



Análisis Razonado Consolidado Marzo 2020

El presente análisis está efectuado sobre el periodo terminado al 31 de marzo de 2020 y se compara con igual periodo del año 2019, 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\$			
	31-03-2020	31-03-2019	Var.	Var. %
Consolidado				
Ingresos Ordinarios	37.911	43.671	(5.760)	-13,19%
Costo de Ventas	(26.767)	(30.323)	3.556	-11,73%
Ganancia Bruta	11.144	13.348	(2.204)	-16,51%
<i>Margen Bruto</i>	29%	31%		
Otros ingresos, por función	29	43	(14)	32,56%
Gasto de administración	(4.057)	(4.244)	187	-4,41%
Otros gastos, por función	0	0	0	
Otras ganancias (pérdidas)	(24)	11	(35)	318,18%
Resultado Operacional	7.092	9.158	(2.066)	-22,56%
<i>Margen Operacional</i>	19%	21%		
Ingresos financieros	30	66	(36)	-54,55%
Costos financieros	(1.207)	(1.287)	80	-6,22%
Deterioro de valor de ganancias y reversión de pérdidas	(1)	0	(1)	
Diferencias de cambio	(117)	46	(163)	-354,35%
Resultado por unidades de reajuste	(2)	2	(4)	-200,00%
Gasto por Impuesto a las ganancias	(1.237)	(2.202)	965	-43,82%
Utilidad Neta de la Controladora	4.013	5.362	(1.349)	-25,16%
Utilidad Neta de la no Controladora	545	421	124	-29,45%
Utilidad del Ejercicio	4.558	5.783	(1.225)	-21,18%
<i>Margen Neto</i>	12%	13%		
EBITDA	10.462	12.491	(2.029)	-16,24%
<i>Margen Ebitda</i>	28%	29%		

	mar-20	mar-19
M-Ton transferidas Puerto	1.272	1.529
M-Ton-km Fepasa	256.730	270.659
TC Cierre	852,03	678,53

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 primer trimestre del año 2020 los ingresos consolidados de la compañía presentaron una disminución de 13,19% respecto del mismo periodo del año anterior, esta disminución, se produce principalmente por menores transferencias de carbón, de concentrado de cobre, clinker y ácido en el segmento portuario y el efecto del tipo de cambio al traspasar a dólar los ingresos de la filial.

Por su parte, el costo de venta consolidado presenta una disminución un 11,73% en comparación al mismo periodo anterior, esta disminución se explica por el efecto consolidado de menor mayor actividad operacional y mix de carga.

La Ganancia Bruta Consolidada al cierre del trimestre enero-marzo que se analiza, alcanzó MU\$ 11.144 un 16,51% menor respecto del año anterior y considerando que los gastos de administración consolidados presentaron una mantuvieron similares al ejercicio anterior alcanzando los MUS 4.057, tenemos un Resultado Operacional consolidado de MU\$ 7.092.- un 22,56% menor respecto del primer trimestre del 2019.

Por su parte el EBITDA consolidado de la compañía alcanzó MUS\$ 10.462 un 16,24% menor que el mismo periodo del año 2019. Para explicar esta variación veamos lo que sucede por segmento de negocio:

- El segmento de negocios portuario presentó ingresos por MUS\$ 15.567.- lo que representa una disminución de 21,24%, el plan de descarbonización impulsado por el gobierno ha impactado en menores cargas transferidas de carbón, las que disminuyeron 23,13%, esto implicó menores ingresos en este ítem de 19,95%, seguido por menores transferencias de concentrado de cobre por 21,8% esto representa menores ingresos por este ítem de 46,69%, por su parte las transferencias de Clinker bajaron en un 13,9% que repercutió en menor ingreso de 13,17%, ácido mostró una disminución de 9,06% lo que se traduce en un 6,47% de menor ingreso. De las cargas que presentaron aumentos tenemos, granos con un 8,51% y combustible con 2,47%, ambas respecto del mismo periodo del año anterior.
- El segmento de negocios ferroviario y rodoviarios, presentó ingresos por MM\$ 17.914.- en las ventas en pesos, lo cual representa un aumento del 12,29% en pesos, en comparación al año 2019. Sin embargo, al convertir a moneda dólar, la diferencia comparado con el año anterior representa una disminución de 10,58%.
- En términos de costo de operación, el segmento portuario presenta una disminución de 26,64%. Esta disminución se explica principalmente por: a) menor actividad, b) distinto mix de carga y c) la apreciación del tipo de cambio. En cuanto al aumento del 13,92% 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 primer trimestre del 2020 los ingresos financieros consolidados, registran una disminución del 54,55% 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, disminuyeron en un 6,22% explicado principalmente por el pago de las cuotas de arrendamientos financieros de la filial y el efecto del tipo de cambio al traspasarlas a dólar.

