



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

Informe Mensual de Enero de 2026

13 de febrero 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	13
Servicios a las naves	13
Servicios al transportista	13
Servicios a la carga.....	13
Aspectos Financieros	17
Ingresos por Servicios a Contenedores.....	17
Ingresos por Categoría Tarifaria	20

Evolución y Estadística de las Operaciones

- Durante el mes de enero de 2026, se movilizaron 35,853 contenedores de exportación e importación (equivalente a 67,481 TEUs, es decir, 1.881 TEUs por contenedor), lo que representa un aumento de 10.86% con respecto al mismo mes del 2025 y una disminución de 1.9% con respecto al mes anterior. Las importaciones disminuyeron un 3.1% y las exportaciones disminuyeron un 0.8% con respecto al mes anterior; lo que es consistente con el ciclo operativo típico de OPC, en donde por lo general la carga en enero disminuye ligeramente con respecto a los niveles del mes anterior debido a el fin de la temporada navideña (ver Ilustraciones 3, 4, y 5).
- Este ha sido el mejor mes de enero desde que se inició la concesión. El movimiento total de contenedores y el movimiento total de contenedores de importación y de contenedores de exportación alcanzaron los niveles más altos para el mes de enero desde que se inició la concesión. Es probable que este aumento del volumen de contenedores del mes de enero en la terminal tenga que ver en parte con la liberación de contenedores retenidos en meses anteriores por la política de aranceles de los EUA y por mejores expectativas de crecimiento de la economía local.
- La tasa de crecimiento durante los últimos doce meses (febrero de 2025 a enero de 2026) es positiva (9.7%) con respecto al mismo periodo del año anterior. Para efectos de comparación, el crecimiento anual del periodo febrero de 2024 a enero de 2025 fue de 0.8% con respecto al año anterior.
- Según OPC, las proyecciones económicas para Honduras en 2026 sugieren una continuación del impulso positivo, con el FMI proyectando un crecimiento real del PIB del 3.5% en el año.¹ Esta perspectiva se ve respaldada además por la propia previsión del Banco Central de Honduras, que anticipa un crecimiento entre el 3.5% y el 4.0% para 2026, impulsado por la demanda interna, las remesas y el aumento de la inversión pública en infraestructuras estratégicas. Aunque el sentimiento inicial del sector privado respecto al nuevo gobierno es de gran expectativa para resolver los desafíos administrativos anteriores, el impacto real en el desempeño del primer trimestre de 2026 dependerá de la rápida implementación de las reformas. Para la subregión centroamericana en general, el Banco Mundial proyecta que el crecimiento se mantenga estable en general en un 3.6% en 2026², aunque el BID señala que el crecimiento regional general sigue siendo modesto y está sujeto a una incertidumbre significativa derivada de la volatilidad geopolítica y las crecientes barreras comerciales en todo el mundo. La confluencia de estos factores sugiere un entorno cautelosamente optimista, donde la eficacia de la política interna en Honduras será fundamental para lograr el crecimiento proyectado en medio de vientos en contra regionales. El enfoque del sector privado en resolver cuellos de botella operativos críticos es estratégicamente vital: el estado cercano a la capacidad de todos los patios de contenedores requiere una estrategia inmediata y coordinada para evacuar la carga abandonada en la terminal y asegurar la capacidad de procesamiento necesaria. Además, acelerar la automatización de los procesos aduaneros es fundamental para garantizar que el flujo anticipado de movimientos de contenedores, señalizado por las líneas navieras, pueda procesarse de forma eficiente, evitando así que la fricción logística debilite las ganancias económicas nacionales proyectadas. Finalmente cabe mencionar

¹ <https://www.imf.org/en/countries/hnd>

² <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/7ce50b5aa95bef66048680bba9926ec8-0050012026/related/GEP-Jan-2026-Analysis-LAC.pdf>

que el Estado de Honduras está solicitando reingresar al Centro Internacional para la Solución de Disputas de Inversiones (CIADI) a fin de incentivar la inversión extranjera y de la iniciativa privada en el país.

- 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
- Según publicación de Mundo Marítimo (Edición del 09 de enero de 2026), Ocean Network Express (ONE) pondrá en operación este mes un nuevo servicio semanal que enlazará el puerto de Manzanillo, en Panamá con Puerto Cortés. La línea naviera utilizará para esta ruta el buque fletado “Tallahassee”, con capacidad de 1.042 TEUs. El primer zarpe fue programado desde Puerto Cortés el 10 de enero. El servicio, identificado como 'CX0', estará enfocado en la carga perecible y funcionará como un “shuttle” directo entre ambos puertos. ONE mantendrá su participación mediante espacios en el servicio Panamá–Centroamérica 'PCX' de X-Press Feeders, el cual la línea naviera comercializará bajo la denominación 'CX4'. Este último, además de Panamá y Honduras, incluye recaladas en puertos de Costa Rica, Guatemala y Colombia. Según los récords de operación de OPC, el nuevo servicio del buque Tallahassee ONE (con 143 metros de eslora) fue atendido en el muelle 5B los días 9 y 18 de enero con 500 y 747 movimientos respectivamente.
- El arancel medio sobre las exportaciones de LAC a EE. UU. 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. En general, se proyecta un aumento del 6.0% en las exportaciones regionales a EE. UU. para 2026, con países centroamericanos como El Salvador y Honduras que podrían triplicarse sus exportaciones textiles.
- La demanda del mes de enero suele mostrar una ligera disminución con respecto a los últimos meses del año anterior debido al fin de la temporada alta, la cual fue compensada por la reactivación de envíos retrasados de la carga durante el año anterior debido a restricciones en la cadena de suministro en la región y a las necesidades de los clientes.
- Según datos publicados por el Banco Central de Honduras (BCH)³, la inflación mensual medida a través del Índice de Precios al Consumidor (IPC) en enero de 2026, registró una tasa mensual de -0.11% con relación al mes anterior, observando reducción en la tendencia a corto plazo, comportamiento explicado principalmente por la caída de precios de algunos productos agrícolas y de los combustibles de uso vehicular (gasolina súper, regular y diésel) lo que es típico después de las fiestas de fin de año. En enero de 2026 la inflación interanual se ubicó en 4.23%, permaneciendo dentro del rango de tolerancia de mediano plazo establecido por la autoridad monetaria (4.0 % ± 1.0 puntos porcentuales). Entre los principales rubros que aportaron de forma positiva a la inflación mensual se destacan: servicios de internet, alquiler de vivienda, gastos de hospitalización, gas licuado de uso doméstico, muebles para el hogar (mueble de sala, cama, refrigeradora), pollo con complementos y mochila. Por otra parte, la gasolina, el diésel, tomate, papa, cebolla, huevos, frijoles, vitaminas y medicamentos mostraron variaciones negativas de mayor relevancia durante el mes de enero. De los trece rubros que conforman la canasta del IPC, cuatro aportaron positivamente a la variación mensual del índice, cuatro presentaron contribuciones negativas y el resto se mantuvieron estables.

