

PLAN DE NEGOCIOS 2025



28/02/2025

| INDICE | PAG. |
|--|------|
| 1. Capítulo I: Introducción | 4 |
| 2. Capítulo II: Aspectos Generales de la Infraestructura concesionada | 6 |
| 3. Capítulo III: Resumen Ejecutivo Principales Indicadores y Metas alcanzadas al año 2024 | 11 |
| a) Aspectos vinculados a la construcción | 11 |
| b) Aspectos vinculados a Explotación | 11 |
| c) Aspectos vinculados a Conservación | 15 |
| d) Aspectos Económicos y Comerciales | 10 |
| e) Aspectos Administrativos y financieros | 20 |
| f) Lecciones aprendidas | 21 |
| 4. Capítulo IV: Objetivo y Agenda de Trabajo para el año 2024 | 23 |
| a) Aspectos vinculados a Construcción | 23 |
| b) Aspectos vinculados a Explotación | 24 |
| c) Riesgos y Problemas que podrían afectar el desarrollo de la Concesión 2025 | 24 |
| 5. Capítulo VI: Conclusiones | 26 |

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

I. INTRODUCCION

El 30 de abril de 2014, el CONSORCIO PARACAS, formado por las empresas brasileñas PATTAC, TUCUMANN Y FORTESOLO, y por la española SERVINOGA, se adjudicó la “Buena Pro” del Concurso De Proyectos Integrales para la concesión del “Terminal Portuario General San Martín” en la provincia de Pisco, que consiste en su modernización y explotación.

El 21 de julio de 2014, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado de la República del Perú, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Terminal Portuario Paracas S.A. (Puerto de Paracas - PdP), sociedad de propósito específico creada por los socios originales del Consorcio Paracas.

El 21 de agosto de 2014, Terminal Portuario Paracas S.A. (Puerto de Paracas - PdP), se hace cargo de la administración del Terminal Portuario General San Martín.

El 28 de marzo 2018, se marca un hito importante de inicio de las obras de Modernización del Terminal Portuario General San Martín.

El 06 de marzo del 2021, recepción final de obras y equipamiento de modernización del TPGSM correspondiente a las Etapas I, II, III y IV.

El comportamiento de los ingresos tuvo un crecimiento sostenido desde la culminación de las obras de modernización.

El 2024 se registró un movimiento de carga histórico para el puerto de Paracas, 3.25MM Tm de carga general superando en 35% el 2023 y a su vez en 16% al 2022 (precedente de mayor volumen). Para el negocio de contenedores se exportaron 17.4K contenedores lo que representan 74K TEUs movilizados, este hito significó gatillar la inversión final en equipamiento portuario Etapa 3.

El accionariado actual del Terminal Portuario Paracas S.A. (Puerto de Paracas - PdP), está conformado por: SERVINOGA 35 %, PATTAC 32.5 % y TUCUMANN 32.5 %.

CAPÍTULO II

ASPECTOS GENERALES DE LA INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA

II. ASPECTOS GENERALES DE LA INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA

El Puerto de Paracas desarrolla sus operaciones con infraestructura y equipamiento moderno cuyas obras fueron recepcionadas por el Estado Peruano el 06 de marzo del 2021 y comprende:



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA:

- ✓ Muelle: 700 metros
- ✓ Dragado: En 350m, 11.5 m; en 350m 13.5m
- ✓ Amarraderos multipropósito:
 - Capacidad: 8,000 a 13,000 TEUs
 - DWT: 130,000 Tm
 - Desplazamiento: 150,000 Tm
 - Largo x ancho: 340m x 48.20m
- ✓ Patios de almacenamiento: 04 Ha. para carga de contenedores y 5.25 Ha. para carga general.
- ✓ Interconexión eléctrica 29 Kv.
- ✓ Antepuerto: 01 Ha.
- ✓ Almacenes: 6,000 m² para graneles y 3,000 m² para carga general.
- ✓ Balanzas: 06 balanzas plataforma de 80 tn.
- ✓ Equipamiento portuario (ver cuadro)

Cuadro: EQUIPAMIENTO PORTUARIO

| Equipamiento | Cantidad | Especificación |
|--------------------------|----------|---|
| Grúas de tierra | 3 | 2 MHC Liebherr 550 (145 Tm capacity) 1 MHC Liebherr 420 (124 Tm capacity) |
| Tolvas | 3 | 2 Ecológicas 1 semi-ecológica |
| Portacontenedores | 5 | 3 reach stacker 2 Empty handler |
| Equipos de transferencia | 23 | 9 Terminal trucks 9 Semi-remolques 5 Tolvas graneleras |
| Maquinaria de carga | 10 | 3 Montacargas 1 Excavadoras 1 Grúa manipuladora 5 Cargadores frontales |
| Tomas de energía | 1,000 | 816 tomas fijas 184 tomas móviles |