En el ítem de impuestos a las ganancias consolidado, presenta una disminución que es consecuente con el menor resultado del trimestre.

Ingresos y Costos por Segmento	MUS\$			
	31-03-2020	31-03-2019	Var.	Var. %
Ingresos Negocio Portuario	15.567	19.766	(4.199)	21,24%
Ingresos Ferroviarios y Rodoviaros	22.344	23.905	(1.561)	6,53%
Total Ingresos	37.911	43.671	(5.760)	13,19%
Costos operacionales Portuarios	(5.895)	(8.036)	2.141	-26,64%
Costos operacionales Ferroviarios y Rodoviaros	(17.526)	(18.943)	1.417	-7,48%
Depreciación y Amortización Portuaria	(1.710)	(1.501)	(209)	-13,92%
Depreciación y Amortización Ferroviaria	(1.636)	(1.843)	207	11,23%
Total Costos	(26.767)	(30.323)	3.556	-11,73%

- La carga transferida en Puerto Ventanas S.A. presentó una disminución de 16,85%

Puerto Ventanas	mar-20	mar-19	Variación
	ton	ton	2019/18
Carbón	431.368	561.189	-23,13%
Concentrado	410.498	525.017	-21,81%
Clinker	81.593	94.770	-13,90%
Granos	171.858	158.381	8,51%
Acido	75.498	83.022	-9,06%
Otros	60.192	67.234	-10,47%
Combustibles	40.735	39.753	2,47%
Total	1.271.742	1.529.366	-16,85%

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 2020 el 14,2% 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 49,8%

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 60,6% 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 2020 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 9,90%, de las cuales Puerto Ventanas presentó una disminución de tonelaje transferido de un 16,85%.

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. mar-2020 MM\$	Acum. mar-2019 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	17.914	15.954	12,29%
Costo de ventas	(15.340)	(13.872)	-10,58%
Ganancia bruta	2.574	2.082	23,63%
Gasto de administración	(1.357)	(1.063)	-27,66%
Otros ingresos, por función	23	29	-20,69%
Otros gastos, por función	-	-	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	(20)	7	n.a.
Ingresos financieros	4	36	-20,77%
Costos financieros	(204)	(229)	-6,57%
Diferencias de cambio y unidades de reajuste	(127)	(34)	-392,27%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	893	828	7,85%
Impuesto a las ganancias	36	(245)	n.a.
Utilidad (Pérdida) después de Impuesto	929	583	59,35%
Depreciación y amortización	(1.314)	(1.233)	-6,57%
EBITDA	2.553	2.281	11,92%
M-Ton/Km	256.730	270.659	-5,15%
M-Ton	1.740	1.827	-4,76%

La compañía mostró respecto del primer trimestre del año 2019 una baja en las toneladas transportadas de 4,76% y una baja en las toneladas-kilometro transportadas de 5,15%. La disminución en la carga se explica principalmente por un efecto combinado de menor movimiento de residuos domiciliarios, celulosa graneles, industrial y minería mayor movimiento forestal principalmente trozos y contenedores. Con lo anterior los ingresos en el transporte ferroviario disminuyeron, sin embargo, los ingresos por Servicios y Otros aumentaron en mayor proporción debido principalmente a servicios rodoviarios para transporte de concentrado de cobre y transporte rodoviario de escoria para la División El Teniente de Codelco. Además de los servicios prestados por Transportes Fepasa Ltda. en la segunda región del país. Ambas fuentes de ingresos, Ferroviaria y Servicios, sumados dan un alza total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de 12,29%

Para el caso del Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa mantiene 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 un aumento de 13,4% en el periodo enero a marzo respecto del mismo periodo del año 2019, 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, los aumentos de transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas y una disminución en el 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 presentaron un aumento en el acumulado del primer trimestre 2020 respecto del 2019.

