



Análisis Razonado Consolidado Marzo 2019

El presente análisis esta efectuado sobre el periodo terminado al 31 de marzo de 2019 y se compara con igual periodo del año 2018, de acuerdo con la normativa establecida por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

Puerto Ventanas S.A. prepara sus estados financieros bajo Norma IFRS y su moneda funcional es el dólar americano.

1 ANÁLISIS DE RESULTADOS DE PUERTO VENTANAS CONSOLIDADO

Estado de Resultado	MUS\$			
	31-03-2019	31-03-2018	Var.	Var.%
Consolidado				
Ingresos Ordinarios	43.671	35.034	8.637	24,65%
Costo de Ventas	(30.323)	(25.607)	(4.716)	-18,42%
Ganancia Bruta	13.348	9.427	3.921	41,59%
<i>Margen Bruto</i>	31%	27%		
Otros ingresos, por función	43	45	(2)	4,44%
Gasto de administración	(4.244)	(4.277)	33	-0,77%
Otros gastos, por función	0	(24)	24	-100,00%
Otras ganancias (pérdidas)	11	0	11	
Resultado Operacional	9.158	5.171	3.987	77,10%
<i>Margen Operacional</i>	21%	15%		
Ingresos financieros	66	85	(19)	22,35%
Costos financieros	(1.287)	(716)	(571)	-79,75%
Diferencias de cambio	46	4	42	1050,00%
Resultado por unidades de reajuste	2	9	(7)	-77,78%
Gasto por Impuesto a las ganancias	(2.202)	(1.125)	(1.077)	-95,73%
Utilidad Neta de la Controladora	5.362	3.051	2.311	75,75%
Utilidad Neta de la no Controladora	421	377	44	n.a.
Utilidad del Ejercicio	5.783	3.428	2.355	68,70%
<i>Margen Neto</i>	13%	10%		
EBITDA	12.491	8.009	4.482	55,96%
<i>Margen Ebitda</i>	29%	23%		

	mar-19	mar-18
M-Ton transferidas Puerto	1.529	1.149
M-Ton-km Fepasa	270.659	262.058
TC Cierre	678,53	603,39

Cabe mencionar que la contabilidad de la filial FEPASA se registra en pesos. Para efectos de consolidación, el Estado de Resultado de FEPASA se convierte a dólares según el tipo de cambio promedio de cada mes, lo que produce ciertas diferencias al analizar las cifras a nivel consolidado

Al comparar el cierre del primer trimestre del año 2019 con el mismo periodo del año 2018 los ingresos consolidados de la compañía presentaron un alza de 24,65%, este aumento viene dado principalmente por segmento portuario el cual presenta un alza de 47,04% por mayores cargas transferidas.

Por su parte, el costo de venta consolidado aumentó un 18,42% en comparación al mismo periodo del año anterior, explicado principalmente por el efecto consolidado de mayor actividad operacional.

Como consecuencia de lo explicado, la Ganancia Bruta Consolidada al cierre del primer trimestre del año 2019 alcanzó MUS 13.348 un 41,59% mayor respecto del año anterior y considerando que los gastos de administración consolidados disminuyeron levemente alcanzando los MUS 4.244, tenemos un Resultado Operacional consolidado de MUS\$ 9.158.- un 77,10% mayor respecto del primer trimestre del año 2018.

Por su parte el EBITDA consolidado de la compañía alcanzó MUS\$ 12.491 un 55,96% mayor que el mismo periodo del año 2018. Para explicar este aumento veamos lo que sucede por segmento de negocio:

- El segmento de negocios portuario presentó ingresos por MUS\$ 19.766.- lo que representa un aumento de un 47,04% impulsado por aumento en las cargas de granos, ácido, combustibles, concentrado de cobre y carbón.
- El segmento de negocios ferroviario y rodoviaros, presentó ingresos por MM\$ 15.954.- en las ventas en pesos, lo cual representa un aumento del 22,73% en pesos, en comparación al mismo periodo del año 2018. Al convertir a moneda dólar, la diferencia comparado con el año anterior es de un 10,72%.
- En términos de costo de operación, el segmento portuario presenta un aumento de 38,88%, este aumento se explica principalmente por el distinto mix de carga.
- Por su parte los costos ferroviarios y rodoviaros en pesos, muestran un incremento de 23,20%, principalmente por efecto del aumento de costos variables por mayor actividad respecto del año mismo trimestre del año anterior.

