



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

Informe Mensual de Octubre de 2024

15 de noviembre de 2024

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 Operaciones2
- Niveles de Servicio y Productividad 10
 - Servicios a las naves 10
 - Servicios al transportista 10
 - Servicios a la carga..... 10
- Aspectos Financieros 14
 - Ingresos por Servicios a Contenedores..... 14
 - Ingresos por Categoría Tarifaria 17

Evolución y Estadística de las Operaciones

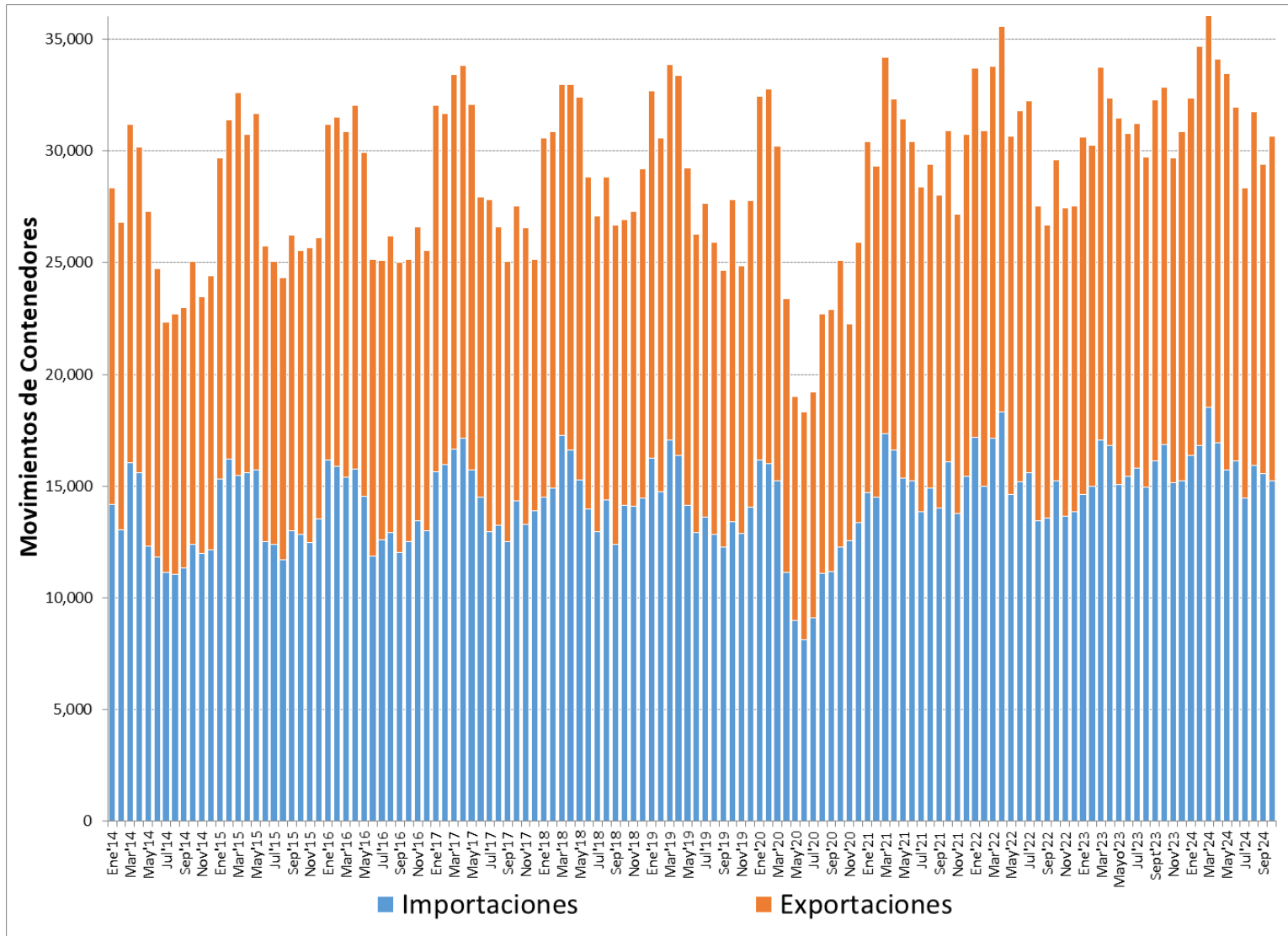
- Durante el mes de octubre de 2024, se movilizaron 30,674 contenedores de exportación e importación, lo que representa una disminución de 6.7% con respecto al mismo mes del 2023 y un aumento de 4.3% con respecto al mes anterior. Las importaciones disminuyeron un 2.0% y las exportaciones aumentaron un 11.4% con respecto al mes anterior. En términos generales, el comportamiento del tráfico en la terminal es consistente con el ciclo operativo de OPC, en donde típicamente en el mes de octubre presenta un modesto repunte respecto al mes septiembre dentro del ciclo operativo de OPC, y se mantiene con cifras positivas a pesar de los conflictos políticos en el mundo y otros factores como la inflación.
- En términos generales el volumen de contenedores operados en el puerto en el mes de octubre fue consistente con la tendencia positiva que se había logrado en los meses anteriores. Pero menor a lo obtenido en el mismo mes del 2023.
- La tasa de crecimiento durante los últimos doce meses (noviembre de 2023 a octubre de 2024) es positiva (3.6%) con respecto al mismo periodo del año anterior. Para efectos de comparación, el crecimiento anual del periodo noviembre de 2022 a octubre de 2023 fue de (negativo) -0.02% con respecto al año anterior.
- El movimiento total de los contenedores de exportación alcanzó el segundo nivel más alto para el mes de octubre desde que se inició la concesión.
- El 8 de octubre por la noche se suscitó un evento climatológico repentino con vientos huracanados que produjeron algunas averías en la terminal, la más importante fue el desplazamiento de más de 100 metros de la grúa de pórtico Paceco ocasionado un descarrilamiento al final del Muelle 5. Estamos investigando el suceso que será documentado en nuestra actual visita al puerto y será reportado en nuestro informe trimestral respectivo.
- Según la administración de OPC, el comercio en la región centroamericana, incluyendo Honduras, ha tenido una recuperación muy débil, este impacto combinado con la incertidumbre sobre las perspectivas de crecimiento de la economía mundial y un entorno marcado por un creciente proteccionismo, tensiones geopolíticas y disrupciones en el transporte marítimo y congestión portuaria en la región. Ha afectado no solo a las exportaciones manufactureras y a las importaciones, que se han estancado a tal punto que se han cerrado varias plantas. Las exportaciones agrícolas también se han visto afectadas, ya que los precios de los productos agrícolas han caído en todo el mundo, afectándolos. La inversión extranjera directa ha disminuido considerablemente, lo que se atribuye a una reducción de las corrientes en los sectores del comercio, la construcción, la electricidad, el gas y el agua, las manufacturas y el transporte y el almacenamiento. Con el reciente cambio en la política monetaria, un aumento adicional en la tasa TPM (Tasa de Política Montaría) de 4% a 5.75%, encarecerá los préstamos en el sistema financiero nacional. Esta decisión tiene como objetivo aliviar las presiones inflacionarias internas y salvaguardar la posición externa del país. Como resultado, los bancos pueden enfrentar presiones para aumentar las tasas de interés, lo que podría reducir el endeudamiento de los consumidores y, posteriormente, disminuir la demanda de bienes. Como resultado, proyecta una caída en los volúmenes de contenedores y carga general para noviembre.

