



Análisis Razonado Consolidado Septiembre 2021

El presente análisis esta efectuado sobre el periodo terminado al 30 de septiembre de 2021 y se compara con igual periodo del año 2020, 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\$			
	30-09-2021	30-09-2020	Var.	Var. %
Consolidado				
Ingresos Ordinarios	125.595	107.687	17.908	16,6%
Costo de Ventas	(87.712)	(75.566)	(12.146)	-16,1%
Ganancia Bruta	37.883	32.121	5.762	17,9%
<i>Margen Bruto</i>	30%	30%		
Otros ingresos, por función	712	84	628	747,6%
Costos de distribución	0	0	0	
Gasto de administración	(13.365)	(11.645)	(1.720)	-14,8%
Otros gastos, por función	0	0	0	
Otras ganancias (pérdidas)	392	(127)	519	408,7%
Resultado Operacional	25.622	20.433	5.189	25,4%
<i>Margen Operacional</i>	20%	19%		
Ingresos financieros	8	373	(365)	-97,9%
Costos financieros	(3.038)	(3.376)	338	10,0%
Deterioro de valor de ganancias y reversión de pérdidas	(17)	(1)	(16)	1600,0%
Diferencias de cambio	206	3	203	6766,7%
Resultado por unidades de reajuste	(1)	1	(2)	-200,0%
Resultado antes de impuestos	22.780	17.433	5.347	30,7%
Gasto por Impuesto a las ganancias	(4.882)	(4.240)	(642)	-15,1%
Utilidad Neta de la Controladora	15.781	12.398	3.383	27,3%
Utilidad Neta de la no Controladora	2.117	795	1.322	166,3%
Utilidad del Ejercicio	17.898	13.193	4.705	35,7%
<i>Margen Neto</i>	14%	12%		
EBITDA	36.546	30.664	5.882	19,2%
<i>Margen Ebitda</i>	29%	28%		
	sept-21	sept-20		
M-Ton transferidas Puerto	3.826	3.832		
M-Ton-km Fepasa	892.785	770.169		
TC Cierre	811,90	788,15		

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 cierre del tercer trimestre del año 2021 los ingresos consolidados de la compañía presentan un aumento de 16,6% respecto del mismo periodo del año anterior. El segmento portuario al cierre del tercer trimestre del 2021 presenta un tonelaje muy similar al mismo periodo del año anterior, pero con distinto mix de carga transferida. Las cargas que presentaron aumento pertenecen a clientes del rubro minero y construcción. En cuanto al segmento ferroviario-rodoviario, presentó un aumento en las toneladas kilometro transportadas que repercutieron en mayores cargas principalmente para clientes del rubro Industrial, contenedores, forestal y celulosa. El impacto del tipo de cambio favorece positivamente este segmento.

Por su parte, el costo de venta consolidado presenta un aumento de 16,1% en comparación al mismo periodo del año anterior, este aumento en los costos se explica por el mix de carga en el segmento portuario, mayor actividad en el segmento ferroviario y un aumento en la depreciación por la incorporación de activo fijo principalmente en la filial FEPASA.

La Ganancia Bruta Consolidada al cierre del tercer trimestre del 2021, alcanzó MUS\$ 37.883 un 17,9% mayor respecto del periodo comparado del año anterior y considerando que los gastos de administración consolidados presentaron un aumento de 14,8% respecto del mismo periodo del año 2020 alcanzando los MUS\$ 13.365, se obtiene un Resultado Operacional consolidado de MUS\$ 25.622, esto es un 25,4% mayor respecto del mismo periodo del año anterior.

Por su parte el EBITDA consolidado de la compañía alcanzó MUS\$ 36.546 un 19,2% mayor en comparación al EBITDA obtenido el periodo enero-septiembre 2020. La variación se explica por:

El segmento de negocios portuario presentó ingresos por MUS\$ 54.054.- esto es un 12,5%, mayor a lo alcanzado al cierre del mismo periodo del año 2020, este aumento se explica por mix de carga transferida de las cuales podemos señalar que las que presentaron un mejor desempeño respecto del periodo enero septiembre 2020 son: concentrado con un 17,5%. La mayor actividad del cliente se debe a que la disponibilidad de agua por efecto de la sequía, factor importante en la producción de concentrado, tuvo un menor impacto en el presente periodo comparado con el año anterior. Por su parte Clinker durante el periodo enero a septiembre 2020 sufrió una caída por efecto del Covid, situación que se revierte durante el presente periodo en el cual esta carga presentó un aumento 9,4% respecto del periodo enero septiembre del año anterior y por último combustibles presenta un aumento de un 5,1% por mayor actividad del cliente.

