



# **Análisis Razonado Consolidado Diciembre 2019**

El presente análisis está efectuado sobre el periodo terminado al 31 de diciembre 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\$			
	31-12-2019	31-12-2018	Var.	Var. %
<b>Consolidado</b>				
Ingresos Ordinarios	175.967	161.608	14.359	8,89%
Costo de Ventas	(125.200)	(110.063)	(15.137)	-13,75%
<b>Ganancia Bruta</b>	<b>50.767</b>	<b>51.545</b>	<b>(778)</b>	<b>-1,51%</b>
<i>Margen Bruto</i>	29%	32%		
Otros ingresos, por función	476	70	406	580,00%
Gasto de administración	(16.782)	(16.660)	(122)	-0,73%
Otros gastos, por función	(18)	(2)	(16)	-800,00%
Otras ganancias (pérdidas)	587	(211)	798	378,20%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>35.030</b>	<b>34.742</b>	<b>288</b>	<b>0,83%</b>
<i>Margen Operacional</i>	20%	21%		
Ingresos financieros	193	229	(36)	-15,72%
Costos financieros	(5.106)	(4.181)	(925)	-22,12%
Diferencias de cambio	126	58	68	117,24%
Resultado por unidades de reajuste	(3)	12	(15)	-125,00%
Gasto por Impuesto a las ganancias	(7.149)	(7.134)	(15)	-0,21%
Utilidad Neta de la Controladora	21.451	21.373	78	0,36%
Utilidad Neta de la no Controladora	1.640	2.353	(713)	-30,30%
<b>Utilidad del Ejercicio</b>	<b>23.091</b>	<b>23.726</b>	<b>(635)</b>	<b>-2,68%</b>
<i>Margen Neto</i>	13%	15%		
EBITDA	48.112	48.612	(500)	-1,03%
<i>Margen Ebitda</i>	27%	30%		
	<b>dic-19</b>	<b>dic-18</b>		
M-Ton transferidas Puerto	5.616	5.833		
M-Ton-km Fepasa	1.024.843	1.108.301		
TC Cierre	748,74	694,77		

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

Durante el ejercicio 2019 los ingresos consolidados de la compañía presentaron un alza de 8,89% respecto del ejercicio 2018, este aumento, se produce por el distinto mix de carga y mayores toneladas transferidas de concentrado de cobre, granos, clinker y ácido en el segmento portuario, servicios rodoviarios para transporte de concentrado de cobre y transporte rodoviario de escoria.

Por su parte, el costo de venta consolidado aumentó un 13,75% en comparación al periodo anterior, este aumento es explicado por el efecto consolidado de mayor actividad operacional y mix de carga.

La Ganancia Bruta Consolidada al cierre del periodo que se analiza, alcanzó MU\$ 50.767 un 1,51% menor respecto del año anterior y considerando que los gastos de administración consolidados se mantuvieron similares al ejercicio anterior alcanzando los MUS 16.782, tenemos un Resultado Operacional consolidado de MU\$ 35.030.- un 0,83% mayor respecto del ejercicio 2018.

Por su parte el EBITDA consolidado de la compañía alcanzó MUS\$ 48.112 un 1,03% menor que el año 2018. Para explicar esta variación veamos lo que sucede por segmento de negocio:

- El segmento de negocios portuario presentó ingresos por MUS\$ 76.166.- lo que representa un aumento de un 8,77%, las principales cargas que impulsan el aumento son; concentrado de cobre en 3,70% que impactó a su vez en un 7,63% de aumento en ingresos, transferencia de granos en un 2,40% que repercutió en un aumento del 1,53% en ingresos, ácido mostró un aumento en transferencias por 17,51,% lo que se traduce en un 13,80% de mayor ingreso. En el mes de junio 2018 se inaugura oficialmente el sistema de embarque de concentrado de cobre en el sitio 3 y la entrada en operación de la nueva infraestructura presenta un importante impacto en la eficiencia generando un aporte adicional a los ingresos. De las cargas que presentaron disminución tenemos, carbón con un 16,68% y menor ingreso respecto del mismo periodo anterior de 15,63%
- El segmento de negocios ferroviario y rodoviarios, presentó ingresos por MM\$ 70.054.- en las ventas en pesos, lo cual representa un aumento del 19,04% en pesos, en comparación al año 2018. Al convertir a moneda dólar, la diferencia comparado con el año anterior es de un 8,97%.
- En términos de costo de operación, el segmento portuario presenta un aumento de 13,01%. Este aumento se explica principalmente por el distinto mix de carga. En cuanto al aumento del 10,51% en la depreciación se explica por la activación de nuevos equipos.
- Por su parte los costos ferroviarios y rodoviarios en pesos, muestran un incremento de 24,93%, principalmente por efecto del aumento de costos variables principalmente combustible, remuneración, mantención de infraestructura férrea y aumento de peaje variable respecto del mismo periodo del año anterior.

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

Al término del ejercicio 2019 los ingresos financieros consolidados, registran una disminución del 15,72% respecto del mismo periodo del año anterior, estos ingresos son generados básicamente por la colocación de excedentes de caja.

En cuanto a los costos financieros, aumentaron en 2019 un 22,12% explicado principalmente por las obras de inversión de la matriz que en 2018 aun capitalizaba intereses.

En el ítem de impuestos a las ganancias consolidado, se mantiene muy similar al ejercicio anterior, atribuido al resultado obtenido en 2019.

Ingresos y Costos por Segmento	MUS\$			
	31-12-2019	31-12-2018	Var.	Var. %
Ingresos Negocio Portuario	76.166	70.025	6.141	8,77%
Ingresos Ferroviarios y Rodoviaros	99.801	91.583	8.218	8,97%
<b>Total Ingresos</b>	<b>175.967</b>	<b>161.608</b>	<b>14.359</b>	<b>8,89%</b>
Costos operacionales Portuarios	(28.571)	(25.282)	(3.289)	-13,01%
Costos operacionales Ferroviarios y Rodoviaros	(82.960)	(71.122)	(11.838)	-16,64%
Depreciación y Amortización Portuaria	(6.710)	(6.072)	(638)	-10,51%
Depreciación y Amortización Ferroviaria	(6.959)	(7.587)	628	8,28%
<b>Total Costos</b>	<b>(125.200)</b>	<b>(110.063)</b>	<b>(15.137)</b>	<b>-13,75%</b>

- La carga transferida en Puerto Ventanas S.A. presentó una disminución de 3,72%

Puerto Ventanas	dic-19 ton	dic-18 ton	Variación 2019/18
Carbón	1.934.324	2.321.614	-16,68%
Concentrado	2.137.186	2.060.891	3,70%
Clinker	437.250	436.338	0,21%
Granos	434.225	424.042	2,40%
Acido	293.179	249.485	17,51%
Otros	266.863	259.756	2,74%
Combustibles	112.503	80.466	39,81%
<b>Total</b>	<b>5.615.530</b>	<b>5.832.590</b>	<b>-3,72%</b>

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 privado<sup>1</sup>. 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 diciembre de 2019 el 14,9% de participación de mercado, focalizado en la transferencia de graneles. Del total de graneles sólidos, en los puertos de la V Región, Puerto Ventanas S.A. concentra el 52,2%

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 60,2% 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 año 2019 existe una leve disminución de las toneladas transferidas en los puertos de la zona central con respecto al mismo periodo del año anterior del orden de 1,48%, de las cuales Puerto Ventanas presentó una disminución de tonelaje transferido de un 3,72%.

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.