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

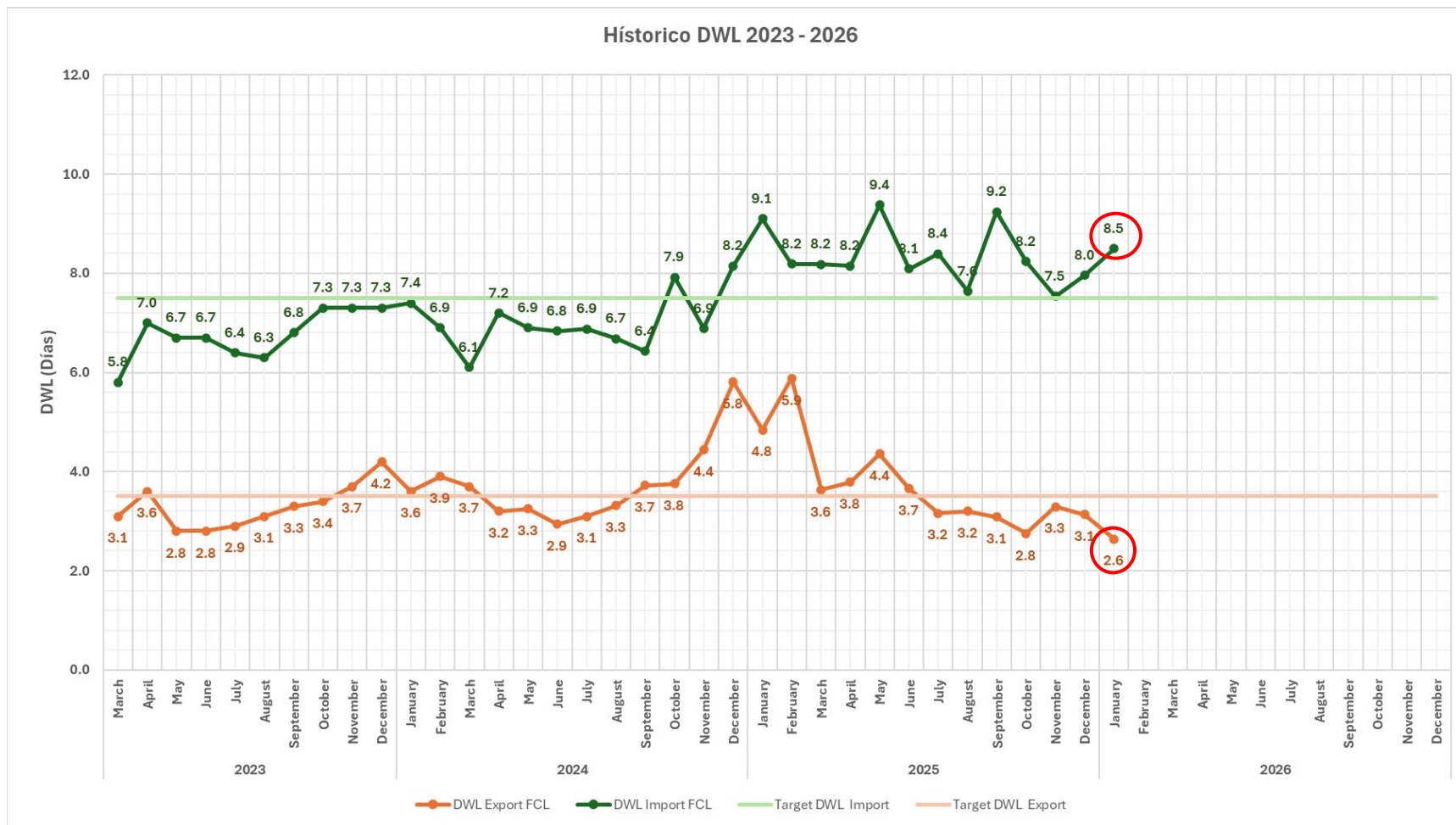
Entre los rubros que tuvieron una mayor participación en el resultado destacan: Muebles, Equipos y Mantenimiento del Hogar (0.05 puntos porcentuales), debido a la disminución de ofertas luego de la temporada de fin de año, así como la renovación de inventarios; Restaurantes y Servicios de Alojamiento (0.05 puntos porcentuales), producto de mayores precios en ciertos insumos para la elaboración de algunas comidas servidas fuera del hogar como: el incremento temporal en el precio del gas licuado de uso doméstico y a la interrupción transitoria en el traslado de las materias primas derivado de las condiciones climáticas -inundaciones- que afectaron algunas regiones, principalmente de la Zona Norte, así como la escasez de ganado; en menor proporción contribuyeron Vivienda, Agua, Electricidad, Gas y Otros Combustibles e Información y Comunicación con 0.01 puntos porcentuales cada una. En sentido contrario, reflejaron una disminución mensual de los rubros: Transporte con 0.14 puntos porcentuales; Alimentos y Bebidas no Alcohólicas con 0.06 puntos porcentuales; Vestimenta y Calzado con 0.02 puntos porcentuales y Salud con 0.01 puntos porcentuales atenuando la magnitud de la inflación general del mes.

- Según datos de la Oficina de Estadísticas Laborales de EE. UU, el Índice de Precios al Consumidor para Todos los Consumidores Urbanos (CPI-U) aumentó un 0.2% en términos ajustados estacionalmente en enero, En los últimos 12 meses, el índice de todos los artículos aumentó 2.4% antes del ajuste estacional. El índice de vivienda subió un 0.2% en enero y fue el factor más importante en el aumento mensual de todos los artículos. El índice de alimentos aumentó un 0.25 durante el mes, al igual que el índice de alimentos en casa, mientras que el índice de alimentos fuera de casa subió 0.1%. Estos aumentos se compensaron parcialmente con el índice de energía, que cayó un 1.5% en enero. El índice de todos los artículos, excepto alimentos y energía, subió un 0.3% en enero. Los índices que han aumentado durante el mes incluyen tarifas aéreas, atención personal, ocio, atención médica y comunicación. Los índices de coches y camiones usados, muebles y las operaciones del hogar, así como el seguro de vehículos de motor, estuvieron entre los principales índices que disminuyeron en enero. El índice de todos los artículos subió un 2.4% en los 12 meses que terminaron enero, tras un aumento del 2.7% en los 12 meses terminando diciembre. El índice de todos los artículos menos alimentos y energía subió un 2.5% en los últimos 12 meses. El índice de energía disminuyó un 01% en los 12 meses que terminaron enero. El índice de alimentos aumentó un 2.9% respecto al último año.
- En términos de tráfico en la terminal, enero fue un mes muy bueno para OPC, de hecho, el mejor mes de enero desde que se inició la concesión. Las cifras positivas en este mes 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 mundo; 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 e importaciones alcanzaron el nivel más alto de un mes de enero desde que se inició la concesión.
- Se ha observado resultados mixtos en el tiempo promedio de estadía (DWT) de las unidades dentro de la terminal (ver Figura 1). En enero de 2026 la estadía promedio de contenedores de importación subió a 8.5 días, lo que es mayor que los 8.0 días de estadía

del mes de diciembre de 2025. Sin embargo, cabe mencionar que la estadía en enero de 2025 fue de 9.1 días. Como se dijo anteriormente, 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 carga en patio contribuye a la saturación de este y reduce la disponibilidad de espacio operativo, agravando el estado actual de la terminal. Por su parte, la estadía de contenedores de exportación alcanzó 2.6 días en enero de 2026, que es menor que los 3.1 días de diciembre de 2025. Esto último confirma que las políticas de OPC de limitar la estadía de contenedores de exportación a 3 días en los últimos meses ha estado funcionando.

