



Análisis Razonado Consolidado Diciembre 2024

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

Ingresos y Costos

Al cierre del año 2024 los ingresos consolidados de la compañía presentan una disminución de 2,4% respecto del año 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 8,73%, y el segmento ferroviario- rodoviario, un aumento de 2,41%

Ingresos por Segmento de negocio	MUS\$			
	31-12-2024	31-12-2023	Var.	Var. %
Ingresos Negocio Portuario	61.122	66.968	(5.846)	-8,73%
Ingresos Ferroviarios y Rodovarios	90.871	88.732	2.139	2,41%
Total Ingresos	151.993	155.700	(3.707)	-2,4%

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 31 de diciembre 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.

A diciembre de 2024, la sociedad ha reportado ingresos de MMUS\$ 61.122 en su negocio portuario, debido a un incremento del 30,1% en las toneladas transferidas. Este aumento se debe principalmente a los servicios de descarga de granos y embarque de concentrados, así como a un incremento en la descarga de carbón por parte de nuestra filial en Mejillones. Cabe destacar que estos ingresos no son comparables con los de 2023, ya que los del año pasado incluyeron ingresos por la recuperación de seguros.

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

Puerto Ventanas	dic-24 ton	dic-23 ton	Variación 2024/23
Carbón	552.462	582.177	-5,1%
Concentrado	1.552.876	1.421.196	9,3%
Granos	562.728	131.449	328,1%
Acido		84.376	-100,0%
Otros	110.816	113.836	-2,7%
Combustibles	238.865	220.475	8,3%
Carbon (Mejillones)	568.301	228.205	149,0%
Carbon - Caliza (Mejillones)	33.055		
Total	3.619.103	2.781.713	30,1%

Del cuadro anterior se observa un aumento en las cargas transferidas respecto del año anterior, este aumento se debe a que durante el presente año 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 por uso de este sistema de embarque. Por último, en el presente ejercicio 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 rodoviarios, presentó ingresos por MM\$ 85.734.- en las ventas en pesos, lo cual representa un aumento de 15,8%, debido a que en 2024 no hubo los eventos climáticos ni atentados ocurridos en 2023 que mantuvo puentes inoperativos en el sistema ferroviario y que impidió operar normalmente. Sin embargo, el impacto del tipo de cambio al convertir los ingresos de moneda peso a dólar produce que el aumento sea de un 2,41%.

Costos

El costo de venta consolidado al cierre del del ejercicio 2024 presenta un aumento de 4,7% respecto del año anterior. El segmento portuario presentó un aumento en sus costos

operacionales de 15,8% en tanto el segmento ferroviario disminuyó en 1% los costos operativos de la filial FEPASA al transformar los pesos a dólar.

Costos por Segmento de negocio	MUS\$			
	31-12-2024	31-12-2023	Var.	Var. %
Costos operacionales Portuarios	(34.087)	(29.424)	(4.663)	15,8%
Costos operacionales Ferroviarios y Rodoviarios	(71.545)	(72.259)	714	-1,0%
Depreciación y Amortización Portuaria	(7.514)	(6.470)	(1.044)	16,1%
Depreciación y Amortización Ferroviaria	(7.662)	(7.272)	(390)	5,4%
Total Costos	(120.808)	(115.425)	(5.383)	4,7%

Costos del segmento Portuario

El segmento portuario, al ser comparado con el mismo periodo del año 2023 muestra un aumento en sus costos de 15,8%. Al analizar, los ítems que presentan aumento son costos de tipo variables, fijos y GAV, dado que se compara con la actividad generada en el año 2023 cuando el sistema transportador no estaba disponible para los procesos de transferencia los ítems que presentan mayores alzas son asociadas a arriendos y servicios de terceros, mantención y energía. Por su parte el aumento en GAV está asociado a las pólizas de seguros de la compañía, sistemas y comunicaciones.

En cuanto al aumento en depreciación de 16,1% se explica por la mayor adquisición de activo fijo respecto del del año anterior.

Costos del segmento Ferroviario

Por su parte los costos ferroviarios y rodoviarios en pesos, muestran un aumento de 12,2%, explicado en mayores costos como combustible, peajes, costo de personal y depreciación.

La Ganancia Bruta Consolidada al cierre del año 2024, alcanzó MUSD 31.185.- un 22,6% menor respecto del año anterior y considerando que los gastos de administración consolidados presentaron un aumento de 5,4% respecto del cierre del año 2023 alcanzando los MUSD 21.696, se obtiene un Resultado Operacional consolidado de MUSD 13.444.-, esto es un 50,1% menor respecto del resultado operacional obtenido al cierre del año 2023.

