



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

Informe Trimestral
Inspección I - 2026
3 de marzo del 2026

NATHAN

A CADMUS COMPANY

Tabla de contenidos

Antecedentes	4
Aspectos Técnico-Operativos	6
Evolución y Estadística de las Operaciones	6
Niveles de Servicio y Productividad	15
Servicios a las naves	16
Servicios al transportista	17
Servicios a la carga.....	17
Cuestiones Operacionales.....	21
Volúmenes de Carga.....	25
Problemas con el Escaneo de Contenedores	31
Reparaciones en el Muelle 5	31
Programación de Camiones y Servicio de Facilitación de Camiones de la ENP	31
Nueva Fuente de Suministro de Energía.....	32
Camino Perimetral (Vía de Acceso de la ENP)	32
Red de Acceso Vial.....	32
Mejoras en las Garitas de Acceso.....	32
Muelle 4 y Almacén de Muelle 4.....	32
Crecimiento Futuro de OPC y las Mejoras Operativas	32
Cuestiones Medioambientales.....	33
Rendimiento Operacional de la Terminal	33
Muelles	36
Camiones.....	37
Mantenimiento de Equipos e Infraestructura	38
Estado de Obra Civil y Otros Trabajos.....	41
Sistema de Generación de Fotovoltaica.....	41
Área de Puerta Mejorada.....	41
Edificio Administrativo	41

Ampliación del Muelle 6	42
Otros Proyectos	42
Mejoramiento de Patios de la Terminal.....	43
Aspectos Comerciales.....	44
Reclamos y estadística por tipología	44
Reclamos por facturación	44
Reclamos por daños	51
Aspectos Financieros.....	56
Ingresos por Servicios a Contenedores.....	56
Ingresos por Categoría Tarifaria.....	59
Aspectos Ambientales y Sociales.....	61
Anexo 1. Figuras de las Obras y Mejoras a la Infraestructura de la Terminal	64

Antecedentes

El primer informe trimestral del año 2026 comprende los meses de noviembre de 2025 a enero de 2026 y está basado en la inspección in situ realizada por el equipo de Nathan durante los días del 17 al 20 de febrero de 2026. El objetivo de la inspección es verificar que las operaciones, los niveles de servicio, la productividad, los procedimientos de conservación y mantenimiento de la terminal, la atención a los reclamos presentados por los usuarios y de gestión ambiental se cumplan satisfactoriamente en base a las obligaciones contractuales. Entre las labores realizadas por el equipo de Nathan se incluyen:

- Entrevistas con personal clave en la gerencia de OPC; relacionado con los temas relativos a nuestro trabajo de supervisión;
- Reunión con la dirección de OPC para conocer eventos que impactan las operaciones de la terminal y el flujo de carga;
- Inspección de las operaciones en los muelles y los proyectos de infraestructura en la terminal, principalmente las obras de ampliación de los patios;
- Entrevistas con personal responsable de proyectos de infraestructura y mantenimiento en la terminal;
- Revisión de documentación pertinente a reclamos por facturación y daños;
- Revisión de facturas a clientes (dueños de carga, operaciones de navieras);
- Actualización en los temas relativos a gestión ambiental y de sistema de gestión integrado de normas de calidad; y
- Revisión y análisis de la documentación proporcionada por OPC, incluyendo inspección de instalaciones y operaciones específicas de la terminal.

En la Tabla 1 se incluye la relación de personas que fueron entrevistadas y un resumen de las principales actividades en esta visita de inspección.

El 27 de enero de 2026, el señor Nasry Juan Asfura Zablah asumió la presidencia de Honduras para el período 2026-2030, tras ganar las elecciones generales del 30 de noviembre de 2025. Según OPC, lo anterior 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. Finalmente cabe mencionar 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.

Durante nuestras reuniones e inspección de la Terminal, a pesar de la incertidumbre que reina en las cadenas logísticas a nivel regional e internacional, pudimos constar que OPC está trabajando adecuadamente, en coordinación con el nuevo gobierno, para mejorar la eficiencia de la terminal y los servicios a los usuarios. Por otro lado, el equipo directivo sigue concentrado en coordinar actividades operativas y de planeación con los funcionarios de la administración del gobierno

encargados de la concesión que permitirá seguir adelante con el proceso de expansión y modernización de la terminal especialmente en lo que se refiere a incrementar la capacidad de almacenamiento de los patios.

TABLA 1: LISTA DE ENTREVISTADOS DURANTE LA VISITA DE FEBRERO DE 2026

Área de Inspectoría	Descripción de la Actividad	Contacto
Técnico – Operativa	Operaciones, Niveles de Servicio y Productividad	Antonio Almarales (Gerente de Planeación)
Técnico – Operativa	Actividades generales de mantenimiento (infraestructura y equipos)	Equipo de Mantenimiento – Karen Medina, Luis Espinoza, y Yaremy Reyes
Técnico – Operativa	Certificaciones, avances en temas de cumplimiento con normativa ambiental, permisos y certificación	Medardo Galdames (Supervisor), Mario Nones, Victoria Aguilar
Técnico – Operativa	Evaluación de infraestructura y operaciones y discusión sobre los nuevos desarrollos en los proyectos de infraestructura (Recorrido por la Terminal)	Yaremy Reyes (Jefe de Infraestructura)
Comercial	Estadísticas de atención de reclamos de factura	Elmer J. Pineda Nuñez, Brenda V. Del Cid Deras
Comercial	Estadísticas de atención de reclamos de daños	Haniel Ramos (Coordinador de Asuntos Legales Cumplimiento y de daños)
Comercial	Expectativas comerciales	Neida Medina (Gerente de Servicio al Cliente)

Aspectos Técnico-Operativos

Evolución y Estadística de las Operaciones

- Durante el presente trimestre noviembre de 2025–enero de 2026, se movilizaron un promedio de 35,608 contenedores de exportación e importación mensualmente (106,824 contenedores en total—equivalente a 203,775 TEUs, es decir 1.908 TEUs por contenedor); lo que representa un aumento de 18.59% con respecto al mismo periodo del 2024, el cual tuvo 30,026 contenedores en promedio por mes y un total de 90,079 contenedores. También representa una disminución de 1.07% con respecto al trimestre anterior, el cual tuvo 35,995 contenedores en promedio por mes y un total de 107,984 contenedores. Las importaciones disminuyeron un 0.47% y las exportaciones disminuyeron un 1.64% con respecto al trimestre anterior.
- 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.
- En términos de volumen de carga, el trimestre noviembre-enero ha sido en todos sus rubros, el mejor trimestre noviembre-enero desde que se inició la concesión. Como se puede observar en la Ilustración 3, el movimiento de contenedores en este trimestre no fue generalmente típico y no refleja completamente el perfil típico de esta parte de ciclo operativo de OPC. Típicamente, la carga en noviembre disminuye con respecto a los niveles del mes anterior, aumenta ligeramente en diciembre (debido a la temporada navideña) y sigue aumentando en el mes de enero. Sin embargo, en este trimestre el volumen de contenedores fue superior al volumen de contenedores registrado en la primera mitad de 2025, lo cual es atípico. Además, el volumen de contenedores en enero disminuyó ligeramente con respecto a los niveles del mes anterior, lo que es atípico.
- En los meses de noviembre, diciembre, y enero el movimiento total de contenedores y el movimiento de los contenedores de importación y de exportación alcanzaron los niveles más altos para estos meses desde que se inició la concesión. Es probable que este aumento del volumen de contenedores del trimestre en la terminal tenga que ver en parte con la liberación de contenedores retenidos (incluyendo contenedores vacíos de exportación) 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 después de los resultados de las elecciones presidenciales.

- El día 29 de diciembre, OPC batido el récord de TEUs operados por año calendario alcanzando la histórica barrera de los 800,000 TEUs. OPC está entrando en una nueva etapa con el proyecto del nuevo desarrollo, con el que se alcanzará una capacidad de 1,400,000 TEUs/ por año lo aumentará la competitividad del puerto y el desarrollo económico en la región.
- El 30 de noviembre de 2025, se realizaron las elecciones generales de Honduras. El 24 de noviembre, el Consejo Nacional Electoral (CNE) declaró a Don Nasry Asfura como presidente. En general, el nuevo gobierno 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.
- En términos de tráfico en la terminal, el trimestre fue muy bueno para OPC, de hecho, el mejor trimestre noviembre-enero desde que se inició la concesión. Las cifras positivas en este trimestre 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 EUA; 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.
- 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 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.
- Como se ha venido mencionado en nuestros informes, ha habido un incremento en el tiempo promedio de estadía (DWT) de las unidades dentro de la terminal. En este trimestre se observó un aumento en el promedio de estadía de contenedores de importación, pero una disminución en el promedio de estadía de contenedores de exportación. Como se puede observar en la Ilustración 6, en noviembre la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó 7.5 días y la estadía de contenedores de exportación alcanzó 3.3 días. En diciembre, la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó a 8.0 días y la estadía de contenedores de exportación alcanzó 3.1 días. En enero, la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó 8.5 días y la estadía de contenedores de exportación alcanzó 2.6 días. 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 algunos de

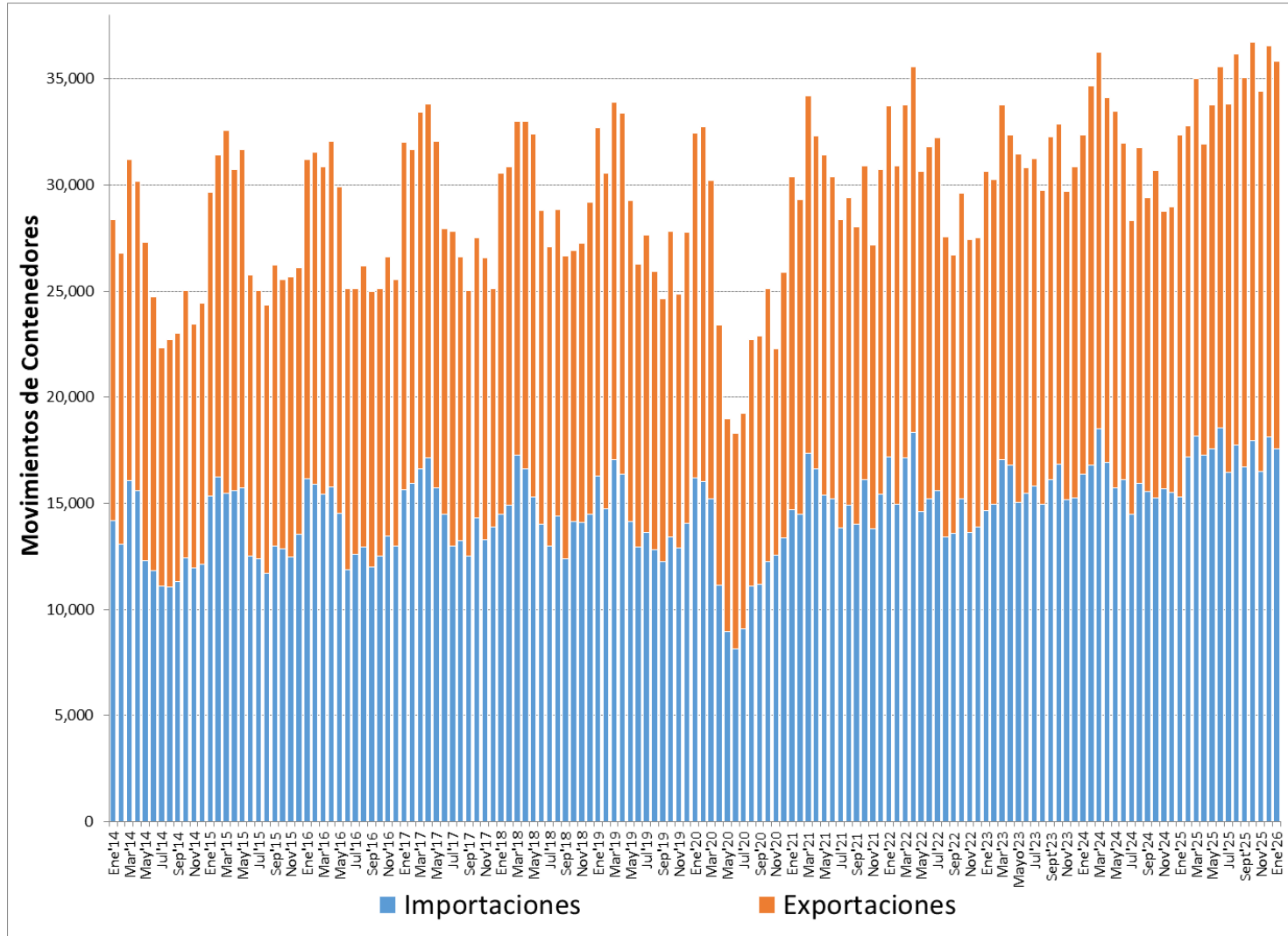
¹ <https://www.imf.org/en/countries/hnd>

los clientes. En respuesta, la OPC ha mandado comunicaciones a estos 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. Al parecer las políticas de OPC de limitar la estadía de contenedores de exportación a 3 días en los últimos meses ha estado funcionando.

- Debido a lo anterior, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el trimestre disminuyó a un promedio de cerca del 90%. Aunque se ha logrado una mejora, esta alta ocupación aún sigue afectando la eficiencia en las operaciones de carga, descarga y traslado interno. Desde el trimestre anterior, 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. La administración OPC también dejó de realizar operaciones de transbordo para atenuar la saturación en los patios de la terminal. Desde el mes de agosto de 2025, OPC está trabajando con un Sistema de Citas para la Exportación para ordenar la entrada de contenedores de exportación, lo que ha sido un éxito ya que los picos en la demanda se han suavizado en forma notoria. Como se ha mencionado, los patios de la terminal aún se encuentran operando cerca de su capacidad de diseño. Ver Figuras 2 a 5 en el Anexo 1. Como lo hemos mencionado en otras ocasiones, la expansión de los patios de la terminal es inaplazable. La ampliación de la capacidad de patios y adquisición de equipos en el Patio 6 ha sido aprobada por OPC y está en proceso de iniciar construcción.
- En términos de tráfico en la terminal, el trimestre fue muy bueno para OPC, en gran parte al rezago de contenedores en todo el sistema durante los meses anteriores y a la evacuación de contenedores vacíos en la región. Este aumento del volumen de contenedores del trimestre en la terminal es ligado 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 locales.
- Aunque la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo; por la alta inflación; por el mal tiempo y la ineficiencia en los puertos de la región; por la incertidumbre de las nuevas políticas arancelarias anticipadas por la nueva administración en los EE.UU; por el reacomodo de la industria maquiladora y sus cadenas logísticas en otros países de la región; por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana; y por los problemas en el sector agrícola. Como se puede observar en las Ilustraciones 3, 4 y 5, el tráfico en el trimestre noviembre-enero continuo la tendencia positiva de los últimos meses.
- Los ingresos de enero de 2026 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 fórmula indicada en el Contrato de Concesión.

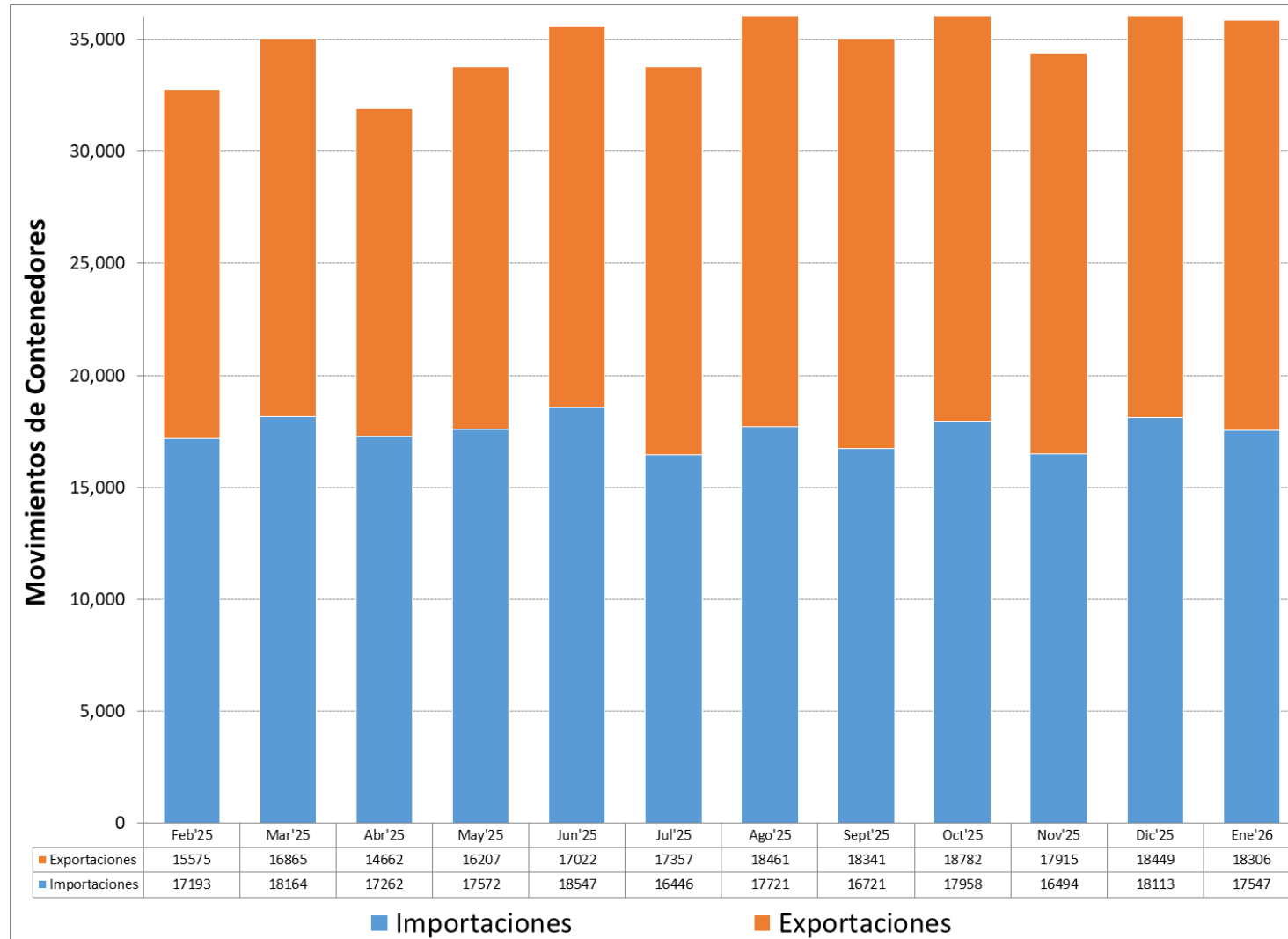
- Nuestra visita al puerto en febrero coincidió con un periodo de alta actividad de la terminal, con lo que el equipo de Nathan confirmo que el puerto se encuentra en buenas condiciones de operación a pesar de los graves problemas de las restricciones de capacidad en los patios de almacenamiento de contenedores y al incumplimiento de ventanas de atraque de las navieras. Nuestra visita coincidió también con una visita al Puerto del presidente Nasry Asfura y otros funcionarios ligados a la logística de carga en el país.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



