



# **Análisis Razonado Consolidado Junio 2023**



cambio promedio de cada mes, lo que produce ciertas diferencias al analizar las cifras a nivel consolidado

## Ingresos y Costos

Al cierre del primer semestre del 2023 los ingresos consolidados de la compañía presentan una leve baja de 0,4% respecto del mismo periodo anterior. Al analizar los ingresos por segmento de negocio, se observa en el siguiente cuadro que el sector portuario presenta una disminución en los ingresos de un 10,6%, en tanto que el segmento ferroviario- rodoviario, presentó un aumento de 6,5%

Ingresos por Segmento de negocio	MUS\$			
	30-06-2023	30-06-2022	Var.	Var.%
Ingresos Negocio Portuario	28.531	31.919	(3.388)	-10,6%
Ingresos Ferroviarios y Rodoviaros	50.566	47.461	3.105	6,5%
<b>Total Ingresos</b>	<b>79.097</b>	<b>79.380</b>	<b>(283)</b>	<b>-0,4%</b>

### Ingresos del negocio Portuario:

Con fecha 22 de diciembre de 2022, un incendio afectó las cintas transportadoras de graneles sólidos y otras instalaciones de la Sociedad. Producto del siniestro, se activó el plan de emergencia del Puerto, cuyas actividades incluyeron evacuación de los trabajadores que permanecían en el terminal; solicitud de asistencia a Bomberos de Puchuncaví; informar a la Capitanía de Puerto de Quintero; a la Comisión del Mercado Financiero, a las autoridades locales, clientes y a las comunidades. Además, dada la existencia de pólizas de seguros, se notificó a la compañía aseguradora, la cual designó a los liquidadores JPV, quienes visitaron el Puerto.

Se contrató también a asesores especializados para la preparación, cuantificación y soporte de la reclamación a presentar a los aseguradores. En base a las actividades realizadas de limpieza y retiro de escombros, determinación de daño estructural, plan de desmontaje, diagnóstico de sistema y condición estructural del muelle se ha realizado una estimación de costo de los principales bienes siniestrados como se menciona en Nota 16 de los estados financieros. Tras el incendio la Sociedad ha desplegado sus mayores esfuerzos para reiniciar progresivamente las operaciones y disponer la reconstrucción de sus instalaciones dañadas. Así, el día 27 de diciembre de 2022 pudieron operar los terminales Costa, TGL y Petcoke; el día 13 de enero de 2023 la autoridad marítima aprobó la habilitación y uso de los sistemas de ductos de ácido, diésel, IFO y asfaltos; y el día 23 de enero de 2023 la autoridad marítima aprobó la habilitación de tránsito de camiones con carga por puente de acceso, pudiendo realizar operaciones de embarque de concentrados de cobre, embarque de Petcoke, descarga de carbón y descarga de granos por medios excepcionales y alternativos, con rendimientos inferiores a los habituales, pero que contribuyen a reducir los efectos operativos del siniestro.

Las pólizas de seguro incluyen cobertura por daños físicos; interrupción de negocio y responsabilidad civil. Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad registró un reclamo al seguro por una porción del daño físico y registró el costo del deducible. La estimación total de perjuicios producto del siniestro se encuentra por debajo del tope de la cobertura establecido en los contratos de seguro.

A la fecha, la sociedad continúa con el proceso de reconstrucción, estando próximo a dar inicio la operación del sistema potenciado de embarque de concentrado de cobre, permitiendo el uso del sistema transportador y transferencia a través del Shiploader.

Lo anteriormente expuesto, explica la disminución de los ingresos del primer semestre de este año respecto del mismo semestre del año anterior.

El siguiente cuadro muestra la variación en toneladas transferidas en los periodos comparados que indica:

<b>Puerto Ventanas</b>	<b>jun-23</b>	<b>jun-22</b>	<b>Variación</b>
	ton	ton	2023/22
Carbón	436.688	553.186	-21,1%
Concentrado	539.865	803.708	-32,8%
Clinker		234.891	-100,0%
Granos	33.330	253.547	-86,9%
Acido	84.376	150.009	-43,8%
Otros	42.000	94.271	-55,4%
Combustibles	92.382	95.676	-3,4%
<b>Total</b>	<b>1.228.641</b>	<b>2.185.288</b>	<b>-43,8%</b>

Del cuadro anterior se observa las cargas que han tenido movimiento en el semestre. Dado que los graneles sólidos se han movilizado a través de camion el tiempo de carga y descarga es mayor al del sistema de cintas.