EQUIPOS DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN



CAPÍTULO III

RESUMEN EJECUTIVO

III. RESUMEN EJECUTIVO. PRINCIPALES INDICADORES Y METAS ALCANZADAS AL AÑO 2024

a. Aspectos vinculados a la construcción

Desde el inicio de la Concesión, y sin considerar los costos de financiamiento, ha demandado una inversión de US\$ 220,126,736 correspondiente a las etapas del proyecto I, II, III y IV, que incluye inversiones complementarias conforme al siguiente detalle:

| MONTOS HISTORICOS DE INVERSIONES ANUALES EJECUTADAS EN DOLARES AMERICANOS SIN IGV HASTA EL AÑO 2024 | | | | | | | | | | |
|---|---------------|---------|---------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| DESCRIPCION | DETALLE | 2014 >> | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| INVERSIONES OBLIGATORIAS | | | - | 48,618,183 | 120,969,609 | 11,229,300 | - | - | 5,607,610 | |
| ETAPA N°01 | OBRAS CIVILES | | - | 36,339,482 | 49,246,014 | - | - | - | - | |
| | EQUIPAMIENTO | | - | 11,453,093 | 117,330 | - | - | - | - | |
| ETAPA N°02 | OBRAS CIVILES | | - | - | 53,961,903 | - | - | - | - | |
| | EQUIPAMIENTO | | - | 395,608 | - | - | - | - | 5,268,365 | |
| ETAPA N°03 | OBRAS CIVILES | | - | - | 8,800,820 | 11,229,300 | - | - | - | |
| | EQUIPAMIENTO | | - | 430,000 | - | - | - | - | 339,245 | |
| ETAPA N°04 | OBRAS CIVILES | | - | - | 8,675,438 | - | - | - | - | |
| | EQUIPAMIENTO | | - | - | 168,105 | - | - | - | - | |
| INVERSIONES COMPLEMENTARIAS | | | 919,890 | 14,497,885 | 4,398,542 | 30,727 | 155,275 | 5,099,894 | 3,856,300 | |
| | OBRAS CIVILES | | - | 13,381,127 | 4,293,968 | - | 62,135 | - | 193,081 | |
| | EQUIPAMIENTO | | 919,890 | 1,116,758 | 104,574 | 30,727 | 93,140 | 5,099,894 | 3,663,219 | |
| ASESORÍAS | | | | | | | | | | |
| TOTAL | | | - | 919,890 | 63,116,068 | 125,368,152 | 11,260,027 | 155,275 | 5,099,894 | 9,463,909 |
| INVERSION ACUMULADA US \$ | | | | 5,663,412 | 68,779,479 | 194,147,631 | 205,407,658 | 205,562,933 | 210,662,827 | 220,126,736 |

Durante el periodo 2024 se iniciaron inversiones que concluyeron y otras que concluirán en el 2025:

| CANTIDAD | NOMBRE DE EQUIPO | CULMINADO |
|----------|-----------------------|-----------|
| 2 | Empty Handler | Si |
| 1 | Sistema NAVIS N4 | 2025 |
| 418 | Reefer plugs en racks | Si |

Tales inversiones contribuyen en la prestación eficiente de los servicios en calidad y productividad.

b. Aspectos vinculados a explotación:

- **Principales servicios que brindan.**
Los servicios se encuentran divididos en regulados y no regulados, dentro de los principales tenemos:

Servicios regulados:

Estándar: por servicio a la nave, el uso de amarradero, y por servicio a la carga de: contenedores, fraccionada, rodante, sólida a granel, líquida a granel y pasajeros.

Destacándose entre los principales servicios brindados a las naves y carga a graneles, seguido de contenedores.

Servicios no regulados: especiales.

Dentro de estos servicios tenemos: servicios a la nave, re-estibas de contenedores, almacenaje de contenedores, consolidación, energía y monitoreo reefer entre otros, y por servicio de carga general – almacenaje.

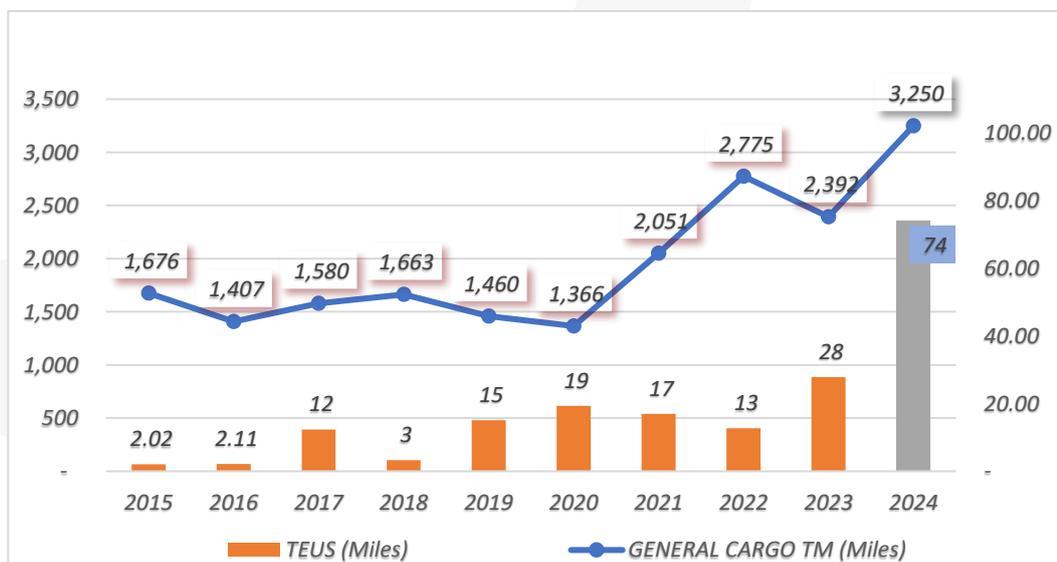
Asimismo, alquileres de equipos y áreas, suministro de energía y agua, entre otros.

Destacándose entre los principales servicios brindado a las naves y carga en contenedores.