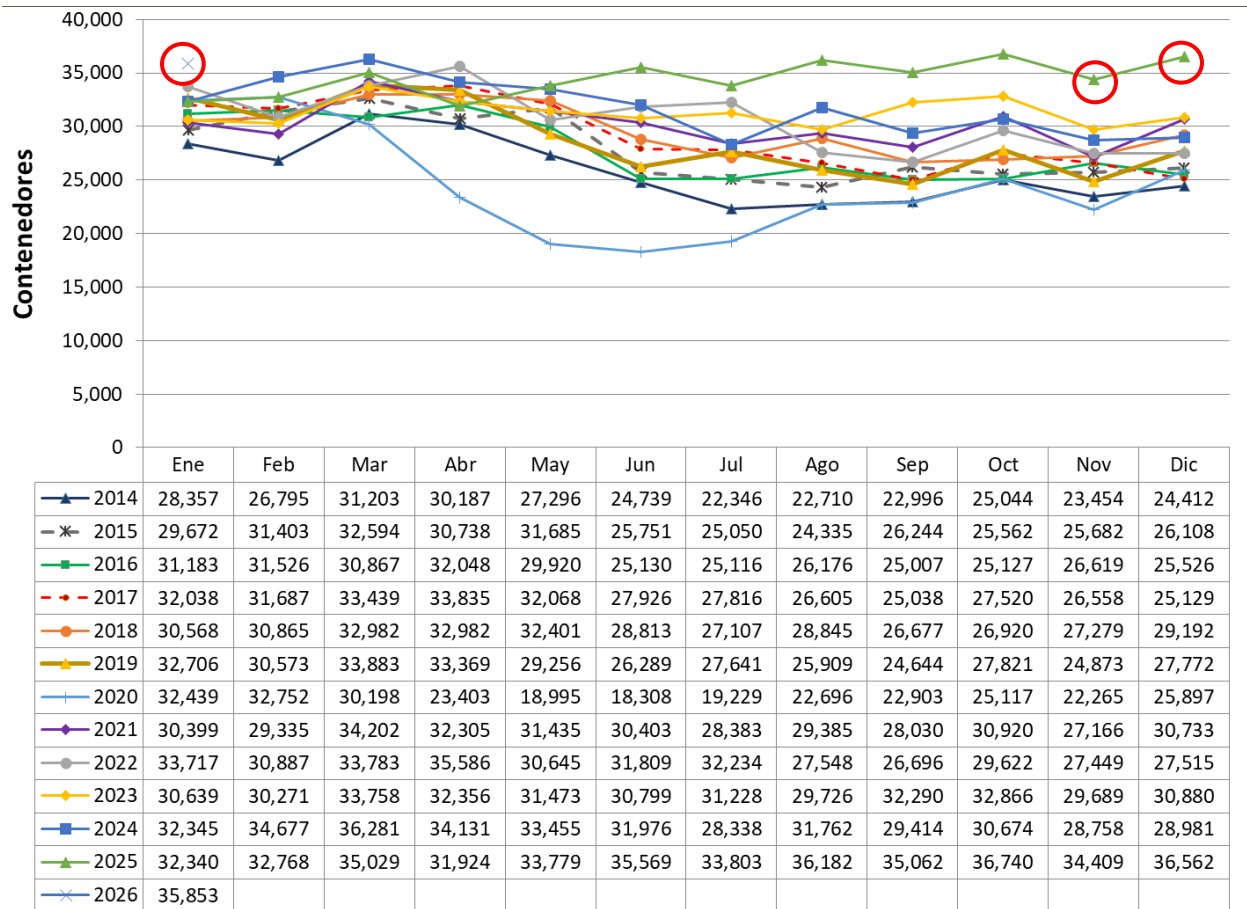
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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



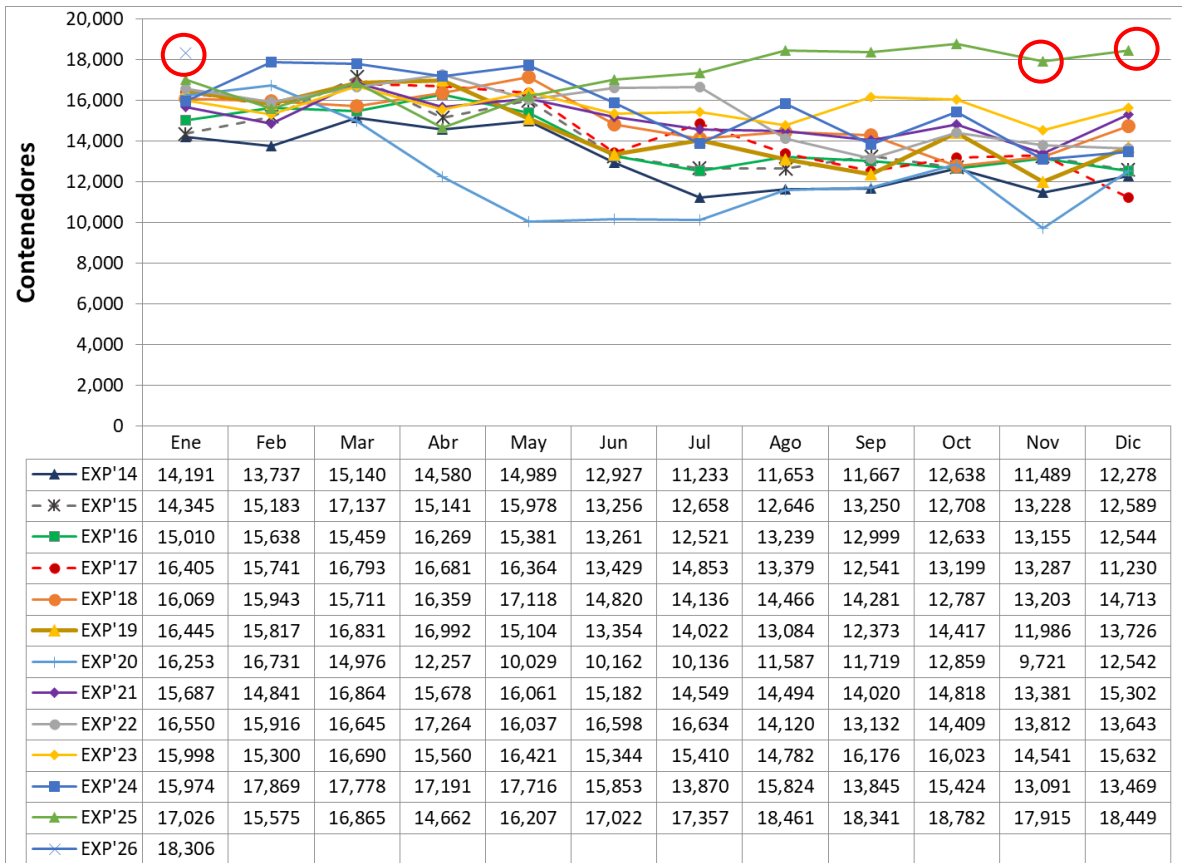
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 - 2026



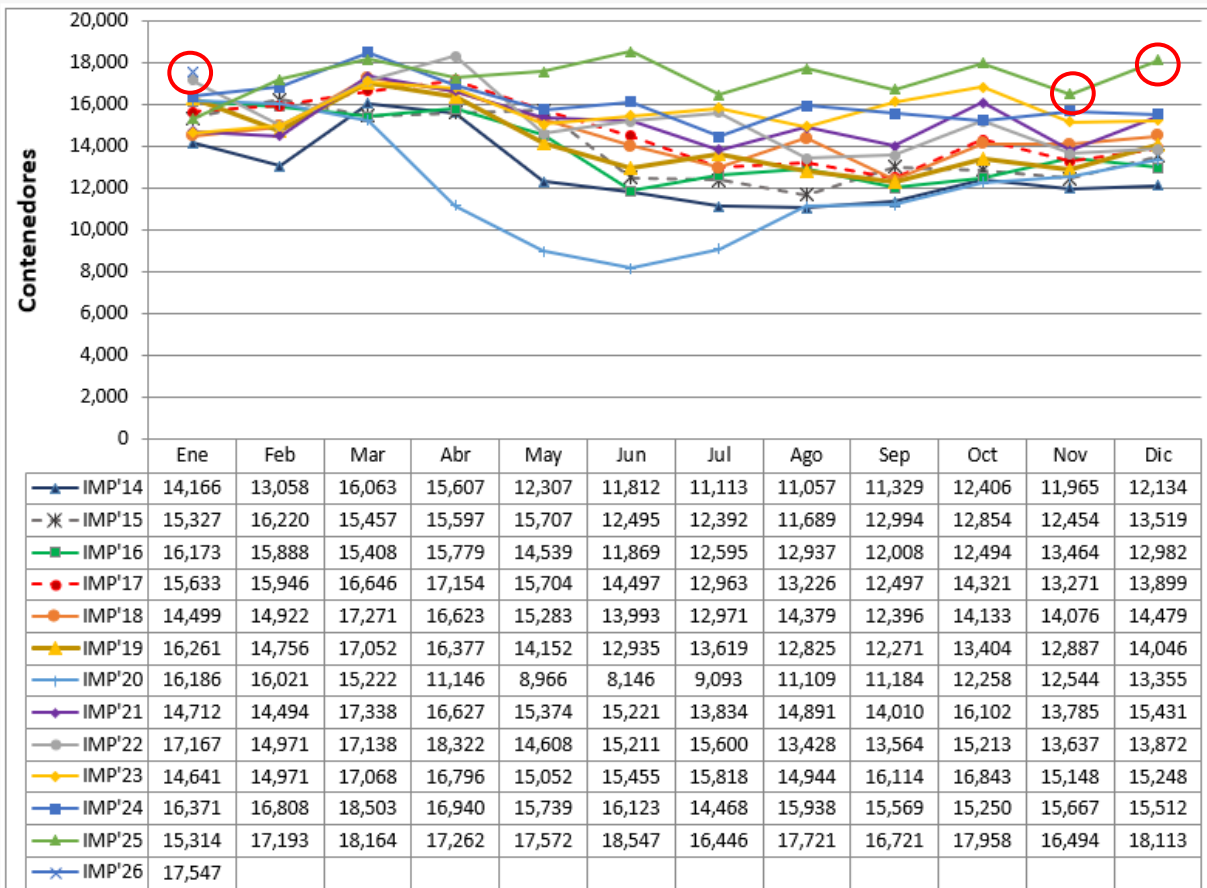
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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

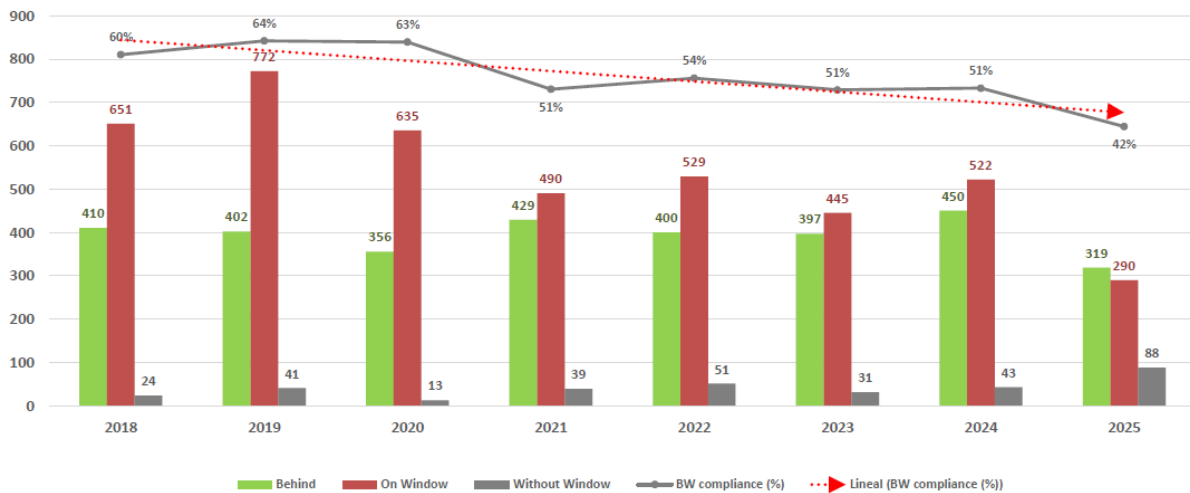


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Niveles de Servicio y Productividad

Las operaciones de OPC reportaron que en este trimestre fueron programados en promedio 104 buques (312 en total), que incluía en promedio buques portacontenedores (100), 9 buques con carga general, y 3 buques Ro-Ro (“Roll-On/Roll-Off”). En este trimestre, en promedio 36.6% de los buques programados arribaron fuera de “ventana de atraque”, lo cual representa una mejora en comparación con el trimestre anterior (48.0%). Sin embargo, esto sin duda afecto sustancialmente los parámetros de productividad y eficiencia de la terminal. En general existen problemas en toda la cadena logística de la región y no se espera que el problema de incumplimiento de “ventanas de atraque” pueda resolverse en el corto plazo.

Arrival Compliance History / 2018 - 2025



Buques por Mes en 2025						
	Contenedores	Carga General	RoRo	Otros	Total	Cumplimiento de Ventana de Atraque
Enero	86	6	1	0	93	25.0%
Febrero	74	7	1	0	82	42.0%
Marzo	93	7	1	0	101	17.0%
Abril	83	6	1	0	90	25.0%
Mayo	89	8	0	0	97	20.6%
Junio	95	5	2	0	102	18.6%
Julio	86	6	1	0	93	48.4%
Agosto	99	5	1	0	105	49.0%
Septiembre	92	3	1	0	96	56.0%
Octubre	96	1	1	0	98	51.0%
Noviembre	97	3	1	0	101	51.0%
Diciembre	99	1	1	0	101	62.5%
Total 2025	1,089	58	12	0	1,159	
Promedio 2025	91	5	1	0	97	38.8%
Enero 2026	104	5	1	0	110	60.0%
Total Trimestre	300	9	3	0	312	57.8%

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

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves muestran una eficiencia generalmente satisfactoria. Por ejemplo, durante los meses de noviembre, diciembre, y enero la espera para el inicio de operaciones se ha mantenido en un promedio de 20 minutos, 30 minutos, y de 18 minutos (es decir por debajo al promedio máximo requerido de 20 minutos, excepto en diciembre). El 90% de las operaciones tuvieron un comportamiento adecuado con un inicio que se mantuvo en 17 minutos o menos (es decir por debajo al promedio máximo requerido de 30 minutos). OPC está trabajando con las nuevas 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. Durante nuestra visita al puerto del 18 de febrero pudimos observar que hubo bastante actividad en el puerto y en la terminal igual que en nuestra visita anterior en el mes de noviembre.
- Como se puede observar en las Figuras 6 y 7 en el Anexo 1; el 18 de febrero alrededor de las 8:00 am la posición 5A del Muelle 5 estaba atendiendo un buque portacontenedores (HANSA SEIBURG); grúa en operación MCO2 y Paceco. En el Muelle 6 estuvo operando el buque de contenedores (MARGARETE SCHULTE) operando con grúas STS 04 Y STS 03. El Muelle 4 estaba atendiendo un buque de carga general. Como se puede observar en la Figura 10 en el Anexo 1; ese mismo día a las 2:00PM, el buque de contenedores SEABORD PATRIOT estaba operando en posición 5A el resto de la posición estaban sin operación.

Servicios al transportista

- Los parámetros que miden el nivel de servicios al transportista muestran un grado de eficiencia generalmente satisfactorio durante los meses de noviembre, diciembre, y enero. El tiempo de atención promedio al usuario durante este trimestre para el retiro/entrega de mercancías fue de 41.0 minutos para 90% de las operaciones sencillas (por debajo al promedio máximo de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 51.6 minutos para 90% de las operaciones dobles (por debajo al promedio máximo de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles).
- El 5 de diciembre había una larga fila de camiones de importación (al menos 10) esperando a pasar por el escáner de rayos gamma.
- Durante nuestra visita el día 18 de febrero a las 8:00AM pudimos observar una fila de camiones (61) esperando el escáner de importación (Ver Figuras 14, 15 y 16 en el Anexo 1). OPC está trabajando para aplanar los picos de demanda en el escáner de importación que, como ya hemos dicho anteriormente, es un escáner con una tecnología bastante atrasada. De igual forma, en agosto se implementó un sistema de reservas de camiones entrando a la terminal para exportaciones a través de una plataforma digital, para gestionar y programar citas de camiones en las operaciones portuarias. Con la regulación del 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.
- En este trimestre, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue un promedio de 23.6 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 en su mayoría valores no totalmente satisfactorios.
- La productividad de las grúas de pórtico (las dos grúas de pórtico *post-panamax* en el Muelle 6) registraron un promedio de 21.1 mph (movimientos por hora) en este trimestre, que no supera el parámetro de servicio de 25 mph.
- La productividad de la grúa Paceco en el muelle 5 registra un promedio de 17.3 mph en el trimestre.
- El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 20.0 mph en el trimestre, que no supera el parámetro de servicio de 25 mph.

