

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

Informe Mensual de Septiembre de 2026

15 de octubre de 2026

NATHAN

A CADMUS COMPANY

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

Tabla de contenidos

Evolución y Estadística de las Operaciones 2
Niveles de Servicio y Productividad 15
Servicios a las naves 15
Servicios al transportista 15
Servicios a la carga 15
Numero de Camiones Operados en la Puerta de Acceso 2 16
Aspectos Financieros 20
Ingresos por Servicios a Contenedores 20
Ingresos por Categoría Tarifaria 23

Evolución y Estadística de las Operaciones

- Durante el mes de septiembre de 2026, se movilizaron 33,638 contenedores [1] de exportación e importación (equivalente a 64,761.4 TEUs, es decir, 1.925 TEUs por contenedor), lo que representa una disminución de 4.06% con respecto al mismo mes del 2025 y una disminución de 6.57% con respecto al mes anterior. Las importaciones con 16,569 contenedores (31,989 TEUs) disminuyeron un 3.14% y las exportaciones con 17,069 contenedores (32,772 TEUs), disminuyeron un 9.67% con respecto al mes anterior (ver Ilustraciones 3, 4, y 5).

- El movimiento total de contenedores alcanzó el segundo nivel más alto para el mes de septiembre (siendo septiembre de 2025 el más alto) desde que se inició la concesión.

- La tasa de crecimiento durante los últimos doce meses (octubre de 2025 a septiembre de 2026) es positiva (10.0%) con respecto al mismo periodo del año anterior. Para efectos de comparación, el crecimiento anual del periodo octubre de 2024 a septiembre de 2025 fue de 2.3% con respecto al año anterior.

- El arancel medio sobre las exportaciones de LAC a EUA es aproximadamente del 10.0%, inferior a la media global. Además, Honduras tiene una prometedora oportunidad de colaborar con Guatemala y El Salvador mediante el “nearshoring” y el desarrollo de clústeres manufactureros. Según datos del Banco Interamericano de Desarrollo, la región podría captar 64,000 millones de dólares en bienes y 14,000 millones en servicios adicionales mediante el “nearshoring”. En general, se proyecta un aumento del 6.0% en las exportaciones regionales a EUA para 2026, con países centroamericanos como El Salvador y Honduras que podrían incrementar significativamente sus exportaciones textiles.

- Como se ha mencionado anteriormente se percibe un ambiente económico favorable con las políticas implementadas por el nuevo gobierno. Según datos publicados por el Banco Central de Honduras (BCH), la Inversión Extranjera Directa (IED) creció de forma robusta hasta alcanzar $468.3 millones de dólares en el segundo trimestre de 2026 propiciada por la estabilidad macroeconómica y un mejor clima de inversión. Esta cifra es mayor en $357.0 millones de dólares a la cifra observada en el mismo período de 2025, siendo el flujo más alto de los últimos once años. De igual forma el BCH reporto que en el segundo trimestre de 2026, la economía hondureña registró una variación interanual de 2.7%, impulsada por el desempeño favorable de diversas actividades económicas, la recaudación fiscal y el consumo privado; en un contexto internacional desafiante marcado por conflictos geopolíticos y sus efectos sobre los precios de las materias primas y las expectativas de inflación. Desde una perspectiva trimestral, la economía hondureña reportó una variación positiva de 0.5% (respecto al trimestre anterior), sustentada principalmente por la contribución positiva de las actividades de: Intermediación Financiera; Administración Pública y Defensa; Agricultura, Ganadería, Silvicultura y Pesca; Electricidad y Distribución de Agua; y Construcción. No obstante, este resultado fue parcialmente limitado por la contracción observada en la Industria Manufacturera. Por su parte la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), estima que el Producto Interno Bruto (PIB) de Honduras crecerá 3.8% en 2026 y 2027.

[1] En el mes de septiembre, 29.56% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente menor que el mes de agosto con 30.44%.

- Según datos publicados por el BCH[2], en el mes de septiembre de 2026, la tasa mensual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) se ubicó en 0.48%, desacelerándose en 0.31 puntos porcentuales con relación al mes de agosto anterior (0.79%) y mayor en 0.07 puntos porcentuales respecto al mes de septiembre de 2025 (0.41%); este resultado es explicado por una desaceleración del ritmo de crecimiento de los precios de las siguientes divisiones: Alimentos y Bebidas no Alcohólicas, Transporte, así como Cuidado Personal y Mercancías Diversas. Por otro lado, la inflación acumulada se situó en 5.29% (4.00% a septiembre de 2025. En este contexto, estos factores han contribuido al comportamiento de la inflación interanual, que se situó en 6.28% en septiembre de 2026, superior al 4.55% registrado doce meses atrás. Ante un entorno internacional con tensiones y conflictos geopolíticos, se han generado presiones sobre los precios internacionales de los combustibles, elevando los costos a lo largo de la cadena de suministro, particularmente en el transporte y la logística. Además, los efectos adversos asociados al cambio climático han incidido en los precios de productos agropecuarios relevantes. Las divisiones con la mayor contribución a la inflación interanual fueron: Transporte con 2.67 puntos porcentuales y Alimentos y Bebidas no Alcohólicas con 1.57 puntos porcentuales. Asimismo, sobresalen productos afectados por el fenómeno climático de El Niño aunado a mayores costos logísticos de transporte. En menor orden de relevancia, Vivienda, Agua, Electricidad, Gas y Otros Combustibles contribuyó con 0.74 puntos porcentuales, y Restaurantes y Servicios de Alojamiento con 0.52 puntos porcentuales.

- Según datos de la Oficina de Estadísticas Laborales de los EUA[3], el Índice de Precios al Consumidor para Todos los Consumidores Urbanos (CPI-U) aumentó un 0.6% en términos ajustados estacionalmente en septiembre tras un aumento del 0.4% en agosto. En los últimos 12 meses, el índice de todos los artículos aumentó un 3.7% antes del ajuste estacional. El índice de gasolina subió un 9.1% en septiembre, representando más de la mitad del aumento mensual de todos los artículos. El índice energético aumentó un 5.2% respecto al mes tras un aumento del 2.1% en agosto. El índice de viviendas subió un 0.4% en septiembre tras haber subido un 0.3% en agosto. El índice de alimentos no cambió en septiembre, ya que el índice de alimentos fuera de casa aumentó un 0.2% y el índice de alimentos en casa cayó 0.1%. El índice de todos los artículos menos alimentos y energía subió un 0.3% en septiembre, igual que en agosto. Los índices que aumentaron durante el mes incluyen recreación, coches y camiones usados, educación, tarifas aéreas, atención médica y ropa. Por el contrario, el índice de comunicación fue uno de los pocos índices principales que disminuyeron en septiembre. El índice de todos los artículos subió un 3.7% en los 12 meses que terminaron en septiembre, un aumento mayor que el 3.4% reportado en los 12 meses que terminaron en agosto. El índice de todos los artículos menos alimentos y energía aumentó un 2.6% durante el año, tras un aumento del 2.4% en los 12 meses que terminaron en agosto. El índice energético aumentó un 20.4% en los 12 meses que terminaron en septiembre. El índice de alimentos aumentó un 2.5% respecto al último año.

- En términos de tráfico en la terminal, septiembre fue un mes bueno para OPC. Las cifras positivas en el mes de septiembre 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

[2] https://www.bch.hn/estadisticas-y-publicaciones-economicas/publicaciones-de-precios/indice-de-precios-al-consumidor
[3] https://www.bls.gov/news.release/archives/cpi

diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo, especialmente por el conflicto bélico entre EUA e Isarael con Irán en el Medio Oriente; 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. Como se puede observar en la Ilustración 3, 4, y 5, el movimiento total de contenedores y el movimiento total de contenedores de exportación y de importación alcanzaron el nivel segundo más alto de un mes de septiembre (el año 2025 fue el más alto) desde que se inició la concesión.