<sup>1</sup> 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
	dic-2019	dic-2018	
	MM\$	MM\$	%
Ingresos de actividades ordinarias	70.054	58.849	19,04%
Costo de ventas	(63.161)	(50.555)	-24,94%
<b>Ganancia bruta</b>	<b>6.893</b>	<b>8.294</b>	-16,89%
Gasto de administración	(4.396)	(4.187)	-4,99%
Otros ingresos, por función	352	32	1000,00%
Otros gastos, por función	-	-	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	422	(134)	n.a.
Ingresos financieros	78	99	-20,77%
Costos financieros	(891)	(836)	-6,57%
Diferencias de cambio y unidades de reajuste	(247)	(50)	-392,27%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	2.211	3.218	-31,29%
Impuesto a las ganancias	170	(38)	n.a.
<b>Utilidad (Pérdida) después de Impuesto</b>	<b>2.381</b>	<b>3.180</b>	-25,13%
Depreciación y amortización	(4.902)	(4.864)	-0,78%
<b>EBITDA</b>	<b>7.751</b>	<b>9.002</b>	<b>-13,90%</b>
M-Ton/Km	1.024.843	1.108.301	-7,53%
M-Ton	7.009	7.556	-7,24%

La compañía mostró respecto del año 2018 una baja en las toneladas transportadas de 7,24% y una baja en las toneladas-kilometro transportadas de 7,53%. La disminución en la carga se explica principalmente por un efecto combinado de menor movimiento de residuos domiciliarios, celulosa y minería y mayor movimiento forestal principalmente trozos, e industrial. Las bajas de ingresos en el transporte ferroviario se deben principalmente debido a la huelga legal del Sindicato Nacional de Tripulantes ocurrida entre los días 9 y 25 de octubre de 2019, afectando los servicios de trenes entre la quinta y novena región del país. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros aumentaron debido principalmente a servicios rodoviarios para transporte de concentrado de cobre y transporte rodoviario de escoria para la División El Teniente de Codelco.

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 en tren, mostró una disminución de 5,9% en el periodo enero a diciembre respecto del año 2018, debido a un efecto combinado de menor transporte de cobre metálico de Codelco Teniente, de concentrado de cobre de Codelco División Andina, cobre metálico de Anglo América Sur fueron menores que los aumentos de transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas y transporte de concentrado de cobre de Codelco División Teniente. Por otro lado, las ventas rodoviarias mineras aumentaron.

En el caso de otros tipos de cargas como graneles, residuos, contenedores e industrial presentaron dispar desempeño: mientras graneles y residuos mostraron un retroceso, contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento combinado. Con todo, los ingresos de estas cargas disminuyeron en el acumulado 2019 respecto del 2018.

Para analizar los costos de ventas separamos aquellos de carácter variable de los de carácter fijo. Los costos de mayor disminución respecto al año 2018 son principalmente combustible, (que presentó una disminución de consumo en litros de un 5,3% respecto del periodo 2018), peaje variable (-7,1%) dados las menores Toneladas-kilometro transportadas, depreciación (-10,5%) producto de las menores horas de funcionamiento de locomotoras y menores kilómetros recorridos por los carros debido al menor transporte de toneladas y a la huelga laboral del mes de octubre de 2019. Respecto al aumento de gastos de otras partidas variables, debemos destacar el aumento de gasto en mantenimiento de carros y locomotoras (+9,3% y +10,3% respectivamente) de MM\$ 239; debido principalmente al estado de la infraestructura férrea, especialmente las subdivisiones 4, 5 y 7 lo que ha provocado reiterados desrielos e incidentes durante gran parte del año, ocasionando un porcentaje importante de indisponibilidad de tráfico en la vía. Lo anterior dio origen a una serie de restricciones de velocidad impuestas por EFE equivalentes a un 42% de disminución, generando un aumento considerable de los costos variables operacionales (mayor consumo de combustible, gasto de personal, depreciación, etc.), además de exponernos a incumplimientos contractuales con los diversos clientes que utilizan esta Sub División para el transporte de sus cargas, teniendo que movilizarlas a través de camiones, provocando una pérdida significativa en los ingresos del transporte ferroviario y el pago de multas, lo que sin dudas genera un daño en la imagen para el modo ferroviario y para FEPASA. En el caso de los gastos de remuneraciones se produce un efecto combinado de

ajuste al alza de las dotaciones (+5,4%) y ajustes de los salarios por variación de IPC. En la mirada de los gastos de carácter fijo, las remuneraciones de operaciones y mantenimiento (costos indirectos) disminuyeron un 6,4%, mientras que otros gastos de esta misma categoría aumentaron en un 4,5%.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al 9,8% (14,1% en 2018). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de Administración respecto del mismo período de 2018, que veremos a continuación, permitió que el cierre de año de la compañía mostrara utilidades antes de impuesto por MM\$ 2.211 (MM\$3.217 en 2018).

