



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

Informe Mensual de Mayo de 2026

15 de junio de 2026

NATHAN

A CADMUS COMPANY

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

Tabla de contenidos

Evolución y Estadística de las Operaciones	2
Niveles de Servicio y Productividad	13
Servicios a las naves	13
Servicios al transportista	13
Servicios a la carga.....	13
Aspectos Financieros	17
Ingresos por Servicios a Contenedores.....	17
Ingresos por Categoría Tarifaria	20

Evolución y Estadística de las Operaciones

- Durante el mes de mayo de 2026, se movilizaron 38,578 contenedores¹ de exportación e importación (equivalente a 72,717.70 TEUs, es decir, 1.885 TEUs por contenedor), lo que representa un aumento de 14.21% con respecto al mismo mes del 2025 y un aumento de 7.77% con respecto al mes anterior. Las importaciones con 19,626 contenedores aumentaron un 12.5% y las exportaciones con 18,952 contenedores, aumentaron un 3.3% con respecto al mes anterior; lo que no es consistente con el ciclo operativo típico de OPC, en donde por lo general la carga en mayo disminuye con respecto a los niveles del mes anterior (ver Ilustraciones 3, 4, y 5). Sin embargo, tanto en mayo de 2026 como en mayo de 2025, el volumen de contenedores aumentó con respecto al mes anterior.
- Este ha sido el mejor mes de mayo desde que se inició la concesión. El movimiento total de contenedores y el movimiento total de contenedores de exportación y de importación alcanzaron los niveles más altos para el mes de mayo desde que se inició la concesión.
- La tasa de crecimiento durante los últimos doce meses (junio de 2025 a mayo de 2026) es positiva (5.8% con respecto al mismo periodo del año anterior. Para efectos de comparación, el crecimiento anual del periodo junio de 2024 a mayo de 2025 fue de menos 3.3% con respecto al año anterior.
- Como lo hemos mencionado anteriormente, en general se percibe como favorable a la inversión privada y podría generar mayor confianza en el sector empresarial, estimulando un mayor nivel económico que permita un mayor impulso económico y un mayor impulso en el movimiento comercial. Esto podría traducirse en un aumento de la inversión, tanto nacional como extranjera
- 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. 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.
- Según datos publicados por el Banco Central de Honduras (BCH)², la inflación mensual medida a través del Índice de Precios al Consumidor (IPC) en mayo de 2026, registró un aumento de 0.82%, con relación al mes de abril. Por su lado, la inflación acumulada se situó en 3.60%, resaltando la influencia de factores exógenos; principalmente el conflicto bélico en medio oriente que ha afectado las economías a nivel mundial. En mayo de 2026, el 61.7%, bienes y servicios que integran la cesta del Índice de Precios al Consumidor (IPC), registraron una tendencia al alza en sus precios, el 31.4% de los productos registraron disminuciones, y el 6.9% no presentó variación en sus precios. Dentro de los productos que registraron los mayores incrementos mensuales de precio, cinco son parte de la división de transporte (gasolina regular y súper, diésel, pasaje de avión y de bus interurbano), asimismo, reflejaron aumentos el churro a base de vegetales, gas licuado de uso doméstico, azúcar, jabón para lavar ropa y alquiler de vivienda. En contraparte, los productos que registraron las principales disminuciones son: entrada a eventos

¹ En el mes de mayo, 23.29% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente menor que el mes de abril con 27.79%.

² <https://www.bch.hn/estadisticas-y-publicaciones-economicas/publicaciones-de-precios/indice-de-precios-al-consumidor>

deportivos (especialmente partidos de fútbol de etapa final), patate, banano verde, vitaminas, tomate, lavadora de ropa, estufa, refrigeradora, entre otros. En el mes en análisis, destacó la clasificación de Energía con una contribución de 0.46 puntos porcentuales, explicado -en parte- por el incremento de los precios de los combustibles de uso vehicular; así como, gas licuado de uso doméstico, dicho aumento obedece principalmente a la regularización progresiva de los precios en función de las condiciones del mercado internacional, comportamiento aminorado por el subsidio otorgado por el Gobierno. En cuanto a los Servicios (0.23 puntos porcentuales) se observa una mayor incidencia en el incremento de los precios de: pasaje en bus urbano e interurbano y taxi colectivo, comidas consumida fuera del hogar, alquiler de vivienda y pasajes de avión, estos últimos explicados principalmente por la mayor demanda, dado el inicio de temporada alta para estos servicios por vacaciones de verano. Por su parte, la clasificación de Alimentos contribuyó con 0.12 puntos porcentuales, impulsado por el incremento de precios de algunos productos industrializados y perecederos.

- Según datos de la Oficina de Estadísticas Laborales de los EUA³, el Índice de Precios al Consumidor para Todos los Consumidores Urbanos (CPI-U) aumentó un 0.5% en términos ajustados estacionalmente en mayo, tras haber subido un 0.6% en abril, según informó hoy la Oficina de Estadísticas Laborales de EE. UU. En los últimos 12 meses, el índice de todos los artículos aumentó un 4.2% antes del ajuste estacional. El índice de energía subió un 3.9% en mayo, tras haber subido un 3.8 % en abril y un 10.9 % en marzo. El índice energético representó más del 60% del aumento mensual de todos los productos. El índice de vivienda también subió en mayo, subiendo un 0.3%. El índice de alimentos aumentó un 0.2% durante el mes, mientras que el índice de alimentos en casa subió un 0.1% y el índice de alimentos fuera de casa un 0.3%. El índice para todos los artículos, excepto alimentos y energía, subió un 0.2% en mayo. Los índices que aumentaron durante el mes incluyen comunicación, tarifas aéreas, atención médica, atención personal y recreación. Por el contrario, los índices de seguros de vehículos a motor, mobiliario y operaciones del hogar, y vehículos nuevos estuvieron entre los principales índices que disminuyeron en mayo. El índice de todos los artículos subió un 4.2% en los 12 meses que terminaron en mayo, tras haber subido un 3.8% en los 12 meses que terminaron en abril. El índice de todos los artículos menos alimentos y energía subió un 2.9% durante el año, tras un incremento del 2.8% en los 12 meses que terminaron abril. El índice energético aumentó un 23.5% en los 12 meses que terminaron en mayo. El índice de alimentos aumentó un 3.1% respecto al último año. El índice de energía aumentó un 3.9% en mayo, tras haber subido un 3.8% en abril. El índice de gasolina aumentó un 7.0% durante el mes (antes del ajuste estacional, los precios de la gasolina aumentaron un 8.6% en mayo.) El índice de electricidad subió un 0.6% en mayo. Por el contrario, el índice de gas natural disminuyó un 0.5% en el mismo periodo. El índice de energía aumentó un 23.5% en los últimos 12 meses y el índice de gasolina subió un 40.5%. El índice eléctrico aumentó un 5.9% en los 12 meses que terminaron en mayo y el índice de gas natural subió un 3.0%.
- En términos de tráfico en la terminal, mayo fue un mes muy bueno para OPC, de hecho, el mejor mes de mayo desde que se inició la concesión. Las cifras positivas en el mes de mayo 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