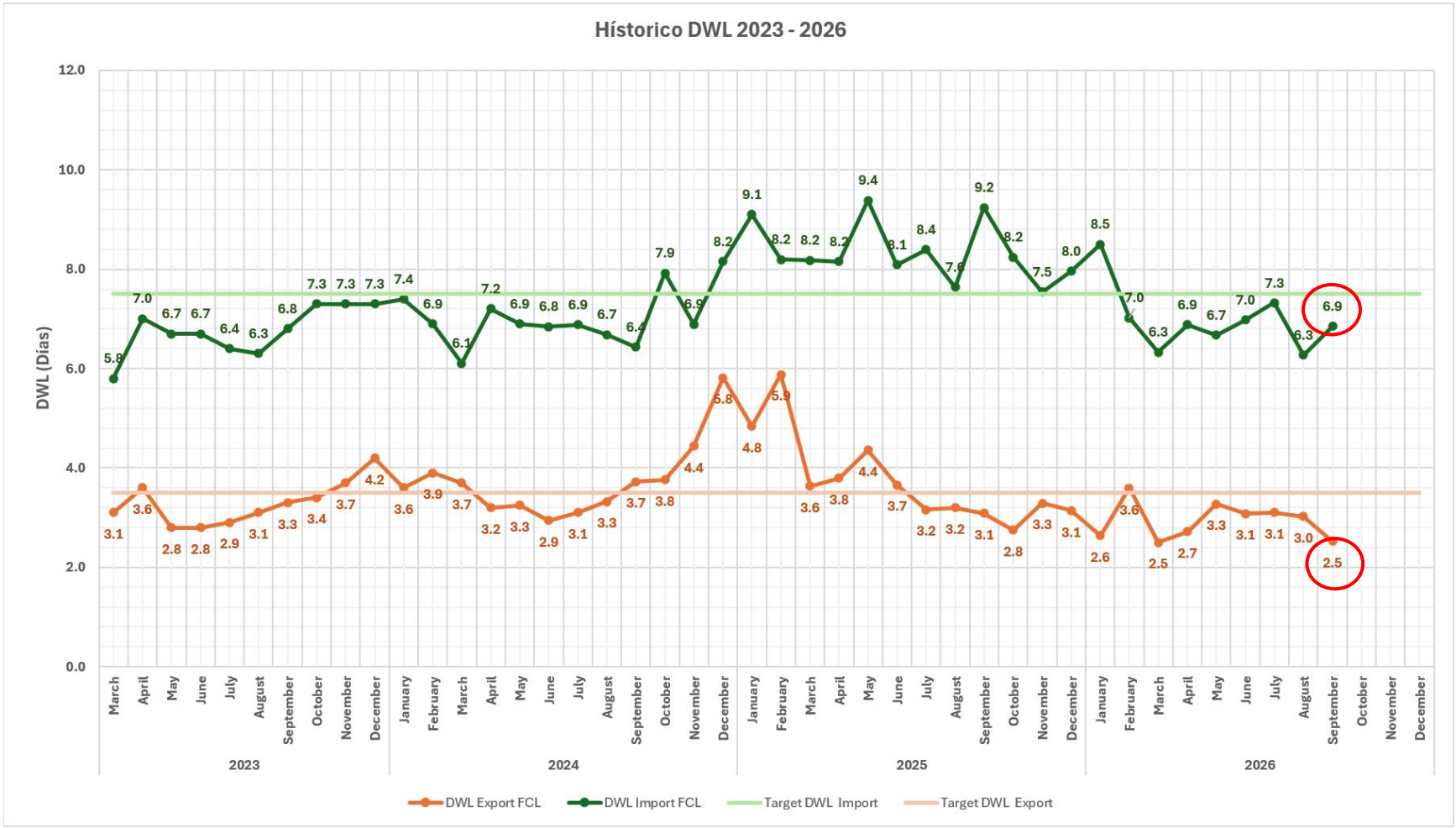
- Se ha observado un ligero aumento en el tiempo promedio de estadía (DWT) de contenedores de importación dentro de la terminal (ver Figura 1). En septiembre de 2026 la estadía promedio de contenedores de importación alcanzó a 6.9 días, mayor que los 6.3 días del mes de agosto, pero menor que los 7.3 días de estadía del mes de julio de 2026. Aunque se han logrado importantes mejoras en el tiempo de estadía de contenedores de importación (especialmente en comparación con los niveles de 2025), estos altos niveles de DWT de contenedores de importación han sido ocasionados, en parte, por retrasos en procesos documentales, coordinación de retiro y gestión externa por parte de los clientes. La prolongada permanencia de contenedores en el patio contribuye a la saturación de este y reduce la disponibilidad de espacio operativo, agravando el estado actual de la terminal que se encuentra en proceso de ampliación de patios. Por su parte, la estadía de contenedores de exportación permaneció a 2.5 días en septiembre de 2026, que es menor que los 3.0 días de agosto y los 3.1 días de julio de 2026. A partir del mes de mayo OPC aumento el tiempo límite de estadía de contenedores de exportación de 3 a 5 días.

- Por su lado, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de septiembre de 2026 alcanzó un nivel de 89%, ligeramente mayor que el nivel de 88% en el mes de agosto, pero menor que el nivel de 92% del mes de julio de 2026 (ver Figura 2). Es importante mencionar, que la nueva capacidad nominal (estática) de los patios es de 11,990 TEUs y este cambio entró en efecto desde febrero debido a las obras de expansión de los patios de la terminal que se encuentran en ejecución. Aunque se han logrado importantes avances, esta alta ocupación sigue afectando la eficiencia en las operaciones de carga, descarga y traslado interno. Como se dijo anteriormente, la administración OPC se ha visto en la necesidad de tratar de limitar el almacenamiento de contenedores vacíos en la terminal, dando preferencia a los contenedores llenos, de igual forma, desde el mes de mayo los contenedores de exportación solo pueden permanecer en la terminal 5 días. Adicionalmente los proyectos de expansión del Patio 6 que se inició en enero del 2026 están creando algunos problemas operativos durante 2026, pero aumentarán la capacidad de patios de la terminal en los próximos años. Se espera tener las primeras secciones del Patio 6 pavimentadas en los próximos meses para poder almacenar/operar contenedores temporalmente con Reach Stackers, antes que las nuevas RTGs lleguen al puerto y sean puestas en operación. Con la actual saturación de patios, los problemas en el escáner de importación, y las diferentes obras (expansión de patios y la reparación del boulevard), la congestión vial dentro de la terminal se ha incrementado en forma sustancial.

- Según diferentes analistas del mercado, las restricciones en dos de los principales pasos marítimos de Medio Oriente continúan afectando los flujos de petróleo y el transporte marítimo. Irán mantiene condicionado el restablecimiento de la navegación por el Estrecho de Ormuz. A las restricciones en el Estrecho de Ormuz se agrega la situación en el Estrecho de Bab el-Mandeb, salida meridional del Mar Rojo y ruta entre el Mediterráneo y Asia que adquirió mayor relevancia como alternativa para el embarque y

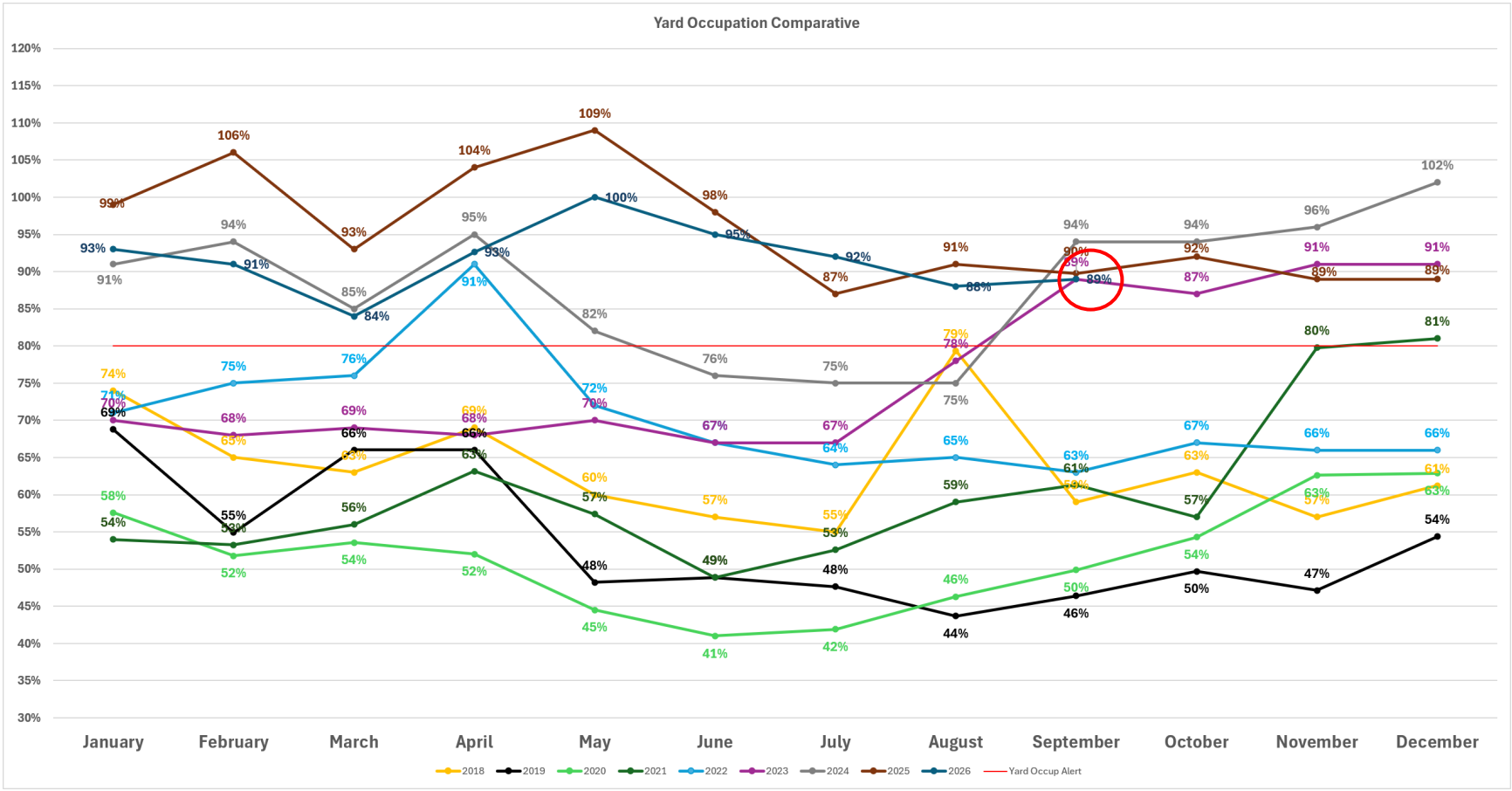
transporte marítimo de petróleo, debido al bloqueo de facto en Ormuz. Las interrupciones al tránsito marítimo producto del conflicto bélico en Medio Oriente están incidiendo en la producción y exportaciones de los países del Golfo. OPEP+ acordó mantener sin cambios sus objetivos de producción para noviembre, mientras sus productores de la región continúan bombeando por debajo de sus cuotas debido a las disrupciones en las exportaciones. El Brent permanece sobre US$100 por barril, frente a aproximadamente US$73 antes del inicio del conflicto bélico. Aunque Puerto Cortés no se ve afectado directamente por los conflictos en Oriente Medio, experimenta impactos indirectos debido a cambios en las rutas marítimas, mayores tarifas de carga, e interrupciones en las cadenas de suministro.