Para analizar los costos de ventas separamos aquellos de carácter variable de los de carácter fijo. Los costos variables de mayor aumento respecto del mismo trimestre del 2019 son principalmente combustible, debido al aumento del precio promedio del petróleo aumento de gasto en mantenimiento de carros, locomotoras, grúas y vías, incluyendo mano de obra de mantenimiento (+14%), todo por MM\$ 187; aumento de los Costos del Personal de Tripulación por MM\$ 177 (mayores dotaciones en Operaciones, aumento en el pago de bonos variables y viáticos); depreciación (+2,9%); aumento de los costos indirectos de operación por MM\$ 189 (costos de personal + MM\$19; asesorías +MM\$ 34, mantenimiento de instalaciones +MM\$ 15; arriendos de equipos +MM\$44; transporte de persona MM\$ 60 entre otros); aumento de los costos indirectos de mantenimiento por MM\$ 24 principalmente en lo respecta a Asesorías. Respecto al aumento de gastos en partidas variables de mantenimiento; un problema que hemos debido sortear han sido los daños sufridos en la vía, principalmente en la SD 4, en donde se han detectado retiro de componentes de sujeción de la vía por parte de terceros. Lo anterior ha obligado a mantener patrullajes en la zona para asegurar la operación del tren de forma segura evitando accidentes de gravedad. En el caso de los gastos de remuneraciones se produce un efecto combinado de ajuste al alza de las dotaciones (+11,9%; 64 personas) y ajustes de los salarios por variación de IPC.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al 14,4% (13,1% en 2019). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de Administración y los gastos financieros respecto del mismo período de 2019, que veremos a continuación, permitió que el cierre de año de la compañía aumentara sus utilidades antes de impuesto en un 7,8; alcanzando MM\$ 893 (MM\$828 en 2019).

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en MM\$ 296 (28%) 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 un deterioro respecto al año 2019 (-69%, MM\$ -323 en 2020 vs MM\$ -192 en 2019), altamente influenciado por una mayor pérdida por diferencia de tipo de cambio, MM\$ 93 respecto de 2019, dada la apreciación del dólar estadounidense respecto del peso chileno (MM\$ -127 en 2020 versus MM\$ -34 en 2019), menores ingresos financieros y otros ingresos por MM\$ 38 (MM\$ 27 en 2020 versus MM\$ 65 en 2019) dados los menores intereses por mora cobrado a clientes, situación que debe revertirse durante el segundo trimestre del presente año, otras ganancias/(pérdidas) No Operacionales pasaron de MM\$ 7 (2019) a MM\$ -20 (2020) principalmente influenciado por la recuperación de gastos de emergencias ocurrida el pasado año. También tuvimos efectos positivos debido al menor costo financiero por MM\$ 25 (MM\$ -204 en 2020 y MM\$ 229 en 2019) dada la menor tasa de interés en los créditos de largo plazo.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por MM\$ 1.961, un alza en los costos directos de la operación, un incremento en los gastos de administración y ventas y mayor pérdida no operacional, todo respecto del mismo periodo del año anterior, la sociedad logró cerrar el primer trimestre del año 2019 con una utilidad antes de impuestos de MM\$ 893 en comparación con el resultado acumulado de 2019, en donde las ganancias antes de impuesto habían sido de MM\$ 828.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO – (CONSOLIDADO)

La Sociedad generó durante el primer trimestre del año 2020 un flujo neto positivo de MUS\$8.218.-

Flujo de Efectivo (MUS\$)	mar-20	mar-19	Variación
De la Operación	12.604	6.499	6.105
De Financiamiento	(406)	(404)	(2)
De Inversión	(3.980)	(2.184)	(1.796)
Flujo Neto del Período	8.218	3.911	4.307

Al comparar el trimestre enero-marzo 2020 con el mismo periodo del 2019, la actividad de operación generó un flujo positivo de MUS\$12.604, los ítems relevantes que aportan a esta variación positiva del flujo, son: a) un 36% que está dado por mayor recaudación en enero del 2020 producto de la mayor actividad comercial en la matriz durante el mes anterior, b) 32% explicado por menor desembolso en pago a proveedores por distinto mix de carga y el efecto del tipo de cambio al traspasar los costos en pesos a dólar y c) 32% por menor desembolso en el ítem de pagos a y por cuenta de empleados, dado por la variación del tipo de cambio.