- **Evolución histórica anual de tráfico e ingresos desde el inicio de la explotación hasta el año 2024.**

La evolución de los tráficos e ingresos desde el inicio de la explotación hasta el año 2024 presentó el siguiente comportamiento:

| EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE TRAFICO E INGRESOS PORTUARIOS AL 2024 | | | | | | | | |
|--|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| INDICADOR | 2014 >> | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Naves atendidas | 47 | 136 | 155 | 148 | 167 | 209 | 228 | 335 |
| Carga atendida (Total de carga) | 689,750 | 1,662,950 | 1,460,412 | 1,366,051 | 2,050,725 | 2,775,380 | 2,395,647 | 3,228,660 |
| Contenedores (TEU) | | 1,625 | 15,111 | 19,318 | 16,934 | 12,715 | 28,477 | 73,571 |
| Ingresos (USD) | 4,174,150 | 12,808,027 | 11,851,799 | 13,646,000 | 20,430,000 | 34,866,929 | 32,847,097 | 43,859,964 |



- ✓ Incremento de naves: 48% vs 2023; mayor cantidad de naves portacontenedores y graneleras.
- ✓ Incremento de carga granel: 35% vs 2023; mayor cantidad de carga exportación de piedra de hierro.
- ✓ Disminución de carga fraccionada en 20% debido a la postergación de proyectos eólicos en el 2024, así misma disminución de la exportación de acero procesado.
- ✓ Negocio de contenedores: el Puerto de Paracas, se ha constituido como un puerto estratégico para la agroexportación, fortaleciendo su conectividad con los principales mercados internacionales Estados Unidos y Europa incorporando hasta 6 líneas navieras en temporada alta (Maersk, MSC, Seaboard, ONE, CMA-CGM y Seatrade). Debido a esto, se logró manejar más del 30% de la agroexportación del hinterland y siendo el mayor embarcador de uvas con el 40%.
- ✓ Debido al incremento de carga graneles y contenedores, los ingresos aumentaron en un 33.5%.

- **Capacidad Portuaria para el año 2024:**

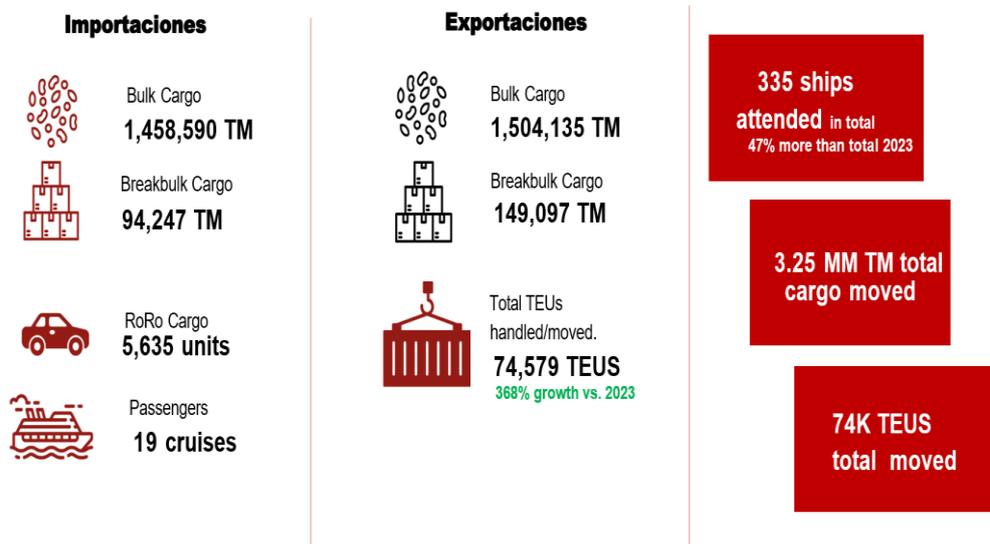
- i) **Análisis de la oferta de capacidad portuaria por tipo de carga (oferta de línea de atraque, de equipamiento, almacenamiento, puertas de acceso terrestre).**

Contamos con los recursos necesarios en infraestructura para la atención de la demanda existente, que aseguran el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad.

| OFERTA | DEMANDA POR TIPO DE CARGA | | | |
|--|---------------------------|-------------------|--------------|---------|
| | Carga Granel | Carga Fraccionada | Contenedores | Rodante |
| Infraestructura: | | | | |
| Muelle: 700m atraque + 4 líneas de amarre | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Patios de almacenamiento 7 Ha. Carga General | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Patios de almacenamiento 7 Ha. Contenedores | | | ✓ | |
| Bulk Warehouse (6,000 m2) | ✓ | | | ✓ |
| CFS Warehouse (3,000 m2) | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Equipamiento: | | | | |
| 2 Gruas Liebherr | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 1 Grua manipuladora | ✓ | | | |
| 1 Tolva Ecologica | ✓ | | | |
| 1 Tolva Semiecológica | ✓ | | | |
| 4 Reach Stackers (3p + 1 al) | | ✓ | ✓ | ✓ |
| 9 Terminal trucks | ✓ | | ✓ | ✓ |
| 9 Semiremolques | | | ✓ | ✓ |
| 5 Tolvas graneleras | ✓ | | | |
| 408 Plugs Reefer | | | ✓ | |
| 3 Montacargas | | ✓ | | ✓ |
| 2 Excavadoras (1p+1al) | ✓ | | | |
| 5 Cargador Frontal | ✓ | | | |
| 6 Balanzas | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Energía de Back Up: | | | | |
| 7 Grupos electrogenos | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Accesos: | | | | |
| 3 accesos terrestres | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

ii) Análisis de la demanda portuaria por tipo de carga.

