



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

Informe Mensual de Octubre de 2025

15 de noviembre de 2025

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 octubre de 2025, se movilizaron 36,740 contenedores de exportación e importación (equivalente a 70,363 TEUs, es decir, 1.915 TEUs por contenedor), lo que representa un aumento de 19.78% con respecto al mismo mes del 2024 y un aumento de 4.8% con respecto al mes anterior. Las importaciones aumentaron un 7.4% y las exportaciones aumentaron un 2.4% con respecto al mes anterior; lo que es consistente con el ciclo operativo típico de OPC, en donde por lo general la carga en octubre aumenta con respecto a los niveles del mes anterior (ver Ilustraciones 3, 4, y 5). Este ha sido el mejor mes de octubre 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 octubre desde que se inició la concesión. Es probable que este aumento del volumen de contenedores del mes de octubre 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, pero también por un anticipo de las necesidades de artículos en la economía local en previsión a los posibles problemas logísticos en época de elecciones.
- La tasa de crecimiento durante los últimos doce meses (noviembre de 2024 a octubre de 2025) es positiva (4.5%) con respecto al mismo periodo del año anterior. Para efectos de comparación, el crecimiento anual del periodo noviembre de 2023 a octubre de 2024 fue de 3.6% con respecto al año anterior.
- Según información proporcionada por la administración de OPC, Las proyecciones económicas para Honduras en noviembre de 2025 están significativamente influenciadas por la incertidumbre política que rodea a las elecciones presidenciales. Si bien algunas fuentes anticipan un crecimiento económico en el rango de 3.3% a 3.4%, la tendencia predominante apunta a una desaceleración, impulsada por la cautela electoral y la incertidumbre. Se espera que la inversión privada continúe experimentando tasas de crecimiento negativas. Los analistas señalan que los años electorales en Honduras generalmente resultan en un aumento del gasto público y un aumento del gasto privado debido al aumento de las medidas de seguridad y la preparación para posibles eventos inesperados. El sector manufacturero está operando normalmente y continuará haciéndolo hasta el 19 de diciembre, cuando planea cerrar por vacaciones. En última instancia, el resultado de las elecciones jugará un papel crucial en la configuración de la trayectoria económica del país. Ante esta situación, los exportadores e importadores pueden adoptar estrategias conservadoras, como posponer decisiones importantes hasta que se conozcan los resultados de las elecciones. Las compañías navieras y los transportistas se están preparando para las elecciones participando en planes de emergencia. Las compañías están implementando planes para asegurar su carga si se presentan interrupciones, pero su efectividad podría verse limitada por el contexto político y económico incierto.
- Según la administración de OPC, todos los patios de contenedores, incluyendo los recién establecidos, se están acercando a su capacidad. Esta situación plantea desafíos potenciales, especialmente con más de 13,000 contenedores vacíos esperando su envío. Para mitigar los riesgos, se debe considerar una estrategia para evacuar los contenedores durante todo noviembre, creando así un amortiguador para la carga entrante en caso de interrupciones y asegurando espacio en el patio para los movimientos. El volumen de producción de contenedores presenta un aumento con respecto al año pasado (+20%), durante octubre, OPC cerró con cifras positivas tanto en

rendimiento como en ingresos, lo que refleja la resiliencia de nuestras operaciones y la efectividad de nuestras estrategias comerciales y operativas. Estos resultados se lograron a pesar de los desafíos estructurales y contextuales que afectan actualmente al país, incluidas las presiones logísticas, la incertidumbre política y un entorno económico frágil en general debido a la falta de inversiones y el cierre de algunas empresas, especialmente en el sector manufacturero. El aumento constante de la actividad de importación y exportación en segmentos clave, combinado con una mayor eficiencia en la gestión del servicio de terminales y las operaciones de buques, ha sido fundamental para mantener esta tendencia al alza. Sin embargo, es importante mencionar que el panorama nacional sigue siendo muy incierto de cara a las próximas elecciones presidenciales programadas para el 30 de noviembre, lo que podría impactar temporalmente los flujos comerciales y, en consecuencia, los volúmenes operativos de la terminal en las próximas semanas. OPC continuara monitoreando de cerca el comportamiento del mercado y los posibles escenarios que surjan del proceso electoral, mientras OPC mantiene su enfoque en la continuidad operativa, la seguridad y la estabilidad del servicio.

- Los contenedores llenos de importación presentan un aumento (+14% vs el año anterior), impactado principalmente por el aumento de los siguientes productos: mercancía mixta, vehículos usados, materiales de construcción, materiales textiles, alimentos preparados, resina, sustancias químicas, hilo de algodón, sustancias químicas, rollo de papel y electrodomésticos, debido a la demanda constante de los consumidores, impulsada principalmente por la demanda estacional y el comportamiento de compra precautorio. A medida que se acerca la temporada navideña, varios importadores están acelerando los pedidos para garantizar la disponibilidad del producto y satisfacer el aumento esperado en la demanda de los consumidores. Además, algunos clientes están acumulando inventarios en previsión de posibles interrupciones o incertidumbre relacionadas con las próximas elecciones nacionales, con el objetivo de salvaguardar la continuidad del negocio. OPC tiene una ligera disminución en el tiempo de permanencia a 8.4 días.
- Los contenedores vacíos de importación: El equipo vacío presenta un aumento (+25% vs el año anterior), mayoritariamente impactado por las estrategias operativas y de costos de las líneas navieras especialmente en contenedores de 40ft y 45ft.
- Los contenedores llenos de exportación presentan una disminución (-12% vs el año anterior), impactado por la disminución de la exportación en volúmenes de los siguientes productos: material de construcción, prendas de vestir, arneses, residuos textiles y café. Varios factores han contribuido a la disminución de las exportaciones hondureñas. Uno es el inicio de la temporada para ciertos productos, que, incluso al principio, se ven afectados por cambios como los patrones climáticos. Además, el impacto internacional debido a la alta inflación ha hecho que los productores hondureños sean menos competitivos en los mercados internacionales, así como la inestabilidad en el país debido a las próximas elecciones, la disminución en el volumen de uno de los principales exportadores de arneses atribuida a dos factores principales: uno de sus socios estratégicos clave en los Estados Unidos experimentó una interrupción importante luego de un incendio en su planta de aluminio, lo que afectó significativamente los niveles de producción y una desaceleración en la demanda del mercado ha resultado en una reducción de las ventas, lo que llevó a los ensambladores automotrices a suspender temporalmente las operaciones que afectan las exportaciones.
- Los contenedores vacíos de exportación presentan un incremento (+61% vs el año anterior), principalmente en 40FT y 45FT siguiendo las estrategias operativas de las

líneas navieras y debido a las restricciones de aduanas (solo pueden tener 90 días los contenedores en el país, si exceden el plazo se aplica una penalidad a las navieras).

