



Análisis Razonado Consolidado Septiembre 2024

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

Ingresos y Costos

Al cierre del tercer trimestre del año 2024 los ingresos consolidados de la compañía presentan una disminución de 0,8% respecto del mismo periodo del año anterior. Al analizar los ingresos por segmento de negocio, se observa en el siguiente cuadro que el sector portuario presenta un aumento en los ingresos de un 3,83%, y el segmento ferroviario- rodoviario, una disminución de 3,76%

Ingresos por Segmento de negocio	MUS\$			
	30-09-2024	30-09-2023	Var.	Var. %
Ingresos Negocio Portuario	46.918	45.188	1.730	3,83%
Ingresos Ferroviarios y Rodoviarios	66.368	68.961	(2.593)	-3,76%
Total Ingresos	113.286	114.149	(863)	-0,8%

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, el costo de los principales bienes siniestrados 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 30 de septiembre de 2024, la Sociedad registra un reclamo al seguro por una porción del daño físico y registró el costo del deducible el año 2022. 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, se ha recibido 2 anticipos por parte del seguro, el primero cursado en 2023 el segundo en 2024 que la fecha suman MUS\$28.500.-

A la fecha de presentación de los estados financieros, el proceso de liquidación del siniestro se encuentra en su etapa final.

Al cierre del tercer trimestre del presente año, el aumento en los ingresos del negocio portuario respecto del mismo periodo del año anterior se explica principalmente por mayor transferencia de granos, concentrado, granos, carbón (especialmente en Mejillones), caliza y otros.

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

Puerto Ventanas	sept-24 ton	sept-23 ton	Variación 2024/23
Carbón	552.462	519.132	6,4%
Concentrado	1.173.340	900.731	30,3%
Granos	343.858	95.749	259,1%
Acido		84.376	-100,0%
Otros	82.227	51.578	59,4%
Combustibles	194.723	160.540	21,3%
Carbon (Mejillones)	568.302	228.205	149,0%
Carbon - Caliza (Mejillones)	33.055		
Total	2.947.966	2.040.311	44,5%

Del cuadro anterior se observa un aumento en las cargas transferidas respecto del mismo periodo del año anterior, este aumento se debe a que durante el presente periodo las operaciones portuarias no se vieron interrumpidas ni ralentizadas producto del siniestro ocurrido en diciembre del año 2022. También durante el presente periodo el sistema de transferencia potenciado de embarque de concentrado de cobre y el sistema multigrano se encuentra funcionando, este último a partir de abril de 2024 permitiendo con ello mejores rendimientos y mayores ingresos por uso de este sistema de embarque. Por último, en el presente periodo se incorporan transferencias de carbón para cliente en la bahía de Mejillones las cuales para el mismo periodo del año anterior habían iniciado en el mes de julio.

Ingresos del negocio Ferroviario:

El segmento de negocios ferroviario y rodoviaros, presentó ingresos por MM\$ 62.172.- en las ventas en pesos, lo cual representa un aumento de 10,3%, debido a que en el mismo periodo de 2023 la caída de puentes en el sistema ferroviario les impidió operar normalmente. Sin embargo, el impacto del tipo de cambio al convertir los ingresos de moneda peso a dólar produce una disminución de un 3,76%.

Costos

El costo de venta consolidado al cierre del del presente periodo del año 2024 presenta una disminución de 3,4% respecto del año anterior. El segmento portuario presentó un aumento en sus costos operacionales de 22,7% en tanto el segmento ferroviario disminuyó en 12,7% en los costos operativos de la filial FEPASA al transformar los pesos a dólar.