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



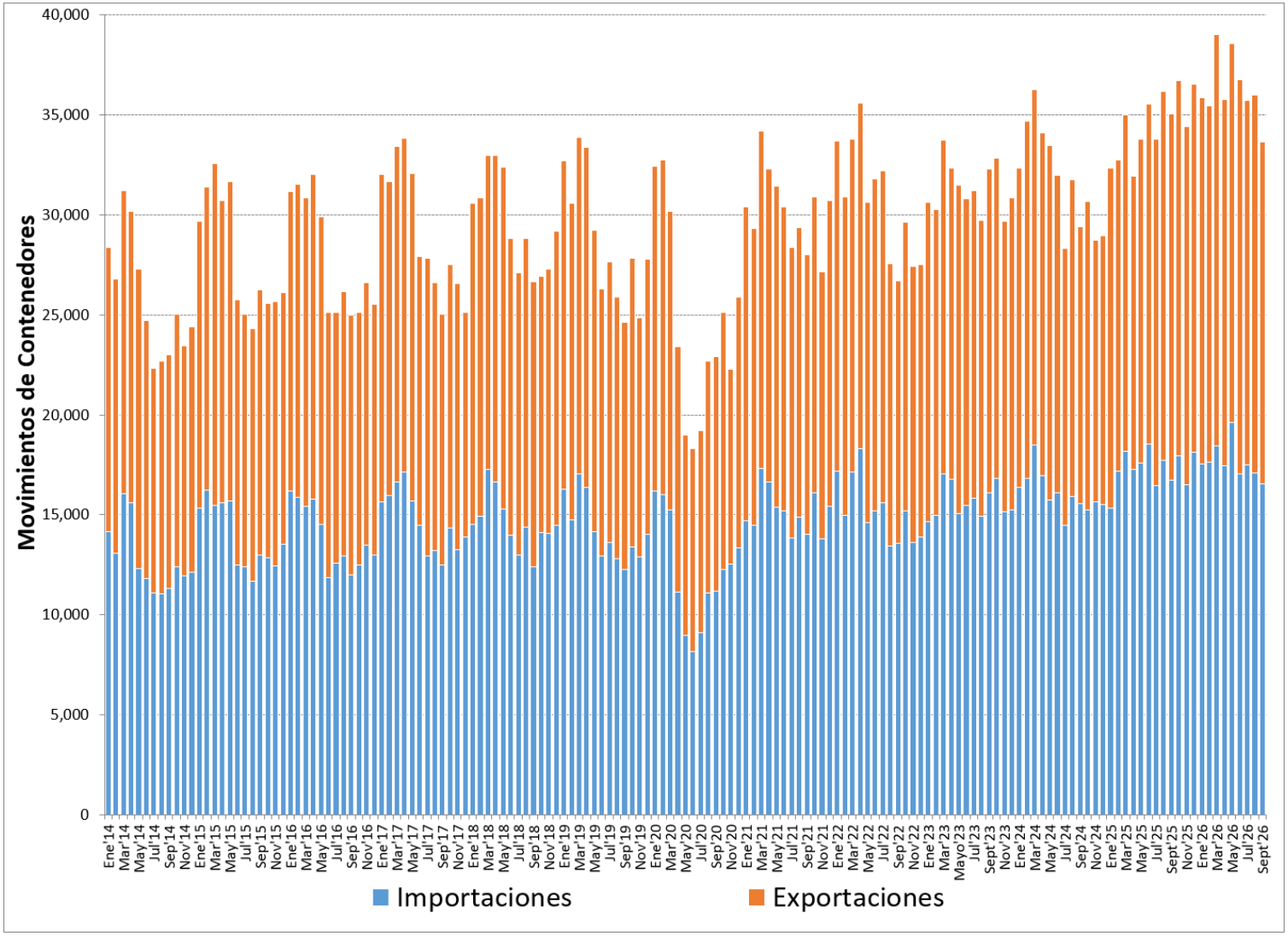
Fuente: OPC.

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



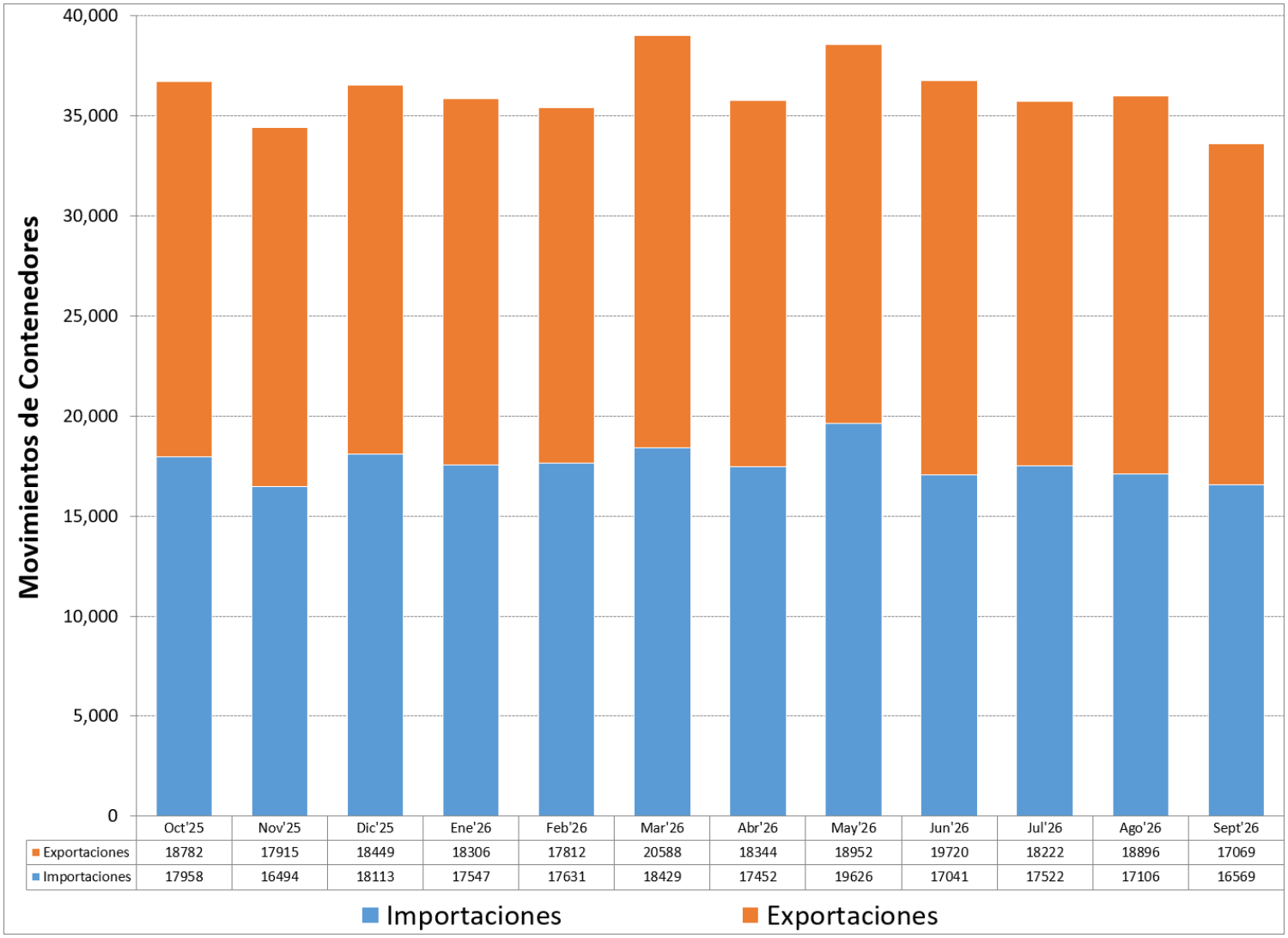
Fuente: OPC.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



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

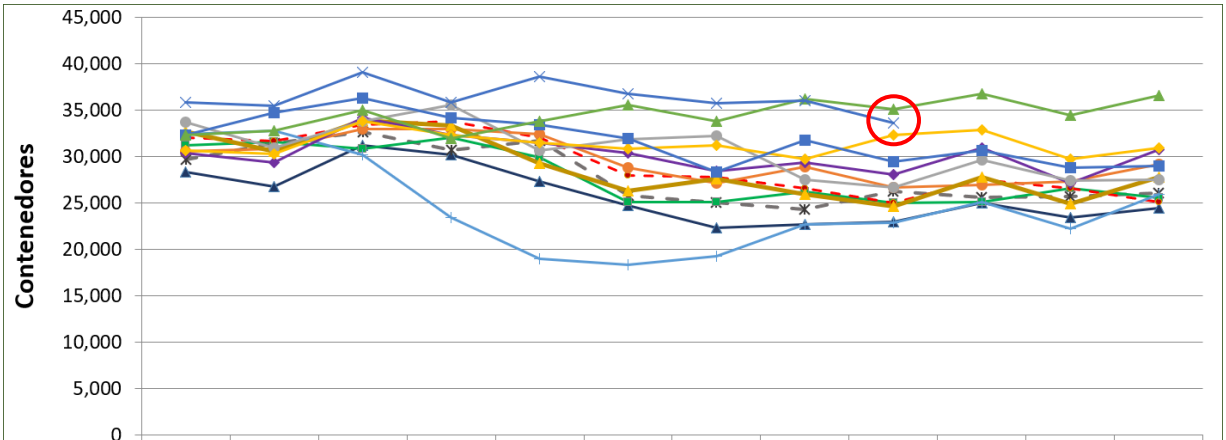
ILUSTRACIÓN 2: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES PARA EL PERIODO OCTUBRE 2025 – SEPTIEMBRE 2026