- Según datos publicados por el Banco Central de Honduras (BCH)¹, la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) en octubre de 2024, registró una variación mensual de -0.05%, mostrando una reducción mensual por primera vez desde agosto de 2022. Este comportamiento se atribuye principalmente a la disminución del índice del rubro Alimentos y Bebidas no Alcohólicas, y a la reducción en el precio promedio ponderado de los combustibles de uso vehicular y doméstico. El Índice de Precios al Consumidor (IPC), en octubre de 2024, registró una variación mensual de -0.05%, mostrando una reducción mensual por primera vez desde agosto de 2022. Este comportamiento se atribuye principalmente a la disminución del índice del rubro Alimentos y Bebidas no Alcohólicas, provocada principalmente por la caída de precios de algunos productos de origen agrícola, destacando algunos granos básicos (frijol y maíz), así como ciertas hortalizas (tomate, papa, cebolla y lechuga, entre otros); y a la reducción en el precio promedio ponderado de los combustibles de uso vehicular y doméstico. De manera acumulada la inflación se situó en 3.29%, descendiendo respecto al mes precedente (3.34%). En tanto, la variación interanual se desaceleró hasta una tasa de 4.05%, siendo la más baja desde abril de 2021.
- Según el último Índice de Precios al Consumidor (IPC) publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales, la inflación de los Estados Unidos en el mes de octubre aumentó un 0.2 por ciento sobre una base desestacionalizada, el mismo aumento que en cada uno de los 3 meses anteriores, informó hoy la Oficina de Estadísticas Laborales de EE. UU. En los últimos 12 meses, el índice de todos los artículos aumentó 2.6 por ciento antes del ajuste estacional. El índice de vivienda subió un 0,4 por ciento en octubre, lo que representa más de la mitad del aumento mensual de todos los artículos. El índice de alimentos también aumentó durante el mes, subiendo un 0.2 por ciento, ya que el índice de alimentos en el hogar aumentó un 0.1 por ciento y el índice de alimentos fuera del hogar subió un 0.2 por ciento. El índice de energía se mantuvo sin cambios en el mes, tras caer un 1.9 por ciento en septiembre. El índice de todos los artículos, menos alimentos y energía, subió un 0.3 por ciento en octubre, al igual que en agosto y septiembre. Los índices que aumentaron en octubre incluyen vivienda, automóviles y camiones usados, tarifas aéreas, atención médica y recreación. Los índices de prendas de vestir, comunicaciones y mobiliario y operaciones para el hogar estuvieron entre los que disminuyeron durante el mes. El índice de todos los artículos subió un 2.6 por ciento en los 12 meses que terminaron en octubre, después de subir un 2.4 por ciento en los 12 meses que terminaron en septiembre. El índice de todos los artículos, menos alimentos y energía subió un 3.3 por ciento en los últimos 12 meses. El índice de energía disminuyó un 4.9 por ciento en los 12 meses que terminaron en octubre. El índice de alimentos aumentó un 2.1 por ciento en el último año.
- En términos de tráfico en la terminal, octubre fue un mes relativamente bueno para OPC. La demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos al rededor del mundo; por la alta inflación; por la incertidumbre de las elecciones presidenciales en los EE.UU (que se disipo la primer semana de noviembre después de la elecciones); por el reacomodo de la industria maquiladora y su cadenas logísticas en otros países de la región; por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana; y por los problemas en el sector agrícola, el cual se mantiene con una tendencia negativa debido a varios factores, especialmente las altas temperaturas y la sequía como consecuencia del fenómeno de El Niño. Como se puede observar en la Ilustración 3, el tráfico en octubre continua la tendencia positiva de los últimos meses y el comportamiento consistente con

¹ <https://www.bch.hn/estadisticas-y-publicaciones-economicas/publicaciones-de-precios/indice-de-precios-al-consumidor>