Costos por Segmento de negocio	MUS\$			
	30-09-2024	30-09-2023	Var.	Var.%
Costos operacionales Portuarios	(26.491)	(21.175)	(5.316)	25,1%
Costos operacionales Ferroviarios y Rodoviaros	(52.805)	(55.099)	2.294	-4,2%
Depreciación y Amortización Portuaria	(5.356)	(4.906)	(450)	9,2%
Depreciación y Amortización Ferroviaria	(5.685)	(5.733)	48	-0,8%
Total Costos	(90.337)	(86.913)	(3.424)	3,9%

Costos del segmento Portuario

El segmento portuario, al ser comparado con el mismo periodo del año 2023 muestra un aumento en sus costos de 25,1%. Al analizarlos, los ítems que presentan aumento son costos de tipo variables, fijos y GAV, esto dado que se compara con la actividad generada en el mismo periodo del año 2023 cuando el sistema transportador no estaba disponible para los procesos de transferencia. El aumento en GAV está asociado a las pólizas de seguros de la compañía y sistemas y comunicaciones.

En cuanto al aumento en depreciación de 9,2% se explica por la mayor adquisición de activo fijo respecto del mismo periodo del año anterior.

Costos del segmento Ferroviario

Por su parte los costos ferroviarios y rodoviaros en pesos, muestran un aumento de 10,0%, explicado en mayores costos como combustible, peajes, costo de personal y depreciación.

La Ganancia Bruta Consolidada al cierre del tercer trimestre del año 2024, alcanzó MUSD 22.949.- un 15,% menor respecto del mismo periodo del año anterior y considerando que los gastos de administración consolidados presentaron un aumento de 2,1% respecto del tercer trimestre del año 2023 alcanzando los MUSD 16.005, se obtiene un Resultado Operacional consolidado de MUSD 10.464.-, esto es un 26,9% menor respecto del resultado operacional obtenido al cierre del tercer trimestre del año 2023.

Por su parte el EBITDA consolidado de la compañía alcanzó MUSD 21.505.- un 13,3% menor en comparación al monto obtenido al cierre del mismo periodo del año 2023.

Al cierre del presente periodo, los ingresos financieros consolidados, registran una disminución de 9,6% respecto del mismo periodo del año anterior, esta disminución se explica básicamente porque durante el periodo, la matriz contó con menor colocación de saldos promedio de caja en comparación a los saldos colocados en el periodo anterior comparado.

En cuanto a los costos financieros, presentaron un aumento de 21,2% explicado principalmente por la incorporación de créditos 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 debido a que la cobertura es de flujos y en la matriz diferencias a favor que se producen en la aplicación de coberturas que son de balance.

En el ítem otras ganancias (pérdidas) se reconoce el efecto de diferencia entre valorización de activos dados de baja versus valorización a nuevo.

En el ítem de impuestos a las ganancias consolidado, presenta una disminución en línea con la menor utilidad al cierre del tercer trimestre del 2024 comparado con el mismo periodo del año anterior.

Análisis de Resultados de FEPASA (ver punto 4).

2. INVERSIONES

La compañía a través de su filial Puerto Abierto S.A. continúa con la construcción del proyecto Mejillones, emplazado en la bahía del mismo nombre el cual consiste en el montaje de un nuevo sistema de transferencia de ceniza de Soda que estará compuesto por correas transportadoras encapsuladas y la construcción de bodegas de acopio para dicho material.

En la bahía de Quintero, la matriz continúa en la ejecución de su plan de inversiones de mantenimiento y mejoras de infraestructura en correas transportadoras y la nueva red de incendio.

Nuestra 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 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 al cierre del tercer trimestre del año 2024 el 9,3% 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 40,4%