- Transbordos: Presenta una disminución (-78% vs el año anterior y 86% vs el mes anterior), impactada principalmente por las estrategias operativas y de costos de las líneas navieras, especialmente en contenedores de 20ft y 40ft. La tendencia negativa aún se ve impactada por la decisión local de aduanas que decidieron no liberar los envíos de esta categoría el domingo motivo por el cual las navieras trasladaron su operación de transbordos a Santo Tomás de Castilla en Guatemala.
- Los ingresos generales presentan un aumento impactado positivamente por el aumento en los ingresos por contenedores refrigerados, almacenamiento y otros servicios, que se mantienen con un muy buen desempeño tras el aumento en el volumen y en los servicios adicionales prestados a la carga en contenedores.
- El volumen de carga general muestra una disminución en comparación con el año pasado de 62%, principalmente porque solo se manejó un buque de carga general durante el mes. Esta disminución se debe a la menor demanda local de materiales de construcción, atribuida en gran medida a la desaceleración de las inversiones gubernamentales en infraestructura antes de las próximas elecciones. Los clientes locales también han informado de inventarios suficientes en sus almacenes, pero prevén un aumento de los volúmenes de carga en noviembre a medida que se acerca el final del año.
- Servicios Especiales: En ingresos presenta una disminución (-16%), y en volumen también presenta cifras negativas (5% vs el año anterior) debido a una reducción de las inspecciones siguiendo los criterios de selectividad aduanera que se mantienen con una tendencia de canal verde lo que significa que la carga no necesita ser inspeccionada por las autoridades aduaneras, impactando nuestros volúmenes en el CFS, también OPC sigue enfrentando que algunos clientes están coordinando el traslado de su carga para ser nacionalizada en otros depósitos fiscales externos, además es importante mencionar que la temporada de cebolla no ha sido la esperada en comparación con otros años.
- Almacenamiento: en términos de ingresos relacionados presenta un muy buen desempeño (+35%) impactado por el aumento significativo en casi todas las categorías de tiempos de permanencia, excepto la exportación vacía y la exportación llena debido a la restricción de las 72 horas que OPC implementó debido a la ocupación del patio. En general, para el almacenamiento, la tendencia positiva está relacionada básicamente con el proceso aduanero que manejaron los clientes importadores para liberar la carga y los problemas externos de la cadena logística en el país.
- Los contenedores refrigerados de importación presentan una disminución en volumen vs el año anterior (-9%) impactado por los siguientes productos: carnes, alimentos preparados, papas fritas, frutas siguiendo la demanda local ya que las ventas en los supermercados y el mercado en general han disminuido. Y el volumen de contenedores refrigerados de exportación presenta una disminución en volumen vs el año anterior (-6%) impactado por los siguientes productos: plátano, lácteos, camarones, hortalizas y banano, las exportaciones continúan mostrando una tendencia a la baja en línea con la demanda internacional, ya que muchos compradores están explorando mercados alternativos debido a consideraciones de precios y costos logísticos.
- Otros Servicios presenta cifras positivas impactadas por el aumento de volumen impactando la alta demanda en servicios diversos a los contenedores de importación y exportación.

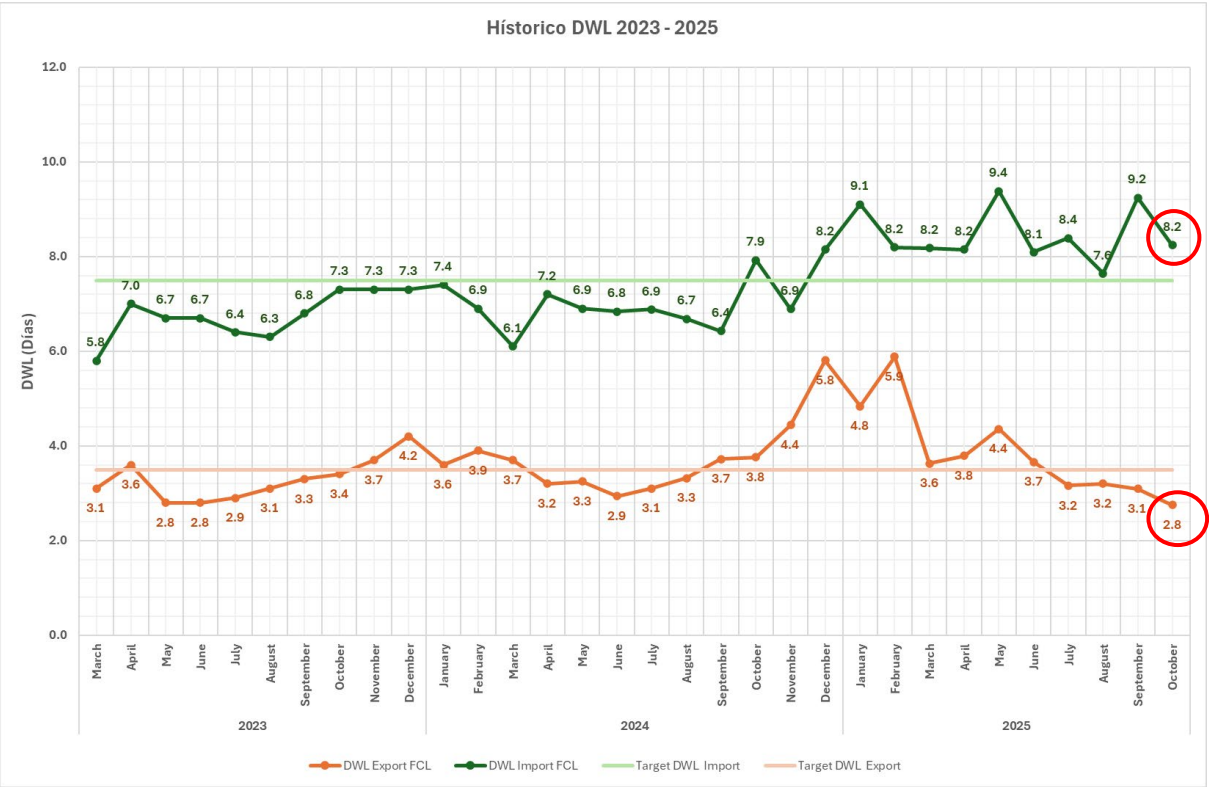
- Según datos publicados por el Banco Central de Honduras (BCH)¹, la inflación mensual medida a través del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de octubre de 2025 fue de 0.24%, inferior en 0.17 puntos porcentuales a la del mes previo (0.41%), la desaceleración de la inflación obedece principalmente a la rebaja en los precios de algunos productos del rubro “Transporte” (principalmente pasaje aéreo internacional y precios de las gasolinas superior y regular); a la reducción en las tarifas de la energía eléctrica; y a una moderación en el ritmo de crecimiento de los precios de algunos productos y servicios relacionados con la salud y cuidado del hogar. Cabe destacar que, el rubro “Alimentos y Bebidas no Alcohólicas” se mantuvo sin variación, resultado de la compensación de las alzas y bajas en los precios de algunos alimentos. De manera acumulada la inflación se situó en 4.25%, en tanto la interanual se ubicó en 4.85%, manteniéndose dentro del rango de tolerancia establecido por la Autoridad Monetaria de 4.0% $\pm$ 1.0 puntos porcentuales. Cabe señalar, que las medidas de subsidio a los combustibles y energía eléctrica aplicadas por el Gobierno han aminorado la inflación interanual en aproximadamente 0.65 puntos porcentuales (5.50% inflación interanual sin subsidios. Durante el mes de octubre, los rubros que mayor contribución realizaron a la inflación fueron: “Alojamiento, Agua, Electricidad, Gas y Otros Combustibles” con 0.12 puntos porcentuales y “Hoteles, Cafeterías y Restaurantes” con 0.06 puntos porcentuales. Explicando en su conjunto el 75.0% de la inflación mensual. En menor cuantía se registraron contribuciones de los grupos “Prendas de Vestir” con 0.02 puntos porcentuales; “Recreación y Cultura”; “Cuidado Personal”; “Muebles y Artículos para la Conservación del Hogar” y “Transporte” con 0.01 puntos porcentuales cada uno. Por su parte, la compensación de alzas y bajas de los precios de los bienes incluidos en “Alimentos y Bebidas no Alcohólicas” provocó que este rubro se mantuviera sin variación en el mes octubre.
- La Oficina de Estadísticas Laborales y otras agencias estadísticas clave dejaron de producir y publicar datos económicos durante el cierre del gobierno. Según publicación de Bloomberg, la secretaria de prensa de la Casa Blanca, Karoline Leavitt, informo que es poco probable que se publiquen las estadísticas de octubre sobre el empleo y el índice de precios al consumidor debido al cierre del gobierno de los EE.UU. Según publicación de la Agencia Federal de Asociación de Hipotecas (Fannie Mae), se prevé que el índice de precios al consumidor (IPC) para los últimos 12 mes terminados en octubre de 2025 sea del 2.9% anual.
- En términos de tráfico en la terminal, octubre fue un mes muy bueno para OPC, de hecho, el mejor mes desde que se inició la concesión. Las cifras positivas en este mes son el resultado de una ligera recuperación económica y un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país. Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo; por la alta inflación; por la incertidumbre de las nuevas 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 desde que se inició la concesión.
- Se ha observado una disminución en el tiempo promedio de estadía (DWT) de las unidades dentro de la terminal (ver Figura 1). En octubre la estadía promedio de contenedores de importación bajo a 8.2 días, lo que es menor que los 9.2 días de estadía del mes de septiembre. Estos altos niveles de DWT de contenedores de importación han