Por su parte el EBITDA consolidado de la compañía alcanzó MUSD 28.620.- un 29,6% menor en comparación al monto obtenido al cierre del año 2023.

Al cierre del presente ejercicio, los ingresos financieros consolidados, registran una disminución de 4,1% respecto 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 17% 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 año 2024 comparado con el 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 año 2024 el 8,7% 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 39,1%

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 65,8% 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.

ANÁLISIS DE RESULTADOS DE FEPASA (cifras en millones de pesos)

Estado de Resultado	MM\$			
	31-12-2024	31-12-2023	Var.	Var. %
Consolidado				
Ingresos Ordinarios	85.734	74.008	11.726	15,8%
Costo de Ventas	(74.709)	(66.574)	(8.135)	12,2%
Ganancia Bruta	11.025	7.434	3.591	48,3%
<i>Margen Bruto</i>	12,9%	10,0%		
Otros ingresos, por función	3.784	6.451	(2.667)	-41,3%
Gasto de administración	(8.512)	(7.414)	(1.098)	14,2%
Otras ganancias (pérdidas)	369	293	76	25,8%
Resultado Operacional	6.666	6.764	2.569	-1,4%
<i>Margen Operacional</i>	8%	9%		
Ingresos financieros	36	24	12	53,4%
Costos financieros	(2.347)	(2.096)	(251)	12,0%
Deterioro de Valor (NIIF9)	(13)	(6)	(7)	131,1%
Diferencias de cambio	370	(74)	444	-600,0%
Resultado antes de impuestos	4.712	4.612	100	2,1%
Gasto por Impuesto a las ganancias	231	592	(361)	-61,0%
Utilidad del Ejercicio	4.943	5.205	(262)	-5,0%
<i>Margen Neto</i>	5,8%	7,0%		
Depreciación	(7.228)	(6.010)	(1.218)	20,3%
EBITDA	13.525	12.482	1.043	8,4%
<i>Margen Ebitda</i>	15,8%	16,9%		
Miles de Tons-Km (solo transporte Ferroviario)	1.157.737	887.833	269.904	30,4%
Miles de Tons (solo transporte Ferroviario)	5.650	4.703	947	20,1%

Al comparar el cierre del año 2024 con el año 2023, nuestra Filial FEPASA presenta un aumento en las toneladas transportadas de un 20,1% y un aumento de un 30,4% en las toneladas-kilometro transportadas. Los negocios que presentaron aumento en toneladas transportadas fueron del rubro celulosa, forestal, contenedores e industrial.

En el rubro de negocios forestal y Celulosa combinados, aumentaron en toneladas-kilometros transportadas principalmente por mayores envíos origen destino, de manera contraria los transportes de trozos presentaron una disminución en toneladas kilómetros dado el menor transporte solicitado por cliente. Minería presentó un leve aumento asociado a transporte de concentrado y cobre metálico para clientes del rubro. Graneles, Industrial y contenedores, presentaron un alza por mayores despachos al ser comparados con el 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 estabilidad con un discreto aumento en toneladas transportadas, al cierre del año 2024 respecto 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 presentó una caída por menores transporte solicitado por cliente molinero e industrial.

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

Es importante 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\$ 8.135 respecto del año 2023, explicado principalmente por la combinación de mayores costos de combustibles, peajes variable y fijo, costos de mantención de vías, carros y locomotoras, gasto de personal y en contraposición menores costos de arriendos y asesorías.

Todo lo anterior lleva a que el margen bruto al cierre del año 2024 se sitúe en un 12,9% (10,0% para el año 2023). Este desempeño en la operación, sumado a los gastos de administración, gastos no operacionales y financieros, llevaron a que, al cierre del ejercicio 2024, la compañía presente utilidades antes de impuesto mayores en un 2,1% en comparación al año 2023.

El EBITDA, mostró un aumento de 8,4% respecto del mismo periodo del año anterior, principalmente dado por una mayor depreciación debido a la incorporación de activo fijo.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO – (CONSOLIDADO)

La Sociedad generó al cierre del año 2024 un flujo neto negativo de MUSD 5.787.-

Flujo de Efectivo (MUS\$)	dic-24	dic-23	Variación
De la Operación	23.325	24.175	(850)
De Financiamiento	28.180	4.787	23.393
De Inversión	(57.292)	(42.520)	(14.772)
Flujo Neto del Período	(5.787)	(13.558)	7.771

Al 31 de diciembre de 2024 la actividad de operación generó un flujo positivo de MUSD 23.325.- monto levemente menor al ser comparado con el monto al cierre del año anterior, reflejando una estabilidad en generación de flujo operacional.