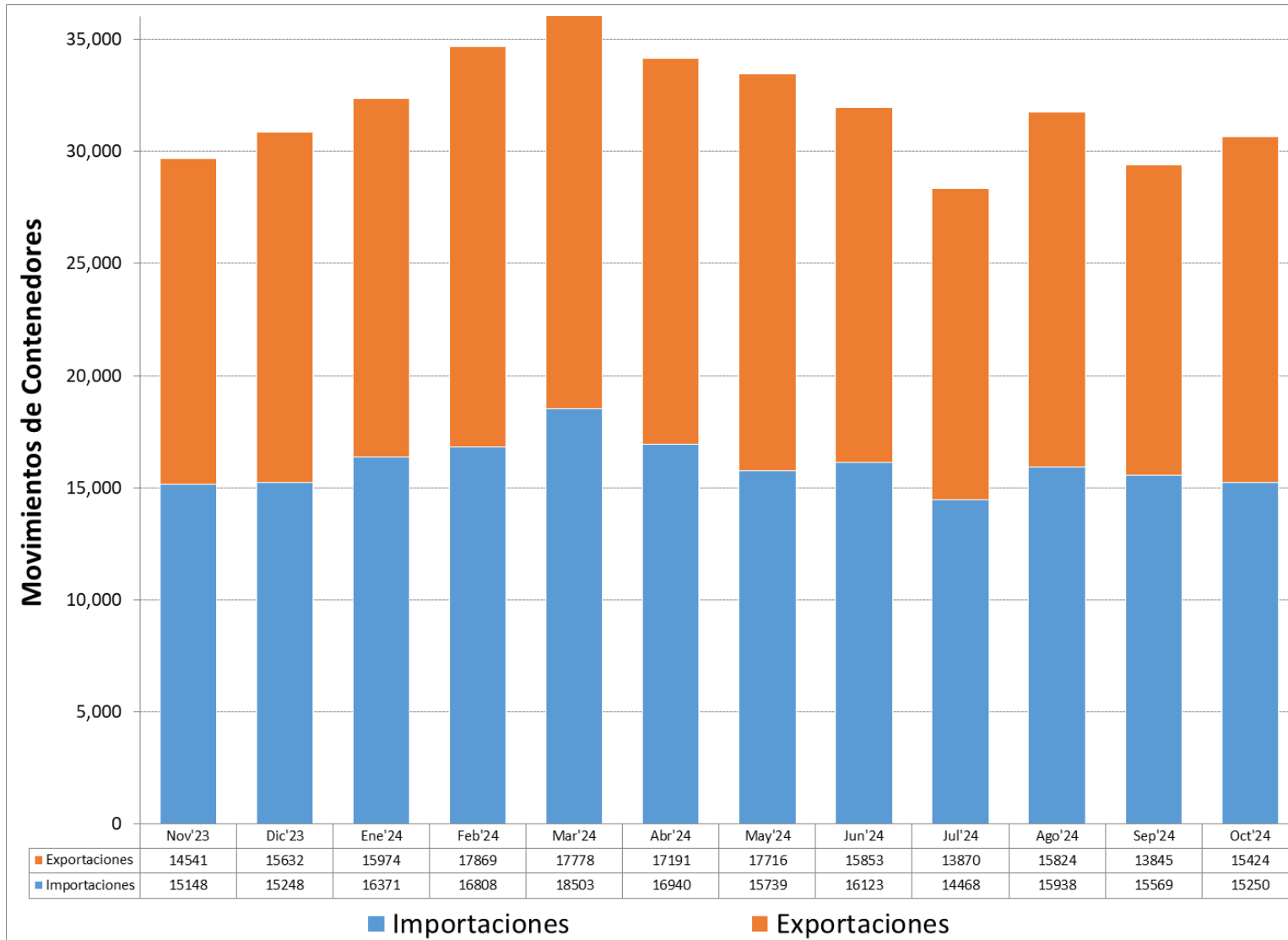
la tendencia general de los últimos 10 años en donde típicamente el mes de octubre presenta un modesto repunte respecto a septiembre dentro del ciclo operativo de OPC.

ILUSTRACIÓN 1: MOVIMIENTO HISTÓRICO DE CONTENEDORES



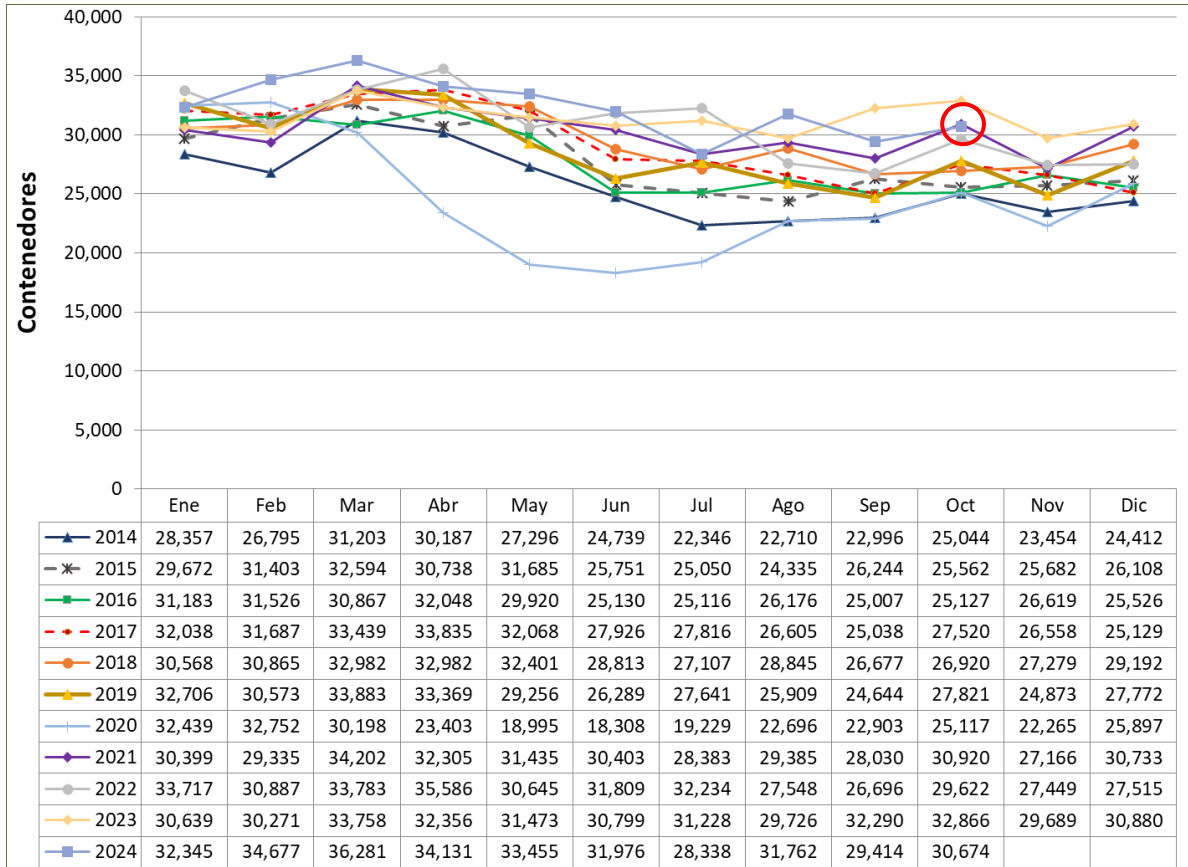
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 2: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES PARA EL PERIODO NOVIEMBRE 2023 – OCTUBRE 2024



