



INSPECCIÓN DE LA OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES Y CARGA GENERAL DE PUERTO CORTÉS

Informe Mensual de Julio de 2026

14 de agosto de 2026

NATHAN
A CADMUS COMPANY

Nathan Associates
800 N Glebe Rd., Suite 500. Arlington, VA 22203
T + (703) 247-6000
nathaninc.com

Tabla de contenidos

Evolución y Estadística de las Operaciones	2
Niveles de Servicio y Productividad	15
Servicios a las naves	15
Servicios al transportista	15
Servicios a la carga.....	15
Aspectos Financieros	19
Ingresos por Servicios a Contenedores.....	19
Ingresos por Categoría Tarifaria	22

Evolución y Estadística de las Operaciones

- Durante el mes de julio de 2026, se movilizaron 35,744 contenedores¹ de exportación e importación (equivalente a 68,128 TEUs, es decir, 1.91 TEUs por contenedor), lo que representa un aumento de 5.74% con respecto al mismo mes del 2025 y una disminución de 2.77% con respecto al mes anterior. Las importaciones con 17,522 contenedores (33,502 TEUs) aumentaron un 2.82% y las exportaciones con 18,222 contenedores (34,626 TEUs), disminuyeron un 7.60% con respecto al mes anterior; lo que es generalmente consistente con el ciclo operativo típico de OPC, en donde por lo general la carga en julio disminuye con respecto a los niveles del mes anterior (ver Ilustraciones 3, 4, y 5).²
- Este ha sido el mejor mes de julio desde que se inició la concesión. El movimiento total de contenedores y el movimiento total de contenedores de exportación y de importación alcanzaron los niveles más altos para el mes de julio desde que se inició la concesión.
- La tasa de crecimiento durante los últimos doce meses (agosto de 2025 a julio de 2026) es positiva (13.3%) con respecto al mismo periodo del año anterior. Para efectos de comparación, el crecimiento anual del periodo agosto de 2024 a julio de 2025 fue de menos 0.5% con respecto al año anterior.
- Como lo hemos mencionado anteriormente, en general se percibe como favorable a la inversión privada y podría generar mayor confianza en el sector empresarial, estimulando un mayor nivel económico que permita un mayor impulso económico y un mayor impulso en el movimiento comercial. Esto podría traducirse en un aumento de la inversión, tanto nacional como extranjera
- El arancel medio sobre las exportaciones de LAC a EUA es aproximadamente del 10.0%, inferior a la media global. Además, Honduras tiene una prometedora oportunidad de colaborar con Guatemala y El Salvador mediante el “nearshoring” y el desarrollo de clústeres manufactureros. Según datos del Banco Interamericano de Desarrollo, la región podría captar 64,000 millones de dólares en bienes y 14,000 millones en servicios adicionales mediante el “nearshoring”. En general, se proyecta un aumento del 6.0% en las exportaciones regionales a EUA para 2026, con países centroamericanos como El Salvador y Honduras que podrían incrementar significativamente sus exportaciones textiles.
- Según datos publicados por el Banco Central de Honduras (BCH)³, en julio de 2026, la tasa mensual del IPC mantuvo una propensión a la desaceleración, al registrar un porcentaje de 0.15%, la más baja de los últimos seis meses, resultado inferior en 0.04 puntos porcentuales al registrado el mes anterior (0.19%) y en 0.25 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (0.40%). De igual forma, en julio de 2026, el ritmo de crecimiento de la inflación interanual se desaceleró por segundo mes consecutivo, situándose en 5.58% siendo menor a lo observado el mes previo (5.83%). En este resultado incidieron Transporte con 2.06 puntos porcentuales; y Alimentos y Bebidas no Alcohólicas con 1.31 puntos porcentuales. Este resultado estuvo asociado a la menor

¹ En el mes de julio, 28.91% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente menor que el mes de junio con 30.33%.

² Desde el inicio de la concesión en 2014, el volumen total de contenedores en julio siempre ha disminuido con respecto al mes anterior. Las únicas excepciones fueron en 2019, 2020 y 2022.

³ <https://www.bch.hn/estadisticas-y-publicaciones-economicas/publicaciones-de-precios/indice-de-precios-al-consumidor>

oferta nacional de productos agrícolas, derivada de las pérdidas de algunas cosechas; así como, las condiciones climáticas adversas, ocasionadas por el fenómeno de El Súper Niño, que afectaron la productividad de la siembra; Vivienda, Agua, Electricidad, Gas y Otros Combustibles con 0.90 puntos porcentuales y Restaurantes y Servicios de Alojamiento con 0.59 puntos porcentuales representando en conjunto, el 87.1% del resultado interanual. El mayor aporte al aumento de la inflación fue realizado por la categoría de Energía (con 1.82 puntos porcentuales), atribuido al aumento trimestral en las tarifas del suministro de electricidad y que es aplicable a partir de julio de este año; producto de mayores costos de generación de energía e incremento en la demanda. Continúa en orden de magnitud, Servicios (con 1.63 puntos porcentuales) básicamente por los mayores precios en el alquiler de vivienda; Alimentos (con 1.31 puntos porcentuales) explicado por perturbaciones climáticas que generaron un incremento en los precios de algunos productos agropecuarios, aunado al mayor costo de fertilizantes; y finalmente Bienes que incidió en 0.82 puntos porcentuales. En julio de 2026, el indicador de difusión indicó que de los 405 bienes y servicios que integran la cesta del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el 63.0% incrementaron sus precios. En contrapeso, el 27.1% de los productos evidenciaron descensos de precios respecto al mes previo. En tanto, la inflación acumulada se situó en 3.96%. Lo anterior se atribuye, principalmente, a la caída en el precio de: el diésel, las gasolinas regular y súper, así como, algunos productos industrializados, así como, limón, quesos semisecos y analgésicos, entre otros. En sentido contrario, se registraron alzas en suministro de electricidad, pasaje en taxi colectivo y bus interurbano, refrescos gaseosos, alquiler de vivienda; así como, alimentos perecederos: papa, huevo, frijoles rojos y cebolla, por mencionar algunos.

- Según datos de la Oficina de Estadísticas Laborales de los EUA⁴, el Índice de Precios al Consumidor para Todos los Consumidores Urbanos (CPI-U) aumentó un 0.1% en términos ajustados estacionalmente en julio tras caer un 0.4% en junio. En los últimos 12 meses, el índice de todos los artículos aumentó un 3.4% antes del ajuste estacional. En donde cabe destacar que el índice energético cayó un 1.5% en julio. El índice de todos los artículos subió un 3.4% en el año que terminó en julio tras un 3.5% en el año que terminó junio. El índice de todos los artículos menos alimentos y energía subió un 2.5% en el año, tras un incremento del 2.6% en los 12 meses que terminaron junio. El índice energético aumentó un 14.7% durante los 12 meses que terminaron en julio. El índice alimentario aumentó un 3.0% respecto al último año. El índice de energía disminuyó un 1.5% en julio, tras caer un 5.7% en junio. El índice de gasolina disminuyó un 2.9% durante el mes. (Antes del ajuste estacional, los precios de la gasolina disminuyeron un 2.1% en julio.) Por el contrario, el índice de gas natural subió un 0.7% en julio y el de electricidad subió un 0.1%. El índice de energía aumentó un 14.7% en los últimos 12 meses en gran parte debido a que el índice de gasolina subió un 24.6% en el mismo periodo. El índice de gas natural aumentó un 4.3% durante los 12 meses que terminaron en julio, y el índice de electricidad subió un 4.2%.
- En términos de tráfico en la terminal, julio fue un mes muy bueno para OPC, de hecho, el mejor mes de julio desde que se inició la concesión. Las cifras positivas en el mes de julio son el resultado de una recuperación económica, expectativas de mayor inversión privada e inversión internacional en Honduras, un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país, y el aumento en contenedores vacíos (Nicaragua está despachando más contenedores vacíos a través de Honduras). Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del