Con respecto al flujo de financiación, no mostró mayor variación dado que se mantuvo el plan de pago que corresponde a los desembolsos efectuados por arrendamientos financieros.

En cuanto a los flujos de inversión, durante el primer trimestre del año 2020 el desembolso utilizado presentó un aumento, esto se explica por las inversiones de mantenimiento de la matriz y compra de activo fijo por parte de la filial.

6. RAZONES

DE LIQUIDEZ

	31-03-2020	31-03-2019
LIQUIDEZ CORRIENTE		
<u>Activo Corriente</u>	1,20 veces	1,11 veces
Pasivo Corriente		
RAZON ACIDA		
<u>Activo Corriente - Existencias</u>	1,13 veces	1,05 veces
Pasivo Corriente		

La razón de liquidez corriente de la empresa, al compararla con el primer trimestre del año anterior presenta un aumento, esto se debe principalmente a: a) al menor saldo que presenta la cuentas por pagar comerciales disminución explicada por distinto mix de carga y el efecto del tipo de cambio al transformar los pesos a dólar y b) una disminución en la cuenta de provisiones corrientes por beneficios a los empleados, por efecto del tipo de cambio.

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

	31-03-2020		31-03-2019	
Rotacion Cartera de Crédito				
<u>Ingresos por Venta</u>	2,07	veces	2,12	veces
Promedio Ventas a credito por Cobrar				
Periodo Medio de Cobro				
<u>365</u>	37,70	días	36,82	días
Rotacion Cartera de Crédito				
Periodo Medio de Pago				
<u>365</u>	38,54	días	30,15	días
Rotacion Cartera de Proveedores				

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

DE ENDEUDAMIENTO

	31-03-2020	31-12-2019
RAZON DE ENDEUDAMIENTO		
<u>Pasivo Total</u> Patrimonio Total	1,02 veces	1,02 veces
PROPORCION DE DEUDA		
<u>Deuda Corto Plazo*</u> Deuda Total	0,20 veces	0,20 veces
<u>Deuda Largo Plazo*</u> Deuda Total	0,80 veces	0,80 veces
COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS		
<u>Resultado antes de Impuestos e Intereses</u> Gastos Financieros	5,80 veces	7,20 veces

Respecto de la Razón de Endeudamiento y porción de deuda, no presentan variación.

Al analizar la cobertura de gastos financieros, presenta una disminución, esto se explica por menor resultado del trimestre enero-marzo 2020 respecto del mismo periodo del año 20019.

Balance	MUS\$			
	31-03-2020	31-12-2019	Var.	Var.%
Consolidado				
Activos corrientes	63.667	68.359	-4.692	-6,9%
Activos no corrientes	248.586	261.750	-13.164	-5,0%
Total Activos	312.253	330.109	-17.856	-5,4%
Pasivos corrientes	52.920	61.463	-8.543	-13,9%
Pasivos no corrientes	105.088	105.576	-488	-0,5%
Total Pasivos	158.008	167.039	-9.031	-5,4%
Patrimonio	154.245	163.070	-8.825	-5,4%
Total Patrimonio y Pasivos	312.253	330.109		

El total de activos en balance presenta una disminución de MUS\$ 17.856. En el ítem de activos corrientes, la variación es explicada por menor saldo de deudores comerciales dada la menor actividad comercial del trimestre por distinto mix de carga, en activos corriente el impacto lo produce el efecto del tipo de cambio al transformar los pesos de la filial en el ítem propiedades plantas y equipos.

Por su parte, la variación en el total de pasivos por MUS\$ 9.031.- se explica en gran medida por el distinto mix de carga y el efecto del tipo de cambio al traspasar los pesos a dólar en el saldo de cuentas por pagar y provisiones corrientes por beneficio a los empleados.