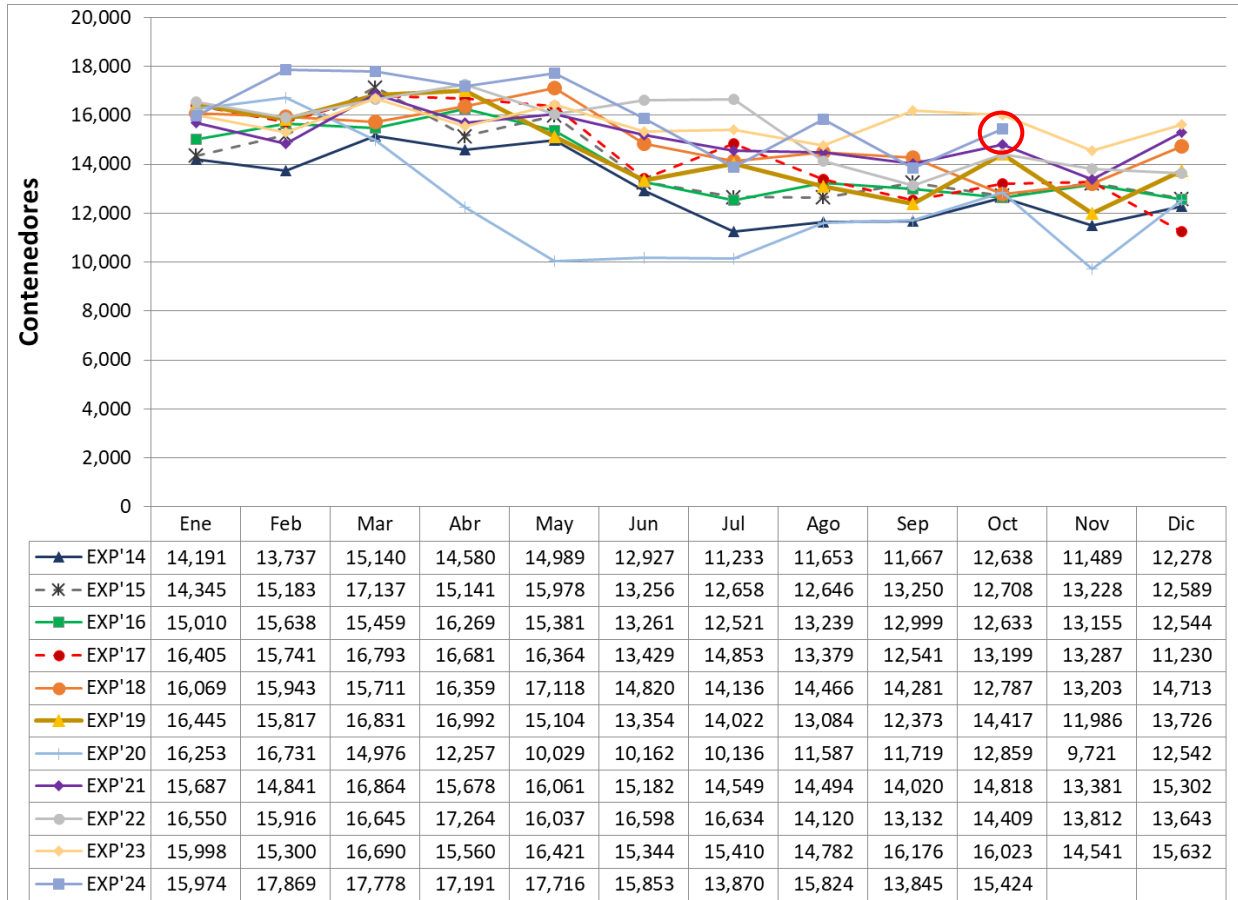
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 3: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES 2014 – 2024