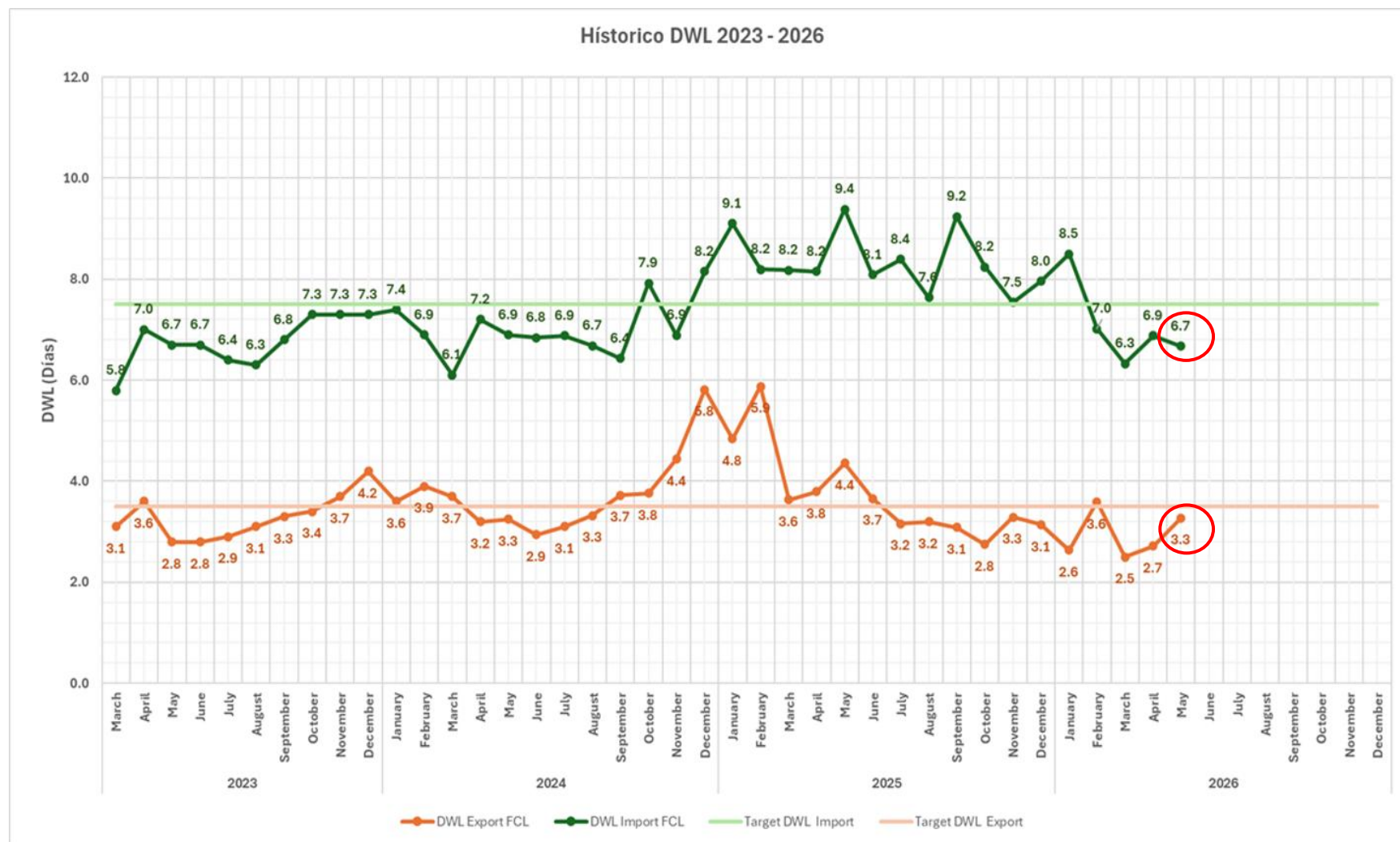
³ <https://www.bls.gov/news.release/archives/cpi>

que la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo, especialmente por el conflicto bélico entre EUA e Israel con Irán en el Medio Oriente; por la incertidumbre de las políticas arancelarias en los EE.UU.; por el reacomodo de la industria maquiladora y sus cadenas logísticas en otros países de la región; y por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana. Como se puede observar en la Ilustración 3, 4, y 5, el movimiento total de contenedores y el movimiento total de exportaciones y de importaciones alcanzaron el nivel más alto de un mes de mayo desde que se inició la concesión.

- Se ha observado una disminución en el tiempo promedio de estadía (DWT) de contenedores dentro de la terminal (ver Figura 1). En mayo de 2026 la estadía promedio de contenedores de importación bajó a 6.7 días, lo que es menor que los 6.9 días del mes de abril, pero mayor que los 6.3 días de estadía del mes de marzo de 2026. Aunque se han logrado importantes mejoras en el tiempo de estadía de contenedores de importación, 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 alcanzó 3.3 días en mayo de 2026, que es mayor que los 2.7 días de abril 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 mayo de 2026 alcanzó niveles de 100%, mayor que los niveles de 84% y 93 % de los meses de marzo y abril 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 este mes los contenedores de exportación solo pueden permanecer en la terminal 5 días. Adicionalmente los proyectos de expansión de patios que se inició en enero del 2026 están creando algunos problemas operativos durante 2026, pero aumentarán la compacidad de patios de la terminal en los próximos años. Con la actual saturación de patios, los problemas en el escáner de importación, y las diferentes obras (expansión de patios, reparación del boulevard, y el cambio de la subestación en el Muelle 6), la congestión vial dentro de la terminal se ha incrementado en forma sustancial.
- Como se dijo anteriormente, a fines de febrero de 2026, los Estados Unidos e Israel lanzaron ataques aéreos contra Irán. Las consecuencias logísticas han sido severas, el Estrecho de Ormuz estuvo cerrado al tráfico comercial durante la mayoría del mes de abril; los tránsitos por el Canal de Suez fueron suspendidos por la mayoría de las líneas navieras. Los buques programados para la ruta del canal Suez siguen siendo desviados alrededor del Cabo de Buena Esperanza. Continúa la campaña militar de los EUA para reabrir el estrecho, según diversos analistas del sector, se espera que la disrupción persista durante el resto de 2026.