- La productividad de las grúas móviles supera el parámetro de servicio de 14 mph en los meses de mayo y junio, alcanzando un promedio mensual de 15.7 mph para el trimestre.
- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignó en promedio 1.36 grúas por nave para el trimestre, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignó en promedio 1.76 grúas por nave para el trimestre, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Para naves con más de 800 contenedores por recalada, se asignó en promedio 2.14 grúas por nave para el trimestre, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. En el mes de enero 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 no cumplieron con su “ventana de atraque” (principalmente por mal tiempo y por la saturación de otros puertos en la región), por lo que cuando estos buques fueron atendidos había grúas asignadas a otras operaciones.
- La operación con mayor volumen este trimestre fue de 1,223 contenedores en diciembre. Además de la falta de disponibilidad de grúas en buques fuera de “ventana”, la asignación de grúas también depende del tamaño del buque y la localización de los contenedores en el mismo es lo que determina el número de grúas que pueden operar el barco en forma simultánea. Según información de OPC, para barcos pequeños con contenedores localizados en bahías centrales, la asignación de 2.5 grúas no es físicamente factible, sin embargo, OPC trabaja con el cliente para que esto no afecte la productividad para la naviera ni las finanzas para el operador.

TABLA 2: 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 Transportista	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.: 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 Movs por escala: 1 grúa 250-800 Movs por escala: 1.75 grúas Superior a 800 Movs: 2.5 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.27 grúas 250-800 Movs/escala: 1.56 grúas Superior a 800 Movs: 1.86 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.37 grúas 250-800 Movs/escala: 1.71 grúas Superior a 800 Movs: 2.02 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.27 grúas 250-800 Movs/escala: 1.73 grúas Superior a 800 Movs: 1.99 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.21 grúas 250-800 Movs/escala: 1.66 grúas Superior a 800 Movs: 1.84 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.39 grúas 250-800 Movs/escala: 1.71 grúas Superior a 800 Movs: 1.93 grúas	Hasta 250 Movs/escala: 1.30 grúas 250-800 Movs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Movs: 1.73 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
	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

Cuestiones Operacionales

OPC sigue trabajando en la programación de horarios y las asignaciones de tiempo, para optimizar la utilización del Muelle 5 y del Muelle 6. OPC sigue operando algunos buques de carga general Muelle 4.

Se ha observado una disminución en el tiempo promedio de estadía (DWT) de las unidades dentro de la terminal (ver Ilustración 6). En noviembre la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó 7.5 días y la estadía de contenedores de exportación alcanzó 3.3 días. En diciembre la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó 8.0 días y la estadía de contenedores de exportación alcanzó 3.1 días. En enero la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó 8.5 días y la estadía de contenedores de exportación alcanzó 2.6 días.

Debido a lo anterior, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el trimestre fue de cerca del 91%². Aunque se ha logrado una mejora, esta alta ocupación aún sigue afectando la eficiencia en las operaciones de carga, descarga y traslado interno. Desde el trimestre anterior, 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. La administración OPC también dejó de realizar operaciones de transbordo para atenuar la saturación en los patios de la terminal. Desde el mes de agosto, OPC está trabajando con un Sistema de Citas para la Exportación para ordenar la entrada de contenedores de exportación, lo que ha sido un éxito ya que los picos en la demanda se han suavizado en forma notoria. Como se ha mencionado, los patios de la terminal aún se encuentran operando cerca de su capacidad de diseño. Ver Figuras 1 a 5 en el Anexo 1. Como lo hemos mencionado en otras ocasiones la expansión de los patios de la terminal es inaplazable. La ampliación de la capacidad de patios y adquisición de equipos en el Patio 6 ha sido aprobada por OPC. Las obras de ampliación en el Patio 6 está en proceso de construcción. Por lo anterior los patrones de circulación dentro de la terminal han sido modificados temporalmente. Ver Figura 17 en el Anexo 1.

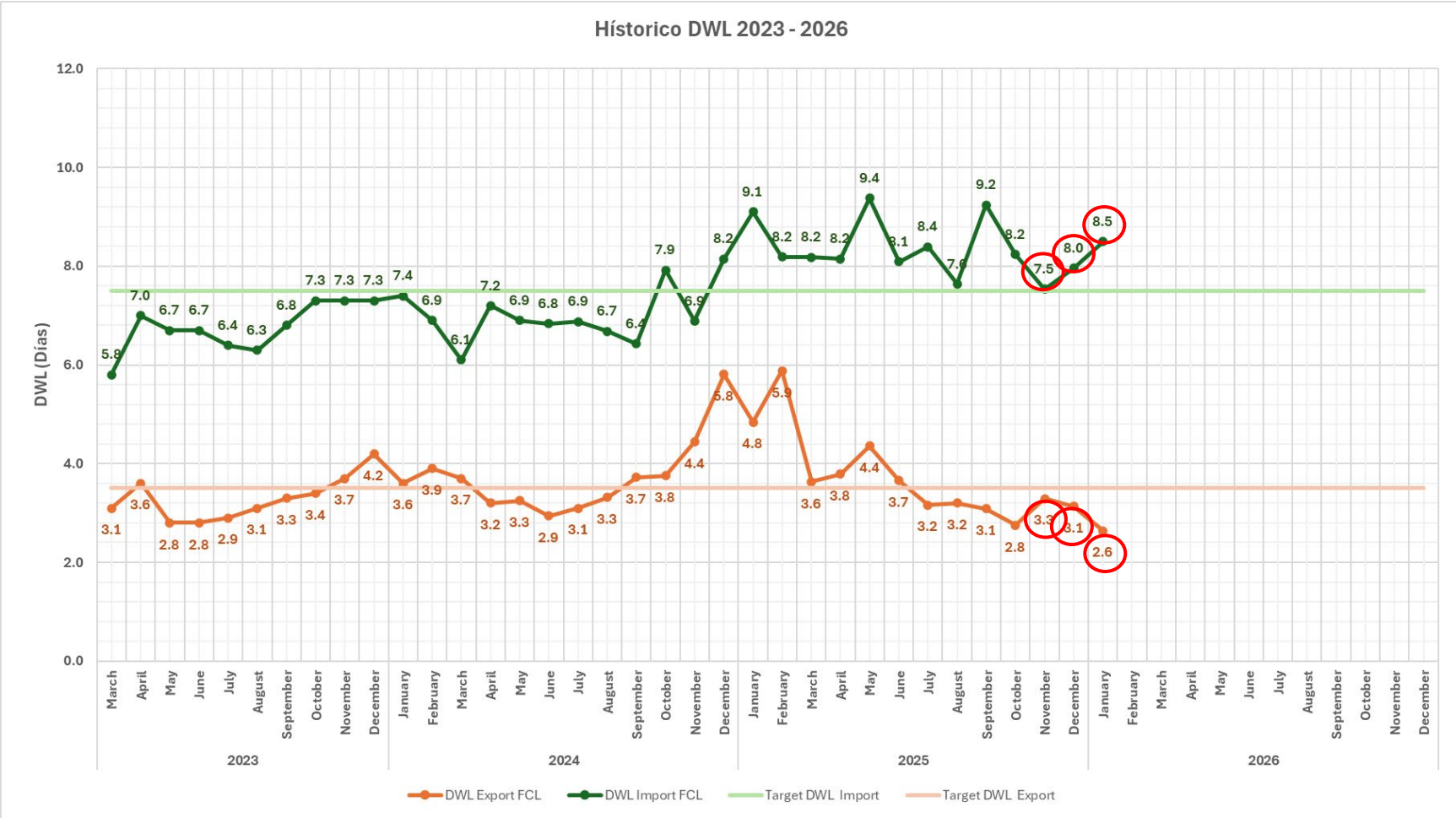
Por su lado, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de noviembre alcanzó niveles de 89%, menor que el 92% del mes de octubre; el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de diciembre alcanzó niveles de 89%, igual que el 89% del mes de noviembre; y el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de enero alcanzó niveles de 93%, mayor que el mes de diciembre (ver Ilustración 7). 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

² La capacidad estática de la terminal se estima en unos 13,400-13,500 TEUs. Debido a las obras de aplicación de los patios de la terminal, la capacidad estática nominal está siendo revisada.

exportación solo pueden permanecer en la terminal 3 días. Las medidas tomadas por OPC han empezado a tener efectos positivos.

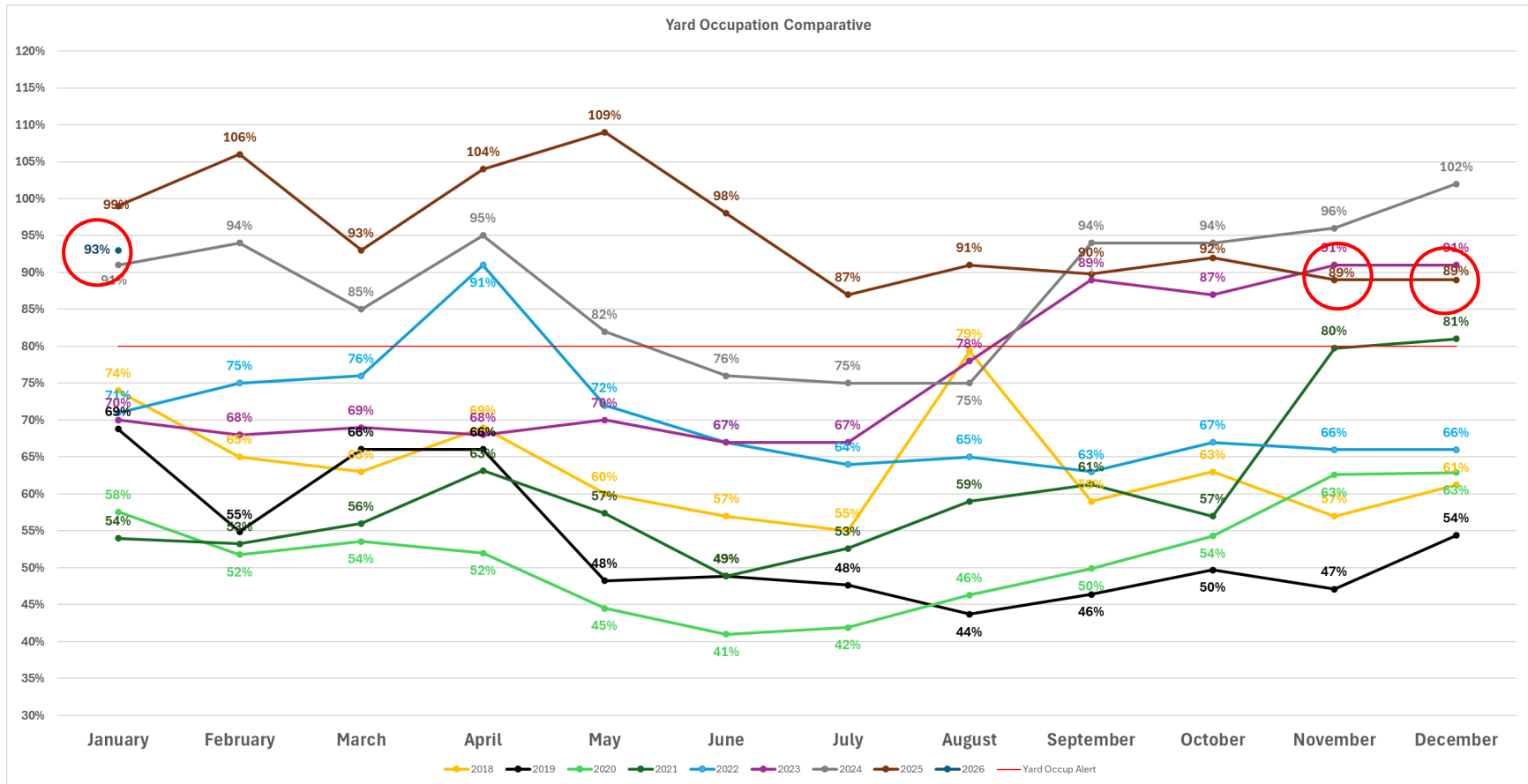
Los planes aprobados por OPC contemplan mejoras sustanciales e inversiones en instalaciones, equipos, y operaciones durante los años 2025-2026. Los principales proyectos están enfocados a la consolidación y el aumento del almacenamiento de contenedores y contenedores refrigerados en las cercanías del Muelle 6, operado con “Rubber Tired Gantries” híbridos. También, se está estudiando el reemplazo de dos de las grúas portuarias móviles (MHC) existentes por dos grúas pórtico eléctricas Ship-to-Shore (una grúa tipo Panamax para el Muelle 5 y una grúa Super Post-Panamax para el Muelle 6) montadas sobre rieles diseñada a la medida del perfil de las embarcaciones que visitan el puerto. Según OPC, la modernización del equipo de Muelle requiere primero la ampliación de los patios para equilibrar la capacidad total del puerto en todas sus áreas a 1.4 millones de TEUs.

ILUSTRACIÓN 6: HISTÓRICO DE ESTADÍA (DWL) DE CONTENEDORES (NÚMERO DE DÍAS PROMEDIO)



Fuente: OPC.

ILUSTRACIÓN 7: COMPARATIVO DE LA OCUPACIÓN MENSUAL DE LOS PATIOS EN LA TERMINAL EN 2018-2026



Fuente: OPC

Volúmenes de Carga

Como se mencionó anteriormente, en términos de tráfico en la terminal, el último trimestre fue muy bueno para OPC. La demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo; por la alta inflación; por la incertidumbre de las nuevas políticas arancelarias anticipadas por la nueva administración en los EE.UU; por el reacomodo de la industria maquiladora y su cadenas logísticas en otros países de la región; por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana; y por los problemas en el sector agrícola, el cual se mantiene con una tendencia negativa debido a varios factores, especialmente las altas temperaturas y la sequía como consecuencia del fenómeno de El Niño. En el trimestre agosto-octubre, el movimiento total de los contenedores y los contenedores de exportación y de importación alcanzaron los niveles más altos para el trimestre agosto-octubre desde que se inició la concesión.

Como se reportó anteriormente, el pronóstico para el 2026 ha sido revisado considerando tanto los volúmenes actuales, como las oportunidades de crecimiento de la región, las repercusiones en los aranceles a nivel global, los problemas económicos globales, y locales y los planes de los clientes principales. Entre las oportunidades más importante destacan el plan del “near shoring” en donde los Estados Unidos tienen la necesidad estratégica de relocalizar la mayor parte de sus necesidades de manufactura de Asia a Centroamérica, pero también se consideran la integración de las economías de la región, la crisis de las cadenas productivas y logísticas, la alta inflación a nivel mundial, la guerra en Ucrania, y en el medio Oriente. Existe una gran incertidumbre a nivel internacional y a nivel local para poder hacer un pronóstico razonable del crecimiento del tráfico en la región y realista, en donde la mayor parte del crecimiento provenga de carga regional (no local), principalmente carga con origen y destino en El Salvador y otros países vecinos. El crecimiento esperado por OPC para el 2026 es de 3.0%-4.0%, lo que en nuestra opinión es un pronóstico razonable.

El personal de OPC informó que generalmente el 20% de los contenedores son de 45 pies, mientras que el 20% son de 20 pies, y el 60% son de 40 pies. Los contenedores de 45 pies se utilizan normalmente para productos de maquila, mientras que los contenedores de 40 pies son contenedores frigoríficos (“reefers”). Lo anterior equivale 1.85 TEUs por contenedor.

Como se puede ver en las siguientes tablas la relación de TEUs por movimiento durante el trimestre noviembre de 2025 a enero de 2026 tiene un promedio de 1.91 TEUs por contenedor, tanto para Importaciones como para Exportaciones. Lo cual, en nuestra opinión, es razonable para un puerto del tamaño y vocación de Puerto Cortes.

Finalmente, durante el trimestre el 70.1% de los contenedores operados en el puerto fueron contenedores llenos y el 29.9% fueron contenedores vacíos.