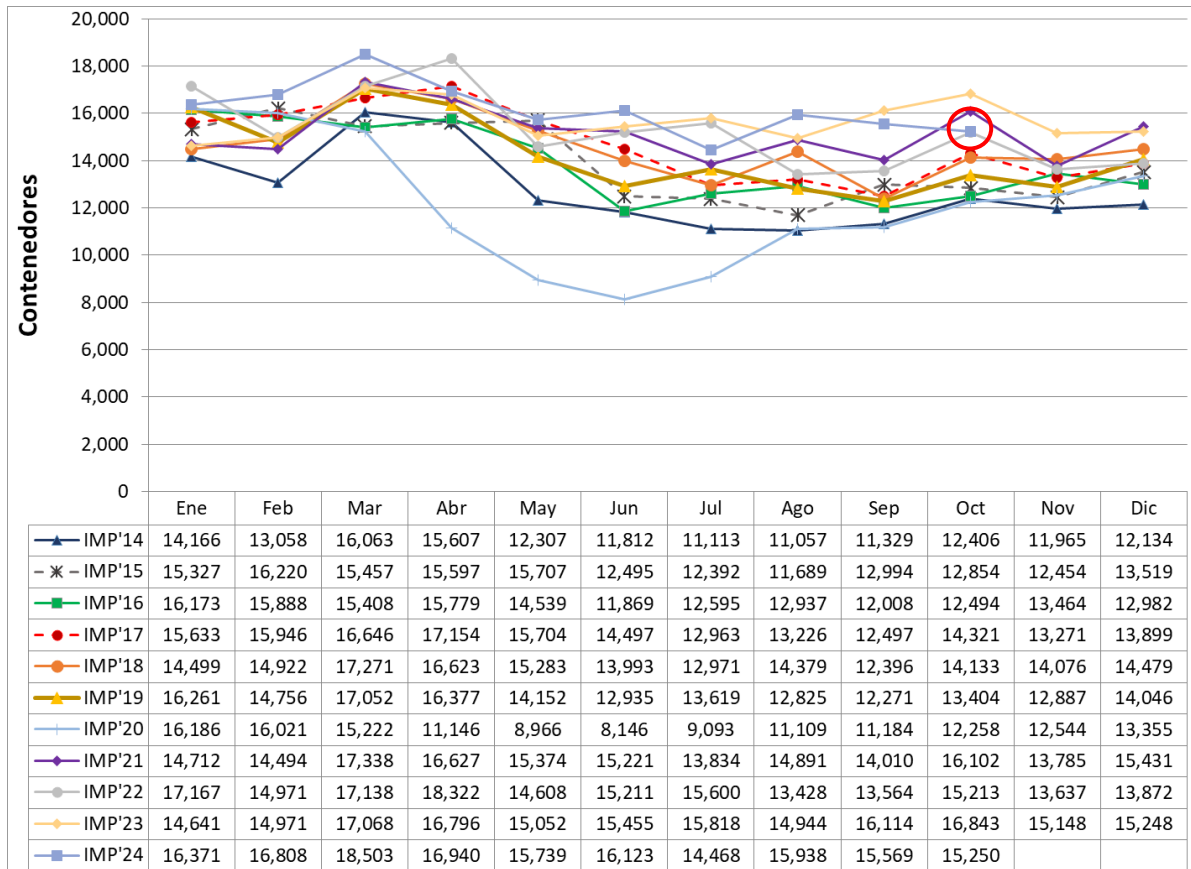
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

ILUSTRACIÓN 4: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN 2014 – 2024



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

ILUSTRACIÓN 5: MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN 2014 – 2024



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

Niveles de Servicio y Productividad²

Servicios a las naves

- Los parámetros que miden el nivel de servicios a las naves muestran una eficiencia no totalmente satisfactoria. Durante el mes de octubre de 2024, la espera para el inicio de operaciones alcanzó un promedio de 23 minutos (que no cumple con el parámetro de 20 minutos). El 90% de las operaciones tuvo un comportamiento adecuado con un inicio que se mantuvo en 22 minutos o menos (por debajo al promedio máximo requerido de 30 minutos). Discutimos este problema con el equipo de OPC durante nuestra visita trimestral al sitio y parece que la mayoría de los retrasos se debieron al clima (lluvia) y al corte de energía. OPC está trabajando con las autoridades involucradas para buscar una mayor eficiencia de los protocolos de seguridad y sanidad que deben cumplir las naves al arribar al puerto, lo que permitirá una reducción en los tiempos de espera del inicio de operaciones.

Servicios al transportista

- En el mes de octubre 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 octubre de 2024 para el retiro/entrega de mercancías es de 48.8 minutos para 90% de las operaciones sencillas (más alto que el requisito de 45 minutos para 90% de las operaciones sencillas) y de 71.0 minutos para 90% de las operaciones dobles (más alto que el requisito de 60 minutos para 90% de las operaciones dobles). Discutimos este problema con OPC y parece que estos retrasos se debieron a los niveles de saturación de los patios.

Servicios a la carga

- Todos 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 22.5 mph y que los pocos días que la grúa Paceco en el muelle 5 registro un promedio de 17.5. Como se dijo anteriormente, el 8 de octubre, una tormenta acompañada de vientos huracanados provocó el descarrilamiento de la grúa Paceco; por lo que, durante la mayor parte del mes de octubre, no se registraron movimientos para la grúa Paceco en el muelle 5. El promedio total de las 3 grúas alcanzó un promedio de 22.0 mph, que no cumple con el parámetro de servicio de 25 mph.
- La productividad de las grúas móviles supera el parámetro de servicio de 14 mph, alcanzando un promedio mensual de 16.3 mph.
- Para naves de hasta 250 contenedores por recalada, se asignaron en promedio 1.32 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 1 grúa por nave. Para naves con 250-800

² Se excluyen el buque "Herca 1" y el buque SEASPAN LOGA para el cálculo de las productividades de grúas y el tiempo de inicio de operaciones debido a sus condiciones operacionales.

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 2.09 grúas por nave, cuando el requerimiento es de 2.5 grúas por nave. La operación con mayor volumen fue de 1,480 contenedores. Según OPC, el problema de asignación de grúas se debe en su mayoría a que el 33% de los arribos no cumplieron con su ventana, por lo que cuando estos buques fueron atendidos había grúas asignadas a otras operaciones.

TABLA 1: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD PARA EL PERIODO NOVIEMBRE 2023 – OCTUBRE 2024

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	NOV 2023	DIC 2023	ENE 2024	FEB 2024	MAR 2024	ABR 2024	MAY 2024	JUN 2024	JULIO 2024	AGO 2024	SEPT 2024	OCT 2024
Servicios a las Naves	Tiempo para el inicio de la descarga – Promedio	20 min	24 min	21 min	23 min	25 min	24 min	19 min	19 min	18 min	18 min	24 min	24 min	23 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 23 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 21 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 21 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 23 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 18 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 18 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 17 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 18 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 21 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas	El 90% de las operaciones de carga y descarga se iniciaron en 22 minutos o menos después de haber recibido las autorizaciones debidas
Servicios al Transportista	Tiempo de atención al usuario para el retiro/entrega de la mercadería – Promedio para el 90% de las operaciones (Ver nota 1 y 2)	45 min – una operación (Operación Sencilla) 60 min – dos operaciones (Operación Doble)	Op. Senc.: 61.2 m para toda la muestra, 57.1 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 95.7 m para toda la muestra, 91.3 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 40.3 m para toda la muestra, 36.7 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 55.9 m para toda la muestra, 52.6 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 44.9 m para toda la muestra, 41.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 68.1 m para toda la muestra, 65.1 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 46.2 m para toda la muestra, 42.0 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 61.8 m para toda la muestra, 58.6 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 44.4 m para toda la muestra, 40.4 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 62.4 m para toda la muestra, 59.4 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 45.0 m para toda la muestra, 41.3 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 61.1 m para toda la muestra, 58.2 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 39.6 m para toda la muestra, 36.0 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 54.0 m para toda la muestra, 50.9 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 36.2 m para toda la muestra, 33.3 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 46.2 m para toda la muestra, 43.7 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 41.9 m para toda la muestra, 38.20 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 63.8 m para toda la muestra, 60.4 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 47.7 m para toda la muestra, 43.7 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 63.2 m para toda la muestra, 58.6 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 44.9 m para toda la muestra, 40.6 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 59.8 m para toda la muestra, 55.3 m para el 90% de las operaciones	Op. Senc.: 55.2 m para toda la muestra, 48.8 m para el 90% de las operaciones Op. Doble: 77.2 m para toda la muestra, 71.0 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 octubre de 2024, el tiempo de espera en "Pre-gate" fue de 30.6 minutos en promedio.											