Con respecto al flujo de financiamiento, al cierre del año 2024 se presenta un monto positivo de MUSD 28.180.- monto mayor respecto al presentado al cierre del año 2023 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 mayor desembolso por flujo de inversión durante el año 2024 en comparación a lo desembolsado en el año 2023, se explica debido a mayor inversión de activo fijo en el presente periodo por parte de la matriz para compra de maquinarias y equipo que incluye el proyecto en la bahía de Mejillones y en la bahía de Quintero por las mejoras de infraestructura en correas transportadoras y la nueva red de incendio.

6. RAZONES

LIQUIDEZ CORRIENTE	31-12-2024		31-12-2023	
<u>Activo Corriente</u>	0,85	veces	1,10	veces
Pasivo Corriente				

RAZON ACIDA	31-12-2024		31-12-2023	
<u>Activo Corriente - Existencias</u>	0,80	veces	1,05	veces
Pasivo Corriente				

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 mayor 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	31-12-2024		31-12-2023	
Rotacion Cartera de Crédito				
$\frac{\text{Ingresos por Venta}}{\text{Promedio Ventas a credito por Cobrar}}$	13,17	veces	12,24	veces
Periodo Medio de Cobro				
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Crédito}}$	27,72	días	29,82	días
Periodo Medio de Pago				
$\frac{365}{\text{Rotacion Cartera de Proveedores}}$	41,84	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 acceso a tasas más beneficiosas para los proveedores y más plazo para FEPASA.

RAZON DE ENDEUDAMIENTO	31-12-2024		31-12-2023	
<u>Pasivo Exigible</u>	1,45	veces	1,12	veces
Patrimonio				

PROPORCION DE DEUDA	31-12-2024		31-12-2023	
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,40	veces	0,37	veces
Deuda Total				
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,60	veces	0,63	veces
Deuda Total				

COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	31-12-2024		31-12-2023	
<u>Resultado antes de Impuestos e Intereses</u>	2,01	veces	4,63	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, el aumento que muestra el indicador se explica principalmente por la incorporación de líneas de crédito de corto plazo utilizadas por la matriz.

Para la porción de largo plazo, en contraposición al caso anterior el indicador muestra una disminución producto de los pagos de cuotas de capital efectuados por la matriz y la filial FEPASA.

Al analizar la cobertura de gastos financieros, al cierre del año 2024 y comparado con el 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\$			
	31-12-2024	31-12-2023	Var.	Var. %
Consolidado				
Activos corrientes	111.815	110.818	997	0,9%
Activos no corrientes	320.904	281.825	39.079	13,9%
Total Activos	432.719	392.643	40.076	10,2%
Pasivos corrientes	131.088	100.742	30.346	30,1%
Pasivos no corrientes	125.099	106.956	18.143	17,0%
Total Pasivos	256.187	207.698	48.489	23,3%
Patrimonio	176.532	184.945	-8.413	-4,5%
Total Patrimonio y Pasivos	432.719	392.643		

El incremento en el total de activos en el balance está explicado principalmente por un mayor monto en la compra de maquinaria y equipos en la matriz para la reconstrucción de las instalaciones afectadas, esto implicó un aumento en el ítem propiedades plantas y equipos pertenecientes a la clasificación de activos no corrientes.

Por su parte, al analizar aumento en el total de pasivos por MUSD 48.489.- tenemos que el mayor aumento se encuentra en los pasivos corrientes y está principalmente asociado al uso de líneas de crédito de corto plazo utilizadas por la matriz en espera de recibir flujos de la liquidación del siniestro por parte de la compañía de seguros. 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 para financiar el proyecto en Mejillones.

Rotación de Inventario:

El monto de existencias que se presentan en los Estados Financieros Consolidados corresponde principalmente a materiales y repuestos que son necesarios para su operación, por lo tanto, no están disponibles para la venta.

Permanencia de Inventario:

Igual que en el caso anterior, las existencias son necesarias para la operación y no están disponibles para la venta.