TABLA 3: MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (2024 , 2025 Y 2026 YTD)

Movimiento de Contenedores			
	Descarga	Carga	Total
Enero	16,371	15,974	32,345
Febrero	16,808	17,869	34,677
Marzo	18,503	17,778	36,281
Abril	16,940	17,191	34,131
Mayo	15,739	17,716	33,455
Junio	16,123	15,853	31,976
Julio	14,468	13,870	28,338
Agosto	15,938	15,824	31,762
Septiembre	15,569	13,845	29,414
Octubre	15,250	15,424	30,674
Noviembre	15,667	13,091	28,758
Diciembre	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
Total Trimestre	52,154	54,670	106,824

Fuente: OPC

TABLA 4: MOVIMIENTO DE TEUs (2024, 2025 Y 2026 YTD)

Movimiento de TEUs			
	Descarga	Carga	Total
Enero	30,993	30,431	61,424
Febrero	32,069	33,799	65,868
Marzo	34,751	33,045	67,796
Abril	31,992	32,619	64,611
Mayo	29,288	33,253	62,541
Junio	30,169	29,672	59,841
Julio	27,597	26,378	53,975
Agosto	30,796	30,337	61,134
Septiembre	29,599	26,655	56,254
Octubre	29,620	30,337	59,957
Noviembre	30,168	25,774	55,942
Diciembre	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
Total Trimestre	99,142	104,634	203,775

Fuente: OPC

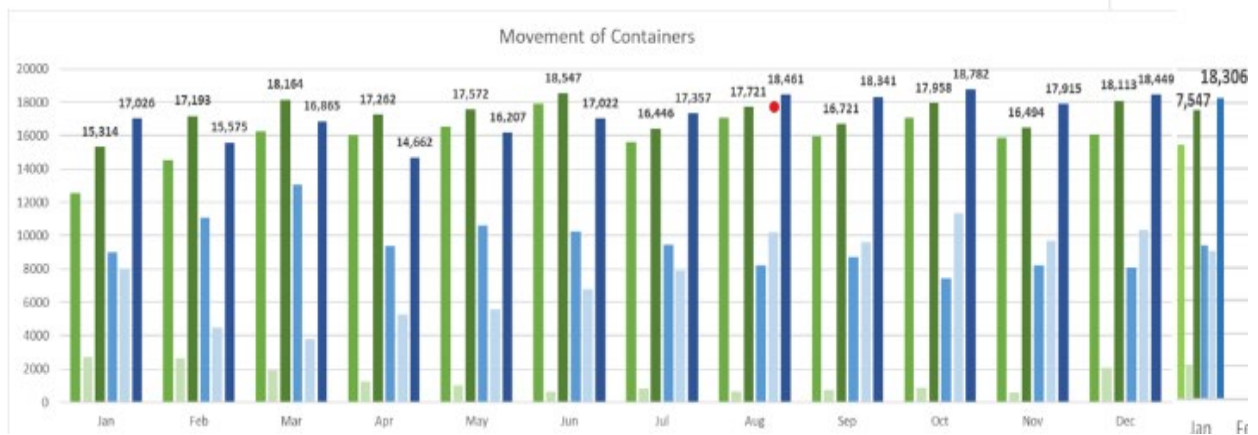
TABLA 5: TEUs/MOVIMIENTO (2024, 2025 Y 2026 YTD)

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

Fuente: OPC

TABLA 6: RELACIÓN DE CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS (2025 Y 2026 YTD)

Movimiento de Contenedores							
	Descarga		Carga		Carga y Descarga		Total
	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	
Enero	82.1%	17.9%	52.8%	47.2%	66.7%	33.3%	32,340
Febrero	84.6%	15.4%	71.2%	28.8%	78.2%	21.8%	32,768
Marzo	89.6%	10.4%	77.4%	22.6%	83.7%	16.3%	35,029
Abril	92.8%	7.2%	64.1%	35.9%	79.6%	20.4%	31,924
Mayo	94.2%	5.8%	65.4%	34.6%	80.4%	19.6%	33,779
Junio	96.6%	3.4%	60.2%	39.8%	79.2%	20.8%	35,569
Julio	94.8%	5.2%	54.6%	45.4%	74.2%	25.8%	33,803
Agosto	96.4%	3.6%	44.7%	55.3%	70.0%	30.0%	36,182
Septiembre	95.6%	4.4%	47.7%	52.3%	70.5%	29.5%	35,062
Octubre	95.1%	4.9%	39.6%	60.4%	66.8%	33.2%	36,807
Noviembre	96.2%	3.8%	45.9%	54.1%	70.0%	30.0%	34,409
Diciembre	88.6%	11.4%	43.9%	56.1%	66.0%	34.0%	36,562
Total 2025	92.3%	7.7%	55.0%	45.0%	73.7%	26.3%	414,234
Enero	88.3%	11.7%	51.1%	48.9%	69.3%	30.7%	35,853
Total Trimestre	94.5%	5.5%	46.8%	53.2%	70.1%	29.9%	106,824



Fuente: OPC

TABLA : BUQUES EN EL PUERTO Y BUQUES DE CONTENEDORES (2025 Y 2026 YTD)

Buques en el Puerto			
	Total de Buques	Numero de Buques Contenedores	Movimientos por Buque
Enero 2025	93	86	376
Febrero 2025	82	74	443
Marzo 2025	101	93	377
Abril 2025	90	83	385
Mayo 2025	97	89	380
Junio 2025	102	95	374
Julio 2025	93	86	393
Agosto 2025	105	99	365
Septiembre 2025	96	92	381
Octubre 2025	98	96	383
Noviembre 2025	101	97	355
Diciembre 2025	101	99	369
Enero 2026	110	104	345
Total Trimestre	312	300	356

Fuente: OPC

El alto nivel de almacenamiento en los patios de la terminal es el mayor de los niveles históricos. Los tiempos de permanencia de la carga en el puerto siguen mostrando un comportamiento anormal con periodos extendidos de permanencia. Pudimos observar que los patios de almacenamiento de contenedores fuera de la terminal también se encontraban a niveles muy altos de ocupación. Los ejecutivos de OPC estiman que esto se debe en parte al largo proceso de importación establecido por la Aduana³, así como al bajo costo del almacenamiento en Honduras en comparación con otros países como Colombia o Panamá. Por lo que reiteramos que el crecimiento requiere de inmediato el desarrollo del área 6 y la implementación del programa por fases para 6A, 6B y 6C.

Como se esperaba, las condiciones de la maquila no han mejorado en Honduras. Según la administración de OPC, existe una baja considerable en las exportaciones e importaciones de la industria manufacturera debido a que sus principales clientes en Estados Unidos les han cancelado contratos provocando que sus costos se incrementen, llevándolos a tomar decisiones de mover sus operaciones a otros países donde tienen menores costos, principalmente energéticos y de mano de obra que son los factores que más les impactan sus finanzas.

Las naves Ro-Ro y los transportistas de automóviles están siendo operados en el Muelle 5; sin embargo, esto requiere de esfuerzos adicionales en asignación de "ventana de atraque".

El enlace vial a través de Honduras (Canal Seco) y los niveles de saturación de los puertos del Pacífico continúa aumentando ligeramente los volúmenes de carga a Puerto Cortés. OPC está haciendo

³ Según OPC, la mercancía de importación pasa hasta 7 días en el puerto ya que los tramites de importación de la Aduana solo se inician cuando la carga llega al puerto y no electrónicamente al momento del embarque en su origen.

esfuerzos para atraer cargas con origen/destino en El Salvador, pero las redes viales en la región siguen siendo poco competitivas. OPC está promoviendo cargas de tránsito desde puntos de venta del Pacífico atendidos por embarcaciones más pequeñas, descargando en San Lorenzo, utilizando el enlace por carretera a Puerto Cortés para acceder a las áreas oriental y del Golfo de los Estados Unidos, y Europa, como una alternativa más eficiente y económica que la de los buques más grandes que hacen múltiples escalas y pasan por el Canal de Panamá.

Problemas con el Escaneo de Contenedores

Como se mencionó anteriormente, ENP está utilizando el equipo de rayos gama existente y son responsables de las operaciones y el mantenimiento. Los actuales escáneres de rayos gama utilizados por la ENP son equipos obsoletos y sus refacciones son difíciles de obtener en el mercado.

La aduana tuvo que abrir nuevamente la licitación (que se inició a principios del 2024) de un contrato de operación y mantenimiento de los equipos actuales para exportaciones e importaciones. Los interesados en la licitación presentaron nuevamente sus propuestas. No pudimos obtener más información sobre el estado de la licitación.

Durante nuestra visita pudimos observar que la fila de camiones alcanzó +61 camiones el miércoles 18 de febrero a las 8:30AM aproximadamente en espera de ser atendidos por el escáner de importación, sin embargo, a esa hora había una fila significativa de vehículos (1-2 aproximadamente) en espera de ser atendidos por el escáner de exportación. Ver Figuras 14, 15 y 16 en el Anexo 1. Sin embargo, el mismo día a las 15:30PM aproximadamente pudimos observar que había solo dos camiones en espera de ser atendidos por el escáner de importación.

Reparaciones en el Muelle 5

Las reparaciones de las estructuras (pilotes de punta y vigas) debajo de la cubierta y la loza estructural del Muelle 5 fueron terminada en forma exitosa durante 2025. Durante nuestras visitas pudimos observar que las reparaciones de la losa del Muelle 5 en el alcance original y el alcance adicional habían sido totalmente completadas. OPC va a realizar una auditoría ambiental para comprobar que los trabajos se realizaron conforme a las regulaciones ambientales y evita posibles sanciones en el futuro. El costo total estimado de la obra fue de US\$8.7 millones que incluye servicios técnicos, obra civil, permisos, supervisión y seguros. La OPC tendrá que realizar un análisis estructural exhaustivo si se instala una nueva grúa STS en el Muelle 5, especialmente porque esta nueva grúa STS será mucho más pesada y alta que la actual grúa Paceco.

Programación de Camiones y Servicio de Facilitación de Camiones de la ENP

Como se informó anteriormente, la infraestructura básica de la Instalación de Facilitación de Camiones está completa desde fines del 2023. Durante nuestra visita pudimos observar que la Instalación de Facilitación de Camiones estaba con más actividad de lo normal. Como en nuestras visitas anteriores el área de facilitación de la ENP, aunque con un poco de más actividad, aún se encuentra subutilizada con pocos vehículos en espera de ser atendidos. La reparación del tercer

puente está generando importante congestión de tráfico alrededor del puerto, la Instalación de Facilitación de Camiones es un elemento importante para la mitigación de este problema.

Nueva Fuente de Suministro de Energía

La situación de la ENEE no ha cambiado en los últimos meses, no hay avances para mejorar la fuente de suministro de energía a la terminal.

Aunque los tres proyectos fotovoltaicos de OPC que están operando y mejoraran la situación de la dependencia energética actual con la ENEE. El suministro de energía 100% confiable en forma permanente es un insumo vital para un puerto eficiente y sustentable ambientalmente.

Camino Perimetral (Vía de Acceso de la ENP)

No hay cambios en la situación del camino perimetral desde el último informe trimestral y, según OPC, no se espera una solución a este asunto en el corto plazo. El Muelle 4 y la Bodega 4 se continúan separadas del resto de la terminal por una barrera física con malla ciclónica.

Red de Acceso Vial

Por el momento no sabemos de avances importantes en el desarrollo y mejoramiento de carreteras de acceso al puerto en Honduras o países vecinos. No hay forma de mejorar la competitividad de la Terminal sin una inversión significativa de la red carreteras que da acceso al Puerto y las cargas con origen y destino de la región ampliada de influencia de Puerto Cortes (El Salvador, Guatemala y Nicaragua). Se habla de la posibilidad de construir puente o “bypass” a la altura de Choloma para evitar problemas en la vía San Pedro Sula y Puerto Cortes.

Mejoras en las Garitas de Acceso

El proyecto para ampliar el número y la disposición de las garitas de acceso al puerto sigue sin cambio. Nótese que durante nuestra visita las garitas de acceso al puerto tenían una baja ocupación. Sin embargo, OPC está trabajando en un proyecto para mejorar el acceso peatonal en la Puerta 1.

Muelle 4 y Almacén de Muelle 4

Como se mencionó anteriormente, en la actualidad el Muelle 4 es responsabilidad de la ENP. Sin embargo, entendemos la negociación del Muelle 4 entre OPC y la ENP está en proceso y que OPC sigue realizando operaciones de carga general en este Muelle.

Crecimiento Futuro de OPC y las Mejoras Operativas

Aumento de Capacidad en los Patios de Almacenamiento

El repunte del volumen de operaciones en los meses finales del año pasado y de principios de este año han confirmado que OPC necesita capacidad de almacenamiento de contenedores adicional para manejar de manera eficiente el crecimiento y las variaciones estacionales en la terminal.

Los planes de OPC prevén el desarrollo por fases de tres áreas de almacenamiento atendidas por doce RTG híbridos de Japón con capacidad para operar pilas de contenedores de 6 de ancho y 6 de altura, más el espacio para maniobras (Áreas 6A, 6B y 6C).

La alta dirección de OPC ha aprobado el inicio de las obras de expansión de los patios de la terminal. El contratista se movilizó en diciembre y las obras comenzaron en enero de 2026 y están siendo ejecutadas por la empresa hondureña ETERNA, S.A. de C.V. La construcción se completará en dos fases. La primera fase tendrá una duración de 12 meses (con la mitad del patio lista en diciembre de 2026) y la segunda fase, de 5 meses. Se prevé que todas las obras finalicen en abril de 2027. La compactación dinámica se realizará con una grúa y una pesa de 16 toneladas. Ver Figuras 18, 19, y 20 en el Anexo 1.

Aumento de la capacidad de las grúas del Muelle 5

OPC sigue evaluando reemplazar dos grúas portuarias móviles con una grúa pórtico de barco a muelle (STS) en el Muelle 5. El proyecto incluye un nuevo STS, similar en configuración al QC02, pero con componentes, controles, alcance y características actualizados (designación Panamax) para cumplir con las limitaciones en el tamaño del buque. El equipo de operaciones propone una grúa con mayor altura para no interferir con las grúas de los barcos, pero esto aumenta sustancialmente el peso y el costo del proyecto. Los rieles en el muelle 5C serán reemplazados, por rieles similares a los nuevos rieles en el Muelle 5A / 5B. Se instalará alimentación de carretes de cable, amarres y topes de rieles. El nuevo STS operará en los muelles 5B/5C, proporcionando una cobertura traslapada de dos STS en el muelle 5B. Los MHC se utilizan para asegurar que al menos dos grúas estén disponibles para todos los buques, y dos buques atracados de manera segura en el Muelle 5. La OPC tendrá que realizar un análisis estructural exhaustivo si se instala una nueva grúa STS en el Muelle 5, especialmente porque esta nueva grúa STS será mucho más pesada y alta que la actual Paceco.

Cuestiones Medioambientales

La licencia ambiental de OPC se encuentra vigente por 5 años y vence en enero 2027. Anualmente se realiza un informe de cumplimiento ambiental (ICMA) para verificar que la empresa cumple, y todos se han pasado sin mayores observaciones.

Rendimiento Operacional de la Terminal

Los volúmenes de carga de la terminal reflejan el ajuste estacional; sin embargo, el desempeño operativo se mantiene en niveles regulares, generalmente con los parámetros que miden el nivel de servicio a la carga por encima de los KPI establecidos en la concesión.

La disponibilidad y ocupación del Muelle 5 es aceptable, a pesar del gran número de buques que llaman “Fuera de Ventana de Atrake”. Se dispone de suficientes equipos de manejo de contenedores y asignaciones de área con capacidad de reserva para aumentar las operaciones.

La programación de los buques sigue siendo muy errática por diversos factores con alrededor del 49% al 56% cumpliendo con su “ventana de atraque” asignada en este trimestre. Debido al corto tiempo de navegación entre escalas, el ajuste a la “ventana de atraque” asignada no es factible. Las discrepancias consistentes en el número de movimientos de contenedores dan como resultado modificaciones en el tiempo de “ventana de atraque” asignado y problemas en la asignación de grúas.

TABLA 7: RENDIMIENTO OPERACIONAL PARA EL PERIODO NOVIEMBRE 2025-ENERO 2026

	Noviembre	Diciembre	Enero	COMENTARIO
BUQUES Y MUELLES				
Total de buques	101	101	110	Todos los buques
Portacontenedores	97	99	104	Sólo buques portacontenedores
Largo promedio del buque (LOA)	176.3m	179.9m	178.8m	Todos los buques
Cumplimiento ventana atraque %	68%	62%	60%	Basado en la planificación previa.
Excede ventana de atraque %	32%	38%	40%	
Tiempo para Inicio de Descarga	19.5 min	30 min	18.2min	20-30 min 90% Operaciones
Número de buques Muelle 5	60	61	66	Sólo buques portacontenedores
Número de buques Muelle 6	37	32	38	
# Contenedores (Carga y Descarga)	34,409	35,062	36,740	Solo importación, exportación y transbordo
Productividad MHC	15.2 mph	15.6 mph	16.2 mph	Incluye todos los movimientos
Productividad STS Muelle 5	16.2 mph	16.9 mph	18.7 mph	Basado en datos registrados del resumen del buque. Muelle 5 STS reconstruida
Productividad STS Muelle 6	22.0 mph	20.8 mph	20.4 mph	
% Movimientos Muelle 5	52.5%	51.2%	57.01%	Incluye todos los movimientos
% Movimientos por STS Muelle 6	47.6%	48.8	43.0	Incluye todos los movimientos
ASIGNACIÓN DE GRÚAS				
<250 Movimientos	1.33	1.37	1.38	Requerimiento: 1 Grúa
250-800 Movimientos	1.68	1.74	1.85	Requerimiento: 1.75 Grúas
>800 Movimientos	1.95	2.32		Requerimiento: 2.5 Grúas
CAMIONES				
Número de camiones	35,116	35,378	37,818	Todas las transacciones de camiones
Tiempo Promedio en la Terminal	46.8 min	52.8 min	45.6 min	Promedio de todas las transacciones
Tiempo promedio de servicio	28.7 min	29.5 min	27.8 min	Manejo de contenedores a/desde camión
Promedio de espera en la puerta	22.1 min	22.6 min	26.0 min	Para la entrada/salida
EXPORTACIONES				
Número de camiones	18,789	16,5896	15,326	
Tiempo total promedio en la Terminal	32.3 min	34.8 min	33.1 m	
IMPORTACIONES				
Número de camiones	16,310	18.437	17,721	
Tiempo total promedio en la Terminal	63.6 min	69.2 min	59.7 min	

Fuente Estimaciones de Nathan con datos de OPC

Los volúmenes de carga de la terminal reflejan el ajuste estacional; sin embargo, por el nivel de saturación de los patios, el desempeño operativo de la terminal se mantiene en niveles regulares, con algunos parámetros por encima de los KPI establecidos. La disponibilidad y ocupación del Muelle 5

es aceptable aun con la falta de disponibilidad del Muelle 4. En condiciones normales de operación, OPC dispone de suficientes equipos de manejo de contenedores y asignaciones de área en Muelles con capacidad de reserva para aumentar las operaciones. OPC estima que el puerto cuenta actualmente con una capacidad de unos 1.3 millones de TEUs en los Muelles, de 1.3 millones de TEUs en las grúas y equipo de muelles, y 800,000 TEUs en capacidad de almacenamiento (patios).

Muelles

La ocupación actual del Muelle 5 generalmente muestra la utilización de toda la cara del atraque. Aunque el alcance original del proyecto de las reparaciones submarinas del Muelle 5 incluyendo los trabajos adicionales ya han sido completado. Durante el periodo noviembre-enero se atendieron 300 buques portacontenedores. Durante el mes de noviembre se atendieron 97 buques portacontenedores, en diciembre se atendieron 99 buques portacontenedores, y en enero se atendieron 104 buques portacontenedores.

La mayoría de las LOA de los buques de contenedores que operan en Puerto Cortés son de aproximadamente 176 a 179 metros (178.3 metros en promedio para este trimestre) y dos buques se manejan fácilmente en el Muelle 5, pero el Muelle 6 está limitado a un buque. Periódicamente, se atienden buques de +200 metros. El aumento del tamaño del buque y/o el número de contenedores movidos por escala de buque puede resultar en una mayor eficiencia, en la disponibilidad en el Muelle 6.

La utilización de los Muelles en la terminal durante 2025 está en un 65%. Como lo hemos mencionado anteriormente la terminal tiene suficiente capacidad de muelles para seguir operando en el corto y mediano plazos.

OPC asigna el manejo de carga aproximadamente por igual entre el Muelle 5 (2 posiciones) y el Muelle 6, tendiendo a favorecer el Muelle 6 cuando sea posible. El costo unitario de manejo de contenedores de las dos STS en el Muelle 6 es menor que el costo unitario del manejo de contenedores con los MHC en el Muelle 5. Cuando los buques operan dentro de "Ventana de Atraque" se dispone de suficiente flexibilidad operativa para acomodar los buques.