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en MM\$ 292 (6,9%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por gastos en asesorías, mantenimiento de instalaciones y equipos, consumos básicos, fletes terrestres, gastos generales, entre otros.

Por último, el Resultado No Operacional mostró una mejoría respecto al año 2018. Otras ganancias/(pérdidas) No Operacionales pasaron de MM\$ -134 (2018) a MM\$ 422 (2019) principalmente influenciado por la recuperación de gastos de emergencias. También tuvimos efectos negativos debido al mayor costo por diferencia de tipo de cambio y a mayores intereses financieros por MM\$ -891 (MM\$ -836 en 2018) con un efecto combinado de menor tasa de interés en los créditos de largo plazo y un aumento en intereses dada la aplicación de la norma IFRS 16 para el arrendamiento de bienes.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por MM\$ 11.205, un alza en los costos directos de la operación, un incremento en los gastos de administración y ventas y un menor no operacional, la sociedad logró cerrar el año 2019 con una utilidad antes de impuestos de MM\$ 2.211 en comparación con el resultado acumulado de 2018, en donde las ganancias antes de impuesto habían sido de MM\$ 3.217.



## 5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO – (CONSOLIDADO)

La Sociedad generó durante el ejercicio 2019 un flujo neto negativo de MUS\$1.573.-

<b>Flujo de Efectivo (MUS\$)</b>	<b>dic-19</b>	<b>dic-18</b>	<b>Variación</b>
De la Operación	33.364	24.157	9.207
De Financiamiento	(23.408)	(22.253)	(1.155)
De Inversión	(11.529)	(17.899)	6.370
<b>Flujo Neto del Período</b>	<b>(1.573)</b>	<b>(15.995)</b>	<b>14.422</b>

Al comparar el ejercicio 2019 con el 2018, la actividad de operación generó un flujo positivo de MUS\$33.364, los ítems que aportan a esta variación positiva del flujo, son: recaudación producto de la mayor actividad comercial en ambos segmentos de negocios, el recupero de un seguro en la filial, menor pago de impuesto PPM durante el año 2019 por una menor tasa, y flujos obtenidos por liquidación de contratos de forward mantenidos para cobertura de balance.

Con respecto al flujo de financiación, el ítem de intereses pagados mostró un aumento respecto del mismo periodo del año anterior, debido a las nuevas condiciones en el saldo de la deuda consolidada de la compañía. Así también el ítem de desembolso de flujos al accionista presentó un alza con respecto al año anterior, dado por un mayor dividendo definitivo del año anterior, y el mejor resultado del primer semestre 2019. Por otra parte, la finalización del pago de cuotas de dos contratos de arrendamiento financiero impactó en una disminución de desembolso de flujos en este ítem.

En cuanto a los flujos de inversión, durante el año 2019 el desembolso utilizado en obras construcción de proyectos disminuye dado que no existen grandes obras de inversión en curso.

## 6. RAZONES

### DE LIQUIDEZ

	31-12-2019	31-12-2018
<b>LIQUIDEZ CORRIENTE</b>		
<u>Activo Corriente</u>	1,11 veces	1,77 veces
Pasivo Corriente		
<b>RAZON ACIDA</b>		
<u>Activo Corriente - Existencias</u>	1,05 veces	1,67 veces
Pasivo Corriente		

La razón de liquidez corriente de la empresa, al compararla con el ejercicio anterior presenta una disminución, esto se debe a la reclasificación de la cuota del crédito de la matriz que estaba en el largo plazo y un mayor saldo al cierre del ejercicio en cuentas por pagar, situación consecuente al considerar mayor actividad en el segmento ferroviario.