#### **Ingresos del negocio Ferroviario:**

El segmento de negocios ferroviario y rodoviaros, presentó ingresos por MM\$ 40.773.- en las ventas en pesos, lo cual representa un aumento de 4,1%, en comparación al cierre del mismo semestre del año 2022. Sin embargo, el impacto del tipo de cambio al convertir los ingresos de moneda peso a dólar el aumento alcanza a un 6,5%.

#### **Costos**

El costo de venta consolidado al cierre del primer semestre 2023 presenta un aumento de 6,2% respecto del mismo semestre del año anterior. El segmento portuario presentó un aumento en sus costos operacionales de 7,1% en tanto el segmento ferroviario aumentó en 6,7% en los costos operativos de la filial FEPASA al transformar los pesos a dólar.

<b>Costos por Segmento de negocio</b>	<b>MUS\$</b>			
	<b>30-06-2023</b>	<b>30-06-2022</b>	<b>Var.</b>	<b>Var.%</b>
Costos operacionales Portuarios	(14.186)	(13.247)	(939)	-7,1%
Costos operacionales Ferroviarios y Rodoviaros	(38.956)	(36.494)	(2.462)	-6,7%
Depreciación y Amortización Portuaria	(3.277)	(3.467)	190	-5,5%
Depreciación y Amortización Ferroviaria	(4.153)	(3.825)	(328)	-8,6%
<b>Total Costos</b>	<b>(60.572)</b>	<b>(57.033)</b>	<b>(3.539)</b>	<b>-6,2%</b>

#### Costos del segmento Portuario

El segmento portuario al ser comparado con el primer semestre del año anterior muestra un aumento de 7,1%. Al analizar los costos, los ítems que presentan aumento son costos fijos y GAV por mayor gasto en remuneraciones de personal asociados a procesos operativos e incremento de IPC.

En cuanto a la menor depreciación por 5,5% se explica por la menor adquisición de activo fijo respecto del año anterior y por los activos dados de baja por el siniestro.

#### Costos del segmento Ferroviario

Por su parte los costos ferroviarios y rodoviarios en pesos, muestran un aumento de 6,7%, explicado en mayores costos variables principalmente multimodales, personal, peajes, y gasto de seguridad y vigilancia.

La Ganancia Bruta Consolidada al cierre del primer semestre del 2023, alcanzó MUSD 18.525 un 17,1% menor respecto de igual semestre del año anterior y considerando que los gastos de administración consolidados presentaron un aumento de 23,5% respecto del mismo periodo del año 2022 alcanzando los MUSD 10.528, se obtiene un Resultado Operacional consolidado de MUSD 10.435, esto es un 26,6% menor respecto del primer semestre del año anterior.

Por su parte el EBITDA consolidado de la compañía alcanzó MUSD 17.865 un 17,0% menor en comparación al monto obtenido en el primer semestre del año 2022.

Al cierre del presente semestre los ingresos financieros consolidados, registran un aumento de 358,9% respecto del mismo periodo del año anterior, este aumento se explica básicamente porque durante el presente semestre, la matriz contó con la colocación de saldos promedio de caja mayores a los del año anterior y a tasas mayores.

En cuanto a los costos financieros, presentaron un aumento de 68,2% explicado principalmente por la incorporación de crédito solicitados por la matriz y renegociación de deuda financiera de la filial FEPASA.

Por el lado de la diferencia de cambio, el monto reflejado en el presente informe se explica por la aplicación de la norma IFRS 16 en la filial FEPASA por contrato de arriendo de contenedores en moneda dólar.

En el ítem de impuestos a las ganancias consolidado, presenta una disminución en línea con la menor utilidad del presente semestre comparado contra el primer semestre del año anterior.

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 nacional está compuesto por 56 puertos: 10 estatales de uso público, 14 privados de uso público y 32 privados 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 al cierre del primer semestre del 2023 el 7,9% 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 31,8%

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 64,3% 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.