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 66,1% 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: 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\$			
	30-09-2024	30-09-2023	Var.	Var. %
Consolidado				
Ingresos Ordinarios	62.172	56.366	5.806	10,3%
Costo de Ventas	(54.785)	(49.808)	(4.977)	10,0%
Ganancia Bruta	7.387	6.558	829	12,6%
<i>Margen Bruto</i>	11,9%	11,6%		
Otros ingresos, por función	3.332	2.312	1.020	44,1%
Gasto de administración	(6.061)	(5.713)	(348)	6,1%
Otras ganancias (pérdidas)	277	296	(19)	-6,2%
Resultado Operacional	4.935	3.453	462	
<i>Margen Operacional</i>	8%	6%		
Ingresos financieros	20	20	0	-2,8%
Costos financieros	(1.858)	(1.480)	(378)	25,6%
Deterioro de Valor (NIIF9)	0	(6)	6	n.a.
Diferencias de cambio	272	103	169	163,5%
Resultado antes de impuestos	3.369	2.090	1.279	61,1%
Gasto por Impuesto a las ganancias	70	(114)	184	-162,0%
Utilidad del Ejercicio	3.439	1.977	1.462	73,9%
<i>Margen Neto</i>	5,5%	3,5%		
Depreciación	(5.334)	(4.688)	(646)	13,8%
EBITDA	9.992	7.846	2.146	27,4%
<i>Margen Ebitda</i>	16,1%	13,9%		
Miles de Tons-Km (solo transporte Ferroviario)	849.282	694.337	154.945	22,3%
Miles de Tons (solo transporte Ferroviario)	2.610	2.510	100	4,0%

Al comparar el cierre del del tercer trimestre del año 2024 con igual periodo del año 2023, nuestra Filial FEPASA presenta un aumento en las toneladas transportadas de un 4,0% y un aumento de un 22,3% en las toneladas-kilometro transportadas. Los negocios que presentaron aumento en toneladas transportadas fueron del rubro celulosa, contenedores, graneles e industrial y en contraposición la disminución se explica por menores toneladas transportadas en forestal y minería.

En el rubro de negocios forestal y Celulosa combinados, aumentaron en toneladas-kilometros transportadas principalmente por mayores envíos origen destino, de la misma manera los transportes de trozos presentaron aumentos en toneladas kilómetros dada la mayor producción del cliente. Minería presentó disminución por menor transporte de concentrado debido a menor producción de los clientes del rubro. Graneles, Industrial y contenedores, presentaron un alza por mayores despachos al ser comparados con igual 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 destinado recursos adicionales en materia de

seguridad para protección de los tripulantes y mantener la continuidad operacional. El transporte de celulosa experimentó un aumento debido a mayores envíos desde la planta Horcones a puertos de la octava región. En trozos de madera hubo una disminución afectado por menores despachos de clientes.

Por su parte, el transporte de productos de Minería en tren mostró una disminución en toneladas, al cierre del tercer trimestre del año 2024 respecto del mismo periodo del año 2023, la menor actividad del rubro minería en el transporte de concentrado de cobre se atribuye a menores despachos por problemas de producción debido a la alta humedad.

En el caso de otros tipos de cargas como graneles, Industrial y contenedores se tuvo un aumento en la sumatoria de estos rubros. Contenedores mostró un aumento en toneladas-kilometro transportadas explicados por mayores despachos entre San Antonio y Santiago, por su parte, graneles también presentó aumento por mayor transporte a cliente molinero.

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

Importante, hemos de señalar que, tras la colisión ocurrida en la madrugada del jueves 20 de junio pasado por un tren de prueba de EFE a un tren de carga de FEPASA, por hechos ajenos a la responsabilidad de FEPASA, todos los negocios de la compañía fueron afectados debido a la paralización de actividades convocado por la Federación de trabajadores de Ferrocarriles, paralización a la cual los sindicatos de Fepasa decidieron adherirse.

Al analizar los Costos de Ventas se aprecia una diferencia de mayor costo por MM\$ 4.977 respecto del mismo periodo del año 2023, explicado principalmente por la combinación de mayores costos de combustibles, peajes variable y fijo, gasto de personal y en contraposición menores costos de servicios logísticos, arriendos, comunicaciones y asesorías.

Todo lo anterior lleva a que el margen bruto al cierre del periodo enero-septiembre 2024 se sitúe en un 11,9% (11,6% para igual periodo del año 2023). Este desempeño en la operación sumada a los gastos de administración, gastos no operacionales y financieros, llevaron a que, al cierre del periodo enero - septiembre de 2024, la compañía presente utilidades antes de impuesto mayores en un 61,1% en comparación al mismo periodo del año 2023.