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

	31-12-2019		31-12-2018	
<b>Rotacion Cartera de Crédito</b>				
<u>Ingresos por Venta</u>	8,67	veces	8,47	veces
Promedio Ventas a credito por Cobrar				
<b>Periodo Medio de Cobro</b>				
<u>365</u>	42,11	días	43,11	días
Rotacion Cartera de Crédito				
<b>Periodo Medio de Pago</b>				
<u>365</u>	35,10	días	35,59	días
Rotacion Cartera de Proveedores				

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

## DE ENDEUDAMIENTO

	31-12-2019	31-12-2018
<b>RAZON DE ENDEUDAMIENTO</b>		
<u>Pasivo Total</u> Patrimonio Total	1,02 veces	0,97 veces
<b>PROPORCION DE DEUDA</b>		
<u>Deuda Corto Plazo*</u> Deuda Total	0,20 veces	0,03 veces
<u>Deuda Largo Plazo*</u> Deuda Total	0,80 veces	0,97 veces
<b>COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b>		
<u>Resultado antes de Impuestos e Intereses</u> Gastos Financieros	6,92 veces	8,38 veces

Respecto de la Razón de Endeudamiento, se ha visto afectada por la aplicación de la norma NIIF 16 que señala el reconocimiento de los costos de arrendamiento como pasivos de corto y largo plazo, además del reconocimiento del derecho a uso de dichos activos y al aumento en el saldo al cierre del ejercicio de las cuentas por pagar.

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.

<b>Balance</b>	<b>MUS\$</b>			
	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>	<b>Var.</b>	<b>Var.%</b>
<b>Consolidado</b>				
Activos corrientes	68.359	63.506	4.853	7,6%
Activos no corrientes	261.750	261.893	-143	-0,1%
<b>Total Activos</b>	<b>330.109</b>	<b>325.399</b>	<b>4.710</b>	<b>1,4%</b>
Pasivos corrientes	61.463	35.966	25.497	70,9%
Pasivos no corrientes	105.576	123.879	-18.303	-14,8%
<b>Total Pasivos</b>	<b>167.039</b>	<b>159.845</b>	<b>7.194</b>	<b>4,5%</b>
<b>Patrimonio</b>	<b>163.070</b>	<b>165.554</b>	<b>-2.484</b>	<b>-1,5%</b>
<b>Total Patrimonio y Pasivos</b>	<b>330.109</b>	<b>325.399</b>		

El total de activos en balance presenta un aumento de MUS\$ 4.710. En el ítem de activos corrientes, la variación es explicada por un aumento en el saldo de deudores comerciales dado por mayores ventas del periodo.

Por su parte, la variación en el total de pasivos por MUS\$ 7.194.- se explica en gran medida por la aplicación de la norma NIIF 16, y al aumento en el saldo de cuentas por pagar.

### 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

	31-12-2019	31-12-2018
<b>Propiedades Plantas y Equipos</b>	<b>MUS\$</b>	<b>MUS\$</b>
Terrenos	21.494	21.494
Edificios	80.099	70.893
Maquinaria	254.125	200.537
Equipos de Transportes	1.143	1.135
Equipos de Oficina	171	174
Equipos Informaticos	1.436	1.288
Mejoras derechos de arrendamiento	9.797	9.089
Prop.Planta y Equip. En Arrendamiento Financiero	7.335	3.999
Construcciones en Proceso	27.041	87.329
Otras Propiedades Plantas y Equipos	10.747	10.235
Depreciacion Acumulada	(167.537)	(160.439)
<b>Total Neto, Propiedades, Plantas y Equipos</b>	<b>245.851</b>	<b>245.734</b>
	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<b>Depreciación Acumulada</b>	<b>MUS\$</b>	<b>MUS\$</b>
Edificios	(39.190)	(37.087)
Maquinaria	(110.238)	(106.217)
Equipos de Transportes	(977)	(1.010)
Equipos de Oficina	(149)	(147)
Equipos Informaticos	(1.068)	(956)
Mejoras derechos de arrendamiento	(7.644)	(7.426)
Prop.Planta y Equip. En Arrendamiento Financiero	(2.710)	(1.720)
Otras Propiedades Plantas y Equipos	(5.561)	(5.876)
<b>Total Depreciación Acumulada</b>	<b>(167.537)</b>	<b>(160.439)</b>

Del cuadro anterior podemos observar un aumento en el ítem de Maquinaria, este efecto corresponde al traspaso realizado desde la cuenta construcciones en proceso a obras terminadas en el sitio 3 y bodega La Greda.