<sup>1</sup> Fuente: MTT (marítimo portuario)

#### **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\$			
	30-06-2023	30-06-2022	Var.	Var. %
<b>Consolidado</b>				
Ingresos Ordinarios	40.773	39.184	1.589	4,1%
Costo de Ventas	(34.758)	(33.275)	(1.483)	4,5%
<b>Ganancia Bruta</b>	<b>6.015</b>	<b>5.909</b>	<b>106</b>	<b>12,1%</b>
<i>Margen Bruto</i>	14,8%	15,1%		
Gasto de administración	(3.824)	(3.112)	(712)	22,9%
Otros ingresos, por función	1.975	377	1.598	424,4%
Otras ganancias (pérdidas)	(343)	101	(444)	-438,6%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>3.823</b>	<b>3.275</b>	<b>548</b>	<b>16,7%</b>
<i>Margen Operacional</i>	9%	8%		
Ingresos financieros	17	16	1	6,0%
Costos financieros	(961)	(615)	(346)	56,2%
Diferencias de cambio	(1)	(275)	274	-86,1%
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>2.872</b>	<b>2.401</b>	<b>471</b>	<b>19,6%</b>
Gasto por Impuesto a las ganancias	(426)	457	(883)	161,5%
<b>Utilidad del Ejercicio</b>	<b>2.446</b>	<b>2.858</b>	<b>(412)</b>	<b>5,6%</b>
<i>Margen Neto</i>	6,0%	7,3%		
Depreciación	(3.346)	(3.154)	(192)	1,5%
<b>EBITDA</b>	<b>7.512</b>	<b>6.328</b>	<b>1.184</b>	<b>48,6%</b>
<i>Margen Ebitda</i>	18,4%	16,1%		
Miles de Tons-Km (solo transporte Ferroviario)	518.015	577.924	(59.909)	-10,4%
Miles de Tons (solo transporte Ferroviario)	2.510	2.780	(270)	-9,7%

Al comparar el cierre del primer semestre del año 2023 con el mismo periodo del año 2022, nuestra Filial FEPASA presenta una disminución en las toneladas transportadas de un 9,7% y una disminución de un 10,4% en las toneladas-kilometro transportadas. Los negocios que presentaron aumento en toneladas transportadas fueron del rubro forestal, en contraposición la disminución se explica por menores toneladas transportadas en celulosa, minería, contenedores y graneles.

En el rubro de negocios forestal y Celulosa, combinados, retrocedieron en toneladas transportadas principalmente por menor transporte de celulosa. Minería también presentó disminución por menor transporte de concentrado, Graneles, Industrial y contenedores, también presentaron una baja respecto del mismo periodo del año anterior.

Al analizar la situación por rubros tenemos que para el sector Forestal continúan los problemas de seguridad entre Ercilla y Collipulli donde se ha debido destinar recursos adicionales en materia de seguridad para protección de los tripulantes y mantener la continuidad operacional.

El transporte de celulosa experimentó una disminución debido a una parada de la planta Constitución y el cierre del puente ferroviario sobre el río Bio Bio en el mes de diciembre. En trozos de madera hubo un aumento por mayores envíos desde Mininco y Forestal Arauco.

Por su parte, el transporte de productos de Minería en tren mostró una disminución en toneladas, al cierre del primer semestre de año 2023 respecto del mismo periodo del año 2022, la menor actividad del rubro minería en el transporte de concentrado de cobre se atribuye a menores despachos debido al incendio ocurrido en Puerto Ventanas en dic-22.

En el caso de otros tipos de cargas como graneles y contenedores se tuvo una baja en la sumatoria de estos rubros. Contenedores mostró una baja en toneladas-kilometro transportadas explicados por menores despachos en todos los origen-destino, esto sumado a que, graneles también presentó una baja, no se logró un movimiento mayor respecto del mismo periodo 2022.

Finalmente, los ingresos por servicios rodoviarios y servicios logísticos cayeron, respecto del mismo periodo del año anterior.

Al analizar los Costos de Ventas se aprecia un mayor costo por MM\$ 1.483 respecto del mismo periodo del año 2022, explicado principalmente por mayores costos de servicios multimodales y logísticos para atender clientes del rubro minería, mayor costo de personal por reajustes de IPC y aumento de dotación en operaciones y mantenimiento, también por mayor costo de peajes, aumento en mantención de carros y locomotoras y vías férreas, mayores costos de arriendos, finalmente mayores costos por seguridad y vigilancia debido en la zona Ercilla-Collipulli.