El EBITDA, mostró un aumento de 27,4% respecto del mismo periodo del año anterior, principalmente dado por un mayor resultado operacional.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO – (CONSOLIDADO)

La Sociedad generó al cierre del tercer trimestre del año 2024 un flujo neto negativo de MUSD 3.983.-

Flujo de Efectivo (MUS\$)	sept-24	sept-23	Variación
De la Operación	3.269	3.487	(218)
De Financiamiento	6.033	(1.773)	7.806
De Inversión	(13.285)	(14.495)	1.210
Flujo Neto del Período	(3.983)	(12.781)	8.798

Al 30 de septiembre de 2024 la actividad de operación generó un flujo positivo de MUSD 3.269.- monto de desembolso mayor al ser comparado con el monto al cierre del tercer trimestre del año anterior, este monto es similar al mismo periodo del año anterior.

Con respecto al flujo de financiamiento, al 30 de septiembre de 2024 se presenta un monto positivo de MUSD 6.033.- monto mayor respecto al presentado en comparación del mismo periodo del año anterior y está conformado por la diferencia de flujos entre la solicitud de créditos de largo plazo para financiar proyectos de la matriz en la localidad de Mejillones y pago y solicitud de líneas de crédito también de la matriz juntamente con el desembolso por pago de intereses.

En cuanto al menor flujo de inversión durante el periodo enero a septiembre del 2024 en comparación al desembolsado en igual periodo del año 2023, se explica debido a menor inversión de activo fijo en el presente periodo.

6. RAZONES

LIQUIDEZ CORRIENTE	30-09-2024		31-12-2023	
<u>Activo Corriente</u>	1,07	veces	1,10	veces
<u>Pasivo Corriente</u>				

RAZON ACIDA	30-09-2024		31-12-2023	
<u>Activo Corriente - Existencias</u>	1,02	veces	1,05	veces
<u>Pasivo Corriente</u>				

La razón de liquidez corriente presenta una disminución, explicada principalmente por un aumento en los pasivos corrientes, producto de incorporación de deuda financiera de corto plazo de matriz y un menor saldo de cuentas por pagar en la matriz.

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	30-09-2024		31-12-2023	
Rotacion Cartera de Crédito				
$\frac{\text{Ingresos por Venta}}{\text{Promedio Ventas a credito por Cobrar}}$	9,45	veces	12,24	veces
Periodo Medio de Cobro				
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Crédito}}$	28,58	días	29,82	días
Periodo Medio de Pago				
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Proveedores}}$	43,64	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. El indicador de pago presenta un alza debido a la ampliación de plazo en la filial FEPASA por la utilización de Confirming con sus proveedores lo que permite que acceso a tasas mas beneficiosas para los proveedores y más plazo para FEPASA.

RAZON DE ENDEUDAMIENTO	30-09-2024		31-12-2023	
<u>Pasivo Exigible</u>	1,36	veces	1,12	veces
Patrimonio				
PROPORCION DE DEUDA	30-09-2024		31-12-2023	
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,31	veces	0,37	veces
Deuda Total				
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,69	veces	0,63	veces
Deuda Total				
COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-09-2024		30-09-2023	
<u>Resultado antes de Impuestos e Intereses</u>	1,55	veces	2,53	veces
Gastos Financieros				

Respecto de la Razón de Endeudamiento, presenta un aumento principalmente por un mayor saldo en pasivos financieros tomados por la matriz y a la contratación de créditos de corto y largo plazo tomado la filial FEPASA y menor patrimonio atribuido al impacto del tipo de cambio en la conversión de la inversión en la filial FEPASA.

En cuanto a la porción de deuda de corto plazo, la disminución que muestra el indicador se explica principalmente por el pago de intereses y líneas de crédito de corto plazo utilizadas por la matriz.