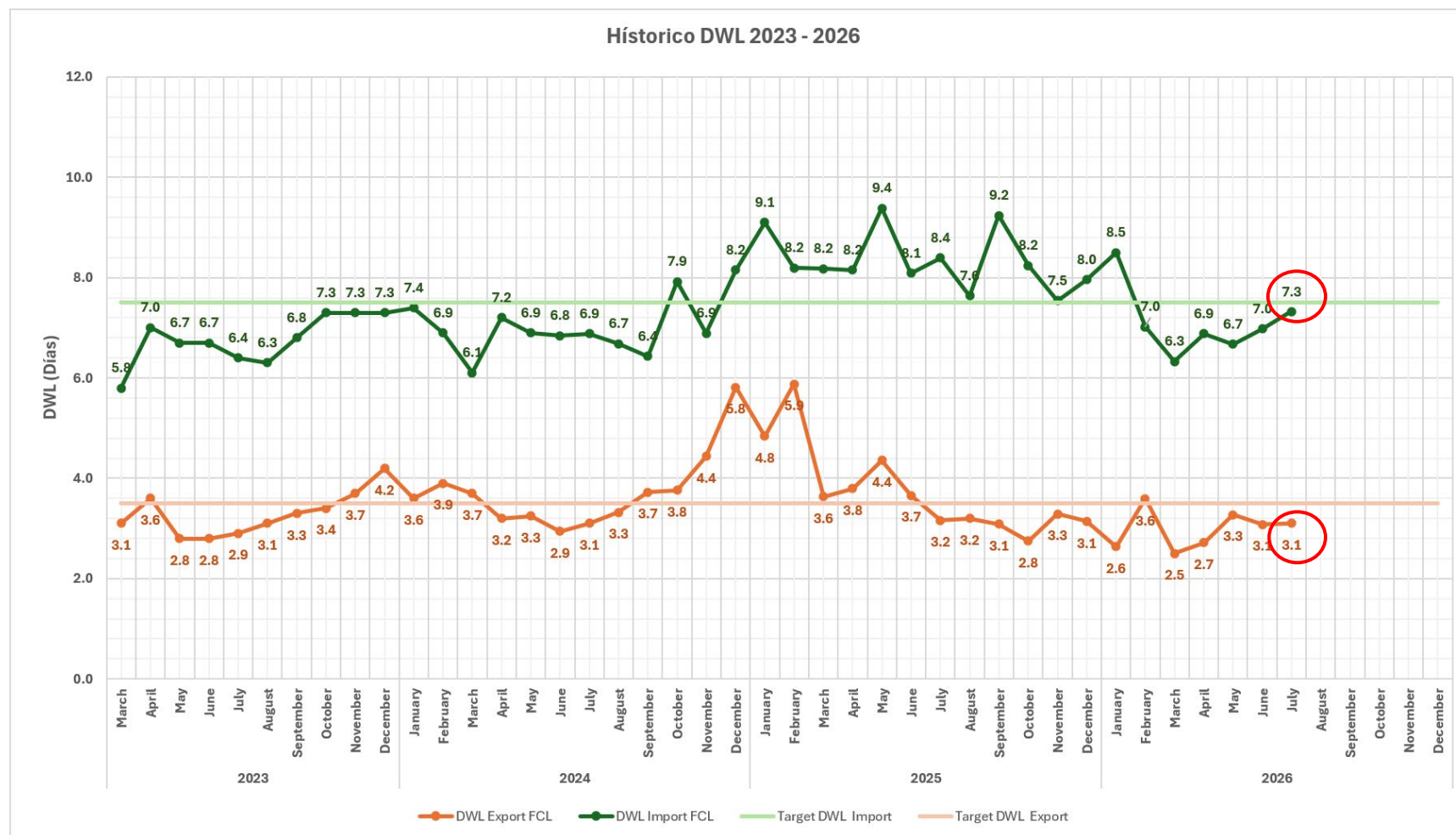
⁴ <https://www.bls.gov/news.release/archives/cpi>

mundo, especialmente por el conflicto bélico entre EUA e Israel con Irán en el Medio Oriente; por la incertidumbre de las políticas arancelarias en los EE.UU.; por el reacomodo de la industria maquiladora y sus cadenas logísticas en otros países de la región; y por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana. Como se puede observar en la Ilustración 3, 4, y 5, el movimiento total de contenedores y el movimiento total de exportaciones y de importaciones alcanzaron el nivel más alto de un mes de julio desde que se inició la concesión.

- Se ha observado un ligero aumento en el tiempo promedio de estadía (DWT) de contenedores de importación dentro de la terminal (ver Figura 1). En julio de 2026 la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó a 7.3 días, ligeramente mayor que los 7.0 días del mes de junio y los 6.7 días de estadía del mes de mayo de 2026. Aunque se han logrado importantes mejoras en el tiempo de estadía de contenedores de importación (especialmente en comparación con los niveles de 2025), estos altos niveles de DWT de contenedores de importación han sido ocasionados, en parte, por retrasos en procesos documentales, coordinación de retiro y gestión externa por parte de los clientes. La prolongada permanencia de contenedores en el patio contribuye a la saturación de este y reduce la disponibilidad de espacio operativo, agravando el estado actual de la terminal que se encuentra en proceso de ampliación de patios. Por su parte, la estadía de contenedores de exportación permaneció a 3.1 días en julio de 2026, que es igual que los 3.1 días de junio de 2026 y menor que los 3.3 días del mes de mayo de 2026. A partir del mes de mayo OPC aumento el tiempo límite de estadía de contenedores de exportación de 3 a 5 días.
- Por su lado, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de julio de 2026 alcanzó un nivel de 92%, menor que el nivel de 95% en el mes anterior y que el nivel de 100% del mes de mayo de 2026 (ver Figura 2). Es importante mencionar, que la nueva capacidad nominal (estática) de los patios es de 11,990 TEUs y este cambio entró en efecto desde febrero debido a las obras de expansión de los patios de la terminal que se encuentran en ejecución. Aunque se han logrado importantes avances, esta alta ocupación sigue afectando la eficiencia en las operaciones de carga, descarga y traslado interno. Como se dijo anteriormente, la administración OPC se ha visto en la necesidad de tratar de limitar el almacenamiento de contenedores vacíos en la terminal, dando preferencia a los contenedores llenos, de igual forma, desde el mes de mayo los contenedores de exportación solo pueden permanecer en la terminal 5 días. Adicionalmente los proyectos de expansión de patios que se inició en enero del 2026 están creando algunos problemas operativos durante 2026, pero aumentarán la capacidad de patios de la terminal en los próximos años. Con la actual saturación de patios, los problemas en el escáner de importación, y las diferentes obras (expansión de patios, reparación del boulevard, y el cambio de la subestación en el Muelle 6), la congestión vial dentro de la terminal se ha incrementado en forma sustancial.
- Según diferentes analistas del mercado, en julio de 2026, el sector marítimo estuvo definido por una compleja combinación de volatilidad en el mercado de carga, disrupciones geopolíticas, exceso de oferta en la flota, presiones de cumplimiento medioambiental y demanda comercial desigual. Aunque los volúmenes de carga marítima se mantuvieron en las principales rutas comerciales, los operadores los transportistas de carga enfrentándose a presiones operativas y de costos considerables. El conflicto en el Medio Oriente sigue siendo el factor más significativo que afecta a los mercados navieros globales. Las tensiones alrededor del Estrecho de Ormuz y el Mar Rojo, junto con ataques y amenazas vinculadas a grupos armados regionales, interrumpieron rutas comerciales clave y aumentaron el riesgo para los operadores navales. Como resultado, muchas

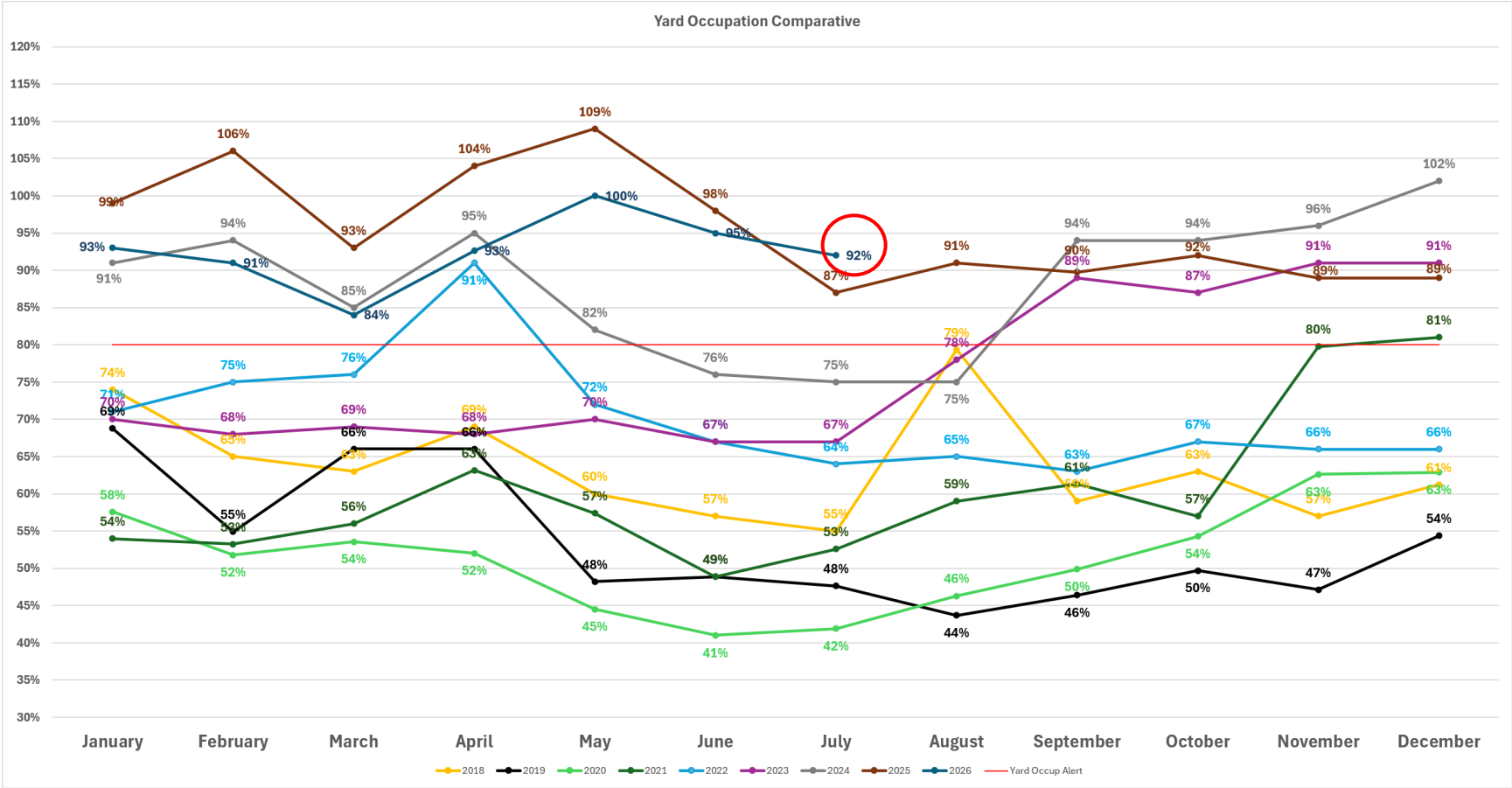
líneas de contenedores continuaron evitando el Mar Rojo y el Canal de Suez, desviando los buques para reducir la exposición a riesgos de seguridad. Los efectos del conflicto han sido más dramáticos para los países importadores de energía, pero los efectos en cadena se extienden a la manufactura, la agricultura y los mercados financieros de todo el mundo. Los operadores de carga deben prepararse para tarifas volátiles, capacidad fragmentada, y marcos medioambientales y regulatorios en evolución para mantener la competitividad. Los mayores costos de energía aumentan la probabilidad de una desaceleración económica global, y de una recesión global más amplia, incluyendo los Estados Unidos, el principal cliente comercial de Honduras. El crecimiento esperado del comercio global se ha reducido de un proyectado de 2% en 2026 a sólo 1.5% debido a los altos costos energéticos e ineficacias logísticas.