Tipo de Servicio	Indicador	Parámetro	NOV 2023	DIC 2023	ENE 2024	FEB 2024	MAR 2024	ABR 2024	MAY 2024	JUN 2024	JULIO 2024	AGO 2024	SEPT 2024	OCT 2024
Servicios a la carga	Productividad de la grúa pórtico en tiempo de operación	Año >2: 25 mph (movimientos por hora)	21.0 Ver notas (3 y 4)	22.6 Ver notas (3 y 4)	22.3 Ver notas (3 y 4)	20.6 Ver notas (3 y 4)	23.5 Ver notas (3 y 4)	25.8 Ver notas (3 y 4)	26.8 Ver notas (3 y 4)	27.5 Ver notas (3 y 4)	26.4 Ver notas (3 y 4)	25.2 Ver notas (3 y 4)	24.22*	22.0 Ver notas (3 y 4)
	Productividad de la grúa móvil en tiempo de operación	14 mph (movimientos por hora)	16.8	17.3	17.4	16.7	18.8	19.4	20.3	20.2	20.3	18.7	18.4	16.3
	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: 1.30 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.78 grúas Superior a 800 Mvs: 2.13 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.30 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.82 grúas Superior a 800 Mvs: 2.24 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.50 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.88 grúas Superior a 800 Mvs: 1.96 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.20 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.89 grúas Superior a 800 Mvs: 2.07 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.65 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.81 grúas Superior a 800 Mvs: 2.41 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.50 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.83 grúas Superior a 800 Mvs: 2.30 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.53 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.90 grúas Superior a 800 Mvs: 2.60 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.43 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.82 grúas Superior a 800 Mvs: 2.54 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.47 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.72 grúas Superior a 800 Mvs: 2.10 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.36 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.76 grúas Superior a 800 Mvs: 2.39 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.54 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.79 grúas Superior a 800 Mvs: 2.28 grúas	Hasta 250 Mvs/escala: 1.32 grúas 250-800 Mvs/escala: 1.64 grúas Superior a 800 Mvs: 2.09 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>											

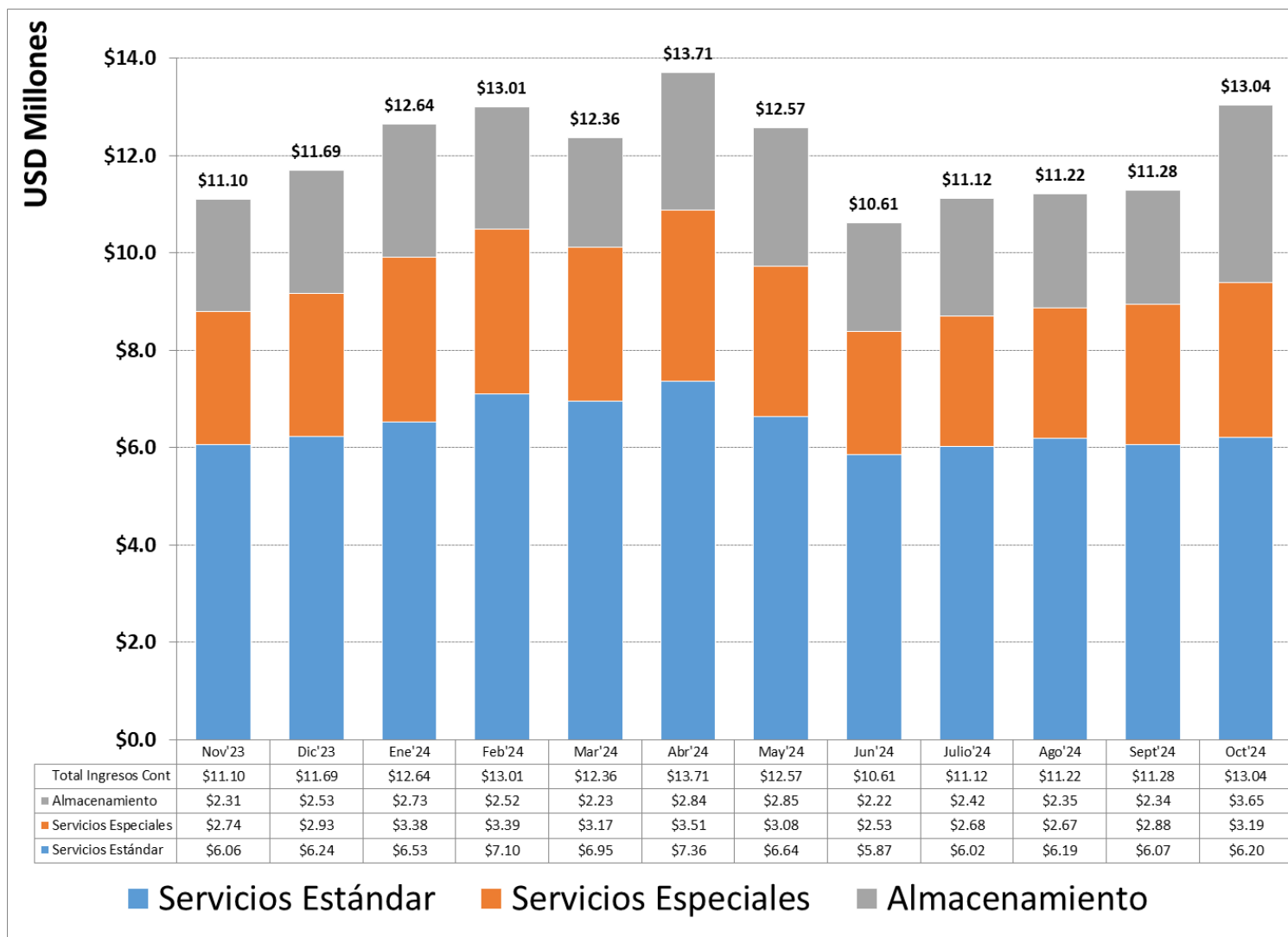
Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