	Oct'25	Nov'25	Dic'25	Ene'26	Feb'26	Mar'26	Abr'26	May'26	Jun'26	Jul'26	Ago'26	Sept'26
Exportaciones	18782	17915	18449	18306	17812	20588	18344	18952	19720	18222	18896	17069
Importaciones	17958	16494	18113	17547	17631	18429	17452	19626	17041	17522	17106	16569

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

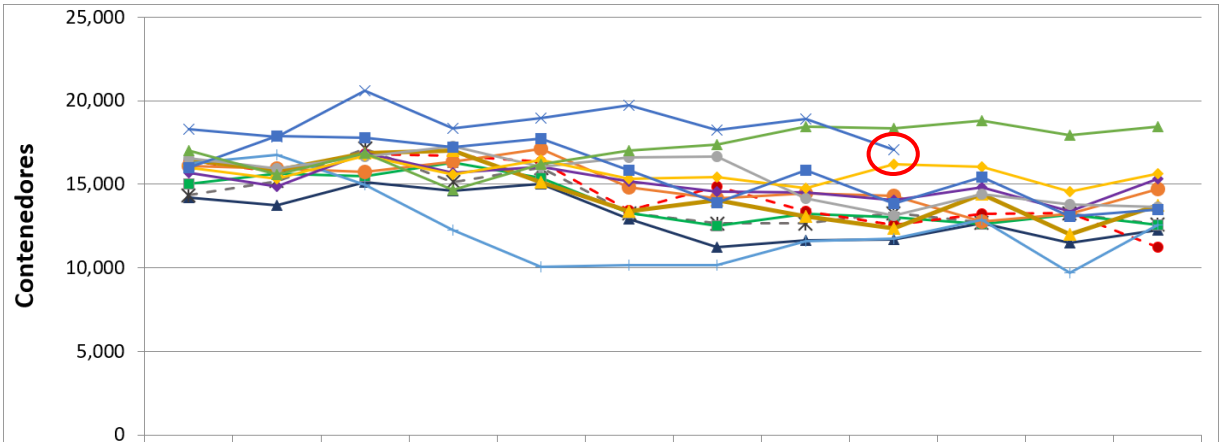
ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 – 2026



	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
2014	28,357	26,795	31,203	30,187	27,296	24,739	22,346	22,710	22,996	25,044	23,454	24,412
2015	29,672	31,403	32,594	30,738	31,685	25,751	25,050	24,335	26,244	25,562	25,682	26,108
2016	31,183	31,526	30,867	32,048	29,920	25,130	25,116	26,176	25,007	25,127	26,619	25,526
2017	32,038	31,687	33,439	33,835	32,068	27,926	27,816	26,605	25,038	27,520	26,558	25,129
2018	30,568	30,865	32,982	32,982	32,401	28,813	27,107	28,845	26,677	26,920	27,279	29,192
2019	32,706	30,573	33,883	33,369	29,256	26,289	27,641	25,909	24,644	27,821	24,873	27,772
2020	32,439	32,752	30,198	23,403	18,995	18,308	19,229	22,696	22,903	25,117	22,265	25,897
2021	30,399	29,335	34,202	32,305	31,435	30,403	28,383	29,385	28,030	30,920	27,166	30,733
2022	33,717	30,887	33,783	35,586	30,645	31,809	32,234	27,548	26,696	29,622	27,449	27,515
2023	30,639	30,271	33,758	32,356	31,473	30,799	31,228	29,726	32,290	32,866	29,689	30,880
2024	32,345	34,677	36,281	34,131	33,455	31,976	28,338	31,762	29,414	30,674	28,758	28,981
2025	32,340	32,768	35,029	31,924	33,779	35,569	33,803	36,182	35,062	36,740	34,409	36,562
2026	35,853	35,443	39,017	35,796	38,578	36,761	35,744	36,002	33,638			

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

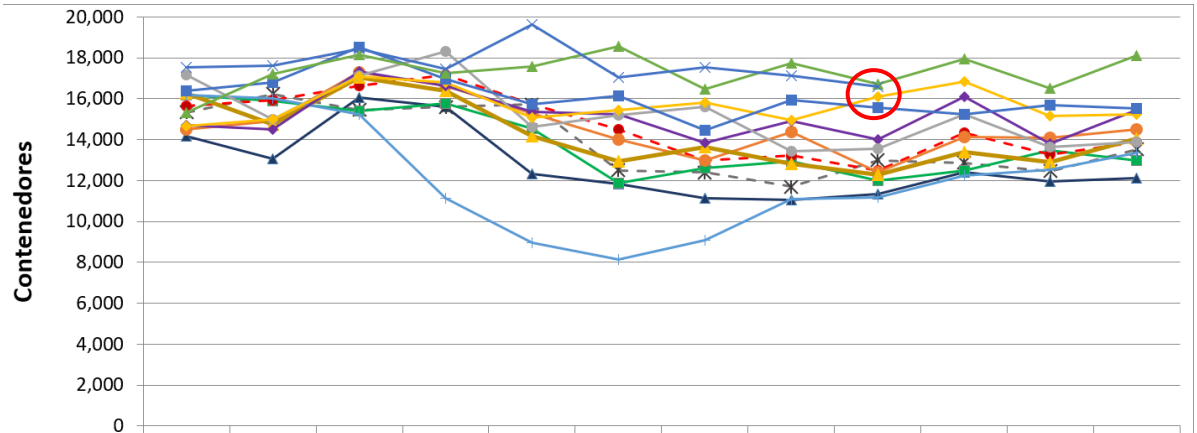
ILUSTRACIÓN 4: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN 2014 – 2026



	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
EXP'14	14,191	13,737	15,140	14,580	14,989	12,927	11,233	11,653	11,667	12,638	11,489	12,278
EXP'15	14,345	15,183	17,137	15,141	15,978	13,256	12,658	12,646	13,250	12,708	13,228	12,589
EXP'16	15,010	15,638	15,459	16,269	15,381	13,261	12,521	13,239	12,999	12,633	13,155	12,544
EXP'17	16,405	15,741	16,793	16,681	16,364	13,429	14,853	13,379	12,541	13,199	13,287	11,230
EXP'18	16,069	15,943	15,711	16,359	17,118	14,820	14,136	14,466	14,281	12,787	13,203	14,713
EXP'19	16,445	15,817	16,831	16,992	15,104	13,354	14,022	13,084	12,373	14,417	11,986	13,726
EXP'20	16,253	16,731	14,976	12,257	10,029	10,162	10,136	11,587	11,719	12,859	9,721	12,542
EXP'21	15,687	14,841	16,864	15,678	16,061	15,182	14,549	14,494	14,020	14,818	13,381	15,302
EXP'22	16,550	15,916	16,645	17,264	16,037	16,598	16,634	14,120	13,132	14,409	13,812	13,643
EXP'23	15,998	15,300	16,690	15,560	16,421	15,344	15,410	14,782	16,176	16,023	14,541	15,632
EXP'24	15,974	17,869	17,778	17,191	17,716	15,853	13,870	15,824	13,845	15,424	13,091	13,469
EXP'25	17,026	15,575	16,865	14,662	16,207	17,022	17,357	18,461	18,341	18,782	17,915	18,449
EXP'26	18,306	17,812	20,588	18,344	18,952	19,720	18,222	18,896	17,069			

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

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



	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
IMP'14	14,166	13,058	16,063	15,607	12,307	11,812	11,113	11,057	11,329	12,406	11,965	12,134
IMP'15	15,327	16,220	15,457	15,597	15,707	12,495	12,392	11,689	12,994	12,854	12,454	13,519
IMP'16	16,173	15,888	15,408	15,779	14,539	11,869	12,595	12,937	12,008	12,494	13,464	12,982
IMP'17	15,633	15,946	16,646	17,154	15,704	14,497	12,963	13,226	12,497	14,321	13,271	13,899
IMP'18	14,499	14,922	17,271	16,623	15,283	13,993	12,971	14,379	12,396	14,133	14,076	14,479
IMP'19	16,261	14,756	17,052	16,377	14,152	12,935	13,619	12,825	12,271	13,404	12,887	14,046
IMP'20	16,186	16,021	15,222	11,146	8,966	8,146	9,093	11,109	11,184	12,258	12,544	13,355
IMP'21	14,712	14,494	17,338	16,627	15,374	15,221	13,834	14,891	14,010	16,102	13,785	15,431
IMP'22	17,167	14,971	17,138	18,322	14,608	15,211	15,600	13,428	13,564	15,213	13,637	13,872
IMP'23	14,641	14,971	17,068	16,796	15,052	15,455	15,818	14,944	16,114	16,843	15,148	15,248
IMP'24	16,371	16,808	18,503	16,940	15,739	16,123	14,468	15,938	15,569	15,250	15,667	15,512
IMP'25	15,314	17,193	18,164	17,262	17,572	18,547	16,446	17,721	16,721	17,958	16,494	18,113
IMP'26	17,547	17,631	18,429	17,452	19,626	17,041	17,522	17,106	16,569			