En contraposición, las cargas que presentaron menor movimiento en el periodo comparado corresponden a otras cargas, particularmente Petcoke que disminuyó un 89,3% con respecto al periodo anterior debido a la no exportación ni cabotaje de nuestro cliente que moviliza este producto y Asfalto que disminuyó un 32,7% por menor actividad del cliente. Por otro lado, Granos disminuyó un 29,9% debido a situación puntual de congestión en los sitios de descarga para este producto. Por último, Carbón

presentó una caída de 3,4% debido a la menor generación de energía por parte del cliente de este rubro respecto del mismo periodo del año 2020.

Por otra parte, durante este periodo, se ha dispuesto la reserva de un terreno de la compañía para proyectos de un tercero, esta operación ha impactado en un aumento de los ingresos en comparación al mismo periodo del año 2020.

También es importante señalar que el efecto Covid-19 sigue impactando las operaciones de nuestros clientes, los cuales han realizado operaciones con dotaciones limitadas de personal.

- El segmento de negocios ferroviario y rodoviarios, presentó ingresos por MM\$ 52.596.- en las ventas en pesos, lo cual representa un aumento de 10%, en comparación al mismo periodo del año 2020. Sin embargo, el impacto del tipo de cambio al convertir los ingresos de moneda peso a dólar incrementa la diferencia y pasa a convertirse en un aumento de 20%.
- En términos de costo de operación, el segmento portuario presenta una variación negativa de 16,2%. En costos variables, el distinto mix de carga y el factor climático (cierres de puerto por marejadas) implicó mayor congestión en los sitios de atraque y en el consecuente proceso de atención de las naves. Por el lado de los costos fijos, finalizó el proceso de negociación colectiva con uno de los sindicatos existentes en la compañía, cerrando un acuerdo por el próximo periodo de 3 años. Finalmente, el mayor uso del sistema transportador impactó en mayor gasto de mantención. En cuanto a la mayor depreciación por 4,3% se explica por la activación de nuevos equipos. El aumento de costos, no se encuentra exento de la contingencia sanitaria debido al Covid-19, que ha repercutido en mayores gastos considerando sanitizaciones periódicas dentro de las instalaciones, turnos con dotación mínima manteniendo al personal mayor de 60 años y enfermos crónicos en sus hogares, además de implementar cuarentenas obligatorias por contacto estrecho, así también mayor gasto en transporte, colaciones, insumos de protección personal, exámenes y comunicaciones.
- Por su parte los costos ferroviarios y rodoviarios en pesos, muestran un aumento en los costos de 7,5%, explicado en mayores costos variables principalmente servicios multimodales, combustible, peajes, indemnizaciones y costos de mantenimiento por mayor actividad y depreciación por activación de maquinarias y equipos y mayor actividad.

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

Al cierre del tercer trimestre del 2021 los ingresos financieros consolidados, registran una disminución de 97,9% respecto del periodo comparado, esta disminución se explica básicamente porque durante el periodo enero a septiembre del año 2020 la matriz contó con la colocación de saldos promedio de caja mayores a los del presente periodo y a tasas mejores y en la filial FEPASA se registró mayor cobro de intereses por mora.

En cuanto a los costos financieros, presentaron una variación positiva de 10% explicado principalmente por la renegociación de las cuotas de arrendamientos financieros de la filial FEPASA y del menor saldo deuda de la matriz.

En el ítem de impuestos a las ganancias consolidado, presenta un aumento de 15,1% que es explicado principalmente por el mayor resultado al cierre del tercer trimestre del 2021 comparado contra el mismo periodo del año anterior.