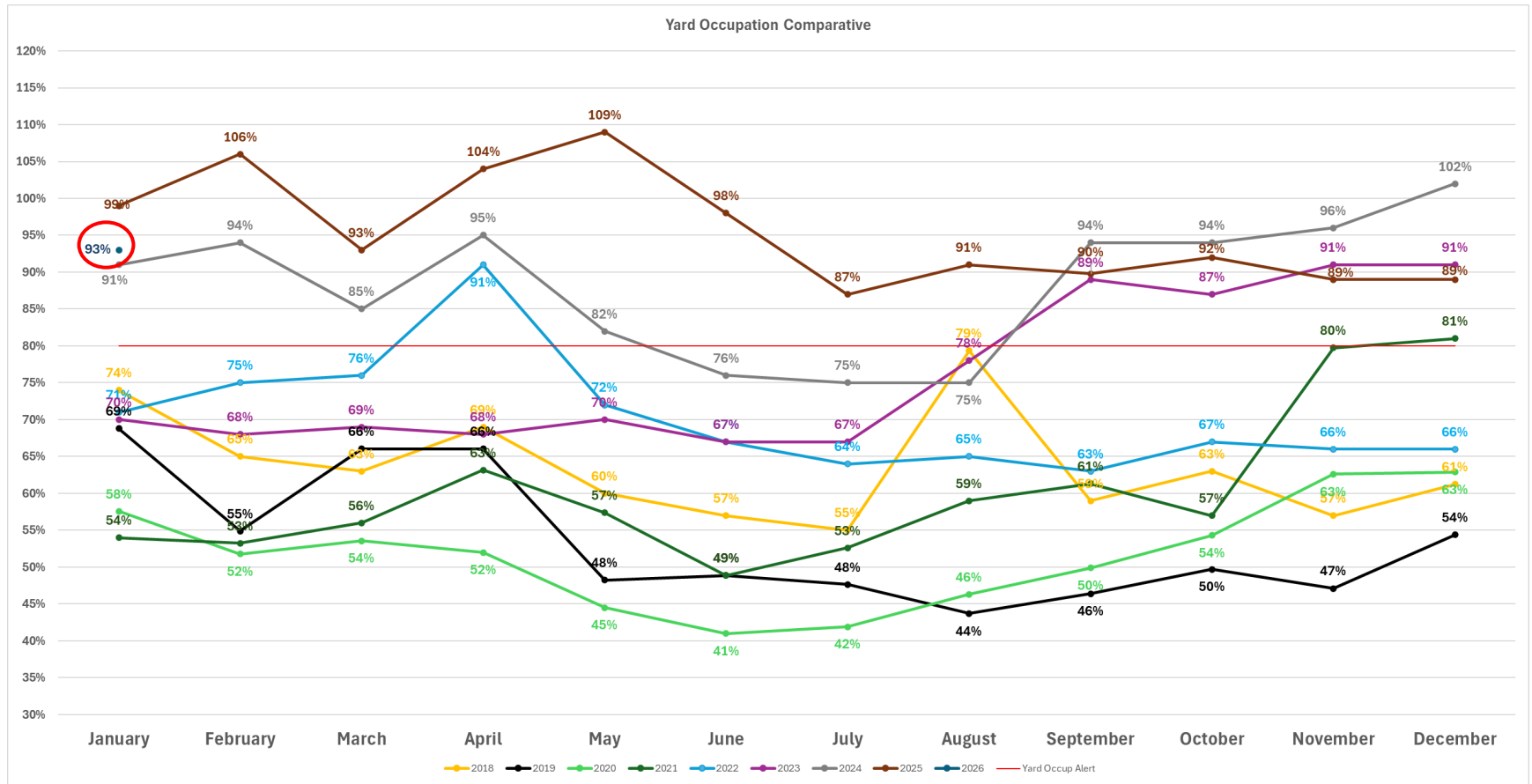
- Por su lado, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de enero de 2026 alcanzó niveles de 93%, mayor que el nivel de 89 % del mes de diciembre de 2025 (ver Figura 2). Cabe mencionar que la ocupación de patios para el mes de enero fue de 54% en 2021. Aunque se han logrado algunos 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, los contenedores de exportación solo pueden permanecer en la terminal 3 días. Las medidas tomadas por OPC han empezado a tener efectos positivos. Adicionalmente los proyectos de expansión de patios que se inició en enero del 2026 crearán algunos problemas operativos durante 2026, pero aumentarán la capacidad de patios de la terminal en los próximos años.

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



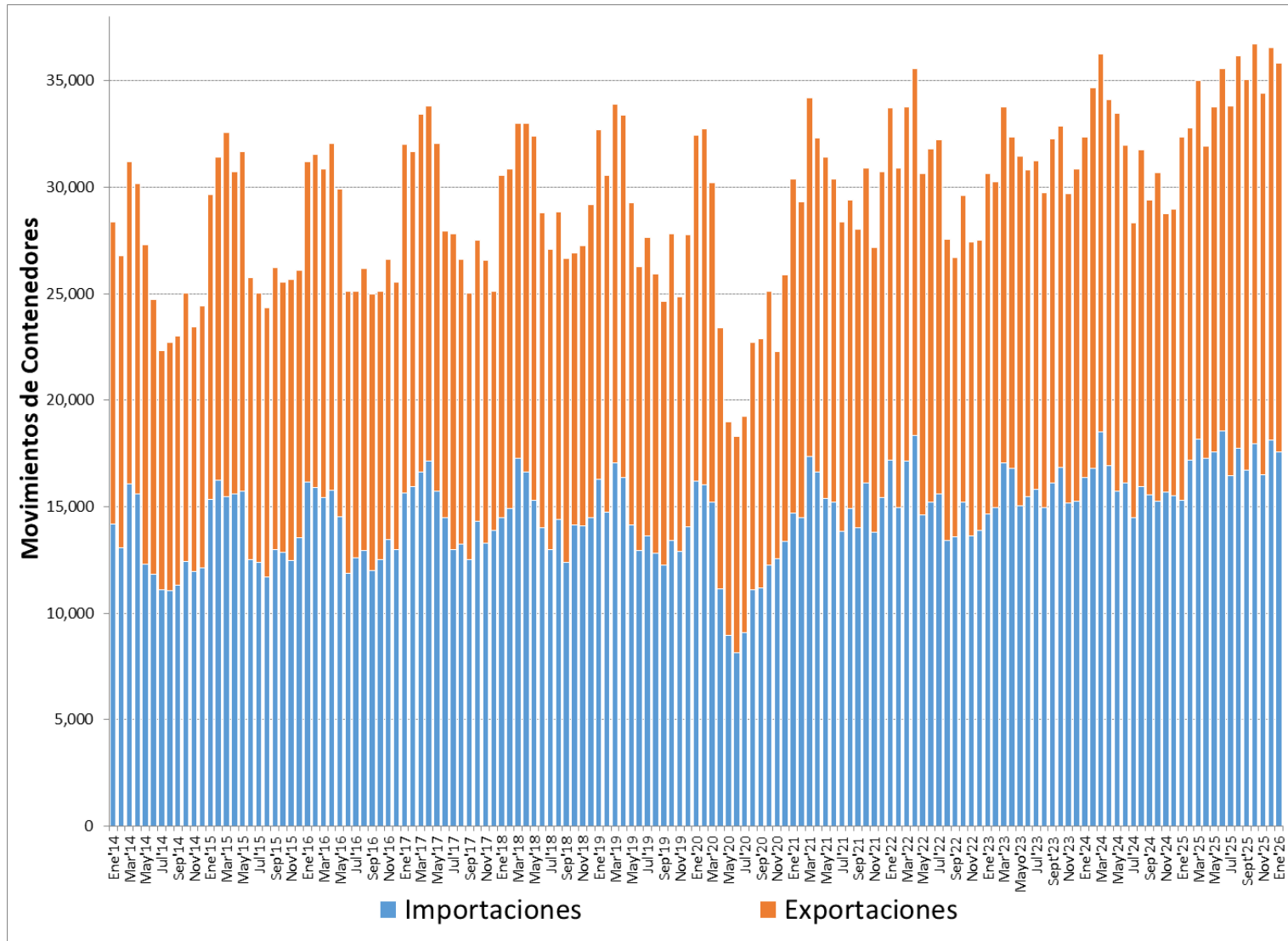
Fuente: OPC.