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

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

Movimiento de Contenedores 2024-2026			
	Descarga	Carga	Total
Enero 2024	16,371	15,974	32,345
Febrero 2024	16,808	17,869	34,677
Marzo 2024	18,503	17,778	36,281
Abril 2024	16,940	17,191	34,131
Mayo 2024	15,739	17,716	33,455
Junio 2024	16,123	15,853	31,976
Julio 2024	14,468	13,870	28,338
Agosto 2024	15,938	15,824	31,762
Septiembre 2024	15,569	13,845	29,414
Octubre 2024	15,250	15,424	30,674
Noviembre 2024	15,667	13,091	28,758
Diciembre 2024	15,512	13,469	28,981
Total 2024	**192,888**	**187,904**	**380,792**
Enero 2025	15,314	17,026	32,340
Febrero 2025	17,193	15,575	32,768
Marzo 2025	18,164	16,865	35,029
Abril 2025	17,262	14,662	31,924
Mayo 2025	17,572	16,207	33,779
Junio 2025	18,547	17,022	35,569
Julio 2025	16,446	17,357	33,803
Agosto 2025	17,721	18,461	36,182
Septiembre 2025	16,721	18,341	35,062
Octubre 2025	18,025	18,782	36,807
Noviembre 2025	16,494	17,915	34,409
Diciembre 2025	18,113	18,449	36,562
Total 2025	**207,572**	**206,662**	**414,234**
Promedio 2025	**17,298**	**17,222**	**34,520**
Enero 2026	17,547	18,306	35,853
Febrero 2026	17,631	17,812	35,443
Marzo 2026	18,429	20,588	39,017
Abril 2026	17,452	18,344	35,796
Mayo 2026	19,626	18,952	38,578
Junio 2026	17,041	19,720	36,761
Julio 2026	17,522	18,222	35,744
Agosto 2026	17,106	18,896	36,002
Septiembre 2026	16,569	17,069	33,638

Movimiento de TEUs 2024-2026			
	Descarga	Carga	Total
Enero 2024	30,993	30,431	61,424
Febrero 2024	32,069	33,799	65,868
Marzo 2024	34,751	33,045	67,796
Abril 2024	31,992	32,619	64,611
Mayo 2024	29,288	33,253	62,541
Junio 2024	30,169	29,672	59,841
Julio 2024	27,597	26,378	53,975
Agosto 2024	30,796	30,337	61,134
Septiembre 2024	29,599	26,655	56,254
Octubre 2024	29,620	30,337	59,957
Noviembre 2024	30,168	25,774	55,942
Diciembre 2024	29,865	26,318	56,183
Total 2024	**366,907**	**358,617**	**725,524**
Enero 2025	29,635	32,058	61,693
Febrero 2025	32,603	29,727	62,329
Marzo 2025	34,548	31,641	66,189
Abril 2025	32,660	28,150	60,810
Mayo 2025	33,181	30,884	64,066
Junio 2025	34,502	32,330	66,832
Julio 2025	31,051	32,873	63,924
Agosto 2025	33,974	35,076	69,050
Septiembre 2025	32,381	35,149	67,530
Octubre 2025	34,174	36,189	70,363
Noviembre 2025	31,737	34,851	66,588
Diciembre 2025	34,310	35,426	69,736
Total 2025	**394,756**	**394,353**	**789,109**
Promedio 2025	**32,896**	**32,863**	**65,759**
Enero 2026	33,095	34,356	67,451
Febrero 2026	33,759	33,319	67,078
Marzo 2026	34,568	38,642	73,210
Abril 2026	33,412	34,516	67,929
Mayo 2026	37,044	35,674	72,718
Junio 2026	32,507	37,254	69,761
Julio 2026	33,502	34,626	68,128
Agosto 2026	33,203	36,038	69,241
Septiembre 2026	31,989	32,772	64,761

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

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

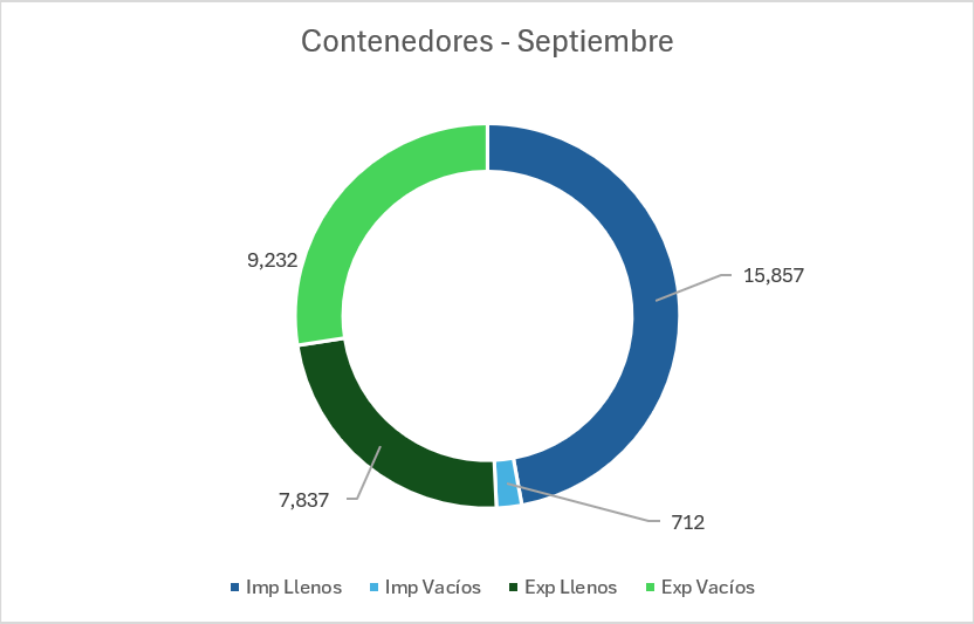
TABLA 2: CONVERSIÓN DE CONTENEDORES A TEUS - SEPTIEMBRE 2026

Conversión de Contenedores a TEUs					
Tamaño	20'	40'	45'	53'	Total
Exportación	2,178.00	11,771.00	3,040.00	80.00	17,069.00
Importación	1,939.00	11,598.00	2,951.00	81.00	16,569.00
Contenedores	**4,117.00**	**23,369.00**	**5,991.00**	**161.00**	**33,638.00**
Participación	12.24%	69.47%	17.81%	0.48%	100.00%
TEUs por contenedor	1.00	2.00	2.25	2.65	
Total TEUs	**4,117.00**	**46,738.00**	**13,479.75**	**426.65**	**64,761.40**

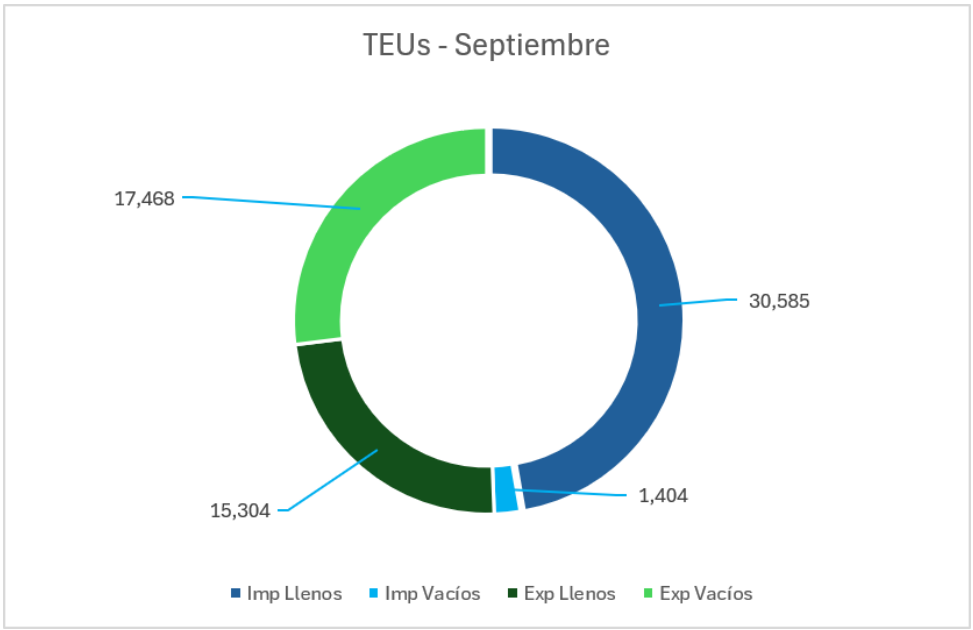
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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

Movimiento de Contenedores							
	Imp Llenos	Imp Vacíos	Import Total	Exp Llenos	Exp Vacíos	Export Total	Total
Septiembre	15,857	712	**16,569**	7,837	9,232	**17,069**	**33,638**



Movimiento de TEUs							
	Imp Llenos	Imp Vacíos	Import Total	Exp Llenos	Exp Vacíos	Export Total	Total
Septiembre	30,585	1,404	**31,989**	15,304	17,468	**32,772**	**64,761**



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

Niveles de Servicio y Productividad

Las operaciones de OPC incluyen un total de 101 buques en el mes de septiembre (95 buques porta contenedores, 5 buques de carga general, un buque de transporte de automóviles-Roro). El 23% de los buques programados arribaron fuera de ventana; esto afecto los parámetros de productividad y eficiencia del puerto. Hubo una disminución en la proporción de los buques fuera de ventana en septiembre en comparación con en el mes anterior (27%). En el mes se operaron 33,638 contenedores, equivalente a 64,761.40 TEUs, es decir, 1.93 TEUs por contenedor. En el mes de septiembre, 29.6% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente menor que el mes de agosto con 30.4%.

