



TERMINAL DE
CONTENEDORES Y
**CARGA GENERAL DE
PUERTO CORTÉS**

INFORME MENSUAL

GERENCIA DE REGULARIZACIÓN

DICIEMBRE - 2025

INFORME DE PROYECTO CORRESPONDIENTE AL MES DE DICIEMBRE DE 2025 GERENCIA DE REGULARIZACIÓN

PERÍODO DEL INFORME: Al 31 de diciembre de 2025

NOMBRE DEL PROYECTO: Contrato para el Diseño, Financiamiento, construcción, Operación y Explotación de la Terminal de Contenedores y Carga en General de Puerto Cortés.

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

Puerto Cortés, Cortés, Honduras.

CONCEDENTE: Empresa Nacional Portuaria. (ENP).

CONCESIONARIO U OPERADOR: Operadora Portuaria Centroamericana. (OPC).

EMPRESA SUPERVISORA: NATHAN ASSOCIATES.

FECHA DE INICIO DE VIGENCIA DEL CONTRATO: 21 marzo 2013.

FECHA DE TERMINACIÓN DE LA CONCESIÓN: 21 marzo 2043.

PLAZO DE CONCESIÓN: 30 años.

MONTO ESTIMADO DE INVERSIÓN: US\$ 624,371,610.00

No. DECRETO EJECUTIVO DEL CONTRATO DE FIDEICOMISO: PCM-012-2012, publicado en el Diario Oficial LA GACETA el 30 de marzo de 2012.

No. DECRETO LEGISLATIVO DEL CONTRATO DE FIDEICOMISO: Decreto Legislativo 82-2012, publicado en el Diario Oficial LA GACETA el 31 de agosto de 2012.

MODIFICACIONES AL CONTRATO:

Adendum No. 1 (29 octubre 2015)

FIDUCIARIO: BANCO FINANCIERA COMERCIAL DE HONDURAS. (FICOHSA).

PLAZO CONTRATO DE FIDEICOMISO: 30 años

1. ETAPA DE INICIO

a. Proyecto Ejecutivo/ Plan Maestro

Etapa de las obras obligatorias sobre las infraestructuras existentes: Corresponde a la operación de la terminal y la implementación de las mejoras a la infraestructura existente y al equipamiento portuario, incluyendo las instalaciones marítimas actuales (muelle 4 y muelle 5). El operador contara con un período máximo de veinticuatro (24) meses contados a partir del otorgamiento de los permisos para la ejecución, entrega y hasta la recepción por el fiduciario, de las obras correspondientes a esta fase.

2. ETAPA DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS

b. AVANCE DE EJECUCIÓN FINANCIERA: Porcentaje de avance financiero actual.

La inversión comprometida en infraestructura y equipamiento en los primeros 14.4 años de concesión es por USD\$ 624 Millones y el tiempo de la concesión concluye el 31 de septiembre de 2042. Al 30 diciembre del 2025 se reporta una inversión de \$305 millones de dólares incluyendo la etapa constructiva y de equipamiento a la terminal. *(Datos aprox. reportados por el banco Fiduciario).*

c. Resumen de estatus actual de la Concesión.

Vigente la nueva estructura contractual a partir de la firma de la modificación al contrato, abrió paso a la agilización en la expedición de las licencias ambientales para la reparación y rehabilitación del muelle 5 y para la construcción del muelle 6 en su primera fase, con su respectivo dragado y relleno. Teniendo como base la disposición de nuevas áreas en la terminal, la estrategia comercial de OPC se expandió a fin de apresurar la atracción de volúmenes de contenedores y carga general con las navieras y principales usuarios, no solo locales sino regionales.

3. ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:

d. Detalle de Servicios brindados por el Concesionario:

Operaciones de Muelle

- Traslados
- Removidos Bodega a Bodega.
- Removidos / Estiva, vía muelle.
- Descarga de tapa (escotilla, compuerta - pontones - Hatch de bodega).
- Descarga de Javas o Cajas de Equipamiento

Operación de Importación

- Descarga de Contenedores
- Descarga y Trinca especial de contenedores
- Transferencia

MAPA DE UBICACIÓN



GLOSARIO

No.	Partes de un Barco	Descripción
1	Eslora	Longitud total de un barco (desde popa hasta proa)
2	Popa	Parte trasera de un barco
3	Proa	Parte delantera de un barco
4	Estribor	Parte derecha de un barco visto desde Popa
5	Babor	Parte izquierda de un barco visto desde Popa
6	Buque	Embarcación o Barco de gran tonelaje
7	TEU	Unidad de equipo (contenedor) de 20 pies de largo
8	Cubierta	Parte superior o piso de un barco
9	Carena	Parte del un barco que va sumergida al navegar
10	Darsena	Parte de un puerto resguardada artificialmente, adecuada para la carga y descarga de embarcaciones
11	Quilla	Pieza inferior metálica que va de popa hasta proa sobre la cual descansa toda la armazon del barco
12	Manga	Es el ancho de un barco
13	Calado	Es la distancia vertical desde la quilla del barco hasta el espejo del agua
14	Encallar	Quedar atrapado un barco sin movimiento en arena o piedras
15	Crujía	Línea central longitudinal de un barco visto en planta
16	Casco	Toda la parte lateral (perimetro) exterior de un barco
17	Cuadernas	Soportes laterales de un barco
18	Mamparos	Son los tabiques verticales que separan las secciones interiores de un barco
19	Obra viva	Es la superficie sumergida de un barco
20	Obra muerta	Es la superficie de un barco que esta fuera del agua
21	Franco bordo	Es la distancia vertical desde el espejo del agua hasta la cubierta superior o principal de un barco



4. ACTIVIDADES RELEVANTES REALIZADAS POR EL CONCESIONARIO EN ESTE PERÍODO DICIEMBRE 2025.

Descripción de actividades ejecutadas:

MUELLE 5:

- a. En las instalaciones del muelle 5 se observaron operaciones de descarga y carga de contenedores, estaban atracados dos buques en el muelle, las operaciones se estaban ejecutando con la grúa Paceco y dos grúas móviles MC-01 y MC-02. Los contenedores son trasladados hasta los patios por medio de camiones Terminal Tractor/Mulas.
- b. Se observó el estribo de contenedores en área de patios 5, la operación estaba siendo ejecutada con la montacarga Reach Stacker, el avance de esta operación depende que tan rápido llegue la Terminal Tractor/Mulas con las unidades a la zona de estiba.
- c. Se observó la importación de equipo para construcción (Tractores D6, Retroexcavadora, Buses Coaster), también la importación de maquinaria para la industria del agro.

MUELLE 6:

- a. Se observó un buque atracado en las instalaciones del muelle 6, la operación de la descarga de contenedores se estaba ejecutando con una de las grúas Súper Post Panamax, la otra grúa estaba sin operar el día de la visita, estas grúas operan con energía eléctrica, cuando se está en mantenimiento una de las grúas Súper Post Panamax, la descarga de contenedores se ejecuta con una grúa móvil MC-1 o MC-2 para mantener el mismo rendimiento en la descarga.

EVIDENCIA FOTOGRÁFICA Y COMENTARIOS

A continuación, se presenta evidencia fotográfica de la Terminal de Contenedores y Carga General, mes de diciembre de 2025:

**TEMA: TERMINAL DE CONTENEDORES Y CARGA GENERAL-OPC
MUELLE 5 y 6.**



Se observa buque atracado en las instalaciones del muelle 5.



Se observa camión Terminal Tractor/Mula para el traslado de contenedores hasta el patio 6A.



Se observa grupo de generadores que usa la terminal cuando se va el fluido eléctrico de la ENEE.



**TEMA: TERMINAL DE CONTENEDORES Y CARGA GENERAL-OPC
MUELLE 5 y 6.**



Se observan buque atracado en las instalaciones del muelle 6.



Se observa generador ubicado en las cercanías del muelle 5.



Se observan montacarga Reach Stacker en taller de mantenimiento.

5. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES

Servicios a las naves:

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves no muestran una eficiencia totalmente satisfactoria. Durante el mes de diciembre de 2025, la espera para el inicio de operaciones alcanzó un promedio de 30 minutos (cuando el parámetro máximo requerido es de 20 minutos). El 90% de las operaciones tuvo un comportamiento adecuado con un inicio que se mantuvo en 14 minutos o menos (por debajo al promedio máximo requerido de 30 minutos). Discutiremos de este tema con la OPC durante nuestra próxima visita trimestral, programada para febrero. OPC sigue trabajando con las autoridades involucradas para buscar una mayor eficiencia de los protocolos de seguridad y sanidad que deben cumplir las naves al arribar el puerto, lo que permitirá reducción en los tiempos de espera del inicio de operaciones. *(Datos proporcionados por Nathan Associates)*

Servicios al transportista:

- En el mes de diciembre los parámetros que miden el nivel de servicios al transportista muestran un nivel de eficiencia bastante satisfactorio, con una mejora en comparación con los últimos 12 meses. El tiempo de atención promedio al usuario durante el mes de diciembre de 2025 para el retiro/entrega de mercancías es de 47.1 minutos para 90% de las operaciones sencillas (superior al requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 57.7 minutos para 90% de las operaciones dobles (por debajo al requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles). En el mes de diciembre, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue de 22.6 minutos, que cumple con el parámetro de 40-75 minutos. El 5 de diciembre había una larga fila de camiones de importación (al menos 10) esperando a pasar por el escáner de rayos gamma (ver Figura 3). Discutiremos de este tema con la OPC durante nuestra próxima visita trimestral, programada para febrero. *(Datos proporcionados por Nathan Associates)*

Servicios a la carga:

- Los parámetros que miden el nivel de servicio a la carga en lo que respecta a la asignación de grúas para la movilización de carga y su productividad muestran valores no totalmente satisfactorios.
- La productividad de las dos grúas de pórtico (las dos grúas post-panamax en el Muelle 6) registraron un promedio de 20.8 mph y la grúa Paceco en el muelle 5 registro un promedio de 17.0 mph. El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 19.7, que no supera 13 al parámetro de servicio de 25 mph (movimientos por hora). Hemos observado que las grúas tienen que esperar la llegada de los tractocamiones para poder descargar el contenedor. Al parecer la saturación de patios requiere ciclos de operaciones de los tractocamiones más prologado que los ciclos de carga y descarga de las grúas.
- La productividad de las grúas móviles supero el parámetro de servicio de 14 mph, alcanzando solo un promedio mensual de 15.6 mph.
- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.37 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.74 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Para naves con más de 800 contenedores se asignaron en promedio 2.32 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. La operación con mayor volumen fue de 1,223 contenedores. Según OPC, el problema de asignación de grúas se debe en su mayoría a que las visitas de buque no cumplieron con sus ventanas asignadas, principalmente por demoras externas a la operación de la terminal y congestión en puertos de origen o desvíos de itinerario. (*Datos proporcionados por Nathan Associates*)

6. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES

Ingresos por Servicios a Contenedores:

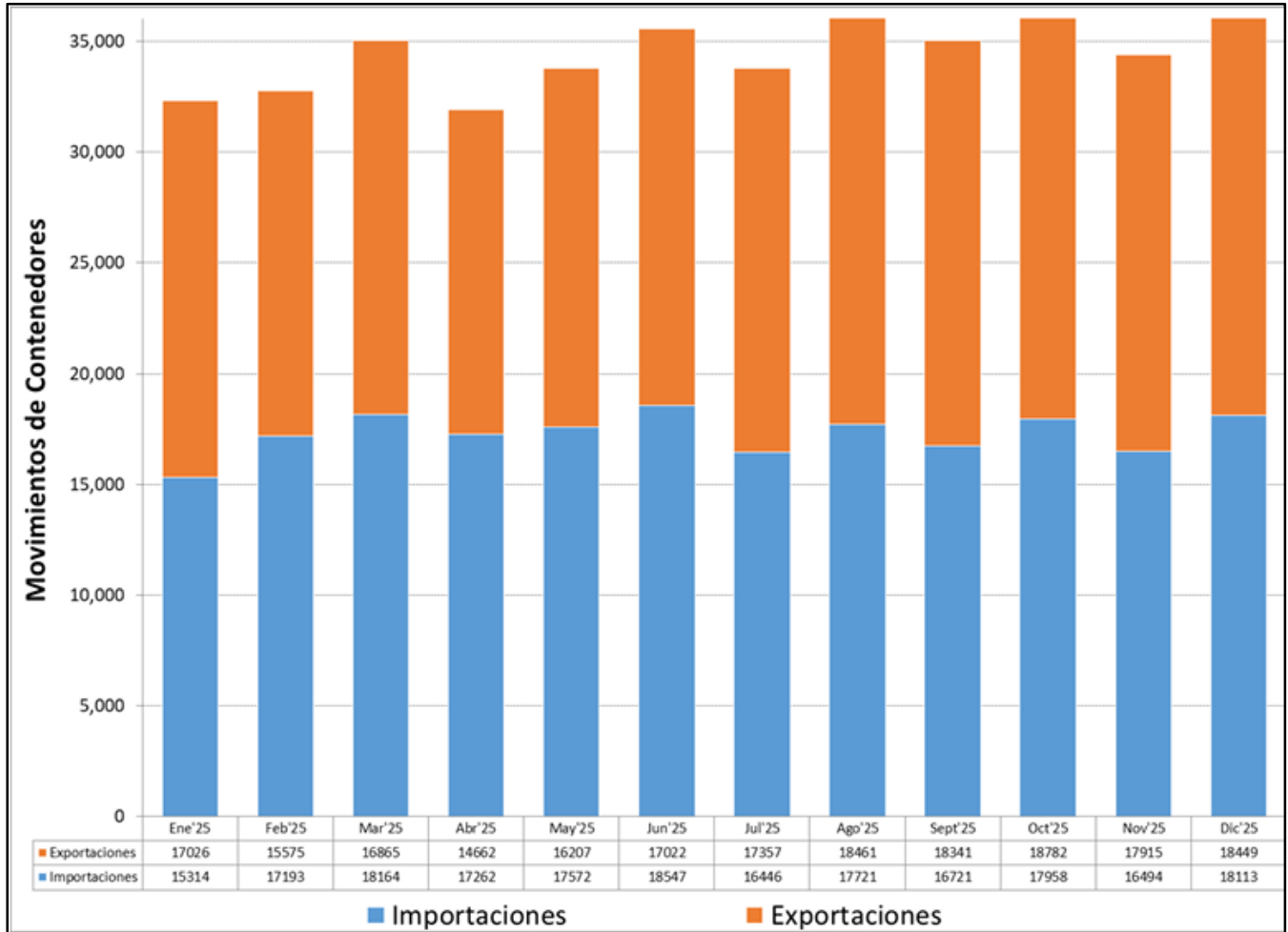
- Durante el periodo enero de 2025 a diciembre de 2025 se recaudaron US\$165.7 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 13.3% en términos nominales con respecto al nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior. Las siguientes ilustraciones presentan los ingresos mensuales del periodo enero de 2025 a diciembre de 2025 por servicios a contenedores.
- Durante diciembre de 2025 se recaudaron US\$14.4 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, un aumento de 9.8% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior. Los ingresos de diciembre incluyen un aumento general de tarifas de un 3.06% desde el 1ero de enero del 2025 conforme a la solicitud del operador calculada en base a la formula indicada en el Contrato de Concesión. Siguiendo lo establecido en el contrato de concesión, se ha aprobado un aumento general de tarifas del 3.47% a partir del 1ero de enero del 2026.
- Los ingresos reportados de diciembre aumentaron un 11.2% comparado con lo que fue recaudado en el mes anterior. Hubo un aumento en ingresos en servicios estándares, e ingresos en servicios especiales en comparación con el mes anterior. Sin embargo, hubo una disminución en ingresos de almacenamiento en comparación con el mes anterior. Es importante mencionar que en algunas ocasiones la facturación contable del mes no coincide con el movimiento real de contenedores ya que hay operaciones se inician al final del mes y que terminan al inicio del mes siguiente, pero se facturan en el mes siguiente.