La productividad del muelle 6 es consistentemente más alta que el muelle 5, sin embargo, el porcentaje de contenedores se divide casi por igual en ambos muelles durante este período y que el Muelle 5 cuenta con dos posiciones.

Durante el periodo noviembre-enero un total de 6 buques tuvieron más de 800 movimientos de contenedores y fueron atendidos en el Muelle 6 (3 en noviembre, 3 en diciembre). En temporada alta, cuando tres buques están atracados, la capacidad de reubicar una MHC en el Muelle 6 no es posible, especialmente cuando hay un equipo fuera de servicio por mantenimiento.

Camiones

El tiempo total del camión en la terminal (TTT) para todas las transacciones fue en promedio entre 45.6 minutos y 52.8 minutos en este trimestre, comparado con 42.4 minutos y 44.7 minutos en el trimestre anterior.

Las transacciones de camiones de exportación e importación muestran una marcada diferencia. Durante este trimestre, los camiones de exportación en el periodo promedian 33.4 minutos, mientras que los camiones de importación promedian 64.2 minutos.

En el trimestre noviembre de 2025 a enero de 2026 hubo un ligero aumento en el tiempo de atención transportistas en comparación con el trimestre anterior.

Mantenimiento de Equipos e Infraestructura

El Ing. Bruno Lauria está a cargo de Proyectos Estratégicos y Mantenimiento a él le reportan los ingenieros(as) Yaremy Reyes, Karen Medina, y Luis Espinoza entre otros.

Reemplazo de Equipos

Para mejorar la disponibilidad y eficiencia en la terminal, OPC está renovando equipos de manejo de carga en su operación. Las unidades retiradas no se pueden vender en Honduras debido a la desgravación fiscal aduanera. Por lo que OPC está canibalizando las máquinas retiradas para obtener algunas piezas de repuesto que no se encuentran fácilmente disponibles en el mercado.

- Se ha iniciado la licitación para los estudios de capacidad del Muelle 5 para el manejo de una grúa Panamax.
- Se está planteando la sustitución de los viejos Straddle Carriers (SC) por equipos modernos que serán utilizados en el Centro Logístico. Se esperan 2 nuevos SCs. Pudimos corroborar la llegada de la primera unidad durante nuestra visita en noviembre. El personal de OPC menciona que la segunda unidad se espera el 29 de noviembre.
- Tres nuevos "Reach Stackers" (RS) Konecranes hechos en China han pasado las pruebas de comisionamiento y actualmente se encuentran operando en la terminal. Se esperan 6 RS nuevos en total en 2025, y los últimos dos RS llegaron en septiembre.

Plan de Mantenimiento de Equipamiento Portuario

En el mes de julio el equipo de Nathan revisó y dio opinión favorable del Plan de Mantenimiento de Equipamiento Portuario (PMEP) que considera el conjunto de los equipos que fueron recibidos por parte de la Empresa Nacional Portuaria (ENP) y de los nuevos equipos a cargo de la Operadora Portuaria Centroamericana (OPC).

El PMEP contempla los siguientes tipos de Mantenimiento:

- *Mantenimiento Preventivo* es el que tiene como objetivo la conservación del equipamiento por medio de revisiones y reparaciones periódicas y regulares que garanticen el correcto funcionamiento, confiabilidad y disponibilidad.
- *Mantenimiento Correctivo Inmediato* es el que busca corregir y reparar defectos una vez producida la falla que deja inoperativo al equipamiento y es realizado inmediatamente para permitir el retorno del equipamiento a la producción.
- *Mantenimiento Correctivo Programado* es el que busca corregir y reparar defectos que no han producido la falla del equipamiento y que permiten programar el momento más adecuado de reparación.
- *Mantenimiento Predictivo* es el basado en la determinación de la condición técnica de los equipamientos durante su operación.

El PMEP presentado por OPC considera, principalmente, las tareas relacionadas al Mantenimiento Preventivo del Equipamiento, con los que se busca, maximizar la disponibilidad y prolongar la vida útil de los equipos, así como, minimizar los tiempos fuera de servicio y costos de mantenimiento forzado no programado de los equipos.

Problemas con el Mantenimiento Correctivo del Equipo

Los tiempos prolongados de adquisición de refacciones y partes siguen siendo la norma debido a la baja disponibilidad de piezas de repuesto y refacciones en el mercado. En muchos casos, las piezas de repuesto de los equipos más antiguos no están disponibles fácilmente o se deben encontrar y modificar sustitutos. Un problema general son los largos plazos de entrega después de realizar el pedido lo cual se espera reducir con la utilización de la APP Interna para Órdenes de Trabajo de Mantenimiento Correctivo que ya se encuentra en operación.

Los principales problemas de disponibilidad del equipo se presentan a continuación:

La revisión de la información de utilización muestra que los programas de asignación de equipos de OPC distribuyeron adecuadamente el uso a todas las unidades, dando preferencia a la maquinaria más nueva y retirando los equipos obsoletos. A continuación, se presentan los equipos que estuvieron fuera de servicio parte de trimestre debido al programa de reparación y mantenimiento. Como se dijo anteriormente, en el mes de junio de 2024 se encontraron fisuras estructurales de los equipos en los SC01, SC02 y SC03 por lo que estos han sido reemplazados por equipo nuevos.

NOVIEMBRE

- MC02 Fuga de aceite de cilindro de pluma/cambio de sellos en cilindro
- QC01 Reparación de caja reductora de enrollador de cable reel
- RS13 Montaje de caja de transmisión y de diferencial
- RS19 Reparación de motor diésel
- RS21 Transmisión dañada (esperando repuestos)
- RS23 Falla de sensor de ángulo (esperando repuestos)
- RS24 Falla de Transmisión (esperando Capex)
- RS32 Revisión estructural de spreader
- EH01 Montaje de spreader.
- EH02 Armado de torre
- TT11 Cambio de tren de dirección
- TT13 Mantenimiento mayor de motor diésel
- TT26 Hojas de resorte quebradas
- TT59 Falla en motor diésel

DICIEMBRE

- MC03 Instalación del cilindro del boom
- MC04 Cambio de motor de hoist

- QC04 Cambio de cable de hoist
- RS05 Mecanizado de orejas de conexión cilindros de levante boom
- RS13 Montaje de caja de transmisión y de diferencial
- RS14 Cambio de motor diésel
- RS19 Reparación de motor diésel
- RS21 Transmisión dañada (esperando repuestos)
- RS24 Falla de Transmisión (esperando Capex)
- EH02 Armado de torre
- TT05 Fuera de servicio por accidente.
- TT11 Cambio de tren de dirección
- TT50 Barra de cilindro de quinta rueda quebrada
- TT55 Motor diésel dañado

ENERO

- QC01 Cambio de rodamiento de polea de catenaria
- QC03 Cable de hoist en mal estado
- RS04 Brazo derecho de spreader quebrado
- RS13 mecanizado de orejas de conexión.
- RS19 Montaje de motor diésel
- RS21 Transmisión dañada esperando repuestos)
- RS22 Tren de dirección dañado
- RS24 Falla de Transmisión (esperando Capex)
- EH02 Torre dañada
- TT05 Cabina dañada por accidente.
- TT11 Cambio de tren de dirección
- TT13 Overhaul de motor diésel
- TT50 Barra de cilindro de quinta rueda quebrada.

Estado de Obra Civil y Otros Trabajos

Se están llevando a cabo importantes obras y planificación, como se describe en otra parte del informe. Los planes de proyectos anteriores se están actualizando o continúan en espera de la resolución de problemas, la actualización de las proyecciones de carga y las interacciones con otras agencias.

OPC ha desarrollado proyectos de mejora de capital por fases para satisfacer las demandas de alta calidad de servicio y confiabilidad..

Sistema de Generación de Fotovoltaica

El proyecto de Generación Fotovoltaica en el Centro Logístico está totalmente terminado y en plena operación. Toda la electricidad producida, (1,090kW), está siendo distribuida y consumida por OPC Se estima un monto de inversión total de US\$1.2 millones.

El proyecto Generación Fotovoltaica en la cubierta del Taller de Mantenimiento (2,581 m²) con paneles mejorados producirá 551.76kW está 100% terminado. Se estima un monto de inversión de US\$400,000 aproximadamente.

El proyecto Generación Fotovoltaica sobre las estructuras de la Puerta de Acceso 1 y la cubierta para el estacionamiento de autos. La capacidad del sistema es de 315.7 kW con un costo de US\$277,000. El proyecto se encuentra terminado al 100%.

Acceso Peatonal en la Puerta 1

OPC ha completado en la modernización del acceso peatonal en la Puerta 1 con nuevas oficinas y sistemas de seguridad. Ver Figura 1 en el Anexo 1.

Área de Puerta Mejorada

Los aspectos de construcción del proyecto están en espera de negociaciones con las nuevas autoridades pertinentes, modificaciones en las instalaciones de la terminal y pronósticos actualizados de demanda.

Edificio Administrativo

Se siguen examinando los planes iniciales para un nuevo complejo administrativo dentro de la zona de la terminal. Su ubicación se incorporará al final del área no utilizada del edificio de mantenimiento/comedor. Se estima un presupuesto preliminar de US\$750,000.

Ampliación del Muelle 6

OPC sigue evaluando los planes para un mayor desarrollo del Muelle 6, por el momento el proyecto no es prioritario ya que existe una capacidad adecuada incluso después de ampliar el área de almacenamiento 6. Sin embargo, se están llevando a como el diseño y especificaciones para la instalación de un delfín (“Duque de Alva”) al Oeste del Muelle 6 para permitir el atraque seguro de dos buques que requieren una longitud mínima de amarre operativo total (333 m). El equipo de ingeniería de OPC ya recibió un diseño preliminar para el delfín y está en el proceso de contratar una empresa para el diseño detallado de este proyecto.

Otros Proyectos

El nuevo centro de control de operación adjunto a las oficinas administrativas está en funcionamiento. El centro de operación cuenta con los equipos más modernos para dar seguimiento a las operaciones de toda la terminal en tiempo real. Ver Figuras 12, 13, 14, 15 y 16 en el Anexo 1

El diseño del duque de alba para ampliar la capacidad del Muelle 6 ha sido terminado.

La reparación de concreto en la avenida principal está en proceso.

El mejoramiento de las salidas eléctricas en patio de contenedores refrigerados está en proceso.

Mejoramiento de Patios de la Terminal

En el Patio L se está realizando la reparación de pavimento hidráulico con un costo de US\$616,979. La obra lleva un avance del 87%. Ver Figura 22 en el Anexo 1.

Para el 2025, OPC tiene presupuestado la reparación de pavimentos en la terminal. En el Patio 5 se completó la reparación de asfalto con un costo de US\$191,491. Ver Figura 23 en el Anexo 1.

Las adecuaciones con fibra óptica en los patios para las cámaras de seguridad CCTV con un costo estimado de US\$192,373 lleva un avance del 95%. Ver Figura 24 en el Anexo 1.

Como solución temporal OPC está pavimentando algunas áreas para poder utilizarlas para almacenamiento temporal de vehículos. Ver Figura 25 en el Anexo 1.

Los trabajos civiles y eléctrico del Patio T para contenedores refrigerados están temporalmente detenidos hasta el año 2027.

Aspectos Comerciales

- En el mes de enero hubo cambio de gobierno, y aunque el ambiente es de optimismo, se espera que la nueva administración presente sus prioridades y políticas de comercio exterior. Ya se ha nombrado al nuevo gerente de la Empresa Nacional Portuaria, a quién se le ha asignado la tarea de la modernización, transformación y fortalecimiento del sector logístico nacional, que abarca puertos y aduanas con el objetivo de agilizar el comercio exterior, reducir tiempos y costos operativos, atraer inversión nacional e internacional y fortalecer la competitividad de Honduras como plataforma regional.
- Los temas geopolíticos siguen generando incertidumbre a los exportadores hondureños, principalmente por el tema de las tarifas de importación en los Estados Unidos, lo cual repercute en el tráfico portuario.
- No obstante, al mes de enero 2026, el volumen de importación se ha comportado al alza. El pronóstico de tráfico que espera el operador para el año es de un crecimiento de entre 3 a 4% de aumento en volumen con respecto al año 2025.

Reclamos y estadística por tipología

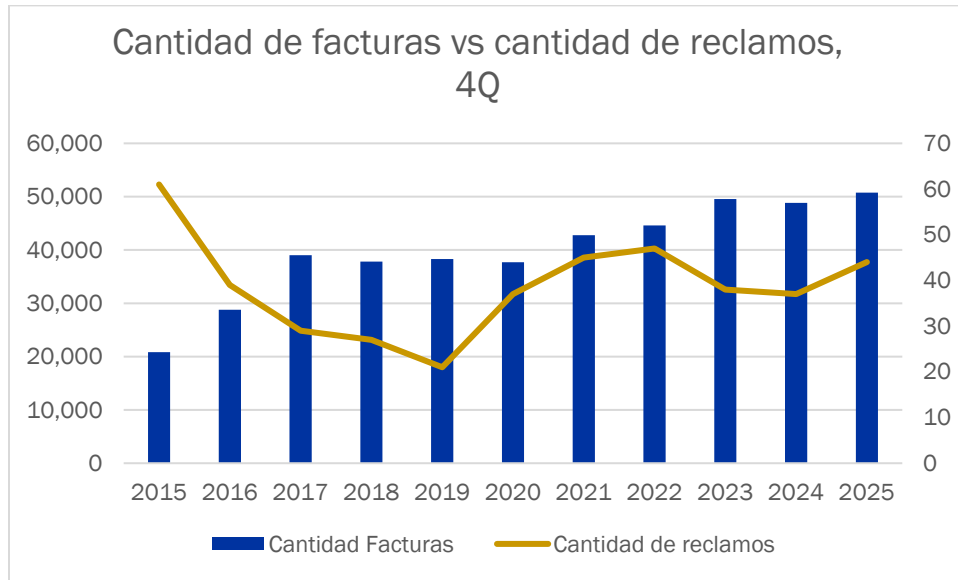
- La inspección que se reportan en el presente trimestre cubre los meses de octubre a diciembre del año 2025. Se procedió a realizar una revisión de los expedientes de reclamos con el personal de OPC, tanto para reclamos por facturación como para reclamos para daños.
- Todos los reclamos, tanto de facturación como de daños, fueron resueltos durante el trimestre y se emitió resolución para ellos.

Reclamos por facturación

- El número total de reclamos registrados en el trimestre fue de 44, esto representa un aumento de 3.9% en comparación al mismo período del año anterior, y una disminución de -2% en comparación con el tercer trimestre del año 2025. En el acumulado a la fecha, los reclamos por facturación disminuyeron en -9.4% con respecto al mismo período que el año anterior (enero – diciembre).
- En promedio, se recibieron en el trimestre un promedio de 14.5 reclamos por mes, o el equivalente a 0.48 reclamos por día. En el trimestre se emitieron 50.7 mil facturas, la cantidad de reclamos recibidos representa el 0.1% del total de facturas emitidas.

- La facturación total del trimestre fue de US\$43.a millones. El monto total reclamado fue por US\$88.4 mil dólares, o el equivalente al 0.2% del monto total facturado, y, de este monto reclamado, se reconoció su totalidad. A continuación, se presenta gráfico comparativo histórico de número de facturas y cantidad de reclamos para el cuarto trimestre de los años 2015 al 2025.

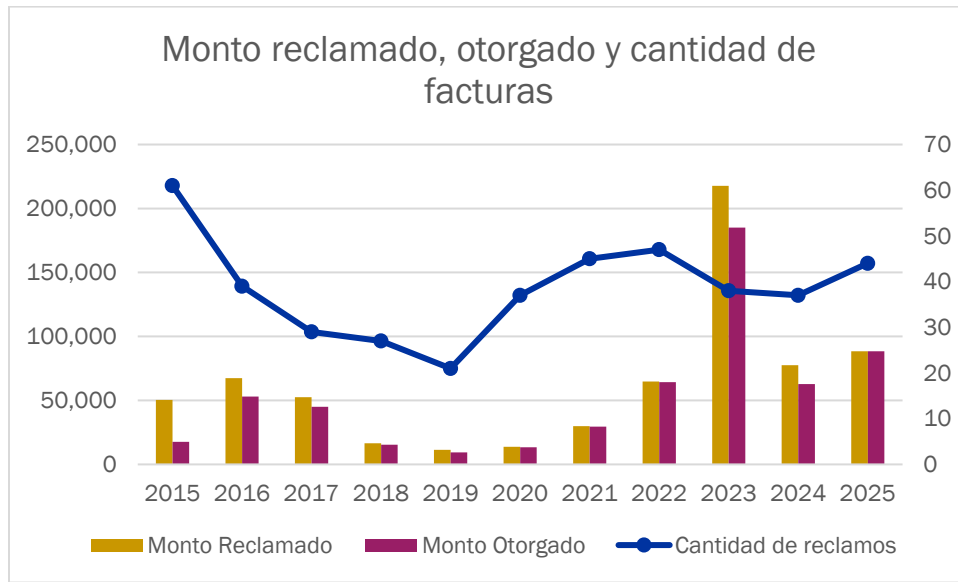
ILUSTRACIÓN 8: COMPARATIVO CANTIDAD DE FACTURAS VS CANTIDAD DE RECLAMOS (4Q)



Fuente: preparado por el consultor con información suministrada por OPC

- El comparativo de los montos reclamados y otorgados presenta un aumento en comparación con el mismo período (4Q) del año anterior, en 14% y 41% respectivamente.
- El total de reclamos atribuibles a causas generadas por el cliente totalizó 50% de los reclamos recibidos; mientras, que el otro 50% fue atribuido por responsabilidad de OPC. Los reclamos correspondientes a pesaje SOLAS (VGM) siguen ocupando el porcentaje más alto con 36% del total de los reclamos; como se ha reportado anteriormente, estos reclamos tienen una cuantía pequeña (USD\$5.21 por contenedor), sin embargo, representa un trabajo administrativo.