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves muestran una eficiencia satisfactoria. Durante el mes de septiembre de 2026, la espera para el inicio de operaciones alcanzó un promedio de 15 minutos (por debajo al parámetro máximo requerido de 20 minutos). Esto representa una mejora en comparación con el mes anterior. El 90% de las operaciones tuvo un comportamiento adecuado con un inicio que se mantuvo en 13 minutos o menos (por debajo al promedio máximo requerido de 30 minutos). OPC sigue trabajando con las autoridades involucradas para buscar una mayor eficiencia de los protocolos de seguridad y sanidad que deben cumplir las naves al arribar el puerto, lo que permitirá reducción en los tiempos de espera del inicio de operaciones.

Servicios al transportista

- En el mes de septiembre los parámetros que miden el nivel de servicios al transportista no muestran un nivel de eficiencia totalmente satisfactorio. El tiempo de atención promedio al usuario durante el mes de septiembre de 2026 para el retiro/entrega de mercancías es de 54.8 minutos para 90% de las operaciones sencillas (por encima del requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 62.6 minutos para 90% de las operaciones dobles (superior al requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles).

- En el mes de septiembre, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue de 28.9 minutos, que cumple con el parámetro de 40-75 minutos.

- En el mes de septiembre en la puerta de entrada al puerto se atendieron 17,305 camiones de importación y 16,987 camiones de exportación para un total 34,326 camiones[4]. Es decir, alrededor de 1,144 operaciones diarias.

Servicios a la carga

- Los parámetros que miden el nivel de servicio a la carga en lo que respecta a la asignación de grúas para la movilización de carga y su productividad muestran valores no totalmente satisfactorios.

[4] Incluye 34 operaciones de almacenaje que se registraron el mes.

- La productividad de las dos grúas de pórtico (las dos grúas post-panamax en el Muelle 6) registraron un promedio de 21.88 mph y la grúa Paceco en el muelle 5 registro un promedio de 18.28 mph. El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 20.83 mph, que no supera al parámetro de servicio de 25 mph (movimientos por hora). Hemos observado que las grúas tienen que esperar la llegada de los tractocamiones para poder descargar el contenedor. Al parecer la saturación de patios requiere ciclos de operaciones de los tractocamiones más prologados que los ciclos de carga y descarga de las grúas.

- La productividad de las grúas móviles supero el parámetro de servicio de 14 mph, alcanzando solo un promedio mensual de 16.40 mph.

- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.47 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.78 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Para naves con más de 800 contenedores, se asignaron en promedio 1.99 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. La operación con mayor volumen fue de 1,257 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.

Numero de Camiones Operados en la Puerta de Acceso 2

En el mes de septiembre en la puerta de entrada al puerto se atendieron 17,305 (50.4).% camiones de importación y 16,987 (49.5%) camiones de exportación, 34 camiones clasificados como “otros” para un total 34,326 camiones. Es decir, alrededor de 1,114.20 operaciones diarias. Ver Tabla 3.

TABLA 3: NUMERO DE CAMIONES OPERADOS EN LA PUERTA – SEPTIEMBRE 2026

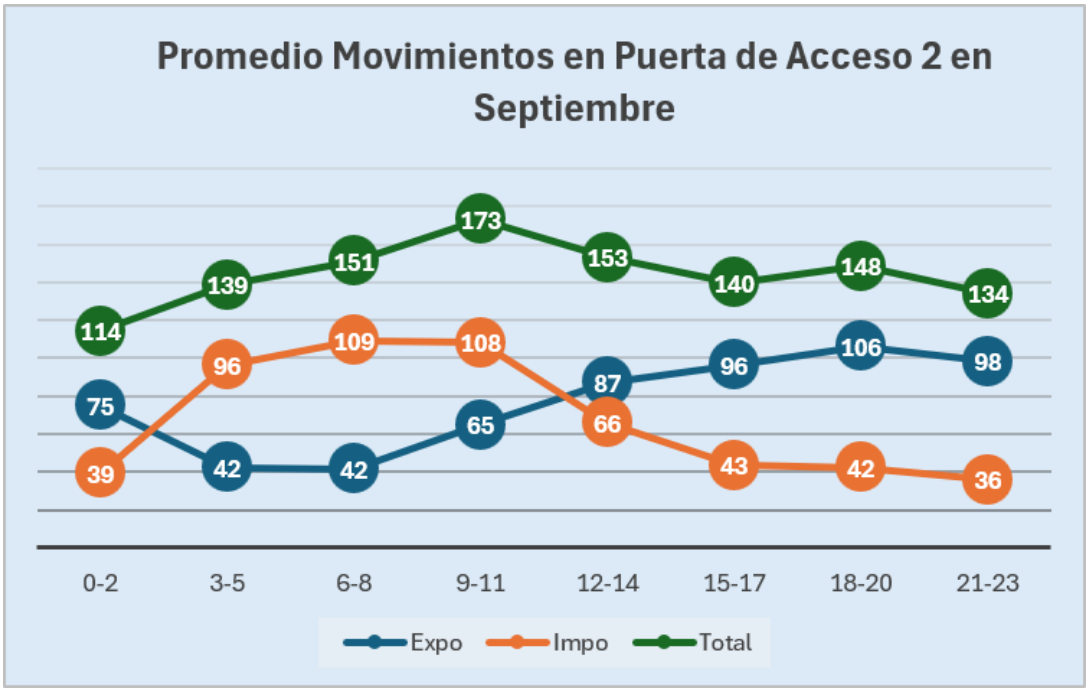
Mes	Importación			Total	Exportación		Total	Otros	Total General
	FCL	MTY	LCL		FCL	MTY			
Enero	15,326	2,391	4	17,721	10,709	9,342	20,051	46	37,818
Febrero	16,042	1,891	7	17,940	10,619	5,896	16,515	20	34,475
Marzo	16,724	1,561	19	18,304	11,454	9,483	20,937	23	39,264
Abril	16,059	1,136	7	17,202	10,046	8,701	18,747	17	35,966
Mayo	18,041	1,012	218	19,271	10,543	8,475	19,018	21	38,310
Junio	16,123	956	14	17,093	9,522	9,270	18,792	22	35,907
Julio	17,183	652	2	17,837	8,593	10,066	18,659	32	36,528
Agosto	15,604	616		16,220	8,190	10,159	18,349	42	34,611
Septiembre	16,611	694		17,305	7,854	9,133	16,987	34	34,326
Promedio Diario del Mes	553.7	23.1	-	576.8	261.8	304.4	566.2	1.1	1,144.2
Porcentaje	48.4%	2.0%	0.0%	50.4%	22.9%	26.6%	49.5%	0.1%	100.0%

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

En el horario de mayor demanda de 9:00 a 11:59am (periodo de 3 horas), se atendieron en promedio un total de 173 operaciones. Para el caso de contenedores de Importación el horario de mayor demanda fue de 6:00 a 8:59am (periodo de 3 horas), en el que se atendieron en promedio un total de 109 operaciones. Para el caso de contenedores de exportación el horario de mayor demanda fue de 18:00 a 20:59pm (periodo de 3 horas), en el que se atendieron en promedio un total de 106

operaciones. Se puede observar que las importaciones tienen una preferencia por operar en la mañana y las exportaciones en la tarde. Ver Figura 4.

FIGURA 4: PROMEDIO MOVIMIENTOS EN PUERTA DE ACCESO 2 EN SEPTIEMBRE



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

TABLA 4: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD PARA EL PERIODO OCTUBRE 2025 – SEPTIEMBRE 2026

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026	MAY 2026	JUN 2026	JUL 2026	AGO 2026	SEP 2026
Servicios a las Naves	Tiempo para el inicio de la descarga – Promedio	**20 min**	**19 min**	**20 min**	**30 min**	**18 min**	**16 min**	**16 min**	**13 min**	**15 min**	**15 min**	**15 min**	**20 min**	**15 min**
	Tiempo para el inicio de la descarga del 90% de las operaciones – Máximo (Ver nota 1)	**30 min**	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **16 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **17 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **14 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **17 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **15 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **15 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **11 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **13 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **14 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **12 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **13 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas	El **90%** de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en **13 minutos o menos** después de haber recibido las autorizaciones debidas
Servicios al Trans-portista	Tiempo de atención al usuario para el retiro/entrega de la mercadería – Promedio para el 90% de las operaciones (Ver nota 1 y 2)	**45 min** – una ope-ración (Operación Sencilla) **60 min** – dos ope-raciones (Operación Doble)	**Op. Senc.: 42.2** m para toda la muestra, **38.8** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 46.2 m** para toda la muestra, **42.4 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 46.0** m para toda la muestra, **41.0** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 57.4 m** para toda la muestra, **51.7 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 52.0** m para toda la muestra, **47.1** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 61.7 m** para toda la muestra, **57.7 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 45.0** m para toda la muestra, **40.4** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 48.6 m** para toda la muestra, **45.5 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 46.4** m para toda la muestra, **42.4** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 65.8 m** para toda la muestra, **61.6 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 40.9** m para toda la muestra, **37.3** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 48.1 m** para toda la muestra, **45.3 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 44.8** m para toda la muestra, **40.7** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 61.9 m** para toda la muestra, **58.3 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 53.2** m para toda la muestra, **48.3** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 67.6 m** para toda la muestra, **64.7 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 50.0** m para toda la muestra, **45.5** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 65.1 m** para toda la muestra, **62.0 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 45.5** m para toda la muestra, **41.7** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 53.3 m** para toda la muestra, **51.0 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 48.6** m para toda la muestra, **43.8** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 47.2 m** para toda la muestra, **44.3 m** para el 90% de las operaciones	**Op. Senc.: 60.8** m para toda la muestra, **54.8** m para el 90% de las operaciones **Op. Doble: 68.1 m** para toda la muestra, **62.6 m** para el 90% de las operaciones
	Tiempo de espera en las puertas de los camiones	**40 – 75 min**	Espera en puerta no es información registrada por el Operador. El Sistema de Turnos para retirar Importaciones está en implementación y durante visitas de inspección se verificó niveles óptimos de atención en procesamiento de entrada de camiones. Se ha recomendado implementar procesos para la medición y documentación de causas atribuibles al operador y otras entidades. También está en proceso la medición de tiempo de espera entre una verificación de llegada de camiones a la cola de espera ("Pre-gate") y la puerta (caseta) de presentación de documentos. La verificación de "Pre-gate" se hace para ver si existe documentación completa y si los camiones están en cola en su turno debido y no con demasiada anticipación. Durante el mes de septiembre de 2026, el tiempo de espera en "Pre-gate" fue de **28.9 minutos** en promedio.											