¹ <https://www.bch.hn/estadisticas-y-publicaciones-economicas/publicaciones-de-precios/indice-de-precios-al-consumidor>

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 2.8 días en octubre, que es menor que los 3.1 días de septiembre. Al parecer las políticas de OPC de limitar la estadía de contenedores de exportación a 3 días en los últimos meses ha estado funcionando.

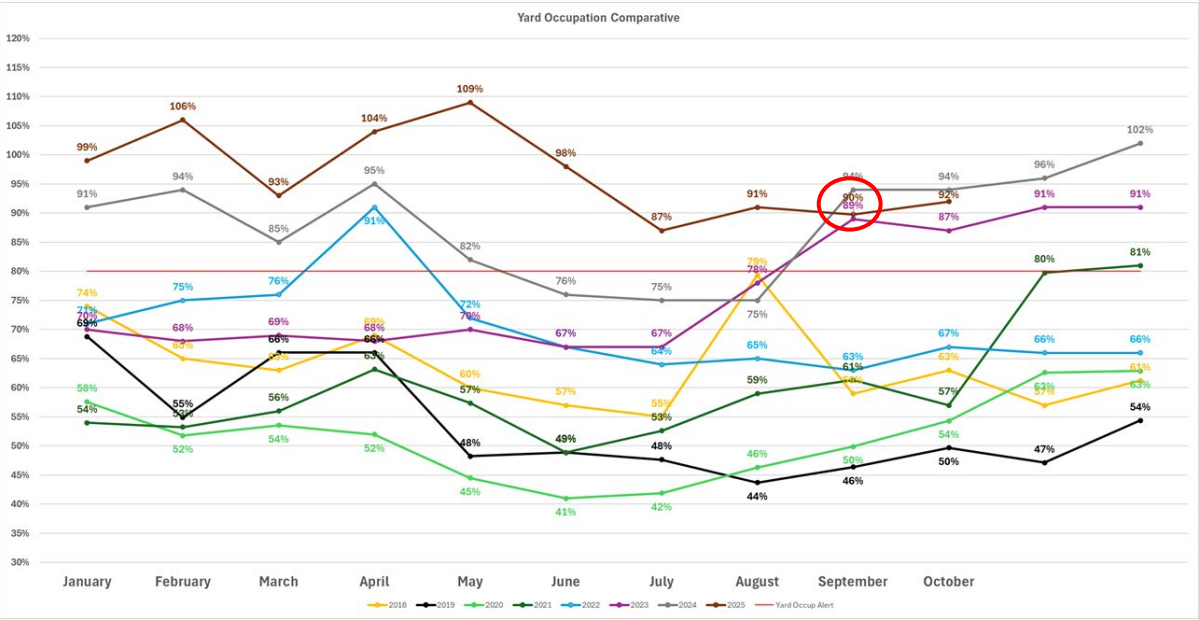
- Por su lado, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de octubre alcanzó niveles de 92%, ligeramente mayor que el 90% del mes de septiembre (ver Figura 2). Esta alta ocupación sigue afectando la eficiencia en las operaciones de carga, descarga y traslado interno. La 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, Sin embargo, como lo hemos mencionado en otras ocasiones la expansión de los patios de la terminal es de vital importancia, lo cual está siendo atendido por la administración de OPC con los proyectos de expansión de patios recientemente aprobado por la alta dirección de OPC.