Con lo anterior se compone la variación del Ebitda en el periodo.

Al término del primer trimestre del año 2019 los ingresos financieros registran una baja respecto del primer trimestre del año anterior, estos ingresos son generados básicamente por la colocación de excedentes de caja.

En cuanto a los costos financieros, aumentaron un 79,75% explicado principalmente por la composición de la deuda vigente consolidada de la compañía, al considerar la reestructuración de pasivos de la matriz en mayo de 2018.

En el ítem de impuestos a las ganancias consolidado, se presenta un aumento de un 95,73%, atribuido principalmente a mayor impuesto por mejor resultado.

Ingresos y Costos por Segmento	MUS\$			
	31-03-2019	31-03-2018	Var.	Var. %
Ingresos Negocio Portuario	19.766	13.443	6.323	47,04%
Ingresos Ferroviarios y Rodoviaros	23.905	21.591	2.314	10,72%
Total Ingresos	43.671	35.034	8.637	24,65%
Costos operacionales Portuarios	(8.036)	(5.862)	(2.174)	-37,09%
Costos operacionales Ferroviarios y Rodoviaros	(18.943)	(16.907)	(2.036)	-12,04%
Depreciación y Amortización Portuaria	(1.501)	(1.043)	(458)	-43,91%
Depreciación y Amortización Ferroviaria	(1.843)	(1.795)	(48)	-2,67%
Total Costos	(30.323)	(25.607)	(4.716)	-18,42%

- La carga transferida en Puerto Ventanas S.A. presentó un aumento de 33,07%

Puerto Ventanas	mar-19	mar-18	Variación
	ton	ton	2019/18
Carbón	561.189	462.463	21,35%
Concentrado	525.017	402.631	30,40%
Clinker	94.770	145.401	-34,82%
Granos	158.381	35.200	349,95%
Acido	83.022	34.822	138,42%
Otros	67.234	51.083	31,62%
Combustibles	39.753	17.703	124,56%
Total	1.529.366	1.149.303	33,07%

Análisis de Resultados de FEPASA (ver punto 4).

2. INVERSIONES

La compañía continúa en la ejecución de su plan de inversiones de mantenimiento.

3. ANÁLISIS DE MERCADO

Puerto Ventanas S.A.

La operación de Puerto Ventanas S.A. está conformada básicamente por el negocio portuario, el cual consiste principalmente en la transferencia de graneles, incluyendo la estiba y desestiba de cargas y el consiguiente almacenamiento de las mismas en caso de requerirse. La operación de este negocio se basa en su mayoría en contratos de largo plazo con sus clientes, manteniendo así una participación de mercado estable.

El sistema portuario Chileno está conformado por 57 puertos, de los cuales 31 se consideran de uso público y 26 de uso privado¹. Su importancia económica radica en que más de un 80% del comercio exterior chileno, tanto importaciones como exportaciones, se realizan a través de la vía marítima.

Puerto Ventanas S.A. es el puerto privado más importante de la zona central, concentrando a marzo de 2019 el 15,4% de participación de mercado, focalizado en el transporte de graneles. Del total de graneles sólidos, en los puertos de la V Región, Puerto Ventanas S.A. concentra el 54,5%

Los principales competidores de Puerto Ventanas S.A. son los puertos de la zona central, específicamente el Puerto de San Antonio, el cual posee una participación de mercado del 57,2% del total de la carga transferida en la quinta región. La competencia con dichos puertos se da en los ámbitos de cargas del tipo spot y graneles para el consumo humano o animal, esto dado por la especificidad que posee cada uno de los puertos con respecto a sus clientes y cargas.

Cabe destacar que al cierre del primer trimestre del año 2019 existe un aumento de las toneladas transferidas en los puertos de la zona central con respecto al mismo periodo del año anterior del orden de 9,5%, de las cuales Puerto Ventanas presentó un aumento de tonelaje movilizado de 33,07%.

Los principales clientes de Puerto Ventanas son importantes compañías mineras, eléctricas, cementeras e industriales del país, manteniéndose con todas ellas una relación de largo plazo.

¹ Fuente: MOP dirección de obras portuarias

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE FEPASA

Ferrocarril del Pacífico S.A.

La operación de Ferrocarril del Pacífico S.A. está conformada básicamente por el negocio de transporte ferroviario. La operación de este negocio se basa principalmente en contratos de largo plazo con los clientes, manteniendo así una participación de mercado estable. Ferrocarril del Pacífico S.A. opera en la zona centro-sur de Chile, desde el eje La Calera-Ventanas hacia el sur.

