SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA S.A.
ANALISIS RAZONADO

LIQUIDEZ

1. Liquidez Corriente: Definida como la razón de activo corriente a pasivo corriente, presenta un índice al 31 de diciembre de 2013 y 2012 de 2,93 y 4,23 respectivamente, si bien existe una baja de los activos y principalmente del disponible, la baja de este índice se genera básicamente por la obtención de nuevos financiamientos obtenidos del Banco Estado.

2. Razón Ácida: Definida como la razón de fondos disponibles a pasivo corriente, presenta un índice al 31 de diciembre de 2013 y 2012 de 1,33 y 3,08 respectivamente, la baja se genera básicamente por la obtención de nuevos financiamientos obtenidos del banco estado.

ENDEUDAMIENTO

1. Razón de endeudamiento: Definida como total de pasivo exigible a patrimonio presenta al 31 de diciembre de 2013 y 2012 un índice de 2,20 y 0,59 respectivamente; la variación se debe a la obtención durante 2013 de créditos para financiar la construcción, por UF 340.83, los que se incorporan al pasivo exigible de la sociedad en 2013.

2. El Ítem de cobertura gastos financieros presenta al 31 de diciembre de 2013 y 2012 índices de 7,05 y 7,75 respectivamente.

ACTIVIDAD

1. El total de activos al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es de M$ 16.655.467 y de M$ 6.633.996 respectivamente, de los cuales M$ 13.780.120 y M$ 4.412.206 respectivamente, corresponden a intangible de concesión, el aumento de los activos se debe principalmente a que la sociedad concesionaria se encuentra en etapa de construcción.

sociedad concesionaria aeropuerto de
antofagasta

RESULTADOS

1. La ganancia bruta al 31 de diciembre de 2013 y 2012 fue de M$ 838.584 y de M$ 921.302 respectivamente, la baja se produce debido a que los costos aumentaron en un 31% y los ingresos solo aumentaron un 10%.

2. Los gastos financieros al 31 de diciembre de 2013 y 2012 fueron de M$ 81.331 y M$ 83.854 respectivamente, la baja de este índice se debe que los intereses financieros pagados al MOP bajan en un 31%.

3. El Valor R.A.I.I.D.A.I.E al 31 de diciembre de 2013 y 2012, es de M$ 2.600.605 y de M$ 1.562.878, su alza se debe principalmente al aumento del activo Intangible, ya que la sociedad se encuentra en plena etapa de construcción lo que genera un aumento en la utilidad por concepto de margen de administración de la construcción.

4. El resultado después de impuestos al 31 de diciembre de 2013 y 2012 fue de M$ 1.964.228 y de M$ 1.228.789, respectivamente; este aumenta en un 59% debido a la alza principalmente de el ítem otros ingresos en un 138% debido al aumento del intangible generando una mayor utilidad por margen de administración de la construcción.

RENTABILIDAD

1. Rentabilidad del Patrimonio: Al 31 de diciembre de 2013 y 2012, fue de 0,45 y de 0,28 (Utilidad del período a Patrimonio Promedio).

2. Rentabilidad del Activo: Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es de 0,17 y 0,11 (Utilidad del período al 31 de diciembre a activos promedios).

3. Utilidad por acción: La utilidad por acción al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es de M$ 196,42 y M$ 122,88 respectivamente.

4. Competencia: La sociedad no enfrenta competencia directa debido a su naturaleza.

5. Análisis de los principales flujos: Los flujos operacionales están compuestos por los ingresos de Pasajeros Embarcados, Subconcesiones, Ingresos Aeronáuticos como sigue:

Se reconocen ingresos por Pasajeros Embarcados Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 por M$ 426.466 y M$ 355.732 respectivamente, por Subconcesiones por M$ 1.458.664 y M$ 1.336.879 respectivamente y por Ingresos Aeronáuticos por M$ 96.753 y M$ 99.853 respectivamente.

ANALISIS DE RIESGO DE MERCADO

1. Riesgo por tasa de interés: Este es un riesgo relevante para la sociedad, debido a que depende de la estabilidad del escenario económico nacional e internacional y el 100% del financiamiento de la construcción está indexado a la tasa TAB de 90 días.

2. Riesgo por Tipo de Cambio: Este no es un riesgo relevante para la sociedad, porque tiene compromisos financieros en moneda extranjera con el Banco Estado y corresponden a un 2.89% del total del pasivo exigible.

3. Precio de Commodities: Dado el giro del negocio, no existen riesgos por variaciones de precios de éstos.

4. Riesgo por Demanda: El principal mercado del Aeropuerto de Antofagasta son los pasajeros embarcados que se trasladan a regiones con pocas alternativas de transporte, por lo que los servicios alternativos de transporte no presentan una amenaza significativa. La duración de la concesión del Aeropuerto de Antofagasta tiene un plazo variable, dado por la obtención del ITC Ingreso Total de Concesión ofertado o por el plazo máximo de 15 años, lo que ocurra primero. El riesgo de demanda se traduce en el riesgo de término de la concesión sin haber alcanzado un Valor Presente de Ingresos VPI mayor o igual al ITC ofertado, ya que en este caso el MOP no hace compensación alguna.