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026	MAY 2026	JUN 2026	JUL 2026	AGO 2026	SEP 2026
Servicios a la carga	Productividad de la grúa pórtico en tiempo de operación	Año >2: **25** mph (movimientos por hora)	**23.5** Ver notas (3 y 4)	**20.6** Ver notas (3 y 4)	**19.7** Ver notas (3 y 4)	**19.8** Ver notas (3 y 4)	**19.5** Ver notas (3 y 4)	**21.2** Ver notas (3 y 4)	**21.6** Ver notas (3 y 4)	**18.7** Ver notas (3 y 4)	**19.7** Ver notas (3 y 4)	**21.6** Ver notas (3 y 4)	**19.9** Ver notas (3 y 4)	**20.8** Ver notas (3 y 4)
	Productividad de la grúa móvil en tiempo de operación	**14** mph (movimientos por hora)	**16.2**	**15.2**	**15.6**	**16.2**	**16.4**	**16.5**	**16.4**	**15.3**	**16.0**	**17.0**	**16.0**	**16.4**
	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: **1.16** grúas 250–800 Movs/escala: **1.80** grúas Superior a 800 Movs: **2.06** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.33** grúas 250–800 Movs/escala: **1.68** grúas Superior a 800 Movs: **1.95** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.37** grúas 250–800 Movs/escala: **1.74** grúas Superior a 800 Movs: **2.32** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.38** grúas 250–800 Movs/escala: **1.85** grúas Superior a 800 Movs: **No aplicable**	Hasta 250 Movs/escala: **1.41** grúas 250–800 Movs/escala: **1.74** grúas Superior a 800 Movs: **No aplicable**	Hasta 250 Movs/escala: **1.51** grúas 250–800 Movs/escala: **1.81** grúas Superior a 800 Movs: **2.30** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.39** grúas 250–800 Movs/escala: **1.77** grúas Superior a 800 Movs: **2.54** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.34** grúas 250–800 Movs/escala: **1.64** grúas Superior a 800 Movs: **2.08** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.44** grúas 250–800 Movs/escala: **1.71** grúas Superior a 800 Movs: **2.37** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.44** grúas 250–800 Movs/escala: **1.76** grúas Superior a 800 Movs: **2.14** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.41** grúas 250–800 Movs/escala: **1.74** grúas Superior a 800 Movs: **1.97** grúas	Hasta 250 Movs/escala: **1.47** grúas 250–800 Movs/escala: **1.78** grúas Superior a 800 Movs: **1.99** grúas
	Hora de cierre (closing times)	Refrigerados: 8h Resto: 24h	El operador informó el 22 de mayo del 2015 que, a solicitud de la comunidad portuaria, los niveles que se han trabajado desde enero 2015 para contenedores de exportación son de 4h para contenedores refrigerados y 12h para el resto de los contenedores de exportación. En el caso de la importación se mantienen los turnos de 1 hora con una tolerancia de 5 horas.												
			Nota (1). El 10% que se excluye de la muestra corresponden a datos atípicos ("outliers") fuera del intervalo de confianza del 90%. *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.* *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.* *Nota (4) Incluye los servicios en muelle 5 (con la grúa STS antigua rehabilitada) y muelle 6 (con las dos grúas STS nuevas) agregados.* *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.*											

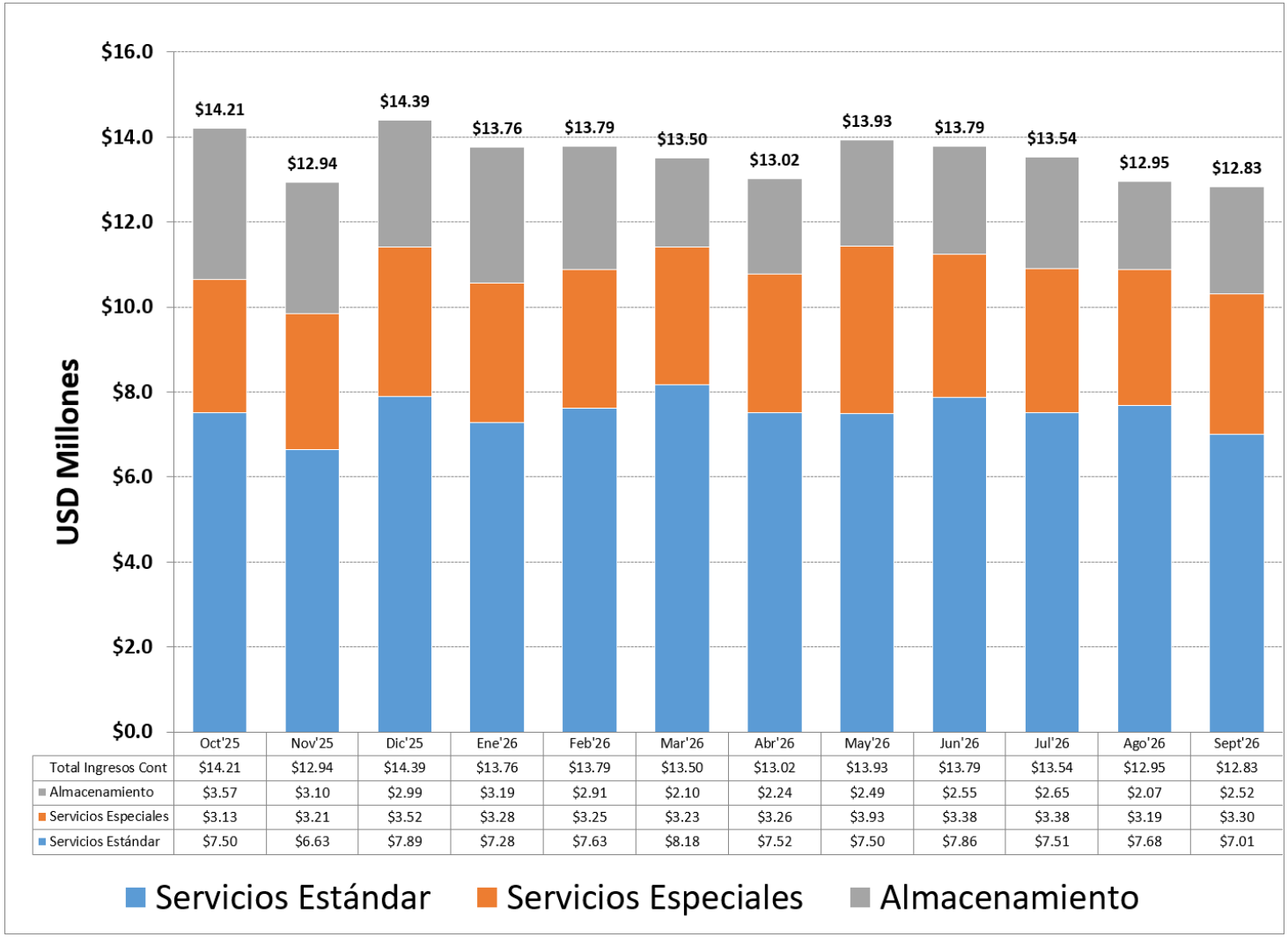
Fuente*:* Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

- Durante el periodo octubre de 2025 a septiembre de 2026 se recaudaron US$162.6 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 0.5% 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 octubre de 2025 a septiembre de 2026 por servicios a contenedores.
- Durante septiembre de 2026 se recaudaron US$12.8 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, una disminución de 6.5% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior.
- Los ingresos de septiembre incluyen un aumento general de tarifas de un 3.47% desde el 1ero de enero del 2026 conforme a la solicitud del operador calculada en base a la formula indicada en el Contrato de Concesión.
- Los ingresos reportados de septiembre disminuyeron un 0.9% comparado con lo que fue recaudado en el mes anterior. Hubo una disminución en ingresos en servicios estándares en comparación con el mes anterior. Sin embargo, hubo un aumento en ingresos en servicios especiales y en ingresos de almacenamiento en comparación con el mes anterior. Es importante mencionar que en algunas ocasiones la facturación contable del mes no coincide con el movimiento real de contenedores ya que hay operaciones se inician al final del mes y que terminan al inicio del mes siguiente, pero se facturan en el mes siguiente.
- En términos de ingresos, septiembre fue un mes bueno para OPC. Las cifras positivas en este mes son el resultado de una ligera recuperación económica debido a mejores expectativas de crecimiento económico y de inversión privada (nacional y extranjera), así como un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país. Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda aún continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo, especialmente el conflicto bélico entre los EUA e Israel con Irán; por la alta inflación; por el drástico aumento del precio de los combustibles; por los retrasos en algunos puertos de la región; por el reacomodo de la industria maquiladora y su cadenas logísticas en otros países de la región; por el cambio de rutas de algunas de las navieras para evitar las ineficiencias operativas en algunos puertos de la región; y por los regímenes de salidas establecidos por la aduana.

