



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

Informe Mensual de Abril de 2026

15 de mayo 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
Aspectos Financieros	19
Ingresos por Servicios a Contenedores.....	19
Ingresos por Categoría Tarifaria	22

Evolución y Estadística de las Operaciones

- Durante el mes de abril de 2026, se movilizaron 35,796 contenedores¹ de exportación e importación (equivalente a 67,928.55 TEUs, es decir, 1.897 TEUs por contenedor), lo que representa un aumento de 12.13% con respecto al mismo mes del 2025 y una disminución de 8.26% con respecto al mes anterior. Las importaciones con 17,452 contenedores disminuyeron un 5.3% y las exportaciones con 18,344 contenedores, disminuyeron un 10.9% con respecto al mes anterior; lo que es consistente con el ciclo operativo típico de OPC, en donde por lo general la carga en abril disminuye con respecto a los niveles del mes anterior, generalmente es el primer mes de la temporada baja (ver Ilustraciones 3, 4, y 5).
- Este ha sido el mejor mes de abril desde que se inició la concesión. El movimiento total de contenedores y el movimiento total de contenedores de exportación alcanzaron los niveles más altos para el mes de abril desde que se inició la concesión (el movimiento total de contenedores de importación alcanzó el segundo nivel más alto durante el periodo de concesión).
- La tasa de crecimiento durante los últimos doce meses (mayo de 2025 a abril de 2026) es positiva (5.1% con respecto al mismo periodo del año anterior. Para efectos de comparación, el crecimiento anual del periodo mayo de 2024 a abril de 2025 fue de menos 2.8% 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 información de OPC, los Contenedores llenos de importación presentaron un aumento de +1% en comparación con el mismo periodo del año pasado y disminuyeron un -3% respecto al presupuesto. Las importaciones de Contenedores vacíos experimentaron un ligero aumento del +1% interanual y un -8% por debajo del presupuesto. Las exportaciones de Contenedores llenos disminuyeron un +3% interanual y un -2% por debajo del presupuesto. Los factores clave que contribuyen a esta disminución incluyen: una caída considerable en la exportación de chatarra, arneses, prendas de vestir y materiales textiles, y las exportaciones de sandía. Los arneses se vieron afectados por los aranceles del gobierno estadounidense al sector automovilístico, seguidos por la disminución de la sandía desde que la empresa Martori exporta desde Puerto Castilla en Trujillo, Honduras. El periodo actual marca el final de las temporadas de exportación de melones, sandías y café, que normalmente concluyen en las dos

¹ En el mes de abril, 27.79% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente mayor que el mes de marzo con 26.60%.

primeras semanas de mayo. En cambio, las exportaciones vacías han aumentado un +65% interanual y un +53% respecto al presupuesto. Ha comenzado el nuevo periodo de ventanas de atraque, asignando a todas las compañías navieras sus horarios de atraque y traslados proforma. Se han encontrado desafíos con el menor cumplimiento por parte de las navieras, que citan problemas en puertos anteriores como razones para no cumplir con el calendario y los movimientos proforma. OPC ha creado un recargo por Tiempo de Estancia Adicional (ATD) para los contenedores que permanecen en la terminal debido al cambio en el Tiempo Estimado de Llegada (ETA) para los atraques con ventana. Esto es importante porque OPC tiene un -30% del área del patio terminal dedicada a la construcción del patio 6, por lo que hay menos espacio disponible para almacenar contenedores. Los datos históricos indican que el próximo periodo de tres meses suele experimentar volúmenes de carga más bajos, una tendencia que también se observa para la carga general durante este periodo. Con efecto inmediato, OPC está implementando una política que permite que todas las exportaciones entren en la terminal cinco días antes de su Tiempo Estimado de Llegada (ETA). Se espera que este ajuste aumente los ingresos por almacenamiento durante estos meses históricamente más lentos. Además, recientes publicaciones presupuestarias del gobierno han destacado iniciativas que apoyan la evacuación de cargas abandonadas. Para abordar esto, en mayo OPC lanzó un grupo de trabajo conjunto con la Autoridad Aduanera para agilizar la resolución de los problemas relacionados con las cargas abandonadas.

- 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 abril de 2026, registró un aumento de 1.73%, mayor en 1.01 puntos porcentuales con relación al mes marzo y 1.55 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025. Por su lado, la inflación acumulada se situó en 2.76%, resaltando la influencia de factores exógenos en dicho comportamiento; el conflicto bélico en medio oriente ha afectado las economías a nivel mundial. De los diez productos que registraron los mayores incrementos mensuales ocho son de la división de transporte: diésel, gasolina regular y súper, pasajes de autobús interurbano, urbano, mototaxi, taxi colectivo, pago de suministro de electricidad, aunados a quesos semisecos y refrescos gaseosos. En contraste, los productos que registraron las principales disminuciones son: cebolla, medicamentos antiácidos y protectores gástricos, televisor, pantalón jean para mujer, aguacate, frijoles rojos, jugo de naranja envasado y huevo de gallina, entre otros. En el mes en análisis, destacó el aporte de Energía con 1.19 puntos porcentuales, explicado -en parte- por el incremento de los precios de los combustibles (vehicular y doméstico), así como de la tarifa eléctrica correspondiente al segundo trimestre de 2026; dicho ajuste obedece -principalmente a la revisión de costo de los contratos de generación de electricidad; así como, a factores técnicos y de mercado que afectan la estructura de costos del sistema eléctrico nacional. De las trece divisiones que conforman la cesta del IPC, nueve presentaron variaciones mensuales positivas, dos experimentaron reducción y el resto no presentó variaciones. Entre las divisiones con mayor aporte al resultado se encuentran: Transporte (1.27 puntos porcentuales); Vivienda, Agua, Electricidad, Gas y Otros Combustibles (0.19 puntos porcentuales); Alimentos y Bebidas no Alcohólicas (0.15 puntos porcentuales), y Restaurantes y Servicios de Alojamiento (0.06 puntos porcentuales). En contraste, contribuyeron en sentido contrario Información y Comunicaciones con 0.02 puntos porcentuales y Vestimenta y Calzado con 0.01 puntos porcentuales. El comportamiento de la inflación interanual en abril de 2026 se aceleró hasta alcanzar una tasa de 5.56%

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

(4.39% doce meses atrás), permaneciendo temporalmente fuera del rango de tolerancia de mediano plazo establecido por la autoridad monetaria (4.00% ± 1.0 punto porcentual).