- ✓ El 2024 se registró un movimiento de carga histórico para el Puerto de Paracas, 3.25MM Tm de carga general superando en 35% el 2023 y a su vez en 16% al 2022 (precedente de mayor volumen). Para el negocio de contenedores se exportaron 17.4K contenedores lo que representan 74K TEUs movilizados, este hito significó gatillar la inversión final en equipamiento portuario Etapa 3.
- ✓ Los principales tráficos ligados a la industria de acero (Chatarra y productos procesados) se mantuvieron estables, pero los tráficos de maíz y fertilizantes se incrementaron.
- ✓ El tráfico que tuvo el mayor crecimiento fue el de piedra de hierro crecimiento en 90% contra el 2023, esto a la estabilidad del precio del producto y de la factibilidad logística que han encontrado los exportadores.
- ✓ Se mantuvieron los tráficos de carga fraccionada como la pulpa de celulosa, menor volumen de carga rodante y algunos adicionales como pescado congelado, madera, arroz.
- ✓ El negocio de contenedores tuvo un gran incremento +165% contra el 2023, debido a la llegada de 4 navieras adicionales y el fortalecimiento de las exportaciones del sur de productos como las uvas, los arándanos, cebollas entre otros, en donde el Puerto participo en 30% del volumen.



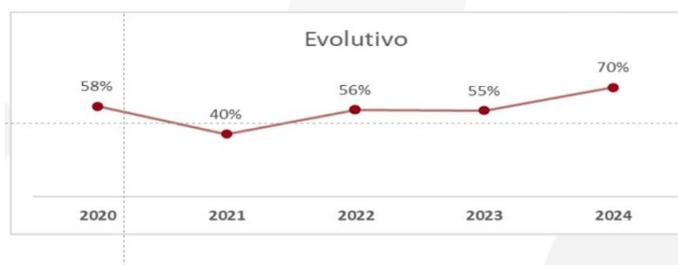
iii) Análisis de la oferta de capacidad portuaria vs la demanda portuaria por tipo de carga (precisar brechas en infraestructura y equipamiento por tipo de carga).

La demanda existente cubre el 70% de nuestra capacidad instalada, el restante aproximadamente 1.9 MM TM, puede soportar parte del crecimiento de nuestro hinterland.

| OFERTA DE CAPACIDAD PORTUARIA | DEMANDA POR TIPO DE CARGA | | | |
|--|---------------------------|------------------------|---------------------|--------------|
| | Carga Granel (TM) | Carga fraccionada (TM) | Contenedores (TEUS) | Rodante (TM) |
| DEMANDA 2024 | 2,962,725 | 243,344 | 73,571 | 18,178 |
| 700m de atraque + 4 líneas de amarre | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Patios de almacenamiento 7 Ha. Carga General | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Patios de almacenamiento 7 Ha. Contenedores | | | ✓ | |
| OCUPACIÓN DEL MUELLE REAL 2024 | 70% | | | |
| Capacidad máxima de muelle | 100% | | | |
| Capacidad Ociosa del muelle | 30% | | | |
| Demanda Total 2024 (TM) | 3,224,247 | | | |
| Capacidad máxima del muelle 2024 (TM) | 5,193,009 | | | |
| Capacidad Ociosa del muelle 2024 (TM) | 1,968,762 | | | |

Ocupación de muelle histórico

| AÑO | MESES | PROM |
|------|----------------------|------------|
| 2024 | ENERO | 86% |
| 2024 | FEBRERO | 71% |
| 2024 | MARZO | 68% |
| 2024 | ABRIL | 64% |
| 2024 | MAYO | 47% |
| 2024 | JUNIO | 63% |
| 2024 | JULIO | 69% |
| 2024 | AGOSTO | 68% |
| 2024 | SETIEMBRE | 86% |
| 2024 | OCTUBRE | 60% |
| 2024 | NOVIEMBRE | 79% |
| 2024 | DICIEMBRE | 83% |
| | PROMEDIO 2024 | 70% |



Durante el ejercicio 2024, tuvimos 5 meses de más de 70% de ocupabilidad debido a alta demanda carga. El muelle y los equipos estuvieron a máxima utilización por lo que se atendieron 3 naves en simultáneo. Para el mes de diciembre 24 y enero 25, se generó una espera de naves inusual en bahía debido a la alta demanda de operaciones. Exceder el 70% de capacidad no es recomendable para la calidad de las operaciones.

a. Aspectos vinculados a Conservación

- Estado de la Infraestructura y Equipamiento

La infraestructura y equipamiento portuario se encuentra en buen estado de conservación y/o operación, producto del estricto cumplimiento del plan de conservación que permite cumplir con los niveles de servicio y productividad que exige el contrato de concesión.

- **Cumplimiento de Planes de Conservación**

En línea con la ejecución de los planes de infraestructura y equipamiento se ha logrado cumplir con la ejecución de los programas al 99%.

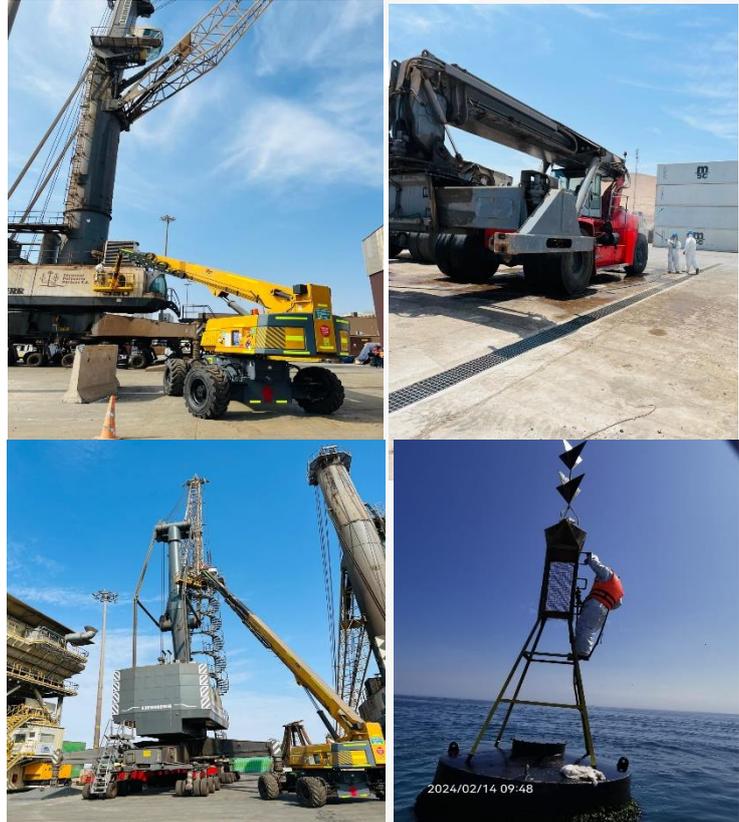
Durante el 2024 las inspecciones realizadas a cargo del regulador evidencian el grado de cumplimiento del plan de conservación según el siguiente comportamiento:

| CUMPLIMIENTO PLAN ANUAL DE INFRAESTRUCTURA 2024 | | |
|--|--------------------------|-----------------|
| MES | % de CUMPLIMIENTO | PROMEDIO |
| Enero | 100% | 100% |
| Febrero | 100% | |
| Marzo | 100% | |
| Abril | 100% | |
| Mayo | 100% | |
| Junio | 100% | |
| Julio | 100% | |
| Agosto | 100% | |
| Setiembre | 100% | |
| Octubre | 100% | |
| Noviembre | 100% | |
| Diciembre | 100% | |

| CUMPLIMIENTO PLAN ANUAL DE EQUIPAMIENTO 2024 | | |
|---|--------------------------|-----------------|
| MES | % de Cumplimiento | Promedio |
| Enero | 99% | 98% |
| Febrero | 95% | |
| Marzo | 96% | |
| Abril | 97% | |
| Mayo | 98% | |
| Junio | 97% | |
| Julio | 97% | |
| Agosto | 99% | |
| Setiembre | 99% | |
| Octubre | 97% | |
| Noviembre | 99% | |
| Diciembre | 97% | |

EQUIPAMIENTO PORTUARIO

| Equipos Portuarios | | |
|---------------------------------|---------------|------------|
| Equipo | Marca | Frecuencia |
| Reachstaker (RS01) | KALMAR | MP 250 |
| Reachstaker (RS02) | TEREX | MP 500 |
| Reachstaker (RS03) | TEREX | MP 1000 |
| Movil Habour Crane (MHC01) | LIEBHERR | MP 2000 |
| Movil Habour Crane (MHC02) | LIEBHERR | MP 500 |
| Movil Habour Crane (MHC03) | LIEBHERR | MP 1000 |
| Empty Container Handler (ECH01) | KALMAR | MP 250 |
| Empty Container Handler (ECH02) | KALMAR | MP 500 |
| CARGADOR FRONTAL (PC01) | VOLVO | MP 1000 |
| CARGADOR FRONTAL (PC02) | VOLVO | MP 2000 |
| CARGADOR FRONTAL (PC03) | VOLVO | MP 500 |
| CARGADOR FRONTAL (PC04) | VOLVO | MP 1000 |
| CARGADOR FRONTAL (PC05) | VOLVO | MP 2000 |
| Terminal Tractor (TT01) | TERBERG | MP 4000 |
| Terminal Tractor (TT02) | TERBERG | |
| Terminal Tractor (TT03) | KALMAR OTTAWA | |
| Terminal Tractor (TT04) | KALMAR OTTAWA | MP 250 |
| Terminal Tractor (TT05) | KALMAR OTTAWA | MP 500 |
| Terminal Tractor (TT06) | KALMAR OTTAWA | MP 1000 |
| Terminal Tractor (TT07) | KALMAR OTTAWA | MP 2000 |
| Terminal Tractor (TT08) | KALMAR OTTAWA | |
| Terminal Tractor (TT09) | KALMAR OTTAWA | |
| Tolva Ecologica (TE01) | HERJIMAR | MP 250 |
| Tolva Semiecolologica (TS01) | HERJIMAR | MP 500 |
| Tolva Ecologica Clinker (TEC01) | TARMA | MP 1000 |
| Grua Manipuladora (GM01) | LIEBHERR | MP 2000 |
| Excavadora (EX01) | VOLVO | MP 250 |
| Montacarga (MC01) | HYUNDAI | MP 500 |
| Montacarga (MC02) | TEREX | MP 1000 |
| Montacarga (MC03) | HYUNDAI | MP 2000 |



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

- Mantenimiento de estructuras en almacenes
- Inspeccion de elementos prefabricados en muelle marginal
- Pintado de edificaciones
- Desinfección de cámaras de bombeo del sistema de alcantarillado
- Mantenimiento de estructuras metálicas en almacenes