Ingresos y Costos por Segmento	MUS\$			
	30-09-2021	30-09-2020	Var.	Var. %
Ingresos Negocio Portuario	54.054	48.065	5.989	12,5%
Ingresos Ferroviarios y Rodoviaros	71.541	59.622	11.919	20,0%
Total Ingresos	125.595	107.687	17.908	16,6%
Costos operacionales Portuarios	(20.327)	(17.489)	(2.838)	-16,2%
Costos operacionales Ferroviarios y Rodoviaros	(56.052)	(47.972)	(8.080)	-16,8%
Depreciación y Amortización Portuaria	(5.351)	(5.129)	(222)	-4,3%
Depreciación y Amortización Ferroviaria	(5.982)	(4.976)	(1.006)	-20,2%
Total Costos	(87.712)	(75.566)	(12.146)	-16,1%

La carga transferida en Puerto Ventanas S.A. presentó una variación negativa de 0,2%

Puerto Ventanas	sept-21	sept-20	Variación
	ton	ton	2021/20
Carbón	1.180.843	1.221.818	-3,4%
Concentrado	1.641.457	1.397.392	17,5%
Clinker	300.628	274.751	9,4%
Granos	290.730	414.471	-29,9%
Acido	241.542	240.838	0,3%
Otros	49.416	166.997	-70,4%
Combustibles	121.687	115.815	5,1%
Total	3.826.303	3.832.082	-0,2%

Análisis de Resultados de FEPASA (ver punto 4).

2. INVERSIONES

La compañía continúa en la ejecución de su plan de inversiones de mantenimiento y la filial FEPASA continúa realizando inversiones de mantenimiento y las asociadas a proyectos con sus clientes.

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 septiembre de 2021 el 13,1% 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 51,6%

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 63,5% 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.

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)

Estado de Resultado	MM\$			
	30-09-2021	30-09-2020	Var.	Var. %
Consolidado				
Ingresos Ordinarios	52.596	47.796	4.800	10,0%
Costo de Ventas	(45.599)	(42.412)	(3.187)	-7,5%
Ganancia Bruta	6.997	5.384	1.613	30,0%
<i>Margen Bruto</i>	13%	11%		
Gasto de administración	(4.194)	(3.704)	(490)	13,2%
Otros ingresos, por función	507	67	440	657,0%
Otras ganancias (pérdidas)	325	(65)	390	n.a.
Resultado Operacional	3.636	1.682	1.954	116,14%
<i>Margen Operacional</i>	7%	4%		
Ingresos financieros	6	275	(269)	-97,9%
Costos financieros	(427)	(526)	99	-18,9%
Deterioro de Valor (NIIF9)	(13)	0		n.a.
Diferencias de cambio	(76)	(116)	40	-34,6%
Resultado antes de impuestos	3.126	1.315	1.811	137,8%
Gasto por Impuesto a las ganancias	96	39	57	144,0%
Utilidad del Ejercicio	3.222	1.354	1.868	104,9%
<i>Margen Neto</i>	6%	3%		
Depreciación	(4.424)	(3.988)	(436)	11,0%
EBITDA	7.735	5.735	2.000	34,9%
<i>Margen Ebitda</i>	14,7%	12,0%		
Miles de Tons-Km (solo transporte Ferroviario)	892.785	770.169	122.616	15,9%
Miles de Tons (solo transporte Ferroviario)	4.985	5.137	(152)	-3,0%

Nuestra Filial FEPASA, mostró durante al cierre del tercer trimestre del año 2021 respecto de igual período de 2020 una disminución en las toneladas transportadas de un 3,0% y un aumento de un 15,9% en las toneladas-kilometro transportadas. Los negocios que presentaron aumento fueron del rubro Forestal, Celulosa, favorecidos por el mayor transporte de trozos, Minería, Contenedores e Industrial.

Los Negocios del rubro forestal, la empresa reanudó sus operaciones al sur de Temuco, en enero del presente año debido a la puesta en operaciones de los puentes Toltén y Cautín, lo que permitió un aumento mayor en toneladas-kilómetro dada la reanudación de las operaciones en Mariquina.

Para mantener continuidad operacional, en la denominada zona roja, entre Ercilla y Collipulli, la empresa ha debido destinar mayores recursos en materia de seguridad

Por su parte, el transporte de productos de Minería en tren mostró un aumento en toneladas, durante el periodo enero septiembre del año 2021 respecto de igual período de 2020, por mayor actividad en el transporte de concentrado de cobre. También es importante señalar que aumentaron las ventas rodoviarias y de servicio para la minería por transporte de concentrado de cobre.