- 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 0,6. En los últimos 12 meses, el índice aumentó un 3,8% antes del ajuste estacional. El índice energético subió un 3,8% en abril, representando más del cuarenta por ciento del aumento mensual de todos los artículos. El índice de vivienda también aumentó en abril, subiendo un 0,6%. El índice de alimentos aumentó un 0.5% durante el mes como el índice de alimentos en casa subió un 0,7% y el índice de alimentos fuera de casa un 0,2 %. El índice de todos los artículos, excepto alimentos y energía, subió un 0.4% en abril. Los índices que han aumentado durante el mes incluyen mobiliario y operaciones del hogar, tarifas de avión, cuidado personal, ropa y educación. Por el contrario, los índices para los nuevos vehículos, la comunicación y la atención médica estuvieron entre los principales índices que disminuyeron en abril. El índice de todos los artículos subió un 3,8% en los 12 meses que terminaron en abril, tras un 3,3% en los 12 meses que terminaron en marzo. El índice de todos los artículos menos alimentos y energía subió un 2,8% en el año, tras un incremento del 2,6% respecto a los 12 meses que terminan en marzo. El índice energético aumentó un 17,9% durante los 12 meses que terminaron abril. El índice de alimentos aumentó un 3,2% respecto al último año. En abril de 2026, la tasa anual de inflación en Estados Unidos fue del 3,8%, la más alta desde mayo de 2023. Este aumento se debió principalmente al incremento de los costes de la energía, especialmente a los precios de la gasolina, que se dispararon debido a factores geopolíticos. La tasa subyacente de inflación, que excluye alimentos y energía, también aumentó, lo que indica presiones de precios más amplias en la economía.
- La inflación en abril marca el nivel más alto en tres años. El aumento se atribuye principalmente al aumento de los precios de los combustibles, impulsado por las tensiones geopolíticas continuas que involucran a Estados Unidos, Israel e Irán. El conflicto en el Medio Oriente llevó a un bloqueo dual del Estrecho de Ormuz. Este bloqueo ha interrumpido gravemente los flujos globales de petróleo, lo que ha provocado que los precios del crudo Brent superen los 125 dólares por barril y los precios del gas en los EUA alcancen los 4,23 dólares por galón. El prolongado conflicto y su impacto en los precios de la energía están ejerciendo una presión al alza sobre la inflación, complicando las decisiones de política monetaria de la Reserva Federal. El Índice de Precios al Consumidor (IPC) subió un 3,8% interanual en abril, superando las estimaciones del consenso del Dow Jones del 3,7% y logrando el dato anual más alto desde mayo de 2023. Los precios de la gasolina se dispararon un 5,4% en abril tras un brutal aumento del 21,2% en marzo, impulsado por el conflicto en curso entre Estados Unidos e Irán que limita los mercados petroleros globales. Los costos energéticos representaron aproximadamente 0,27 puntos porcentuales—más del 40%—de todo el aumento mensual general.
- En términos de tráfico en la terminal, abril fue un mes muy bueno para OPC, de hecho, el mejor mes de abril desde que se inició la concesión. Las cifras positivas en el mes de abril son el resultado de una recuperación económica, expectativas de mayor inversión privada e inversión internacional en Honduras, un aumento de la actividad agrícola e industrial en el país, y el aumento en contenedores vacíos (Nicaragua está despachando más contenedores vacíos a través de Honduras). Sin embargo, por otro lado, creemos que la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos alrededor

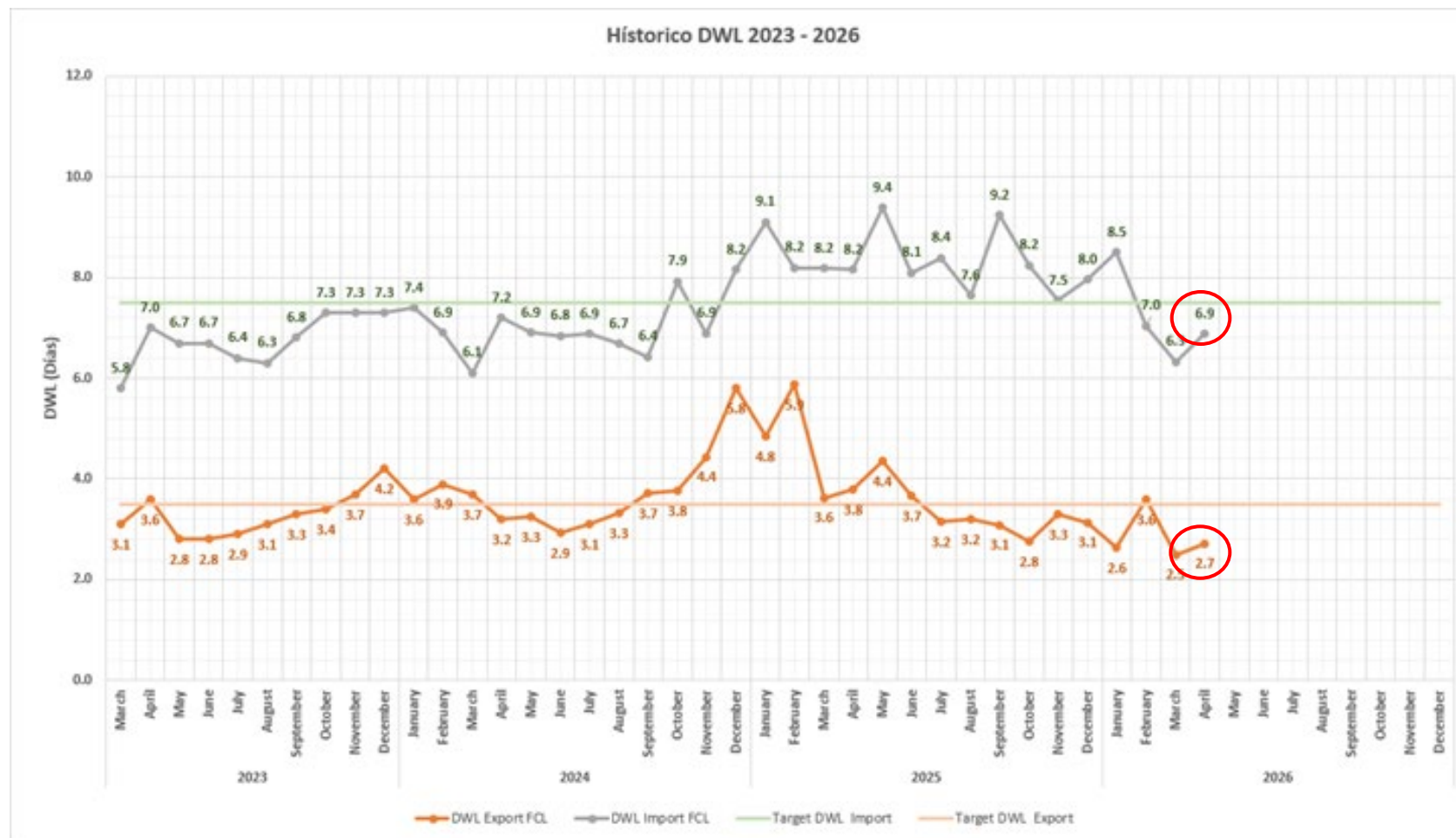
³ <https://www.bls.gov/news.release/archives/cpi>

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 alcanzaron el nivel más alto de un mes de abril 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 abril de 2026 la estadía promedio de contenedores de importación subió a 6.9 días, lo que es mayor que los 6.3 días del mes de marzo, pero menor que los 8.5 días y 7.0 días de estadía de los meses de enero y febrero de 2026 respectivamente. 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 2.7 días en abril de 2026, que es mayor que los 2.5 días de marzo de 2026.
- Por su lado, el nivel de ocupación promedio de los patios en la terminal durante el mes de abril de 2026 alcanzó niveles de 93%, mayor que los niveles de 91% y 84 % de los meses de febrero y marzo 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. 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, los contenedores de exportación solo pueden permanecer en la terminal 3 días. Las medidas tomadas por OPC han empezado a tener efectos positivos. Adicionalmente los proyectos de expansión de patios 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.
- 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 los analistas del sector, se espera que la disrupción persista durante el resto de 2026.
- Según diferentes analistas, el tráfico marítimo en el Estrecho de Ormuz continuo severamente restringido durante el mes de abril, registrándose solo cruces limitados. Las principales líneas navieras ajustaron sus operaciones en consecuencia suspendiendo escalas directas en puerto e implementando recargos o alternativas multimodales. El comercio marítimo en la región del Golfo sufrió interrupciones sostenidas durante la mayoría del marzo, impulsadas por el acceso restringido a través de puntos clave y