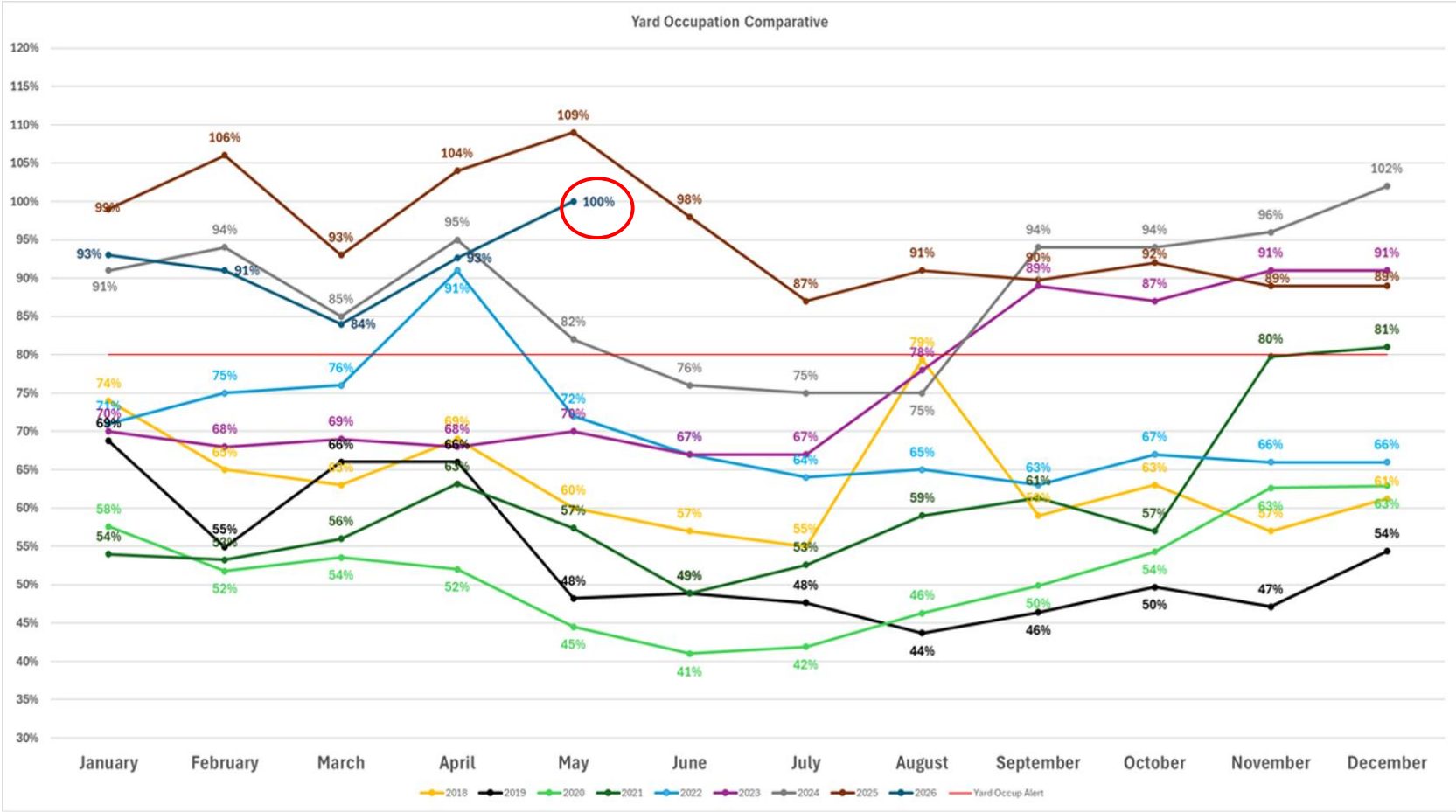
- Según diferentes analistas, el conflicto militar en Oriente Medio sigue afectando a las rotaciones de buques mucho más allá de los servicios vinculados al Golfo, con efectos colaterales visibles en toda la ruta comercial adyacente. El Estrecho de Ormuz sigue cerrado al transporte de contenedores, con aproximadamente entre 100 y 120 buques que representan unas 300,000 unidades equivalentes de 20 pies (TEUs) efectivamente marginadas dentro del Golfo Pérsico. Las rutas por el Canal de Suez no se reanudaron a gran escala en la mayoría de las redes de contenedores, y los barcos siguen siendo desviados alrededor del Cabo de Buena Esperanza en África. En lugar de parecer una limitación de capacidad de un solo carril, estas condiciones están alargando los ciclos de los buques, soportando sobrecargos de emergencia en los búnkeres y contribuyendo a ajustes de horario mientras la transportadora reequilibra las rotaciones entre rutas comerciales adyacentes. El efecto práctico para mayo es una menor previsibilidad en los horarios de navegación entre los servicios afectados, ya que los ciclos extendidos de los buques continúan cambiando los horarios de rotación. Los servicios del subcontinente indio también están experimentando consecuencias derivadas de estos ajustes de red. Las puertas de entrada de India están absorbiendo parte de la carga que antes pasaba por puertos del Golfo, aumentando la congestión y reduciendo la coherencia de horarios en servicios seleccionados. El espacio sigue estando generalmente disponible en las rutas del subcontinente indio, pero la consistencia del calendario sigue variando según la rotación. Con un crecimiento lento en varias economías a nivel mundial, la combinación de mayores costos de energía y otros insumos, así como condiciones financieras más estrictas aumenta la probabilidad de una desaceleración económica global, y de una recesión global más amplia, incluyendo los Estados Unidos, el principal cliente comercial de Honduras.