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



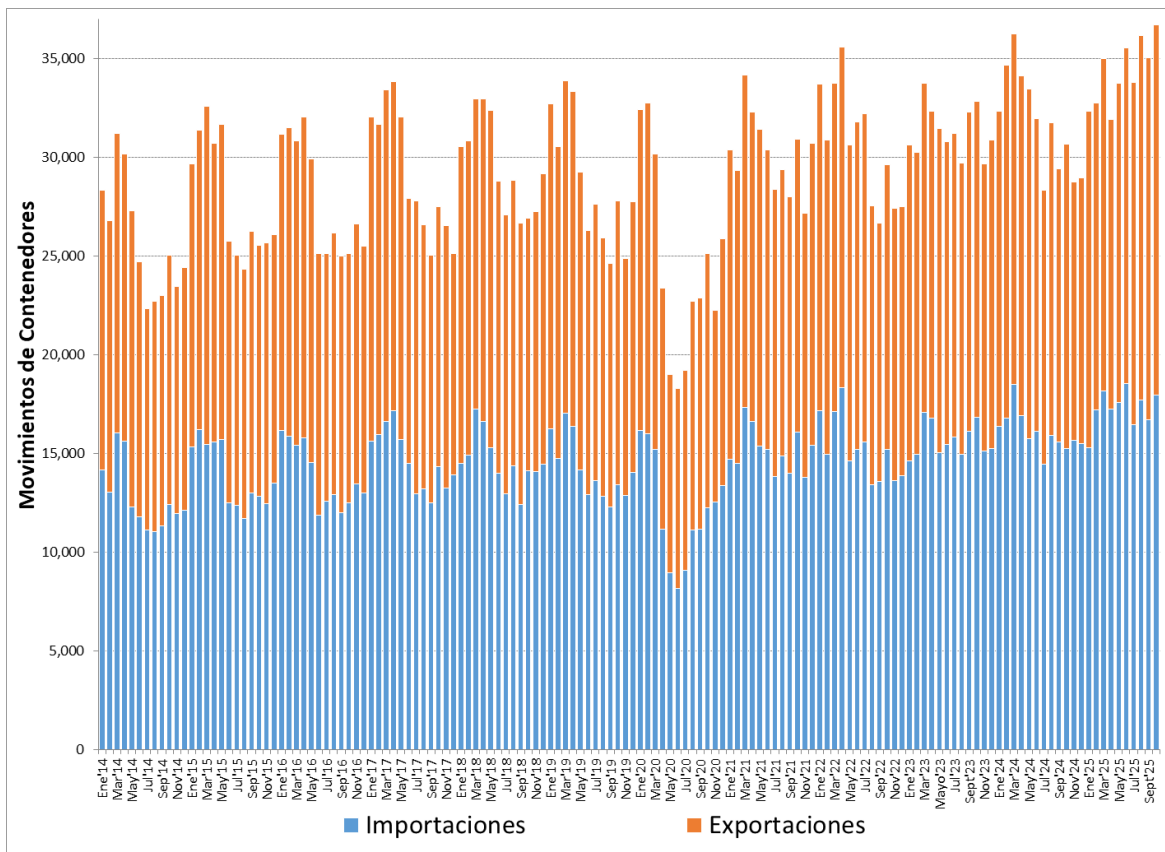
Fuente: OPC.

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



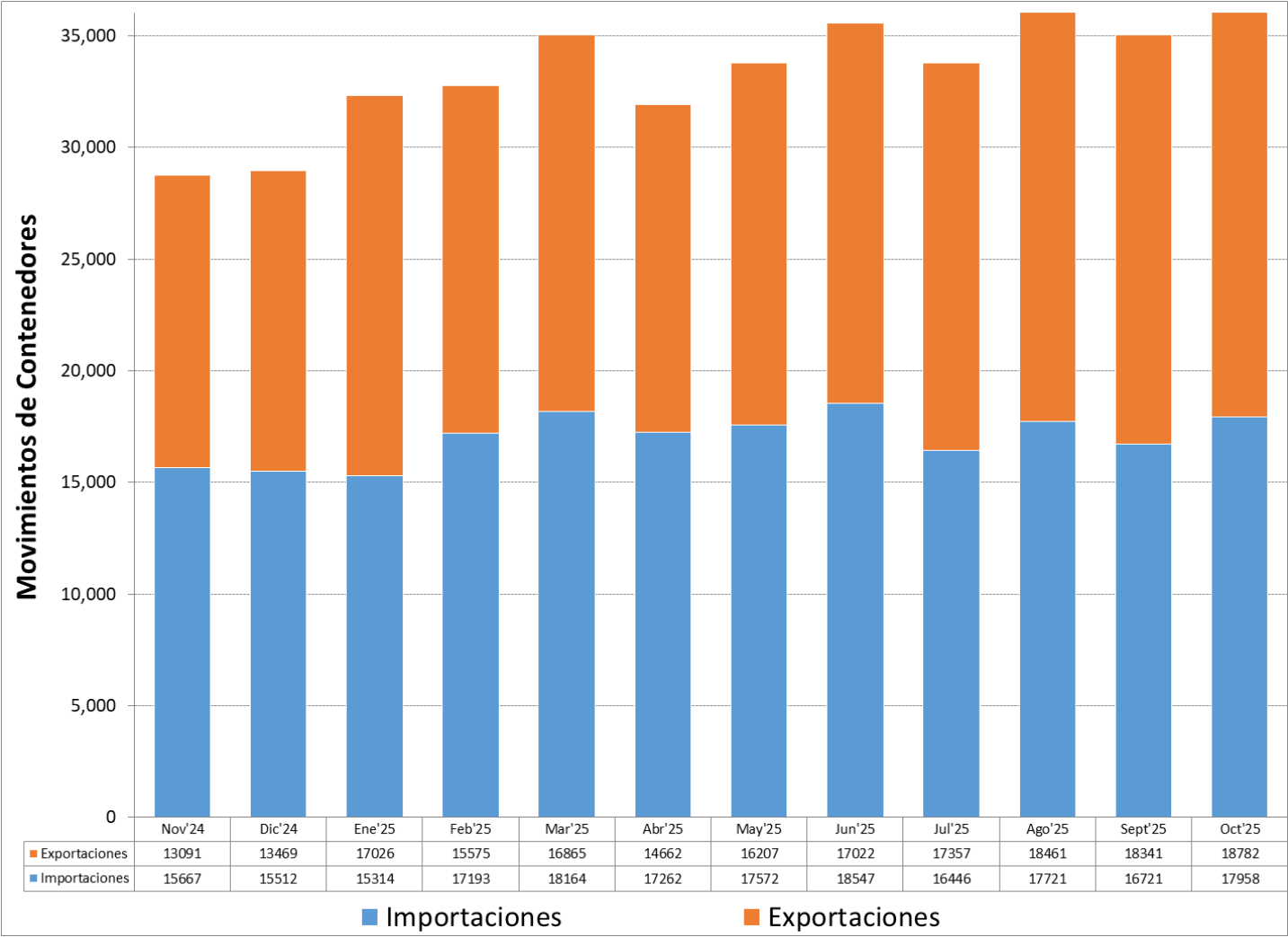
Fuente: OPC.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