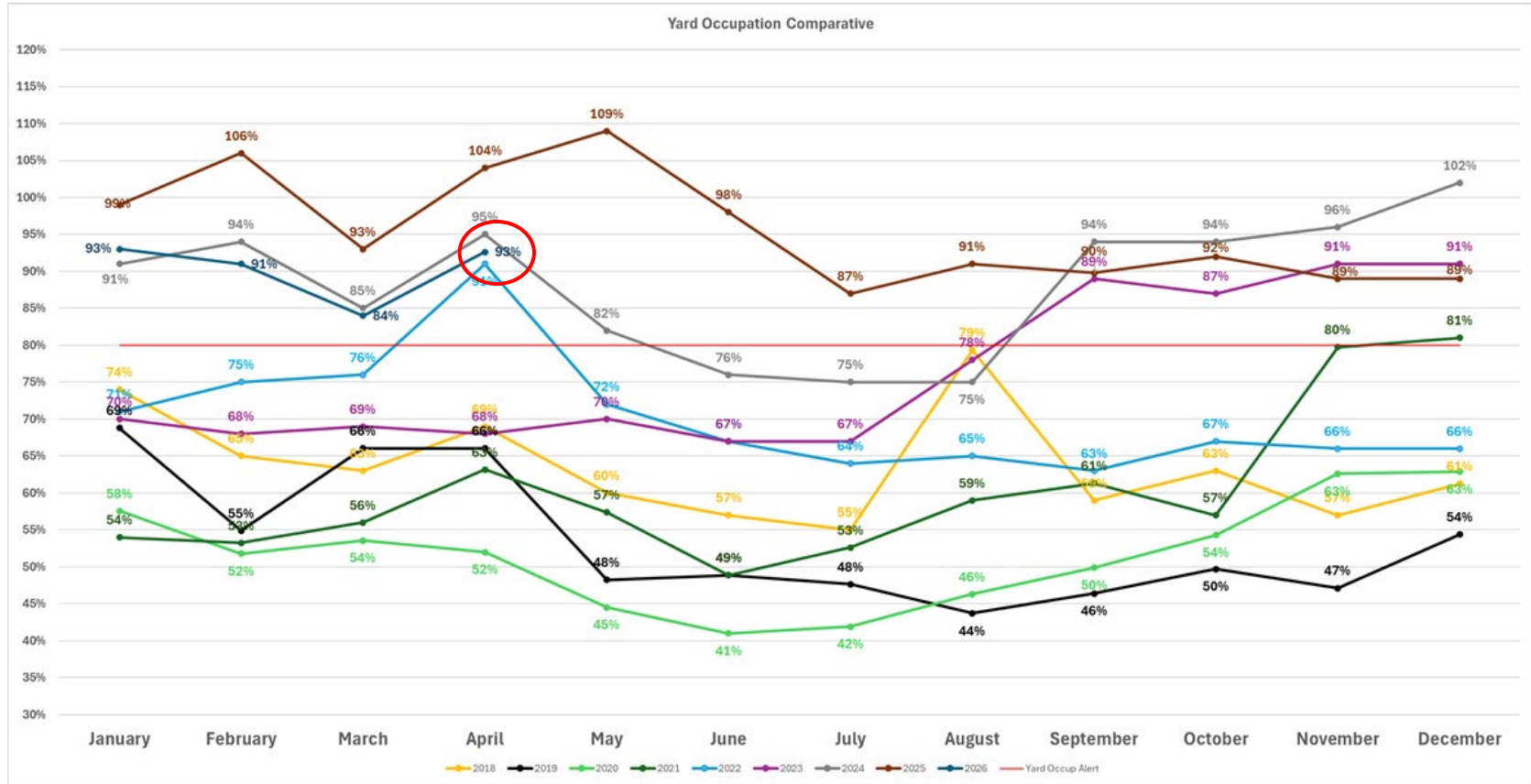
ajustes por parte de las principales líneas navieras. El tráfico en el Cabo de Buena Esperanza sigue elevado, confirmando la tendencia generalizada de rutas más largas para evitar la inestabilidad de la región. Las grandes líneas navieras han implementado cambios operativos significativos. Según los analistas del mercado, el conflicto del Golfo sigue reduciendo el flujo de contenedores, el volumen comercial de contenedores en tránsito sigue siendo bajo. La flota de buques inactivos alcanzó la marca del 1% de capacidad por primera vez en más de dos años. La mayoría de los operadores han tenido que ajustar sus redes de alguna manera, y el impacto operativo de estos cambios sigue absorbiendo la capacidad de los buques. Salidas desviadas, bucles reprogramados, desvíos y retrasos de embarcaciones contribuyen a la demanda efectiva de tonelaje. Se calcula que cerca de 60 buques portacontenedores, que representan alrededor de 300,000 TEUs se han desviado o refugiado debido al conflicto. Con un crecimiento ya frágil en varias economías avanzadas, 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)