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



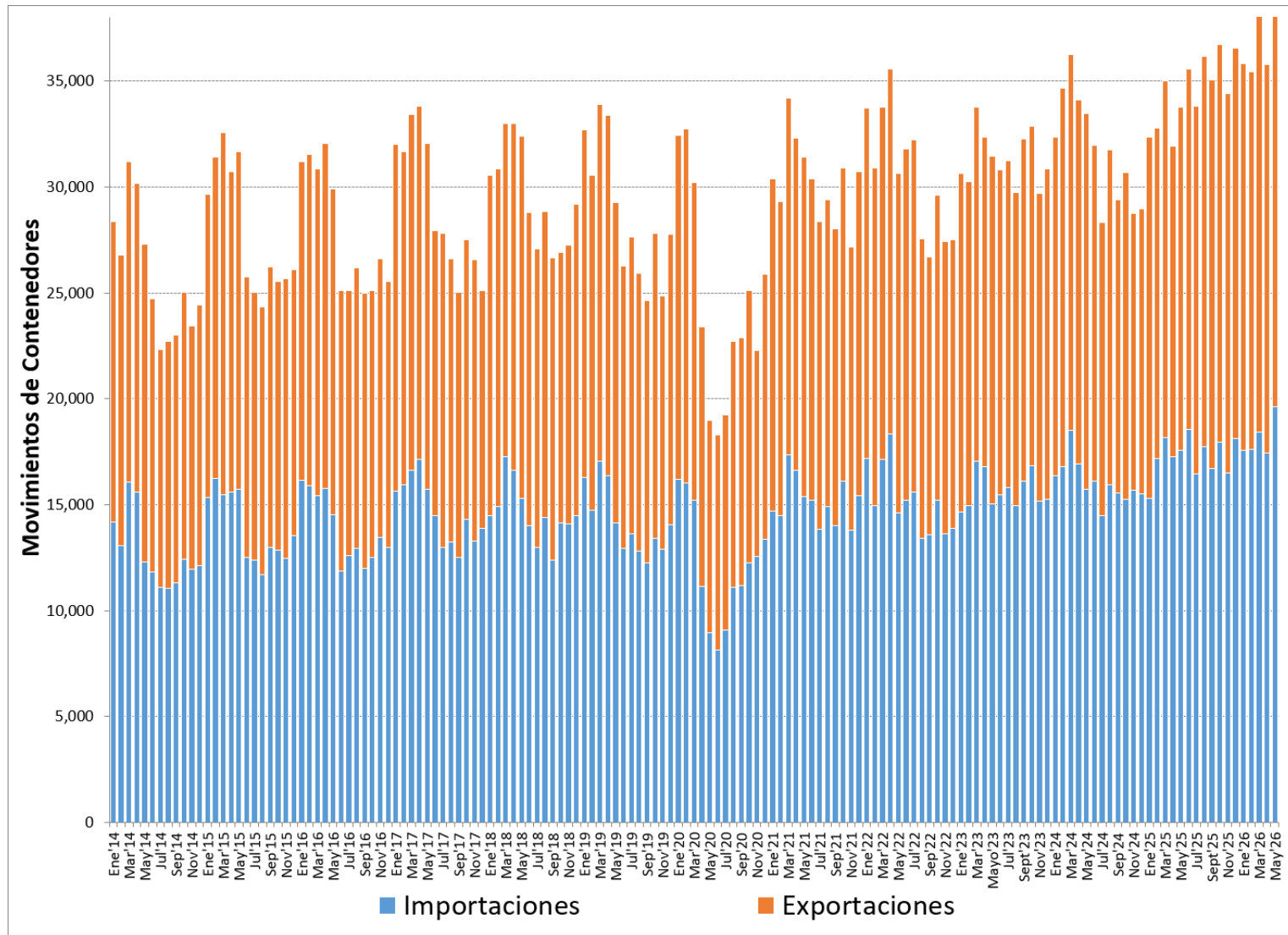
Fuente: OPC.

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



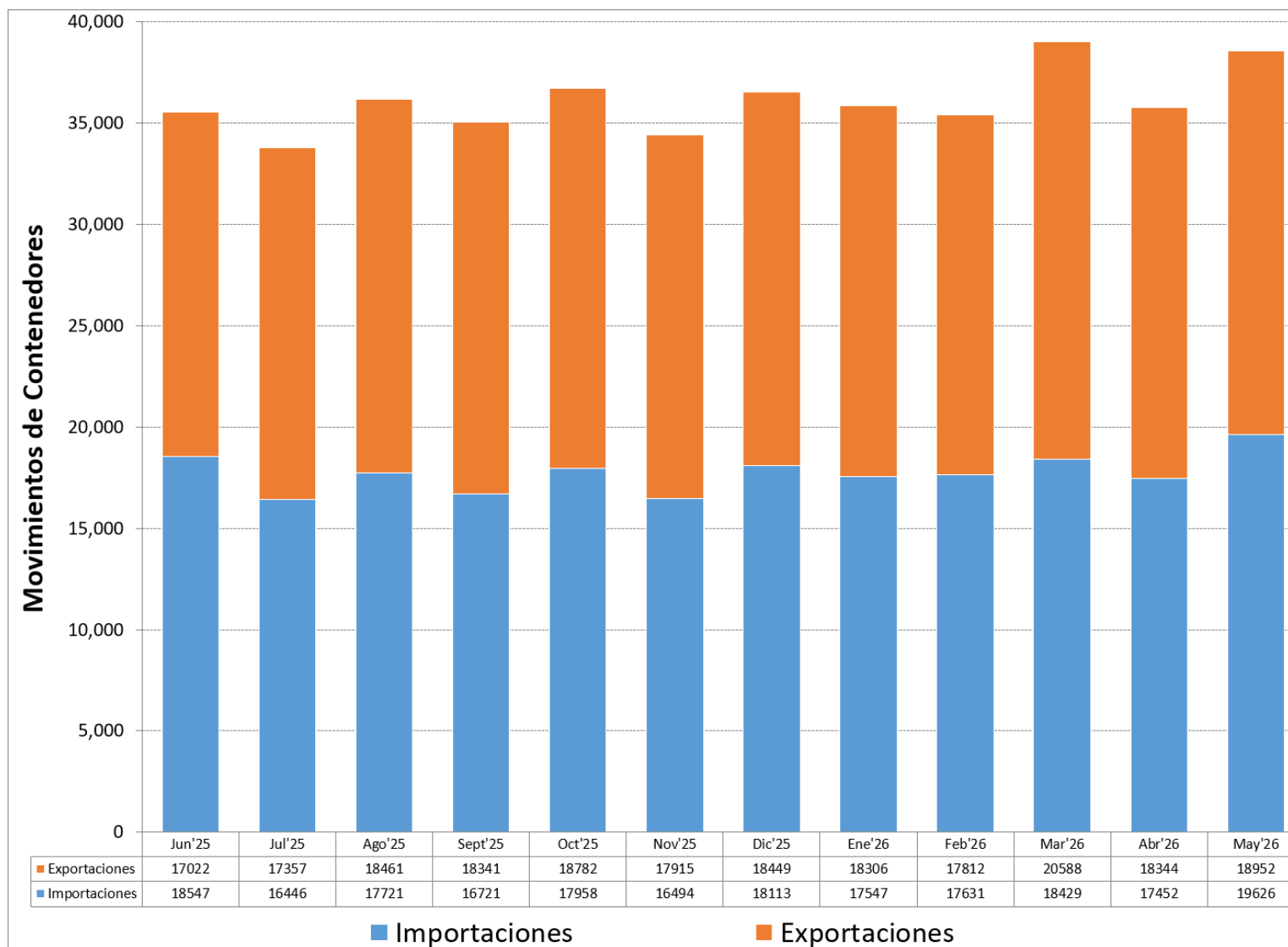
Fuente: OPC.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