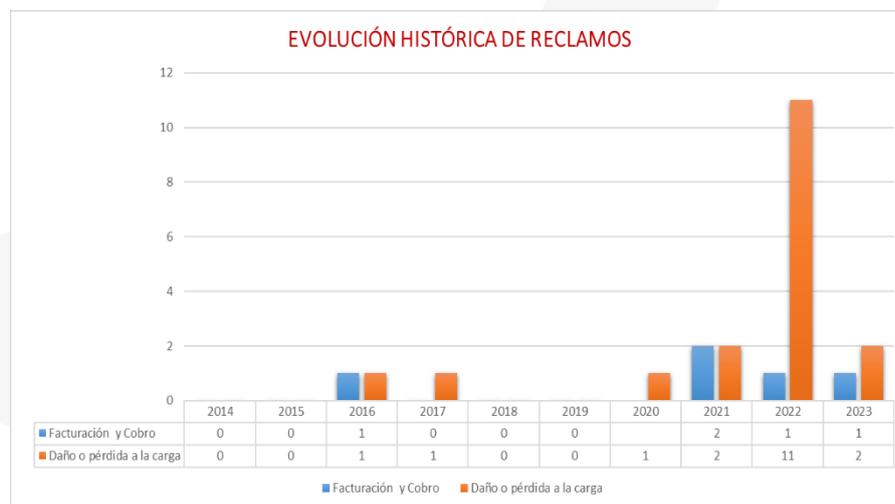


b. Aspectos Económicos y Comerciales:

- **Evolución histórica anual de reclamos desde el inicio de la explotación hasta el año 2024.**

Los reclamos no han aumentado respecto al período anterior, con una visión al próximo año reducir los reclamos, manteniendo el control y atención personalizada a nuestros clientes

| EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE RECLAMOS | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|--|
| ESTADO(1)/MATERIA (2) | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| 1. INADMISIBLES | | | | | | | | | | | | |
| Facturación y Cobro | | | 1 | | | | | | | | | |
| Daño o pérdida a la carga | | | | | | | 1 | | 4 | 1 | | |
| 2. IMPROCEDENTES | | | | | | | | | | | | |
| Facturación y Cobro | | | | | | | | | 1 | 1 | | |
| Daño o pérdida a la carga | | | | | | | | | | | 1 | |
| 3. FUNDADOS | | | | | | | | | | | | |
| Facturación y Cobro | | | | | | | | | 1 | | | |
| Daño o pérdida a la carga | | | | | | | | 1 | 3 | | | |
| 4. INFUNDADOS | | | | | | | | | | | | |
| Facturación y Cobro | | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | |
| Daño o pérdida a la carga | | | | 1 | | | | 2 | 3 | 1 | 1 | |
| TOTAL N° DE RECLAMOS (1+2+3+4) | | | | | | | | | | | | |
| Facturación y Cobro | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | | 2 | 1 | 1 | 1 | |
| Daño o pérdida a la carga | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 11 | 2 | 2 | |
| Total | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 | 12 | 3 | 3 | |



c. Aspectos Administrativos y Financieros:

- **Histórico del Estado de Ganancias y Pérdidas desde el inicio de la explotación hasta el año 2024.**

El comportamiento de los ingresos tuvo un crecimiento sostenido desde la culminación de las obras de modernización, siendo el 2024 el año de mayores ingresos.

En el 2024, los Ingresos Netos del Puerto de Paracas crecieron 34% debido al importante incremento de la carga a granel, en especial la exportación de Piedra de Hierro. Del mismo modo, el Puerto de Paracas continuó un acelerado crecimiento en carga contenedorizada, creciendo 76% en el volumen de TEUs movilizados. El mencionado incremento en el volumen de carga generó un apalancamiento del Margen Operativo, tanto en términos porcentuales como nominales. Esto, pese a no contar aún con el equipamiento idóneo para los nuevos tráficos y volúmenes proyectados, los cuales permitirán (cuando se tengan) apalancar aún más dicho resultado.

A nivel financiero, se mantuvo el efecto de elevadas tasas de interés (SOFR 6m) que afectan parte de la Deuda Senior no cubierta con el derivado financiero IRS (*Interest Rate Swap*). Además de esto el Costo Amortizado tuvo un efecto menos favorable que el año anterior debido a una mejora en las perspectivas de amortización de la deuda del proyecto.

| EVOLUCIÓN HISTÓRICA ANUAL DEL ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS AL 2024 | | | | | | | | |
|--|----------------|------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Indicador | 2014 >> | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 (*) | 2023 | 2024 |
| Ingresos | 4,174,150 | 12,808,027 | 11,851,799 | 13,646,000 | 20,430,000 | 34,866,929 | 32,847,097 | 43,859,964 |
| Costos | -1,560,292 | -4,914,576 | -6,624,522 | -10,288,000 | -15,445,000 | -25,164,145 | -26,594,799 | -33,929,344 |
| Gastos Operativos Netos | -1,761,786 | -5,274,340 | -6,266,973 | -11,039,000 | -5,745,000 | -4,994,197 | -6,136,442 | -6,801,580 |
| Utilidad Operativa | 852,072 | 2,619,111 | -1,039,696 | -7,681,000 | -760,000 | 4,708,587 | 115,856 | 3,129,040 |
| Gastos Financieros Netos | -183,876 | -1,081,960 | -699,441 | -10,139,000 | -8,639,000 | -8,362,355 | -4,274,983 | -7,003,922 |
| Utilidad antes de intereses e impuestos | 668,196 | 1,537,151 | -1,739,137 | -17,820,000 | -9,399,000 | -3,653,768 | -4,159,127 | -3,874,882 |
| Impuesto a la renta | - | -772,918 | - | 4,065,000 | 1,758,000 | -1,231,390 | 1,392,050 | 698,305 |
| Utilidad Neta | 668,196 | 764,233 | -1,739,137 | -13,765,000 | -7,641,000 | -4,885,159 | -2,767,078 | -3,176,577 |