ILUSTRACIÓN 9: COMPARATIVO TOTAL FACTURADO VS MONTOS RECLAMADOS Y OTORGADOS (4Q)



Fuente: preparado por el consultor con información suministrada por OPC

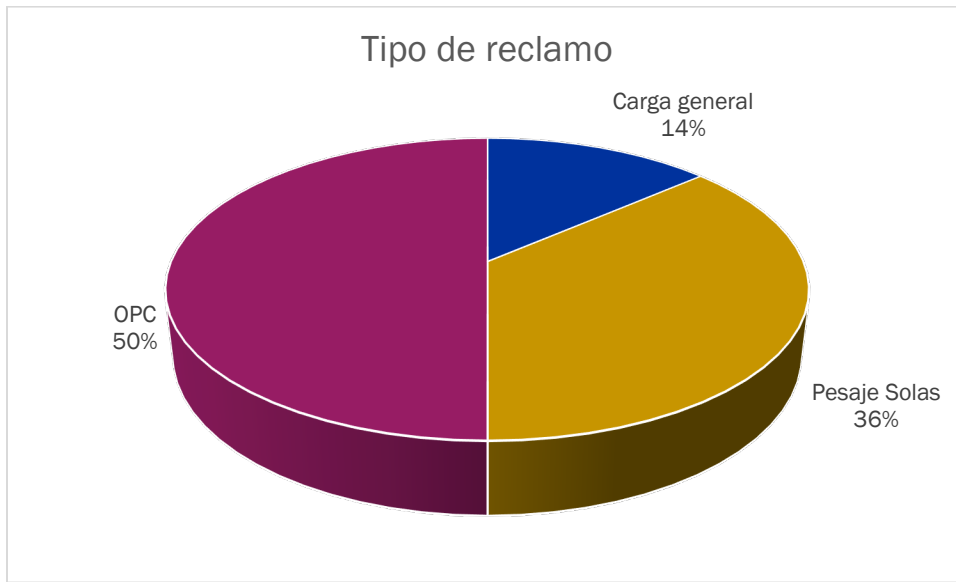
ILUSTRACIÓN 10: RESPONSABILIDAD DE LOS RECLAMOS POR FACTURACIÓN EN EL TRIMESTRE



Fuente: OPC

- La totalidad de los reclamos por facturación recibidos en el trimestre fueron resueltos a favor del cliente, reconociendo el 100% de los montos reclamados.

ILUSTRACIÓN 11: CAUSA DE LOS RECLAMOS EN EL TRIMESTRE



Fuente: OPC

TABLA 8: RESUMEN DE RECLAMOS POR FACTURACIÓN RECIBIDAS EN EL TRIMESTRE

Mes	Total Facturas Emitidas	Total Reclamos	Total Facturado USD	Total Reclamado USD	Total Otorgado USD
Octubre	17,259	20	\$ 14,635,915.72	\$57,839.49	\$57,839.49
Noviembre	16,179	9	\$ 13,398,829.50	\$15,716.88	\$15,716.88
Diciembre	17,302	15	\$ 15,065,322.23	\$14,856.03	\$14,856.03

Fuente: OPC

- En el cuarto trimestre del año, 24 clientes presentaron reclamos. Un total de 3 clientes acumularon el 52% del total de reclamos recibidos, siendo A Andt Nicaragua (cliente que ha registrado el 27% del total de reclamos). Como hemos indicado anteriormente este es el primer cliente en la lista del sistema de cliente de OPC, y quien es utilizado por las líneas navieras para que se realice factura por pesaje Solas. Otros clientes que han presentado más de dos reclamos en el trimestre incluyen Crowley (14%) y CMA CGM (11%).

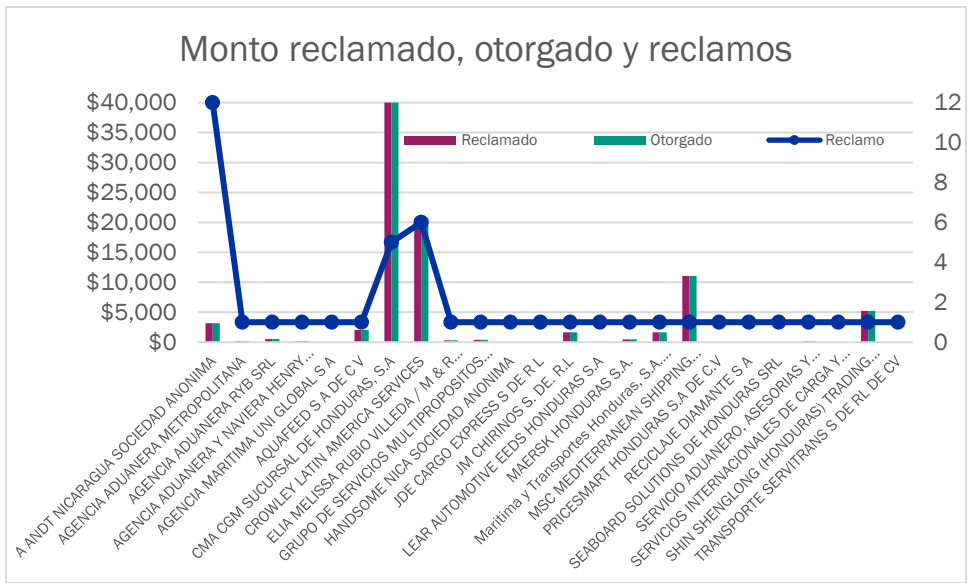
ILUSTRACIÓN 12: CANTIDAD DE RECLAMOS POR FACTURACIÓN, POR CLIENTE



Fuente: OPC

- La siguiente ilustración muestra el comportamiento de los reclamos comparando monto reclamado, otorgado y número de reclamos presentado por cliente. Tal cual se aprecia en el gráfico, CMA CGM presentó reclamos por el 46% del total del monto reclamado, seguido por Crowley, por 23%, MSC (12%), Shin Shenglong (6%) y A Andt Nicaragua (4%). En total, estos clientes fueron responsables por el 91% del monto reclamado.

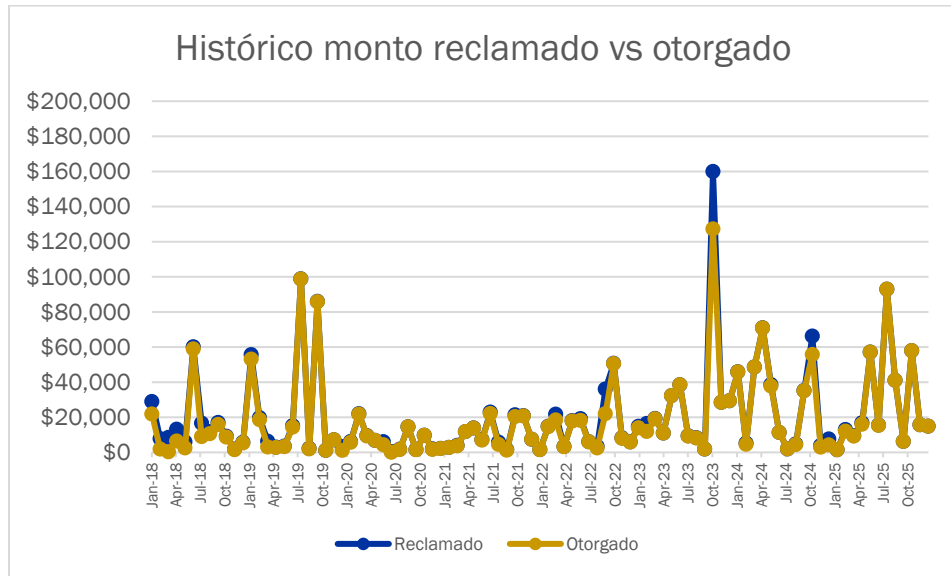
ILUSTRACIÓN 13: COMPARATIVO CANTIDAD DE RECLAMOS, MONTO RECLAMADO Y OTORGADO, POR CLIENTE



Fuente: OPC

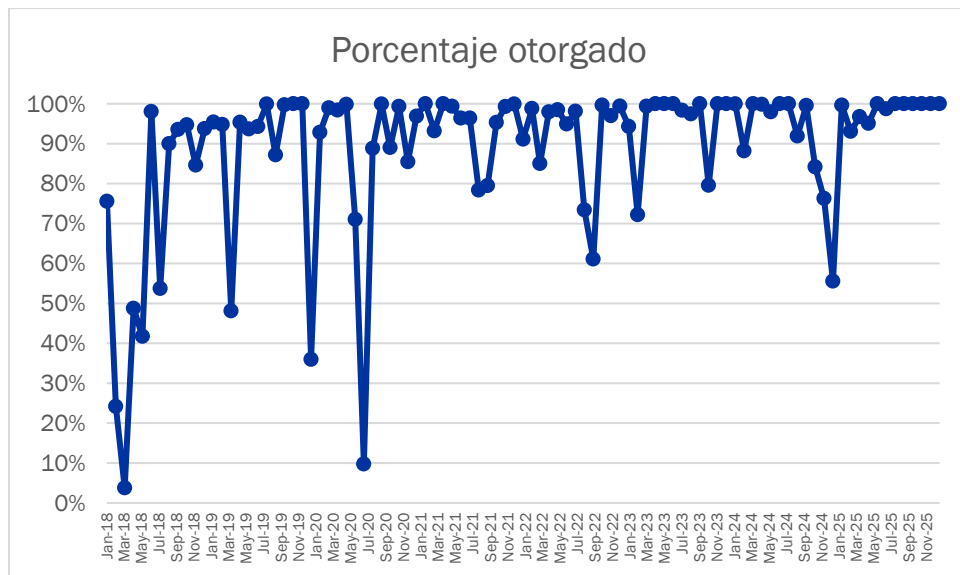
- La siguiente ilustración muestra el comportamiento acumulado (histórico) de los montos reclamados presentados y otorgados; al igual que la ilustración que le sigue los porcentajes otorgados históricamente.

ILUSTRACIÓN 14: COMPARATIVO ENTRE EL MONTO RECLAMADO Y OTORGADO, ACUMULADO POR MES



Fuente: OPC

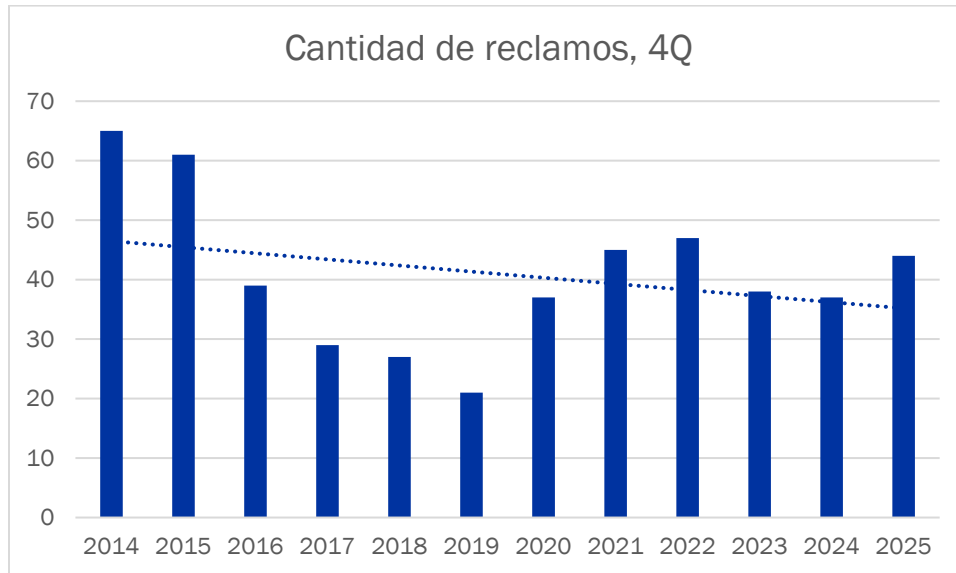
ILUSTRACIÓN 15: COMPARATIVO HISTÓRICO DE LOS PORCENTAJES DE MONTO OTORGADO



Fuente: OPC

- Para el comparativo de año a la fecha (4Q), el número de reclamos aumentó en 45% en comparación al año anterior. El siguiente gráfico muestra un comparativo de reclamos recibidos para el cuarto trimestre de los 2015 al 2025.

ILUSTRACIÓN 16: CANTIDAD DE RECLAMOS PRESENTADOS, COMPARATIVO (4Q)



Fuente: preparado por Nathan con información de OPC

- En la inspección trimestral se realizó revisión documental aleatoria del 36% de los expedientes de reclamos en concepto de facturación del trimestre, encontrando todos los archivos en orden, todos los reclamos fueron resueltos. La tabla siguiente resume los expedientes auditados.

TABLA 9: INSPECCIÓN DOCUMENTAL DE ARCHIVOS DE RECLAMOS POR FACTURACIÓN CUARTO TRIMESTRE 2025

No. Reclamo y/o Referencia	Fecha de Reclamo	Nombre del Cliente	Monto de Factura	Monto Reclamado	Monto Otorgado	Status	Situación
REC-2025-131	07/10/2025	CMA CGM SUCURSAL DE HONDURAS, S.A	\$ 39,934.53	\$ 39,934.53	\$ 39,934.53	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-133	07/10/2025	RECICLAJE DIAMANTE S A	\$ 31.26	\$ 31.26	\$ 31.26	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-137	08/10/2025	HANDSOME NICA SOCIEDAD ANONIMA	\$ 5.21	\$ 5.21	\$ 5.21	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-139	08/10/2025	ELIA MELISSA RUBIO VILLEDA / M & R CUSTOMS BROKERS	\$ 316.52	\$ 316.52	\$ 316.52	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-140	08/10/2025	SERVICIOS INTERNACIONALES DE CARGA Y TRANSPORTE	\$ 20.84	\$ 20.84	\$ 20.84	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-142	17/10/2025	PRICESMART HONDURAS S.A DE C.V	\$ 64.02	\$ 21.34	\$ 21.34	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-145	23/10/2025	A ANDT NICARAGUA SOCIEDAD ANONIMA	\$ 260.50	\$ 260.50	\$ 260.50	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-146	23/10/2025	Maritima y Transportes Honduras, S.A. (MATRA)	\$ 49,963.97	\$ 1,644.32	\$ 1,644.32	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-148	30/10/2025	CROWLEY LATIN AMERICA SERVICES	\$ 14,820.00	\$ 8,543.35	\$ 8,543.35	Procede	Resolución Emitida

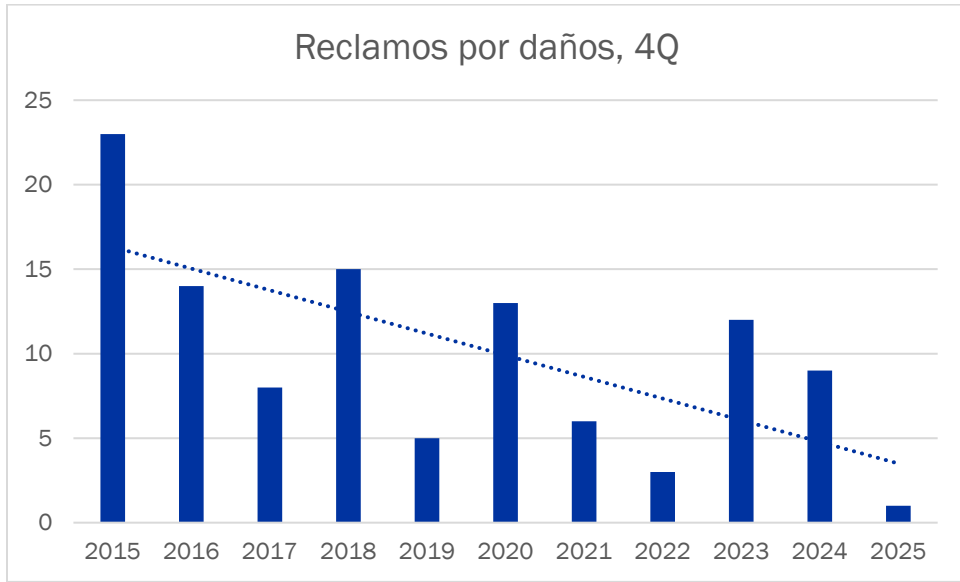
No. Reclamo y/o Referencia	Fecha de Reclamo	Nombre del Cliente	Monto de Factura	Monto Reclamado	Monto Otorgado	Status	Situación
REC-2025-149	30/10/2025	AGENCIA ADUANERA Y NAVIERA HENRY AREVALO FUENTES	\$ 426.62	\$ 178.88	\$ 178.88	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-150	30/10/2025	MAERSK HONDURAS S.A.	\$ 3,509.10	\$ 467.88	\$ 467.88	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-153	06/11/2025	MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA - BRANCH IN	\$ 11,044.88	\$ 11,044.88	\$ 11,044.88	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-155	06/11/2025	AQUAFEED S A DE C V	\$ 2,055.63	\$ 2,055.63	\$ 2,055.63	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-171	22/12/2025	CROWLEY LATIN AMERICA SERVICES	\$ 412.76	\$ 412.76	\$ 412.76	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-174	30/12/2025	CMA CGM SUCURSAL DE HONDURAS, S.A	\$ 13.76	\$ 13.76	\$ 13.76	Procede	Resolución Emitida
REC-2025-175	30/12/2025	GRUPO DE SERVICIOS MULTIPROPOSITOS PORTUARIOS SA DE CV	\$ 2,196.66	\$ 396.36	\$ 396.36	Procede	Resolución Emitida

Fuente: preparado por Nathan de los archivos de OPC

Reclamos por daños

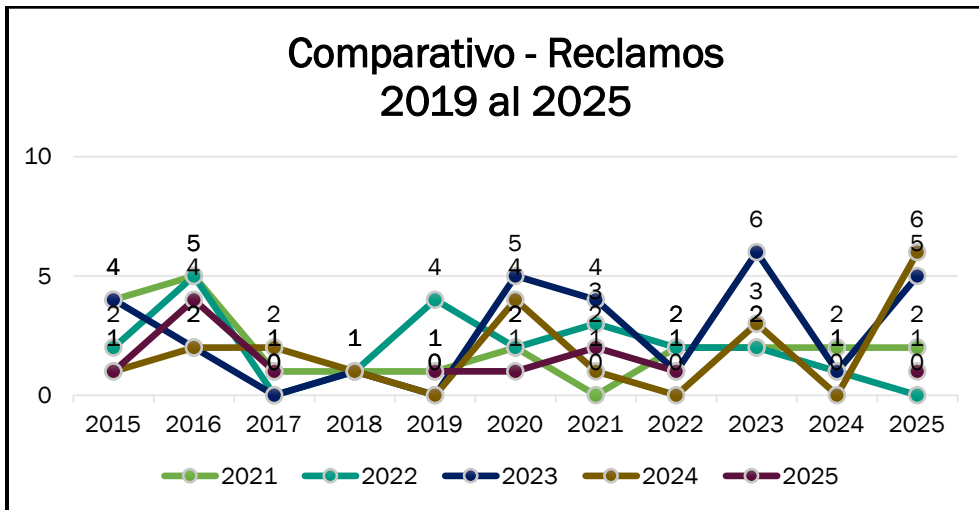
- Durante el cuarto trimestre del año 2025 solo se registró 1 reclamo por daños, en Lempiras. El reclamo se da por una unidad eterna que es golpeada por un terminal tractor. Este reclamo fue resuelto a favor del reclamante y se procede a aprobar el pago por el incidente.
- La cantidad de reclamos recibidos, en el trimestre es la más baja registrada en la terminal desde su inicio. La tendencia en los reclamos por daños sigue mostrando un comportamiento favorable en donde, a pesar de la cantidad de movimientos (107,711 para el trimestre), los reclamos por daños son mínimos. En comparación con el mismo trimestre del año pasado, la reducción fue de -89%.