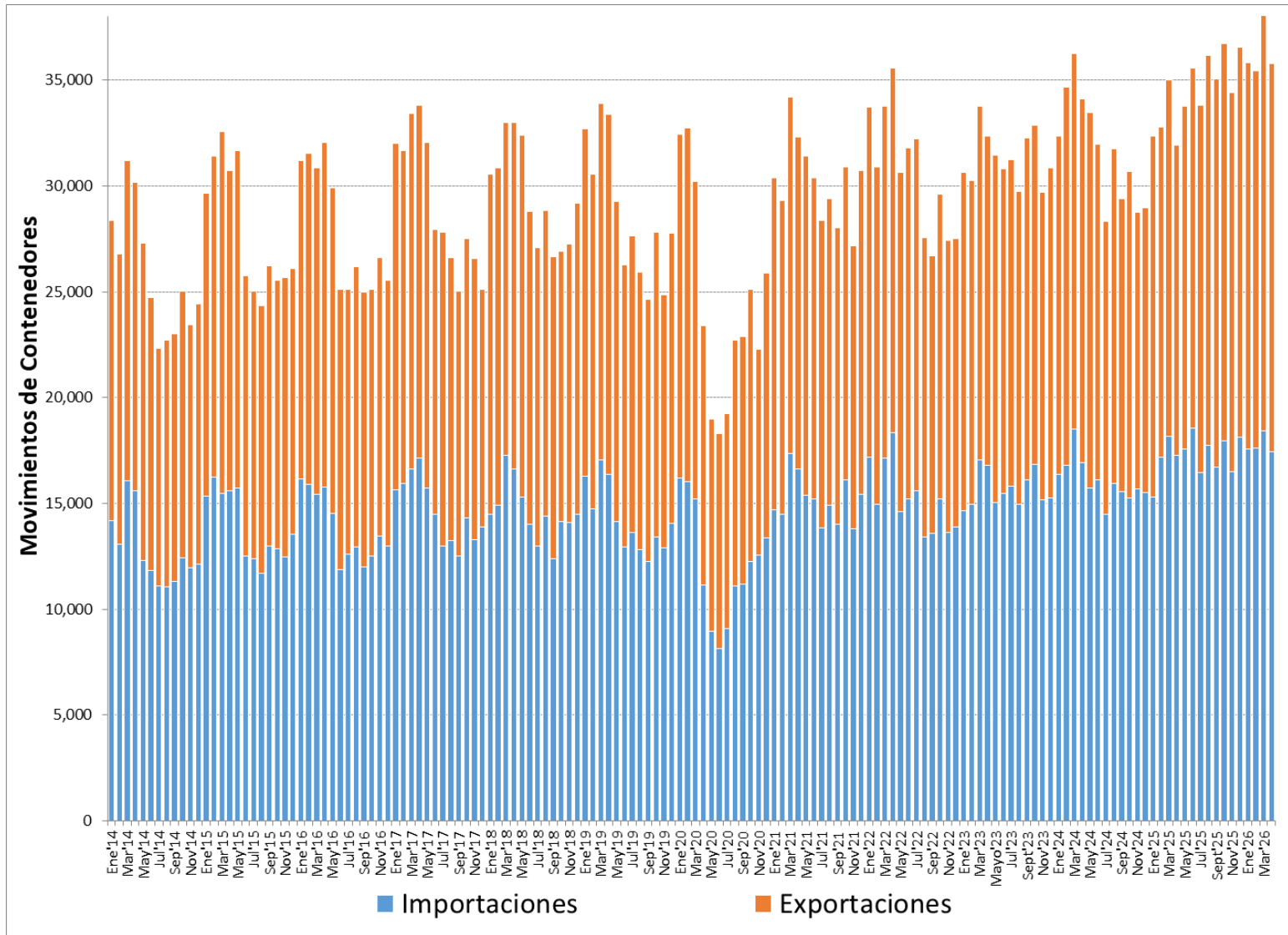
Fuente: OPC.

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



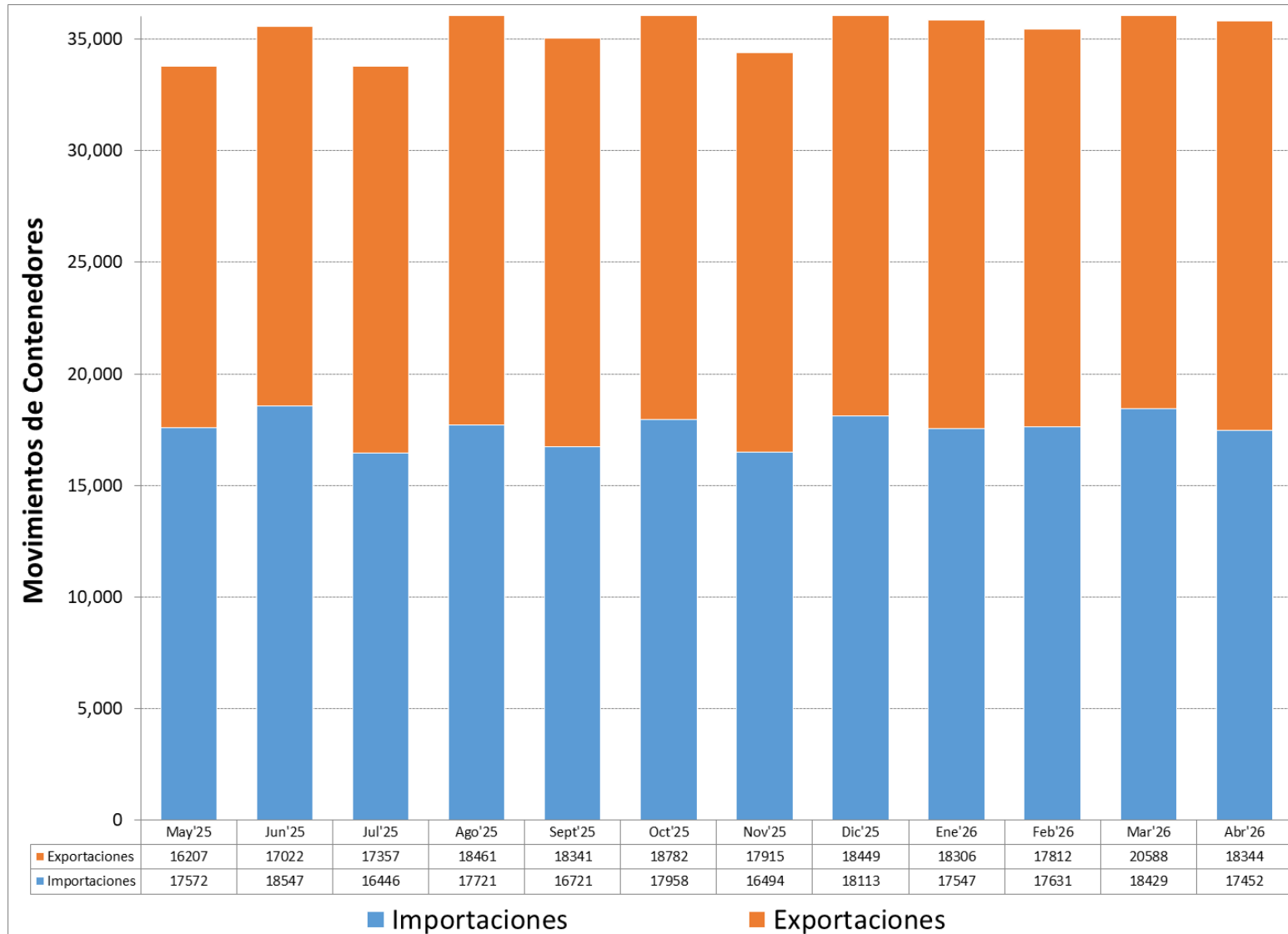
Fuente: OPC.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