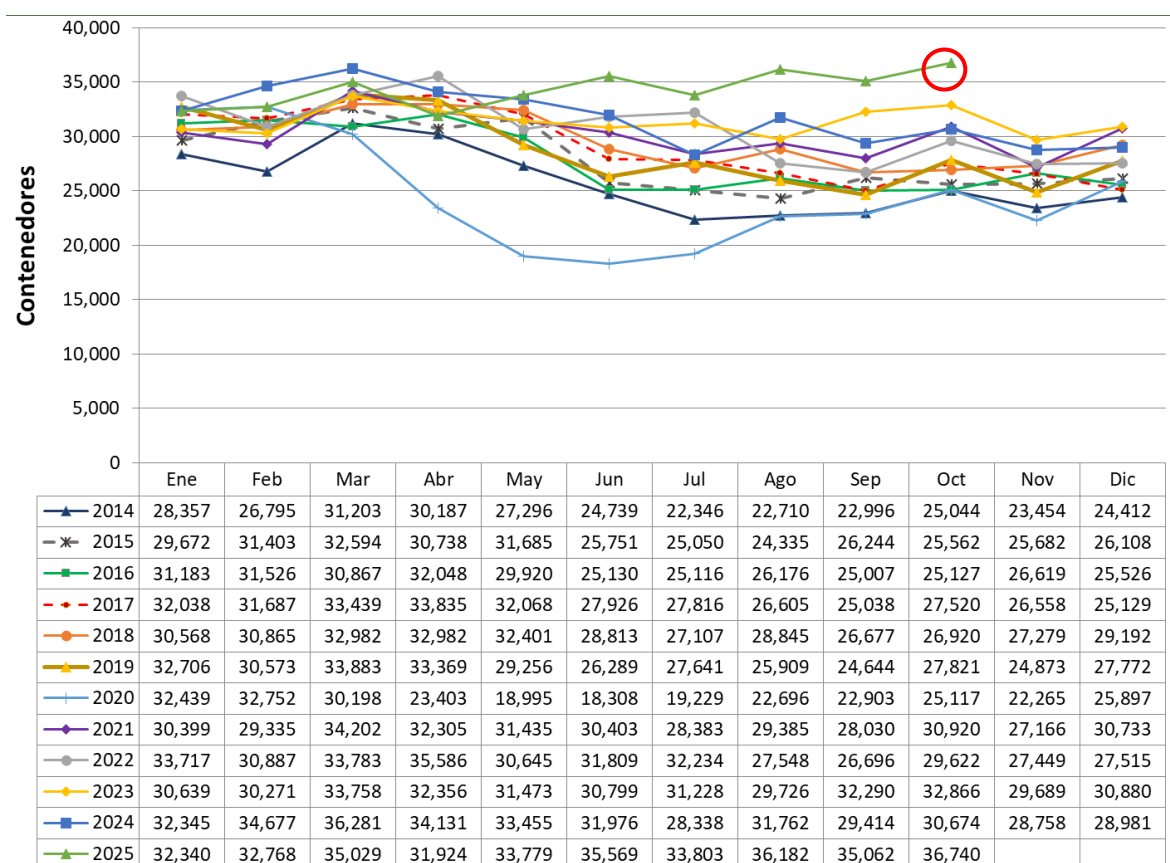
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 2: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES PARA EL PERIODO NOVIEMBRE 2024 – OCTUBRE 2025



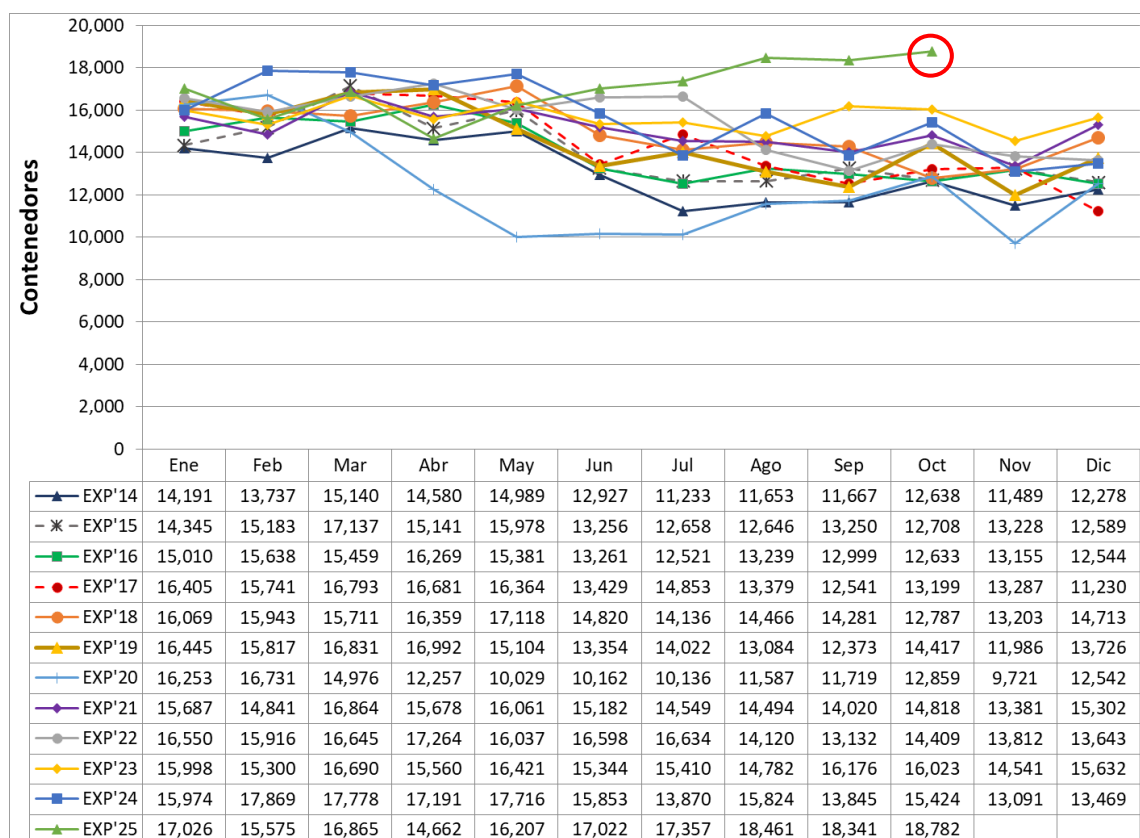
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 – 2025