En el caso de otros tipos de cargas como graneles, residuos, contenedores e industrial se tuvo un dispar desempeño mientras contenedores mostró crecimiento en sus ingresos explicados por un aumento en las frecuencias e incremento en la carga; graneles se mantuvo ingresos constantes por otra parte, residuos e industrial mostraron caídas. Con todo, los ingresos de estos segmentos cayeron en lo que va del año 2021 respecto de 2020.

Finalmente, los ingresos por servicios y otros cayeron, respecto del mismo periodo del año pasado debido a menor actividad en la segunda región por parte del segmento camiones.

Al analizar los Costos de Ventas se aprecia un mayor costo por MM\$ 3.187 respecto del periodo enero septiembre del año 2020, explicado principalmente por mayores costos de combustible por mayores precios y por mayor consumo, también por mayor costo de peajes, mayor depreciación debido al mayor uso de carros y locomotoras por mayor cantidad de toneladas-kilometro recorridas y mayores costos de personal debido a gastos de indemnización de personal de la filial Transportes FEPASA, aumento de gastos en servicios multimodales y aumento en mantención de carros y locomotoras, mayores costos de transporte de tripulantes a razón de la emergencia sanitaria debido al COVID-19 que sigue afectando y mayores costos por seguridad y vigilancia debido por vigilancia en la zona Ercilla-Collipulli.

Todo lo anterior lleva a que el margen bruto se situara en torno al 13,3% (11.3% para 2020). Este desempeño en la operación sumada a los gastos de administración que mostraron un alza y menores gastos financieros respecto del mismo período de 2020 por menores tasas, llevaron a que, al cierre del tercer trimestre del año 2021, la compañía presente utilidades antes de impuesto mayores en un 137,8% en comparación al mismo periodo del 2020.

El Ebitda, mostró un aumento de 34,9% respecto a igual período del año 2020, principalmente dado por un mayor resultado operacional.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO – (CONSOLIDADO)

La Sociedad generó al cierre del tercer trimestre del año 2021 un flujo neto negativo de MUS\$16.825.-

Flujo de Efectivo (MUS\$)	sept-21	sept-20	Variación
De la Operación	25.896	31.359	(5.463)
De Financiamiento	(30.202)	(10.194)	(20.008)
De Inversión	(12.519)	(10.206)	(2.313)
Flujo Neto del Período	(16.825)	10.959	(27.784)

Al 30 de septiembre de 2021 la actividad de operación generó un flujo positivo de MUSD 25.896.- monto menor comparado con el mismo periodo del año anterior, esta disminución se explica en los siguientes ítems; Recaudación, en los primeros meses del año 2020 hubo una recaudación no habitual por estados de pago facturados en diciembre de 2019, esta recaudación no se repite en 2021, esto provoca un efecto de menor recaudación de la matriz. Impuestos, producto de la pandemia COVID, el gobierno permitió en 2020 que las empresas postergaran algunos meses el pago de pagos provisionales mensuales, procediendo al pago total en abril del 2021, por esta razón existe un mayor desembolso de flujos en este ítem. Proveedores y Pagos al personal, ambos ítem afectados por el tipo de cambio principalmente al traspasar a dólar los pesos de la filial FEPASA

Con respecto al flujo de financiación, al cierre del tercer trimestre del 2021 presenta un monto negativo de MUSD 30.202.- durante el periodo comparado del 2020 la filial FEPASA contrató préstamos, situación que no ocurre dentro del periodo enero a septiembre del año 2021, esto sumado al pago de deuda por préstamos y arrendamientos financieros de la filial FEPASA y la cuota del crédito de la matriz generan el desembolso señalado.

En cuanto a los flujos de inversión, durante el periodo enero septiembre del año 2021 el desembolso efectuado presentó un aumento en comparación al mismo periodo del año anterior. El 73% de los flujos desembolsados corresponden a la filial FEPASA, principalmente destinados a proyectos con clientes y un 27% corresponden a la matriz y están asociados principalmente a inversiones de mantenimiento.