Los ferrocarriles de carga y, en particular FEPASA, centran gran parte de su negocio en el transporte de productos de exportación e importación. Es así como se pueden definir claramente los flujos de carga desde centros de producción hacia los puertos de exportación, como también los flujos de productos de importación que van de los puertos hacia los centros de consumo. En este sentido, es de vital trascendencia la integración y sinergia de la Sociedad con los puertos, debido a los grandes volúmenes de carga asociados y al crecimiento esperado del comercio exterior chileno.

Los camiones son la principal competencia de FEPASA, frente a los cuales el ferrocarril presenta una serie de ventajas. Entre ellas, destaca su capacidad para transportar grandes volúmenes de carga, ser más eficiente en términos de consumo de energía y contaminar menos el medioambiente.

La operación de la Filial Transportes FEPASA Ltda. está conformada básicamente por el negocio de transporte de carga en camiones a las distintas mineras de la Zona Norte de Chile, lo que significa oportunidades de desarrollo logístico en esa zona, impulsado principalmente por las inversiones en minería.

ANÁLISIS DE RESULTADOS DE FEPASA (cifras en millones de pesos)

FEPASA	Acum.	Acum.	Variación
	mar-2019	mar-2018	
	MM\$	MM\$	%
Ingresos de actividades ordinarias	15.954	12.999	22,73%
Costo de ventas	(13.872)	(11.259)	-23,20%
Ganancia bruta	2.082	1.739	-19,68%
Gasto de administración	(1.062)	(1.000)	-6,16%
Otros ingresos, por función	29	27	-5,55%
Otros gastos, por función	-	-	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	7	-	n.a.
Ingresos financieros	36	25	-42,03%
Costos financieros	(229)	(228)	-0,25%
Diferencias de cambio y unidades de reajuste	(34)	(11)	-209,03%
Impuesto a las ganancias	(245)	(82)	n.a.
Utilidad (Pérdida) después de Impuesto	583	470	n.a.
Depreciación y amortización	(1.233)	(1.081)	-14,04%
EBITDA	2.281	1.820	25,33%
M-Ton/Km	270.659	262.058	3,28%
M-Ton	1.827	1.873	-2,46%

Al término del primer trimestre del 2019, la compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2018 una baja las toneladas transportadas de un 2,46% y un aumento en las toneladas-kilometro transportadas de 3,28%. La disminución en la carga movilizada se explica principalmente por un efecto combinado de menor movimiento de graneles e industrial, forestal y residuos y mayor movimiento de concentrado de cobre de Anglo American Sur, Codelco Teniente y contenedores. Aún considerando la disminución del volumen transportado los ingresos de Actividades Ordinarias aumentaron en un 22,7%.

Para el caso del Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa mantuvo sus operaciones sin la existencia de los Puentes Toltén y Cautín, lo que ha sabido solucionar no sin problemas mediante la operación desde Temuco y con mayores costos operacionales. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera.

Por su parte, el acarreo de productos de Minería mostró un aumento de 9,3% en el periodo respecto del año 2018, esto dado a la continuidad en operación del contrato con cliente del rubro minero para el transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas, y al aumento del transporte de Codelco División Teniente, pese a que hubo disminución en el transporte de concentrado de cobre de Codelco División Andina.

En el caso de otros tipos de cargas como graneles, contenedores e industrial se continuó la revisión caso a caso sobre la conveniencia de estos transportes. Estos sectores tuvieron dispar desempeño: mientras graneles mostró un retroceso de 34%, contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento combinado de 90,4%,. El segmento de residuos mostró un retroceso de 10,6% medido en toneladas respecto igual período de 2018.