- Como en los meses anteriores, OPC nuevamente suspendió el costo de almacenamiento para ayuda humanitaria, hospitales, donaciones, y medicinas para apoyar a la población impactada por los efectos de eventos climáticos.
- En términos de ingresos, diciembre fue un mes muy bueno para OPC. Las cifras positivas en este mes son el resultado de una ligera recuperación económica y un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país. Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo; por la alta inflación; por los retrasos en los puertos de la región; por la incertidumbre de las nuevas políticas arancelarias de la administración en los EE.UU; por el reacomodo de la industria maquiladora y su cadenas logísticas en otros países de la región; por el cambio de rutas de algunas de las navieras para evitar las ineficiencias operativas de los puertos de la región; y por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana. *Datos proporcionados por Nathan Associates)*



**GRÁFICA DE INGRESOS MENSUALES (US\$) POR SERVICIOS A CARGA EN CONTENEDORES
TERMINAL DE CONTENEDORES DICIEMBRE 2022 HASTA DICIEMBRE 2025**

GRÁFICA #1

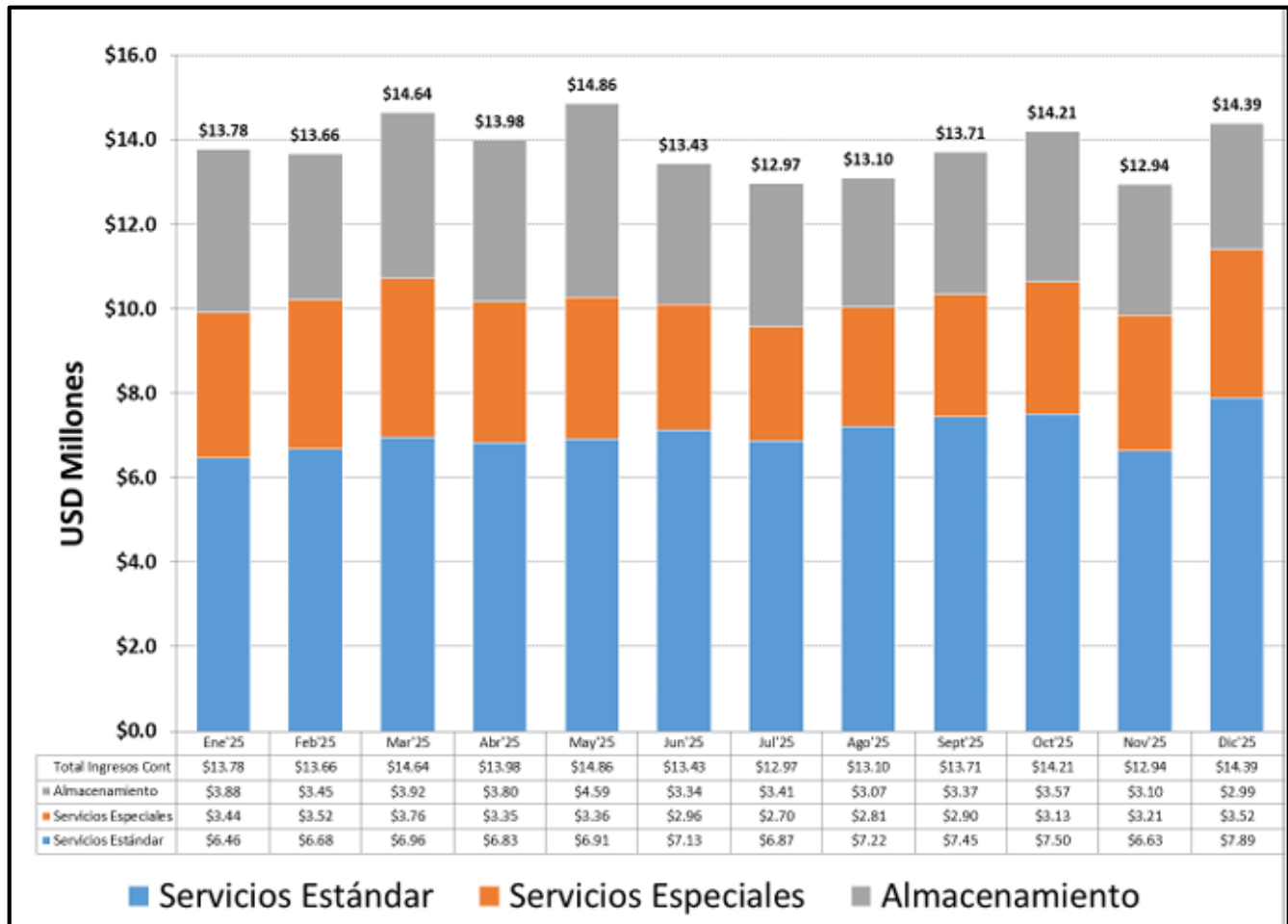


www.sapp.gob.hn

* Datos proporcionados por Nathan Associates. Diciembre 2024.