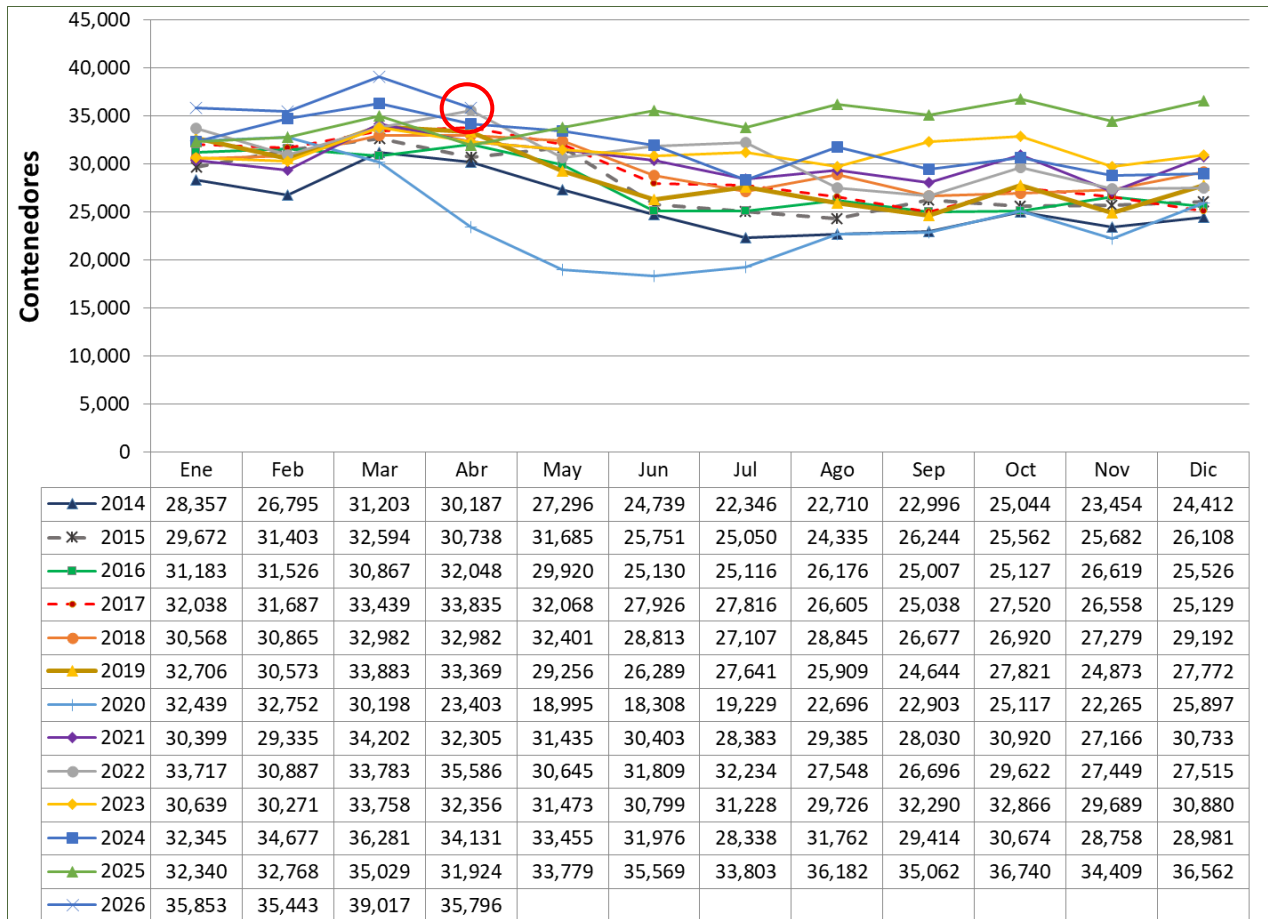
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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



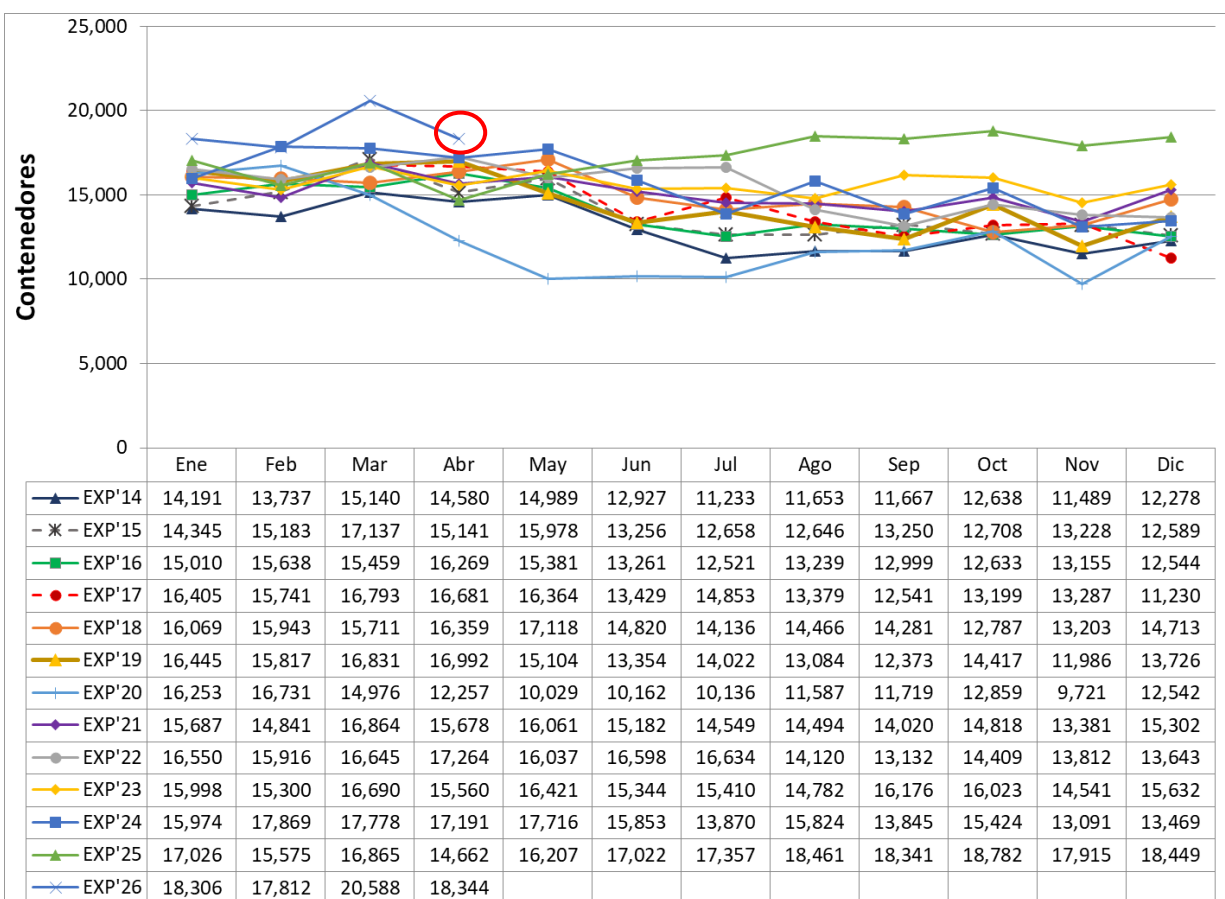
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 – 2026