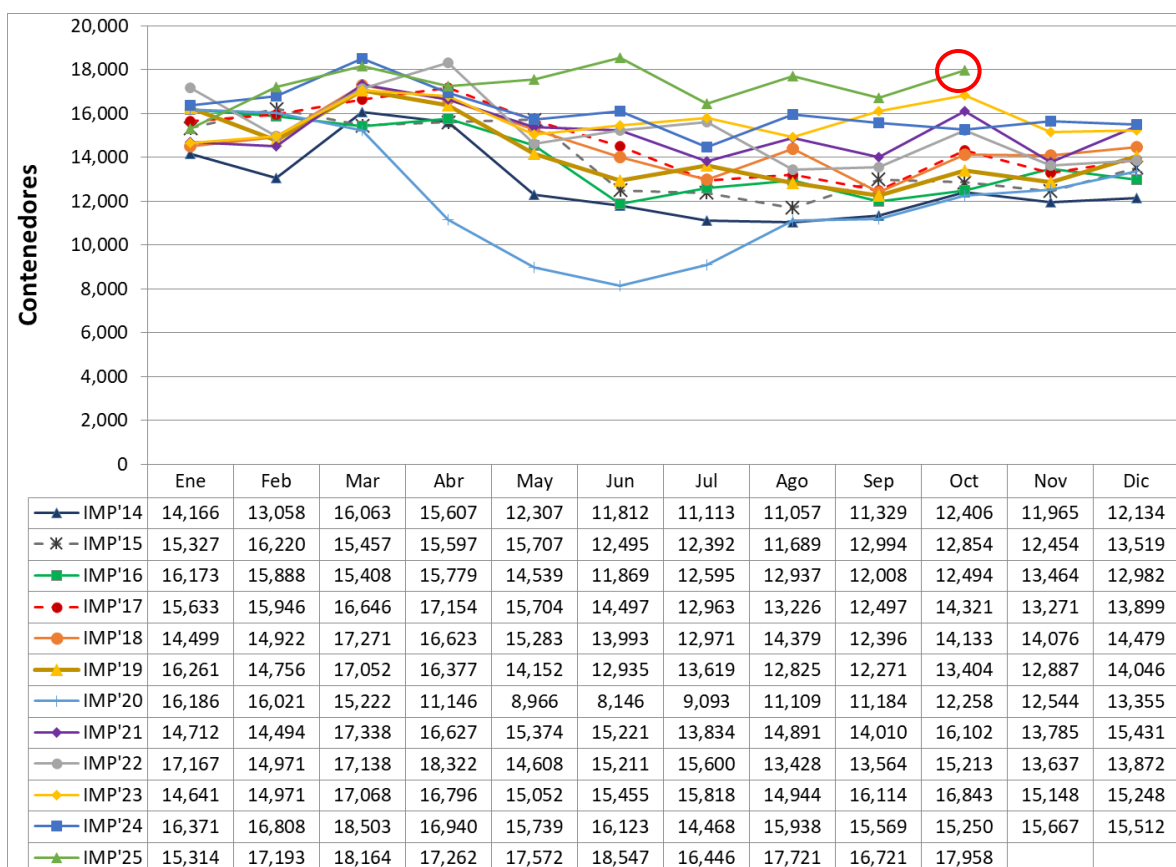
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 4: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN 2014 – 2025



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

ILUSTRACIÓN 5: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN 2014 – 2025



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 96 buques portacontenedores, 1 buque de Carga General, y 1 de transporte de automóviles (RoRo) para un total de 98 buques en el mes de octubre. El 49% de los buques programados arribaron fuera de ventana; esto afectó los parámetros de productividad y eficiencia del puerto. En el mes se operaron 36,740 contenedores, equivalente a 70,363 TEUs, es decir, 1.915 TEUs por contenedor.

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves muestran una eficiencia satisfactoria y representan una mejora sustancial en comparación con los últimos 12 meses. Durante el mes de octubre de 2025, la espera para el inicio de operaciones alcanzó un promedio de 19 minutos (por debajo al parámetro máximo requerido de 20 minutos). El 90% de las operaciones tuvo un comportamiento adecuado con un inicio que se mantuvo en 16 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 al puerto, lo que permitirá reducción en los tiempos de espera del inicio de operaciones.

Servicios al transportista

- En el mes de octubre 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 octubre de 2025 para el retiro/entrega de mercancías es de 38.8 minutos para 90% de las operaciones sencillas (por debajo al requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 42.4 minutos para 90% de las operaciones dobles (por debajo al requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles). En el mes de octubre, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue de 18.2 minutos, que cumple con el parámetro de 40-75 minutos.
- Estas mejoras se deben al nuevo sistema de reservas de camiones que OPC comenzó a implementar a principios de agosto. El sistema está diseñado para camiones entrando a la terminal para exportaciones a través de una plataforma digital, para gestionar y programar citas de camiones en las operaciones portuarias. Mediante franjas horarias preestablecidas, optimiza el acceso a las puertas, reduce los tiempos de espera y mejora la coordinación del movimiento de contenedores. Al regular el flujo de vehículos, la plataforma mejora la eficiencia operativa, minimiza la congestión y facilita una mejor planificación tanto para los operadores de terminales como para los participantes de la cadena logística. La OPC espera que, con la implementación de este proyecto de reservas de vehículos, se agilicen los tiempos de servicio, creando un flujo de trabajo más dinámico y eficiente.

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 no totalmente satisfactorios.

- La productividad de las dos grúas de pórtico (las dos grúas post-panamax en el Muelle 6) registraron un promedio de 24.2 mph y la grúa Paceco en el muelle 5 registro un promedio de 19.7 mph. El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 23.5, que no supera al parámetro de servicio de 25 mph (movimientos por hora). La productividad de las grúas de pórtico, aunque no cumplió con el parámetro de productividad, en general mejoro con respecto a la productividad del mes anterior. 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 1.16 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.80 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Para naves con más de 800 contenedores se asignaron en promedio 2.06 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. La operación con mayor volumen fue de 1,349 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 NOVIEMBRE 2024 – OCTUBRE 2025

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	NOV 2024	DIC 2024	ENE 2025	FEB 2025	MAR 2025	ABR 2025	MAY 2025	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025
Servicios a las Naves	Tiempo para el inicio de la descarga – Promedio	20 min	21 min	29 min	26 min	31 min	23 min	21 min	34 min	26 min	29 min	19 min	17 min	19 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 18 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 24 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 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
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.: 58.9 m para toda la muestra, 51.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 87.3 m para toda la muestra, 78.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 66.3 m para toda la muestra, 59.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 86.9 m para toda la muestra, 81.5 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 49.8 m para toda la muestra, 45.5 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 67.8 m para toda la muestra, 65.2 m para el 90% de las operaciones	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
	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 septiembre de 2025, el tiempo de espera en "Pre-gate" fue de 18.2 minutos en promedio.											
Servicios a la carga	Productividad de la grúa pórtico en tiempo de operación	Año >2: 25 mph (movimientos por hora)	21.8* *solo incluye los servicios en el Muelle 6 con las dos grúas STS nuevas	18.1* *solo incluye los servicios en el Muelle 6 con las dos grúas STS nuevas	19.0 Ver notas (3 y 4)	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)

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	NOV 2024	DIC 2024	ENE 2025	FEB 2025	MAR 2025	ABR 2025	MAY 2025	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025
	Productividad de la grúa móvil en tiempo de operación	14 mph (movimientos por hora)	15.4	13.5	15.4	12.6	12.9	14.7	11.8	13.8	15.6	16.5	16.2	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: : 1.52 grúas 250-800 Mvs/escala: : 1.74 grúas Superior a 800 Mvs: : 1.85 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: : 1.21 grúas 250-800 Mvs/escala: : 1.48 grúas Superior a 800 Mvs: : 1.81 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: : 1.34 grúas 250-800 Mvs/escala: : 1.70 grúas Superior a 800 Mvs: : 1.84 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
	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>											