(*) Indicar el (los) documento (s) fuente de dicha información

Pólizas y Cartas Fianzas; el concesionario viene cumpliendo con las obligaciones contractuales respecto a la contratación de pólizas y fianzas según detalle:

| POLIZAS DE SEGURO | | | | |
|---|--------------|--------------------|-----------------------|-------------|
| POLIZA (*) | TIPO | ENTIDAD FINANCIERA | IMPORTE TOTAL (US \$) | VENCIMIENTO |
| Póliza Multirriesgo (Obras terminadas) N° 1301 - 543061 | Patrimonial | RIMAC | 176'546,915 | 26.06.2026 |
| Póliza TREC (Equipamiento) N°220019100 | Equipamiento | LA POSITIVA | 5'965,117 | 26.02.2026 |
| Accidentes Personales N° 2007362031 | Colectivo | PACÍFICO | 300,000 | 16.07.2025 |
| SCTR Pensión N° 7012100124952 | SCTR | MAPFRE | variables | Mensual |
| SCTR Salud N° 7022100145941 | SCTR | MAPFRE | variables | Mensual |
| Poliza Vida ley Empleados N° 00260684 | Vida | MAPFRE | 32 sueldos | Trimestral |
| Poliza Vida ley Obreros N° 00262894 | Vida | MAPFRE | 32 sueldos | Trimestral |

(*) Pólizas obligatorias de acuerdo al contrato de concesión

| FORMATO CARTAS FIANZAS | | | | |
|-------------------------|-------------------|------------------------|----------------------|-------------|
| CARTAS FIANZAS (*) | TIPO | ENDIDAD FINANCIERA | IMPORTE TOTAL (US\$) | VENCIMIENTO |
| 0011-0949-9800039166-58 | Deposito Temporal | BBVA Banco Continental | \$100,000.00 | 28/02/2025 |
| 0011-0949-9800126603-54 | Deposito Aduanero | BBVA Banco Continental | \$100,000.00 | 28/02/2025 |
| LG28901C100009 | Fiel Cumplimiento | ICBC PERU BANK | \$22,976,060.21 | 21/07/2025 |

(*) Cartas fianzas obligatorias de acuerdo al contrato de concesion

d. Lecciones aprendidas

- ✓ La preparación operativa del Puerto ha sido exitosa para el 2024.
- ✓ La inversión en equipamiento e infraestructura como acción hacia la creciente demanda sostuvieron un ritmo operativo eficiente, sin embargo, se han llegado por primera vez a indicadores de alerta con respecto a la utilización de nuestros principales recursos.
- ✓ Dado que el negocio de contenedores se ha activado con perspectivas muy positivas, debemos anticiparnos, de manera que la eficiencia y la calidad operativa sigan siendo nuestra principal fortaleza

CAPÍTULO IV

OBJETIVOS Y AGENDA DE TRABAJO PARA EL 2025

IV. OBJETIVOS Y AGENDA DE TRABAJO PARA EL AÑO 2025

a. Aspectos vinculados a Construcción

Comprende la ejecución de un paquete de inversiones obligatorias y complementarias, entre las que destacan la inversión en equipamiento de la Etapa 3 producto de haber gatillado la demanda de 60,000 TEUS al cierre del ejercicio 2024, según el siguiente detalle:

- Principales Obras cuya culminación se prevé para el año 2025

| CANTIDAD | NOMBRE DE EQUIPO | PRESUPUESTO |
|--|------------------|------------------|
| Inversión complementaria - Equipamiento/Obras civiles | | |
| 1 | TOS NAVIS N4 | 1,139,317 |
| TOTAL COMPLEMENTARIAS | | 1,139,317 |

- Principales Obras cuyo inicio se prevé para el año 2025

| CANTIDAD | NOMBRE DE EQUIPO | PRESUPUESTO |
|--|-------------------------------|-------------------|
| Inversión Obligatoria - Etapa 3 - Equipamiento | | |
| | 1 Grúa pórtico (STS) | 11,280,000 |
| | 2 Grúas de patio (RTG) | 4,700,000 |
| TOTAL OBLIGATORIAS | | 15,980,000 |
| Inversión complementaria - Equipamiento/Obras civiles | | |
| | 1 Grúas de patio (RTG) | 2,350,000 |
| | 1 Ship Loader | 1,600,000 |
| | 1 Sistema de monitoreo Reefer | 270,000 |
| | 2 Grúa Manipuladora | 1,800,000 |
| TOTAL COMPLEMENTARIAS | | 6,020,000 |

- Estimaciones de inversiones en dólares americanos sin IGV por ejecutar en el período 2025 al 2027.

Se estima la ejecución de inversiones obligatorias y complementarias por un monto aproximado de US\$ 34,844,303.

| ESTIMACIONES DE LAS INVERSIONES A EJECUTAR PARA EL PERIODO 2025-2027 | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| DESCRIPCION | DETALLE | 2014/2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| INVERSIONES OBLIGATORIAS | | 2,876,946 | 48,618,183 | 120,969,609 | 11,229,300 | - | - | 5,607,610 | 7,184,000 | 7,990,000 | 4,794,000 |
| ETAPA N°01 | OBRAS CIVILES | 1,180,655 | 36,339,482 | 49,246,014 | - | - | - | - | - | - | - |
| | EQUIPAMIENTO | 1,054,079 | 11,453,093 | 117,330 | - | - | - | - | - | - | - |
| ETAPA N°02 | OBRAS CIVILES | - | - | 53,961,903 | - | - | - | - | - | - | - |
| | EQUIPAMIENTO | - | 395,608 | - | - | - | - | 5,268,365 | - | - | - |
| ETAPA N°03 | OBRAS CIVILES | - | - | 8,800,820 | 11,229,300 | - | - | - | - | - | - |
| | EQUIPAMIENTO | 642,212 | 430,000 | - | - | - | - | 339,245 | 3,196,000 | 7,990,000 | 4,794,000 |
| ETAPA N°04 | OBRAS CIVILES | - | - | 8,675,438 | - | - | - | - | - | - | - |
| | EQUIPAMIENTO | - | - | 168,105 | - | - | - | - | 3,988,000 | - | - |
| INVERSIONES COMPLEMENTARIAS | | 2,786,465 | 14,497,885 | 4,398,542 | 30,727 | 155,275 | 5,099,894 | 3,856,300 | 1,185,086 | 2,817,001 | 10,874,217 |
| | OBRAS CIVILES | - | 13,381,127 | 4,293,968 | - | 62,135 | - | 193,081 | - | - | 9,170,754 |
| | EQUIPAMIENTO | 2,786,465 | 1,116,758 | 104,574 | 30,727 | 93,140 | 5,099,894 | 3,663,219 | 1,185,086 | 2,817,001 | 1,703,463 |
| ASESORIAS | | | | | | | | | | | |
| TOTAL US \$ | | 5,663,412 | 63,116,068 | 125,368,152 | 11,260,027 | 155,275 | 5,099,894 | 9,463,909 | 8,369,086 | 10,807,001 | 15,668,217 |
| INVERSION ACUMULADA US \$ | | 5,663,412 | 68,779,479 | 194,147,631 | 205,407,658 | 205,562,933 | 210,662,827 | 220,126,736 | 228,495,822 | 239,302,823 | 254,971,039 |