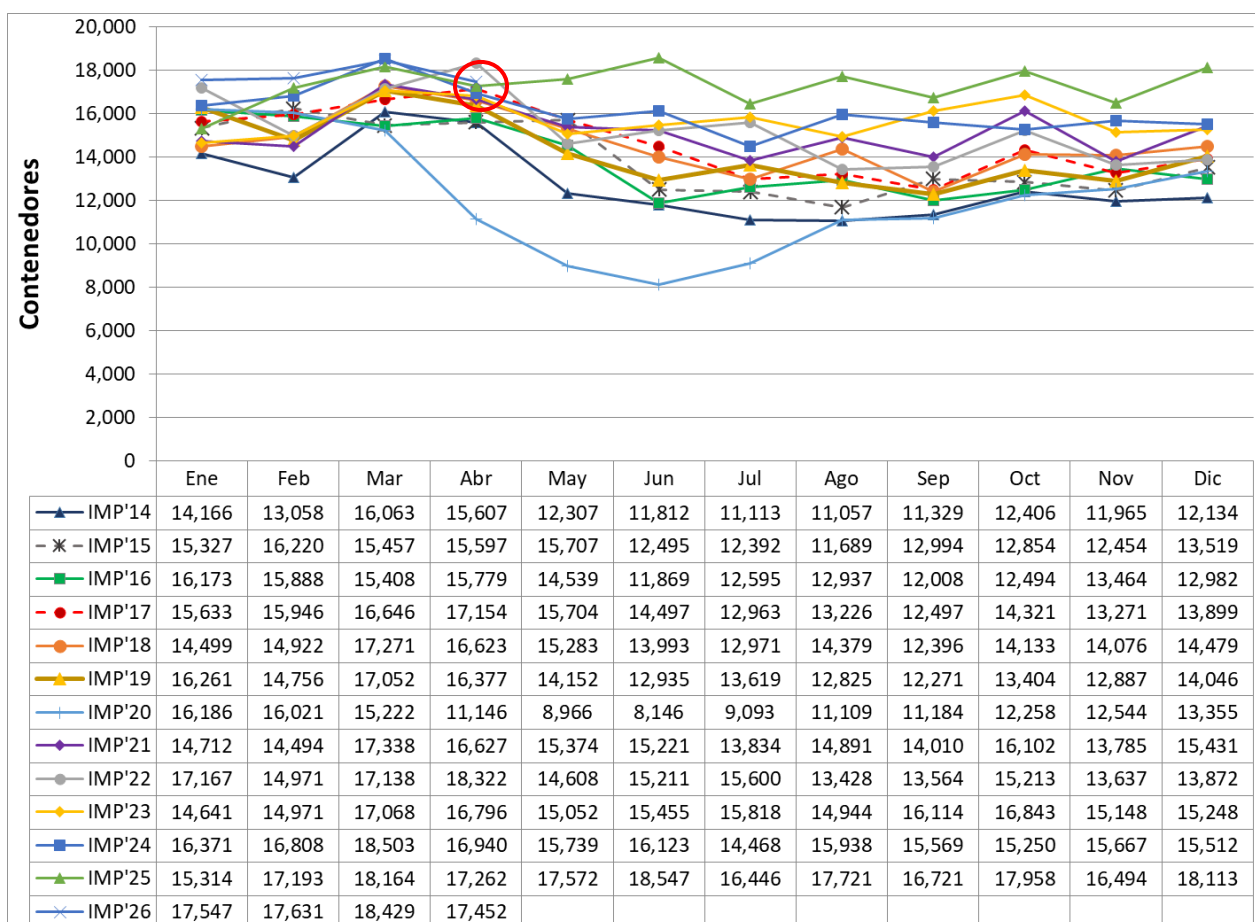
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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 93 buques portacontenedores, 3 buques de Carga General, y 1 de transporte de automóviles (RoRo) para un total de 97 buques en el mes de abril. El 31% de los buques programados arribaron fuera de ventana; esto afectó los parámetros de productividad y eficiencia del puerto, pero generalmente es consistente con los últimos dos meses (en donde 39% y 25% de los buques programados arribaron fuera de ventana en febrero y marzo, respectivamente). En el mes se operaron 35,796 contenedores, equivalente a 67,929 TEUs, es decir, 1.89 TEUs por contenedor. En el mes de abril, 27.8% de los contenedores operados fueron contenedores vacíos (la gran mayoría contenedores de exportación), proporción ligeramente mayor que el mes de marzo con 26.60%.

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves muestran una eficiencia satisfactoria. Durante el mes de abril de 2026, la espera para el inicio de operaciones alcanzó un promedio de 13 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 11 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 abril los parámetros que miden el nivel de servicios al transportista muestran un nivel de eficiencia satisfactorio, con una mejora en comparación con los últimos 12 meses. El tiempo de atención promedio al usuario durante el mes de abril de 2026 para el retiro/entrega de mercancías es de 40.7 minutos para 90% de las operaciones sencillas (por debajo al requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 58.3 minutos para 90% de las operaciones dobles (por debajo al requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles). En el mes de abril, el tiempo de espera en las puertas de los camiones fue de 22.9 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 muestran valores satisfactorios.
- La productividad de las dos grúas de pórtico (las dos grúas post-panamax en el Muelle 6) registraron un promedio de 22.2 mph y la grúa Paceco en el muelle 5 registro un promedio de 20.2 mph. El promedio total de las 3 grúas alcanzo un promedio de 21.6 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 16.4 mph.
- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.39 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.77 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1.75 grúas por nave. Para naves con más de 800 contenedores, se asignaron en promedio 2.54 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. La operación con mayor volumen fue de 1,006 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 MAYO 2025 – ABRIL 2026

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	MAY 2025	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026
Servicios a las Naves	Tiempo para el inicio de la descarga – Promedio	20 min	34 min	26 min	29 min	19 min	17 min	19 min	20 min	30 min	18 min	16 min	16 min	13 min
	Tiempo para el inicio de la descarga del 90% de las operaciones – Máximo (Ver nota 1)	30 min	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 30 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 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
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.: 76.1 m para toda la muestra, 67.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 107.8 m para toda la muestra, 98.1 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 61.9 m para toda la muestra, 55.3 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 81.9 m para toda la muestra, 75.2 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 51.0 m para toda la muestra, 45.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 69.9 m para toda la muestra, 65.8 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 41.7 m para toda la muestra, 38.2 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 49.5 m para toda la muestra, 45.4 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 44.1 m para toda la muestra, 39.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 47.9 m para toda la muestra, 45.6 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 42.2 m para toda la muestra, 38.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 46.2 m para toda la muestra, 42.4 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 46.0 m para toda la muestra, 41.0 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 57.4 m para toda la muestra, 51.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 52.0 m para toda la muestra, 47.1 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 61.7 m para toda la muestra, 57.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 45.0 m para toda la muestra, 40.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 48.6 m para toda la muestra, 45.5 m para el 90% de las operaciones	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
	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 abril de 2026, el tiempo de espera en “Pre-gate” fue de 22.9 minutos en promedio.											