ILUSTRACIÓN 17: COMPARATIVO DE RECLAMOS POR DAÑOS - AÑOS 2015 A 2025 (4Q)



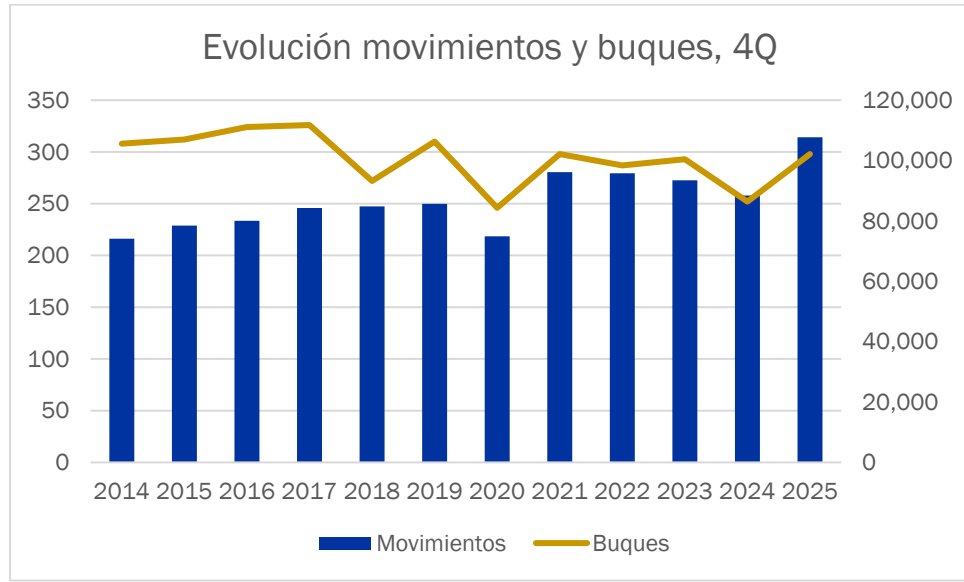
Fuente: preparado por Nathan con información de OPC

ILUSTRACIÓN 18: COMPARATIVO MENSUAL DE RECLAMOS POR DAÑOS 2019 A 2025



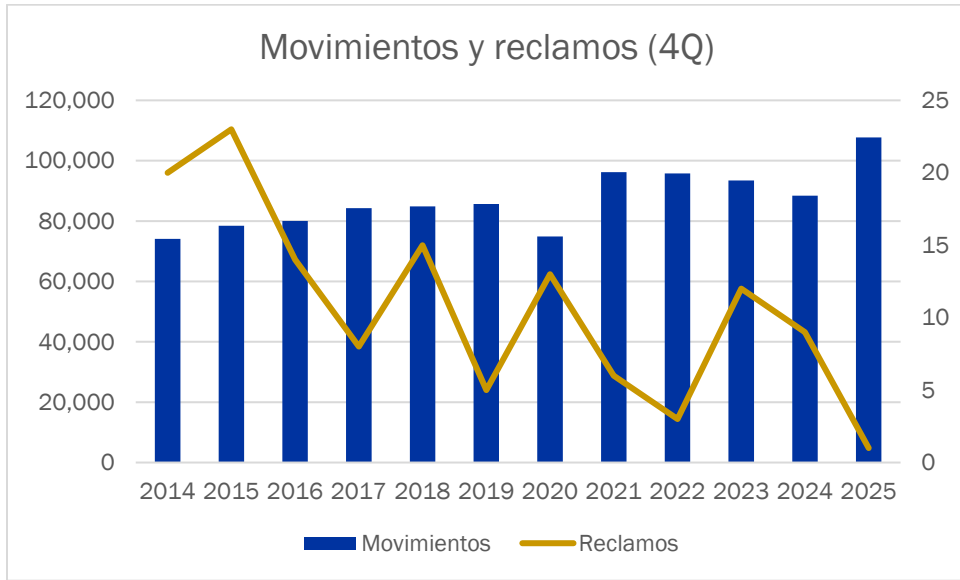
Fuente: OPC

ILUSTRACIÓN 19: COMPARATIVO MOVIMIENTOS TOTALES Y BUQUES ATENDIDOS (4Q)



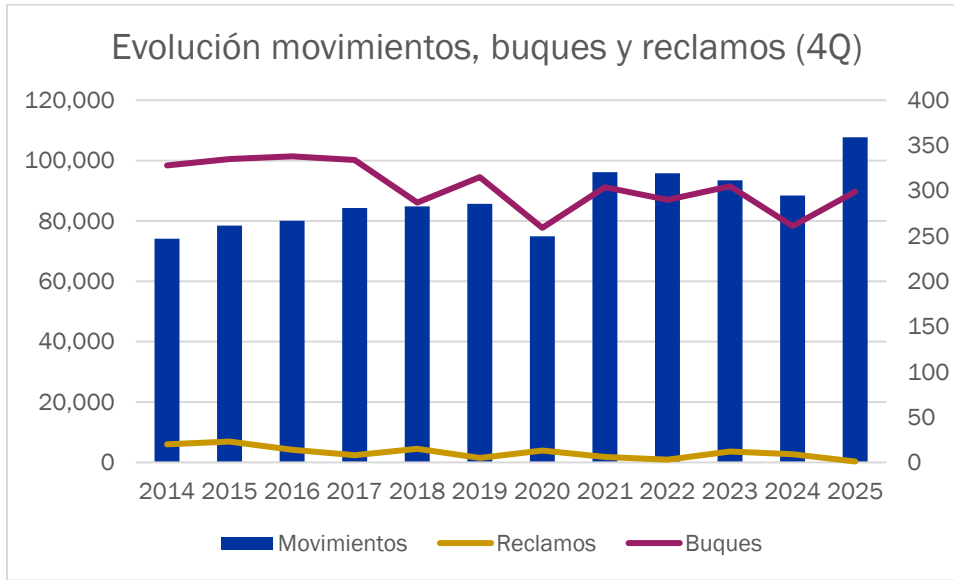
Fuente: preparado por Nathan con información de OPC

ILUSTRACIÓN 20: COMPARATIVO MOVIMIENTOS TOTALES Y RECLAMOS (4Q)



Fuente: preparado por Nathan con información de OPC

ILUSTRACIÓN 21: COMPARATIVO MOVIMIENTOS TOTALES, BUQUES, Y RECLAMOS (4Q)



Fuente: preparado por Nathan con información de OPC

- En nuestra inspección trimestral realizamos revisión documental del 100% de los expedientes de reclamos por daño, encontrándose todos en orden. Se revisó y discutió el único reclamo recibido en el trimestre con la persona encargada en OPC. La Tabla siguiente lista los archivos revisados y una breve descripción de cada caso.

TABLA 10: ARCHIVOS DE REVISIÓN FÍSICA DOCUMENTAL, RECLAMOS DEL CUARTO TRIMESTRE 2025

No. Reclamo	Empresa Reclamante	Tipo de Reclamo	Breve Descripción del Reclamo	MONTO RECLAMADO	PROCEDE/NO PROCEDE	MONTO RECONOCIDO	STATUS
OPC-RL-2025-13	Digna Barahona	Unidad Externa	En fecha 4 de diciembre del 2025, la señora Digna Barahona presentó un reclamo debido a que mientras esperaba a ser cargado en el Patio, uno de nuestro operador que maneja una TT golpeo su cabeza impactando con las llantas traseras del Bombcart y provocando que se dañara el bumper y foco izquierdo.	L 6,095.00	PROCEDE	L 6,095.00	En aprobación
OPC-RL-2025-13	Digna Barahona	Unidad Externa	En fecha 4 de diciembre del 2025, la señora Digna Barahona presentó un reclamo debido a que mientras esperaba a ser cargado en el Patio, uno de	L 6,095.00	PROCEDE	L 6,095.00	En aprobación

			nuestro operador que maneja una TT golpeo su cabeza impactando con las llantas traseras del Bombcart y provocando que se dañara el bumper y foco izquierdo.				
--	--	--	---	--	--	--	--

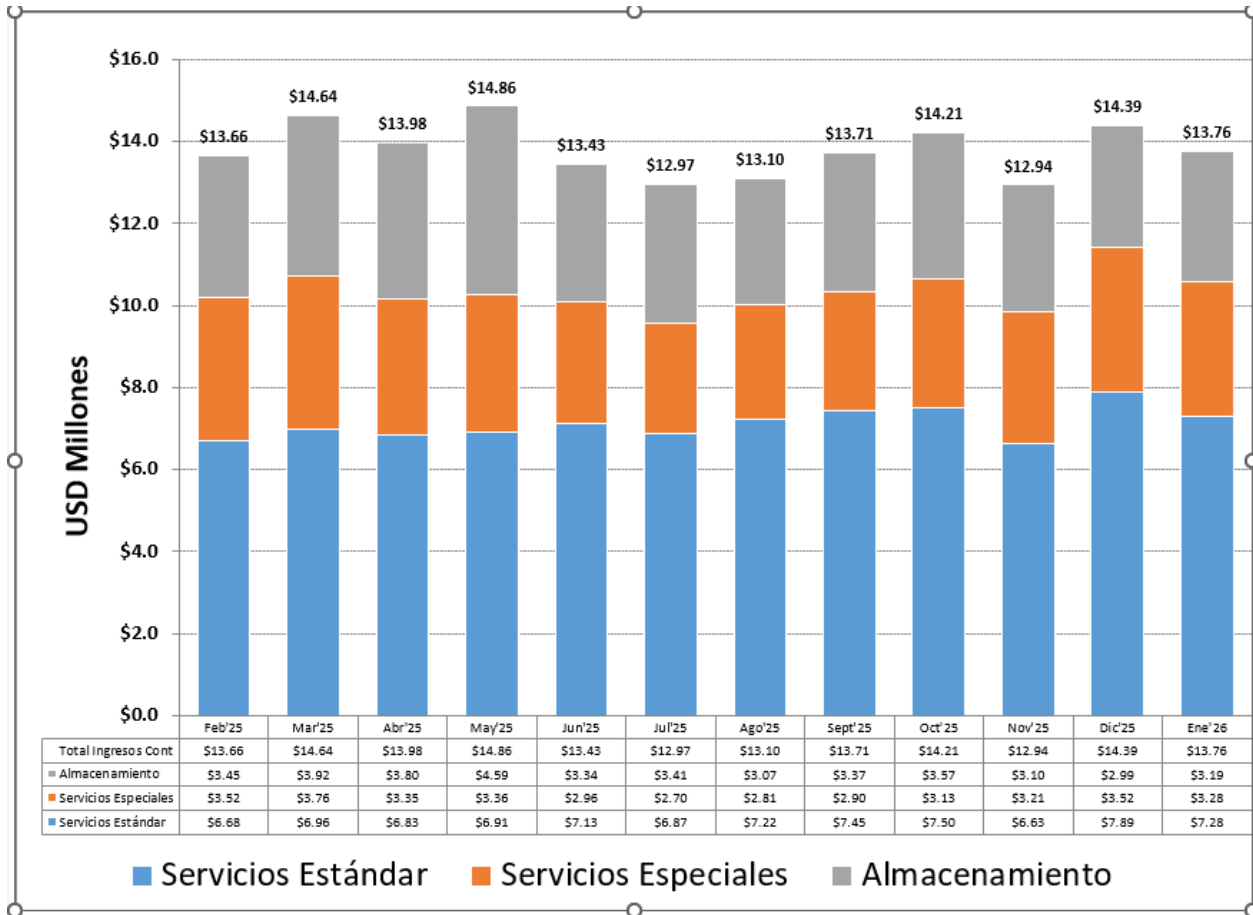
Fuente: preparado por Nathan de los archivos de OPC

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

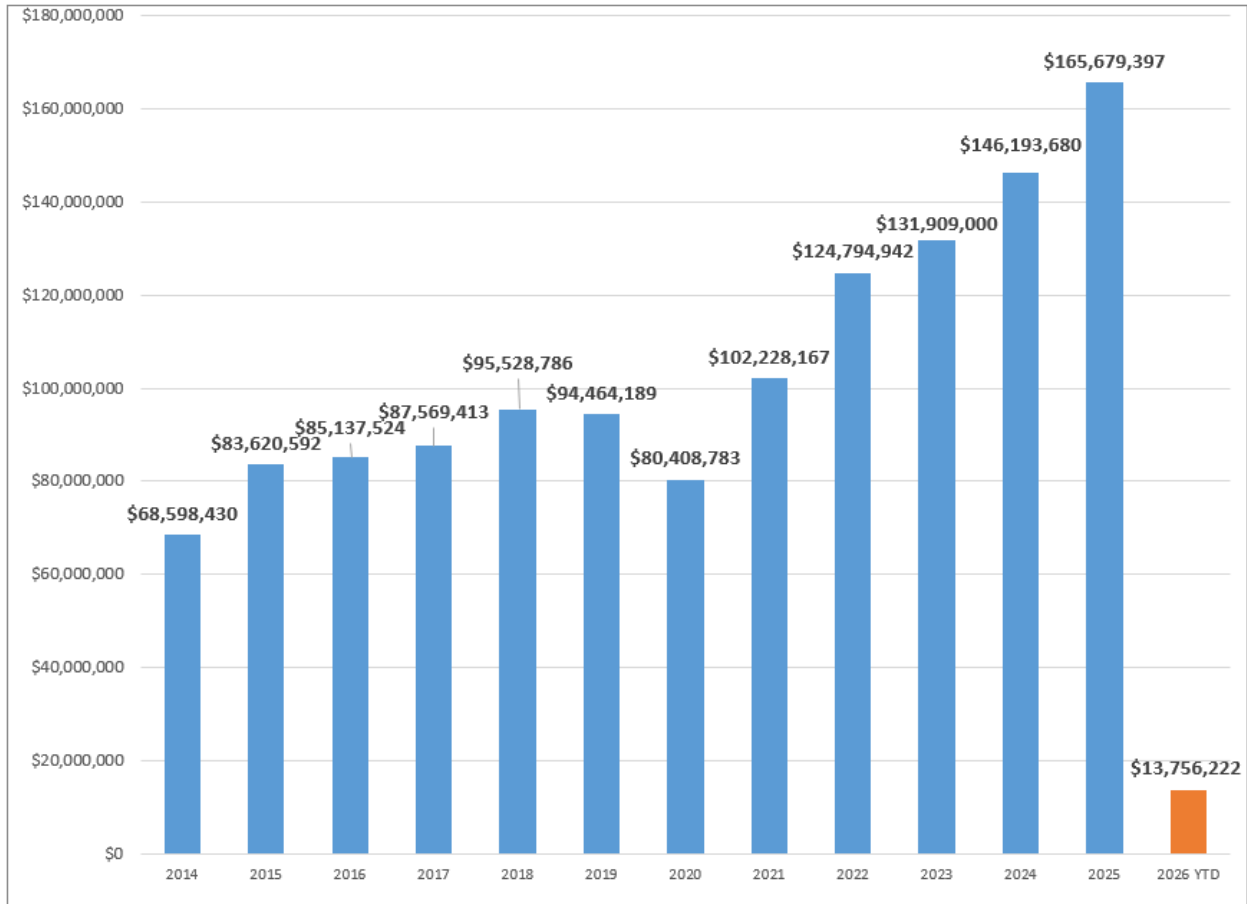
- Los ingresos de enero incluyen un aumento general de tarifas de un 3.47% desde el 1ero de enero del 2026, conforme a la solicitud del operador calculada en base a la formula indicada en el Contrato de Concesión.
- Durante el primer trimestre del año (de noviembre de 2025 a enero de 2026) se recaudaron US\$41.09 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal—lo que representa un aumento de 0.15% con respecto al trimestre anterior. El nivel de ingresos de este trimestre es 6.99% más alto que el nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior.
- Hubo un aumento en ingresos en servicios estándares, ingresos en servicios especiales, e ingresos en almacenamiento entre noviembre de 2025 y enero de 2026. Sin embargo, los ingresos reportados de enero disminuyeron un 4.4% comparado con lo que fue recaudado en el mes anterior. Es importante mencionar que en algunas ocasiones la facturación contable 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 su totalidad en el mes siguiente.
- Durante los tres meses en evaluación, OPC nuevamente suspendió el costo de almacenamiento para ayuda humanitaria, hospitales, donaciones, y medicinas para apoyar a la población impactada por los últimos eventos climático en la región. El nivel de ingresos presenta una tendencia positiva con respecto al 2025. En general el comportamiento del tráfico en la terminal al mes de Enero del 2026 se mantiene con cifras positivas a pesar de que la economía sigue enfrentando todavía algunos de los efectos negativos causados por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo; por la alta inflación; por la incertidumbre de las nuevas políticas arancelarias de la nueva administración en los EE.UU; por el reacomodo de la industria maquiladora y su cadenas logísticas en otros países de la región; por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana; y por los problemas en el sector agrícola del país, el cual no ha podido recuperarse totalmente de los desastres naturales de los últimos años.