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

	31-03-2020	31-12-2019
	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos		
Terrenos	21.494	21.494
Edificios	80.102	80.099
Maquinaria	236.968	254.125
Equipos de Transportes	1.069	1.143
Equipos de Oficina	158	171
Equipos Informaticos	1.356	1.436
Mejoras derechos de arrendamiento	12.524	9.797
Construcciones en Proceso	23.538	27.041
Otras Propiedades Plantas y Equipos	10.830	10.747
Depreciacion Acumulada	(157.732)	(165.181)
Total Neto, Propiedades, Plantas y Equipos	230.307	240.872
	31-03-2020	31-12-2019
	MUS\$	MUS\$
Depreciación Acumulada		
Edificios	(39.716)	(39.190)
Maquinaria	(104.005)	(110.512)
Equipos de Transportes	(962)	(1.057)
Equipos de Oficina	(139)	(149)
Equipos Informaticos	(1.029)	(1.068)
Mejoras derechos de arrendamiento	(6.979)	(7.644)
Otras Propiedades Plantas y Equipos	(4.902)	(5.561)
Total Depreciación Acumulada	(157.732)	(165.181)

Del cuadro anterior podemos observar una disminución en el ítem de Maquinaria, este efecto corresponde principalmente al efecto del tipo de cambio al traspasar a dólar los pesos de la filial.

DE RENTABILIDAD

	31-03-2020	31-03-2019
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio Promedio	13,43%	15,36%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO		
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo Promedio	6,70%	7,84%
RENDIMIENTO ACTIVOS OPERACIONALES		
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales Promedio	11,21%	12,52%
UTILIDAD POR ACCION (US\$/acc)		
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Número de Acciones	US\$ 0,018	US\$ 0,022

En el trimestre enero-marzo 2020, el indicador de rentabilidad sobre el patrimonio se ve afectado negativamente producto del menor resultado y el efecto del tipo de cambio 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 mostró una disminución respecto del primer trimestre del 2019.

* *Utilidad acumulada últimos 12 meses móvil*

7. DIVERGENCIAS ENTRE VALORES CONTABLES Y DE MERCADO

Con respecto a los activos fijos al término del primer trimestre del 2020, 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 horómetro para el caso de cada locomotora.

8. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de Interés

Al cierre del primer trimestre del 2020, el 4,3% de la deuda financiera de Puerto Ventanas S.A. consolidado está pactado a tasa fija, el restante 95,7% 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 21% corresponde a porción de corto plazo y el 79% 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\$ 43.476	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 39.707	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 4.547	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 2.940	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 9.088	Variable	TAB 180 + 1,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 5	Fija	3,45%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 158	Fija	4,14%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 24	Fija	2,49%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 68	Fija	3,84%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 50	Fija	2,26%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 114	Fija	7,42%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 88	Fija	2,07%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 165	Fija	7,05%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 9	Fija	2,89%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	Dólares	MM\$ 1.653	Fija	4,77%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	Dólares	MM\$ 1.233	Fija	4,77%	
Transportes FEPASA Ltda.	UF	MM\$ 9	Fija	6,10%	
Transportes FEPASA Ltda.	UF	321	Fija	5,64%	

Tipo de Moneda

Al término del primer trimestre del 2020, el 20,1% de la deuda financiera de corto plazo está en unidades de fomento y pesos. El 79,9% 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 81% 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 19% 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 2020 y 31 de diciembre de 2019:

Tipo de Moneda	31-03-2020 MU\$	31-12-2019 MU\$
Total Activos	312.253	330.109
Dólares (US\$)	161.894	150.731
Pesos no reajustables	145.808	179.313
Pesos reajustables	4.551	65
Pasivos	158.008	167.039
Dólares (US\$)	111.848	109.747
Euros (EUR\$)	1	13
Pesos no reajustables	43.765	54.488
Pesos reajustables	2.394	2.791
Patrimonio Controlador		
Dólares (US\$)	113.830	117.499
Patrimonio No Controlador		
Dólares (US\$)	40.415	45.571
Total Pasivo y Patrimonio	312.253	330.109