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	MAY 2025	JUN 2025	JUL 2025	AGO 2025	SEP 2025	OCT 2025	NOV 2025	DIC 2025	ENE 2026	FEB 2026	MAR 2026	ABR 2026
Servicios a la carga	Productividad de la grúa pórtico en tiempo de operación	Año >: 25 mph (movimientos por hora)	15.1 Ver notas (3 y 4)	17.4 Ver notas (3 y 4)	19.8 Ver notas (3 y 4)	21.7 Ver notas (3 y 4)	22.3 Ver notas (3 y 4)	23.5 Ver notas (3 y 4)	20.6 Ver notas (3 y 4)	19.7 Ver notas (3 y 4)	19.8 Ver notas (3 y 4)	19.5 Ver notas (3 y 4)	21.2 Ver notas (3 y 4)	21.6 Ver notas (3 y 4)
	Productividad de la grúa móvil en tiempo de operación	14 mph (movimientos por hora)	11.8	13.8	15.6	16.5	16.2	16.2	15.2	15.6	16.2	16.4	16.5	16.4
	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: 1.21 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.66 grúas Superior a 800 Mvs: 1.84 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.39 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.71 grúas Superior a 800 Mvs: 1.93 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.30 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Mvs: 1.73 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.32 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.76 grúas Superior a 800 Mvs: 1.97 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.23 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.70 grúas Superior a 800 Mvs: 1.85 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.16 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.80 grúas Superior a 800 Mvs: 2.06 grúas	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
	Hora de cierre (closing times)	Refrigerados: 8h Resto: 24h	El operador informó el 22 de mayo del 2015 que, a solicitud de la comunidad portuaria, los niveles que se han trabajado desde enero 2015 para contenedores de exportación son de 4h para contenedores refrigerados y 12h para el resto de los contenedores de exportación. En el caso de la importación se mantienen los turnos de 1 hora con una tolerancia de 5 horas.											
			<p>Nota (1). El 10% que se excluye de la muestra corresponden a datos atípicos ("outliers") fuera del intervalo de confianza del 90%.</p> <p>Nota (2) Se implementó un proceso informático para discriminar entre una operación (recibo o entrega de contenedor) y dos operaciones (recibo y entrega) desde el cuarto trimestre del 2015.</p> <p>Nota (3). La grúa pórtico que se heredó de la ENP está incluyendo en la medida de "productividad de las grúas pórtico" y es un modelo antiguo que, aunque ha sido rehabilitada, no permite obtener los niveles de productividad asociados a grúas pórtico modernas. Las dos grúas porticas super post-Panamax comenzaron operaciones en el octubre 2018.</p> <p>Nota (4) Incluye los servicios en muelle 5 (con la grúa STS antigua rehabilitada) y muelle 6 (con las dos grúas STS nuevas) agregados.</p> <p>Nota (5) El indicador "Tiempo para el inicio de la descarga" no se reportó durante la pandemia debido a que las autoridades inspeccionaban el buque en bahía, pero a partir de junio 2022 las autoridades ya están inspeccionando el buque en muelle, por lo que se retoma reportar el indicador.</p>											

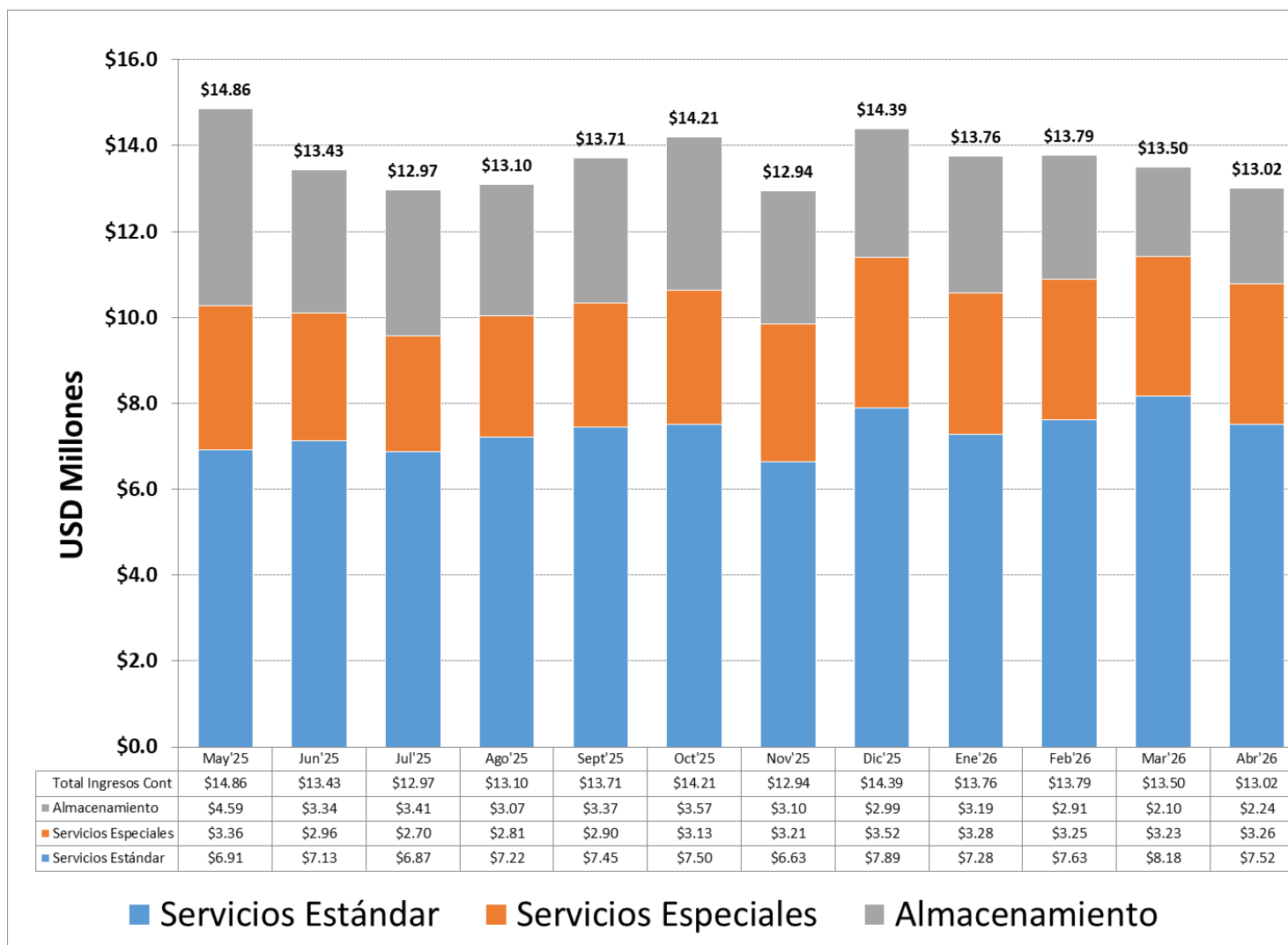
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