GRÁFICA DE INGRESOS ANUALES (US\$) TERMINAL DE CONTENEDORES 2014 - 2025

GRÁFICA #2



* Datos proporcionados por Nathan Associates. Diciembre 2024.

7. FUERZA LABORAL ACTUAL:

- Son 516 empleos directos y 471 empleos indirectos, suman 987.

8. EVOLUCIÓN Y ESTADÍSTICA DE LAS OPERACIONES

- Durante el mes de diciembre de 2025, se movilizaron 36,562 contenedores de exportación e importación (equivalente a 69,736 TEUs, es decir, 1.907 TEUs por contenedor), lo que representa un aumento de 26.16% con respecto al mismo mes del 2024 y un aumento de 6.3% con respecto al mes anterior. Las importaciones aumentaron un 9.8% y las exportaciones aumentaron un 3.0% con respecto al mes anterior; lo que es consistente con el ciclo operativo típico de OPC, en donde por lo general la carga en diciembre aumenta ligeramente con respecto a los niveles del mes anterior debido a la temporada navideña (ver Ilustraciones 3, 4, y 5). Este ha sido el mejor mes de diciembre desde que se inició la concesión. El movimiento total de contenedores y el movimiento total de contenedores de importación y de contenedores de exportación alcanzaron los niveles más altos para el mes de diciembre desde que se inició la concesión. Es probable que este aumento del volumen de contenedores del mes de diciembre en la terminal tenga que ver en parte con la liberación de contenedores retenidos en meses anteriores por la política de aranceles de los EUA, pero también por un anticipo de las necesidades de artículos en la economía local en previsión a los posibles problemas logísticos antes y después de elecciones. *(Datos proporcionados por Nathan Associates)*



1. HALLAZGOS RELEVANTES DEL MUELLE 5 y 6:

MUELLE 5:

- a. Durante la supervisión técnica en las instalaciones del muelle 5 se observaron dos buques atracados, la descarga de los contenedores se estaba realizando con dos grúas móviles y una grúa Pórtico Paceco. Estas grúas se encargan de bajar los contenedores y colocarlos en los camiones Terminal Tractor/Mulas para después ser llevados hasta los patios 5A y 5B.
- b. En áreas de patios de los muelles 5 y muelle 6 se estaba realizando actividades de estiba de contenedores de 20 y 40 pies de largo, esta operación se estaba ejecutando con la montacarga Reach Stacker, los contenedores son bajados de los camiones y colocados uno sobre otro.
- c. Se fundió área de losa con concreto hidráulico en las cercanías al edificio Centro Logístico, las actividades fueron ejecutadas por la empresa constructora ETERNA.

MUELLE 6:

En las instalaciones del muelle 6 estaba atracado un buque, la descarga se estaba realizando con una de las grúas Super Post Panamax, los contenedores son llevados hasta los patios 6A y 6B con los camiones Terminal Tractor/Mulas.

2. OBSERVACIONES:

- a. Durante el recorrido dentro de la terminal se observó operaciones de carga/descarga de contenedores en los muelles 5 y 6, se observaron actividades de estiba de contenedores en los patios de los muelles 5 y 6, actividades de mantenimiento de equipo en los talleres de la terminal.
- b. En las instalaciones del muelle 4, tanto TEH y OPC ejecutan actividades de descarga/carga con visto bueno de la Empresa Nacional Portuaria.
- c. Sigue el mantenimiento de las losas de concreto hidráulico en los patios MC al costado este de la terminal.
- d. OPC solicitó 3.5 hectáreas de terreno a la ENP para extender el Centro Logístico y así lograr duplicar la atención de las inspecciones, así agilizar más la operación aduanera del país.

INFORME REALIZADO POR: GERENCIA DE REGULARIZACIÓN