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



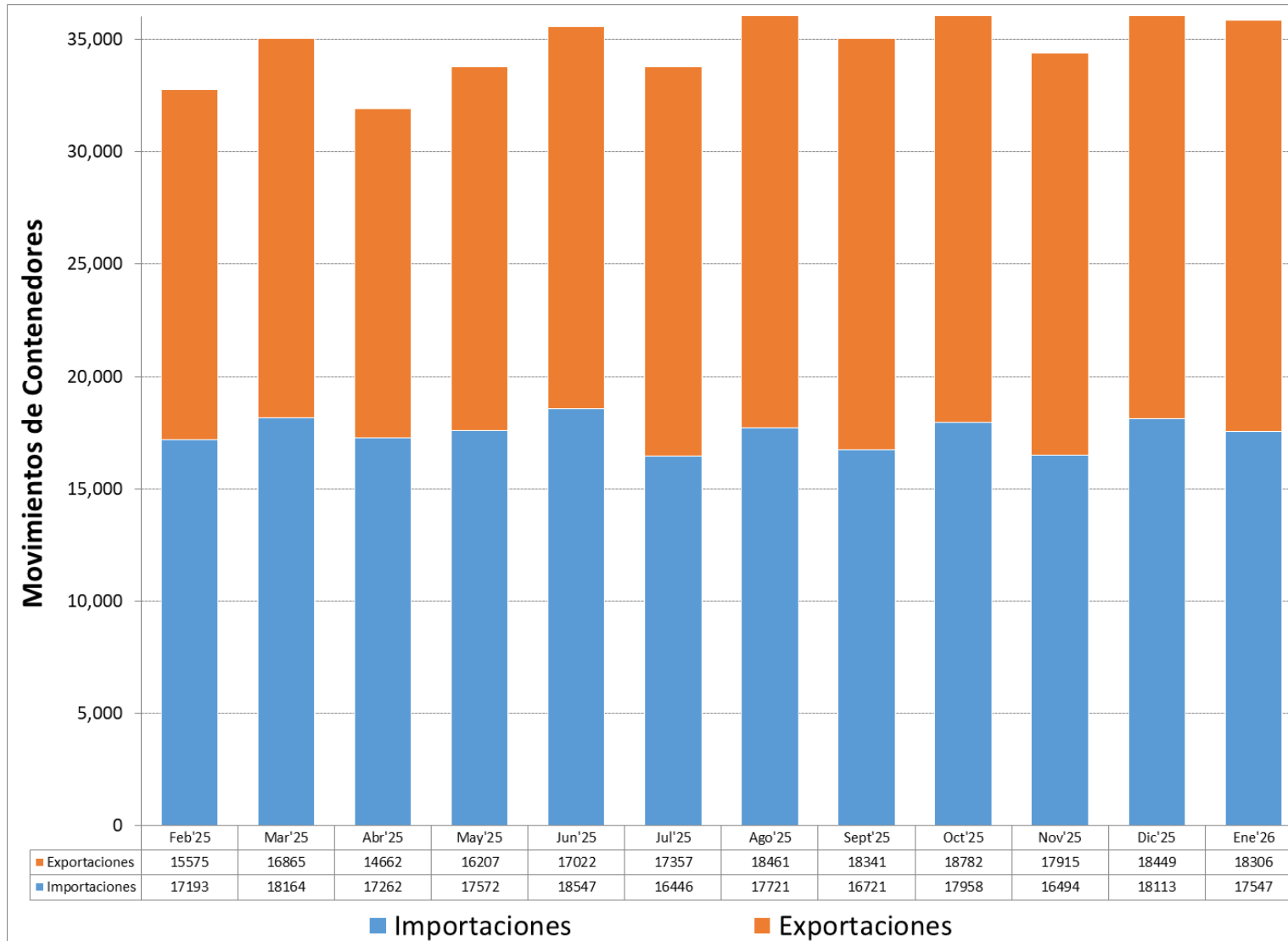
Fuente: OPC.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