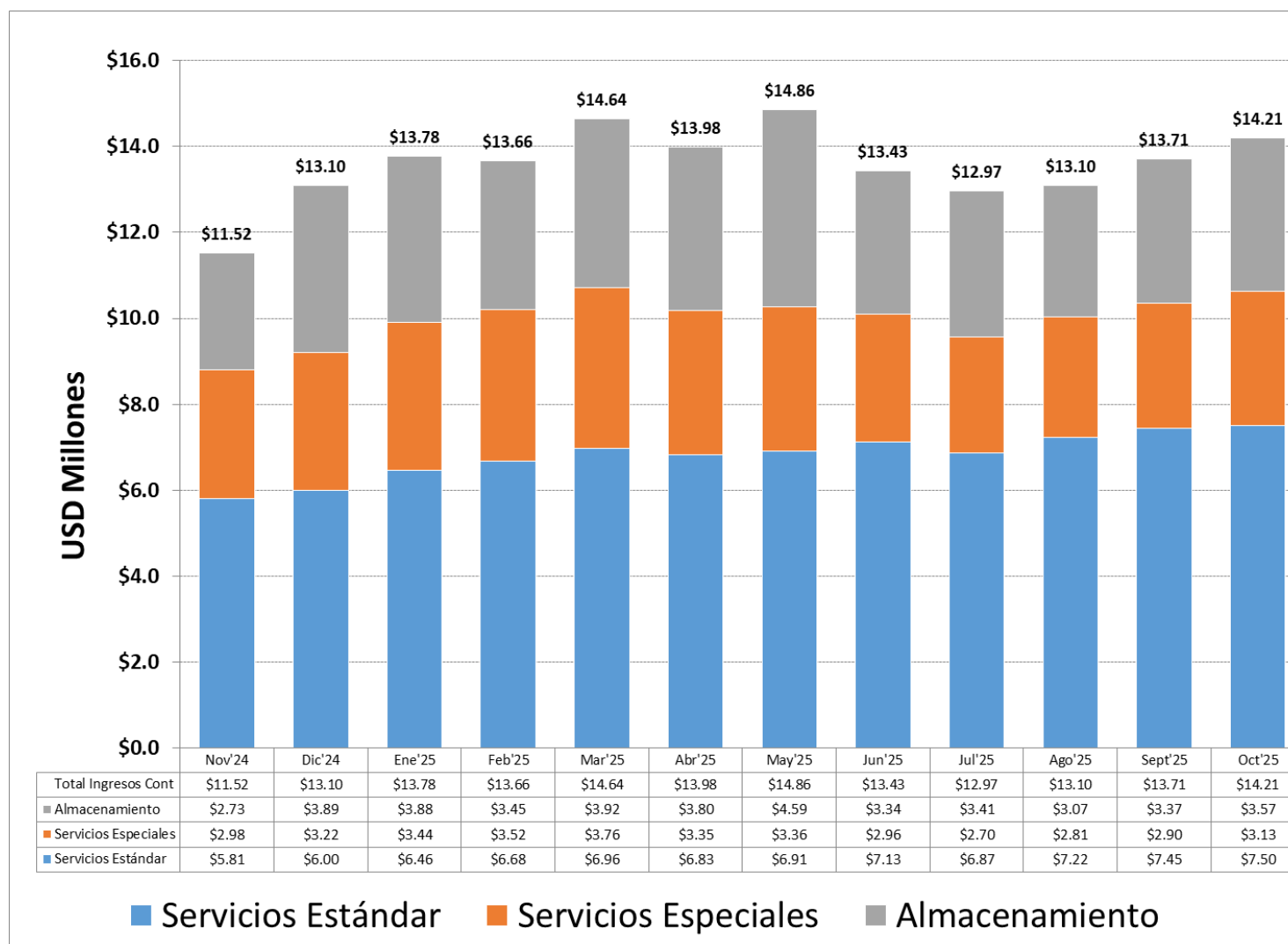
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

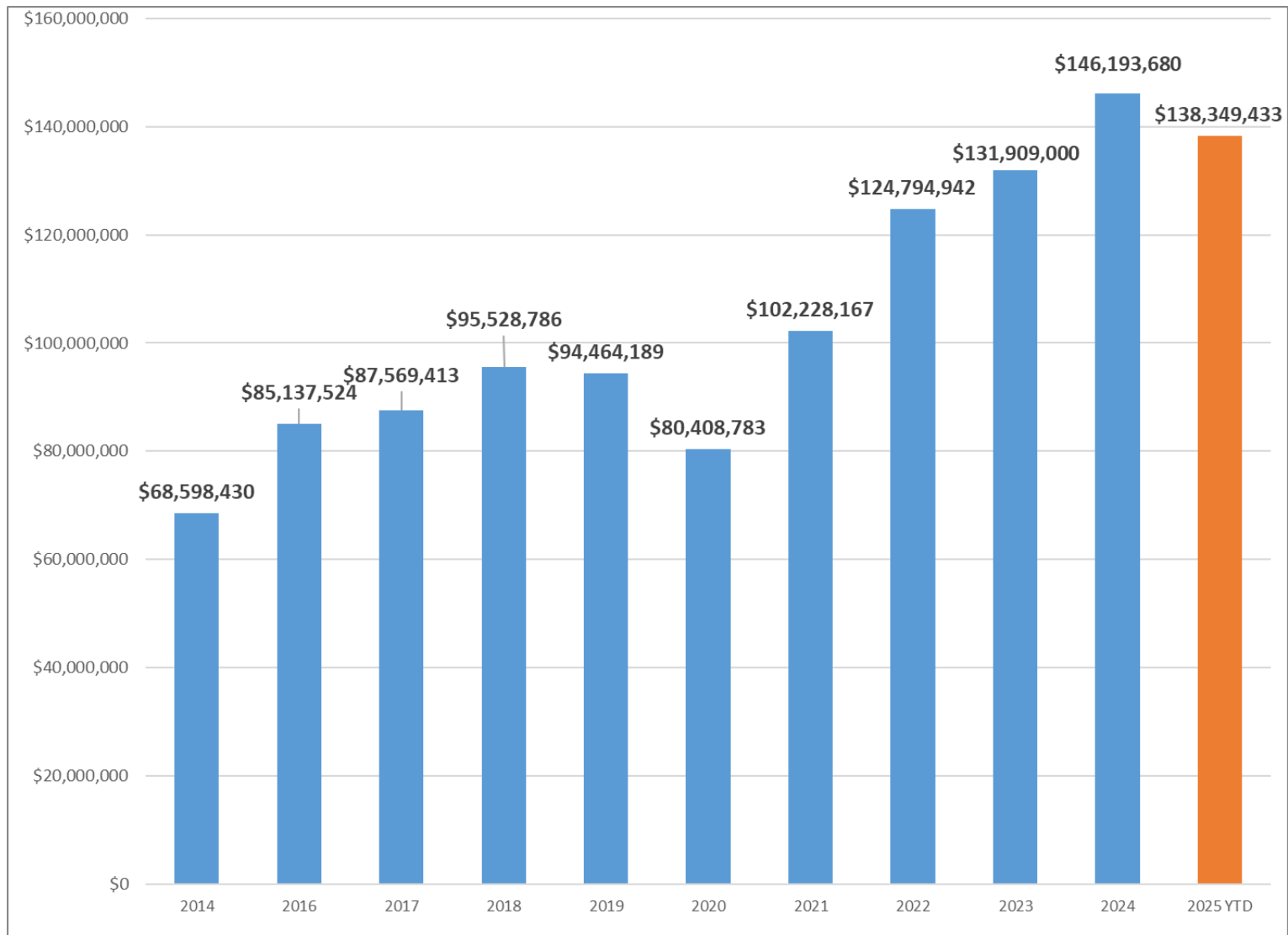
- Durante el periodo noviembre de 2024 a octubre de 2025 se recaudaron US\$163.0 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 12.9% en términos nominales con respecto al nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior. Las siguientes ilustraciones presentan los ingresos mensuales del periodo noviembre de 2024 a octubre de 2025 por servicios a contenedores.
- Durante octubre de 2025 se recaudaron US\$14.2 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, un aumento de 9.0% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior. Los ingresos de octubre incluyen un aumento general de tarifas de un 3.06% desde el 1ero de enero del 2025 conforme a la solicitud del operador calculada en base a la formula indicada en el Contrato de Concesión.
- Los ingresos reportados de octubre aumentaron un 3.6% comparado con lo que fue recaudado en el mes anterior. Hubo un aumento en ingresos en servicios estándares, ingresos en servicios especiales, e 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, octubre fue un mes muy bueno para OPC. Las cifras positivas en este mes son el resultado de una ligera recuperación económica y un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país. Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo; por la alta inflación; por los retrasos en los puertos de la región; por la incertidumbre de las nuevas políticas arancelarias de la administración en los EE.UU; 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 nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana.