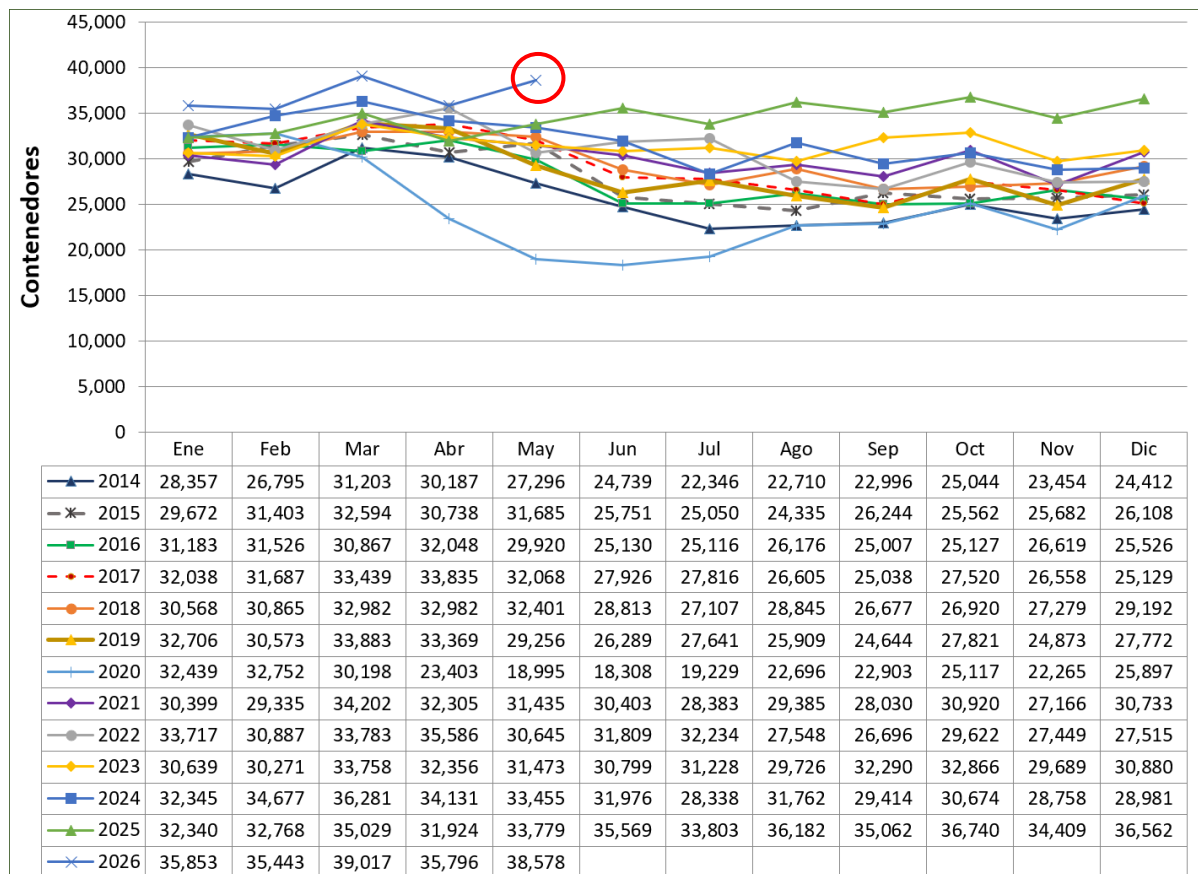
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 2: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES PARA EL PERIODO JUNIO 2025 – MAYO 2026



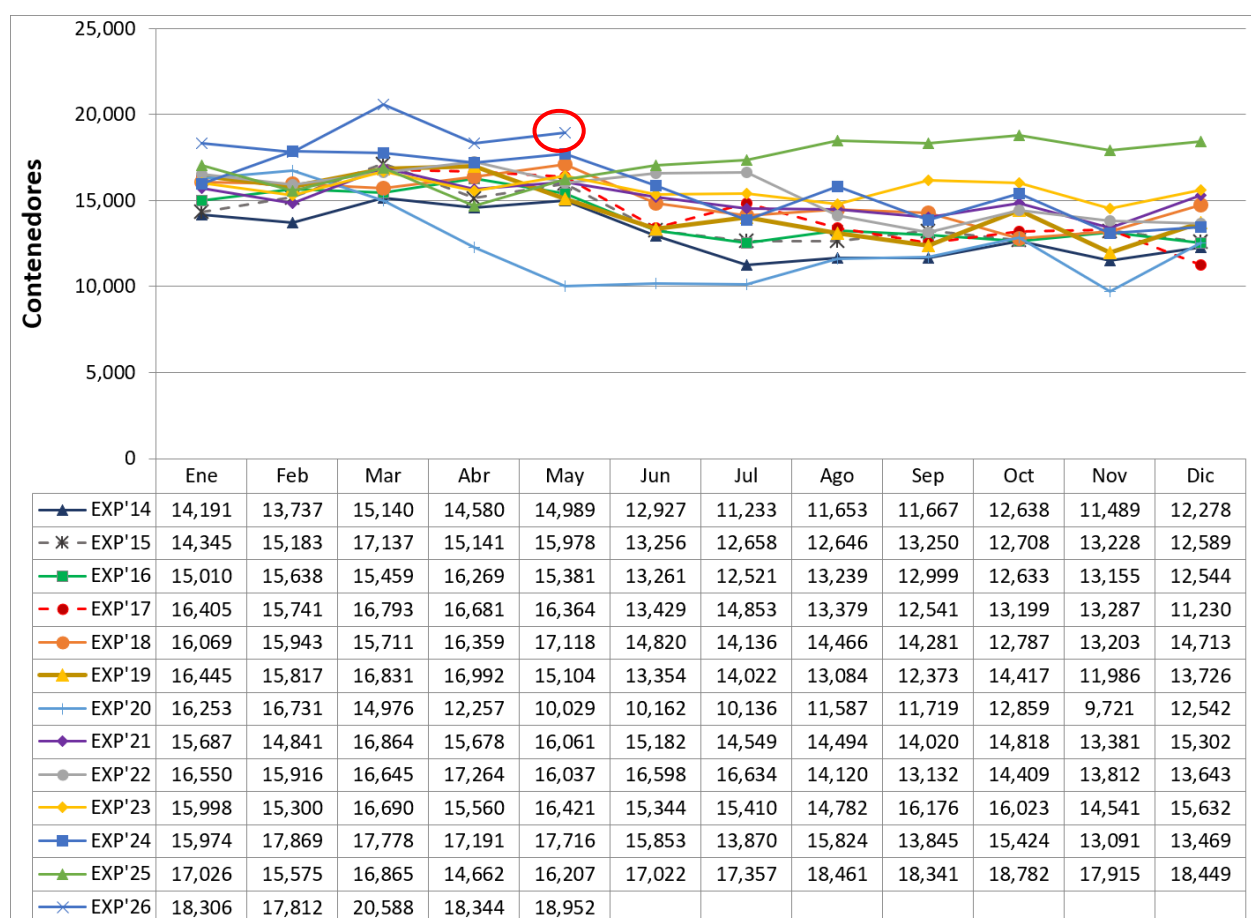
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 – 2026