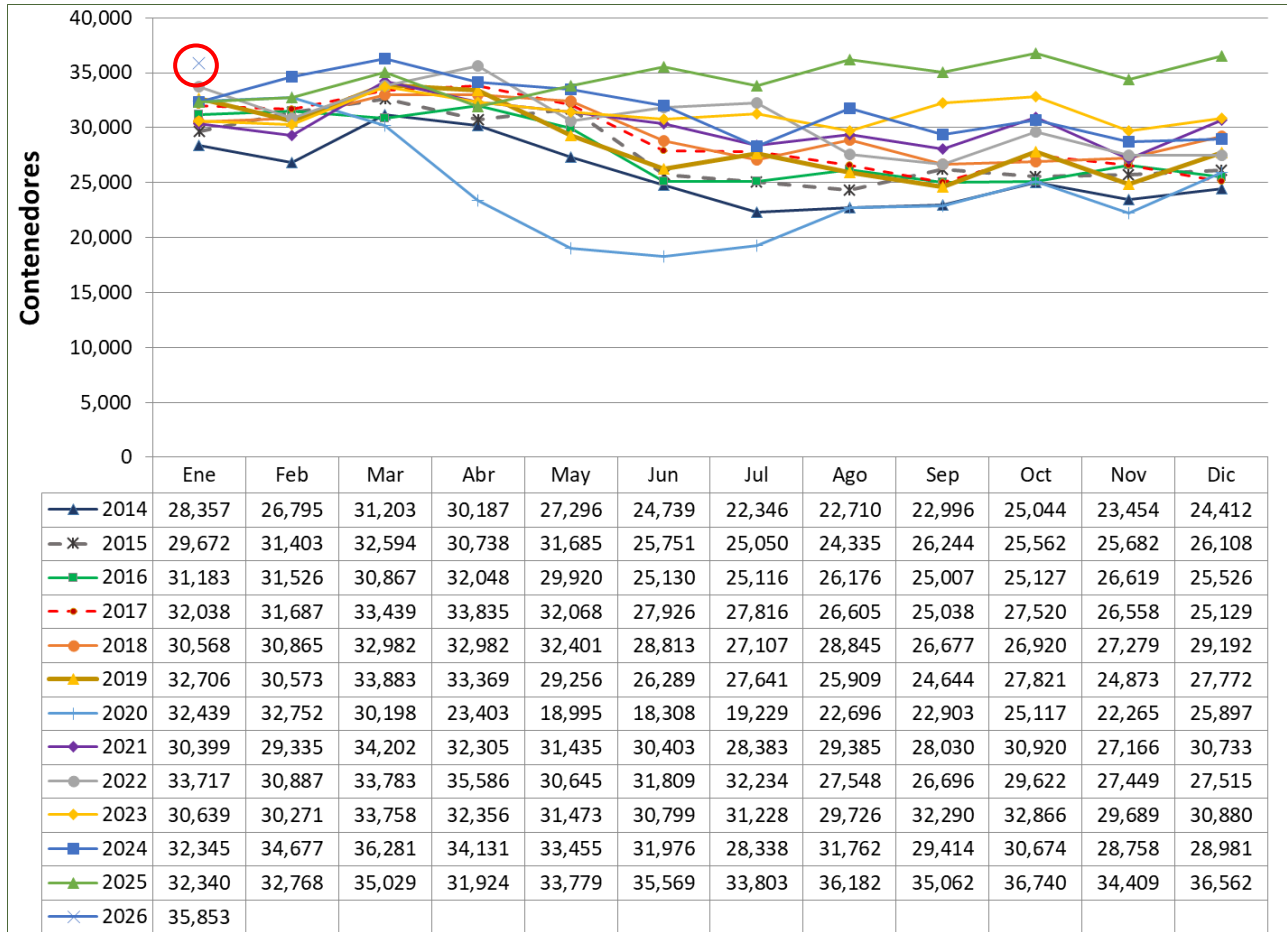
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 2: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES PARA EL PERIODO FEBRERO 2025 – ENERO 2026



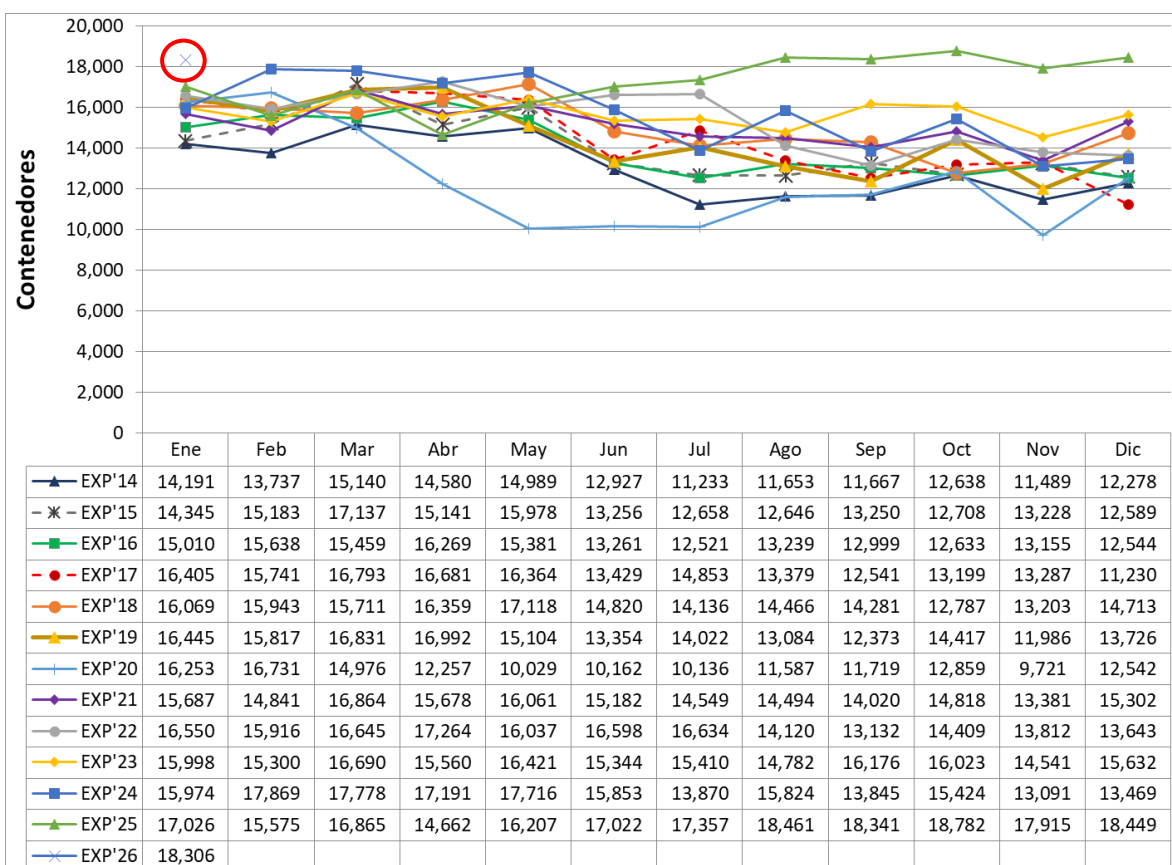
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 – 2026