Todo lo anterior lleva a que el margen bruto se sitúe en un 14,8% (15,1% para igual semestre del 2022). Este desempeño en la operación sumada a los gastos de administración, gastos no operacionales y financieros, llevaron a que, al cierre del primer semestre del ejercicio 2023, la compañía presente utilidades antes de impuesto mayores en un 19,6% en comparación al mismo periodo del año 2022.

El Ebitda, mostró un aumento de 48,6% respecto del mismo periodo anterior, principalmente dado por un mayor resultado operacional.

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

La Sociedad generó al cierre del primer semestre 2023 un flujo neto negativo de MUSD 16.181.-

Flujo de Efectivo (MUS\$)	jun-23	jun-22	Variación
De la Operación	(2.714)	23.482	(26.196)
De Financiamiento	(1.973)	(19.469)	17.496
De Inversión	(11.494)	(6.304)	(5.190)
<b>Flujo Neto del Período</b>	<b>(16.181)</b>	<b>(2.291)</b>	<b>(13.890)</b>

Al 30 de junio de 2023 la actividad de operación generó un flujo negativo de MUSD 2.714.- monto menor comparado con el mismo periodo del año anterior, esta disminución se explica principalmente por una menor recaudación en la matriz producto de una disminución en la actividad operacional debido al incendio sufrido en el sistema transportador en diciembre de 2022, esto sumado a un mayor desembolso de flujo por pago a proveedores afectado en la filial FEPASA por servicios multimodales y en la matriz por desembolso en pago a contratación de servicios de terceros para dar continuidad operacional y los desembolsos por pago a proveedores de equipos y servicios en la reconstrucción del tramo siniestrado.

Con respecto al flujo de financiación, al 30 de junio de 2023 presenta un monto negativo de MUSD 1.973, menor al desembolso del mismo periodo del año anterior y está conformado por el flujo desembolsado en el pago de créditos, intereses y flujos al accionista.

En cuanto a los flujos de inversión, al 30 de junio del 2023 el desembolso efectuado presentó un aumento en comparación al cierre del mismo periodo del año anterior. El 55% de los flujos desembolsados corresponden a la filial FEPASA, principalmente destinados a proyectos con clientes y un 45% corresponden a la matriz y están asociados principalmente a inversiones de infraestructura.

## 6. RAZONES

<b>LIQUIDEZ CORRIENTE</b>	<b>30-06-2023</b>	<b>31-12-2022</b>
<u>Activo Corriente</u>		
Pasivo Corriente	1,03 veces	1,24 veces

<b>RAZON ACIDA</b>	<b>30-06-2023</b>	<b>31-12-2022</b>
<u>Activo Corriente - Existencias</u>		
Pasivo Corriente	0,96 veces	1,16 veces

La razón de liquidez corriente presenta una disminución, explicada por un mayor saldo al 30 de junio de 2023 de cuentas por pagar comerciales y por pasivos financiero tomados por parte de la matriz y la filial FEPASA.

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.

<b>DE ACTIVIDAD OPERATIVA</b>	<b>30-06-2023</b>	<b>31-12-2022</b>
<b>Rotacion Cartera de Crédito</b>		
$\frac{\text{Ingresos por Venta}}{\text{Promedio Ventas a credito por Cobrar}}$	5,92 veces	12,24 veces
<b>Periodo Medio de Cobro</b>		
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Crédito}}$	30,43 días	29,82 días
<b>Periodo Medio de Pago</b>		
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Proveedores}}$	43,62 días	30,05 días

El indicador de promedio de cobro se mantiene dentro de los parámetros establecidos por la compañía y se continúa con las políticas internas de cobro y de pago a 30 días.