FIGURA 1: HISTÓRICO DE ESTADÍA (DWT) DE CONTENEDORES (NÚMERO DE DÍAS PROMEDIO)



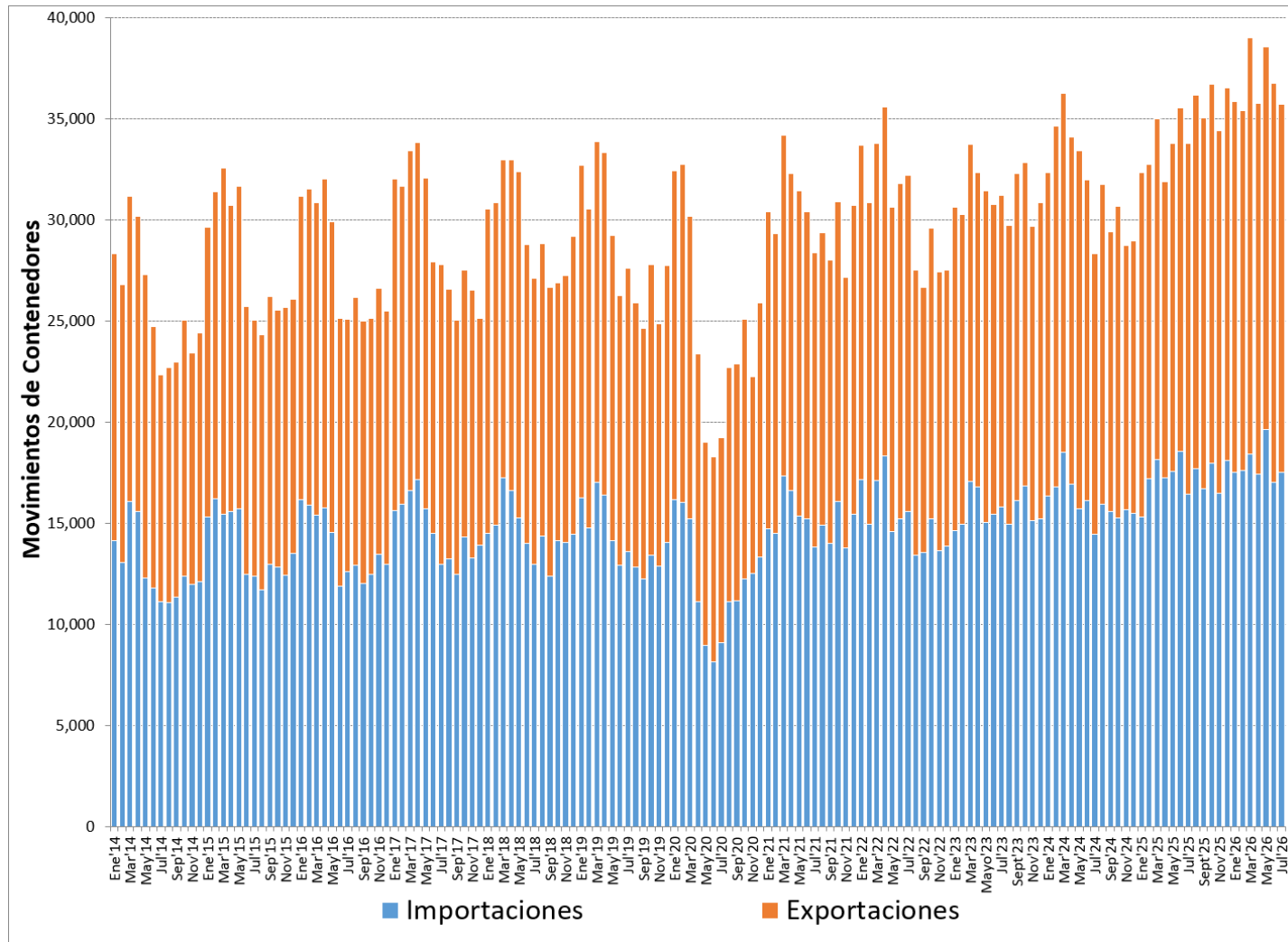
Fuente: OPC.

FIGURA 2: HISTÓRICO DE OCUPACIÓN PROMEDIO DE PATIOS DE ALMACENAMIENTO (%)



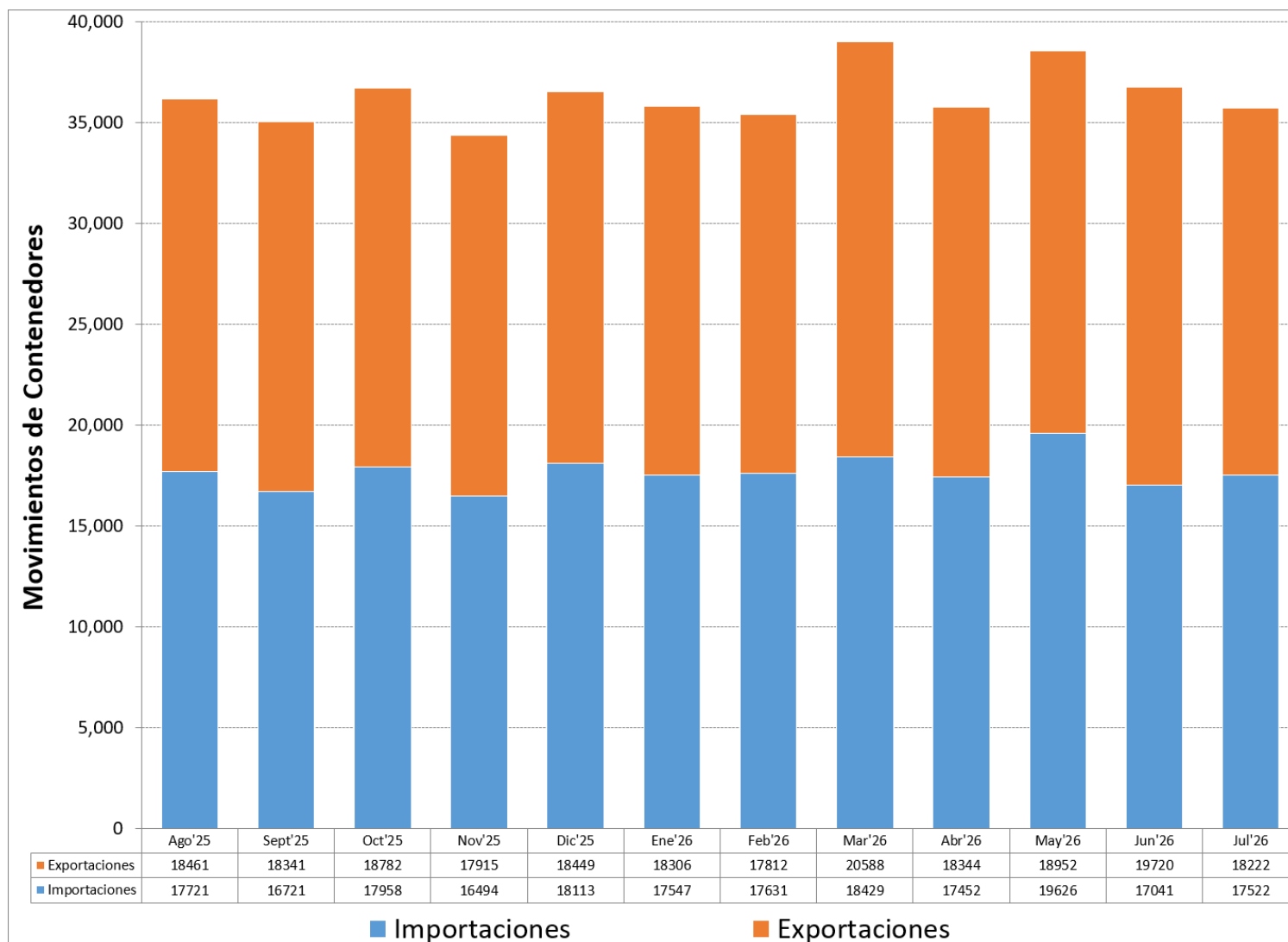
Fuente: OPC.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