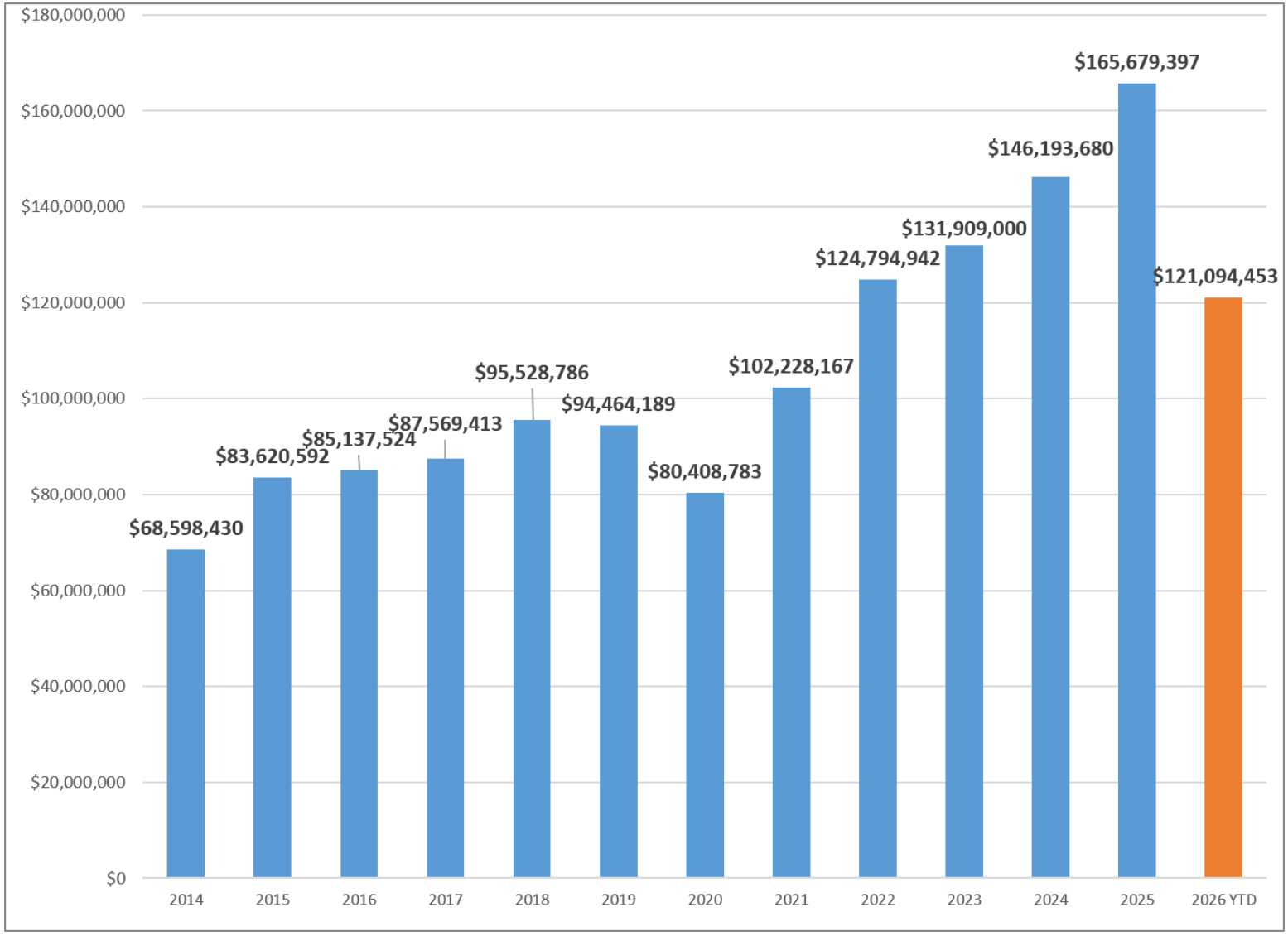
ILUSTRACIÓN 6: INGRESOS MENSUALES (MILLONES DE US$) POR SERVICIOS A CONTENEDORES, OCTUBRE 2025 – SEPTIEMBRE 2026



	Oct'25	Nov'25	Dic'25	Ene'26	Feb'26	Mar'26	Abr'26	May'26	Jun'26	Jul'26	Ago'26	Sept'26
Total Ingresos Cont	$14.21	$12.94	$14.39	$13.76	$13.79	$13.50	$13.02	$13.93	$13.79	$13.54	$12.95	$12.83
Almacenamiento	$3.57	$3.10	$2.99	$3.19	$2.91	$2.10	$2.24	$2.49	$2.55	$2.65	$2.07	$2.52
Servicios Especiales	$3.13	$3.21	$3.52	$3.28	$3.25	$3.23	$3.26	$3.93	$3.38	$3.38	$3.19	$3.30
Servicios Estándar	$7.50	$6.63	$7.89	$7.28	$7.63	$8.18	$7.52	$7.50	$7.86	$7.51	$7.68	$7.01

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

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

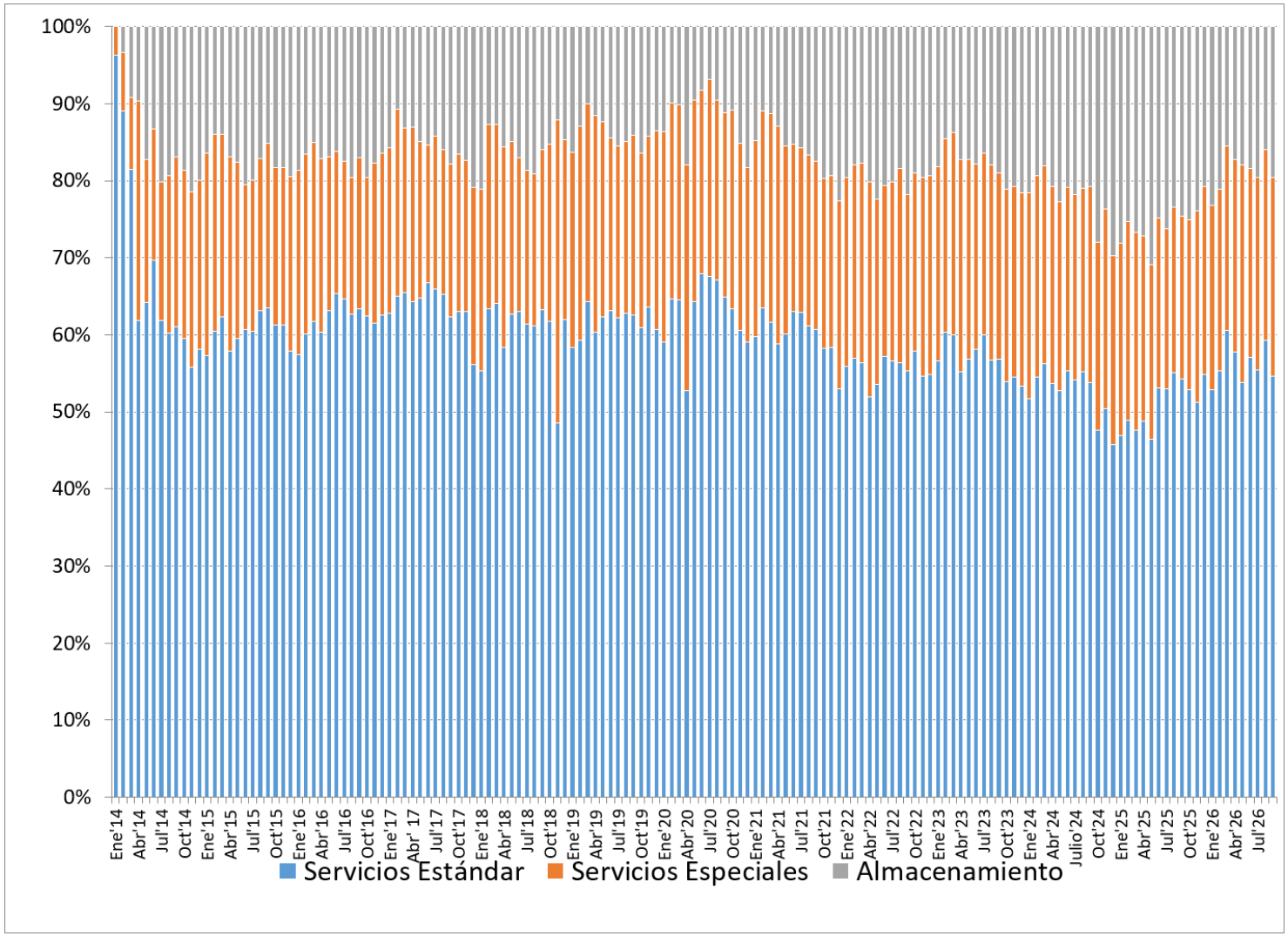


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Ingresos por Categoría Tarifaria

- La siguiente ilustración presenta la participación en los ingresos por servicios a la carga de contenedores desde el mes de enero de 2014 en cada categoría tarifaria: ingresos por servicios estándar, servicios especiales y servicios de almacenamiento. El análisis del periodo enero de 2014 – septiembre de 2026 refleja una estabilización de la participación de la categoría de Servicios Estándar a partir de julio de 2014:
    - Servicios Estándar – participación en el rango del 45.8% al 67.9%, en promedio 58.8%. En el mes de septiembre, la participación fue de 54.6%.
    - Servicios Especiales – participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.50%. En el mes de septiembre, la participación fue de 25.7%.
    - Servicios de Almacenamiento – participación en el rango del 6.8% al 30.9%, en promedio 17.7%. En el mes de septiembre, la participación fue de 19.7%.

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



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