6. RAZONES

LIQUIDEZ CORRIENTE	30-09-2021		31-12-2020	
<u>Activo Corriente</u>	0,89	veces	1,12	veces
Pasivo Corriente				

RAZON ACIDA	30-09-2021		31-12-2020	
<u>Activo Corriente - Existencias</u>	0,79	veces	1,04	veces
Pasivo Corriente				

La razón de liquidez corriente presenta una disminución, explicada principalmente por el menor saldo de efectivo y equivalente al efectivo, en la matriz el desembolso para el pago de cuota de crédito bancario y en la filial FEPASA debido a desembolsos para sus proyectos de inversión, lo anterior sumado a la estructura de la nueva deuda adquirida por la filial FEPASA y esto combinado con mayor saldo de cuentas por pagar comerciales impulsa la caída del indicador.

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	30-09-2021		31-12-2020	
Rotacion Cartera de Crédito				
$\frac{\text{Ingresos por Venta}}{\text{Promedio Ventas a credito por Cobrar}}$	8,67	veces	8,68	veces
Periodo Medio de Cobro				
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Crédito}}$	31,14	días	42,04	días
Periodo Medio de Pago				
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Proveedores}}$	26,94	días	34,81	días

El indicador de rotación de cartera de crédito muestra una mejoría, la compañía continúa con las políticas internas de cobro y de pago a 30 días.

RAZON DE ENDEUDAMIENTO	30-09-2021		31-12-2020	
<u>Pasivo Exigible</u>	0,86	veces	0,94	veces
Patrimonio				

PROPORCION DE DEUDA	30-09-2021		31-12-2020	
<u>Deuda Corto Plazo*</u>	0,23	veces	0,23	veces
Deuda Total				
<u>Deuda Largo Plazo*</u>	0,77	veces	0,77	veces
Deuda Total				

COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-09-2021		30-09-2020	
<u>Resultado antes de Impuestos e Intereses</u>	8,50	veces	6,16	veces
Gastos Financieros				

Respecto de la Razón de Endeudamiento, presenta una mejoría, esto se debe principalmente a menor saldo de deudas en pasivos financieros por pago de cuotas de capital tanto en la matriz como en la filial FEPASA.

En cuanto a la porción de deuda se mantiene estable.

Al analizar la cobertura de gastos financieros, del periodo enero septiembre del 2021 versus mismo periodo del año anterior podemos señalar que el aumento se explica por menores tasas en la filial FEPASA al haber renegociado su deuda, también por menor saldo de deuda en la matriz y un mejor resultado antes de impuesto.

Balance

Balance	MUS\$			
	30-09-2021	31-12-2020	Var.	Var.%
Consolidado				
Activos corrientes	49.993	67.198	-17.205	-25,6%
Activos no corrientes	257.585	268.584	-10.999	-4,1%
Total Activos	307.578	335.782	-28.204	-8,4%
Pasivos corrientes	56.318	60.261	-3.943	-6,5%
Pasivos no corrientes	85.662	102.607	-16.945	-16,5%
Total Pasivos	141.980	162.868	-20.888	-12,8%
Patrimonio	165.598	172.914	-7.316	-4,2%
Total Patrimonio y Pasivos	307.578	335.782		

El total de activos en balance presenta una disminución de MUS\$ 28.204. La variación se debe básicamente a la disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo del segmento portuario al desembolsar flujo para pago de cuota por crédito bancario, también el segmento ferroviario presentó una disminución, debido a financiamiento de proyectos de inversión. Menor saldo en propiedades plantas y equipos por menor saldo en activo por derecho de uso de las maquinarias del segmento rodoviario.

Por su parte, al analizar la disminución en el total de pasivos por MUS\$ 20.888.- un 96% del monto, corresponde principalmente al pagó capital por obligaciones financieras en ambos segmentos de negocio, por su parte las cuentas por pagar experimentaron un alza atribuida a mayor actividad comercial y distinto mix de carga.