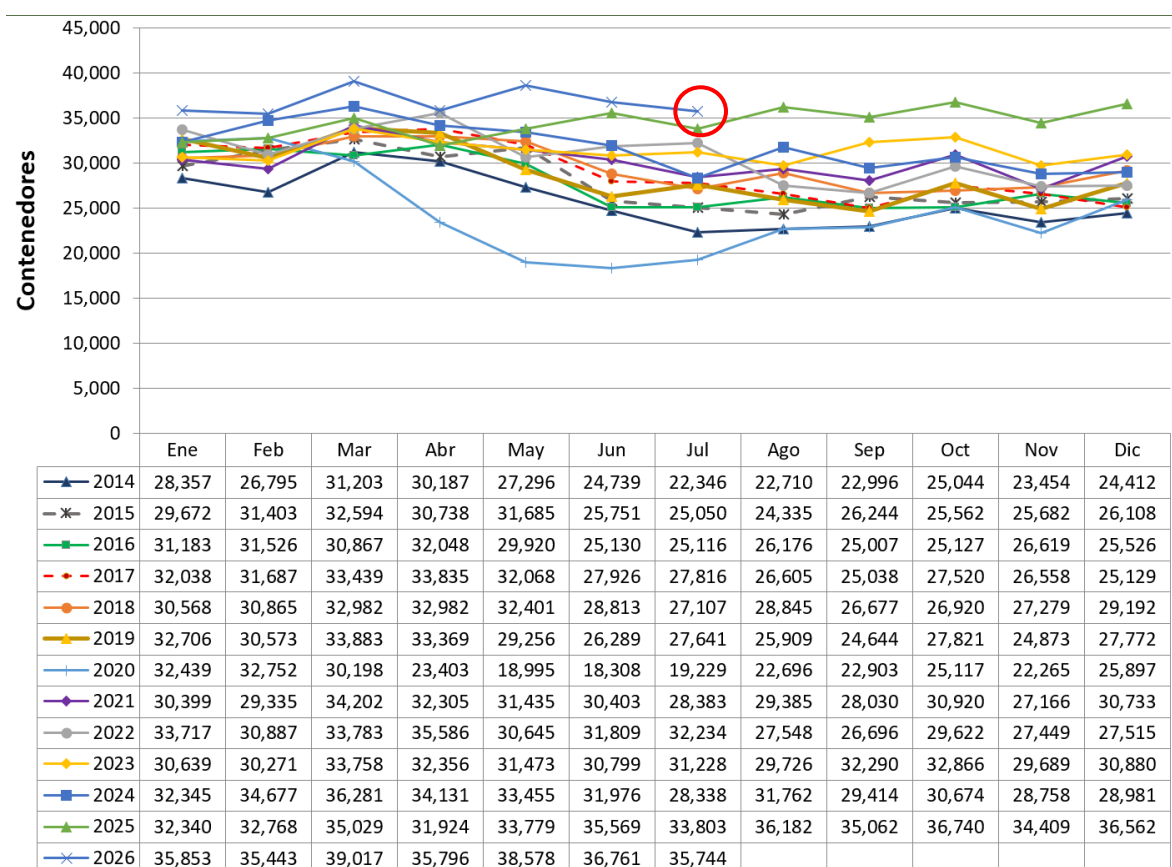
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 2: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES PARA EL PERIODO AGOSTO 2025 – JULIO 2026



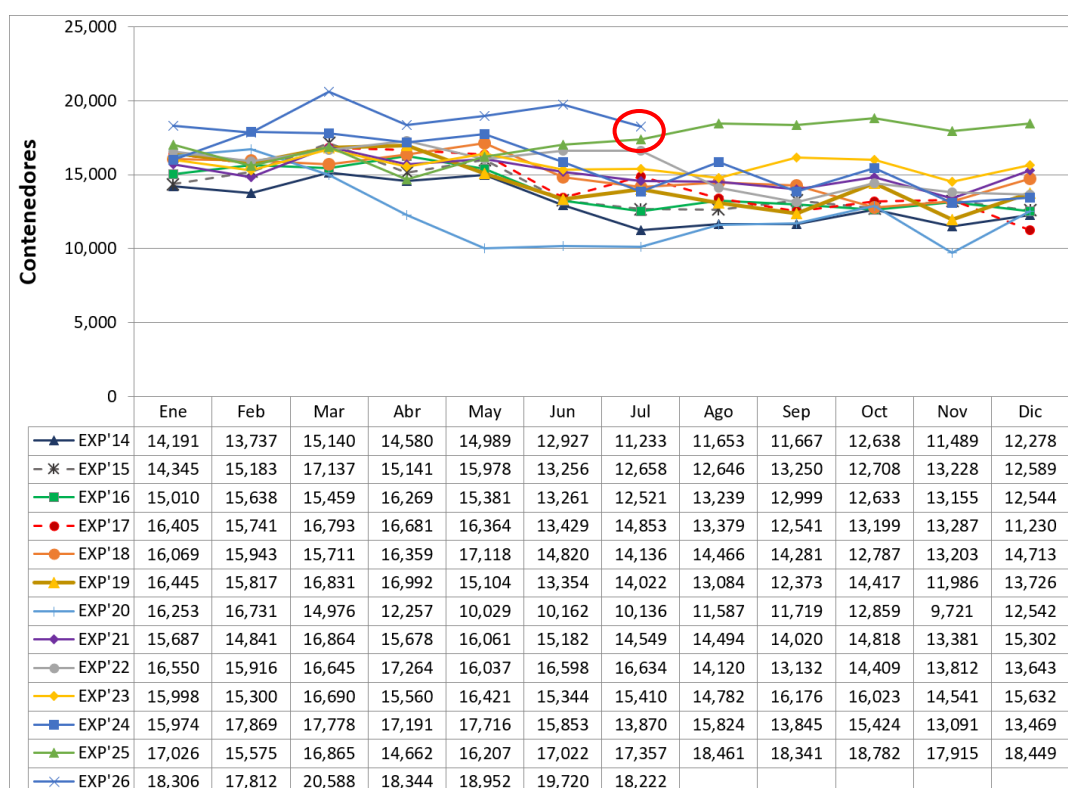
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 – 2026



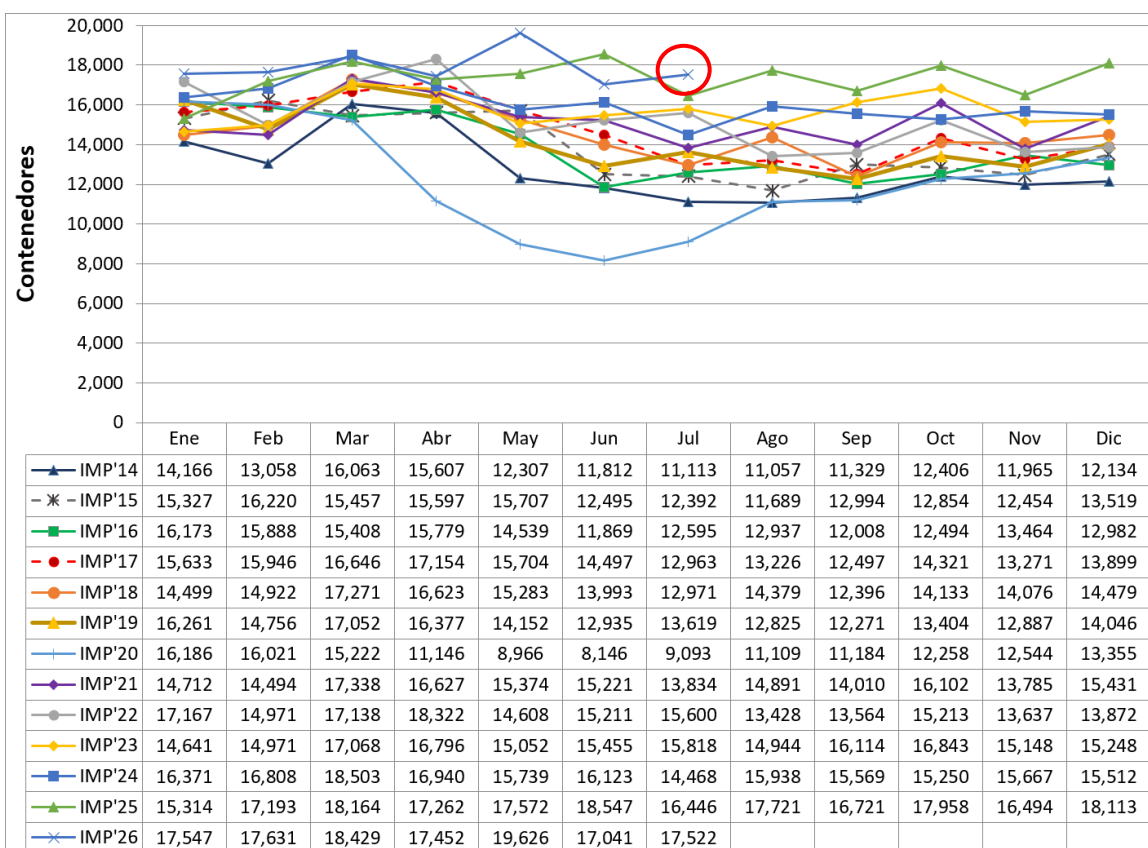
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 4: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN 2014 – 2026



Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 5: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN 2014 – 2026



Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

TABLA 1: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES Y TEUS 2024 – 2026

Movimiento de Contenedores 2024-2026			
	Descarga	Carga	Total
Enero 2024	16,371	15,974	32,345
Febrero 2024	16,808	17,869	34,677
Marzo 2024	18,503	17,778	36,281
Abril 2024	16,940	17,191	34,131
Mayo 2024	15,739	17,716	33,455
Junio 2024	16,123	15,853	31,976
Julio 2024	14,468	13,870	28,338
Agosto 2024	15,938	15,824	31,762
Septiembre 2024	15,569	13,845	29,414
Octubre 2024	15,250	15,424	30,674
Noviembre 2024	15,667	13,091	28,758
Diciembre 2024	15,512	13,469	28,981
Total 2024	192,888	187,904	380,792
Enero 2025	15,314	17,026	32,340
Febrero 2025	17,193	15,575	32,768
Marzo 2025	18,164	16,865	35,029
Abril 2025	17,262	14,662	31,924
Mayo 2025	17,572	16,207	33,779
Junio 2025	18,547	17,022	35,569
Julio 2025	16,446	17,357	33,803
Agosto 2025	17,721	18,461	36,182
Septiembre 2025	16,721	18,341	35,062
Octubre 2025	18,025	18,782	36,807
Noviembre 2025	16,494	17,915	34,409
Diciembre 2025	18,113	18,449	36,562
Total 2025	207,572	206,662	414,234
Promedio 2025	17,298	17,222	34,520
Enero 2026	17,547	18,306	35,853
Febrero 2026	17,631	17,812	35,443
Marzo 2026	18,429	20,588	39,017
Abril 2026	17,452	18,344	35,796
Mayo 2026	19,626	18,952	38,578
Junio 2026	17,041	19,720	36,761
Julio 2026	17,522	18,222	35,744

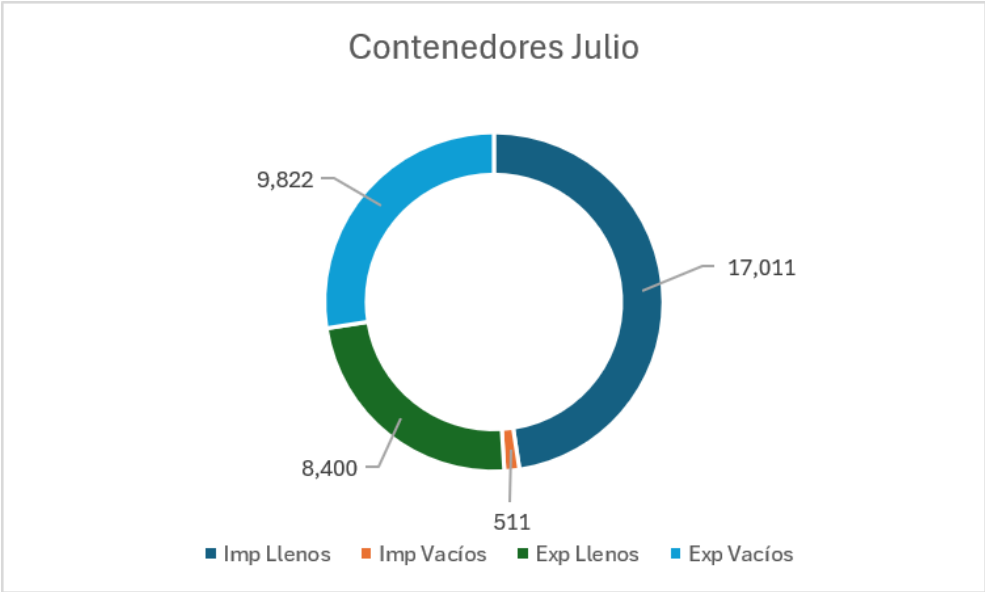
Movimiento de TEUs 2024-2026			
	Descarga	Carga	Total
Enero 2024	30,993	30,431	61,424
Febrero 2024	32,069	33,799	65,868
Marzo 2024	34,751	33,045	67,796
Abril 2024	31,992	32,619	64,611
Mayo 2024	29,288	33,253	62,541
Junio 2024	30,169	29,672	59,841
Julio 2024	27,597	26,378	53,975
Agosto 2024	30,796	30,337	61,134
Septiembre 2024	29,599	26,655	56,254
Octubre 2024	29,620	30,337	59,957
Noviembre 2024	30,168	25,774	55,942
Diciembre 2024	29,865	26,318	56,183
Total 2024	366,907	358,617	725,524
Enero 2025	29,635	32,058	61,693
Febrero 2025	32,603	29,727	62,329
Marzo 2025	34,548	31,641	66,189
Abril 2025	32,660	28,150	60,810
Mayo 2025	33,181	30,884	64,066
Junio 2025	34,502	32,330	66,832
Julio 2025	31,051	32,873	63,924
Agosto 2025	33,974	35,076	69,050
Septiembre 2025	32,381	35,149	67,530
Octubre 2025	34,174	36,189	70,363
Noviembre 2025	31,737	34,851	66,588
Diciembre 2025	34,310	35,426	69,736
Total 2025	394,756	394,353	789,109
Promedio 2025	32,896	32,863	65,759
Enero 2026	33,095	34,356	67,451
Febrero 2026	33,759	33,319	67,078
Marzo 2026	34,568	38,642	73,210
Abril 2026	33,412	34,516	67,929
Mayo 2026	37,044	35,674	72,718
Junio 2026	32,507	37,254	69,761
Julio 2026	33,502	34,626	68,128

TEUs por Movimiento 2024-2026			
	Descarga	Carga	Total
Enero 2024	1.89	1.91	1.90
Febrero 2024	1.91	1.89	1.90
Marzo 2024	1.88	1.86	1.87
Abril 2024	1.89	1.90	1.89
Mayo 2024	1.86	1.88	1.87
Junio 2024	1.87	1.87	1.87
Julio 2024	1.91	1.90	1.90
Agosto 2024	1.93	1.92	1.92
Septiembre 2024	1.90	1.93	1.91
Octubre 2024	1.94	1.97	1.95
Noviembre 2024	1.93	1.97	1.95
Diciembre 2024	1.93	1.95	1.94
Total 2024	1.90	1.91	1.91
Enero 2025	1.94	1.88	1.91
Febrero 2025	1.90	1.91	1.90
Marzo 2025	1.90	1.88	1.89
Abril 2025	1.89	1.92	1.90
Mayo 2025	1.89	1.91	1.90
Junio 2025	1.86	1.90	1.88
Julio 2025	1.89	1.89	1.89
Agosto 2025	1.92	1.90	1.91
Septiembre 2025	1.94	1.92	1.93
Octubre 2025	1.90	1.93	1.91
Noviembre 2025	1.92	1.95	1.94
Diciembre 2025	1.89	1.92	1.91
Total 2025	1.90	1.91	1.90
Promedio 2025	1.90	1.91	1.90
Enero 2026	1.89	1.88	1.88
Febrero 2026	1.91	1.87	1.89
Marzo 2026	1.88	1.88	1.88
Abril 2026	1.91	1.88	1.90
Mayo 2026	1.89	1.88	1.88
Junio 2026	1.91	1.89	1.90
Julio 2026	1.91	1.90	1.91