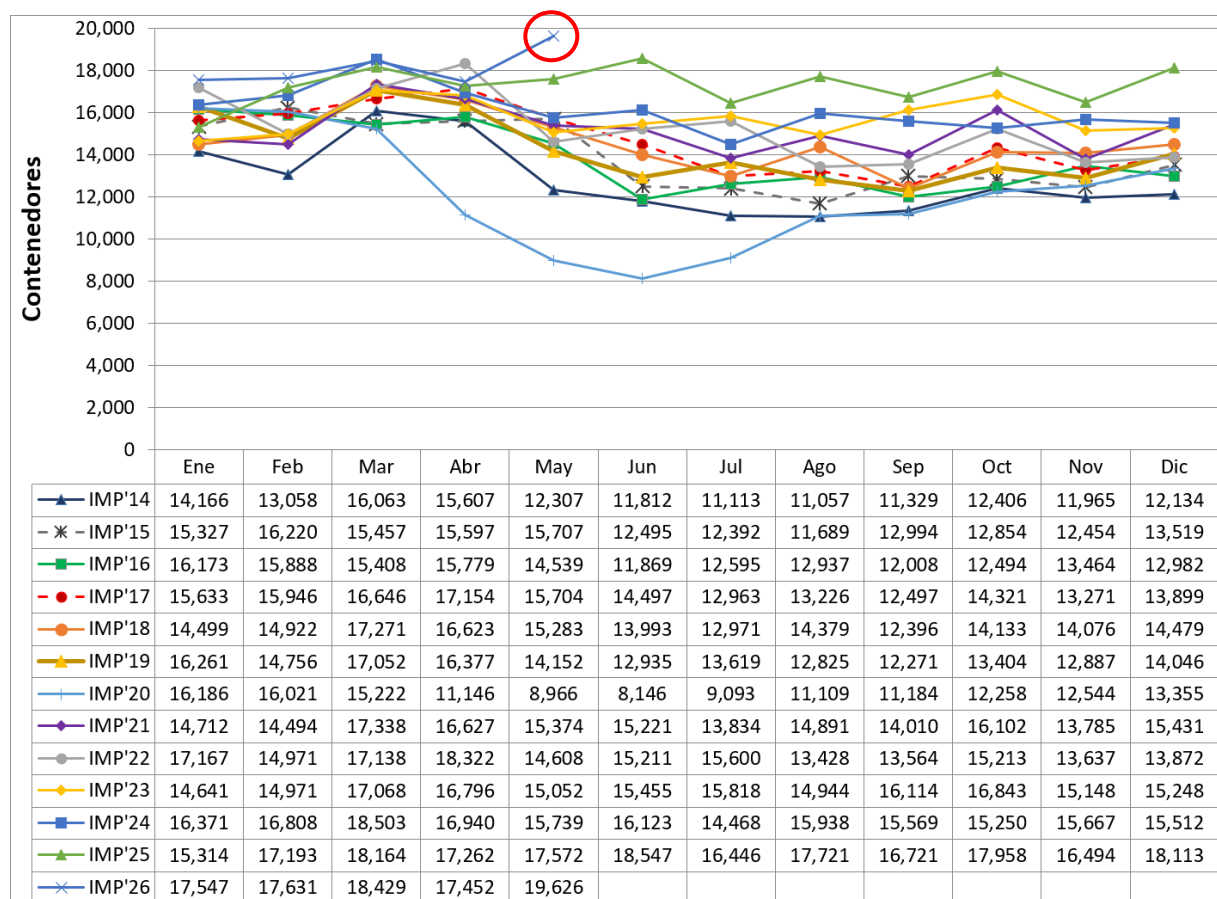
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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



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

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



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

Niveles de Servicio y Productividad

Las operaciones de OPC reportaron que fueron atendidos 97 buques portacontenedores, 2 buques de Carga General, 3 barcasas, y 1 de transporte de automóviles (RoRo) para un total de 103 buques en el mes de mayo. El 54% de los buques programados arribaron fuera de ventana; esto afectó los parámetros de productividad y eficiencia del puerto y representa un aumento considerable en comparación con los últimos dos meses (en donde 25% y 31% de los buques programados arribaron fuera de ventana en marzo y abril, respectivamente). En el mes se operaron 38,578 contenedores, equivalente a 72,717 TEUs, es decir, 1.88 TEUs por contenedor. En el mes de mayo, 23.3% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente menor que el mes de abril con 27.8%.

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves muestran una eficiencia satisfactoria. Durante el mes de mayo 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 los últimos 12 meses. 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

- Durante el mes de mayo se registraron un total de 38,289 operaciones de camiones en las garitas de acceso a la terminal; de las cuales 19,018 fueron de exportación (49.67%) y 19,271 (50.33%) fueron de importación. Durante el mes de mayo se registraron un promedio de 1,235.13 operaciones de camiones de exportación e importación diariamente.
- En el mes de mayo los parámetros que miden el nivel de servicios al transportista no muestran un nivel de eficiencia satisfactorio. El tiempo de atención promedio al usuario durante el mes de mayo de 2026 para el retiro/entrega de mercancías es de 48.3 minutos para 90% de las operaciones sencillas (superior al requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 64.7 minutos para 90% de las operaciones dobles (superior al requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles).
- En el mes de mayo, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue de 24.9 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 no muestran valores satisfactorios.

- La productividad de las dos grúas de pórtico (las dos grúas post-panamax en el Muelle 6) registraron un promedio de solo 19.24 mph y la grúa Paceco en el muelle 5 registro un promedio de 17.68 mph. El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 18.71 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.
- En el mes de mayo la reubicación de la subestación del muelle 6 por la obra de expansión del patio ocasionó que Muelle 6 no contara con suministro eléctrico adecuado durante 10 días, lo que obligó al equipo de OPC a utilizar generadores portátiles para habilitar una grúa STS con apoyo de una grúa móvil. La grúa QC04 también estuvo fuera de servicio durante parte del mes de mayo. Lo anterior afecto la productividad de las grúas del muelle 6.
- La productividad de las grúas móviles supero el parámetro de servicio de 14 mph, alcanzando solo un promedio mensual de 15.28 mph.
- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.34 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.64 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Para naves con más de 800 contenedores, se asignaron en promedio 2.08 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. La operación con mayor volumen fue de 1,368 contenedores. Según OPC, el problema de asignación de grúas se debe en su mayoría a que las visitas de buque no cumplieron con sus ventanas asignadas, principalmente por demoras externas a la operación de la terminal y congestión en puertos de origen o desvíos de itinerario.

TABLA 1: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD PARA EL PERIODO JUNIO 2025 – MAYO 2026

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026	MAY 2026
Servicios a las Naves	Tiempo para el inicio de la descarga – Promedio	20 min	26 min	29 min	19 min	17 min	19 min	20 min	30 min	18 min	16 min	16 min	13 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 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	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
Servicios al Trans-portista	Tiempo de atención al usuario para el retiro/entrega de la mercadería – Promedio para el 90% de las operaciones (Ver nota 1 y 2)	45 min – una operación (Operación Sencilla) 60 min – dos operaciones (Operación Doble)	Op. Senc.: 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	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
	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 mayo de 2026, el tiempo de espera en “Pre-gate” fue de 24.9 minutos en promedio.											