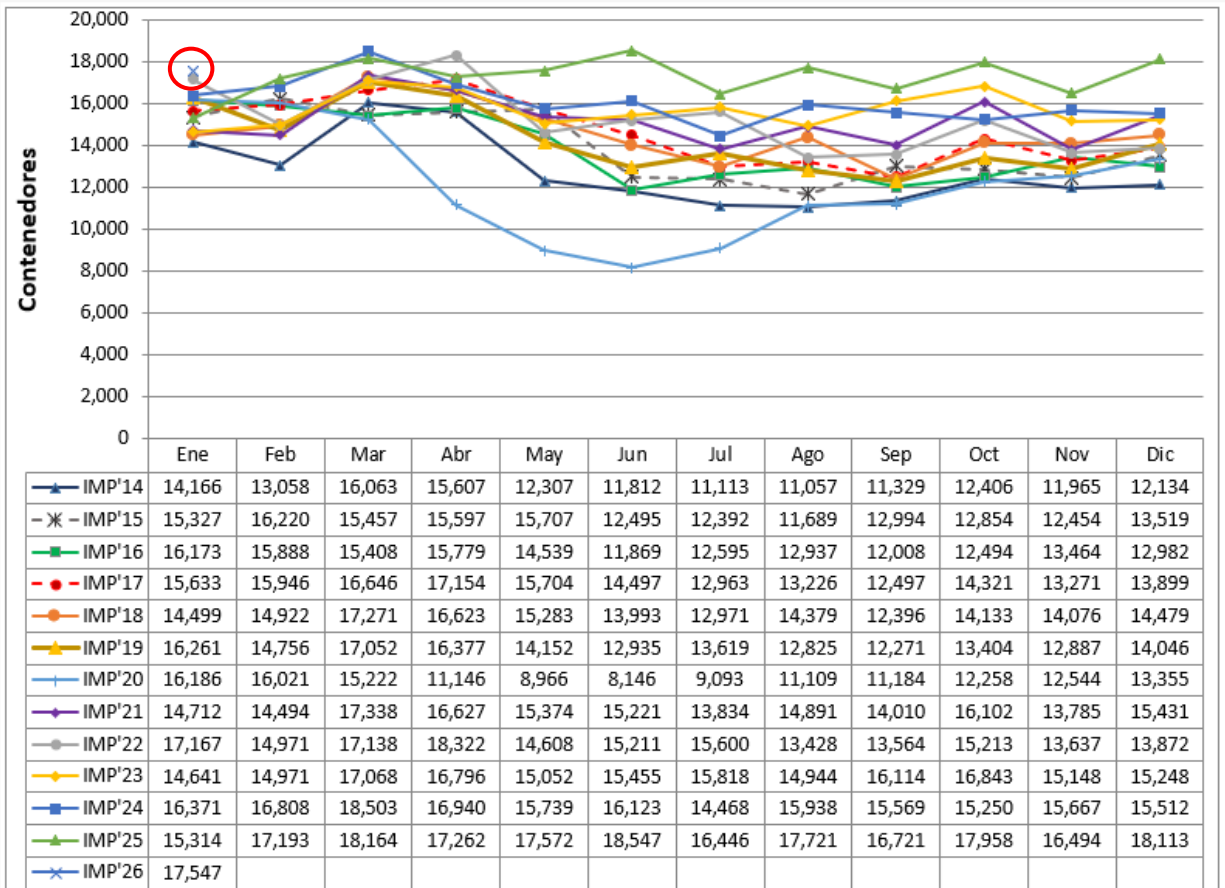
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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.

Niveles de Servicio y Productividad

Las operaciones de OPC reportaron que fueron atendidos 104 buques portacontenedores, 5 buque de Carga General, y 1 de transporte de automóviles (RoRo) para un total de 110 buques en el mes de enero. El 40% de los buques programados arribaron fuera de ventana; esto afecto los parámetros de productividad y eficiencia del puerto, y representa un ligero aumento en comparación con los últimos dos meses (en donde 38% y 32% de los buques programados arribaron fuera de ventana en diciembre y noviembre, respectivamente). En el mes se operaron 35,853 contenedores, equivalente a 67,451 TEUs, es decir, 1.881 TEUs por contenedor.

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves no muestran una eficiencia satisfactoria. Durante el mes de enero de 2026, la espera para el inicio de operaciones alcanzó un promedio de 18 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 17 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 enero los parámetros que miden el nivel de servicios al transportista muestran un nivel de eficiencia satisfactorio, con una mejora en comparación con los últimos 12 meses. El tiempo de atención promedio al usuario durante el mes de enero de 2026 para el retiro/entrega de mercancías es de 40.4 minutos para 90% de las operaciones sencillas (por debajo al requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 45.5 minutos para 90% de las operaciones dobles (por debajo al requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles). En el mes de enero, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue de 26.0 minutos, que cumple con el parámetro de 40-75 minutos.

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 satisfactorios.
- La productividad de las dos grúas de pórtico (las dos grúas post-panamax en el Muelle 6) registraron un promedio de 20.4 mph y la grúa Paceco en el muelle 5 registro un promedio de 18.7 mph. El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 19.8, 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 prologado 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 16.2 mph.
- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.38 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.85 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Este mes no hubo naves con más de 800 contenedores. La operación con mayor volumen fue de 747 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 1: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD PARA EL PERIODO FEBRERO 2025 – ENERO 2026

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	FEB 2025	MAR 2025	ABR 2025	MAY 2025	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026
Servicios a las Naves	Tiempo para el inicio de la descarga – Promedio	20 min	31 min	23 min	21 min	34 min	26 min	29 min	19 min	17 min	19 min	20 min	30 min	18 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 30 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 22 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 20 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 30 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 24 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 28 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 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
Servicios al Trans-portista	Tiempo de atención al usuario para el retiro/entrega de la mercadería – Promedio (Ver nota 1 y 2)	45 min – una operación (Operación Sencilla) 60 min – dos operaciones (Operación Doble)	Op. Senc.: 75.6 m para toda la muestra, 65.9 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 91.0 m para toda la muestra, 84.6 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 64.0 m para toda la muestra, 55.2 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 74.3 m para toda la muestra, 67.2 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 56.4 m para toda la muestra, 48.6 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 76.3 m para toda la muestra, 70.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 76.1 m para toda la muestra, 67.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 107.8 m para toda la muestra, 98.1 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 61.9 m para toda la muestra, 55.3 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 81.9 m para toda la muestra, 75.2 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 51.0 m para toda la muestra, 45.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 69.9 m para toda la muestra, 65.8 m para el 90% de las operaciones	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
	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 enero de 2026, el tiempo de espera en "Pre-gate" fue de 26.0 minutos en promedio.											

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	FEB 2025	MAR 2025	ABR 2025	MAY 2025	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026
Servicios a la carga	Productividad de la grúa pórtico en tiempo de operación	Año >2: 25 mph (movimientos por hora)	16.0 Ver notas (3 y 4)	16.5 Ver notas (3 y 4)	20.8* *solo incluye los servicios en el Muelle 6 con las dos grúas STS nuevas	15.1 Ver notas (3 y 4)	17.4 Ver notas (3 y 4)	19.8 Ver notas (3 y 4)	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)
	Productividad de la grúa móvil en tiempo de operación	14 mph (movimientos por hora)	12.6	12.9	14.7	11.8	13.8	15.6	16.5	16.2	16.2	15.2	15.6	16.2
	Número de grúas por buque de contenedores (como mínimo)	Hasta 250 Mvs por escala: 1 grúa 250-800 Mvs por escala: 1.75 grúas Superior a 800 Mvs: 2.5 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.27 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.56 grúas Superior a 800 Mvs: 1.86 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.37 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.71 grúas Superior a 800 Mvs: 2.02 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.27 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.73 grúas Superior a 800 Mvs: 1.99 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.21 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.66 grúas Superior a 800 Mvs: 1.84 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.39 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.71 grúas Superior a 800 Mvs: 1.93 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.30 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Mvs: 1.73 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.32 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.76 grúas Superior a 800 Mvs: 1.97 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.23 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Mvs: 1.85 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.16 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.80 grúas Superior a 800 Mvs: 2.06 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.33 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.68 grúas Superior a 800 Mvs: 1.95 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.37 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.74 grúas Superior a 800 Mvs: 2.32 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.38 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.85 grúas Superior a 800 Mvs: No aplicable
	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.											
			<p>Nota (1). El 10% que se excluye de la muestra corresponden a datos atípicos ("outliers") fuera del intervalo de confianza del 90%.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Nota (4) Incluye los servicios en muelle 5 (con la grúa STS antigua rehabilitada) y muelle 6 (con las dos grúas STS nuevas) agregados.</p> <p>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.</p>											