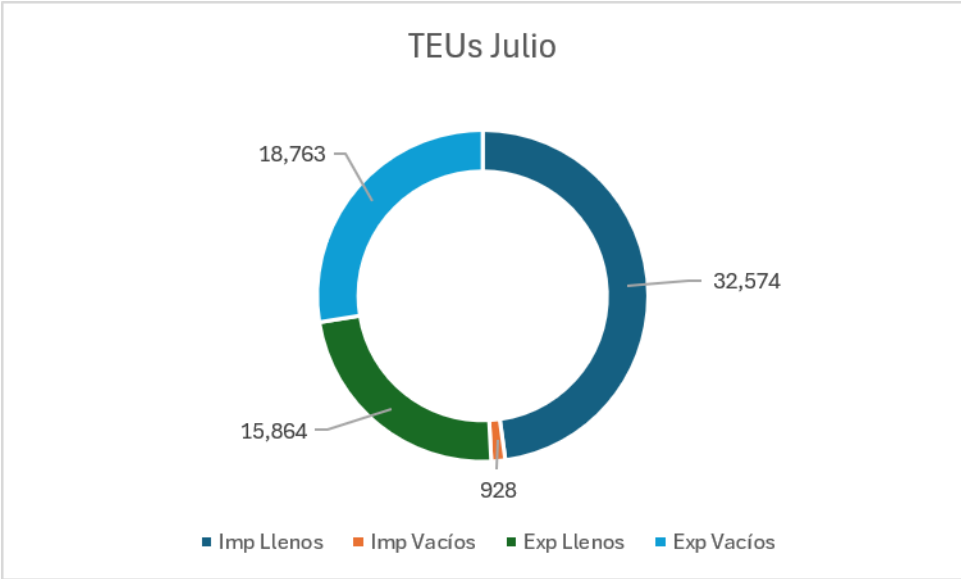
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

FIGURA 3: PERFIL DEL MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES Y TEUS EN JULIO DE 2026

Movimiento de Contenedores							
	Imp Llenos	Imp Vacíos	Import Total	Exp Llenos	Exp Vacíos	Export Total	Total
Julio 2026	17,011	511	17,522	8,400	9,822	18,222	35,744



Movimiento de TEUs							
	Imp Llenos	Imp Vacíos	Import Total	Exp Llenos	Exp Vacíos	Export Total	Total
Julio 2026	32,574	928	33,502	15,864	18,763	34,626	68,128



Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Niveles de Servicio y Productividad

Las operaciones de OPC reportaron que fueron atendidos 99 buques portacontenedores, 5 buques de Carga General, y 1 de transporte de automóviles (RoRo) para un total de 105 buques en el mes de julio. El 18% de los buques programados arribaron fuera de ventana; esto afectó los parámetros de productividad y eficiencia del puerto, pero representa una gran mejora en comparación con los meses anteriores (en donde 41 y 54% de los buques programados arribaron fuera de ventana en junio y mayo, respectivamente). En el mes se operaron 35,744 contenedores, equivalente a 68,128.45 TEUs, es decir, 1.91 TEUs por contenedor. En el mes de julio, 28.9% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente mayor que el mes de junio con 30.3%.

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves muestran una eficiencia satisfactoria. Durante el mes de julio de 2026, la espera para el inicio de operaciones alcanzó un promedio de 15 minutos (por debajo al parámetro máximo requerido de 20 minutos). Esto representa una mejora en comparación con los últimos 12 meses. El 90% de las operaciones tuvo un comportamiento adecuado con un inicio que se mantuvo en 12 minutos o menos (por debajo al promedio máximo requerido de 30 minutos). OPC sigue trabajando con las autoridades involucradas para buscar una mayor eficiencia de los protocolos de seguridad y sanidad que deben cumplir las naves al arribar el puerto, lo que permitirá reducción en los tiempos de espera del inicio de operaciones.

Servicios al transportista

- En el mes de julio los parámetros que miden el nivel de servicios al transportista muestran un nivel de eficiencia satisfactorio. El tiempo de atención promedio al usuario durante el mes de julio de 2026 para el retiro/entrega de mercancías es de 41.7 minutos para 90% de las operaciones sencillas (por debajo del requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 51.0 minutos para 90% de las operaciones dobles (por debajo del requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles).
- En el mes de julio, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue de 19.3 minutos, que cumple con el parámetro de 40-75 minutos.
- En el mes de julio en la puerta de entrada al puerto se atendieron 18,659 camiones de exportación y 17,183 camiones de importación para un total 36,528 camiones⁵. Es decir, alrededor de 1,178 operaciones diarias.

Servicios a la carga

- Los parámetros que miden el nivel de servicio a la carga en lo que respecta a la asignación de grúas para la movilización de carga y su productividad muestran valores generalmente satisfactorios.
- La productividad de las dos grúas de pórtico (las dos grúas post-panamax en el Muelle 6) registraron un promedio de solo 22.07 mph y la grúa Paceco en el muelle 5 registro un

⁵ Incluye 32 operaciones de almacenaje que se registraron el mes

promedio de 19.63 mph. El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 21.61 mph, que no supera al parámetro de servicio de 25 mph (movimientos por hora). Hemos observado que las grúas tienen que esperar la llegada de los tractocamiones para poder descargar el contenedor. Al parecer la saturación de patios requiere ciclos de operaciones de los tractocamiones más prologados que los ciclos de carga y descarga de las grúas.

- La productividad de las grúas móviles supero el parámetro de servicio de 14 mph, alcanzando solo un promedio mensual de 17.03 mph.
- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.44 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.76 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Para naves con más de 800 contenedores, se asignaron en promedio 2.14 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. La operación con mayor volumen fue de 1,377 contenedores. Según OPC, el problema de asignación de grúas se debe en su mayoría a que las visitas de buque no cumplieron con sus ventanas asignadas, principalmente por demoras externas a la operación de la terminal y congestión en puertos de origen o desvíos de itinerario.

TABLA 2: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD PARA EL PERIODO AGOSTO 2025 – JULIO 2026

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026	MAY 2026	JUN 2026	JUL 2026
Servicios a las Naves	Tiempo para el inicio de la descarga – Promedio	20 min	19 min	17 min	19 min	20 min	30 min	18 min	16 min	16 min	13 min	15 min	15 min	15 min
	Tiempo para el inicio de la descarga del 90% de las operaciones – Máximo (Ver nota 1)	30 min	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 17 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 15 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 16 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 17 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 14 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 17 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 15 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 15 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 11 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 13 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 14 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 12 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas
Servicios al Trans-portista	Tiempo de atención al usuario para el retiro/entrega de la mercadería – Promedio para el 90% de las operaciones (Ver nota 1 y 2)	45 min – una operación (Operación Sencilla) 60 min – dos operaciones (Operación Doble)	Op. Senc.: 41.7 m para toda la muestra, 38.2 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 49.5 m para toda la muestra, 45.4 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 44.1 m para toda la muestra, 39.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 47.9 m para toda la muestra, 45.6 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 42.2 m para toda la muestra, 38.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 46.2 m para toda la muestra, 42.4 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 46.0 m para toda la muestra, 41.0 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 57.4 m para toda la muestra, 51.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 52.0 m para toda la muestra, 47.1 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 61.7 m para toda la muestra, 57.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 45.0 m para toda la muestra, 40.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 48.6 m para toda la muestra, 45.5 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 46.4 m para toda la muestra, 42.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 65.8 m para toda la muestra, 61.6 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 40.9 m para toda la muestra, 37.3 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 48.1 m para toda la muestra, 45.3 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 44.8 m para toda la muestra, 40.7 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 61.9 m para toda la muestra, 58.3 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 53.2 m para toda la muestra, 48.3 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 67.6 m para toda la muestra, 64.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 50.0 m para toda la muestra, 45.5 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 65.1 m para toda la muestra, 62.0 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 45.5 m para toda la muestra, 41.7 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 53.3 m para toda la muestra, 51.0 m para el 90% de las operaciones
	Tiempo de espera en las puertas de los camiones	40 – 75 min	Espera en puerta no es información registrada por el Operador. El Sistema de Turnos para retirar Importaciones está en implementación y durante visitas de inspección se verificó niveles óptimos de atención en procesamiento de entrada de camiones. Se ha recomendado implementar procesos para la medición y documentación de causas atribuibles al operador y otras entidades. También está en proceso la medición de tiempo de espera entre una verificación de llegada de camiones a la cola de espera (“Pre-gate”) y la puerta (caseta) de presentación de documentos. La verificación de “Pre-gate” se hace para ver si existe documentación completa y si los camiones están en cola en su turno debido y no con demasiada anticipación. Durante el mes de julio de 2026, el tiempo de espera en “Pre-gate” fue de 19.3 minutos en promedio.											