ILUSTRACIÓN 6: INGRESOS MENSUALES (MILLONES DE US\$) POR SERVICIOS A CONTENEDORES, NOVIEMBRE 2024 – OCTUBRE 2025



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

ILUSTRACIÓN 7: INGRESOS ANUALES (US\$) 2014-2025 YTD

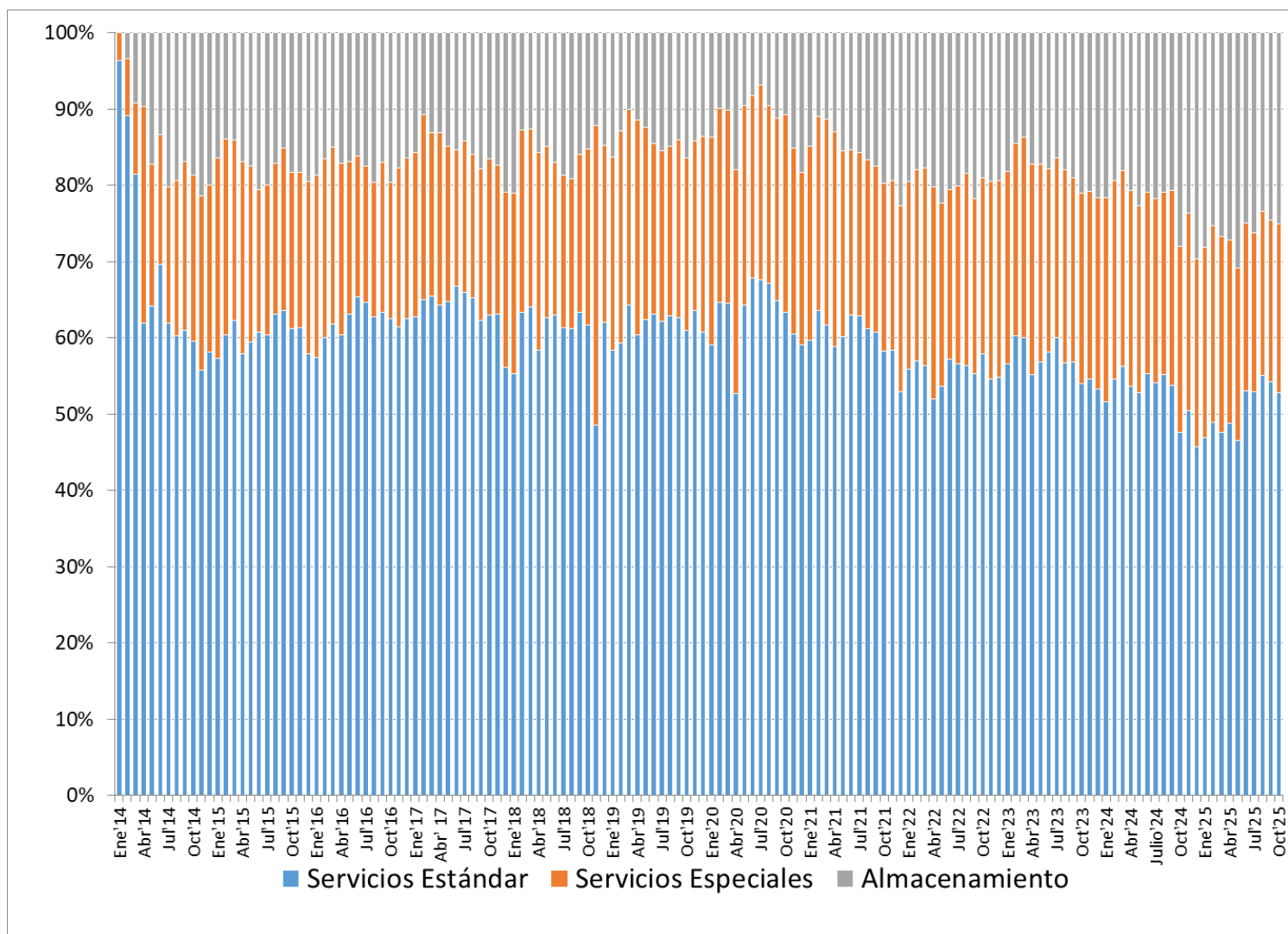


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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 – octubre de 2025 refleja una estabilización de la participación de la categoría de Servicios Estándar a partir de julio de 2014. Como es natural, por la alta estadia 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 59.0%. En el mes de octubre, la participación fue de 52.8%.
 - Servicios Especiales – participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.4%. En el mes de octubre, la participación fue de 22.1%.
 - Servicios de Almacenamiento – participación en el rango del 6.8% al 30.9%, en promedio 17.6%. En el mes de octubre, la participación fue de 25.1%.

ILUSTRACIÓN 8: PARTICIPACIÓN POR CATEGORÍA TARIFARIA EN LOS INGRESOS MENSUALES POR SERVICIOS A CARGA EN CONTENEDORES, ENERO 2014 – OCTUBRE 2025



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