ILUSTRACIÓN 22: INGRESOS MENSUALES (US\$) POR SERVICIOS A CARGA EN CONTENEDORES, FEBRERO 2025 – ENERO 2026



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

ILUSTRACIÓN 23: INGRESOS ANUALES (US\$) 2014-2026 YTD

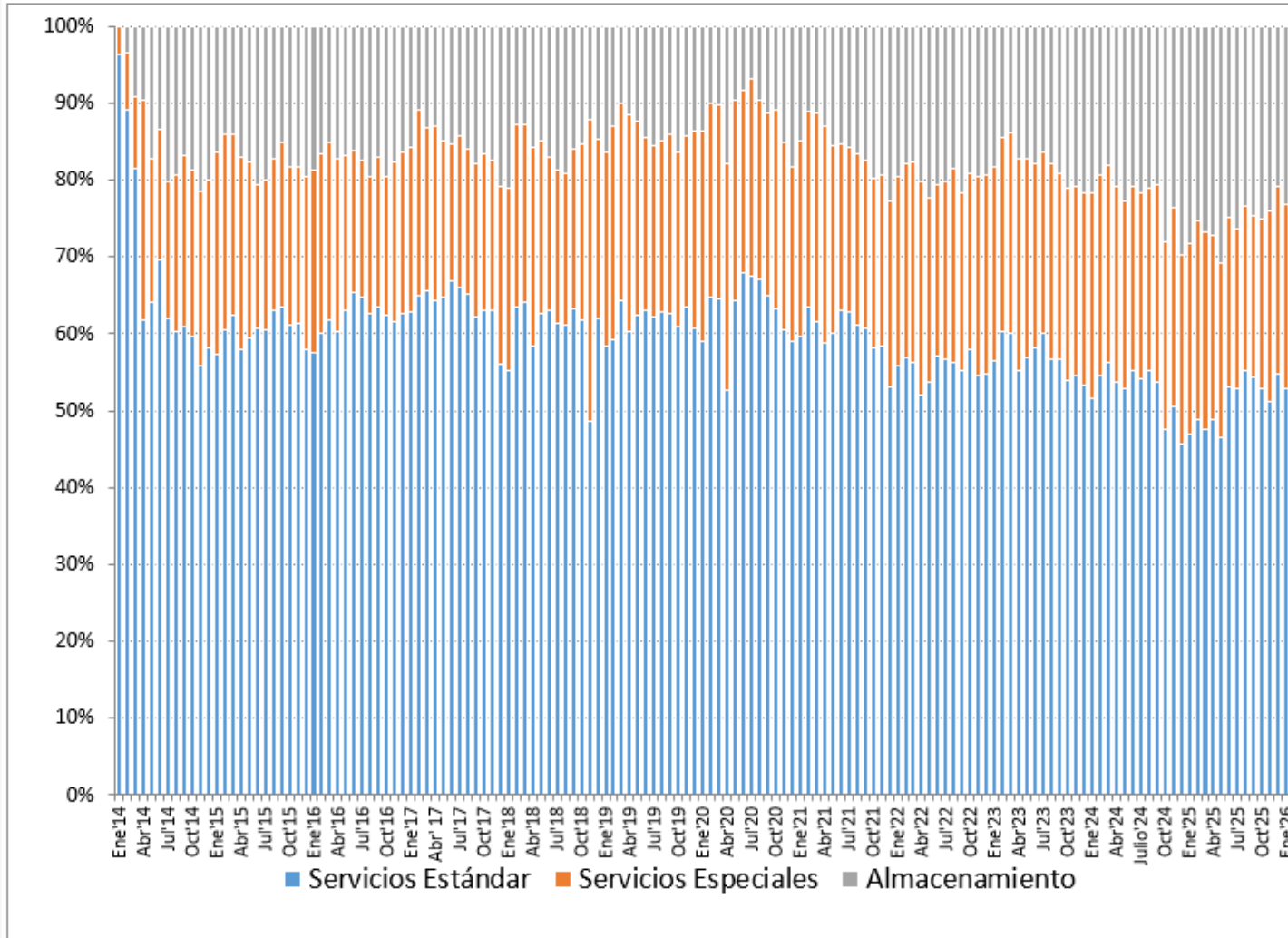


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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: tarifas 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 el nivel de saturación de patios, el almacenamiento ha tenido una importante participación en la mezcla de ingresos de la terminal:
 - Servicios Estándar - participación en el rango del 48.5% al 67.9%, en promedio 58.9%. En este trimestre, la participación fue de un promedio de 53.0%.
 - Servicios Especiales - participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.4%. En este trimestre, la participación fue de un promedio de 24.4%.
 - Servicios de Almacenamiento - participación en el rango del 6.8% al 30.9%, en promedio 17.7%. En este trimestre, la participación fue de un promedio de 22.6%.

ILUSTRACIÓN 24: PARTICIPACIÓN POR CATEGORÍA TARIFARIA EN LOS INGRESOS MENSUALES POR SERVICIOS A CARGA EN CONTENEDORES, ENERO 2014 –ENERO 2026

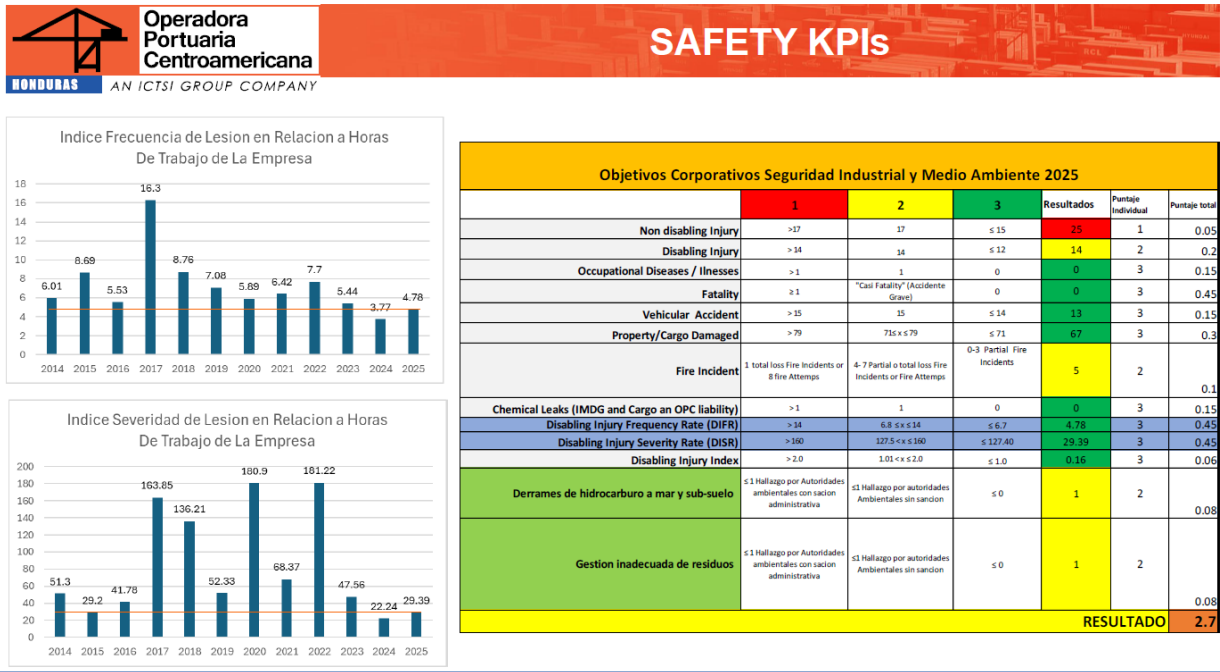


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Ambientales y Sociales

- Durante nuestra inspección, para el día 20 de febrero 2026, se rompió el récord de días sin accidentes en la terminal portuaria (141 días).
- Debido a las obras de ampliación en el patio de contenedores en la terminal se ha implementado cambios en rutas de evacuación y circulación dentro de la terminal.
- Se mantiene activa participación en diferentes programas para reducir incidentes y accidentes como la campaña Stop-Think-Act, y Learning Points Summary, este último para aprender sobre experiencias pasadas y aplicar medidas correctivas pertinentes.
- En temas de medio ambiente, se ha retirado 31 toneladas métricas de chatarra en lo que va del año.
- Desde el año pasado (noviembre) están a la espera de la auditoría ambiental del ICMA, cosa que no ha ocurrido a la fecha de nuestra inspección trimestral.
- Los certificados requeridos por contrato se mantienen válidos y al día. La licencia ambiental tiene vigencia de cinco (5) años y está válida hasta enero 2027.
- Se han realizado cambio a los manuales de procedimiento, actualizando temas como manejo de batería de litio y atención de incendio en buques. Se recibió y revisó copia electrónica del procedimiento de gestión de incidentes; al igual que el protocolo de recepción de carga DG con baterías de litio.
- La terminal se encuentra trabajando en el plan estratégico de SGI para el año 2026.
- El programa de auditorías para el año 2026 inicia en el mes de marzo, y las recertificaciones en junio para los sistemas de gestión ISO, BASC y del corporativo.

ILUSTRACIÓN 25: INDICADORES DE LESIONES, INCAPACIDAD Y DAÑOS – 4 TRIMESTRE 2025



Fuente: OPC

ILUSTRACIÓN 26: ACCIONES RELEVANTES DEL OPERADOR



Operadora Portuaria Centroamericana
AN ICTSI GROUP COMPANY

Acciones Relevantes Dic 2025 – Feb 2026

Salud y Seguridad Industrial

- Record Días sin accidentes próximos a cumplirse (20-feb-2026)
- Cambios en rutas de evacuación y circulación Proyecto Yard 6
- Campaña Stop-Think-Act
- Learning Points Summary por Recurrentes atenciones medicas de emergencia

Medio Ambiente

- Retiro Masivo Chatarra - 31 MT YTD
- Aun a la espera de Auditoria ambiental ICMA
- Proyecto de Limpieza masiva de la terminal






Fuente: OPC

ILUSTRACIÓN 27: SISTEMA DE GESTIÓN E IT



SGI

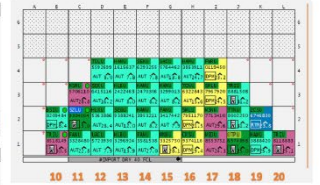
- SGI bajo Gerencia de Cumplimiento y Compras
- Plan Estratégico 2026
- Programa de auditorías

IT

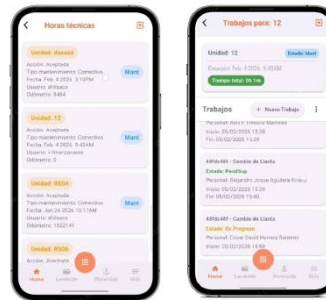
- Modelo DRP Azure **DONE**
- Cambio VMT **in Progress**
- App OPS App (Ship Particular – RORO) - **DEV**
- Proceso de Desistimiento Aduana – Roleo – **Hold**
- Checklist Equipo-Técnica – **in Progress**
- Import Delivery Order IDO - Next
- Smart Appt IA
- Appt Export Cliente Final

Import Delivery Order - IDO

Smart Appt IA



Operation APP



Checklist Equipo – Técnica



IT

- Modelo DRP Azure: Implementación de modelo de replicación y always on con Azure para tener una activación de DRP de 30 minutos
- Cambio VMT: Reemplazo de equipo en las RS y TT por módulos nuevos GETAC
- App OPS App (Ship Particular – RORO): Aplicación mobile para apoyo al personal operativo de OPC donde encontrara módulos como Ship Particular, Descarga de Vehículos con posicionamiento GPS integrado con TOS, Integración con Power BI
- Proceso de Desistimiento Aduana – Roleo: Solicitud de aduana para mejora en los procesos de integración de sistema SARAH y TOS Navis en los procesos de Desistimiento y Roles de Exportación.
- Checklist Equipo-Técnica: Aplicación mobile y Web para la generación de solicitudes de mantenimiento, control de horas de técnica y checklist de equipo
- Import Delivery Order IDO: Sistema de entrega de contenedores de importación mediante un Booking para reducir las reestibas en la terminal.
- Smart Appt IA: Planificación de la generación de Appt y control de turnos según disponibilidad de equipo y carga de la terminal.
- Appt Export Cliente Final: Clientes exportadores de forma directa puedan realizar una Appt de ingreso a la terminal desde PSP.

Fuente: OPC

Anexo 1. Figuras de las Obras y Mejoras a la Infraestructura de la Terminal

FIGURA 1: NUEVAS INSTALACIONES DE ACCESO PEATONAL



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 2: VISTA DEL PATIO C DE LA TERMINAL. NÓTENSE PILAS DE HASTA 5 CONTENEDORES DE ALTURA



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 3: VISTA DEL PATIO C DE LA TERMINAL. NÓTENSE PILAS DE HASTA 5 CONTENEDORES DE ALTURA



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 4: VISTA DEL PATIO AE DE LA TERMINAL. NÓTENSE PILAS DE HASTA 5 CONTENEDORES DE ALTURA



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 5: VISTA DE LOS PATIOS DE CONTENEDORES REFRIGERADOS LA TERMINAL (PATIO M)



FUENTE: FOTO DEL EQUIPO DE NATHAN

FIGURA 6: BUQUE DE CONTENEDORES (HANSA SEIBURG) OPERANDO EN POSICIÓN 5A (EL 18 DE FEBRERO A LAS 8:00 AM) GRÚAS EN OPERACIÓN MCO1 Y PACECO. MUELLES 5B Y 5C SIN OPERACIÓN



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 7: BUQUE DE CONTENEDORES (MARGARETE SCHULTE) OPERANDO EN POSICIÓN 6 (EL 18 DE FEBRERO A LAS 8:00AM) STS 04 Y STS 03 OPERANDO



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 8: GRÚA MOVIL MCO2 EN REPARACIÓN



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 9: BUQUES EN LA BAHIA



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 10: BUQUE DE CONTENEDORES (SEABORD PATRIOT) OPERANDO EN POSICIÓN 5A (EL 18 DE FEBRERO A LAS 2:00 PM) GRÚAS EN OPERACIÓN MCO1 Y PACECO. MUELES 5B Y 5C SIN OPERACIÓN



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 11: BUQUE DE CONTENEDORES OPERANDO EN POSICIÓN 6



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 12: VISITA AL CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 13: PANTALLAS CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES (ACCESO DE CAMIONES)



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 14: CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES (FILA DE CAMIONES ESPERANDO ESCÁNER DE IMPORTACIÓN)



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 15: FILA DE CAMIONES ESPERANDO ESCÁNER DE IMPORTACIÓN



Fuente: OPC

FIGURA 16: FILA DE CAMIONES ESPERANDO ESCÁNER DE IMPORTACIÓN



FUENTE: OPC

FIGURA 17: NUEVO PATRÓN DE VIALIDAD DEBIDO A OBRAS EN PATIO A



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 18: OBRAS DE AMPLIACIÓN DE LOS PATIOS 6A, 6B, Y 6C



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 19: OBRAS DE AMPLIACIÓN DE LOS PATIOS 6A, 6B, Y 6C



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

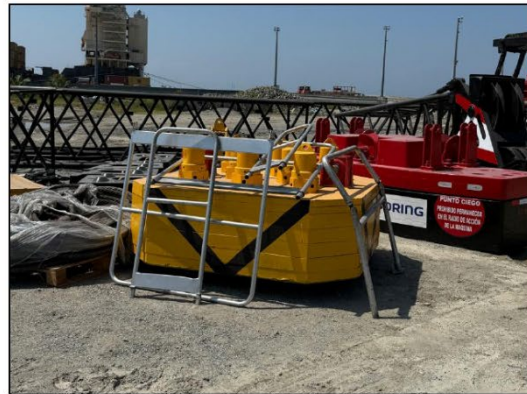
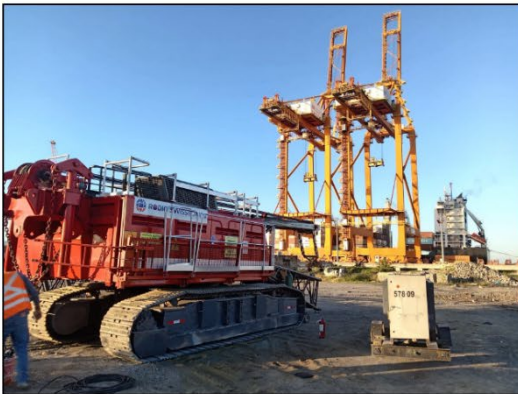
FIGURA 20: OBRAS DE AMPLIACIÓN DE LOS PATIOS 6A, 6B, Y 6C.

□ EARTHWORKS, GROUND IMPROVEMENT & PAVEMENT
YARD 6A, 6B 6C



Fuente: OPC

□ Dynamic Compaction



Mass: 16 ton

Fuente: OPC

FIGURA 21: MIEMBROS DEL EQUIPO DE NATHAN OBSERVANDO OPERACIONES EN LA POSICIÓN 6




Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 22: AVANCE DE LA OBRA EN EL TERCER PUENTE DE ACCESO



Fuente: Foto del Equipo de Nathan

FIGURA 23: OTROS PROYECTOS RELEVANTES DEL 2025-2026

 2025-2026 OTHER PROJECTS	
2025 OTHER PLANNED PROJECTS	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ New Reefer Yard T – Civil & Electrical works 	Status: Re Scheduled to 2027.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reefer Outputs 	Status: On going.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Main generators housing revamping Phase 2 	Status: On going.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Improvements in personnel and customer areas 	Status: Finished
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dolphin in Berth 6 North-west side 	Status: Design process finished.
2026 OTHER PLANNED PROJECTS	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concrete Pavement repair in main street 	Status: On going.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 QC (1 Panamax 1 Post-Panamax) in Berth 5&6 replacing MHCs and Berths adequacy 	Status: On going.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Improvements in Gate 2 (Electric System & Office) 	Status: Design process
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Improvements in drainage at main roads Gate 1 y 2 	Status: Design process
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relocation of water tank in Logistic Center. 	Status: Not started
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Replacement of conductor line for STS 02 crane’s power supply 	Status: Not started
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Replacement of electric components in reefer rooms and Main Substation 	Status: Bidding process
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Replacement of Electric Controller of the firepump and Extinguisher system in deck soffit Berth 5 	Status: Not started.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Billing-CUS building improvements 	

Fuente: OPC