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026	MAY 2026	JUN 2026	JUL 2026
Servicios a la carga	Productividad de la grúa pórtico en tiempo de operación	Año >2: 25 mph (movimientos por hora)	21.7 Ver notas (3 y 4)	22.3 Ver notas (3 y 4)	23.5 Ver notas (3 y 4)	20.6 Ver notas (3 y 4)	19.7 Ver notas (3 y 4)	19.8 Ver notas (3 y 4)	19.5 Ver notas (3 y 4)	21.2 Ver notas (3 y 4)	21.6 Ver notas (3 y 4)	18.7 Ver notas (3 y 4)	19.7 Ver notas (3 y 4)	21.6 Ver notas (3 y 4)
	Productividad de la grúa móvil en tiempo de operación	14 mph (movimientos por hora)	16.5	16.2	16.2	15.2	15.6	16.2	16.4	16.5	16.4	15.3	16.0	17.0
	Número de grúas por buque de contenedores (como mínimo)	Hasta 250 Movs por escala: 1 grúa 250–800 Movs por escala: 1.75 grúas Superior a 800 Movs: 2.5 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.32 grúas 250–800 Movs/escala: 1.76 grúas Superior a 800 Movs: 1.97 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.23 grúas 250–800 Movs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Movs: 1.85 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.16 grúas 250–800 Movs/escala: 1.80 grúas Superior a 800 Movs: 2.06 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.33 grúas 250–800 Movs/escala: 1.68 grúas Superior a 800 Movs: 1.95 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.37 grúas 250–800 Movs/escala: 1.74 grúas Superior a 800 Movs: 2.32 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.38 grúas 250–800 Movs/escala: 1.85 grúas Superior a 800 Movs: No aplicable	Hasta 250 Movs/escala: 1.41 grúas 250–800 Movs/escala: 1.74 grúas Superior a 800 Movs: No aplicable	Hasta 250 Movs/escala: 1.51 grúas 250–800 Movs/escala: 1.81 grúas Superior a 800 Movs: 2.30 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.39 grúas 250–800 Movs/escala: 1.77 grúas Superior a 800 Movs: 2.54 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.34 grúas 250–800 Movs/escala: 1.64 grúas Superior a 800 Movs: 2.08 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.44 grúas 250–800 Movs/escala: 1.71 grúas Superior a 800 Movs: 2.37 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.44 grúas 250–800 Movs/escala: 1.76 grúas Superior a 800 Movs: 2.14 grúas
	Hora de cierre (closing times)	Refrigerados: 8h Resto: 24h	El operador informó el 22 de mayo del 2015 que, a solicitud de la comunidad portuaria, los niveles que se han trabajado desde enero 2015 para contenedores de exportación son de 4h para contenedores refrigerados y 12h para el resto de los contenedores de exportación. En el caso de la importación se mantienen los turnos de 1 hora con una tolerancia de 5 horas.											
			<i>Nota (1). El 10% que se excluye de la muestra corresponden a datos atípicos ("outliers") fuera del intervalo de confianza del 90%.</i> <i>Nota (2) Se implementó un proceso informático para discriminar entre una operación (recibo o entrega de contenedor) y dos operaciones (recibo y entrega) desde el cuarto trimestre del 2015.</i> <i>Nota (3). La grúa pórtico que se heredó de la ENP está incluyendo en la medida de "productividad de las grúas pórtico" y es un modelo antiguo que, aunque ha sido rehabilitada, no permite obtener los niveles de productividad asociados a grúas pórtico modernas. Las dos grúas porticas super post-Panamax comenzaron operaciones en el octubre 2018.</i> <i>Nota (4) Incluye los servicios en muelle 5 (con la grúa STS antigua rehabilitada) y muelle 6 (con las dos grúas STS nuevas) agregados.</i> <i>Nota (5) El indicador "Tiempo para el inicio de la descarga" no se reportó durante la pandemia debido a que las autoridades inspeccionaban el buque en bahía, pero a partir de junio 2022 las autoridades ya están inspeccionando el buque en muelle, por lo que se retoma reportar el indicador.</i>											

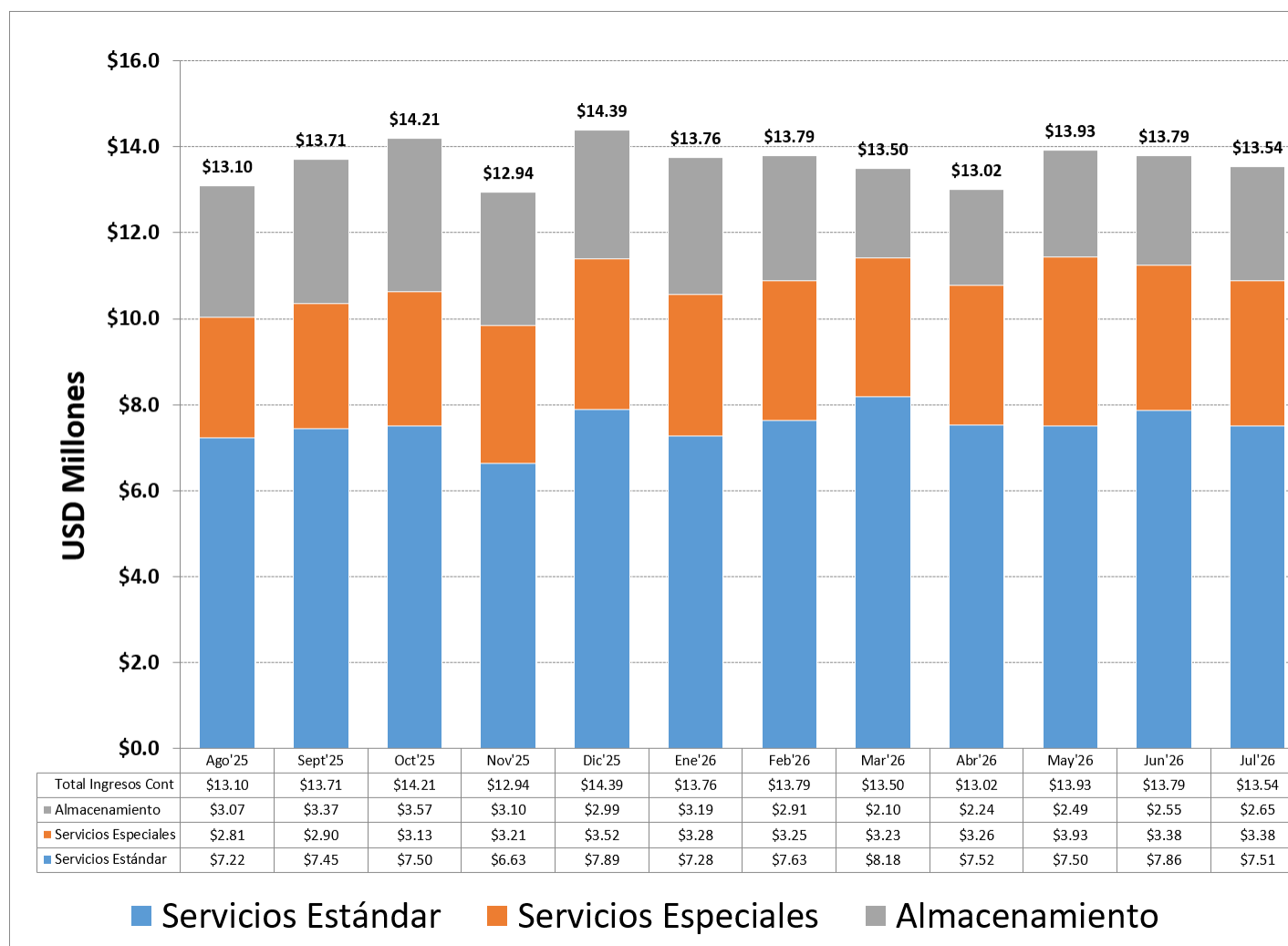
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