**DE RENTABILIDAD**

	<b>31-12-2019</b>	<b>31-12-2018</b>
<b>RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>		
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio Promedio	13,82%	13,93%
<b>RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>		
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo Promedio	6,97%	7,10%
<b>RENDIMIENTO ACTIVOS OPERACIONALES</b>		
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales Promedio	11,15%	11,23%
<b>UTILIDAD POR ACCION (US\$/acc)</b>		
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Número de Acciones	US\$ 0,019	US\$ 0,020

En 2019, la rentabilidad sobre el patrimonio no presenta mayor variación, el resultado del ejercicio es muy similar al año 2018, por consiguiente, la variación se explica principalmente debido a la apreciación del tipo de cambio a finales del ejercicio 2019, al consolidar el patrimonio en pesos de la filial.

La utilidad por acción de los últimos 12 meses está directamente relacionada al resultado, puesto que el número de acciones se mantiene constante, este indicador no presentó una variación significativa respecto del ejercicio 2018.

*\* Utilidad acumulada últimos 12 meses móvil*

## **7. DIVERGENCIAS ENTRE VALORES CONTABLES Y DE MERCADO**

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

Por otra parte, la empresa posee terrenos aledaños 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 horometro para el caso de cada locomotora.

## 8. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

### Tasa de Interés

Al 31 de diciembre de 2019, el 4,6% de la deuda financiera de Puerto Ventanas S.A. consolidado está pactado a tasa fija, el restante 95,4% 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 20,3% corresponde a porción de corto plazo y el 79,7% 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, pesos y dólares.

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\$ 43.121	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 39.375	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 4.503	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 2.915	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 9.009	Variable	TAB 180 + 1,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 8	Fija	3,45%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 185	Fija	4,14%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 30	Fija	2,49%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 82	Fija	3,84%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 62	Fija	2,26%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 121	Fija	7,42%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 94	Fija	2,07%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 177	Fija	7,05%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 10	Fija	2,89%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	Dólares	MM\$ 1.507	Fija	4,77%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	Dólares	MM\$ 1.118	Fija	4,77%	
Transportes FEPASA Ltda.	UF	MM\$ 385	Fija	5,64%	

## Tipo de Moneda

Al 31 de diciembre de 2019, el 22,3% de la deuda financiera de corto plazo está en unidades de fomento y pesos. El 77,7% restante está en dólares y corresponde a la cuota de capital y devengo de intereses a la fecha de cierre del presente informe de los créditos de la matriz y dos créditos por leasing de la filial.

Respecto de la deuda de largo plazo el 78,8% se encuentra en dólares y corresponde a los créditos tomados por la matriz y la porción de largo plazo de los dos créditos por leasing de la filial, el 21,2% 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 diciembre 2019 y 31 de diciembre de 2018:

Tipo de Moneda	31-12-2019 MU\$	31-12-2018 MU\$
<b>Total Activos</b>	<b>330.109</b>	<b>325.399</b>
Dólares (US\$)	150.731	159.161
Pesos no reajustables	179.313	165.705
Pesos reajustables	65	533
<b>Pasivos</b>	<b>167.039</b>	<b>159.845</b>
Dólares (US\$)	109.747	105.354
Euros (EUR\$)	13	2
Pesos no reajustables	54.488	51.230
Pesos reajustables	2.791	3.259
<b>Patrimonio Controlador</b>		
Dólares (US\$)	117.499	117.599
<b>Patrimonio No Controlador</b>		
Dólares (US\$)	45.571	47.955
<b>Total Pasivo y Patrimonio</b>	<b>330.109</b>	<b>325.399</b>