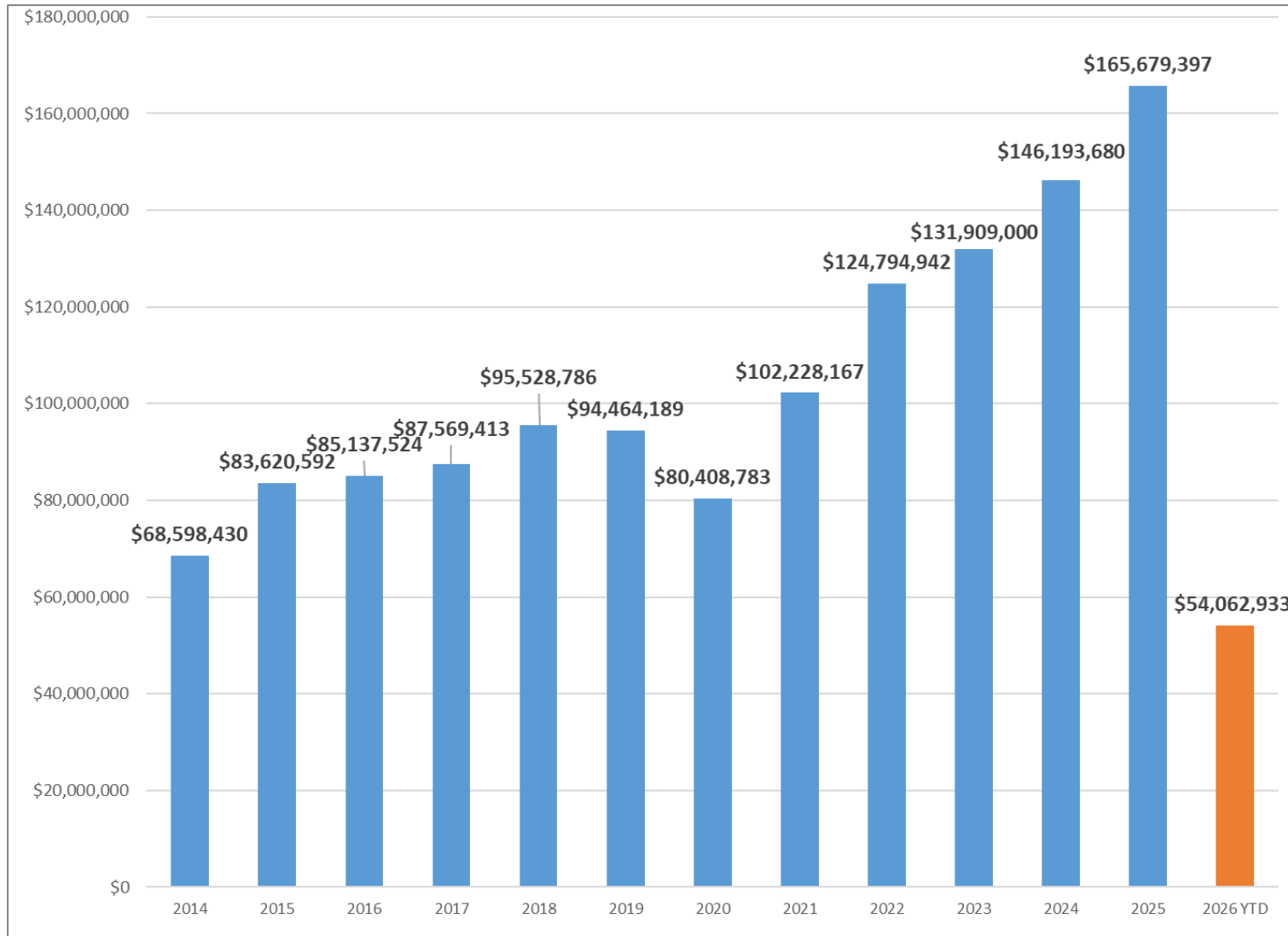
- Durante el periodo mayo de 2025 a abril de 2026 se recaudaron US\$163.7 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 8.7% en términos nominales con respecto al nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior. Las siguientes ilustraciones presentan los ingresos mensuales del periodo mayo de 2025 a abril de 2026 por servicios a contenedores.
- Durante abril de 2026 se recaudaron US\$13.0 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, una disminución de 6.9% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior.
- Los ingresos de abril 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 abril disminuyeron un 3.6% 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.
- 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, aunque menor que el mes anterior, abril 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, MAYO 2025 – ABRIL 2026



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

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

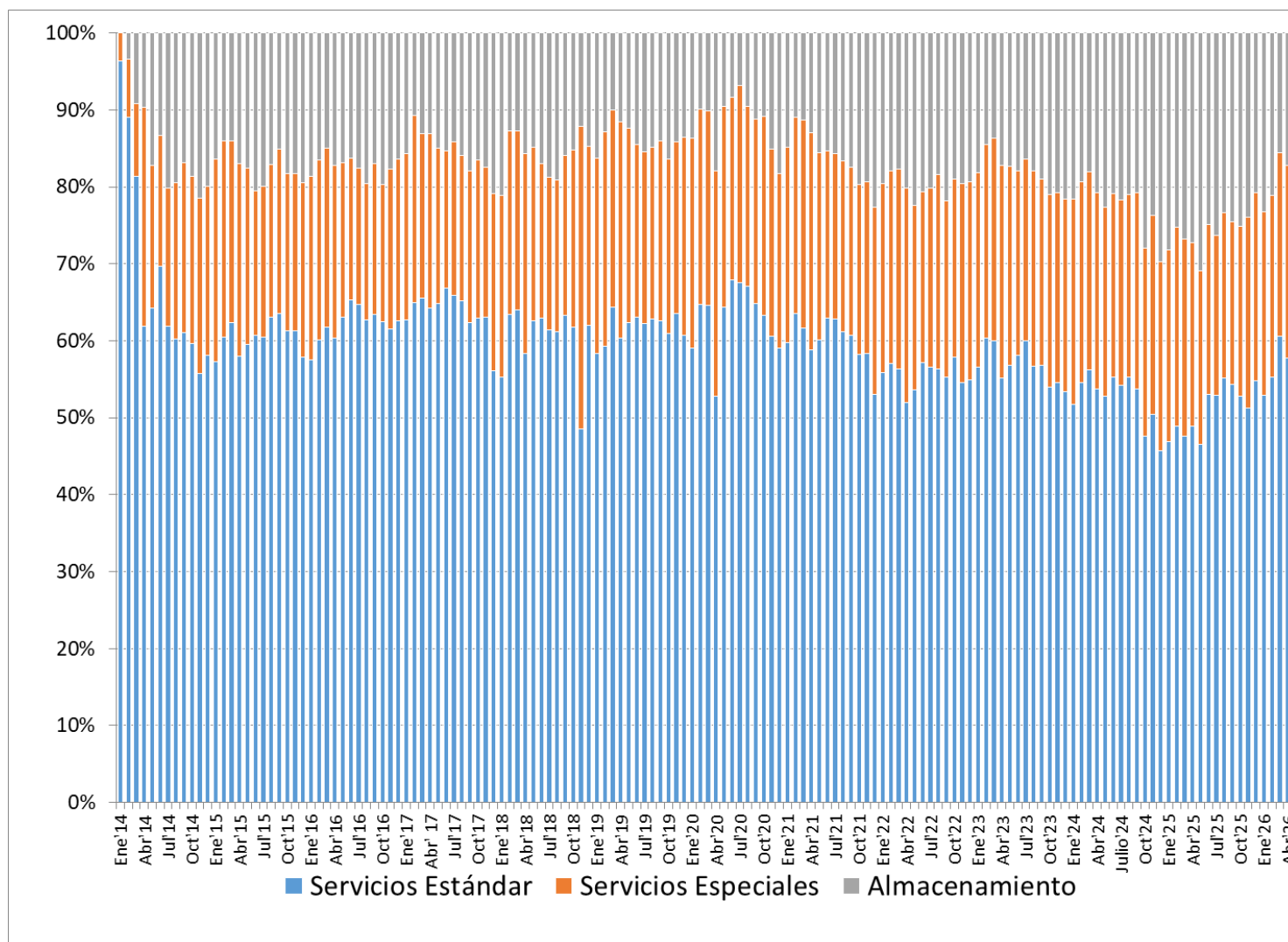


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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 – abril 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 abril, la participación fue de 57.8%.
 - Servicios Especiales – participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.54%. En el mes de abril, la participación fue de 25.0%.
 - Servicios de Almacenamiento – participación en el rango del 6.8% al 30.9%, en promedio 17.7%. En el mes de abril, la participación fue de 17.2%.

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



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