<b>RAZON DE ENDEUDAMIENTO</b>	<b>30-06-2023</b>		<b>31-12-2022</b>	
<u>Pasivo Exigible</u>	1,07	veces	0,98	veces
Patrimonio				

<b>PROPORCION DE DEUDA</b>	<b>30-06-2023</b>		<b>31-12-2022</b>	
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,39	veces	0,26	veces
Deuda Total				
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,61	veces	0,74	veces
Deuda Total				

<b>COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>30-06-2023</b>		<b>30-06-2022</b>	
<u>Resultado antes de Impuestos e Intereses</u>	2,70	veces	6,27	veces
Gastos Financieros				

Respecto de la Razón de Endeudamiento, presenta un leve aumento principalmente por un mayor saldo en cuentas por pagar, esto al considerar el aumento en servicios multimodales de la filial FEPASA y el aumento en compras de equipos y servicios producto del incendio sufrido por la matriz en diciembre de 2022 y a la contratación de un crédito de largo plazo tomado la filial FEPASA y créditos de corto plazo tomado por la matriz.

En cuanto a la porción de deuda de corto plazo, el aumento que muestra el indicador, se explica producto de los intereses devengados por la matriz y un crédito contratado por la filial FEPASA y créditos de corto plazo tomados en abril y junio por la matriz.

Para la porción de largo plazo, en contraposición al caso anterior el indicador muestra una disminución debido a nuevos créditos de corto plazo y al traspaso de deuda de largo al corto plazo de la matriz.

Al analizar la cobertura de gastos financieros, al cierre del primer semestre comparada con el mismo periodo del año anterior, podemos señalar que la disminución en el indicador se explica por menor resultado antes de impuesto e intereses debido a la menor actividad en el segmento portuario producto del incendio comentado anteriormente y mayor tasa de los nuevos créditos de la matriz y la filial FEPASA.

## Balance

Balance	MUS\$			
	30-06-2023	31-12-2022	Var.	Var. %
<b>Consolidado</b>				
Activos corrientes	106.572	92.904	13.668	14,7%
Activos no corrientes	263.822	252.442	11.380	4,5%
<b>Total Activos</b>	<b>370.394</b>	<b>345.346</b>	<b>25.048</b>	<b>7,3%</b>
Pasivos corrientes	103.720	74.695	29.025	38,9%
Pasivos no corrientes	88.116	96.157	-8.041	-8,4%
<b>Total Pasivos</b>	<b>191.836</b>	<b>170.852</b>	<b>20.984</b>	<b>12,3%</b>
<b>Patrimonio</b>	<b>178.558</b>	<b>174.494</b>	<b>4.064</b>	<b>2,3%</b>
<b>Total Patrimonio y Pasivos</b>	<b>370.394</b>	<b>345.346</b>		

El total de activos en balance presenta un aumento de MUSD 13.668. La variación se debe principalmente a un aumento en la cuenta deudores por venta y otras cuentas por cobrar corrientes, producto del reflejo que se ha ido registrando en la cuenta por cobrar al seguro por siniestros en liquidación y a la disminución de efectivo que se ha usado en pago de pasivos financieros y reconstrucción de la matriz por el siniestro ocurrido en diciembre 2022.

Por su parte, al analizar el aumento en el total de pasivos por MUSD 20.984.- se tiene un aumento en el pasivo no corriente principalmente por el aumento en contratación de servicios multimodales de la filial FEPASA y el aumento en contratación de servicio terceros en la matriz para dar continuidad operacional del puerto y la compra de equipos y servicios por reconstrucción de la infraestructura dañada del sistema transportador del puerto y créditos de corto plazo solicitados por la matriz.

### 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

	30-06-2023	31-12-2022
	MUS\$	MUS\$
<b>Propiedades Plantas y Equipos</b>		
Terrenos	21.494	21.494
Edificios	80.248	80.186
Maquinaria	261.390	243.608
Equipos de Transportes	1.071	1.020
Equipos de Oficina	172	165
Equipos Informaticos	2.382	2.067
Mejoras derechos de arrendamiento	16.182	14.245
Construcciones en Proceso	45.628	40.073
Otras Propiedades Plantas y Equipos	16.287	14.521
Depreciacion Acumulada	(198.850)	(182.922)
<b>Total Neto, Propiedades, Plantas y Equipos</b>	<b>246.004</b>	<b>234.457</b>

	30-06-2023	31-12-2022
	MUS\$	MUS\$
<b>Depreciación Acumulada</b>		
Edificios	(45.589)	(44.750)
Maquinaria	(133.191)	(120.446)
Equipos de Transportes	(798)	(752)
Equipos de Oficina	(155)	(145)
Equipos Informaticos	(1.526)	(1.374)
Mejoras derechos de arrendamiento	(11.877)	(10.277)
Otras Propiedades Plantas y Equipos	(5.714)	(5.178)
<b>Total Depreciación Acumulada</b>	<b>(198.850)</b>	<b>(182.922)</b>

Del cuadro anterior podemos observar un aumento en el ítem de Maquinaria, este aumento se explica principalmente por la incorporación de activo fijo en la filial FEPASA como carros locomotoras y semirremolques, el efecto es mayor al convertir en moneda dólar los pesos de la filial FEPASA.

