un acuerdo de operación por 25 años.

Los inversionistas obtendrán sus ingresos a partir del cobro de servicios portuarios y por el alquiler de

espacios comerciales.

Eleva la competitividad

Contar con una terminal de este nivel, beneficiaría económicamente al país, principalmente por la derrama monetaria de los cruceristas durante su visita y traslado a los principales destinos turísticos de Guatemala. Para el Inguat, la construcción de esta nueva terminal, sería el equivalente a construir un aeropuerto totalmente nuevo.

“Lo que va buscando, es que se aumente la derrama económica nacional, que los cruceristas puedan gastar más y en más lugares, y poder aumentar el tiempo de estadía, para que sea más placentera. Si van a la Antigua Guatemala, que pasen por Río Dulce, que visiten el Castillo de San Felipe, que viajen a la capital, a los diferentes seg-

mentos turísticos”, explica el Inguat.

En la última temporada de cruceros (2023-2024) arribaron al país 47 cruceros en total, una caída respecto del periodo anterior cuando se logró el ingreso de 65. En total, desembarcaron 49,686 cruceristas. El 87% de ellos lo hizo en Puerto Quetzal y solo el 13% en Santo Tomás de Castilla.

El 48% de los cruceristas provenía de Estados Unidos y el 27% de Canadá. También visitaron personas de Japón, Reino Unido, Alemania, Australia, entre otros, según las estadísticas del Inguat.

Los más de 49 mil cruceristas, gastaron más de US\$3.09 millones (alrededor de Q24.74 millones) durante su estadía en el país.



¿De dónde vienen los cruceristas a Guatemala?

Estados Unidos:	48%
Canadá:	27%
Japón:	6%
Reino Unido:	5%
Alemania:	4%
Australia:	3%
Tailandia:	2%
Indonesia:	2%
México:	1%
Argentina:	1%
Otros países:	2%

Fuente: Inguat.



¡Estudiante de diversificado,
el Banco de Guatemala te invita a
participar en el **9o. Concurso Estudiantil
de Investigación Económico-Financiero!**

Tema central:
La inclusión financiera en
Guatemala: Retos y oportunidades
para el desarrollo

**Los mejores ensayos recibirán
premios en efectivo.**

¡Inscribe a tu centro educativo antes del **30 de abril!**
Consulta las bases en www.banguat.gov.gt

¡Jóvenes con ideas innovadoras, construyen el futuro de Guatemala!

 intecapoficial

 intecap empresarial

INTECAP.EDU.GT/EMPRESARIAL



CREZCA CON NOSOTROS

52 AÑOS IMPULSANDO LA EXCELENCIA EMPRESARIAL EN GUATEMALA.



CONTÁCTENOS:
INTECAP.EDU.GT/EMPRESARIAL

 **intecap**
EMPRESARIAL