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

	30-09-2021	31-12-2020
	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos		
Terrenos	21.494	21.494
Edificios	80.181	80.102
Maquinaria	253.305	268.315
Equipos de Transportes	910	1.232
Equipos de Oficina	164	177
Equipos Informaticos	1.556	1.543
Mejoras derechos de arrendamiento	14.817	16.262
Construcciones en Proceso	34.453	27.929
Otras Propiedades Plantas y Equipos	12.055	12.753
Depreciacion Acumulada	(179.279)	(182.695)
Total Neto, Propiedades, Plantas y Equipos	239.656	247.112

	30-09-2021	31-12-2020
	MUS\$	MUS\$
Depreciación Acumulada		
Edificios	(42.652)	(41.293)
Maquinaria	(119.860)	(123.548)
Equipos de Transportes	(832)	(1.133)
Equipos de Oficina	(152)	(162)
Equipos Informaticos	(1.233)	(1.226)
Mejoras derechos de arrendamiento	(9.292)	(9.398)
Otras Propiedades Plantas y Equipos	(5.258)	(5.935)
Total Depreciación Acumulada	(179.279)	(182.695)

Del cuadro anterior podemos observar una disminución en el ítem de Maquinaria, esto corresponde principalmente al efecto del tipo de cambio al traspasar a dólar los pesos de la filial FEPASA. También se observa un aumento en el ítem Construcciones en Proceso, de cual el 48% corresponde a la filial FEPASA y el 52% a la matriz.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-09-2021	30-09-2020
<u>Utilidad del Ejercicio *</u>		
Patrimonio Promedio	14,69%	11,44%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-09-2021	30-09-2020
<u>Utilidad del Ejercicio *</u>		
Activo Promedio	7,69%	5,71%
RENDIMIENTO ACTIVOS OPERACIONALES	30-09-2021	30-09-2020
<u>Resultado Operacional (últimos 12 meses)</u>		
Activos Operacionales Promedio	12,45%	9,31%
UTILIDAD POR ACCION (US\$/acc)	30-09-2021	30-09-2020
<u>Utilidad del Ejercicio *</u>		
Número de Acciones	0,021	0,015

Al cierre del 30 de septiembre del año 2021, el indicador de rentabilidad del patrimonio presenta un aumento producto del mejor resultado por la actividad de ambos segmentos.

La utilidad por acción de los últimos 12 meses está directamente relacionada al resultado, puesto que el número de acciones se mantiene constante. El mejor resultado al 30 de septiembre del 2021 respecto del mismo periodo del año anterior impactó positivamente este indicador.

* Utilidad acumulada últimos 12 meses móvil

7. DIVERGENCIAS ENTRE VALORES CONTABLES Y DE MERCADO

Con respecto a los activos fijos al término del tercer trimestre del año 2021, 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 periodo enero a septiembre del 2021, el 14,1% de la deuda financiera de Puerto Ventanas S.A. consolidado está pactado a tasa fija, el restante 85,9% 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 23,9% corresponde a porción de corto plazo y el 76,1% 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, 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\$ 34.538	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 31.573	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 3.015	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.948	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 5.991	Variable	TAB 180 + 1%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 8.239	Fija	2,88%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 27	Fija	5,68%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 66	Fija	7,42%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 47	Fija	2,07%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 95	Fija	7,05%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	UF	MM\$ 1	Fija	2,89%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	Dólares	MM\$ 947	Fija	4,77%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	Dólares	MM\$ 1.225	Fija	4,77%	

Tipo de Moneda

Al término del tercer trimestre 2021, el 21,7% de la deuda financiera de corto plazo está en unidades de fomento y pesos. El 78,3% restante está en dólares y corresponde a la cuota de capital y devengo de intereses de los créditos de la matriz y dos créditos por leasing de la filial. Respecto de la deuda de largo plazo el 72,9% 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 FEPASA, el 27,1% restante se encuentra en pesos y UF y corresponden a créditos de la filial FEPASA.

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 30 de septiembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020:

Tipo de Moneda	30-09-2021 MUS\$	31-12-2020 MUS\$
Total Activos	307.578	335.782
Dólares (US\$)	149.102	159.779
Pesos no reajustables	155.515	171.760
Pesos reajustables	2.961	4.243
Pasivos	141.980	162.868
Dólares (US\$)	87.760	101.226
Euros (EUR\$)	2	17
Pesos no reajustables	51.618	59.612
Pesos reajustables	2.600	2.013
Patrimonio Controlador		
Dólares (US\$)	121.322	123.880
Patrimonio No Controlador		
Dólares (US\$)	44.276	49.034
Total Pasivo y Patrimonio	307.578	335.782