<b>RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>	<b>30-06-2023</b>	<b>30-06-2022</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u>	9,17%	15,02%
Patrimonio Promedio		
<b>RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>	<b>30-06-2023</b>	<b>30-06-2022</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u>	4,60%	7,97%
Activo Promedio		
<b>RENDIMIENTO ACTIVOS OPERACIONALES</b>	<b>30-06-2023</b>	<b>30-06-2022</b>
<u>Resultado Operacional (últimos 12 meses)</u>	7,58%	12,37%
Activos Operacionales Promedio		
<b>UTILIDAD POR ACCION (US\$/acc)</b>	<b>30-06-2023</b>	<b>30-06-2022</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u>	0,013	0,021
Número de Acciones		

Al cierre del primer semestre del año 2023, el indicador de rentabilidad del patrimonio presenta una disminución producto de menor resultado medido en moneda dólar (durante los últimos 12 meses).

Al igual que el caso anterior la menor utilidad, producto del siniestro que afectó a puerto ventanas tiene impacto directo en la rentabilidad del activo

La utilidad por acción de los últimos 12 meses está directamente relacionada al resultado, puesto que el número de acciones se mantiene constante. El resultado al 30 de junio del 2023 respecto del mismo periodo del año anterior impactó negativamente este indicador.

\* Utilidad acumulada últimos 12 meses móvil

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

Con respecto a los activos fijos al 30 de junio del año 2023, 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 semestre del año 2023, el 27,1% de la deuda financiera de Puerto Ventanas S.A. consolidado está pactado a tasa fija, el restante 72,9% 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 34,9% corresponde a porción de corto plazo y el 60,6% 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.

En el mes de noviembre 2022 la matriz ha reestructurado sus pasivos financieros consolidando la deuda de 5 créditos de corto plazo en un solo crédito que ha cerrado con banco 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.

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\$ 15.840	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 17.364	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 46.314	Variable	SOFR 180+2,99	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 2.026	Fija	7,33%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 7.188	Fija	7,05%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 4.007	Fija	7,70%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MM\$ 5.056	Fija	7,15%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.505	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 974	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.129	Variable	TAB 180 + 1,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.533	Variable	TAB 180 + 0,85%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.507	Fija	9,79%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 7.258	Fija	2,88%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 3.102	Variable	TAB 180 + 1,30%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 676	Fija	7,94%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 800	Fija	6,62%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 385	Fija	14,64%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 444	Fija	14,40%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 168	Fija	11,70%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 11	Fija	5,68%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 40	Fija	12,33%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 486	Fija	4,77%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 784	Fija	4,77%	

## Tipo de Moneda

Al 30 de junio de 2023, el 22,8% de la deuda financiera de corto plazo está en unidades de fomento y pesos. El 77,2% 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 84,8% 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 FEPASA, el 15,2% 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 junio 2023 y 31 de diciembre de 2022:

Tipo de Moneda	30-06-2023 MUS\$	31-12-2022 MUS\$
<b>Total Activos</b>	<b>370.394</b>	<b>345.346</b>
Dólares (US\$)	149.547	158.012
Pesos no reajustables	218.312	184.911
Pesos reajustables	2.535	2.423
<b>Pasivos</b>	<b>191.836</b>	<b>170.852</b>
Dólares (US\$)	119.754	105.846
Euros (EUR\$)	49	-
Pesos no reajustables	69.185	62.778
Pesos reajustables	2.848	2.228
<b>Patrimonio Controlador</b>		
Dólares (US\$)	130.519	129.610
<b>Patrimonio No Controlador</b>		
Dólares (US\$)	48.039	44.884
<b>Total Pasivo y Patrimonio</b>	<b>370.394</b>	<b>345.346</b>