Para la porción de largo plazo, en contraposición al caso anterior el indicador muestra un aumento principalmente debido al crédito tomado por la matriz que forma parte de financiamiento cerrado con banco BCI en el mes de diciembre 2023.

Al analizar la cobertura de gastos financieros, al cierre del tercer trimestre del año 2024 y comparado con igual periodo del año anterior, la disminución en el indicador se explica por dos efectos, menor resultado en el presente periodo y mayores intereses reconocidos en el segmento portuario producto de la incorporación de créditos por financiamiento.

Balance

Balance	MUS\$			
	30-09-2024	31-12-2023	Var.	Var.%
Consolidado				
Activos corrientes	120.993	110.818	10.175	9,2%
Activos no corrientes	306.431	281.825	24.606	8,7%
Total Activos	427.424	392.643	34.781	8,9%
Pasivos corrientes	112.966	100.742	12.224	12,1%
Pasivos no corrientes	133.353	106.956	26.397	24,7%
Total Pasivos	246.319	207.698	38.621	18,6%
Patrimonio	181.105	184.945	-3.840	-2,1%
Total Patrimonio y Pasivos	427.424	392.643		

El incremento en el total de activos en el balance está explicado por un aumento en los activos corrientes, que se debe principalmente al saldo en la matriz, que refleja un mayor monto en anticipos destinados a la compra de equipos para la reconstrucción de las instalaciones afectadas y por otra parte, al aumento en los activos no corrientes, que se explica por la incorporación de nuevos activos fijos en la matriz, como maquinaria y equipos actualizados.

Por su parte, al analizar aumento en el total de pasivos por MUSD 38.621.- se tiene, aumento en el pasivo corriente, principalmente reflejado en el saldo de cuentas por pagar comerciales debido a pagos realizados a proveedores relacionados a la reconstrucción producto del siniestro ocurrido en la matriz en diciembre de 2022. En cuanto al aumento en los pasivos de largo plazo se explica principalmente por crédito tomado por parte de la matriz que forma parte del financiamiento cerrado con banco BCI en diciembre de 2023.

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

	30-09-2024	31-12-2023
	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos		
Terrenos	20.538	21.494
Edificios	80.248	80.248
Maquinaria	247.541	245.831
Equipos de Transportes	1.124	972
Equipos de Oficina	193	181
Equipos Informaticos	2.642	2.534
Mejoras derechos de arrendamiento	16.002	16.008
Construcciones en Proceso	107.185	74.803
Otras Propiedades Plantas y Equipos	15.966	15.638
Depreciacion Acumulada	(201.143)	(192.869)
Total Neto, Propiedades, Plantas y Equipos	290.296	264.840

	30-09-2024	31-12-2023
	MUS\$	MUS\$
Depreciación Acumulada		
Edificios	(47.604)	(46.430)
Maquinaria	(133.265)	(127.251)
Equipos de Transportes	(759)	(741)
Equipos de Oficina	(154)	(149)
Equipos Informaticos	(1.742)	(1.568)
Mejoras derechos de arrendamiento	(12.278)	(11.473)
Otras Propiedades Plantas y Equipos	(5.341)	(5.257)
Total Depreciación Acumulada	(201.143)	(192.869)

Del cuadro anterior podemos observar un aumento en el ítem Maquinaria y un mayor aumento en el ítem construcciones en proceso, este aumento se explica principalmente por las obras que ejecuta la matriz a través de su filial en Mejillones y en la bahía de Quintero por mejoras de infraestructura en correas transportadoras y la nueva red de incendio. Por su parte en la filial FEPASA las obras incluyen; carros, locomotoras, porta grúa entre otros.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-09-2024	30-09-2023
Utilidad del Ejercicio (*)	12,01%	9,17%
Patrimonio Promedio		
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-09-2024	30-09-2023
Utilidad del Ejercicio (*)	5,54%	4,60%
Activo Promedio		
RENDIMIENTO ACTIVOS OPERACIONALES	30-09-2024	30-09-2023
Resultado Operacional (últimos 12 meses)	5,61%	6,83%
Activos Operacionales Promedio		
UTILIDAD POR ACCION (US\$/acc)	30-09-2024	30-09-2023
Utilidad del Ejercicio (*)	0,018	0,013
Número de Acciones		