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026	MAY 2026
Servicios a la carga	Productividad de la grúa pórtico en tiempo de operación	Año >2: 25 mph (movimientos por hora)	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)	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)
	Productividad de la grúa móvil en tiempo de operación	14 mph (movimientos por hora)	13.8	15.6	16.5	16.2	16.2	15.2	15.6	16.2	16.4	16.5	16.4	15.3
	Número de grúas por buque de contenedores (como mínimo)	Hasta 250 Mvs por escala: 1 grúa 250-800 Mvs por escala: 1.75 grúas Superior a 800 Mvs: 2.5 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.39 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.71 grúas Superior a 800 Mvs: 1.93 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.30 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Mvs: 1.73 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.32 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.76 grúas Superior a 800 Mvs: 1.97 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.23 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Mvs: 1.85 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.16 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.80 grúas Superior a 800 Mvs: 2.06 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.33 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.68 grúas Superior a 800 Mvs: 1.95 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.37 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.74 grúas Superior a 800 Mvs: 2.32 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.38 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.85 grúas Superior a 800 Mvs: No aplicable	Hasta 250 Mvs/escala: 1.41 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.74 grúas Superior a 800 Mvs: No aplicable	Hasta 250 Mvs/escala: 1.51 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.81 grúas Superior a 800 Mvs: 2.30 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.39 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.77 grúas Superior a 800 Mvs: 2.54 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.34 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.64 grúas Superior a 800 Mvs: 2.08 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.											

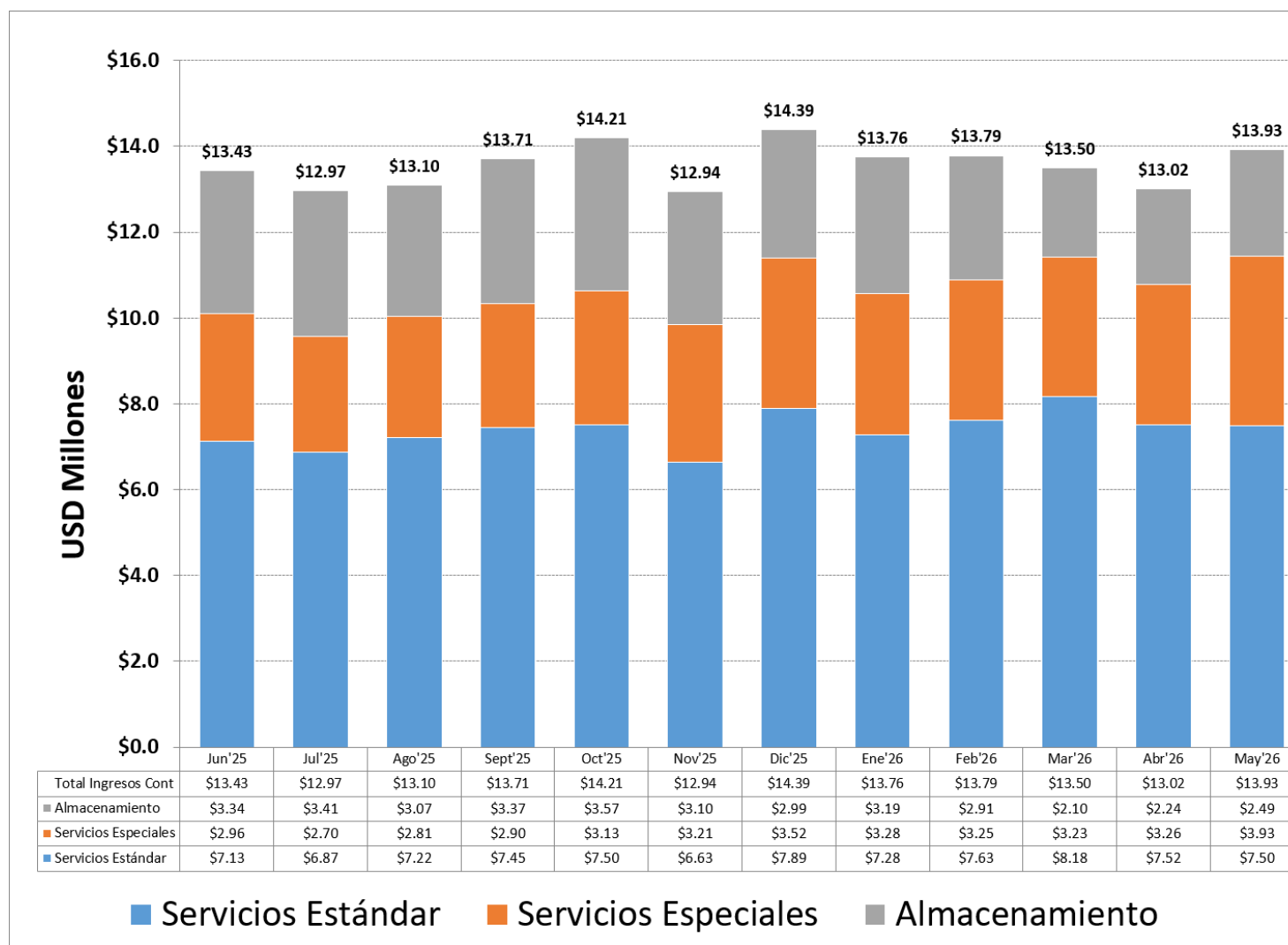
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