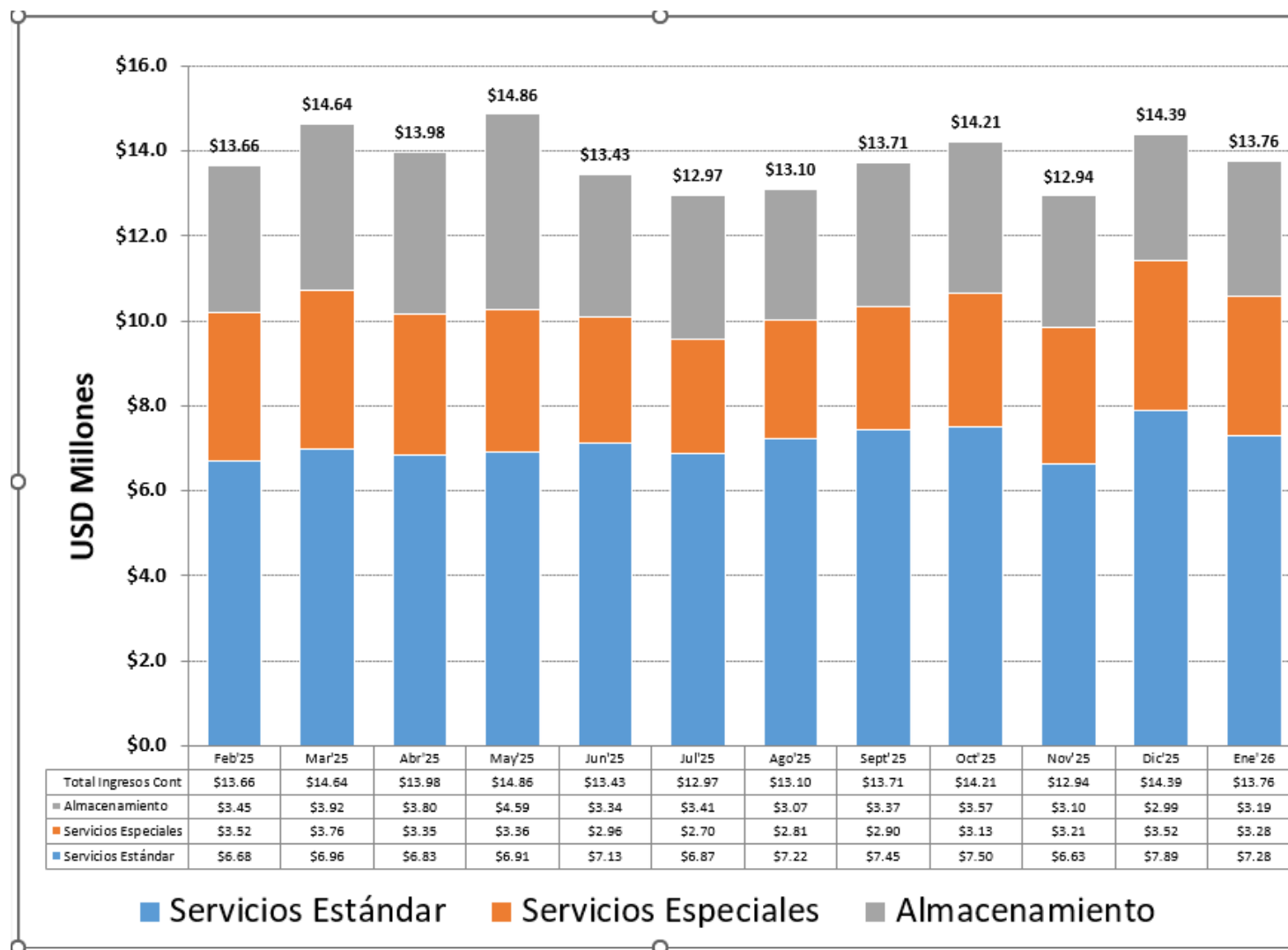
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