Para analizar los costos de ventas separamos aquellos de carácter variable de los de carácter fijo. Los costos de mayor aumento respecto al año 2018 son principalmente combustible, remuneración personal directo, peaje variable y depreciación (que en este caso varía en función de las horas de funcionamiento en materia de las locomotoras y en distancia recorrida en carros). En atención al mayor nivel de actividad respecto del mismo periodo de 2018 medidos en toneladas-kilómetros, era esperable que estos costos mostraran un incremento. En el caso de los gastos de remuneraciones se produce un efecto combinado de ajuste al alza de las dotaciones y ajustes de los salarios por variación de IPC. Mención. En la mirada de los gastos de carácter fijo (remuneraciones de administración, mantenimiento, y otros costos) se han mantenido. En conjunto, los Costos de Ventas se incrementaron 23,2% en orden con el aumento de las ventas, 22,7%. Esto permitió que el margen bruto creciera un 19,7%. Esta eficiencia en la operación sumado al plano desempeño en los gastos de Administración respecto del mismo período de 2018, permitió que la compañía mostrara utilidades por MM\$ 583.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación de 23,2%, una moderada alza en los costos directos de la operación, un incremento en los gastos de administración y ventas y un menor costo financiero, la sociedad logró cerrar el primer trimestre del año con una utilidad antes de impuestos de MM\$ 828 y un EBITDA de MM\$ 2.281 en comparación con el resultado acumulado de 2018.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO – (CONSOLIDADO)

La Sociedad generó durante el trimestre enero a marzo del año 2019 un flujo neto positivo de MUS\$3.911.-

Flujo de Efectivo (MUS\$)	mar-19	mar-18	Variación
De la Operación	6.481	1.222	5.259
De Financiamiento	(386)	(314)	(72)
De Inversión	(2.184)	(9.506)	7.322
Flujo Neto del Período	3.911	(8.598)	12.509

Al comparar el trimestre enero marzo 2019 con el mismo periodo del 2018, la actividad de operación generó un flujo positivo de MUS\$6.481, esto dado principalmente por el aumento en la recaudación producto de la mayor actividad comercial.

Referente la actividad de financiamiento, no presenta gran variación al tratarse de los desembolsos por pago de arrendamientos financieros de acuerdo con el plan de pagos establecido.

Durante el primer trimestre del año 2019 el desembolso de flujos utilizados en obras construcción de proyectos disminuye considerablemente dado que no existen grandes obras de inversión en curso.

6. RAZONES

DE LIQUIDEZ

	31-03-2019	31-03-2018
LIQUIDEZ CORRIENTE		
<u>Activo Corriente</u>	1,85 veces	1,77 veces
Pasivo Corriente		
RAZON ACIDA		
<u>Activo Corriente - Existencias</u>	1,76 veces	1,67 veces
Pasivo Corriente		

La razón de liquidez corriente de la empresa, al compararla con el mismo periodo del año anterior presenta un aumento, esto se debe a mayor saldo disponible de efectivo al cierre del primer trimestre del 2018.

La razón ácida varía en similar proporción a la razón de liquidez lo que se explica de la misma manera que el párrafo anterior, al considerar que se trata de una empresa de servicios y no productiva el nivel de existencias es bajo y no presenta mayor incidencia.

DE ACTIVIDAD OPERATIVA

	31-03-2019		31-03-2018	
Rotacion Cartera de Crédito				
<u>Ingresos por Venta</u>	2,12	veces	1,80	veces
Promedio Ventas a credito por Cobrar				
Periodo Medio de Cobro				
<u>365</u>	42,49	días	49,98	días
Rotacion Cartera de Crédito				
Periodo Medio de Pago				
<u>365</u>	35,50	días	29,98	días
Rotacion Cartera de Proveedores				

El indicador de rotación de cartera de crédito muestra una leve mejoría, la compañía continúa con las políticas internas de cobro y de pago.

DE ENDEUDAMIENTO

	31-03-2019	31-12-2018
RAZON DE ENDEUDAMIENTO		
<u>Pasivo Exigible</u> Patrimonio	0,95 veces	0,97 veces
PROPORCION DE DEUDA		
<u>Deuda Corto Plazo*</u> Deuda Total	0,05 veces	0,03 veces
<u>Deuda Largo Plazo*</u> Deuda Total	0,95 veces	0,97 veces

COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS

	31-03-2019	31-03-2018
<u>Resultado antes de Impuestos e Intereses</u> Gastos Financieros	7,20 veces	7,36 veces

Respecto de la Razón de Endeudamiento, presenta una leve disminución esto dado un mayor patrimonio al capitalizar parte de las utilidades, en cuanto al índice porción de deuda, presenta un leve aumento explicado por el traspaso de la deuda de largo plazo al corto plazo.

Al analizar la cobertura de gastos financieros, presenta una disminución, esto dado al aumento de los costos financieros al considerar las nuevas condiciones en el saldo de deuda.