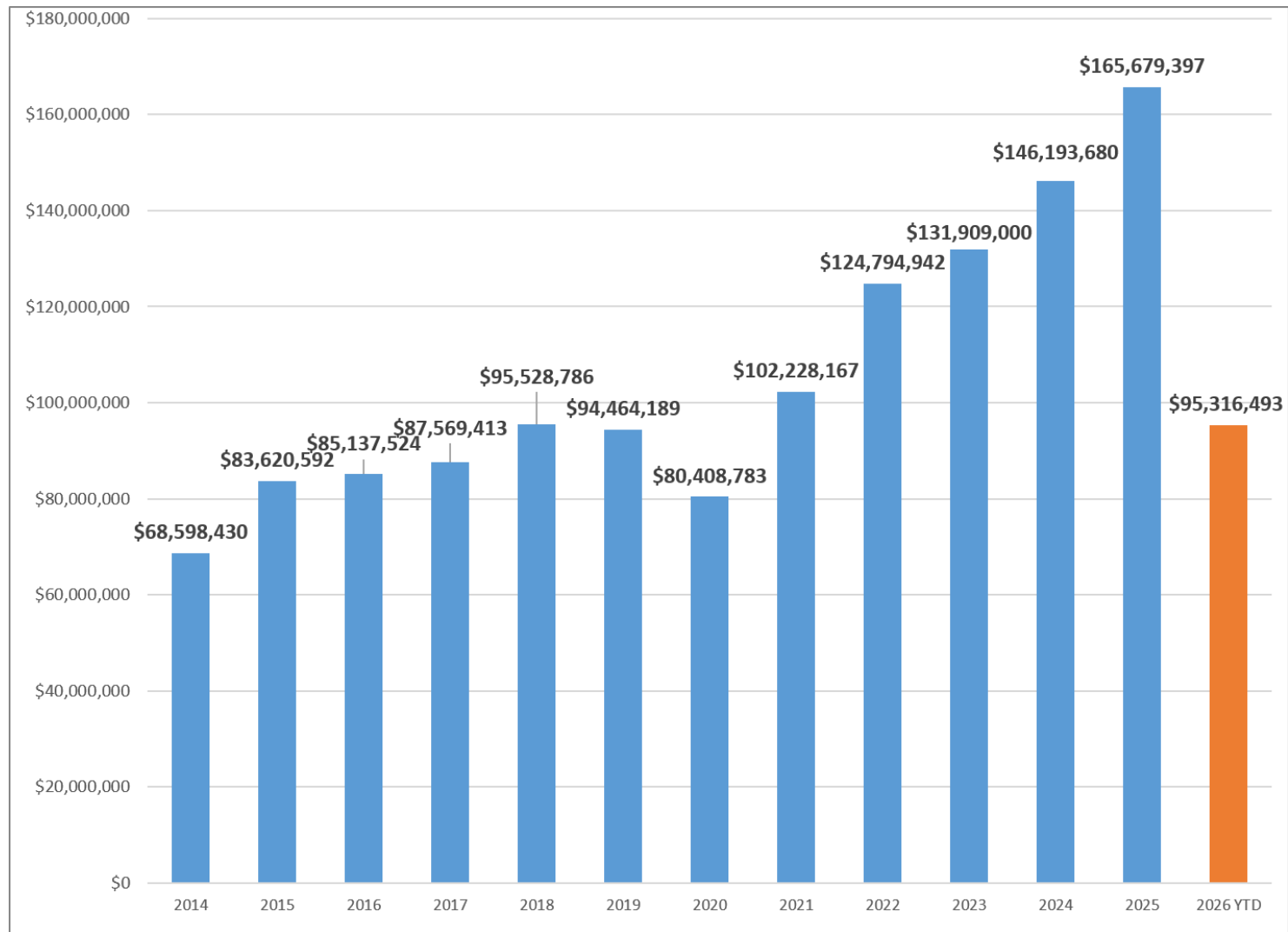
- Durante el periodo agosto de 2025 a julio de 2026 se recaudaron US\$163.7 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 3.9% en términos nominales con respecto al nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior. Las siguientes ilustraciones presentan los ingresos mensuales del periodo agosto de 2025 a julio de 2026 por servicios a contenedores.
- Durante julio de 2026 se recaudaron US\$13.5 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, un aumento de 4.4% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior.
- Los ingresos de julio incluyen un aumento general de tarifas de un 3.47% desde el 1ero de enero del 2026 conforme a la solicitud del operador calculada en base a la formula indicada en el Contrato de Concesión.
- Los ingresos reportados de julio disminuyeron un 1.8% comparado con lo que fue recaudado en el mes anterior. Hubo una disminución en ingresos en servicios estándares en comparación con el mes anterior. Sin embargo, hubo un aumento en ingresos en servicios especiales y en ingresos de almacenamiento en comparación con el mes anterior. Es importante mencionar que en algunas ocasiones la facturación contable del mes no coincide con el movimiento real de contenedores ya que hay operaciones se inician al final del mes y que terminan al inicio del mes siguiente, pero se facturan en el mes siguiente.
- En términos de ingresos, julio fue un mes muy bueno para OPC. Las cifras positivas en este mes son el resultado de una ligera recuperación económica debido a mejores expectativas de crecimiento económico y de inversión privada (nacional y extranjera), así como un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país. Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda aún continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo, especialmente el conflicto bélico entre los EUA e Israel con Irán; por la alta inflación; por el drástico aumento del precio de los combustibles; por los retrasos en algunos puertos de la región; por el reacomodo de la industria maquiladora y su cadenas logísticas en otros países de la región; por el cambio de rutas de algunas de las navieras para evitar las ineficiencias operativas en algunos puertos de la región; y por los regímenes de salidas establecidos por la aduana.

ILUSTRACIÓN 6: INGRESOS MENSUALES (MILLONES DE US\$) POR SERVICIOS A CONTENEDORES, AGOSTO 2025 – JULIO 2026



Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 7: INGRESOS ANUALES (US\$) 2014-2026 (YTD)

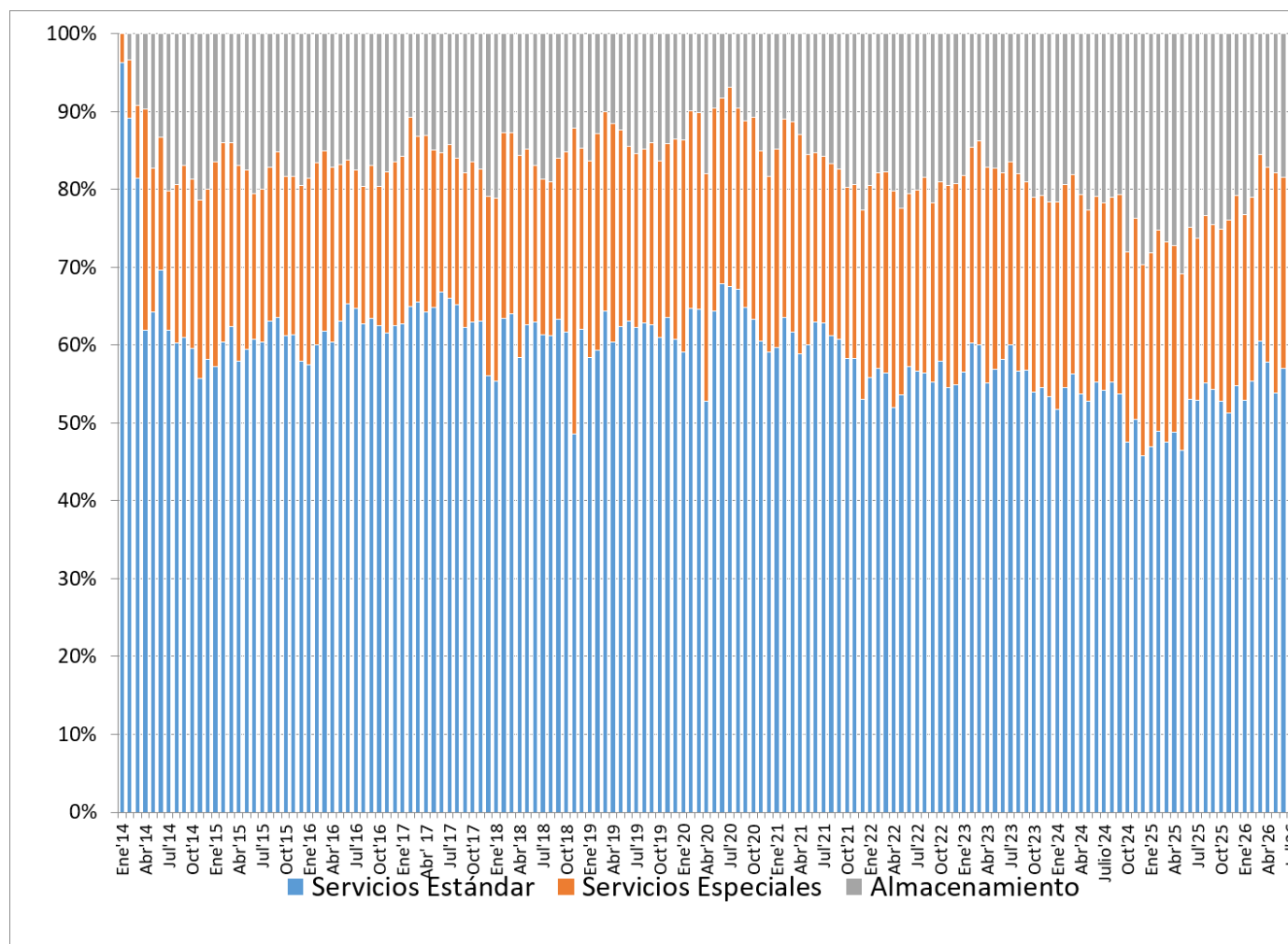


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Ingresos por Categoría Tarifaria

- La siguiente ilustración presenta la participación en los ingresos por servicios a la carga de contenedores desde el mes de enero de 2014 en cada categoría tarifaria: ingresos por servicios estándar, servicios especiales y servicios de almacenamiento. El análisis del periodo enero de 2014 – julio de 2026 refleja una estabilización de la participación de la categoría de Servicios Estándar a partir de julio de 2014:
 - Servicios Estándar – participación en el rango del 45.8% al 67.9%, en promedio 58.8%. En el mes de julio, la participación fue de 55.5%.
 - Servicios Especiales – participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.50%. En el mes de julio, la participación fue de 25.0%.
 - Servicios de Almacenamiento – participación en el rango del 6.8% al 30.9%, en promedio 17.7%. En el mes de julio, la participación fue de 19.5%.

ILUSTRACIÓN 8: PARTICIPACIÓN POR CATEGORÍA TARIFARIA EN LOS INGRESOS MENSUALES POR SERVICIOS A CARGA EN CONTENEDORES, ENERO 2014 – JULIO 2026



Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.