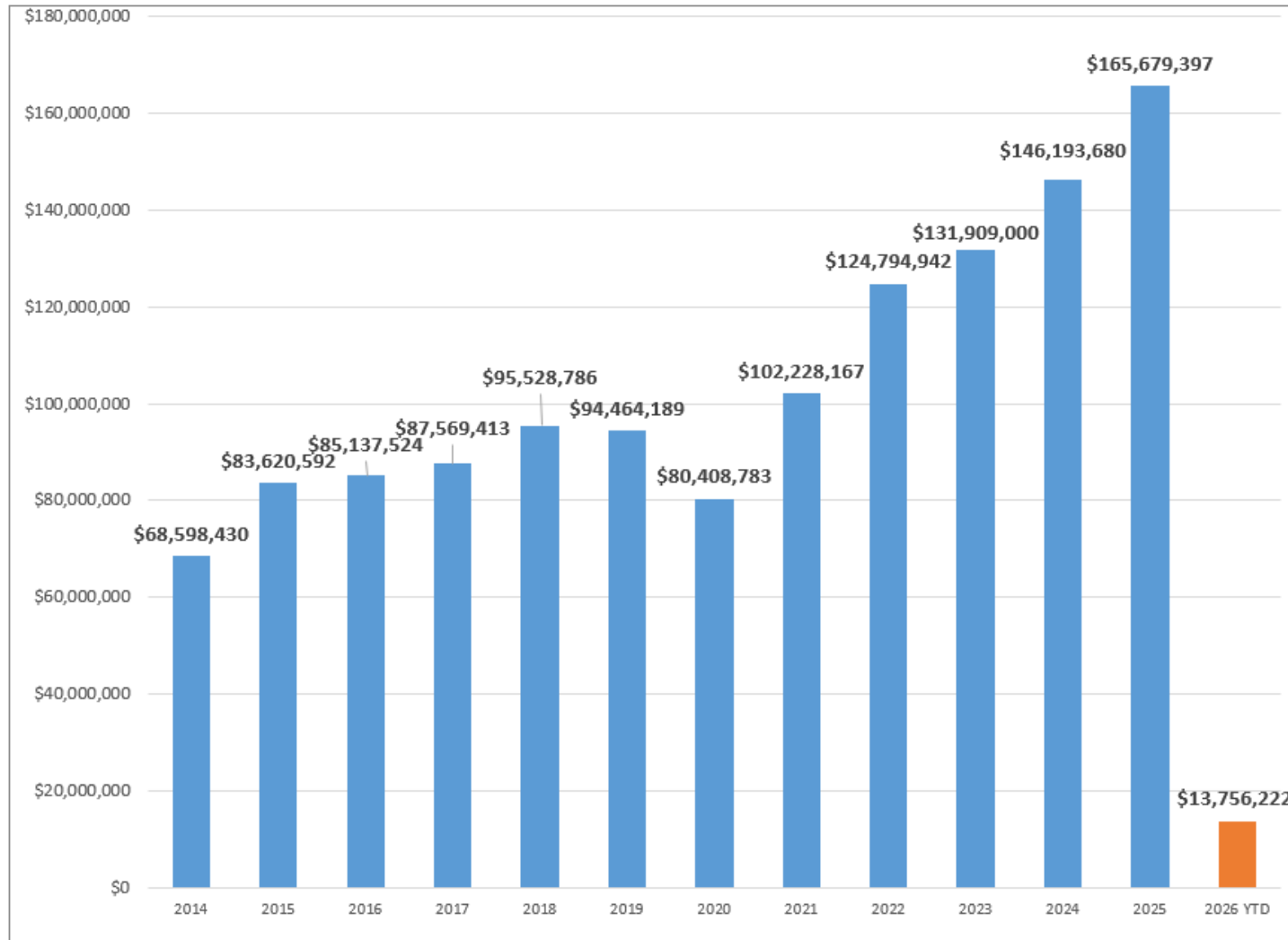
- Durante el periodo febrero de 2025 a enero de 2026 se recaudaron US\$165.7 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 12.4% en términos nominales con respecto al nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior. Las siguientes ilustraciones presentan los ingresos mensuales del periodo febrero de 2025 a enero de 2026 por servicios a contenedores.
- Durante enero de 2026 se recaudaron US\$13.8 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, una disminución de 0.2% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior.
- Los ingresos de enero 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 enero disminuyeron un 4.4% comparado con lo que fue recaudado en el mes anterior. Hubo una disminución en ingresos en servicios estándares, e ingresos en servicios especiales en comparación con el mes anterior. Sin embargo, hubo un aumento 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.
- Como en los meses anteriores, OPC nuevamente suspendió el costo de almacenamiento para ayuda humanitaria, hospitales, donaciones, y medicinas para apoyar a la población impactada por los efectos de eventos climáticos.
- En términos de ingresos, enero 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; por la alta inflación; por los retrasos en los 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 de los 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, FEBRERO 2025 – ENERO 2026



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

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

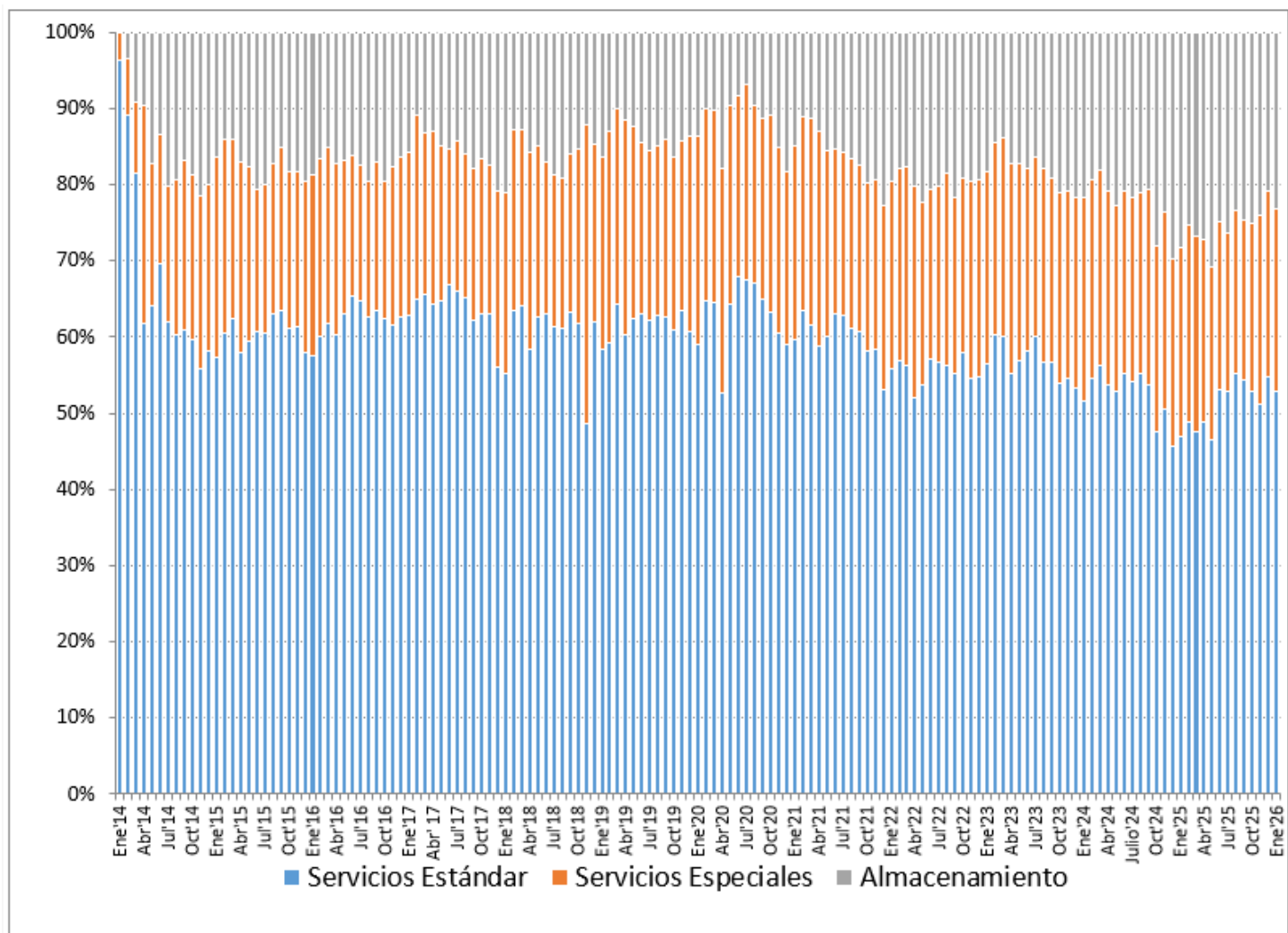


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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 – enero de 2026 refleja una estabilización de la participación de la categoría de Servicios Estándar a partir de julio de 2014. Como es natural, por la alta estadía de contenedores en el patio, el almacenamiento ha tenido una importante participación en la mezcla de ingresos de la terminal:
 - Servicios Estándar – participación en el rango del 45.8% al 67.9%, en promedio 58.9%. En el mes de enero, la participación fue de 52.9%.
 - Servicios Especiales – participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.4%. En el mes de enero, la participación fue de 23.9%.
 - Servicios de Almacenamiento – participación en el rango del 6.8% al 30.9%, en promedio 17.7%. En el mes de enero, la participación fue de 23.2%.

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



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