Balance

Balance	MUS\$			
	31-03-2019	31-12-2018	Var.	Var.%
Consolidado				
Activos corrientes	66.915	63.506	3.409	5,4%
Activos no corrientes	267.326	261.893	5.433	2,1%
Total Activos	334.241	325.399	8.842	2,7%
Pasivos corrientes	36.134	35.966	168	0,5%
Pasivos no corrientes	126.851	123.879	2.972	2,4%
Total Pasivos	162.985	159.845	3.140	2,0%
Patrimonio	171.256	165.554	5.702	3,4%
Total Patrimonio y Pasivos	334.241	325.399		

El total de activos en balance presenta un aumento de MUS\$ 8.842.- en el ítem de activos corrientes, el aumento se explicada por un mayor saldo de efectivo, teniendo presente que en el año anterior el mayor saldo de efectivo y efectivo equivalente estaba sujeto a las necesidades de pago a contratistas de obras de inversión, principalmente de la matriz, en

cuanto al aumento en activos no corriente se debe a la incorporación de activo fijo y la diferencia de conversión por los carros y locomotoras del segmento ferroviario de la filial, las cuales están contabilizadas en pesos.

Por su parte, la variación en el total de pasivos por MUS\$ 3.140.- se explica en gran medida por la aplicación de la norma NIIF 16, en la cual se reconocieron en la filial, pasivos por arrendamiento financiero, correspondiente al derecho de uso de bienes en leasing.

Rotación de Inventario:

El monto de existencias que se presentan en los Estados Financieros Consolidados corresponde principalmente a materiales y repuestos que son necesarios para su operación, por lo tanto, no están disponibles para la venta.

Permanencia de Inventario:

Igual que en el caso anterior, las existencias son necesarias para la operación y no están disponibles para la venta.

Activo Fijo

	31-03-2019	31-12-2018
	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos		
Terrenos	21.494	21.494
Edificios	80.087	70.893
Maquinaria	266.743	200.537
Equipos de Transportes	1.143	1.135
Equipos de Oficina	179	174
Equipos Informaticos	1.310	1.288
Mejoras derechos de arrendamiento	9.691	9.089
Prop.Planta y Equip. En Arrendamiento Financiero	7.601	3.999
Construcciones en Proceso	18.156	87.329
Otras Propiedades Plantas y Equipos	10.468	10.235
Depreciacion Acumulada	(165.924)	(160.439)
Total Neto, Propiedades, Plantas y Equipos	250.948	245.734

	31-03-2019	31-12-2018
	MUS\$	MUS\$
Depreciación Acumulada		
Edificios	(37.612)	(37.087)
Maquinaria	(110.209)	(106.217)
Equipos de Transportes	(1.030)	(1.010)
Equipos de Oficina	(153)	(147)
Equipos Informaticos	(1.014)	(956)
Mejoras derechos de arrendamiento	(7.791)	(7.426)
Prop.Planta y Equip. En Arrendamiento Financiero	(2.056)	(1.720)
Otras Propiedades Plantas y Equipos	(6.059)	(5.876)
Total Depreciación Acumulada	(165.924)	(160.439)

Del cuadro anterior podemos observar un aumento en el ítem de Maquinaria, este efecto corresponde principalmente a la incorporación por los carros y locomotoras del segmento ferroviario de la filial.

DE RENTABILIDAD

	31-03-2019	31-03-2018
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Patrimonio Promedio	15,27%	12,25%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO		
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Activo Promedio	7,79%	5,74%
RENDIMIENTO ACTIVOS OPERACIONALES		
<u>Resultado Operacional</u>		
Activos Operacionales Promedio	12,18%	8,58%
UTILIDAD POR ACCION (US\$/acc)		
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Número de Acciones	US\$ 0,022	US\$ 0,015

La rentabilidad del patrimonio al término del primer trimestre del año 2019 presentó un aumento respecto del mismo periodo del año 2018, principalmente por el aumento de la utilidad.

El aumento en la utilidad por acción de los últimos 12 meses está principalmente relacionado con el mejor resultado producto de la mayor actividad durante el primer trimestre 2019.

* Utilidad acumulada últimos 12 meses móvil

7. DIVERGENCIAS ENTRE VALORES CONTABLES Y DE MERCADO

Con respecto a los activos fijos al 31 de marzo de 2019, éstos han sido valorizados de acuerdo con la norma IFRS.