Activo Fijo

	31-12-2024	31-12-2023
	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos		
Terrenos	20.538	21.494
Edificios	80.248	80.248
Maquinaria	232.356	245.831
Equipos de Transportes	1.075	972
Equipos de Oficina	184	181
Equipos Informaticos	2.602	2.534
Mejoras derechos de arrendamiento	14.527	16.008
Construcciones en Proceso	136.958	74.803
Otras Propiedades Plantas y Equipos	13.461	15.638
Depreciacion Acumulada	(195.152)	(192.869)
Total Neto, Propiedades, Plantas y Equipos	306.797	264.840

	31-12-2024	31-12-2023
	MUS\$	MUS\$
Depreciación Acumulada		
Edificios	(47.924)	(46.430)
Maquinaria	(128.397)	(127.251)
Equipos de Transportes	(726)	(741)
Equipos de Oficina	(147)	(149)
Equipos Informaticos	(1.723)	(1.568)
Mejoras derechos de arrendamiento	(11.364)	(11.473)
Otras Propiedades Plantas y Equipos	(4.871)	(5.257)
Total Depreciación Acumulada	(195.152)	(192.869)

Del cuadro anterior podemos observar una disminución en el ítem Maquinaria y un 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	31-12-2024	31-12-2023
<u>Utilidad del Ejercicio (*)</u>	5,03%	13,85%
Patrimonio Promedio		
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	31-12-2024	31-12-2023
<u>Utilidad del Ejercicio (*)</u>	2,16%	6,71%
Activo Promedio		
RENDIMIENTO ACTIVOS OPERACIONALES	31-12-2024	31-12-2023
<u>Resultado Operacional (últimos 12 meses)</u>	3,21%	7,17%
Activos Operacionales Promedio		
UTILIDAD POR ACCION (US\$/acc)	31-12-2024	31-12-2023
<u>Utilidad del Ejercicio (*)</u>	0,007	0,020
Número de Acciones		

Al cierre del año 2024, el indicador de rentabilidad del patrimonio presenta una disminución producto de un menor resultado en ambos segmentos operativos, principalmente en la matriz producto de una menor actividad de clientes (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 31 de diciembre del 2024 respecto 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 31 de diciembre 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 año 2024, el 34,7% de la deuda financiera de Puerto Ventanas S.A. consolidado está pactado a tasa fija, el restante 65,3% 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 39,6% corresponde a porción de corto plazo y el 60,4% 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.-

Productos de los créditos de largo plazo obtenidos, la empresa se obliga a mantener semestralmente a nivel consolidado las siguientes razones financieras:

Nivel de endeudamiento o Leverage menor o igual a 1,3 veces

Deuda Financiera neta sobre EBITDA menor o igual a 4,0 veces

Producto de un acuerdo entre Puerto Ventanas S.A e instituciones financieras se acuerda no medir las razones financieras al 31 de diciembre de 2024.

La deuda de la filial FEPASA, está compuesta por 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\$ 4.002	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 4.364	Variable	Libor 180+1,33%	Swap de tasa 4,505%
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 46.338	Variable	SOFR 180+2,99	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 18.034	Variable	SOFR 180+3,02	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 42.066	Variable	SOFR 180+3,02	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 7.008	Variable	SOFR 180+3,02	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 5.017	Fija	5,90%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 3.010	Fija	5,90%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 7.916	Fija	5,76%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 10.033	Fija	9,02%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 5.816	Fija	6,99%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 7.013	Fija	5,23%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 574	Variable	0,15%	
Puerto Ventanas S.A.	USD	MU\$ 1.099	Variable	0,15%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 751	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 487	Variable	TAB 180 + 1,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 876	Variable	TAB 180 + 1,00%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 379	Variable	TAB 180 + 0,85%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 763	Variable	TAB 180 + 1,30%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 3.438	Variable	TAB 180 + 0,87%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 2.125	Fija	8,58%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.507	Fija	7,32%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 2.003	Fija	6,64%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 4.839	Fija	2,88%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 452	Fija	0,72%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 367	Fija	0,80%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.406	Fija	7,32%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 1.252	Fija	7,25%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 923	Fija	6,10%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 194	Fija	11,14%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	CLP	MM\$ 25	Fija	12,33%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 393	Fija	4,77%	
Ferrocarril del Pacífico S.A.	USD	MM\$ 483	Fija	4,77%	

Tipo de Moneda

Al 31 de diciembre de 2024, el 21,4% de la deuda financiera de corto plazo está en pesos. El 78,6% 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 93,7% 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 6,3% restante se encuentra en pesos 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 31 de diciembre 2024 y 31 de diciembre de 2023:

Tipo de Moneda	31-12-2024 MUS\$	31-12-2023 MUS\$
Total Activos	432.719	392.643
Dólares (US\$)	225.623	175.376
Pesos no reajustables	205.746	215.731
Pesos reajustables	1.350	1.536
Pasivos	256.187	207.698
Dólares (US\$)	181.433	136.968
Euros (EUR\$)	5	81
Pesos no reajustables	70.805	67.689
Pesos reajustables	3.944	2.960
Patrimonio Controlador		
Dólares (US\$)	135.795	139.986
Patrimonio No Controlador		
Dólares (US\$)	40.737	44.959
Total Pasivo y Patrimonio	432.719	392.643