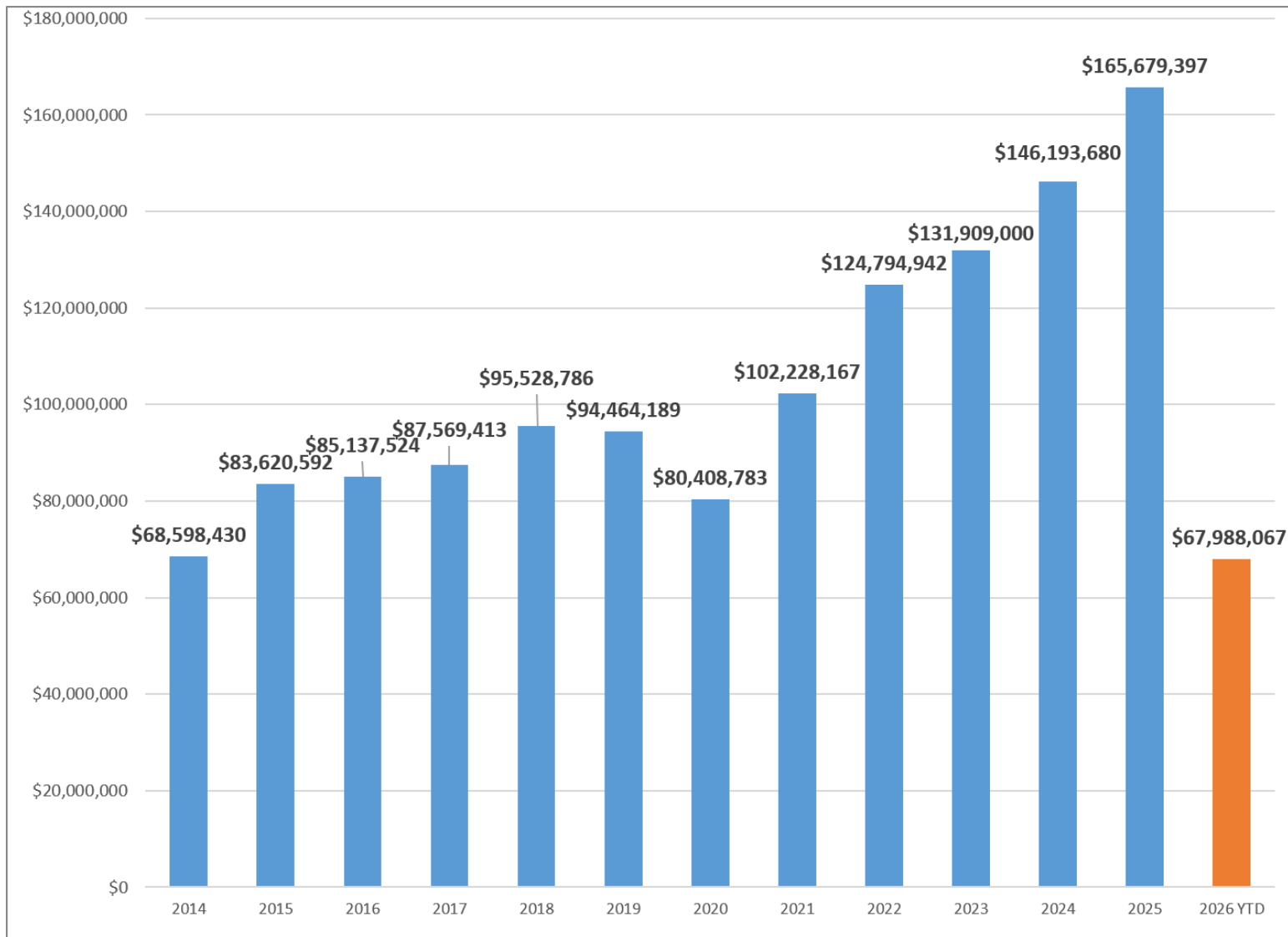
- Durante el periodo junio de 2025 a mayo de 2026 se recaudaron US\$162.7 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 6.5% en términos nominales con respecto al nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior. Las siguientes ilustraciones presentan los ingresos mensuales del periodo junio de 2025 a mayo de 2026 por servicios a contenedores.
- Durante mayo de 2026 se recaudaron US\$13.9 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, una disminución de 6.3% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior.
- Los ingresos de mayo 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 mayo aumentaron un 7.0% 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, mayo fue un mes muy bueno para OPC. Las cifras positivas en este mes son el resultado de una ligera recuperación económica debido a mejores expectativas de crecimiento económico y de inversión privada (nacional y extranjera), así como un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país. Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda aún continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor del mundo, 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, JUNIO 2025 – MAYO 2026



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

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

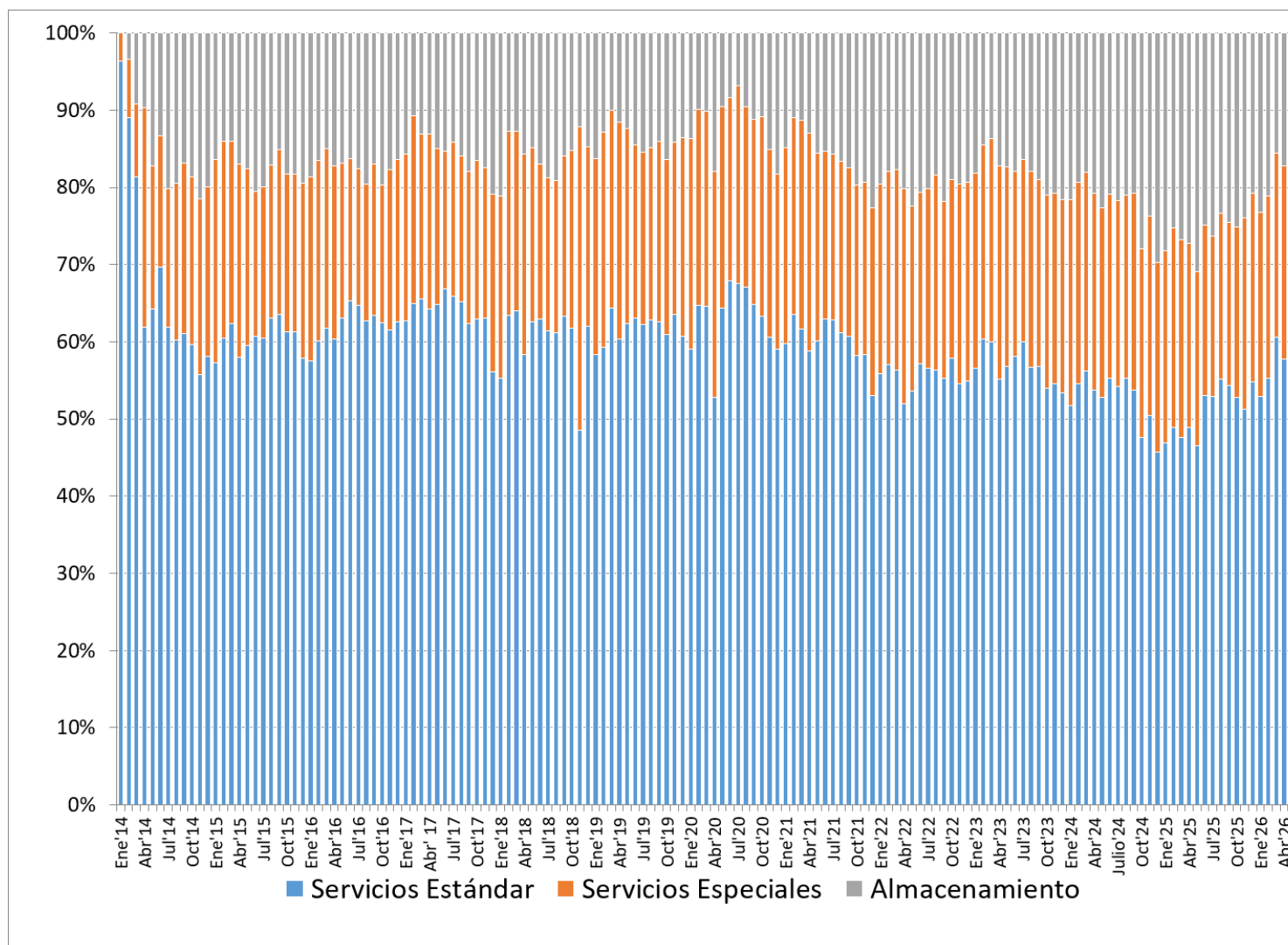


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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 – mayo 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 mayo, la participación fue de 53.8%.
 - Servicios Especiales – participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.50%. En el mes de mayo, la participación fue de 28.3%.
 - Servicios de Almacenamiento – participación en el rango del 6.8% al 30.9%, en promedio 17.7%. En el mes de mayo, la participación fue de 17.9%.

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



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