Aspectos Financieros

Ingresos por Servicios a Contenedores

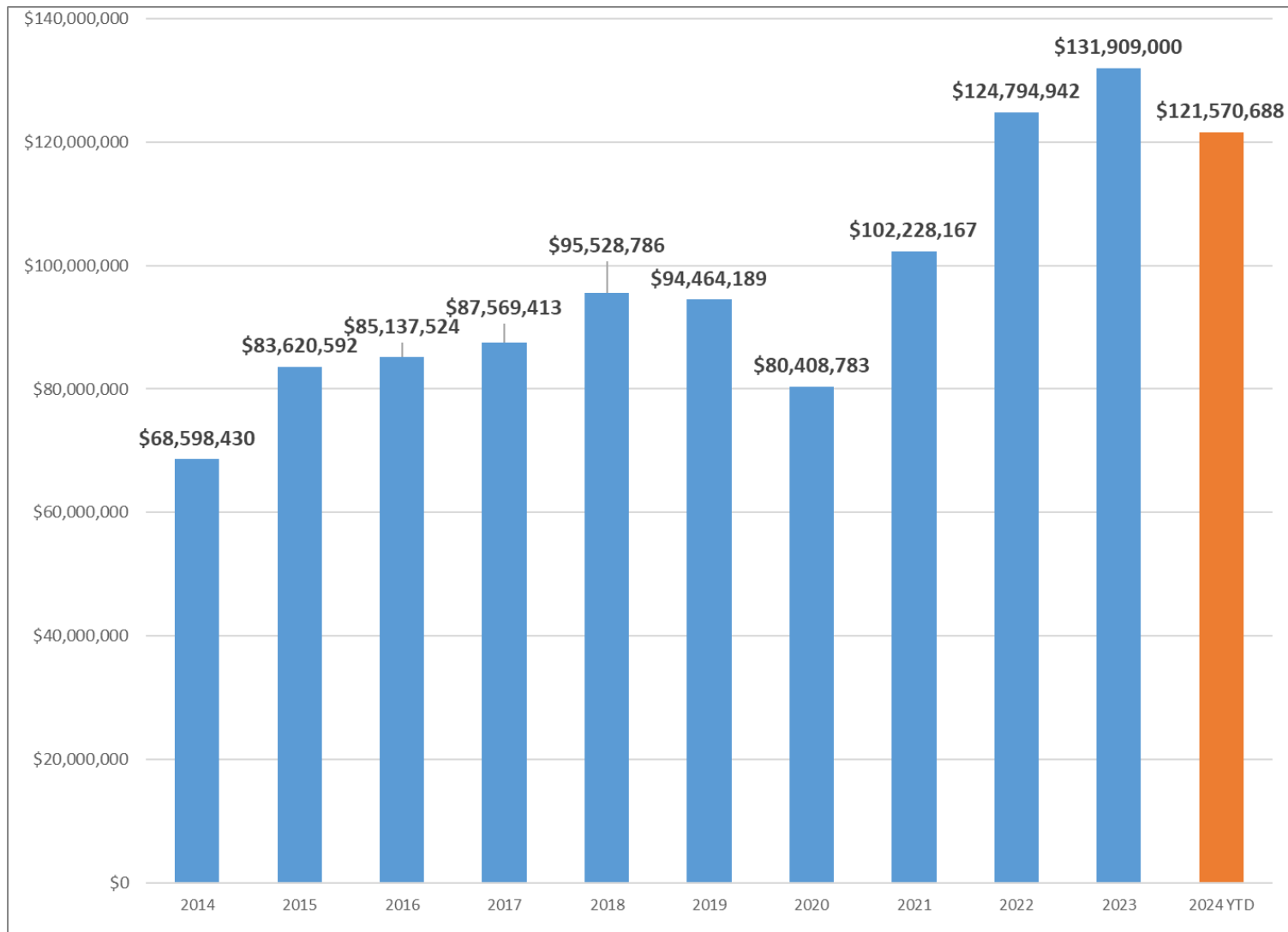
- Durante el periodo noviembre de 2023 a octubre de 2024 se recaudaron US\$144.36 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal, lo que representa un aumento de 12.5% en términos nominales con respecto al nivel de ingresos en el mismo periodo del año anterior. Las siguientes ilustraciones presentan los ingresos mensuales del periodo noviembre de 2023 a octubre de 2024 por servicios a contenedores.
- Durante octubre de 2024 se recaudaron US\$13.0 millones por concepto de servicios portuarios a contenedores movilizados en la terminal; es decir, un aumento de 8.1% comparado con lo que fue recaudado en el mismo mes del año anterior. Lo anterior incluye un aumento general de tarifas de un 4.43% desde el 1ero de enero del 2024 conforme a la solicitud del operador calculada en base a la formula indicada en el Contrato de Concesión y utilizando los datos de inflación anual de EE. UU. y Honduras, con fecha, al mes de septiembre de 2023.
- Los ingresos reportados de octubre aumentaron un 15.6% comparado con lo que fue recaudado en el mes anterior. Hubo un aumento en ingresos en servicios estándares, ingresos en servicios especiales, e 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, octubre fue un mes relativamente bueno para OPC; aunque la demanda continúa restringida por los diferentes conflictos geopolíticos al rededor del mundo; por la alta inflación; por la incertidumbre de las elecciones presidenciales en los EE.UU (que se disipo la primer semana de noviembre después de la elecciones pero que afectó los resultados de los meses anteriores); por el reacomodo de la industria maquiladora y su cadenas logísticas en otros países de la región; por los nuevos regímenes de salidas establecidos por la aduana; y por los problemas en el sector agrícola del país, el cual no ha podido recuperarse totalmente de los efectos de la pandemia y los desastres naturales de los últimos años.