Al cierre del tercer trimestre del año 2024, tanto la utilidad como el indicador de rentabilidad del patrimonio presenta un aumento producto de mayor resultado medido en moneda dólar (durante los últimos 12 meses).

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 septiembre del 2024 respecto 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 30 de septiembre del año 2024, 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 – septiembre del año 2024, el 9,1% de la deuda financiera de Puerto Ventanas S.A. consolidado está pactado a tasa fija, el restante 90,9% 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 29,2% corresponde a porción de corto plazo y el 70,8% a porción largo plazo.

En el mes de mayo del año 2018 la matriz reestructuró 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 reestructuró 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.

En el mes de diciembre de 2023 la matriz cerró un financiamiento con banco BCI, consistente en un crédito bullet a 5 años a una tasa de SOFR180 días + 3,02 y por un monto total de MUS\$ 67.000.- con este monto se financiará lo siguiente: proyecto emplazado en la bahía de Mejillones por MUS\$ 39.000.-

Activo fijo para el puerto en Puchuncaví y desembolsos asociados a la reconstrucción por el siniestro.

Este financiamiento se recibió en 3 desembolsos siendo el primero en el mes de diciembre de 2023 por un monto de MUS\$ 18.000.- el segundo en enero 2024 por MUS\$ 42.000.- y el tercero en abril 2024 por MUS\$ 7.000.-

La deuda de la filial FEPASA, 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\$ 8.131	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 8.903	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 47.360	Variable	SOFR 180+2,99	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 18.425	Variable	SOFR 180+3,02	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 42.131	Variable	SOFR 180+3,02	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 7.030	Variable	SOFR 180+3,02	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 5.016	Fija	5,94%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 765	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 496	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 877	Variable	TAB 180 + 1,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 774	Variable	TAB 180 + 0,85%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 751	Variable	TAB 180 + 1,30%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 3.379	Variable	TAB 180 + 0,87%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 2.313	Fija	8,58%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.506	Fija	7,61%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 2.003	Fija	6,64%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 4.803	Fija	2,88%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.548	Fija	8,94%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 349	Fija	14,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 1.220	Fija	9,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 402	Fija	14,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 299	Fija	6,61%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.419	Fija	6,65%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.252	Fija	7,02%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.001	Fija	7,08%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 214	Fija	11,14%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 28	Fija	12,33%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 335	Fija	4,77%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 561	Fija	4,77%	

Tipo de Moneda

Al 30 de septiembre de 2024, el 45,6% de la deuda financiera de corto plazo está en unidades de fomento y pesos. El 54,4% restante está en dólares y corresponde a la cuota de capital y devengo de intereses de los créditos de la matriz, dos créditos y dos leasing de la filial.

Respecto de la deuda de largo plazo el 93,2% 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 6,8% 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 2024 y 31 de diciembre de 2023:

Tipo de Moneda	30-09-2024 MUS\$	31-12-2023 MUS\$
Total Activos	427.424	392.643
Dólares (US\$)	203.670	175.376
Pesos no reajustables	221.620	215.731
Pesos reajustables	2.134	1.536
Pasivos	246.319	207.698
Dólares (US\$)	161.463	136.968
Euros (EUR\$)	5	81
Pesos no reajustables	80.599	67.689
Pesos reajustables	4.252	2.960
Patrimonio Controlador		
Dólares (US\$)	136.450	139.986
Patrimonio No Controlador		
Dólares (US\$)	44.655	44.959
Total Pasivo y Patrimonio	427.424	392.643