Por otra parte, la empresa posee terrenos aledaños y en las cercanías del puerto, los que están valorizados a su valor de mercado. Dadas las políticas de la empresa, dichos terrenos sólo serán enajenados o arrendados a clientes de la empresa, generándose contratos de largo plazo con ellos, por lo que los valores de estos activos dependerán del uso o contrato que se ejecute.

En Puerto Ventanas S.A. consolidado, la depreciación es calculada sobre el valor actualizado de los bienes de acuerdo con los años de vida útil restante de cada bien, con excepción de la filial FEPASA, en la cual las depreciaciones se han calculado sobre los valores revalorizados del activo fijo, a base del método de unidades de kilómetros recorridos para el caso de los carros y horómetro para el caso de cada locomotora.

8. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de Interés

Al 31 de marzo de 2019, el 4,7% de la deuda financiera de Puerto Ventanas S.A. consolidado está pactado a tasa fija, el restante 95,3% de la deuda está pactado a tasa variable. La tabla siguiente detalla las condiciones de la deuda financiera incluyendo monedas, tasas y montos adeudados a la fecha. Del total del capital adeudado, el 4,9% corresponde a porción de corto plazo y el 95,1% a porción largo plazo.

En el mes de mayo del año 2018 la matriz ha reestructurado sus pasivos financieros, mediante 2 créditos tomados con Scotiabank a un plazo de 7 años con un periodo de gracia de 2 años para el pago de capital, las amortizaciones de capital son en 10 cuotas iguales y pago de interés semestral, la tasa de interés es variable, sin embargo, ha sido fijada mediante un derivado de tipo Swap de Tasa.

La deuda de FEPASA y su filial, Transportes Fepasa Ltda., está compuesta por UF y pesos.

Es importante destacar que FEPASA tiene ingresos y costos mayoritariamente en pesos, al tener pasivos en pesos, se produce un hedge natural de flujo de caja.

Empresa	Moneda	Monto	Tasa	Derivado	Tasa Fijada
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 43.550	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 39.882	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 2.952	Variable	TAB 180 + 1,15%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 4.560	Variable	TAB 180 + 1,3%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 9.113	Variable	TAB 180 + 1%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 15	Fija	3,45%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 262	Fija	4,14%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 46	Fija	2,49%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 124	Fija	3,84%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 98	Fija	2,26%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 113	Fija	2,07%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 1	Fija	3,48%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 13	Fija	2,89%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 1.380	Fija	4,77%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 923	Fija	4,77%	
Transportes FEPASA Ltda.	UF	MM\$ 20	Fija	4,65%	
Transportes FEPASA Ltda.	UF	MM\$ 567	Fija	5,64%	
Transportes FEPASA Ltda.	UF	MM\$ 8	Fija	4,82%	
Transportes FEPASA Ltda.	UF	MM\$ 5	Fija	9,02%	

Tipo de Moneda

Al 31 de marzo de 2019, el 75,8% de la deuda financiera de corto plazo está en unidades de fomento y pesos. El 24,2% restante está en dólares y corresponde al devengo de intereses a la fecha de cierre del presente informe de los créditos de la matriz.

Respecto de la deuda de largo plazo el 76,3% se encuentra en dólares y corresponde a los créditos tomados por la matriz, el 23,7% restante se encuentra en pesos y UF y corresponden a créditos de la filial.

Los contratos de transferencia de carga de Puerto Ventanas S.A., son tarifados en dólares de Estados Unidos, los cuales se van reajustando semestral o anualmente según el CPI de este país. Por su parte, los ingresos de la Filial FEPASA están tarifados en pesos y se encuentran mayoritariamente indexados al IPC, CPI y el precio del petróleo, de manera de cubrir las alzas o bajas de sus costos, de acuerdo con cada uno de sus contratos.

Composición de los activos y pasivos en distintas monedas al 31 de marzo 2019 y 31 de marzo de 2018:

Tipo de Moneda	31-03-2019 MU\$	31-12-2018 MU\$
Total Activos	334.241	325.399
Dólares (US\$)	165.602	158.159
Pesos no reajustables	168.173	166.707
Pesos reajustables	466	533
Pasivos	162.985	159.845
Dólares (US\$)	110.639	105.354
Euros (EUR\$)	5	2
Pesos no reajustables	49.048	51.230
Pesos reajustables	3.293	3.259
Patrimonio Controlador		
Dólares (US\$)	121.863	117.599
Patrimonio No Controlador		
Dólares (US\$)	49.393	47.955
Total Pasivo y Patrimonio	334.241	325.399