b. Aspectos vinculados a Explotación

- Incluir estimaciones de tráfico e ingreso para el año 2025.

Se estima un incremento de movimiento de carga en el orden del 8% en carga general y de 22% en contenedores (TEUS), además tendremos el inicio del proyecto eólico Caravelí. Es por esto por lo que se estima un crecimiento en ingresos de 21% con respecto al 2024.

| EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE TRAFICO E INGRESOS PORTUARIOS AL 2024 Y PROYECCIONES PARA EL 2025 | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| INDICADOR | 2014 >> | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025(*) |
| Naves atendidas | 47 | 159 | 130 | 167 | 136 | 155 | 148 | 167 | 209 | 228 | 335 | 392 |
| Carga atendida (Total de carga) | 689,750 | 1,690,329 | 1,419,113 | 1,579,631 | 1,662,950 | 1,460,412 | 1,366,051 | 2,050,725 | 2,775,380 | 2,395,647 | 3,228,660 | 3,497,922 |
| Contenedores (TEU) | | 1,011 | 1,077 | 6,251 | 1,625 | 15,111 | 19,318 | 16,934 | 12,715 | 28,477 | 73,571 | 90,014 |
| Ingresos (USD) | 4,174,150 | 12,763,364 | 10,612,698 | 14,051,103 | 12,808,027 | 11,851,799 | 13,646,000 | 20,430,000 | 34,866,929 | 32,847,097 | 43,859,964 | 53,000,000 |

(*) Proyeccion

- Nuevos servicios que el Concesionario prevé proponer en el año 2025.

En el 2025 se prevé consolidar el manejo de carga en contenedores incrementando el volumen de carga refrigerada, pero desarrollando el manejo de carga seca de importación y exportación de contenedores del hinterland.

Con nuestra excelencia en servicio, seguir manejando de forma eficiente los principales graneles de nuestros clientes (chatarra, Clinker, maíz) además de consolidar el negocio de piedra de hierro. Por otro lado, debido a nuestro alto nivel de servicio, continuar manejando carga fraccionada no solo del Hinterland si no de Lima y Callao, tales como productos de acero procesado, pulpa de Celulosa, autos (ro-ro) entre otros.

c. Riesgos y problemas que podrían afectar el desarrollo de la concesión en el año 2025.

- ✓ Principal problema en el área de influencia de la concesión:
 - Problemas climáticos: fenómenos del niño, lluvias y deslizamientos, en nuestras zonas de influencias para la agroexportación y para la explotación de la piedra de hierro.
 - Problemas sociales: con las comunidades de Ica, Arequipa y Andahuaylas.
- ✓ Medidas de mitigación:
 - El Gobierno Central y Regional deben tomar las previsiones para recuperar rápidamente la infraestructura dañada que permita el tránsito de las mercancías por el Puerto.
 - Además, la autoridad competente debe contemplar un plan de mitigación de riesgos sociales además de permanecer cerca de estas comunidades.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES

V. CONCLUSIONES

- I. El Puerto de Paracas (TPGSM) desarrolla sus actividades en condiciones de eficiencia y productividad, satisfaciendo las necesidades de sus clientes y siendo un pilar en el desarrollo de su zona de influencia, esto se refleja en el crecimiento continuo de naves y carga, destacándose en el periodo 2024 como el hito portuario de mayor relevancia en la historia de la concesión: carga general 3.25MM de TM; 74K TEUS y 335 naves atendidas.
- II. Los ingresos 2024 tuvieron un incremento de 33.50% debido al desarrollo del negocio de contenedores y el incremento de los graneles principalmente la piedra de hierro. A esto acompañó la ligera recuperación del mercado de la construcción.
- III. El 2025 inicia un periodo de inflexión para el Puerto de Paracas y el plan de Negocios tiene los siguientes puntos más relevantes:
 - a. Se prevé el inicio de un paquete de inversiones obligatorias y complementarias con un presupuesto estimado de: US\$ 34,844,303 para la adquisición de equipamiento portuario, entre los que destacan la grúa pórtico STS, las 3 grúas de patio RTG para contenedores, faja transportadora (ship loader), entre otras.
 - b. Mayor movimiento de carga general (+8%) respondiendo a la demanda de nuestros principales clientes entre insumos y productos finales y el negocio de contenedores (+22%) consolidando al Puerto de Paracas como la principal puerta de entrada y salida del Sur del Perú.