ILUSTRACIÓN 6: INGRESOS MENSUALES (MILLONES DE US\$) POR SERVICIOS A CONTENEDORES, NOVIEMBRE 2023 – OCTUBRE 2024



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

ILUSTRACIÓN 7: INGRESOS ANUALES (US\$) 2014-2024 YTD

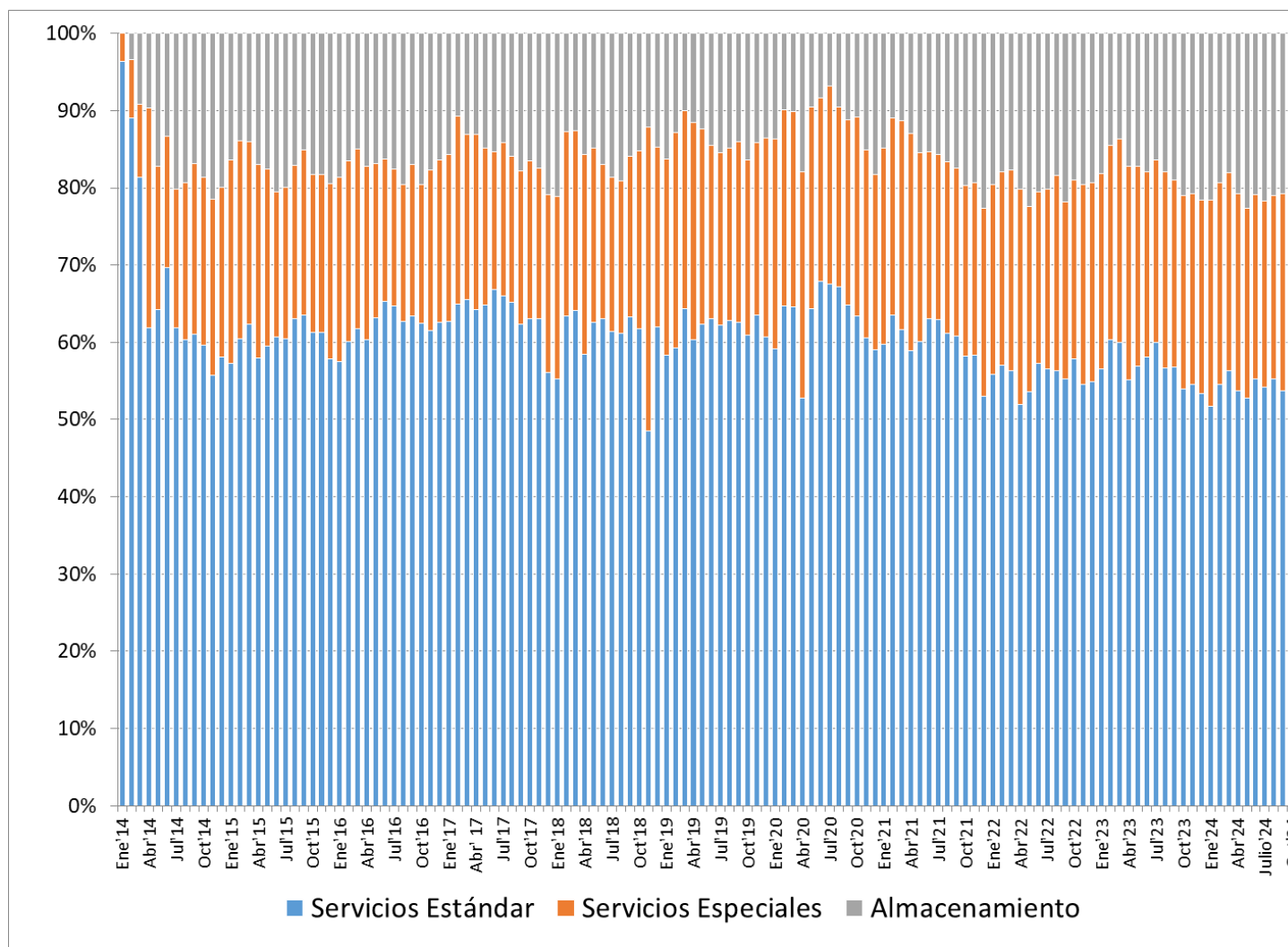


Fuente: Compilado por Nathan Associates con base en información proporcionada por OPC.

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 – octubre de 2024 refleja una estabilización de la participación de la categoría de Servicios Estándar a partir de julio de 2014. Como se puede observar en los últimos meses del 2023 y el inicio del 2024, el almacenamiento ha tenido una importante participación en la mezcla de ingresos de la terminal, lo cual es particularmente evidente en este mes de octubre:
 - Servicios Estándar – participación en el rango del 47.6% al 67.9%, en promedio 59.8%. En el mes de octubre, la participación fue de 47.6%.
 - Servicios Especiales – participación en el rango del 17.7% al 39.3%, en promedio 23.4%. En el mes de octubre, la participación fue de 24.4%.
 - Servicios de Almacenamiento – participación en el rango del 6.8% al 28.0%, en promedio 16.7%. En el mes de octubre, la participación fue de 28.0%.

ILUSTRACIÓN 8: PARTICIPACIÓN POR CATEGORÍA TARIFARIA EN LOS INGRESOS MENSUALES POR SERVICIOS A CARGA EN CONTENEDORES, ENERO 2014 – OCTUBRE 2024



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